

Dadansoddi ar gyfer Polisi



Analysis for Policy



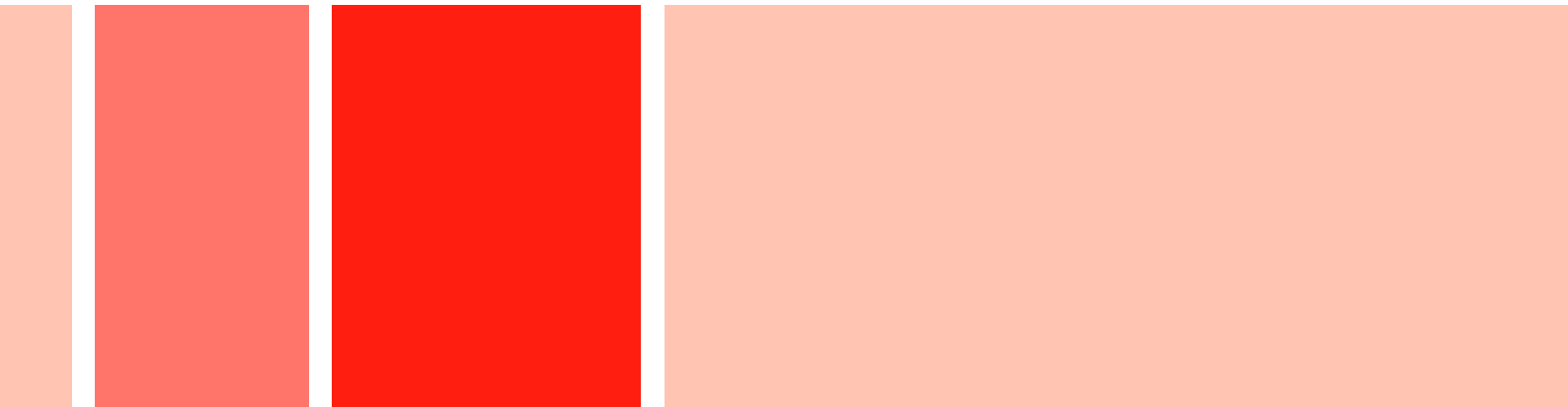
Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Ymchwil gymdeithasol

Rhif: 10/2013

www.cymru.gov.uk

Ymchwil i gefnogi gwaith Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus Cymru (PTUC) ar drafnidiaeth integredig



Ymchwil i gefnogi gwaith Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus Cymru (PTUC) ar drafnidiaeth integredig

Adam Blunt, Cyfarwyddwr Cyswllt, Beaufort Research

Dr Shin Lee, Uwch Ddarlithydd, Ysgol Cynllunio a Daearyddiaeth Caerdydd



Barn yr ymchwilydd a fynegir yn yr adroddiad hwn ac nid barn Llywodraeth Cymru o reidrwydd.

I gael mwy o wybodaeth cysylltwch â:

Lucie Griffiths

Gwasanaethau Gwybodaeth a Dadansoddi

Llywodraeth Cymru

Parc Cathays

Caerdydd

CF10 3NQ

Ffôn: 029 2082 5780

E-bost: lucie.griffiths@wales.gsi.gov.uk

Ymchwil Gymdeithasol Llywodraeth Cymru, 2013

ISBN 978-0-7504-8787-0

© Hawlfraint y Goron 2013

Tabl cynnwys

1	Sefyllfa, amcanion a methodoleg	12
1.1	Y sefyllfa	12
1.2	Amcanion yr ymchwil	13
1.3	Methodoleg yr ymchwil	14
2	Integreiddio trafndiaeth gyhoeddus: adolygiad o'r dystiolaeth	18
2.1	Integreiddio gwybodaeth	18
2.2	Integreiddio gwasanaeth drwy amserlennu	19
2.3	System ffi integredig	20
2.4	Cyfleusterau newid	22
2.5	Ystyriaethau i Gymru	23
3	Integreiddio trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru o safbwynt y cyhoedd a darparwyr trafndiaeth	25
3.1	Cysylltiadau ar unwaith gyda thrafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru (y cyhoedd)	25
3.2	Rhwysterau i ddefnydd a materion yn gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)	28
3.3	Agweddau cadarnhaol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)	38
3.4	Mathau o daith ac ystyriaethau trafndiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)	43
3.5	Gofynion cyfredol am wybodaeth a'r ddarpariaeth (y cyhoedd)	48
3.6	Canfyddiadau o integreiddio trafndiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)	51
3.7	Buddion canfyddedig integreiddio (y cyhoedd)	58
3.8	Annog mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)	60
3.9	Barn y pum darparwr trafndiaeth a ddewiswyd	72
4	Dysgu o enghreifftiau o arfer da wrth integreiddio trafndiaeth gyhoeddus.....	75
4.1	Integreiddio gwasanaethau bws, Cyngor Sir Swydd Rydychen.....	75
4.2	SmartZone, Oxford Bus Company.....	77
4.3	Gwybodaeth integredig i deithwyr, Centro	78
4.4	Ystyriaethau i Gymru	81
5	Casgliadau ac ystyriaethau.....	83

Atodiad I: Astudiaethau achos ymhlith aelodau'r cyhoedd	86
Atodiad II: Cyfeiriadau o'r astudiaeth o lenyddiaeth.....	96

Crynodeb gweithredol

Cyflwyniad

Comisiynwyd Beaufort Research a Phrifysgol Caerdydd i gynnal Ymchwil i gefnogi gwaith Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus Cymru (PTUC) ar drafnidiaeth integredig.

Mae tri cham i'r ymchwil: adolygiad o lenyddiaeth o'r dystiolaeth ryngwladol ar gael ar integreiddio trafndiaeth gyhoeddus; ymchwil ansoddol gydag aelodau o'r cyhoedd (tri grŵp trafod estynedig ac wyth cyfweiliad dwys) a phum darparwr trafndiaeth; a thair astudiaeth achos yn tynnu sylw at arfer da mewn perthynas ag integreiddio trafndiaeth gyhoeddus. Digwyddodd y gwaith maes rhwng 11 Hydref 2012 a 17 Ionawr 2013.

Integreiddio trafndiaeth gyhoeddus: adolygiad o'r dystiolaeth

Nododd adolygiad o ymchwil rhyngwladol ar y dystiolaeth o wahanol fentrau a mesurau integreiddio trafndiaeth gyhoeddus nifer o enghreifftiau o ddiddordeb ac amlinellodd ganfyddiadau allweddol mewn perthynas â phedair ffon yr ysgol integreiddio trafndiaeth: model cysyniadol yn darparu strwythur hierarchaidd i wahanol agweddau ar integreiddio trafndiaeth (Centre for Cities 2008).

Mae'r adroddiad hwn yn canolbwyntio ar agweddau mwy diriaethol ar integreiddio, sy'n ffurfio ffyn is yr ysgol integreiddio er mwyn adlewyrchu'n fras y sefyllfa gyfredol yng Nghymru mewn perthynas ag integreiddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae'r ffyn yn ymdrin ag: 1) integreiddio gwybodaeth trafndiaeth gyhoeddus; 2) integreiddio gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus; 3) integreiddio prisiau trafndiaeth gyhoeddus; a 4) cyfleusterau ymglyfnewid. Y canfyddiadau allweddol yw:

- Roedd y mentrau lefel genedlaethol sy'n gysylltiedig â gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus ar y cyfan yn cael effeithiau cadarnhaol ar y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, yn ymestyn o lefelau cymharol isel o newid moddol net yn achos Traveline (DfT 2003) a Transport Direct, i hwyluso newid ar gyfer pobl sydd eisoes yn y broses o newid i drafnidiaeth gyhoeddus yn achos Traveline Scotland (Gweithrediaeth yr Alban 2006). Fodd bynnag, ymddengys fod Transport Direct yn dioddef o orgyffwrdd sylweddol gyda gwasanaethau'r AA (The Automobile Association Limited) a Traveline, sy'n cael eu hyrwyddo'n fwy, yn ogystal â llai o ymwybyddiaeth gyhoeddus o'r gwasanaeth (DfT 2007). Mae argaeledd gwybodaeth trafndiaeth integredig rhwng moddau a rhwng gwasanaethau'n gwella canfyddiad a phrofiad defnyddwyr o drafnidiaeth gyhoeddus; fodd bynnag, ymddengys fod codi ymwybyddiaeth o argaeledd gwybodaeth yn her gyffredin i unrhyw gynlluniau'n ymwneud â gwybodaeth integredig (DfT 2007).
- Darganfuwyd bod tocynnau integredig yn gysylltiedig â chynnydd sylweddol yn nifer y defnyddwyr yn yr ystod o chwech i 20 y cant er ei fod yn anodd didoli effeithiau tocynnau integredig o ffactorau ehangach (PTEG 2009). Mae tocynnau integredig yn apelio at ddefnyddwyr a'r sawl nad ydynt yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ac mae'n gysylltiedig â gwell perfformiad trafndiaeth gyhoeddus. Priodolodd White (2009) y twf sylweddol yn nifer y defnyddwyr ar system trafndiaeth gyhoeddus Llundain rhwng 1999/2000 a 2005/2006 i effeithiau integreiddio prisiau tocynnau ac effeithiau nad oeddent yn ymwneud â phrisiau, gan gynnwys rhwyddineb newid ar gyfer teithiau amlfoddol (o ran arbedion amser a chost wrth brynu un tocyn) yn ogystal ag arbedion amserau teithiau a mynd ar y drafnidiaeth yn sgil prynu tocynnau ymlaen llaw.
- Mae'n bosibl ceisio integreiddio gwasanaethau yn llwyddiannus mewn marchnad a ddadreoleiddir fel yn Rhydychen. Er bod perchnogaeth ddarniog trafndiaeth gyhoeddus yn gallu bod yn rhwystr i integreiddio, cyflawnwyd rhai llwyddiannau o ran integreiddio gwasanaeth yn y DU.

Mae'r berthynas rhwng gweithredwyr ac awdurdodau lleol yn ogystal â dosbarthiad perchnogaeth, yn tueddu i fod yn ffactorau allweddol sy'n effeithio ar lwyddiant (Centre for Cities 2008). Mae integreiddio marchnad arbenigol yn cyfeirio at fentrau sy'n canolbwyntio ar wella gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer poblogaethau llai, llai dwys. Mae'r math hwn o integreiddio o ddiddordeb penodol i Gymru o ystyried gwledigrwydd y wlad. (Un enghraifft o wasanaeth o'r fath yw Bwcabus.) Mae'n ceisio mynd i'r afael â hygyrchedd ar gyfer pobl sy'n byw y tu allan i gwmpas rhwydwaith trafnidiaeth fwy dwys. Mae'n bosibl y bydd angen deall ei ymarferoldeb ariannol a'i effeithlonrwydd yn well yng Nghymru.

- Darganfuwyd bod 'cynlluniau teithio gorsaf' - cynlluniau teithio wedi'u cymhwyso i safleoedd gorsaf er mwyn sicrhau bod pob defnyddiwr trên yn profi cysylltiad llyfn â'u teithiau ymlaen - yn cael effeithiau cadarnhaol ar newid modd yn ogystal ag annog defnyddio moddau cynaliadwy ar gyfer mynd i mewn / gadael yr orsaf. Roedd tystiolaeth dda o gynnydd mewn beicio, mwy o ddefnydd o fysiau a rhagor o gerdded. Fodd bynnag, roedd hefyd tystiolaeth o gynnydd mewn defnyddio ceir pan gafwyd cynnydd mawr yn y ddarpariaeth o fannau parcio ceir (Rail Safety and Standard Boards 2012).

Barnau ymhlith aelodau'r cyhoedd a darparwyr trafnidiaeth

Roedd **canfyddiadau cyffredinol** di-ofn y cyhoedd o drafnidiaeth gyhoeddus yn tueddu i ganolbwyntio ar gysylltiadau negyddol gyda thrafnidiaeth gyhoeddus yn ymwneud â chost, dibynadwyedd, amllder, argaeledd, a chyfleusterau / amgylchedd profi trafnidiaeth gyhoeddus.

Roedd profiadau llyfn yn llai tebygol o aros yn y cof na phrofiadau negyddol. Roedd yr iaith a'r sylwadau cyffredinol a ddefnyddiwyd gan gyfranogwyr yn awgrymu nad oedd y canfyddiad bob tro'n adlewyrchu'r gwirionedd.

Fodd bynnag, adroddodd cyfranogwyr wahanol achlysuron penodol o faterion gyda thrafnidiaeth gyhoeddus, fel anamllder / diffyg gwasanaethau, gorlenwi, cost a mynediad i bobl anabl.

Lleisiwyd cyfleuster, hyblygrwydd, rheolaeth, a chost canfyddedig is teithio mewn car fel rhwystrau cyffredin i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus (yn amlach).

Roedd y defnydd greddfoll o'r car, ynghyd â gwneud penderfyniadau am opsiynau teithio yn awtomatig yn hytrach nag yn adlewyrchol, yn rhwystrau sylweddol eraill.

Roedd cyfranogwyr yn gallu cydnabod buddion trafndiaeth gyhoeddus pan bwyswyd arnynt, o ran y cyfleuster a gynigiai mewn rhai amgylchiadau (e.e. dim pryderon parcio neu yrru, opsiwn rhatach a chyflymach).

Nid oedd integreiddio trafndiaeth gyhoeddus yn gysyniad syml i gyfranogwyr ei ddeall; ac nid oeddent yn ystyried ei fod yn rhywbeth cyffredin yng Nghymru. Roedd enghreifftiau o integreiddio y tynnwyd sylw atynt yn cynnwys offer cynllunio taith integredig ar-lein; fferi Caergybi'n integreiddio amserlenni gyda threnau; ac agosrwydd rhai gorsafoedd bysiau a threnau (e.e. Caerdydd); a chynlluniau parcio a theithio.

Roed enghreifftiau lle roeddent yn meddwl bod prinder integreiddio'n cynnwys: dim amserlenni bysiau amlwg mewn gorsafoedd trenau; yr ymdrech meddyliol canfyddedig o weithio allan manylion taith; yr amser a dreulir yn aros rhwng cysylltiadau; yr anallu i ddefnyddio un tocyn ar draws gweithredwyr / moddau; pellter a diffyg arwyddion rhwng rhai gorsafoedd bysiau a thrên (e.e. Casnewydd); a materion a gododd pan geisiodd beicwyr ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Y consensws yn gyffredinol ymhlith cyfranogwyr oedd y byddai annog mwy o drafndiaeth gyhoeddus yn gofyn am gyfuniad o ymagweddau ffon ac abwyd cyhyd â bod cyfranogwyr yn teimlo bod gwasanaethau'n gwella.

Wrth drafod syniadau a gwelliannau posibl a oedd yn gysylltiedig ag integreiddio, roedd cyfranogwyr ar y cyfan yn frwdfrydig am fwy o welliannau i gynllunio teithiau, gwybodaeth amser go iawn (e.e. ar gyfer gwell tawelwch meddwl) gwell amserlenni wedi'u hintegreiddio a chardiau call ar draws moddau, ymhlith pethau eraill.

O **safbwyntiau darparwyr trafnidiaeth**, y brif her yw na phrofwyd yr achos busnes masnachol ar gyfer integreiddio'n agosach yn ymwneud ag integreiddio gwasanaeth a thocynnau y tu hwnt i ychydig o achosion o arfer da fel yn ninas Rhydychen, a bod pobl yn parhau i gael eu hannog i yrru eu ceir.

Dangosodd yr ymchwil fod bwlch amlwg rhwng safbwyntiau defnyddwyr a darparwyr (trafnidiaeth gyhoeddus): tra bod defnyddwyr yn naturiol yn cymharu teithio mewn car a thrafnidiaeth gyhoeddus, roedd darparwyr yn tueddu i ganolbwyntio ar ddefnyddwyr presennol / y farchnad bresennol ac nid o reidrwydd ar farnau pobl nad oeddent yn ddefnyddwyr (gyrwyr ceir) neu ehangu'r farchnad trafnidiaeth gyhoeddus y tu hwnt i'r farchnad bresennol - h.y. y rhai sy'n ei defnyddio'n barod.

Dysgu o enghreifftiau o arfer da mewn integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus

Mewn marchnad lle mae gormod o gystadleuaeth yn arwain at beidio ag optimeiddio adnoddau'n ddigonol, ymddengys fod achos economaidd clir dros integreiddio gwasanaeth drwy amserlenni a thocynnau wedi'u hintegreiddio. Mae'n galluogi gweithredwyr i arbed ar gostau gweithredu tra'u bod yn gwella perfformiad cyffredinol trafnidiaeth gyhoeddus drwy optimeiddio amllder gwasanaethau ar y cyd.

Ni all system gynhwysfawr ac integredig o wybodaeth i deithwyr ond helpu i gynyddu deniadoldeb trafnidiaeth gyhoeddus cyhyd â bod capasiti ariannol i'w

gyflawni a'i reoli ac mae'r cyhoedd (defnyddwyr presennol a rhai posibl) yn ymwybodol ohoni.

Mae achosion arfer da'n amlwg yn tynnu sylw at ddau amod sy'n arwain at integreiddio trafnidiaeth yn llwyddiannus:

- 1) Cyfuniad o offer polisi / cynllunio sydd o leiaf yn lleihau'r cymhellion presennol ar gyfer gyrru ceir fel prisiau parcio ceir uwch neu fesurau blaenoriaeth i fysiau;
- 2) Perthynas waith ddibynadwy rhwng gweithredwyr / darparwyr ac awdurdodau lleol.

Casgliadau ac ystyriaethau

Mae canfyddiadau'r cyhoedd, sydd yn aml yn negyddol, yn dangos bod cyfle i godi proffil mentrau / gwasanaethau / cyfleusterau presennol ac unrhyw welliannau a wireddwyd mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus yn gyffredinol, yn ogystal ag integreiddio. Yr allwedd yw dod o hyd i ddulliau effeithiol o herio canfyddiadau negyddol y mae'r ymchwil yn awgrymu nad ydynt bob tro'n seiliedig ar brofiad (diweddar).

Er enghraifft, gellir hyrwyddo offer a chymwysiadau cynllunio teithiau ar-lein yn fwy, gan dynnu sylw at eu cyfleustra a pha mor hawdd yw eu defnyddio (dim yn wahanol i wirio llwybr gyrru ar-lein, er enghraifft); fodd bynnag (yn amodol ar ragor o ymchwil), ymddengys mai'r her yw bod diffyg ymwybyddiaeth o un gwasanaeth amlwg sy'n gysylltiedig â chynllunio taith o ddrws i ddrws. Yn yr un modd, mae rhai teithiau'n dechrau neu'n gorffen y tu allan i Gymru sy'n codi cwestiynau eraill mewn perthynas â hyn.

Mae'r ymchwil gydag aelodau o'r cyhoedd hefyd yn awgrymu bod thema cost yn bwysig i lawer, ond nid ymddengys y gwneir cyfrifiadau cywir yn gyffredinol wrth gymharu teithio mewn car â thrafnidiaeth gyhoeddus, ar wahân i gostau uniongyrchol fel tanwydd a pharcio.

Mae'n bosibl y bydd astudiaethau achos amlwg, ac offer cyfrifo cost teithio hawdd eu defnyddio, yn ddulliau i ddechrau rhoi sylw i rai o'r canfyddiadau hyn (er enghraifft faint mae car wir yn ei gostio i'w redeg yr wythnos / y filltir), a chymariaethau cost gyda thrafnidiaeth gyhoeddus.

Hyd y gellir, byddai rhaid ateb cyfleustra teithio mewn car gydag enghreifftiau o ba mor gyfleus y gall trafndiaeth gyhoeddus fod.

Mae'n debygol y bydd angen cyflwyno dull lled drafferthus i bobl sy'n gwneud penderfyniadau awtomatig, greddfol i ddefnyddio'r car, er mwyn torri'r arferiad a'u hannog i ystyried opsiynau trafndiaeth gyhoeddus.

Yn ôl storïau yn y cyfryngau ac ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, mae cyflwyno cardiau call yng Nghymru'n wynebu amheuaeth ymhlith rhai gweithredwyr / darparwyr mewn perthynas â chostau ariannol (ar y cyd â thoriadau diweddar i grantiau gweithredwyr) ac amseru. Mae nodi mecanwaith sy'n talu'r costau sefydlu cychwynnol, os nad ffynonellau cyllid, yn parhau i fod yn fater hanfodol.

Efallai yr hoffai Cymru ystyried llunio strategaeth gyffredinol mewn perthynas â chynllunio newid, oherwydd yn absenoldeb strategaeth o'r fath, gallai rhoi gwahanol gynlluniau newid ar waith mewn modd darniog olygu rhai effeithiau andwyol gan golli rhan o'r sylfaen bresennol denau o ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus.

Profwyd achos busnes masnachol integreiddio agosach (gwasanaeth a thocynnau) yn achos Rhydychen. Byddai'n ddefnyddiol rhoi mwy o gyhoeddusrwydd i fodel Rhydychen sy'n amlygu 1) y berthynas waith (wirfoddol) rhwng y gweithredwyr a'r awdurdod lleol yn ogystal â 2) yr offer polisi a chynllunio a helpodd i gryfhau'r farchnad trafndiaeth gyhoeddus ac felly cyfrannu at lwyddiant integreiddio yn yr ardal honno.

Er na roddodd yr astudiaeth hon sylw penodol i fater llywodraethu, mae wedi dod i'r amlwg fod ardaloedd trefol mwy fel Gorllewin Canolbarth Lloegr wedi

elwa ar y cyfan o'i statws PTE wrth weithredu integreiddio trafnidiaeth. Efallai y gallai awdurdodau lleol yng Nghymru adolygu llywodraethu trafnidiaeth yng ngoleuni'r Mesurau Trafnidiaeth Leol a chwilio am ffyrdd o gynnwys ardal dinas Caerdydd, er enghraifft, yn y strwythur PTE/ITA. Byddai hyn yn helpu i leihau'r cwestiynau'n ymwneud â chyllid y nodwyd yn yr astudiaeth gyfredol, mewn perthynas ag ystyried tocynnau integredig neu system wybodaeth gynhwysfawr.

Yn fwy penodol (ac yn seiliedig ar yr astudiaeth ansoddol hon), mae'n bosibl yr hoffai'r Pwyllgor ystyried yr awgrymiadau canlynol:

- Archwilio'n fanwl y berthynas gyfredol rhwng darparwyr / gweithredwyr ac awdurdodau lleol (a statws cyfredol partneriaethau o ansawdd yng Nghymru) gyda'r bwriad o fesur y posibilrwydd ar gyfer rhagor o integreiddio;
- Annog rhagor o ganolbwyntio ar daith gyfan y teithiwr yn hytrach nag un modd penodol o fewn y diwydiant;
- Parhau i archwilio'r opsiwn o gerdyn teithio call gan gofio ei gysylltiad â gwell perfformiad trafnidiaeth gyhoeddus – ond hefyd i ystyried a oes achos dros oedi i weld sut mae technoleg ffonau symudol sy'n dod i'r amlwg yn datblygu;
- Hyrwyddo cynlluniau teithio gorsafoedd;
- Darparu gwybodaeth hygyrch am brisiau ar gyfer pob rhan o daith trafnidiaeth gyhoeddus;
- Darparu amserlenni bws / gwybodaeth bws (mwy amlwg) mewn gorsafoedd trên;
- Annog integreiddio cynllunio cymorth gyda thaith ar gyfer teithwyr anabl;
- Ehangu gwybodaeth amser go iawn am deithio;
- Archwilio cyfleoedd ar gyfer annog mwy o ddefnydd o feicio fel dull cyrraedd / gadael;
- Codi proffil unrhyw fentrau tocynnau integredig fel PLUSBUS yn fwy;
- Parhau i hyrwyddo parcio a theithio yn fwy eang fel ei fod yn cael ei ystyried fel opsiwn rheolaidd ar gyfer ystod eang o deithiau (cymudo, hamdden, siopa, ac ati);

- Gydag unrhyw wasanaethau gwledig, sy'n cael eu harwain gan alw, deall barn y rhai sy'n ymwybodol o wasanaethau o'r fath yn well, y cymhellion / rhwystrau i'w defnyddio yn ogystal ag i ba raddau y mae'r rhain yn ategu'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus gonfensiynol.

1 Sefyllfa, amcanion a methodoleg

1.1 Y sefyllfa

Mae Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus Cymru (PTUC) yn bwyllgor ymgynghorol sy'n gyfrifol am ddarparu cyngor i Weinidogion Cymru am faterion strategol sy'n ymwneud â gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Mae'r Pwyllgor yn cymryd trosolwg strategol annibynnol o wasanaethau a chyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus ar draws Cymru ac yn gwneud argymhellion i Weinidogion Cymru ar ystod o faterion yn ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus.

Prif ffocws y Pwyllgor yw cynghori Gweinidogion Cymru ar atebion sy'n seiliedig ar opsiynau er mwyn: cynyddu apêl trafndiaeth gyhoeddus; hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol drwy wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus; gwella hygyrchedd, diogelwch a symudedd gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus; annog teithio cynaliadwy a chefnogi trafndiaeth integredig; ac annog symud o ddefnyddio'r car preifat i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Yn 2012/13 mae'r PTUC yn canolbwyntio ar faterion sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus integredig. Yn fwy penodol, mae gan y Pwyllgor ddiddordeb mewn ymchwilio i:

1. A yw 'ffactorau ffisegol' fel amserlenni, lleoliad a mynediad yn rhwystro integreiddio trafndiaeth gyhoeddus yn effeithiol (o fewn moddau unigol a rhwng moddau gwahanol);
2. I ba raddau y mae canfyddiadau'r cyhoedd ynglŷn ag integreiddio (yn enwedig canfyddiadau sy'n codi rhwystrau) yn broblemau go iawn;
3. Pa arfer da sy'n bodoli o ran gwella integreiddio a mynd i'r afael â phroblemau canfyddiad;
4. A all integreiddio effeithiol wella'r defnydd a wneir o drafnidiaeth gyhoeddus a hyrwyddo newid modd i ffwrdd o drafnidiaeth breifat;

5. Ffactorau ymddygiadol sy'n cael effaith ar effeithioldeb (neu fel arall) ymyraethau er mwyn gwella integreiddio (e.e. agweddau cyffredinol tuag at drafnidiaeth gyhoeddus, pryderon ynghylch diogelwch).

Mae'r PTUC yn awyddus i gael tystiolaeth mor gadarn â phosibl ar gyfer ei argymhellion ac felly mae wedi comisiynu partneriaeth rhwng Beaufort Research a Phrifysgol Caerdydd i ddarparu ymchwil annibynnol i fwydo'n uniongyrchol i'w raglen waith.

1.2 Amcanion yr ymchwil

Roedd nodau ymchwil y prosiect hwn fel a ganlyn:

Nod 1: Cynnal adolygiad o dystiolaeth ryngwladol ynglŷn â gwahanol agweddau ar integreiddio trafndiaeth gyhoeddus, a deall ei berthynas i Gymru

Yn benodol, ymchwilio i fentrau trafndiaeth gyhoeddus effeithiol ac ystyried eu perthnasedd i Gymru, yn ogystal â chasglu unrhyw dystiolaeth ar sut y gall integreiddio ddylanwadu ar newid moddol.

Nod 2: Datblygu dealltwriaeth o integreiddio trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru o safbwynt y defnyddwyr, gan gynnwys barnau darparwyr trafndiaeth

Yn benodol i ddeall disgwyliadau defnyddwyr o drafndiaeth gyhoeddus yn ogystal â rhwystrau a buddion canfyddedig. Fel rhan o hyn, caiff rhai o'r syniadau a chysyniadau sy'n dod i'r amlwg o'r Adolygiad o Dystiolaeth (Nod 1) eu profi gyda'r cyhoedd.

Cysylltir hefyd â Darparwyr Trafndiaeth er mwyn datblygu dealltwriaeth o'u safbwyntiau ar y rhwystrau a chymhellion integreiddio trafndiaeth gyhoeddus.

Nod 3: Cynhyrchu astudiaethau achos o fentrau integreiddio trafndiaeth gyhoeddus sydd ar waith ar hyn o bryd (yng Nghymru / yn rhywle arall yn y DU) er mwyn cael dealltwriaeth o heriau a llwyddiannau

Casglu tystiolaeth a gwybodaeth am astudiaethau achos sy'n dangos yr hyn sy'n gweithio'n dda a pham, yn achos integreiddio trafndiaeth gyhoeddus.

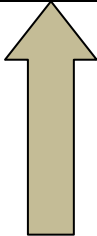
1.3 Methodoleg yr ymchwil

Roedd y prosiect yn cynnwys cyfuniad o adolygiad o lenyddiaeth ac ymchwil ansoddol. Mabwysiadwyd ymagwedd ansoddol er mwyn cael enghreifftiau manwl o ganfyddiadau a phrofiadau o drafndiaeth gyhoeddus ac integreiddio ymhlith y cyhoedd, yn ogystal ag ymchwilio i'r barnau ymhlith darparwyr trafndiaeth a'r rhai sy'n ymwneud â mentrau ymarfer da.

Ni fwriedir i'r canfyddiadau felly fod yn 'gynrychioladol' o bob safbwynt a phrofiad ar draws Cymru ond i ddarparu adborth dangosol yn erbyn amcanion yr ymchwil.

Nod 1

Defnyddiodd yr adolygiad o lenyddiaeth yr ysgol integreiddio (Centre for Cities 2008), a grynhoir isod, fel ei strwythur eang.

Y ffon uchaf	Darpariaeth gwasanaeth cyhoeddus a gwneud polisi	Yr Iseldiroedd
	Trafndiaeth a defnyddio tir	Portland, UDA
	Awdurdodau trafndiaeth	Transport for London
	Trafndiaeth gyhoeddus a phreifat	Parcio a Theithio Caerefrog
	Ffioedd trafndiaeth gyhoeddus	Oyster Card
	Gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus	Tyne and Wear
Y ffon isaf	Gwybodaeth trafndiaeth gyhoeddus	Gorllewin Canolbarth Lloegr

Ffigur 1. Ysgol integreiddio trafndiaeth. Addaswyd o 'On the Move', Centre for Cities, 2008.

Roedd y broses chwilio'n cynnwys:

- Chwiliadau ar-lein cychwynnol i nodi dogfennau cyhoeddedig ac anghyhoeddedig a fyddai o berthnasedd uwch i nodau ehangach y prosiect yn ogystal â nod mwy penodol o adeiladu corff o dystiolaeth ar effeithiau mesurau/mentrau integreiddio;
- Adolygiad wedi'i ganolbwyntio o lenyddiaeth academiaidd a llywodraeth er mwyn sefydlu fframwaith cysyniadol yn ogystal â chasglu tystiolaeth sydd ar gael gyda gwahanol raddau o gadernid;
- Adolygiad o ffynonellau dogfennol cyhoeddus o fentrau integreiddio yn y DU neu yn rhywle arall. Cyflwynir y canfyddiadau allweddol o'r adolygiad llawn o dystiolaeth yn yr adroddiad hwn.

Nod 2

Y Cyhoedd

Cynullwyd tri grŵp ffocws gwahanol mewn tri lleoliad gwahanol: Casnewydd, Hwlfordd a Llandudno. Roedd 58 o gyfranogwyr yn bresennol yn gyfan gwbl. Y nod oedd cynnwys cymysgedd eang o'r cyhoedd. Felly, roedd pob grŵp yn cynnwys cymysgedd o:

- Ddefnyddwyr rheolaidd, llai rheolaidd / achlysurol, cyn-ddefnyddwyr, pobl nad oeddent yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus;
- Mathau o drafndiaeth a ddefnyddiwyd;
- Oedran;
- Rhyw;
- Cyfnod yr unigolion yn eu bywyd;
- Grŵp economaidd-gymdeithasol.

Roedd grŵp Hwlfordd a Llandudno hefyd yn cynnwys cyfranogwyr a oedd yn byw mewn ardaloedd gwledig. Rhoddwyd cyfle i gyfranogwyr yn Llandudno gyfranogi drwy gyfrwng y Gymraeg. Er mwyn caniatáu am drafodaeth fwy manwl, aeth y sesiynau i grwpiau llai yn ystod y noson.

Er mwyn cael rhagor o enghreifftiau manwl o ganfyddiadau a phrofiadau trafnidiaeth gyhoeddus, cynhaliwyd wyth cyfweiliad wyneb yn wyneb gyda chyfranogwyr o'r grwpiau ffocws, fel astudiaethau achos: tri yng Nghasnewydd, tri yn Hwlfordd, a dau yn Llandudno. Cynhwysir canfyddiadau'r cyfweiliadau yn yr adroddiad, ac mae'r astudiaethau achos eu hunain i'w gweld yn Atodiad I.

Digwyddodd y gwaith maes gydag aelodau o'r cyhoedd rhwng 11 Hydref a 4 Tachwedd 2012.

Darparwyr trafnidiaeth

Cytunwyd ar gyfansoddiad y sampl drwy ymgynghoriad â'r cleient. Cynhaliwyd cyfweiliadau gyda chynrychiolwyr o Arriva Wales (gweithredwr trenau), First Cymru (gweithredwr bysiau), Bwcabus (darparwr trafnidiaeth gyhoeddus wledig), Journey Solutions (marchnatwr PLUSBUS) a Chyngor Caerdydd (gweithredydd Dinas Teithio Gynaliadwy). Cynhaliwyd cyfweiliadau strwythuredig rhwng 19 Hydref 2012 a 6 Rhagfyr 2012 dros y ffôn a pharhaodd y cyfweiliadau un i ddwy awr yr un.

Fel gyda'r elfen ymchwil ymhlith y cyhoedd, cymerwyd ymagweddau ansoddol ar gyfer casglu data a dadansoddi data. Mae hyn yn golygu yr aethpwyd ati i geisio barnau goddrychol y cyfweleion (a ddewiswyd yn ofalus ar sail eu harbenigedd o berthnasedd a pha mor gyfarwydd oeddent â'r cynllun perthnasol); ac a adlewyrchir yn y canfyddiadau.

Nod 3

Astudiaethau achos mentrau sydd ar waith ar hyn o bryd

Roedd y sampl hwn yn cynnwys tair astudiaeth achos:

- Integreiddio gwasanaeth bws yng nghanol dinas Rhydychen;
- System tocyn integredig Oxford SmartZone;
- Menter gwybodaeth trafnidiaeth integredig i deithwyr gan awdurdod trafnidiaeth gyhoeddus Centro yn Birmingham.

Cynhaliwyd cymysgedd o gyfweiliadau wyneb yn wyneb a chyfweiliadau dros y ffôn - pan oedd eu hangen - rhwng 6 Rhagfyr 2012 a 17 Ionawr 2013 mewn fformat wedi'i led strwythuro er mwyn caniatáu am wahaniaethau yn natur y materion allweddol a chyd-destunau achosion gwahanol. Ategwyd hyn gan adolygiadau o ffynonellau dogfennol ar-lein ac all-lein perthnasol.

2 Integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus: adolygiad o'r dystiolaeth

Cymerodd yr adolygiad safbwyntiau cenedlaethol a rhyngwladol ac edrychodd ar asesiadau presennol o wahanol agweddau ar integreiddio trafnidiaeth (a gomisiynwyd gan nifer cymharol fach o gyrff llywodraeth) yn ogystal ag achosion go iawn o fentrau integreiddio nad oedd asesiadau ffurfiol ar gael ar eu cyfer adeg yr adolygiad. Adroddwyd adolygiad manwl o dystiolaeth i'r PTUC o'r blaen. Cynhyrchodd yr adolygiad o dystiolaeth nifer o themâu allweddol sy'n cael eu crynhoi isod yn unol â ffyn yr ysgol integreiddio.

2.1 Integreiddio gwybodaeth

Erys prinder dealltwriaeth empeiraidd i ganlyniadau ymddygiad defnyddio gwybodaeth. Adolygodd yr astudiaeth achos gyfredol wahanol ffurfiau - ansoddol/meintiol a ffurfiol/anffurfiol - o asesu a oedd ar gael adeg yr adolygiad. Canolbwyntiodd y ffurfiau hyn ar asesiad ar ychydig o gynlluniau nodedig gan gynnwys y ddwy fenter genedlaethol, Traveline (DfT 2003; Gweithrediaeth yr Alban 2006) a Transport Direct (DfT 2007), yn ogystal â menter leol gwybodaeth integredig i deithwyr yng Ngorllewin Canolbarth Lloegr (Centro 2012).

Yn ôl yr adroddiadau ymchwil ffurfiol a adolygwyd, roedd y mentrau lefel genedlaethol ar y cyfan yn cael effeithiau cadarnhaol ar y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, yn ymestyn o lefelau cymharol isel o newid moddol net yn achos Traveline (DfT 2003) a Transport Direct, i hwyluso newid ar gyfer pobl sydd eisoes yn y broses o newid i drafnidiaeth gyhoeddus yn achos Traveline Scotland (Gweithrediaeth yr Alban 2006). Fodd bynnag, ymddengys fod Transport Direct yn dioddef o orgyffwrdd sylweddol gyda'r gwasanaethau AA a Traveline, sy'n cael eu hyrwyddo'n fwy, yn ogystal â llai o ymwybyddiaeth gyhoeddus o'r gwasanaeth (DfT 2007).

Ymddengys fod ymwybyddiaeth o argaeledd gwybodaeth yn her gyffredin i unrhyw gynlluniau'n ymwneud â gwybodaeth integredig (DfT 2007). Mae astudiaethau'n dangos bod y rhai sydd wedi defnyddio'r cynnyrch dan sylw'n gadarnhaol am

wasanaethau gwybodaeth integredig (DfT 2003; Gweithrediaeth yr Alban 2006; DfT 2007). Dangosodd ymchwil grŵp ffocws a gomisiynwyd gan y DfT a ystyriodd anghenion penodol pobl anabl ar gyfer gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus brinder cyson o ymwybyddiaeth o'r gwasanaethau a ddarperir gan Traveline a Transport Direct ymhlith defnyddwyr anabl (DfT/TRIP 2004).

Darganfu'r adolygiad y byddai ymdrechion o ran darparu gwybodaeth integredig ar drafnidiaeth rhwng moddau a rhwng gwasanaethau'n gwella canfyddiad a phrofiad defnyddwyr o drafnidiaeth gyhoeddus cyhyd â bod argaeledd y wybodaeth yn hysbys yn eang. Yn dilyn yr adolygiad, dewiswyd menter leol ar gyfer integreiddio trafndiaeth yng Ngorllewin Canolbarth Lloegr gan Centro i gael ei harchwilio'n fwy.

2.2 Integreiddio gwasanaeth drwy amserlennu

Derbyniodd integreiddio gwasanaeth fawr o sylw yn llenyddiaeth polisi ddiweddar yn y DU yn bennaf oherwydd pwerau cyfyngedig awdurdodau cyhoeddus i ddylanwadu ar amserlenni gwasanaethau bws a rheilffordd. Fodd bynnag, nododd yr adolygiad ychydig o achosion yn y DU lle yr ymddengys fod y rhwystr hwnnw wedi'i ddileu, yn fynych gyda help cyfranogiad cyhoeddus. Mae'r rhain yn cynnwys integreiddio gwasanaeth bws yng nghanol dinas Rhydychen; integreiddio trafndiaeth gyhoeddus yn Tyne and Wear cyn iddi gael ei dadreoleiddio yn 1986; rhwydwaith Interconnect yn Swydd Lincoln; a gwahanol gynlluniau mewn ardaloedd gwledig yng Nghymru fel Bwcabus.

Helpwyd i ddileu'r rhwystrau uchod yn bennaf drwy gymhorthdal cyhoeddus yn y ddau achos olaf tra bod trefniadau sefydliadol a chydlynu wedi chwarae rôl allweddol yn y ddau achos blaenorol. Yn Rhydychen, ymddengys fod integreiddio gwasanaeth wedi arwain at effeithlonrwydd gweithredol. O ganlyniad i'r adolygiad, dewiswyd menter Bwcabus i gynrychioli barnau darparwyr trafndiaeth gyhoeddus o'r safbwynt gwledig, a dewiswyd achos Rhydychen fel enghraifft o arfer da o integreiddio gwasanaeth ar gyfer yr astudiaethau achos yn yr adroddiad hwn.

Mae **Bwcabus** yn wasanaeth bws lleol sy'n ymateb i alw, mae'n gweithredu o fewn parth Bwcabus (yn bennaf yn cynnwys Sir Gaerfyrddin a Cheredigion). Y bwriad yw y bydd yn helpu pobl i gysylltu â'r gwasanaethau bws prif linell yn teithio i leoedd gan gynnwys Aberaeron, Aberystwyth, Aberteifi, Caerfyrddin, Llanbedr Pont Steffan, Pencader a Chastell Newydd Emlyn drwy ganolbwyntiau lleol. Ei nod yw gwella hygyrchedd i bobl sy'n byw mewn aneddiadau sydd â dwysedd poblogaidd llai dwys drwy ddarparu gwasanaethau sydd wedi'u teilwra i anghenion y teithwyr gyda mynediad cyfyngedig i ddulliau trafnidiaeth gonfensiynol.

Mae'r enghreifftiau Cymreig o integreiddio gwasanaeth wedi tueddu i ganolbwyntio ar farchnadoedd gwledig neu hamdden, gan gwmpasu rhai aneddiadau sydd â dwysedd poblogaeth isel. Er yr ystyrir yn aml fod y mentrau hyn yn arloesol ac yn ddymunol yn gymdeithasol (yn eu potensial i gyfrannu at fynd i'r afael ag allgau cymdeithasol drwy drafnidiaeth), mae gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd poblogaeth sydd â dwysedd isel yn tueddu i ddibynnu'n fwy trwm ar gymhorthdal cyhoeddus na'r rhai sy'n gweithredu mewn ardaloedd dwysedd uchel. Mae hyn yn awgrymu, pe bai'r mentrau hyn yn cael eu cadw a'u datblygu ymhellach ar sail eu rôl bosibl mewn ategu'r system trafnidiaeth gyhoeddus bresennol, y byddai rhaid asesu eu hymarferoldeb ariannol yn gyntaf.

Nododd yr adolygiad fod rhwydwaith Fastrack yn Swydd Gaint, Crawley Fastway yn Swydd Sussex, a Busway Swydd Gaergrawnt, i gyd yn dangos amgylchedd sefydliadol lle mae pwerau ychwanegol a ddelir gan yr awdurdodau i gyfyngu ar fynediad i'r seilwaith wedi gallu darparu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus integredig o'r cychwyn cyntaf. Yn yr un modd, mae'r rhwydwaith integredig iawn yn Llundain ac achos hanesyddol Tyne and Wear y bu sôn amdano uchod yn nodi y bydd angen i ymagweddau tuag at integreiddio ddibynnu ar y cyd-destunau sefydliadol sy'n amrywio'n sylweddol.

2.3 System ffi integredig

Nododd yr adolygiad nifer bach o achosion clir o docynnau integredig y mae'n ymddangos eu bod yn cael effeithiau cadarnhaol. Er enghraifft, amcangyfrifir i

gyflwyno Travelcards yn Llundain yn y 1980au – y cynnyrch tocyn integredig cynhwysfawr cyntaf yn Llundain cyn cynnwys technoleg cerdyn call ar ffurf yr Oyster Card – arwain at gynnydd o ddeg y cant mewn teithiau ar y system danddaear a chynnydd o 16 y cant mewn teithiau bws (Fairhurst 1993 wedi'i ddyfynnu yn PTEG 2009). Mae hefyd yn amlwg o wahanol fersiynau o siartiau cyfres amser fod y cynnydd yn gysylltiedig yn agos gydag integreiddio tocynnau; galwyd yr 'effaith Travelcard' ar y newid sylweddol yn nefnydd y cyhoedd o drafnidiaeth gyhoeddus yn y 1980au.

Priodolodd White (2009) y twf sylweddol yn nefnydd - 32 y cant - o system trafndiaeth gyhoeddus Llundain rhwng 1999/2000 a 2005/2006 (pan gofnodwyd twf sylweddol ar gyfer pob math o drafnidiaeth gyhoeddus) i effeithiau pris a rhai nad oedd yn ymwneud â phris. Roedd y rhain yn cynnwys pa mor hawdd oedd newid ar gyfer teithiau amlfoddol (o ran arbed amser a chost drwy brynu un tocyn) yn ogystal â'r arbedion amser teithiau a mynd ar y bws a gafwyd oherwydd tocynnau a brynwyd o flaen llaw.

Darganfu ymchwiliad yn seiliedig ar adolygiadau i effeithiau ymddygiadol tocynnau integredig a gomisiynwyd gan UK Public Transport Executive Group (PTEG) gynnydd sylweddol mewn defnydd yn yr ystod o chwech i 20 y cant tra'n nodi'r broblem o ynysu effeithiau tocynnau integredig o ffactorau ehangach (PTEG 2009). Gwelwyd effeithiau tocynnau integredig yn helaeth mewn rhannau eraill o'r byd, fel ym Mharis ('Orange card') a La Rochelle ('Yelo card') yn Ffrainc; Hong Kong ('Octopus card'); Washington DC ('SmarTrip') and Seoul, Korea ('T-Money'). Mae'r adolygiad yn canolbwyntio ar set ddetholedig o achosion.

Mae **Oxford SmartZone** yn cwmpasu dinas Rhydychen a phentref Kidlington, y gall teithwyr deithio ar unrhyw un o'r tri chwmni bysiau yn gweithredu yn yr ardal – Stagecoach, Oxford Bus Company a Thames Travel. Y syniad yw 'pa fws bynnag sy'n dod gallwch gamu arno'. Adeiladodd ar y systemau cerdyn call yr oedd gweithredwyr wedi'u rhoi ar waith yn unigol cyn hynny. Cyn y cynllun tocynnau integredig cafodd gwasanaethau bysiau eu hintegreiddio gan y tri gweithredwr drwy gydlyn eu hamserlenni.

Fel enghraifft o'r DU o docynnau integredig y tu allan i Lundain, nododd yr adolygiad Oxford SmartZone, lle mae cyfran sylweddol o deithiau bws yn digwydd gan ddefnyddio cerdyn call. O ganlyniad i'r adolygiad o dystiolaeth, dewiswyd y system ffi integredig fasnachol fel achos arall i'w astudio yn yr adroddiad hwn. Roedd yr adolygiad hefyd yn ymdrin â'r cynnyrch tocyn yn y DU sef PLUSBUS, sy'n enghraifft unigryw o gyfuno teithiau rheilffordd â theithiau bws ar un tocyn ar raddfa genedlaethol. Mae'r fenter trydydd parti (nad yw'n gyhoeddus ac yn ddielw) wedi tyfu'n raddol yn nhermau lefelau defnydd a nifer y gweithredwyr sy'n cymryd rhan.

Wedi'i brynu fel ychwanegiad i docyn rheilffordd confensiynol mae **PLUSBUS** yn caniatáu teithiau heb gyfyngiadau ar y bws yn y man cychwyn a/neu gyrchfan. Mae'r cynllun integreiddio tocyn rheilffordd-bws wedi ehangu ei gyfranogwyr yn raddol ers iddo gael ei lansio yn 2002 i gynnwys rhyw 400 o orsafoedd mewn 293 o drefi a wasanaethir gan y rheilffordd yn y DU. Mae'r fenter wedi denu rhywfaint o sylw yn rhyngwladol ac wedi ennill gwobrau am ei chyfraniad arloesol tuag at wella integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus.

2.4 Cyfleusterau newid

Gall y gost ganfyddedig a gwirioneddol o newid rhwng moddau a gwasanaethau chwarae rôl allweddol yn y canfyddiad cyffredinol o drafnidiaeth gyhoeddus.

Cyhoeddwyd cryn dipyn o ymchwil cyhoeddus i rwystrau newid (gan gynnwys costau canfyddedig), arfer gorau o ran dylunio'r man newid a bodlonrwydd defnyddwyr ar y cyfleusterau presennol. Fodd bynnag, prin yw'r ymchwil empeiraidd sy'n priodoli newidiadau'n systematig mewn canfyddiadau neu ymddygiad i welliannau penodol mewn integreiddio moddol. Lle y datblygir cyfleusterau newid newydd, fel arfer mae arolygon gan y cyrff gweithredu wedi darganfod bodlonrwydd yn gyffredinol.

Un ymagwedd amlwg tuag at wella integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus yw lleoli cyfleusterau ar gyfer bysiau a thacsis ger yr orsaf rheilffordd. Fodd bynnag, mae cyfansoddiad presennol y llenyddiaeth yn ymwneud â datblygu newid yn adlewyrchu twf mewn diddordeb mewn beicio fel modd cyrraedd/gadael (gweler enghraifft Leeds CyclePoint isod). Yn yr un modd yn ymarferol, ymddengys fod cynlluniau teithio gorsafoedd yn denu mwy o sylw na'r ymagweddau mwy amlwg a chonfensiynol fel lleoli pwyntiau stopio trafnidiaeth gyhoeddus yn yr un mannau.

Mae **Leeds CyclePoint** yn cynnwys parcio beiciau, cyfleusterau atgyweirio beiciau a llogi beiciau mewn un cyfleuster integredig a leolir ym mynedfa'r orsaf. Mae'r siop un stop i feicwyr, a agorwyd ym mis Medi 2011, wedi'i lleoli mewn adeilad dau lawr ac mae'n cynnig rhai gwasanaethau ychwanegol a nodweddion unigryw sy'n rhan o bob gwasanaeth, fel gwybodaeth beicio fanwl a ddyluniwyd i ateb gofynion teithwyr ar gyfer cynllunio teithiau i'r orsaf ac yn ôl, gan gynnwys sgrin ymadael trenau, map wal mawr o lwybrau beicio Leeds, a thaflenni. Mae staff ar ddyletswydd ar gyfer parcio beiciau rhwng 7am a 7pm ac mae mynediad drwy gardiau call diogel ar adegau eraill.

Nod 'cynlluniau teithio gorsaf' a 'pharcio a theithio' yw cynnal cyfuniad o foddau teithio cynaliadwy gyda phrif fodd teithiwr unigol. O'r herwydd, maent yn cyfrannu'n gadarnhaol at wneud taith yn cynnwys trafnidiaeth gyhoeddus yn ddi-dor yn gyffredinol, ac maent felly yn elfen bwysig mewn integreiddio trafnidiaeth. Mae cynlluniau teithio gorsafoedd yn cyfeirio at gynlluniau teithio a gymhwysir i safleoedd gorsafoedd er mwyn sicrhau bod pob defnyddiwr trên yn profi cysylltiad llyfn i'w taith ymlaen. Cafwyd dystiolaeth dda o gynnydd mewn beicio mewn 12 o'r 24 gorsaf a edrychwyd arnynt (gydag o leiaf un dangosyn o dwf mewn wyth arall), cryn dipyn mwy o ddefnydd bysiau mewn tair gorsaf (gydag o leiaf un dangosyn o dwf mewn 11 arall) a thystiolaeth dda o gynnydd mewn cerdded mewn o leiaf dwy orsaf (gydag o leiaf un dangosyn o dwf mewn 11 arall). Fodd bynnag, roedd hefyd dystiolaeth o gynnydd mewn defnyddio ceir pan gafwyd cynnydd mawr yn y ddarpariaeth o fannau parcio ceir (Rail Safety and Standard Boards 2012).

Mae'r llenyddiaeth hefyd yn dangos y gall cynlluniau parcio a theithio arwain at annog defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus presennol i fynd yn ddefnyddwyr parcio a theithio; ac mae rhoi sylw penodol i feicio fel modd taith ymlaen ar safle'r orsaf weithiau ar draul moddau eraill fel y bws.

2.5 Ystyriaethau i Gymru

Cyflwynodd yr adolygiad o dystiolaeth nifer o heriau mewn perthynas â chyd-destun penodol yng Nghymru. Yn gyntaf, byddai unrhyw ymdrech o ran integreiddio gwybodaeth teithio rhwng moddau a rhwng gwasanaethau yn gwella canfyddiad a

phrofiad defnyddwyr o drafnidiaeth gyhoeddus dim ond os yw'r argaeledd y wybodaeth yn hysbys yn eang. Mae gan integreiddio cynhwysfawr o wybodaeth trafndiaeth gyhoeddus, ei chadw'n gyfredol yn rheolaidd a hyrwyddo'r gwasanaethau sydd ar gael yn effeithlon gyda'i gilydd oblygiadau sylweddol o ran adnoddau.

Yn yr un modd, mae digon o dystiolaeth fod integreiddio tocynnau'n gysylltiedig â pherfformiad trafndiaeth gyhoeddus. Un cwestiwn hanfodol i Gymru, lle nad oes awdurdod trafndiaeth cyffredinol na ffynhonnell cyllido benodol ar gyfer integreiddio tocynnau ar hyn o bryd, fyddai ffynhonnell ariannu ar gyfer sefydlu system tocyn yn y lle cyntaf o leiaf. Felly, bydd rhaid ystyried nodi trefn sefydliadol ac ariannol briodol a all alluogi rhaglen effeithiol a chynaliadwy fel cam cyntaf tuag at system drafndiaeth integredig.

Yn ail, wrth fynd i'r afael â rôl trafndiaeth gyhoeddus yn yr ardaloedd hynny o Gymru sydd yn bennaf yn wledig gyda goblygiadau penodol ar gyfer effeithlonrwydd gweithredol ffurf trafndiaeth dorfol, byddai'n hanfodol ystyried beth all fod yn ffurf briodol ar drafndiaeth teithwyr ar gyfer gwahanol gyd-destunau daearyddol, ac ymarferoldeb ariannol unrhyw gynllun dan ystyriaeth.

3 Integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru o safbwynt y cyhoedd a darparwyr trafnidiaeth

Mae'r adran hon yn cynnwys y canfyddiadau o'r grŵp ffocws estynedig a'r astudiaethau achos manwl (mae mwy o fanyldeb ar bob astudiaeth achos yn Atodiad I). Mae'n dod i ben gyda chanlyniadau o safbwynt darparwyr trafnidiaeth.

3.1 Cysylltiadau ar unwaith gyda thrafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru (y cyhoedd)

Daeth yn amlwg o'r trafodaethau ansoddol bod canfyddiadau diodyn cyfranogwyr mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru'n gymysg ar y gorau. Er mwyn mesur y barnau ar unwaith, barnau cyffredinol, dechreuodd y trafodaethau gyda phleidlais ar dri datganiad er mwyn barnu'n fras beth oedd barn pobl. Mae'r tabl isod yn dangos sut y pleidleisiodd cyfranogwyr.

	Casnewydd		Hwlfordd		Llandudno	
	Cytuno	Anghytuno	Cytuno	Anghytuno	Cytuno	Anghytuno
<i>Mae'n hawdd cael y wybodaeth sydd ei hangen i gynllunio taith gyfan ar unrhyw dtrafnidiaeth gyhoeddus</i>	9	11	11	9	7	11
<i>Mae trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru'n rhoi anghenion ei defnyddwyr yn gyntaf</i>	1	19	8	12	4	14
<i>Mae mathau gwahanol o dtrafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru'n gweithio'n dda gyda'i gilydd</i>	2	18	7	13	4	14

Dylid pwysleisio natur ansoddol y ffigurau hyn, ond mae'n ddiddorol nodi bod cyfranogwyr yn lleoliad mwy gwledig Hwlfordd ychydig yn fwy cadarnhaol na'r cyfranogwyr trefol yng Nghasnewydd yn ystod y pleidleisio. Fodd bynnag, roedd y themâu a ddaeth i'r amlwg wedyn ar ganfyddiadau a phrofiadau o dtrafnidiaeth gyhoeddus yn debyg i'r rhai ar draws ddau leoliad arall.

Gan adlewyrchu'r duedd gyffredinol hon i fod ag agwedd lai cadarnhaol at drafnidiaeth gyhoeddus, roedd termau ac ymadroddion meddwl ar unwaith yn gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru, ar y cyfan, yn negyddol. Ymhlith y themâu a gododd pan ofynnwyd i gyfranogwyr am eiriau yr oeddent yn eu cysylltu â thrafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru roedd y canlynol, a drafodir yn fanylach yn ddiweddarach yn yr adroddiad hwn:

- **Materion yn ymwneud â chost**, er enghraifft yn enwedig os yn teithio gyda theulu; cost ganfyddedig prisiau brig ar drenau; diffyg gwerth canfyddedig o ran talu am docyn trên ond yn methu eistedd i lawr yn ystod y daith; cael gwared ar docynnau bws dychwelyd yn ardal Llandudno;
- **Dibynadwyedd ac amllder gwasanaeth** er enghraifft gwasanaethau'n dechrau'n rhy hwyr ar gyfer taith cymudo, ac yn gorffen yn rhy gynnar ar gyfer teithiau gyda'r nos er enghraifft o ardal fwy gwledig i dref gerllaw; gwasanaethau anaml ar ddydd Sul, y bu sôn amdanynt yn nhrafodaethau Hwlfordd a Llandudno; ac oedi fel bws nad yw'n cyrraedd ar yr amser y mae i fod i gyrraedd;
- **Amgylchedd** y daith a oedd yn ymwneud â diffyg cyfforddusrwydd er enghraifft gorlenwi, teimlo'n 'glawstroffobig', gofod bagiau cyfyngedig, safleoedd bysiau wedi'u fandaleiddio a safleoedd bysiau'n agored i'r tywydd; diffyg glendid yn enwedig ar fysiau; amgylchedd / cyfleusterau 'oer', 'anghyfeillgar'; hen fysiau a threnau - rhywbeth a grybwyllwyd yn Hwlfordd ac yn achlysurol iawn yng Nghasnewydd, a phryderon am ddiogelwch personol;
- **Rhyngweithio â gyrwyr bysiau** er enghraifft yn eu disgrifio fel 'diflas', 'anghwrtais', neu fod eu Saesneg llafar yn wael;
- Teithiau gan drafnidiaeth gyhoeddus **yn cymryd yn hirach** na char preifat.

Ar y cyfan, ar gyfer defnyddwyr achlysurol a phobl nad ydynt yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, nid oedd y cysylltiadau hyn yn seiliedig ar brofiadau diweddar, rheolaidd neu uniongyrchol. Weithiau, mae un profiad unigol wedi gadael effaith barhaol fel y mae'r enghraifft gyntaf isod yn dangos mewn perthynas â chymryd trên i wyl. Yn yr un modd, roedd weithiau sôn am orlenwi trenau ar ddiwrnodau gêm ryngwladol rygbi, sy'n brofiadau anaml. Tueddodd profiadau cadarnhaol i fod yn llai nodedig neu gofiadwy, er enghraifft cael sedd a chyrraedd

mewn pryd / heb ddigwyddiad. Mae'r iaith yn yr ail enghraifft isod gan gyn-ddefnyddiwr yn awgrymu rhywfaint o gyffredinol ond dywedodd iddo gael problemau'n aml gyda bysiau'n dod yn hwyr ac felly newid i ddefnyddio'r car yn lle hynny.

Clawstroffobig ar y trê, pawb yn sefyll a does dim lle personol os ydych yn sefyll, mae braich rhywun yn hofran uwch eich pen ac nid yw'n hynod o bleserus. . . . Y [daith drên ddiwethaf a wnes i] oedd i'r Fenni [Medi] ac roedd yn wyl ac yn y bôn daeth y trê a doedden nhw ddim yn gadael mwy o bobl arno. (F, Casnewydd)

Wel, gan nad wyf yn eu defnyddio, y peth cyntaf sy'n dod i'm meddwl, [sef] cost a dibynadwyedd. O brofiad yn y gorffennol pan ddefnyddiais drafnidiaeth gyhoeddus nid oeddent byth yn ddigon dibynadwy. . . . Nid ydynt yn ddibynadwy i'r amserlenni maen nhw'n eu cyhoeddi. (M, Hwlfordd)

Mae'r iaith a ddefnyddir yn yr enghreifftiau isod yn dangos bod canfyddiad yn hytrach na realaeth yn chwarae rhan mewn llunio cysylltiadau meddwl ar unwaith am drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer rhai cyfranogwyr.

Nid yw bysiau byth yn stopio i chi neu rydych yn rhedeg ar ôl y bws am hanner milltir i lawr y ffordd neu nid ydynt byth yn stopio ble rydych am iddynt stopio. (M, Hwlfordd)

Es i i faes awyr Caerdydd gwpl o wythnosau'n ôl ac es i yn y car am nad oedd unrhyw beth arall wir yn ddichonadwy. [Cymedrolwr: Edrychoch chi ar unrhyw opsiynau eraill?] Naddo. (F, Casnewydd)

Yr hyn rwy'n ei weld yw pan fyddaf i'n cael y bws a'r trê mae un ohonynt wastad yn hwyr felly rwy'n colli'r cysylltiad, felly mae'n rhaid imi ailgynllunio popeth. Weithiau mae'n rhaid aros am awr i gael y trê nesaf. (F, Llandudno)

Fodd bynnag, roedd rhai defnyddwyr rheolaidd yn cefnogi'r cysylltiadau negyddol, gan roi enghreifftiau diweddar o anfodlonrwydd gyda thaith ar drafnidiaeth gyhoeddus. Tynnir sylw pellach at yr achlysuron hyn drwy gydol adran 3 ac yn yr astudiaethau achos yn Atodiad I.

3.2 Rhwystrau i ddefnydd a materion yn gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)

Roedd themâu ailadroddus ar rwystrau i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus (mwy) yn canolbwyntio ar gyfleustra ceir a'r hyblygrwydd a ddarparwyd ganddynt i'r unigolyn o ran yr hyn y gallant ei wneud a phryd; ac i lawer roedd yn ymddygiad oedd wedi'i wreiddio'n ddwfn iawn. Roedd y car yn hygyrch yn syth ac fe'i hystyriwyd fel yr opsiwn hawsaf yn enwedig ar gyfer taith yn cynnwys plant neu fagiau. Roedd darpariaeth man parcio yn y gwaith yn gymhelliant achlysurol arall i yrru yn hytrach na chymryd trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer cymudo.

Mae'n hawdd, gyda'ch car, rydych ond yn neidio i mewn i'ch car. Ddim yn mynd yn wlyb chwaith. (M, Casnewydd)

Rwy'n meddwl os oes car gennych yna rydych yn ei yrru, ac nid ydych chi wir yn chwilio [am opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus]. (F, Hwlfordd)

Fel y pwyntiodd un cyfranogwr allan, gallai fod wedi gyrru i'r orsaf drenau er mwyn cyrraedd y drafodaeth yng Nghasnewydd ond unwaith roedd yn y car roedd y cyfleustra'n drech nag unrhyw ystyriaeth o drafnidiaeth gyhoeddus.

Daeth rhwystr cyfleustra'r car hyd yn oed yn fwy pan gyfunwyd gyda diffyg ystyriaeth o drafnidiaeth gyhoeddus fel opsiwn posibl ar gyfer taith. Roedd yn amlwg nad oedd rhai cyfranogwyr yn ymwybodol iawn o'r opsiynau i deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus, gydag ymddygiadau teithio'n cael eu harwain gan arfer yn hytrach na chymryd penderfyniadau. Cydnabu cyfranogwyr weithiau eu bod yn gwybod braidd dim am y gwasanaethau bws a oedd yn rhedeg o'r arhosfan bysiau yn eu stryd.

Na [Ni fyddwn wedi ystyried dod yma ar drafnidiaeth gyhoeddus] gan nad wyf yn ei defnyddio nid wyf wir yn gwybod pryd a sut, i ble maent yn rhedeg, pa un i'w gael ac ati. (M, Hwlfordd)

Roedd rhai hefyd yn tybio bod defnyddio'r car yn gyflymach na thrafnidiaeth gyhoeddus, er enghraifft er mwyn cyrraedd y grwpiau ffocws yr aethant iddynt neu ar gyfer cymudo. Roedd yr amser a amcangyfrifwyd yn y sylw cyntaf isod yn agos iawn at yr amser a ddarparwyd gan wybodaeth teithio ar-lein, a oedd yn ymestyn o 39 munud i un awr tair munud yn dibynnu ar y gwasanaeth a ddefnyddiwyd.

Byddai'n cymryd 40 munud i awr ar y bws neu'r trê'n [i ddod yma] tra'i bod yn cymryd 20 munud yn y car. Des i o Lanrwst; byddai bws yn cymryd mwy na 40 munud o leiaf. (M, Llandudno)

Rwy'n meddwl pan fyddaf i'n gorffen y gwaith, os gyrraf i ar ddiwrnod da gallaf i fod gartref o fewn tuag 20 munud. Petawn i ar drafnidiaeth gyhoeddus ni fyddwn siŵr o fod gartref am ddwy awr a byddai siŵr o fod yn costio llawer mwy hefyd felly, does dim cymhelliant yno mewn gwirionedd. (M, Casnewydd)

Mae'r astudiaeth achos drosodd yn darparu enghraifft o gyfranogwr nad oedd yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Mae Kate yn byw yn y Cymoedd ac yn dibynnu ar ei char ar gyfer cymudo a phrin iawn y mae ei hyd yn oed yn ystyried trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer unrhyw fath o daith. Mae hi wedi bod yn gyrru'r un llwybr i'r gwaith ers 20 mlynedd. Pan fydd yn gweithio sifftiau dydd mae hi'n gadael y tŷ am 7.00am ac yn cyrraedd y gwaith tua 15 munud yn ddiweddarach. Mae'r daith ddychwelyd yn fwy prysur ac yn cymryd ddwywaith yn hirach ond mae Kate yn teimlo'n dawel ei meddwl yn ystod y daith.

Nid oedd ganddi syniad beth yw'r opsiynau ar gyfer teithio i / o'r gwaith ar dfrnidiaeth gyhoeddus ond mae'n tybio y byddai'n cymryd cryn dipyn yn hirach na gyrru a byddai'n golygu cael bws naill ai i Bont-y-pŵl neu i Gwmbrân a newid i fws arall. (Mae gwybodaeth teithio ar-lein yn dangos y byddai'r daith ar dfrnidiaeth gyhoeddus yn golygu newid ddwywaith, cymryd awr a chwarter a golygu cyrraedd y gwaith ychydig yn hwyr).

Mae hi'n cydnabod bod arhosfan bysiau 'y tu allan i'r tŷ' a'i fod, siŵr o fod, yn weddol hawdd cael bws i Gasnewydd.

Wedi meddwl amdani eto, mae Kate hefyd yn teimlo nad yw un o'i rhesymau dros beidio â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus (yn rhatach i deithio yn y car) mor dda gan fod y car yn treulio, a chost tanwydd a gorfod talu am barcio.

Lleisiwyd anamllder a diffyg gwasanaethau hefyd yn rheolaidd fel rhwystrau i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig bysiau mewn ardaloedd mwy gwledig. Roedd llawer yn wynebu teithiau cerdded hir i safleoedd bws, aros yn hir am y bws nesaf neu'n gorfod cyrraedd eu cyrchfan yn gynnar iawn oherwydd materion amserlennu. Gallai hyn olygu gorfod ceisio cynllunio gwneud cymaint â phosibl ar un daith i'r dref agosaf er mwyn osgoi aros yn hir ar gyfer y gwasanaeth yn ôl adref.

Er enghraifft, darganfu cyfranogwr o Hwlfordd a oedd am deithio i'r grŵp trafod gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus y byddai'n golygu cyrraedd am 3.15pm er mwyn dechrau am 6:00pm; ac wedyn heb opsiwn i deithio adref yn y nos (ger Hendy-gwyn). Mewn achos arall, roedd rhaid i un cyfranogwr o Landudno a deithiodd i'r grŵp ffocws yn y trênn gyrraedd 45 munud yn gynnar, gan y byddai'r trênn nesaf wedi golygu cyrraedd yn hwyr i'r drafodaeth.

Bu'n rhaid imi aros am amser hir pan gyrhaeddais i'r dref [ar gyfer y grŵp trafod]. . . Roeddwn i yma erbyn 5:00pm felly fe wnes i eistedd ar y traeth am 45 munud. (M, Llandudno)

Des i mewn tacsï heno am nad oes unrhyw drafnidiaeth yn y pentref lle rwy'n byw. (F, Llandudno)

Teimlwyd bod y diffyg gwasanaethau bws yn y nos mewn rhai lleoliadau gwledig yn cael effaith ar y gallu i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau hamdden fel mynd i'r sinema neu allan am bryd o fwyd neu ddiod. O safbwynt cymudo, mae'r enghreifftiau isod yn ymwneud â'r diffyg ymddangosiadol o wasanaethau'n gynnar yn y bore ac yn gynnar yn y nos yn ardal Hwlfordd a arweiniodd at bartner un cyfranogwr yn gorfod gyrru i'r gwaith, a chyfranogwr arall weithiau'n gorfod cael tacsï adref os oedd yn gweithio ar ôl 5.00pm.

Dyna fy mhroblem fwyaf nad oes bws pan rwyf am ei ddefnyddio sef yn y nos i fynd i Hwlfordd neu i Arberth o bosibl. Does dim byd. . . [yn byw saith milltir o Hwlfordd]. (M, Hwlfordd)

Mae fy mhartner yn byw yn Hwlfordd ac yn gweithio yn Llwynhelyg, mae'n rhaid iddi gyrraedd yno erbyn 6.30am bob bore ac mae'n rhaid iddi gael car am nad oes unrhyw beth arall ar yr amser hwnnw. (M, Hwlfordd)

Fodd bynnag, roedd cyfranogwyr oedd yn byw yng nghefn gwlad weithiau'n cydnabod nad oedd yn ymarferol disgwyl bod yn gallu teithio i bob man ar drafnidiaeth gyhoeddus gan gofio natur wledig Cymru (roedd darparwyr trafnidiaeth hefyd yn adleisio'r thema hon, gan gyfeirio at yr heriau a geir gan ffurf aneddiadau poblogaeth isel Cymru). Byddai gormod o wyriadau i safleoedd gwledig yn arwain at deithiau a fyddai hyd yn oed yn hirach a fyddai'n atal defnydd. Disgrifiodd rhai fel yr oedd yn anorfod y byddai'n rhaid i bobl, os yn byw mewn ardal wledig, brynu car er mwyn bod yn gallu teithio. Cafwyd enghreifftiau o rannu ceir yn yr ardaloedd hyn.

Os ydych yn byw yma [Sir Benfro] am unrhyw hyd ac mae teulu gyda chi, yn y pen draw byddwch yn prynu hen racsyn o gar neu hen gar oherwydd ei fod yn anobeithiol. Rwy'n meddwl oni bai eich bod yn byw mewn tref, ond os ydych yn byw yng nghefn gwlad, na. (F, Hwlfordd)

Rwy'n meddwl bod y ddaearyddiaeth yma'n gwneud car yn angenrheidiol. (M, Llandudno)

Yn ddiddorol yn Llandudno, roedd teimlad ei bod yn haws teithio ar draws Gogledd Cymru ac i mewn i Loegr ar drafnidiaeth gyhoeddus na theithio i gyfeiriad gogleddol / deheuol o fewn Gogledd Cymru; ac roedd hyn yn cael ei ystyried yn 'annheg'. Un digwyddiad a ganfuwyd fel anghyfleustra a ddisgrifiwyd oedd gorfod cael dau fws i deithio o Hen Golwyn i Landudno. (Er nad oedd yn seiliedig ar gyfeiriadau ymadael a chyrchfan penodol, roedd gwybodaeth teithio ar-lein yn dangos bod bws uniongyrchol rhwng y ddau leoliad.)

Os ydych am fynd i'r Rhyl neu i Fae Colwyn rydych yn iawn ar y bws, ond os ydych am fynd y tu allan i Landudno neu y tu allan i linell syth i lawr yr arfordir, o'r gogledd i'r de allwch chi ddim. (M, Landudno)

Rwy'n byw yn Hen Golwyn, a byddwn i hyd yn oed yn cael trafferth i ddod yma. . . . I ddod o Hen Golwyn byddai'n rhaid imi gael bws i Fae Colwyn, newid, yna cael bws arall; nid yw'n gweithio'n dda. (F, Llandudno)

Disgrifiodd cwpl o gyfranogwyr nad oedd gwasanaeth bws yn rhedeg o'u lleoliad gwledig bellach yng Ngogledd Cymru a bod gwasanaeth tacsï wedi'i sybsideiddio wedi'i drefnu yn ei le, mewn ymgynghoriad â'r cyngor lleol. Er hynny, roedd y gwasanaeth newydd yn anaml ac yn gyfyngol (gweler Atodiad I, astudiaethau achos Llandudno). Yn yr un modd yn Hwlfordd roedd cyfeiriad at wasanaeth rhannu car ar gyfer pentrefi ond roedd amheuaeth ynglŷn ag i ba raddau y gellir dibynnu ar y gwasanaeth ar gyfer teithiau rheolaidd pan oedd amser yn bwysig.

Roedd yn rhaid i grŵp ohonom ni weithio gyda'r Cyngor iddynt drefnu a sybsideiddio gwasanaeth tacsi-bws. Mae'n dod i mewn ac allan dair gwaith y dydd. Mae'n well nawr nag yr oedd, ond nid yw'r amserau wir yn dda oherwydd ei fod yn addas i rai pobl, ond nid yw'n dda i'r rhai sy'n gorfod mynd i'r gwaith gan nad yw'r un cyntaf tan 9:00am. (F, Llandudno)

Maent wedi dechrau'r cynllun gwledig yn yr ardaloedd gwledig nawr, rwy'n meddwl mai Bysiau'r Ddraig neu Geir y Ddraig (Bysiau'r Ddraig Werdd), felly os ydych allan mewn ardaloedd gwledig maent yn rhoi ceir bach ar y ffordd y gall y gymuned eu rhannu - mae fel car cronfa ar gyfer pentrefi. (F, Hwlfordd)

Dywedodd rhai cyfranogwyr fod cost trafnidiaeth gyhoeddus yn broblem ac yn ataliol i'w defnyddio, er nid oedd y canfyddiad hwn yn seiliedig ar dystiolaeth bob tro nac ar ddealltwriaeth fanwl o'r ffioedd ar gael. Roedd mater o ran cost ychydig yn fwy tebygol o gael ei godi yn y drafodaeth yn Llandudno mewn perthynas â phrisiau bysiau; gwnaeth nifer o gyfranogwyr yma sôn nad oedd tocynnau dychwelyd ar gael bellach yn yr ardal (wedi'i gadarnhau gan weithredydd bysiau'r ardal) nad oedd yn awgrymu gwerth am arian. Roedd tocyn Arbedwr Diwrnod yn yr ardal yn dal i fod yn rhatach na dau docyn sengl. Fodd bynnag, roedd y cyfeiriadau anaml ymhlith cyfranogwyr i'r tocyn hwn yn awgrymu ei bod yn bosibl nad oeddent yn ymwybodol o'r opsiwn hwn.

Roedd rhai yn meddwl nad oedd teithio gyda'r teulu ar drafnidiaeth gyhoeddus yn werth da am arian a ysgogodd rhai cyfranogwyr i yrru yn lle, er enghraifft ar daith i weld teulu. Yn benodol, ystyriodd rhai bod cost teithio ar y trên, er enghraifft i Lundain, yn 'warthus', a chafwyd peth beirniadaeth o'r ffordd yr ymddengys fod teithwyr yn cael eu 'cosbi' gyda phrisiau tocynnau trên pe baent yn ceisio archebu tocyn ar, neu ger, y diwrnod teithio, heb unrhyw welliant yn y gwasanaeth i adlewyrchu'r gost uwch.

Mae fy llysfab yn dod i aros atom, mae'n byw yn Aberdaugleddau a gallai gael bws o Aberdaugleddau i fyny atom a fyddai'n costio tua £4...rwy'n meddwl iddo ddweud, £4.50 neu £4.70 dim ond i fyny o Aberdaugleddau i Hwlfordd.

(Mae gwybodaeth llinell gymorth Travel yn dangos mai cost un tocyn rhwng y ddau leoliad hyn yw £4.05, a £6.50 gan gynnwys dychwelyd.) (F, Hwlfordd)

Roedd hynny'n grintachlyd, stopion nhw [tocynnau dychwelyd] yn gynharach eleni. Roeddwn i'n arfer cael tocyn dychwelyd o Landudno, Bae Colwyn am tua, dw i ddim yn gwybod, efallai £4.20 ond nawr rydych yn talu tua £6.60 neu rywbeth nawr, efallai mwy na hynny hyd yn oed. . . . Felly dyna reswm arall pam na fyddai i'n trafferthu i gael y bws i'r Bae ac yn ôl nawr. (M, Llandudno).

Er enghraifft, pan es i i weld fy mab yn graddio [yn Llundain] ac roedd yn rhaid inni ddweud yn benodol ar ba drên roeddem ni'n mynd ac ar ba drên roedden ni'n dod yn ôl. A phetaem yn colli'r ail drên oherwydd aros ychydig yn hirach, byddai'n rhaid inni dalu £40 neu £50 arall yr un. . . . Cawsom ein hoedi ac roedd yn uffern o frys i gyrraedd y trên. (M, Llandudno)

Mae'r sylw cyntaf isod yn tynnu sylw at ragdybiaeth a fynegwyd weithiau ei fod yn rhatach defnyddio car na defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau rheolaidd. Yn yr un modd, mae'r ail sylw'n cyfeirio at y cynnydd tybiedig yn y gost o ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus ond nid yw'n sôn am gostau tanwydd i fodurwyr, er enghraifft.

Ond mae economeg y car, gallwch ei ddefnyddio 24/7 oherwydd bod rhaid ichi dalu yswiriant a threth felly y mwyaf y byddwch yn ei ddefnyddio y rhatach mae'n mynd. Felly, mae dod yma'n costio, dywedwn ni, 50c o'i gymharu â'r bws, mae'n gwbl amlwg, onid yw ef? (M, Llandudno)

Mae [trafnidiaeth gyhoeddus] yn mynd yn ddrutach, pam dylwn i ei defnyddio yn hytrach na gyrru? (F, Llandudno)

Mewn ychydig o enghreifftiau, roedd cyn-ddefnyddwyr rheolaidd o dtrafnidiaeth gyhoeddus yn gallu esbonio sut roedd cost trafndiaeth gyhoeddus wedi eu harwain i newid i feicio. Roedd un cyfranogwr yng Nghasnewydd wedi cyfrifo bod cymudo'n costio £60 y mis ac wedi penderfynu y byddai beicio nid yn unig yn arbed arian ond y

byddai'n gyflymach na thrafnidiaeth gyhoeddus ac yn gwella ei theimlad o les (gweler Atodiad I, astudiaethau achos Casnewydd). Roedd ymgeisydd arall ar incwm isel yn Llandudno wedi dod i gasgliad tebyg ac roedd bellach yn beicio i'r gwaith.

Yn ôl rhai cyfranogwyr yn Hwlfordd, gallai teithio rhwng trefi yn yr ardal weithio allan yn rhatach drwy rannu tacsï neu yrru yn hytrach na chymryd trê'n neu fws.

Hyd yn oed y car, felly imi, fy mhartner a'm dau blentyn, rydym yn edrych ar tua £15 [o Ddoc Penfro i Gaerfyrddin]; (mae gwybodaeth teithio ar-lein yn dangos pris cyfun o £27.60 ar y trê'n). Os neidiaf yn fy nghar a rhoi gwerth £5 o betrol i mewn, mae'n rhatach i fynd yn y car. (M, Hwlfordd)

Roedd canfyddiadau o broblemau dibynadwyedd a gorlenwi yn enwedig yn ystod cyfnodau cymudo'n rhesymau eraill a roddwyd gan rai am beidio ag ystyried trafndiaeth gyhoeddus neu o leiaf yn effeithio ar y profiad mewn ffordd negyddol, wedi'u cyfuno â'r canlyniadau o fod yn hwyr i'r gwaith. Esboniodd un cyfranogwr sut y collodd ei swydd yn y pen draw oherwydd ei bod yn hwyr i'r gwaith o achos y gwasanaeth bws annibynadwy o Gasnewydd i Gaerdydd. Weithiau roedd yn sownd mewn traffig neu roedd y bws yn llawn ac nid oedd y cyfranogwr yn gallu mynd arno.

Rydym yn cymudo'n ddyddiol o Dŷ-du i Ganol Caerdydd, prynwn ein pas wythnosol ond does byth, byth unrhyw seddi ar gael. (F, Casnewydd)

Ar y trê'n cyntaf fore Sul neu'r ail drê'n o'r Gyffordd yn mynd i gyfeiriad Caer; mae wastad dau gerbyd ac mae wastad dan ei sang. . Ac maen nhw wastad ar gadw hefyd. (M, Llandudno)

Mewn achos arall, disgrifiodd un o gyfranogwyr Casnewydd sut na ddaeth bws penodol o gwbl weithiau, neu ar amserau oedd yn wahanol i'r amserlen, yn golygu bod yn rhaid i'r cyfranogwr ganslo cynlluniau i ymweld â'r teulu gerllaw a mynd adref. Yn ôl pob sôn, roedd yr un gwasanaeth wedi methu dod ar sawl achlysur pan oedd yn ceisio mynd â'i phlentyn i'r feithrinfa, a ysgogodd y cyfranogwr i gwyno wrth y

gweithredwr yn y pen draw. Fodd bynnag, dywedodd nad oedd wedi derbyn ateb boddhaol oddi wrth y cwmni, a'i bod yn dal i brofi gwasanaeth annibynadwy.

Mae fy mab yn mynd i'r feithrinfa yn [lleoliad yng Nghasnewydd] ac ni redodd bedair gwaith, roedd rhaid imi gwyno [wrth y gweithredwr] oherwydd nad oedd yn rhedeg a doedd fy mab ddim yn gallu mynd i'r feithrinfa. . . . Does dim ots gyda nhw. (F, Casnewydd)

Roedd gorlenwi a diffyg gofod yn broblem gyffredin ar gyfer un cyfranogwr gyda phartner anabl, yn yr astudiaeth achos a ddisgrifir isod.

Fel rhywun nad yw'n gyrru, mae Chris yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn rheolaidd ac yn byw yn ardal Doc Penfro. Ar ddydd Sadwrn, mae'n teithio ar y bws gyda'i bartner a phlentyn ifanc y pellter byr i dŷ Mam y plentyn, i adael y plentyn yno am y dydd. Oherwydd bod ei bartner mewn cadair olwyn nid ydynt yn gallu defnyddio'r arhosfan bysiau sydd agosaf at eu cartref gan nad yw'n hygyrch - 'mae'r pafin yn is na'r ffordd'. Felly mae'n rhaid iddynt gerdded i'r safle nesaf lle mae ei bartner yn gallu mynd ar fws yn ei chadair olwyn. Weithiau mae bygis plant neu ddefnyddwyr cadeiriau olwyn eraill ar y bws cyntaf, os mai dyna'r achos mae'n rhaid aros am y gwasanaeth nesaf. Y penwythnos cyn y grŵp ffocws yr aeth iddo, roedd y mater hwn wedi 'newid fy holl gynlluniau teithio am y diwrnod'.

Wrth gyrraedd Doc Penfro nid oes problem gyda gadael y bws. Wedi gwneud tasgau yn y dref, mae'r daith yn ôl yn gadael o arhosfan bysiau arall ac yn dibynnu ar y gweithredwr yn darparu bws sydd â ramp gan nad oes cwrbyn wedi'i godi. Tua phob yn ail wythnos, cred Chris, mae'n rhaid iddynt aros am y bws nesaf gan nad oes ramp gyda'r un cyntaf i gyrraedd.

Nid yw cwynion i'r gweithredwr a'r Cyngor lleol wedi arwain at unrhyw newidiadau. Teimla Chris 'yng Nghymru mae disgwyl i chi fodloni ar hyn a gewch chi'.

Fel y dengys y sylw isod gan gyn-ddefnyddiwr, nid oedd rhai canlyniadau llai cadarnhaol wastad yn seiliedig ar brofiad diweddar neu reolaidd. At hynny, dywedodd un cyfranogwr ei fod yn rhy anodd mynd â chadair wthio ar y bws ond cydnabu wedyn ei fod yn ddisgwyliad, yn hytrach na phrofiad a olygai na ddefnyddid y bws ar gyfer taith deuluol.

Roeddwn i'n arfer cael y bws flynyddoedd yn ôl cyn imi gael car ac maen nhw'n mynd heibio i chi, maen nhw'n gyrru'n syth heibio. (M, Casnewydd)

Weithiau cododd defnyddwyr, defnyddwyr achlysurol a phobl nad yw'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus fater yn ymwneud â'r amgylchedd ar gerbydau trafndiaeth gyhoeddus, fel hylendid ar fysiau a threnau (e.e. sbwriel ar y llawr, ffenestri brwnt), weithiau mae cyflwr y gosodion ar drên (e.e. sgriwiau'n dod yn rhydd ar seddi ar drên, stoc sy'n edrych yn hen) a theithwyr annymunol, yr oeddent i gyd yn cael effaith ar brofiad teithwyr.

Es i i Fanceinion ar y 10:40am. . . . Roedd y trên yn frwnt a doeddech chi ddim yn gallu gweld drwy'r ffenestr a chyfrifais i tua 16 o ganiau cwrw gwag, pacedi creision ac ati. (M, Llandudno)

Mewn rhai achosion, roedd cyfranogwyr yn Hwlfordd yn credu bod rhai bysiau yn yr ardal yn 'hen' ac wedi cael eu defnyddio mewn ardaloedd eraill yn gyntaf cyn cael eu trosglwyddo i'w hardal nhw.

Mae llawer o'r bysiau wir yn hen, fel rydym yn cael hen rai ardaloedd eraill y wlad. (F, Hwlfordd)

Ymhlith y rhwystrau eraill a adroddwyd i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus (yn fwy aml) roedd:

- Peidio â theimlo'n ddiogel iawn wrth aros am fws neu drên gyda'r nos; roedd enghreifftiau'n cynnwys gorsaf fysiau Casnewydd, gorsaf drenau Abertawe a gorsaf drenau'r Rhyl; grwpiau o bobl ifanc yn ymgasglu wrth y safleoedd bws, a bod ar eich pen eich hun wrth arhosfan bysiau gwledig; esboniodd un cyfranogwr ei fod yn ei hatal rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus gyda'r nos;

Nid ydych yn teimlo'n ddiogel iawn gyda'r nos yn eistedd mewn gorsaf drenau ar eich pen eich hun. . . . Cyffordd Llandudno. . . . Dw i ddim yn hoffi cael bysiau ar fy mhen fy hun gyda'r nos chwaith. (F, Llandudno)

Rwyf hyd yn oed wedi gweld pobl yn ymosod ar bobl yn yr orsaf fysiau [yng Nghasnewydd], roedd arfau gyda nhw. Rwyf wedi'u gweld yn cymryd

cyffuriau. . . . Rwyf ond yn eistedd yno'n cuddio o dan fy hwdi ac yn gobeithio na fydd neb yn sylwi arnaf i i fod yn deg. (F, Casnewydd)

- Parcio rhad ar gael yng Nghasnewydd a oedd yn ysgogiad i yrru i mewn i'r ddinas yn hytrach na chymryd trafnidiaeth gyhoeddus;
- Materion gyda thocynnau: er enghraifft, straffaglu i ddeall y tocynnau a dderbyniwyd ar gyfer taith o Gymru i Lundain: roedd un cwpl yn ceisio teithio o Gymru i Sussex ar y trê (er mwyn osgoi'r straen o yrru) wedi drysu oherwydd nifer y tocynnau a gawsant o beiriant hunanwasanaeth a arweiniodd at broblemau wrth groesi Llundain, a methu eu trê yng Ngorsaf Victoria. Roedd y profiad yn 'drychinebus' ac 'yn peri straen'. Yn achos cyfranogwr arall, cael ei lethu'n llwyr gan nifer yr opsiynau o ran prisiau tocynnau am daith i Lundain;
- Newidiadau mewn amgylchiadau sy'n arwain at ddefnyddio'r gwasanaeth yn llai aml, er enghraifft dod o hyd i gymydog i roi lifft ar gyfer siopa rheolaidd pan oedd bws yn cael ei ddefnyddio o'r blaen; prynu car newydd; symud o gartref trefol i un gwledig; neu gael gwaith newydd lle nad oedd yr un opsiynau ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer cymudo.

3.3 Agweddau cadarnhaol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)

Er bod canfyddiadau meddwl ar unwaith o dtrafnidiaeth gyhoeddus yn tueddu i fod yn negyddol, roedd cyfranogwyr weithiau'n gallu disgrifio agweddau cadarnhaol, pan bwyswyd arnynt. Yn yr enghraifft ganlynol, roedd defnyddiwr achlysurol iawn wedi'i siomi ar yr ochr orau gan daith trê ddiweddar o Ogledd Cymru i Fanceinion, a pha mor ddi-drafferth oedd y daith. Nid oedd yn rhaid iddo boeni am yrru a pharcio mewn dinas anghyfarwydd. Roedd y profiad cadarnhaol wedi newid cysylltiadau llai cadarnhaol yr unigolyn â thrafnidiaeth gyhoeddus.

Es i i Fanceinion ar y trê ddydd Sadwrn i fynd i The Enemy, roedd y daith yn llyfn iawn, dim problemau o gwbl. Roedd yn llawer gwell nag y meddylwn i y byddai, oherwydd fel arfer byddwn i'n gyrru. . . . Roedd oherwydd nad oeddwn

i wir yn siŵr ble i barcio ym Manceinion a beth yw'r gost; roedd yn haws ar y trê. (M, Llandudno)

Roedd enghreifftiau anaml lle y disgrifiwyd ansawdd y gwasanaeth a ddarparwyd gan weithredwyr bysiau penodol (yng Nghasnewydd a Hwlfordd) fel 'rhagorol' gyda bysiau oedd 'wastad yno ar amser', ' hynod o lân' ac yn cael eu gweithredu gan staff cyfeillgar. Hefyd, roedd teimlad weithiau fod rhai gwasanaethau bysiau'n cysylltu trefi mewn ardaloedd gwledig yn effeithiol, fel Hwlfordd, a gwerthfawrogwyd presenoldeb gwasanaeth bysiau mewn pentref bach.

Rwy'n meddwl bod [gweithredydd bysiau] yn gwmni sy'n wirioneddol dda. Mae'r bysiau'n wirioneddol lân ac maent yn bobl neis ac mae popeth yn gweithio. Y broblem yw nad oes llawer ohonynt ac nid ydynt yn mynd o gwmpas yn hwyr y nos, ond mae'n amlwg bod y rhai sydd yno'n ymfalchio yn eu cadw'n daclus. (F, Hwlfordd)

Mae buddion canfyddedig trafndiaeth gyhoeddus yn tueddu i ganolbwyntio ar ei manteision cyfleustra o'i gymharu â theithio mewn car mewn sefyllfaoedd trefol, er enghraifft, nid oes rhaid poeni am ddod o hyd i le parcio. Esboniodd rhai cyfranogwyr sut y byddent weithiau'n defnyddio'r trê ar gyfer teithiau hamdden, er enghraifft o Gwmbrân i Gaerdydd ar y penwythnos, Hwlfordd i Gaerdydd neu ymhellach i ffwrdd i Loegr, oherwydd ei fod yn gyfleus, yn rhad i rai, ac yn gyflymach na gyrru. O dro i dro roedd arbedion cost ar barcio, tanwydd a thraul ar y car yn cael eu hadrodd fel budd yn ogystal, ar gyfer teithiau byr fel cymudo dyddiol a theithiau hirach (e.e. teithio i Lundain ar goets). Roedd un cyfranogwr yn cymudo i Fryste ar drafndiaeth gyhoeddus er ei fod yn cymryd yn hirach nag yn y car dim ond er mwyn arbed arian, yn enwedig ar y Bont Dollau (gweler Atodiad I, astudiaethau achos Casnewydd).

Does dim rhaid i chi chwilio am rywle i barcio i ddechrau os ydych ar daith siopa i Gaer neu rywle. Mae bron yn amhosibl dod o hyd i rywle i barcio yng Nghaer. (M, Llandudno)

Yr unig fantais, sef y rheswm pam rwy'n defnyddio'r bws ar gyfer y gwaith, yw ei fod yn arbed gorfod parcio a thalu ffioedd parcio. (F, Hwlfordd)

Mae'r astudiaeth achos isod yn tynnu sylw at enghraifft lle roedd cyfranogwr yn credu ei fod fel arfer yn well gwerth am arian i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach na gyrru i'r gwaith.

Fel arfer mae Joe'n cymudo o Landudno i Fangor. O'i gartref, mae'n daith gerdded fer gyfleus i'r arhosfan bysiau. Mae'n gallu dal bws uniongyrchol i Fangor sy'n stopio o fewn taith gerdded ychydig o funudau o ble mae'n gweithio / astudio. Mae'n ceisio dal bws ychydig bach yn gynharach (cyn 8.00am) er mwyn osgoi'r gwasanaeth hwyrach prysurach sydd â phlant ysgol arno. Gwerthfawrogir y ffaith fod y gwasanaethau'n rhedeg bob 15 munud ar yr amser hwn. Mae'r daith yn cymryd tuag un awr a phymtheg munud ac i Joe mae ei hyd ychydig yn rhwystredigol oherwydd nifer y stopiau.

Gan ddefnyddio car byddai'r daith yn cymryd tuag 20 munud, yn dibynnu ar y traffig. Fodd bynnag, mae'r tocyn arbedwr wythnos yn costio £18 sy'n 'llawer rhatach na gyrru', mae'n meddwl. Ar gyfartaledd, mae Joe yn credu ei fod yn werth dioddef yr amser ychwanegol ar y daith er mwyn arbed arian.

Yn dibynnu ar faint o'r gloch mae'n gadael y coleg, gall y daith yn ôl fod yn brysur gyda phlant ysgol ond yn gyffredinol mae'n gweld nad yw'r daith gyfan 'yn rhy wael'.

Weithiau mae Joe yn gyrru'r daith hon. Dan yr amgylchiadau hyn mae dim ond oherwydd ei fod yn y gwaith / yn astudio am gwpl o ddiwrnodau yn ystod yr wythnos felly nid yw'n werth chweil iddo brynu tocyn wythnosol; ac mae'n meddwl y byddai tocyn unigol yn ddrutach na gyrru.

Roedd rhai cyfranogwyr yn gwerthfawrogi cyflymder a dibynadwyedd trafnidiaeth gyhoeddus o'i gymharu â cheir mewn rhai amgylchiadau, yn enwedig cymudo ar y trênn. Roedd teithio yn y car yn wynebu problemau gyda thagfeydd a gorfod gadael yn gynnar er mwyn bod yn sicr o gyrraedd y gwaith mewn pryd.

Ac [ar y trênn] nid ydych yn gorfod pryderu am yrru yn y ddinas chwaith, oherwydd tagfeydd traffig ac ati, ni allwch wir ymddiried mewn gyrru oni bai eich bod yn gadael ymhell cyn i'r oriau brig ddechrau. (F, Casnewydd)

Roedd trafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn helpu ychydig o rieni gyda chael eu plant i'r ysgol, er enghraifft roedd plentyn hŷn yn gallu dal trê'n i Ddinbych-y-Pysgod tra bod y rhiant yn gyrru'r plentyn iau i ysgol arall.

Tynnwyd sylw at basiau bysiau am ddim fel budd cost amlwg i bobl hŷn a phobl anabl, gydag un cyfranogwr yn gwneud defnydd helaeth o'i bas bws am ddim ar gyfer diwrnodau allan. Pan ddefnyddiwyd tocyn crwydro (a grybwyllwyd yng Nghasnewydd, Hwlfordd a Llandudno - y cyfeiriwyd at yr un olaf fel tocyn Arbedwr Diwrnod), penderfynwyd eu bod yn werth da am arian.

Mae gennych docyn Crwydro bws hefyd, sy'n ddilys am wythnos. Bydd un lefel yn gwneud y tro i chi am y diwrnod cyfan, yna mae gennych un tocyn a fydd yn gwneud y tro am yr wythnos gyfan. . . . Rwy'n meddwl ei fod yn beth da. . . . Mae'n rhatach, mae'n llawer rhatach oherwydd ei fod yn un taliad. (M, Hwlfordd)

Gallai'r ymdrech effeithiol fod yn peri llai o 'straen', yn llai 'hectig, a 'rhwystredigol' na gyda thrafnidiaeth gyhoeddus: gallai taith hirach ar y trê'n fod 'heb straen', 'yn ymlaciol' a rhoi cyfle i'r teithiwr edrych ar y golygfeydd; mae trenau'n osgoi tagfeydd, a hyd yn oed os bydd bws yn sownd mewn tagfa, roedd llai o straen am nad oedd rhaid gyrru, neu orfod darllen map a theithio ar ffyrdd mewn dinas anghyfarwydd fel gyrrwr. Gallai amser teithiau gael ei ddefnyddio mewn modd mwy cynhyrchiol (yn bennaf ar drenau).

Roedd yn teimlo'n ymlaciol [ar y trê'n]. Mae'n neis eistedd a darllen llyfr. . . . Ac eithrio sefyll ar gyfer yr holl daith o'r Amwythig i Fanceinion. (Trenau o Aberystwyth i Fanceinion) (F, Hwlfordd)

Rydych yn cael gweld pethau tra'ch bod yn teithio ar y trê'n oherwydd bod rhaid ichi ganolbwyntio pan fyddwch yn gyrru, yn enwedig pan fydd plant gyda chi. (F, Llandudno)

Yn yr astudiaeth achos isod, mae cyfranogwr o Hwlfordd sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn rheolaidd yn esbonio pam mae'r teulu weithiau'n dewis trafndiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau hamdden.

Ar yr achlysuron prin hynny pan fydd Carl yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus mae'n tueddu i fod ar gyfer teithiau hamdden gyda'r teulu. Mae enghraifft yn cynnwys taith gerdded fer i'r orsaf drenau, ac yna gwasanaeth uniongyrchol i Ddinbych-y-Pysgod sy'n gyfleus ac yn hawdd, gyda diogon o ofod ar gyfer y plant a'r bygi.

Bydd Carl yn gwirio amserau'r trenau ar thetrainline.com ar gyfer y teithiau hynny gan nad ydynt yn eu gwneud yn aml iawn ac er mwyn sicrhau nad yw'r amserlen wedi newid. Mae'n croesawu argaeledd y gwefannau cynllunio teithiau yn hytrach na gorfod dod o hyd i gopïau printiedig o amserlenni a'u darllen.

Mae'n amau bod y daith yn rhatach ar drafndiaeth gyhoeddus ond mae'n cyfaddef y byddai'n anodd gweithio allan faint y byddai'r un daith yn costio mewn car. Y prif resymau dros gymryd y car yw: pan fydd yn daith deuluol; osgoi'r drafferth o orfod dod o hyd i rywle i barcio; ac oherwydd bod y trên yn darparu cyfle i ymlacio a threulio amser gyda'r plant.

Fel un budd arall, esboniodd sawl cyfranogwr fod trafndiaeth gyhoeddus yn rhoi'r rhyddid iddynt yfed alcohol yn eu cyrchfan, er enghraifft taith i weld gêm rygbi, i weld perthnasau, neu ar gyfer noson allan.

Cydnabu'r rhai nad oeddent yn gyrru weithiau fod trafndiaeth gyhoeddus yn rhoi 'ychydig bach mwy o annibyniaeth iddynt i wneud eu peth eu hunan' ac, yn fwy cyffredinol, yn helpu rhai pobl i fod yn fwy symudol, er enghraifft pobl hŷn pan gaiff ei gyfuno â phas bws am ddim.

Y lle yr af iddo'n bennaf ar y bws yw, bu farw fy ngŵr ac mae wedi'i gladdu yn Neyland felly mae mynd yno'n hawdd imi, er mai dim ond un bws yr awr sydd, mae'n llawer haws na gofyn i'm mab [am lifft]. (F, Hwlfordd, ddim yn gyrru)

Codwyd y buddion amgylcheddol yn anaml ond roeddent yn bwysig i'r rhai a wnaeth sôn amdanynt. Cymerwyd pe bai mwy o bobl yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus byddai llai o deithiau mewn ceir ac felly llai o allyriadau yn mynd i mewn i'r atmosffer.

3.4 Mathau o daith ac ystyriaethau trafnidiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)

Yn ystod y trafodaethau, gofynnwyd i gyfranogwyr am eu barnau ar ystyried trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer mathau gwahanol o daith, er enghraifft, siopa, rhan o daith i / o derfynfa fferi / maes awyr, ymweld â'r teulu a ffrindiau, tra ar y gwyliau, cymudo ac am ddiwrnodau allan. Lleisiwyd buddion a rhwystrau / problemau tebyg i'r rhai a fynegwyd yn gynharach yn yr adran hon.

Ar y cyfan, roedd cyfranogwyr yn fwy tebygol o ystyried trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer cymudo ac o bosibl ar gyfer diwrnodau allan / teithiau hirach, er bod barnau'n gymysg iawn ar draws y senarios gwahanol a brofwyd.

Cymudo: I rai (yn enwedig y rhai'n byw mewn ardaloedd trefol / maestrefol), roedd y cyflymder a'r gost o'u cymharu â gyrru a pharcio ('yn berffaith imi') yn golygu ei fod yn werth goddef sefyll yn unig er mwyn cymudo i'r gwaith. Weithiau, roedd cyfranogwyr a oedd yn gweithio ac nad oeddent yn gyrru'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer cymudo.

Roeddwn i'n arfer [cymudo] yn y car ac roedd yn costio ffortiwn imi mewn petrol. . . . £21 yr wythnos [y mae'r trê'n yn ei gostio]. . . . Ond roeddwn i'n gwario £50 yr wythnos mewn petrol a £4.50 y dydd am barcio. (F, Casnewydd)

Byddai rhaid imi fynd [ar drafnidiaeth gyhoeddus] yn bendant oherwydd mai dyna'r unig opsiwn imi gyrraedd y gwaith. (F, Llandudno)

Fodd bynnag, roedd canfyddiadau o ddibynadwyedd, neu brofiadau llawn straen o fod (bron) yn hwyr i'r gwaith, yn golygu nad oedd rhai'n credu ei fod yn bosibl dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i'w cael i'r gwaith mewn pryd, neu y byddai'r daith yn gyflym iawn.

Roedd rhaid imi gael trê'n o Landudno i'r Rhyl, gadawodd y bws roedd ei angen arnaf i am 7.00am a chyrrhaeddodd y trê'n am 7.02am felly roedd yn

rhaid imi aros tan 7.15am i gael y bws i Lan Clwyd. . . . Mae ceisio cyrraedd yno mewn pryd yn peri ychydig o straen ac roedd yn rhaid imi esbonio na fyddwn yno mewn da bryd. (M, Llandudno)

Roedd rhai o'r rheiny mewn ardaloedd mwy gwledig yn ystyried trafndiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau nad oeddent yn ymwneud â'r gwaith ac nad oeddent yn dibynnu cymaint ar amser neu mor 'ddifrifol', oherwydd gwasanaethau anfynych neu wasanaethau nad oeddent yn rhedeg yn ddigon cynnar neu hwyr yn y dydd.

Siopa: y mwyaf o eitemau a brynwyd y lleiaf tebygol roedd cyfranogwyr o ystyried trafndiaeth gyhoeddus ar gyfer taith siopa. Roedd taith i'r dref ar gyfer un neu ddau o dasgau fel torri gwallt neu fynd i'r sinema yn eithaf cyfleus ar y bws oherwydd nad oedd rhaid poeni am barcio. Roedd arhosfan bysiau neu orsaf drenau ger y cartref yn ogystal â'r cyrchfan siopa lleol yn ddigon i ysgogi rhai cyfranogwyr i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn y ffordd hon, er y gallai gorfod cerdded ychydig yn hirach i / o'r arhosfan bysiau wneud trafndiaeth gyhoeddus yn llai deniadol i'w defnyddio. Os oedd taith siopa'n ddigwyddiad mwy, er enghraifft teithio o Sir Benfro i Gaerdydd, roedd y trênn yn opsiwn i rai oherwydd yr arbedion canfyddedig o'u cymharu â chost gyrru.

Rydych yn gyfyngedig o ran yr hyn y gallwch ei brynu oherwydd bod yr arhosfan bysiau yn daith gerdded o leiaf pump i ddeng munud o'm tŷ. . . . Pan fydd y car gyda chi mae gennych yr opsiwn o fynd yn ôl i roi pethau yn y car, mynd yn ôl i'r dref. (F, Casnewydd)

Yn llai cadarnhaol, nid oedd y syniad o fynd ar daith ar y bws a allai gymryd yn hirach nag yn y car yn ddeniadol i lawer mewn ardaloedd gwledig, yn enwedig os oedd yn golygu cerdded o'r arhosfan bysiau gyda bagiau a / neu os oedd y daith yn debygol o gymryd llawer hirach.

Roedd cwpl o gyfranogwyr yn dibynnu ar fysiau ar gyfer teithiau siopa ond nid oeddent yn eu hystyried yn ddull cyfleus iawn oherwydd gorfod cario bagiau, gofod

cyfyngedig ar fysiau, ac weithiau oherwydd bod ganddynt blentyn bach i ofalu amdanynt: “Pe bai dewis arall gennyf, ni fyddwn yn mynd ar y bws’.

Am ddiwrnod allan: Os ydych yn teithio gyda grŵp o ffrindiau, ystyriwyd y trêen weithiau fel ffordd gymdeithasol a hwyliog o ddechrau’r daith, gyda chyfle i ‘gael diod’. Ystyriwyd trafndiaeth gyhoeddus hefyd gan rai ar gyfer teithiau hirach gan y credwyd ei fod yn arbed tanwydd (e.e. Hwlffordd i Abertawe neu Gaerdydd) ac i fod yn gyflymach na gyrru (e.e. (Casnewydd i Salisbury).

A hefyd os ydych yn mynd allan am y dydd gyda’ch ffrindiau ac rydych am gael diod, does dim rhaid ichi boeni amdano. (F, Hwlffordd)

Roedd un teulu yn Hwlffordd yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn achlysurol yn y ffordd hon fel y gallant fwynau beicio adref neu ddarn o’r Llwybr Arfordirol; a theimlwyd ei bod yn bosibl gwneud mwy i hyrwyddo trafndiaeth gyhoeddus yn y ffordd hon gyda theuluoedd (gweler Atodiad I, astudiaeth achos Hwlffordd). Roedd y teithiau hyn hefyd yn antur i’r plant iau.

Mae’n rhan o’r diwrnod allan hefyd, onid yw ef, rhan o’r diwrnod allan yw’r daith yno. Hynny yw, mae fy mab bach yn dwli ar y trêen. (M, Hwlffordd)

Roedd rhai cyfranogwyr yn wfftio’r syniad o ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn y ffordd hon, gan sôn am y diffyg hyblygrwydd a digymhellrwydd o stopio pryd bynnag a ble bynnag oedd yn gyfleus (e.e. stopio wrth y toiledau ar gyfer y plant, newidiadau munud olaf i gynlluniau a theithio gydag aelod anabl o’r teulu). Mynegwyd barn hefyd fod gan rai mannau gwledig i ymweld â nhw ar ddiwrnod allan fel Bro Gŵyr opsiynau trafndiaeth cyfyngedig.

Dim ond ei bod yn well gennyf fynd yn y car. . . . Byddwn yn mynd yn y car dim ond am y cyfleustra o fynd allan a dod yn ôl pan wyf eisiau, chi’n gwybod? (M, Llandudno)

Rhan o daith i / o derfynfa fferi / maes awyr: roedd y rhan fwyaf o faterion yn ymwneud â'r math hwn o daith yn gysylltiedig â lle ar gyfer bagiau, ac amharodrwydd i gerdded gyda'r eitemau fel rhan o'r daith. Roedd pryderon hefyd ynglŷn â dibynadwyedd a chyrraedd mewn pryd a allai beri mwy o straen gan wybod bod rhaid dal fferi neu awyren, ac yn methu rheoli'r agwedd hon. At hynny, byddai gadael llawer o amser rhag ofn y materion canfyddedig hyn yn golygu treulio amser yn 'oedi' wrth y cyrchfan.

Rwyf wedi'i wneud ar y trê'n ac mae pobl wedi bod yn rhyfedd iawn, maent wedi gofyn i chi symud eich cê's a'ch pethau. (F, Llandudno)

Roedd rhai cyfranogwyr yn teimlo y byddent yn ystyried trafndiaeth gyhoeddus fel rhan o daith yn ymwneud â therfynfa fferi neu faes awyr pe bai modd tawelu eu meddwl am y mathau hyn o bryderon, achos byddai'n golygu eu bod yn gallu osgoi costau parcio. Roedd un cyfranogwr wedi cael profiad cadarnhaol o gymryd dau drên i gyrraedd y Rhws a 'bws mini bach' yn cyfarfod â hi a aeth â hi i'w gwesty'r noson cyn yr hedfaniad – 'gweithiodd allan yn dda iawn'.

Byddwn i yn bendant yn ei ystyried. Mae'n golygu nad oes rhaid ceisio dod o hyd i rywle i barcio'ch car. (F, Hwlfordd)

Roedd nifer o gyfranogwyr yn Llandudno wedi defnyddio'r trê'n i fynd i derfynfa fferi Caergybi ac wedi canmol y gwasanaeth o ran ei werth a pha mor agos oedd y gwahanol ddulliau o deithiau at ei gilydd.

Mae'r gwasanaeth hynny wedi'i integreiddio'n eithaf da, rwy'n meddwl. (M, Llandudno)

Ymweld â theulu a ffrindiau: Ni allai rhai cyfranogwyr ddechrau ystyried pam y byddent yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn y ffordd hon gan eu bod wastad wedi defnyddio'r car ar gyfer y math hwn o daith; a beth fyddai'r budd o ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Codwyd hefyd yr anghyfleustra a'r anhyblygrwydd o orfod cynllunio o gwmpas amserlenni trafndiaeth gyhoeddus. Nid oedd y syniad o fynd â

phlant bach ar daith o'r fath yn ddeniadol i rai o ran eu cadw'n brysur a chario bagiau a chadeiriau gwthio. Roedd hefyd ddisgwyl y byddai'n rhatach teithio yn y car gyda'r teulu nag ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Y rheswm rwyf wastad yn defnyddio'r car yw y gallwch fynd yn syth yno, mae'n gyflymach ac os nad ydych wedi gweld teulu a ffrindiau ers amser hir gallwch gael amser llawer hirach yno, treulio mwy o amser gyda nhw a gallwch ymadael pan fydd yn gyfleus i chi ac os penderfynwch aros dros nos gallwch newid eich trefniadau'n gyflym. (M, Llandudno)

Weithiau câi trenau eu defnyddio ar gyfer teithiau hirach, er enghraifft ymweld â theulu yn Swydd Gaerhirfryn, Rhydychen, Swydd Gaint neu Lundain er mwyn osgoi'r straen o yrru mewn dinasoedd mawr anghyfarwydd ac oherwydd cyfleustra trafndiaeth gyhoeddus o'r orsaf drenau. Roedd y cyfranogwyr yn y sylw isod yn credu bod y buddion hynny'n drech na'r ychydig arbediad tybiedig o gost wrth yrru.

Rwyf weithiau, er mwyn mynd i Lundain oherwydd ei fod yn haws na gyrru o gwmpas. . . . Mae ychydig yn rhatach i fynd yn y car nag ar y trên, ond mae mynd i Lundain yn llawer llai o straen ar y trên. Rydych yn mynd o Gyffordd Llandudno yn syth i lawr i Lundain, ac mae Tiwb bob dwy funud a bws bob deng munud. (F, Llandudno)

Yn yr astudiaeth achos ddilynol, teithiodd y cyfranogwyr o Gasnewydd i Swindon ar gyfer y penwythnos, gyda phrofiadau cymysg.

Teithiodd Marianne yn ddiweddar gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ddydd Sadwrn er mwyn ymweld â ffrind yn Swindon. Gan adael y gwaith yng Nghasnewydd a chyda bagiau, cymerodd fws o'r tu allan i'r gwaith i'r orsaf drenau. Roedd digon o le ar gyfer ei bagiau ar y bws. Nid oedd yn teimlo bod pris y bws sef £1.60 yn werth da am arian ar gyfer taith 'pum munud' ac roedd yn rhaid 'chwilota' am y newid cywir. Stopiodd y bws tua saith munud o daith ar droed o'r orsaf drenau sy'n ymddangos fel 'pellter hir pan fyddwch yn cario llawer o bethau ac nid yw mor gyfleus oherwydd bod rhaid i chi groesi prif heol fawr'. Nid oedd wedi mwynhau'r daith gerdded.

Roedd y trê'n yn brysur ac roedd yn ei chael yn 'anghyfforddus, clawstroffbig, [a] brwnt' gyda 'phobl yn gadael sbwriel o gwmpas y lle'. Fodd bynnag, cyrhaeddodd y trê'n mewn pryd ac roedd ganddi sedd.

Roedd y daith yn ôl yn llai prysur. Gan mai dydd Sul ydoedd, roedd Marianne yn amau bod y gwasanaeth bws yn rhedeg yn fynych iawn o'r safle agosaf i'r orsaf drenau y byddai angen iddi fynd adref, ac nid oedd yn meddwl ei bod yn bosibl darganfod yr amserau yn yr orsaf drenau. Yn hytrach na wynebu, o bosibl, aros yn hir am fws, ac nid oedd awydd arni gerdded gyda'r bagiau, penderfynodd gymryd tacsî adref o'r orsaf drenau gan fod tacsîs yn aros y tu allan, ac nid bws.

Tra ar wyliau: Byddai ac roedd dynnid o gyfranogwyr yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn y ffordd hon pan nad oedd unrhyw gyfyngiadau amser go iawn i'r daith, oherwydd ei fod yn ffordd effeithiol o weld mwy o ardal, yn ffordd dda o ddiddanu plant iau, ac yn dileu unrhyw bryderon ynglŷn â chyfeiriadau a ble i barcio mewn trefi prysur, anghyfarwydd.

[Mae trafnidiaeth gyhoeddus ar wyliau] yn dangos llawer mwy i chi. Nid ydych ar frys i fod yn rhywle ar amser penodol felly does dim ots gennych ac mae'n cael gwared ar y straen. (F, Casnewydd)

3.5 Gofynion cyfredol am wybodaeth a'r ddarpariaeth (y cyhoedd)

Ymddengys nad yw llawer o gyfranogwyr yn mynd ati i gynllunio'r teithiau mwy rheolaidd a wnânt gan eu bod wedi datblygu o gwmpas arfer. Daeth yn hysbys wedyn fod rhai yn anghyfarwydd â'r amserlenni a llwybrau ar gael o'r safleoedd bws gerllaw.

Yn fynych awgrymwyd y **rhyngrwyd** fel man cychwyn tebygol ar gyfer dod o hyd i wybodaeth am daith er bod gwybodaeth am safleoedd penodol yn amrywio. Roedd cynllunio taith ar-lein yn wasanaeth 'ffantastig' i rai cyfranogwyr, yn llawer haws i ddefnyddio nag amserlenni, ond nid oeddent bob amser yn siŵr pa safle roeddent wedi'i ddefnyddio. Disgrifiodd rhai sut y byddent yn defnyddio Google, er enghraifft gan roi 'amserlen' bws 412 neu 'amserau trên'. Daeth yn amlwg nad oedd y safleoedd fel Traveline Cymru'n cael eu cofio'n eang gan y cyfranogwyr hyn. Esboniodd rhai sut y byddent yn chwilio am wybodaeth yn seiliedig ar leoliadau gorsafoedd, rhifau gwasanaeth neu yn ôl gweithredwr penodol.

Nid ymddangosodd fod un safle'n fwy amlwg na safle arall ar gyfer cynllunio teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus, er bod rhai cyfeiriadau at 'The Trainline'. Bu sôn hefyd am gymwysiaidau 'Traveline', ('Orange Travel app', 'Catch That Bus', 'National Rail', 'Arriva', ac un yn ymwneud â fferïau), a gwefannau gweithredwyr, yn enwedig ymhlith cyfranogwyr yn Hwlfordd. Os oedd taith i gynnwys mwy nag un ffurf ar drafnidiaeth, ymddangosodd fod cyfranogwyr yn fwy tebygol o ddefnyddio safle a safle wedi'i agregu.

Mae gennyf i gymhwysiad ar fy ffôn, Traveline Cymru neu rywbeth, ac mae hynny'n eithaf da oherwydd bod yr holl drenau a'r holl fysiau ac ati arno. A phob tro rwyf wedi defnyddio hwnnw mae'r wybodaeth wedi bod yn iawn. (F, Hwlfordd)

Roeddwn yn teimlo'n llawer saffach gan fod gennyf [y cymhwysiad 'Rheilffordd Genedlaethol]. Es i allan am y diwrnod i Legoland a chollais i fws, felly meddyliais y byddwn yn colli'r trên ond edrychais i ar y cymhwysiad a gwelais i fod un arall ymhen 20 munud felly nid oedd angen poeni. (F, Llandudno)

Roedd yn well gan rai defnyddio'r **ffôn** ar gyfer gwybodaeth er mwyn sicrhau nad oeddent wedi camddeall gwybodaeth ar-lein. Roedd y rhai oedd wedi defnyddio llinell gymorth Traveline Cymru yn ganmoliaethus am y gwasanaeth, gan ddisgrifio'r opsiwn ffôn fel 'handi iawn, defnyddiol'. Roedd hyn yn arbennig o wir gyda chynllunio

teithiau hirach, ar gyfer ychydig, a cheisio tawelwch meddwl bod ganddynt y wybodaeth gywir. Roedd yn dal yn well ymweld â gorsaf fysiau neu drenau i ddarganfod a chasglu gwybodaeth. Dywedodd nifer bach yn Hwlffordd eu bod wedi ceisio ffonio gweithredwyr bysiau penodol, os nad oedd yn brysur fe'i cynghorwyd i edrych ar-lein. Er hynny, roedd rhai'n teimlo weithiau fod amserlenni oddi wrth y gweithredwr yn uniongyrchol yn fwy tebygol o fod yn gywir.

Mae'n well gennyf i hynny oherwydd fy mod yn cael yr holl wybodaeth a gall geisio ei weithio allan ar y cyfrifiadur fod yn eithaf dryslyd weithiau. Os ydych yn gwneud taith fawr ar draws y wlad gyda llawer o gysylltiadau rwy'n ffonio Traveline. (F, Casnewydd)

Mae gwasanaeth negeseuon testun wedi cael ei ddefnyddio yn Llandudno er mwyn darganfod pryd fyddai'r bws nesaf yn cyrraedd yr arhosfan bysiau; a gwelwyd ei fod yn effeithiol.

Weithiau, cwynodd cyfranogwyr am anawsterau o ran darllen amserlenni. Ymhlith y problemau y bu sôn amdanynt roedd straffaglu gyda PDFs ar-lein, aelodau iau o'r teulu'n ei gael yn anodd defnyddio amserlen wedi'i hargraffu, gan fod rhaid 'wir gweithio'n anoddach' i ddeall amserlenni argraffedig o'u cymharu ag opsiynau ar-lein, a ddim yn gwybod sut i ddarllen y cloc 24 awr. I ychydig o gyfranogwyr, ystyriwyd bod yr anhawster hwn o ran deall amserlenni trafnidiaeth gyhoeddus yn rhwystr pellach i'w defnyddio.

Ni allaf i ymdopi â'r amserlenni hynny, fel amserlenni bysiau. Allaf i ddim eu deall nhw. . . . Rydych chi'n gwybod, y rhai rydych yn eu casglu yng ngorsaf y coetsis. . . . Ni allaf i gael dim synnwyr allan ohonynt. (F, Casnewydd)

Maent naill ai'r rhai anghywir, hynny yw maent yn hen iawn, neu mae'n rhaid ichi fynd ar-lein, llwytho i lawr ffeil PDF, edrych arno, ceisio deall pa fws yr hoffech fynd arno o ble, ac yna mae'n rhaid ichi geisio dilyn yr amserau. Na, byddai'n well gennyf fynd yn y car. (F, Hwlffordd)

O'i gymharu, roedd nifer o gyfranogwyr yn teimlo ei bod wedi mynd yn haws darllen amserlenni.

M: Roedd rhai ohonynt wedi cael eu newid yn ddiweddar ac ymddengys fod y fformat yn llawer haws nag a fu. F: Roedd yr amserlenni wrth yr arhosfan bysiau gyda'r holl amserau – mae honno'n hawdd iawn. M: Gallwch chi edrych i weld faint o'r gloch yw hi ac edrych am yr un nesaf. (Llandudno)

Roedd yn well gan rai amserlenni fformat **printiedig** oherwydd nad oeddent mor gyfforddus ar y rhyngwrdd, nid oeddent yn berchen ar ffôn deallus ac roedd yn well ganddynt gario'r amserlen gyda nhw. Roedd amserlenni printiedig ar y safle hefyd yn bwysig i rai wrth ddod i arhosfan bysiau ac eisiau gwybod pryd roedd y gwasanaeth nesaf i fod i ddod.

Caglu amserlenni o orsafoedd oedd yr hoff ddewis ar gyfer nifer bach o gyfranogwyr, er enghraifft ar gyfer help gyda chynllunio taith hir.

Cyfeiriodd rhai defnyddwyr achlysurol / pobl nad oeddent yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus at sut roedd gwasanaethau wedi newid o'r haf i'r gaeaf ond nad oeddent byth yn siŵr pryd roedd hyn yn digwydd, tra bod defnyddwyr mwy rheolaidd yn pwyntio allan fod llawer o gyhoeddusrwydd amdano, er enghraifft ar amserlenni.

3.6 Canfyddiadau o integreiddio trafndiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)

Hyd yn oed gydag esboniadau ategol, roedd y cysyniad o *integreiddio trafndiaeth gyhoeddus* yn her i gyfranogwyr ei chofleidio a'i deall am nad oedd yn un yr ymddengys eu bod yn ei hystyried yn aml iawn (roedd yr ymchwil gyda'r cyhoedd yn ceisio osgoi defnyddio'r ymadrodd penodol hwn lle bo'n bosibl). Nodwyd y sylw hwn hefyd ymhlith darparwyr trafndiaeth. Roedd cyfranogwyr felly weithiau'n ei chael yn anodd nodi enghreifftiau a oedd yn pwyntio at integreiddio trafndiaeth gyhoeddus, ac o'r herwydd nid oeddent yn meddwl bod llawer o integreiddio'n digwydd yn yr ardaloedd lle roeddent yn byw. Fel yn achos rhai canfyddiadau blaenorol a leisiwyd,

roedd rhai cyfranogwyr yn seilio'r barnau hyn ar ragdybiaethau yn hytrach nag ar brofiad.

Yn yr adran hon o'r adroddiad, caiff barnau a phrofiadau cyfranogwyr mewn perthynas ag integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus eu grwpio'n fras yn ôl themâu integreiddio gofynion gwybodaeth, cysylltu amserlenni bysiau a rheilffordd, ffioedd, a chyfleusterau / amgylchedd. O fewn pob thema, dilynir enghreifftiau cadarnhaol integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus gan enghreifftiau nad oeddent yn awgrymu integreiddio iddynt.

3.6.1 Gofynion gwybodaeth

Enghreifftiau cadarnhaol yn ymwneud ag integreiddio

- Roedd croeso i arddangosfeydd digidol o amserau bysiau wrth safleoedd bysiau; esboniodd un cyfranogwr sut roedd eu cyflwyno yn Abergwaun wedi bod o fudd i'r bobl ifanc roedd hi'n gweithio gyda nhw; roedd yr arddangosfeydd digidol yn golygu nad oedd yn rhaid i bobl ifanc geisio defnyddio'r amserlenni printiedig oedd yn achosi problem iddynt;

Mae gennym rai electronig bellach yn Abergwaun. Mae'n gwneud amserlenni'n fwy hygyrch. Rwy'n gweithio gyda phobl yn eu harddegau sydd wedi cael problemau; mae dehongli amserlenni bysiau ar gyfer y math hwn o blant yn gwbl amhosibl. Os cerddwch ar hyd gorsaf bws nawr gallwch weld bod yr un draw fanna'n mynd i Benfro ac yn gadael ymhen 10 munud sy'n ei gwneud yn fwy hygyrch ac yn haws i wybod pa fws i'w gael. (F, Hwlffordd)

- Gwerthfawrogwyd argaeledd gwybodaeth ar-lein a thrwy gymwysiadau ar draws moddau ar gyfer un daith pan oeddent yn cael eu defnyddio;
- Yn yr enghraifft isod, darparodd y cyfranogwr enghraifft fanylach pan oedd yn credu bod gweithredwyr bysiau penodol yn Sir Benfro'n gweithio'n dda gyda'i gilydd ond nad oedd yn cael ei adlewyrchu yn yr amserlenni a ddarparwyd wrth y safleoedd bws ar gyfer teithiau penodol yn defnyddio dau weithredwr gwahanol.

Rwy'n meddwl bod [gweithredydd bws A] a [gweithredydd bws B] yn gweithio'n dda gyda'i gilydd [o ardal Doc Penfro i Hwlffordd], ond nid yw'n cael

ei arddangos yn dda ar yr amserlen; . . . Rwy'n ei wneud ar-lein ac mae'n dweud wrthy ch gyda phwy yn union y mae ef, pa gwmni bysiau, ond petawn i'n mynd i safle bysiau i edrych ar yr amserlenni ni fyddwn yn gallu gweld yn glir. . . oherwydd bod rhaid i chi fynd ar fws [gweithredydd A] i Johnston ac yna ar fws [gweithredydd B] o Johnston i Aberdaugleddau. (M, Hwlfordd)

Enghreifftiau nad oeddent yn awgrymu integreiddio (gofynion gwybodaeth)

- Heb fod yn ymwybodol o ddull cyfleus a chyflym o weithio allan amserau bysiau ac amserau trenau er mwyn cynllunio taith siopa, ac felly'n cael lifft i'r orsaf drenau yn hytrach na dal bws o safle lleol;

Mae'n [bosibl cael bws i'r orsaf drenau] ond rwy'n gwastraffu fy amser yn gweithio allan amserau bysiau ac amserau trenau; mae'n hawdd cael lifft. . . (F, Casnewydd)

- Straffaglu cynllunio llwybr o Gaerdydd i Battersea; roedd y cyfranogwr hwn wedi dymuno prynu ei thocyn ar gyfer y Tiwb o'r casglwr tocynnau ar y trê'n ond nid oedd yn gallu gwneud hynny; darganfu wedyn ei fod yn cymryd cryn dipyn o amser mewn ciw wrth y ddesg wybodaeth yng ngorsaf Tiwb Paddington er mwyn darganfod sut i gyrraedd Battersea, ar ôl tybio'n anghywir y byddai safle Tiwb yn y lleoliad hwnnw. Cymerodd y rhan olaf o'r daith dros ddwy awr.

3.6.2 Cysylltu amserlenni bysiau a rheilffyrdd

Enghreifftiau cadarnhaol yn ymwneud ag integreiddio

- Gweithredwyr bysiau penodol yn Sir Benfro yn cysylltu eu hamserlenni gydag amserlenni trenau;

Y peth da gyda [enw gweithredydd bysiau] yw eu bod yn gosod eu hamserlen o gwmpas y trenau yn Hwlfordd neu ar gyfer llawer o deithiau beth bynnag i Gaerdydd. . . . Pan fydd amserlen y trê'n yn newid mae'r [gweithredydd] yn newid eu hamserlenni bysiau oherwydd eu bod yn mynd i'r orsaf drenau. (F, Hwlfordd)

- Y cyfleuster a symlwydd o deithio o gartref i weld teulu yn Bournemouth gan ddefnyddio'r bws a'r trê'n;
- Gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus (trên a bws) i deithio o Hwlfordd i faes awyr Caerdydd, roedd yn hawdd a 'gweithiodd yn dda iawn'.

Enghreifftiau nad oeddent yn awgrymu integreiddio (cysylltu amserlenni bysiau a rheilffyrdd)

- Y diffyg tystiolaeth ganfyddedig o sut mae gweithredwyr trenau a bysiau'n gweithio gyda'i gilydd i integreiddio amserlenni neu rhwng gweithredwyr bysiau mewn lleoliadau mwy gwledig (gan gynnwys ar draws ffiniau siroedd), neu rhwng gwasanaethau trenau oedd yn cysylltu â'i gilydd;
- Maint canfyddedig yr amser yr oedd yn rhaid i'r teithiwr aros rhwng cysylltiadau, y barnwyd ei fod yn cefnogi'r safbwynt hwn, er enghraifft ar daith o Gonwy i Wrecsam drwy Gaer; aros am 35 munud am fws ger Bryste wedi gadael trê'n o Gasnewydd; 20 munud rhwng bysiau cysylltu ar daith o Faesglas i Gaerllion; dau weithredydd bysiau yng Ngogledd Cymru'n darparu gwasanaethau a redai o fewn ychydig o funudau i'w gilydd bob awr, yn hytrach na'u gwasgaru; neu golli cysylltiad trê'n a gorfod aros am ddwy awr mewn gorsaf 'amhleserus iawn' yn hwyr yn y nos.

Ble rwy'n byw yng Nglan Conwy, mae gennym broblem gyda dim ond dau fws bob awr, ac maent o fewn pum munud i'w gilydd oherwydd eu bod o gwmnïau gwahanol. Felly mae un yn dod am ugain munud wedi ac mae'r llall yn dod am bum munud ar hugain munud wedi ac yna mae'n rhaid ichi aros am awr arall nes yr un nesaf. (M, Llandudno)

Ar y foment [yng Nghasnewydd] mae gennym fath o res tacsis y tu allan i'r orsaf drenau ac nid yw'r arhosfan bysiau yn rhy bell i ffwrdd, mae'n bellter cerdded. Ond ydynt wedi'u cysylltu mewn gwirionedd? Ydynt yn cyfathrebu â'i gilydd mewn gwirionedd? Yn bersonol nid wyf yn meddwl eu bod nhw. (M, Casnewydd)

3.6.3 Prisiau

Enghreifftiau cadarnhaol yn ymwneud ag integreiddio

- Roedd cydnabyddiaeth fod tocynnau crwydro'n werth gwell (er nad oedd yn ymddangos eu bod yn cael eu defnyddio'n aml); roedd yr enghreifftiau a roddwyd yn cynnwys taith i'r Rhyl; taith o'r Rhyl i Lanelwy a oedd wedi cynnwys trên a bws; ac ar draws Casnewydd a Chaerdydd. Cofiodd y cyfranogwyr hyn feddwl ei fod yn werth da am y pellter a deithiwyd.

Y Tocyn Crwydro Diwrnod y prynais i'r wythnos ddiwethaf yn y Rhyl. Ces i Docyn Crwydro Diwrnod ac roedd yn £6.50 a gallwch fynd ar unrhyw fws, maent yn eithaf hyblyg. Yn hynny o beth maent yn dda. (M, Llandudno)

Enghreifftiau nad oeddent yn awgrymu integreiddio (prisiau)

- Rhoddwyd ychydig o enghreifftiau o sut nad oedd tocynnau dydd neu deulu'n ddilys gyda gweithredwyr bysiau eraill yn yr ardal; a gorfod defnyddio un gweithredydd bws ar gyfer y daith allan a gweithredydd arall ar gyfer y daith ddychwelyd;

F: Y broblem y gallaf i ei gweld yn yr ardal hon yw bod gennych gymaint o weithredwyr bysiau gwahanol. F: Dylen nhw fod yn gallu datrys y broblem honno. F: Ddim hyd yn oed rhai tocynnau teulu neu ddiwrnod ar y bysiau – ni fydd gweithredwyr eraill yn derbyn tocynnau oddi wrth gwmni arall sy'n beth hurt. (Hwlfordd)

- Defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i deithio o Gwmbrân i faes awyr Caerdydd ar y Sul: cymerodd y cyfranogwr drên i Ben-y-bont ar Ogwr a bu'n rhaid newid ond nid oedd yn glir beth i newid iddo (yn ôl pob tebyg roedd y tocyn yn dweud 'bws neu drên'); fe'i cynghorwyd i ddal y bws a oedd yn hwyr (arhosiad un awr); ac esboniodd y gyrrwr bysiau nad oedd yn stopio wrth y maes awyr ond y byddai'n ceisio stopio gerllaw er mwyn ei helpu;
- Codwyd pwynt hefyd ynglŷn ag a oedd yn bosibl i fod ag un pris a fyddai'n ddilys ar gyfer teithio ar y bws a'r trên.

3.6.4 Cyfleusterau, amgylchedd

Enghreifftiau cadarnhaol yn ymwneud ag integreiddio

- Lleoliad yr orsaf bysiau yng Nghaerdydd wrth yr orsaf drenau a anogodd un cyfranogwr i ddefnyddio gwasanaeth bws ar ôl defnyddio'r trên; ac agosrwydd y safleoedd bws i'r gorsafoedd trenau yn Aberdaugleddau;

Ar daith hir gall fod yn gyfleus [ar drafnidiaeth gyhoeddus] oherwydd nad oes rhaid ichi boeni am drafnidiaeth. Pan es i Gaerdydd, dwy funud o'r orsaf a chewch fws. (M, Llandudno)

- Teithio i derfynfa fferi Caergybi ar y trên, a gwerthfawrogi bod yr orsaf yn agos at y derfynfa fferi. Dywedwyd hefyd bod y fferi'n aros i'r trên gyrraedd, a'i fod yn gyfleus bod â thocyn 'bopeth yn gynwysedig'. Dywedodd un neu ddau gyfranogwr fod yr enghraifft hon o integreiddio wedi'u hysgogi i adael y car gartref ar gyfer y daith hon. Mewn rhai achosion prin, roedd cyfranogwyr yn Hwlfordd yn meddwl bod y 'fferi'n aros nes bod y trên yn cyrraedd';

Rhwyddineb popeth. Y tocyn popeth yn gynwysedig, yr amserau, rydych yn gwybod unwaith y byddwch ar eich trên yng Nghyffordd Llandudno y byddai'r cwch yn aros amdanoch chi ac y byddai'r trên yn aros yr ochr draw. (F, Llandudno)

- Cynlluniau parcio a theithio yn dileu'r 'straen' o orfod dod o hyd i fan parcio; yn darparu opsiwn rhatach o lawer o'i gymharu â pharcio yn y dref / y ddinas; cael eu gweld fel opsiwn rhatach na thrafnidiaeth gyhoeddus arall ac felly'n gweithredu fel rheswm dros beidio â defnyddio trafndiaeth gyhoeddus arall. Roedd un cyfranogwr yng Nghasnewydd yn ystyried newid ei dull cymudo o drên i Gaerdydd i ddefnyddio'r parcio a theithio fel roedd sawl un o'i ffrindiau wedi'i wneud yn barod; y nod oedd osgoi gorlenwi ar y trên.

Enghreifftiau nad oeddent yn awgrymu integreiddio (cyfleusterau, amgylchedd)

- Y ffordd yr oedd moddau gwahanol yn cysylltu'n ffisegol, er enghraifft: y pellter rhwng gorsaf bysiau a threnau Casnewydd, a rhwng gorsaf bysiau a threnau Hwlfordd; teimlad nad oedd llawer o fysiau'n stopio y tu allan i orsaf drenau Casnewydd; y diffyg arwyddion o orsaf drenau Casnewydd i'r safle bysiau ar gyfer y sawl sy'n llai cyfarwydd â'r ddinas; a chanfyddiad nad oedd dim safleoedd bws yn union y tu allan i orsaf Llandudno;

Mae'n anodd disgrifio sut i fynd yno i rywun nad yw'n byw yma oherwydd fy mod wedi cael fy stopio cymaint o weithiau y tu allan i'r orsaf drenau ac maent wedi dweud 'ble mae'r orsaf fysiau'? (F, Casnewydd)

- Y diffyg gwybodaeth amlwg yn ymwneud â bysiau yng ngorsaf drenau Casnewydd, er enghraifft roedd un cyfranogwr yn gwybod bod yr arhosfan bysiau priodol yn daith gerdded o saith munud i ffwrdd, ond ni wyddai pa mor aml roedd y bysiau'n rhedeg ac nid oedd yn fodlon cymryd siawns o orfod cario bagiau; felly cymerodd dacsï yn lle hynny, rhywbeth y byddai'n well ganddi beidio â'i wneud.
- Straffaglu i fynd ar drên gyda beic o Gasnewydd i Fryste, fel y mae'r astudiaeth achos isod yn dangos;

Gan gymryd nad oes unrhyw offer gwaith gydag ef, bydd Neil yn beicio i'w orsaf leol ger Casnewydd ac yn dal trên i Fryste. Mae angen iddo ddal y gwasanaeth 6:00am gan nad yw'r trên nesaf am awr ac 20 munud a fyddai'n ei wneud yn hwyr i'r gwaith. Fel arfer mae digonedd o le rhwng y cerbydau trên i sefyll gyda'i feic.

Mae problemau'n codi pan fydd Neil yn newid trenau yng Nghasnewydd ar gyfer gwasanaeth prysur iawn. Weithiau dywedir wrtho am aros nes bod y teithwyr wedi mynd ar y trên er mwyn gweld a oes lle ar ei gyfer a'i feic. Felly mae adegau pan fo'n hwyr oherwydd bod rhaid iddo aros am drên hwyrach, gan ei adael yn teimlo'n 'rhwystredig, siomedig ac yn grac'.

Gall fod yn lletchwith ar y trên os yw'r beic yn wlyb neu'n fwdlyd ac mae'n poeni y bydd teithwyr eraill yn mynd yn frwnt oherwydd ei feic. Fel arfer nid yw'n gallu cyrraedd y rac beiciau neu nid yw'n gwybod a oes un ar y trên. Wedyn mae'n beicio cwpl o filltiroedd i'r gwaith ger Bryste, gan gyrraedd tuag awr a hanner ar ôl iddo adael gartref. Byddai gyrru'n gyflymach a byddai'n cael mwy o amser i aros yn y gwely, ond mae'n amcangyfrif ei fod yn rhatach beicio a chymryd y trên na gyrru car mwy y teulu (tanwydd a phont dollau).

- Diffyg man storio beiciau diogel mewn gorsafoedd trenau;
- Fel beiciwr, nid yw'n gweld llawer yng Nghasnewydd i awgrymu gwelliannau i annog mwy o feicio yn y ddinas;
- Yr anallu i fynd â beic ar y bws neu i ymdopi â beiciau mewn safleoedd bws;
- Fel y trafodwyd yn rhywle arall yn yr adroddiad, teimlo'n anniogel wrth orsaf drenau neu fysiau gyda'r nos;
- Diffyg swyddfa docynnau neu doiledau mewn gorsaf drenau (e.e. Dinbych-y-pysgod);
- Diffyg canfyddedig o wasanaeth cymorth integredig ar gyfer defnyddwyr anabl: gorfod cysylltu â chwmnïau ar wahân, fel rhan o'r un daith er mwyn archebu cymorth.

3.7 Buddion canfyddedig integreiddio (y cyhoedd)

Cyn eu hannog gyda mentrau integreiddio penodol, gofynnwyd i gyfranogwyr beth y byddent yn ei weld fel buddion posibl gwell integreiddio o drafnidiaeth gyhoeddus. Yn y bôn, roeddent yn cymryd mai'r buddion fyddai gwella manteision penodol i rai cyfranogwyr sydd eisoes yn gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus, fel yr amlinellir isod. Mae'n bosibl rhannu'r buddion hyn yn fuddion mwy ymarferol a buddion mwy affeithiol:

Buddion mwy ymarferol

- Arbed arian (e.e. parcio a theithio, peidio â gorfod dibynnu ar dacsï am ran o daith);
- Cyrraedd yn ddiogel, er enghraifft, heb orfod rhuthro yn y car, gan gymryd risgiau;
- Cyrraedd ar amser neu'n gynharach na hynny oherwydd dibynadwyedd gwell;
- Llai o amser yn cael ei dreulio'n aros rhwng cysylltiadau oherwydd amserlenni wedi'u cysylltu'n well rhwng moddau a gweithredwyr;
- Mwy o argaeledd gwasanaeth: bod yn gallu defnyddio'r un tocyn gyda gweithredwyr bysiau gwahanol;

Os oes gennych docyn dychwelyd ar gyfer [gweithredydd A] ond gallech ei ddefnyddio ar fws [gweithredydd B] i fynd yn ôl. . . . Oherwydd bod rhai

bysiau'n rhedeg ar adegau gwahanol felly byddech yn cyrraedd adref tua hanner awr yn gynharach na hanner awr yn hwyr. (M, Hwlffordd)

- Mwy o fuddion amgylcheddol gan y byddai gwell integreiddio'n annog mwy o ddefnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus.

Mwy o fuddion affeithiol

- Cyrraedd yn teimlo o dan lai o straen;
- Teimlo'n dawel eich meddwl y byddai bws neu drên cysylltu;
- Gyda beicio'n cael ei annog fel rhan o daith, gwell ffitrwydd, llai o straen a theimlo'n fwy cadarnhaol;
- Budd cymdeithasol posibl mewn cymunedau o ran helpu preswylwyr i fod yn fwy symudol, arbed arian ar deithio / defnyddio'r car, a helpu 'rhoi ychydig mwy o fywyd i gymunedau gweledig';

Ymarferoldeb economaidd cymunedau. Os gallwch symud o gwmpas heb ddefnyddio car yna rydych yn arbed cryn dipyn o arian i chi eich hunan. . . . Ychwanegu at y cymunedau ac rwy'n meddwl ei fod yn beth cymdeithasol neis hefyd, yn haws gweld ffrindiau neu'r teulu ac ati. . . . Byddai'n golygu y byddai pentrefi mewn cymunedau gwledig yn gallu ffynnu yn hytrach na phopeth yn cau. (F, Hwlffordd)

- Mwy o gyfle i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar gyfer mathau gwahanol o deithiau, er enghraifft dileu'r straen o yrru ar daith deuluol, ceisio darllen map a rheoli'r plant ac ati. a chaniatáu am amser teuluol i ryngweithio'n gadarnhaol yn ystod y daith; ac o bosibl cyfle mwy i ddod o hyd i waith mewn ardaloedd gwledig.

O ganlyniad, roedd rhai'n credu y byddai gwell integreiddio'n annog mwy o bobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus (yn fwy) oherwydd y profiad gwell.

Nid wyf yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ers blynnyddoedd ac rwy'n mwynhau yrru, gallaf i fynd pryd rwyf i eisiau, gallaf i stopio ble rwyf eisiau. Nid wyf, diolch byth, wedi cael unrhyw broblemau gyda pharcio. . . . Byddwn

i'n dechrau [defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus eto] pe bai i gyd yn cysylltu â'i gilydd ac yn ddibynadwy, a fyddai'n cadw'r gost i lawr. (M, Hwlffordd)

3.8 Annog mwy o ddefnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus (y cyhoedd)

Mae'r adran hon o'r adroddiad yn ymdrin â barnau cyfranogwyr ar yr hyn a allai annog mwy o'r cyhoedd i wneud (mwy o) defnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus ac mae'n cynnwys adborth ar welliannau posibl sy'n gysylltiedig â phedair thema eang integreiddio a drafodwyd yn adran 3.7: gofynion gwybodaeth; cysylltu amserlenni bysiau a rheilffyrdd; prisiau; a chyfleusterau / yr amgylchedd mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus. Cyn i'r adroddiad ystyried gwelliannau posibl i'r pedwar maes hyn, bydd yn cyflwyno barnau cyffredinol cyfranogwyr ar gymhellion yn erbyn cosbau (e.e. ar gyfer defnyddwyr ceir) fel dull o annog mwy o ddefnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus.

Roedd cyfranogwyr yn tueddu i deimlo y byddai angen cymysgedd o gymhellion a gwelliannau i wasanaethau a newidiadau i wneud gyrru'n llai deniadol er mwyn annog mwy o ddefnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus.

Byddai'n rhaid iddynt gynyddu trafnidiaeth gyhoeddus, pe byddent yn mynd i geisio atal pobl rhag defnyddio'u ceir; byddai'n rhaid iddynt ddarparu mwy o dtrafnidiaeth oherwydd ei bod wedi'i gorlenwi fel y mae pethau. (F, Casnewydd)

Roedd syniadau ar gyfer cymhellion yn cynnwys:

- Cerdyn call (gweler *Prisiau*, 3.8.2 isod);
- Prisiau rhatach (roedd rhai mewn lleoliadau gwledig yn meddwl bod posibilrwydd o brisiau rhatach gan fod rhai bysiau'n edrych fel nad oes llawer o deithwyr arnynt), a mwy o brisiau 'sy'n canolbwyntio ar y teulu';

Byddwn i'n meddwl amdano [ar gyfer cymudo] pe bai'n rhatach i fynd y ffordd honno. (M, Llandudno)

- 'Pum tocyn bws am ddim gyda disg dreth';

- Wi-Fi am ddim;
- Llwybrau mwy uniongyrchol, neu ‘fysiau cyflym’ gyda llai o stopiau rhwng trefi (e.e. Penfro i Ddinbych-y-Pysgod; Llandudno i’r Rhyl);

Byddwn i’n bendant yn defnyddio trafndiaeth [gyhoeddus] pe gallwn i fynd arno yn Llandudno a thalu i fynd i’r Rhyl ac nad oedd rhaid imi stopio ar y ffordd. (M, Llandudno)

- Amserlenni’n cael eu dosbarthu i gartrefi i atgoffa pobl o opsiynau trafndiaeth gyhoeddus sydd ar gael yn yr ardal honno;
- Gwasanaeth bws wedi’i deilwra’n fwy i anghenion y gymuned leol (e.e. mewn lleoliadau mwy gwledig, gwasanaeth bws y gall y defnyddiwr ei ffonio ac y byddai’n dod i’w casglu).

Pe bai teithio yn y car i gael ei wneud yn llai deniadol, roedd cyfranogwyr o’r farn y byddai angen ei gydbwyso â gwelliannau clir i’r dewisiadau trafndiaeth gyhoeddus eraill, er enghraifft ynglŷn â gorlenwi, amllder a dibynadwyedd.

Cyhyd â bod ochr yn ochr â [chosbau i ddefnyddwyr ceir] y byddent yn cynnig y cyfleuster ichi fod yn gallu defnyddio trafndiaeth [gyhoeddus] bron yr un mor rhwydd ag y gallwch ddefnyddio eich car eich hun, rhywbeth nad wyf yn meddwl fydd byth yn digwydd. (M, Casnewydd)

Pwyntiodd cwpl o gyfranogwyr allan, nad oedd ‘angen’ iddynt gymryd trafndiaeth gyhoeddus a byddai’n cymryd cryn dipyn o berswadio gyda buddion a manteision er mwyn herio cyfleustra’r car. Roedd awgrym o ryw fath o ymdrech i annog pobl i feddwl yn wahanol am deithiau, y teimlir eu bod yn canolbwyntio ar hyn o bryd ar y car, gyda ‘phopeth wedi’i addasu i’r car’: byddai’n angen ‘datganoli pe hoffech ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus, byddai’n newid mawr’ fel y dywedodd un cyfranogwr.

Nid wyf yn gweld y Llywodraeth yn ceisio cael pobl ar drafnidiaeth gyhoeddus. Nid ydynt yn gwneud unrhyw beth i annog pobl i adael eu ceir gartref. (F, Llandudno)

Roedd y dulliau posibl a awgrymwyd gan gyfranogwyr i wneud teithio mewn car yn llai deniadol yn cynnwys:

- Pe bai parcio'n mynd yn afresymol o ddrud, er enghraifft mewn meysydd awyr neu yn y maes parcio yn yr orsaf drenau (i annog ychwanegu taith ar y bws i'r siwrnai); defnyddiodd ychydig o gyfranogwyr yng Nghasnewydd y cyfleuster parcio a theithio Caerdydd oherwydd eu bod yn meddwl bod parcio yn y ddinas wedi mynd yn rhy ddrud;
- Prisiau tanwydd yn cynyddu ymhellach;
- Llai o opsiynau parcio ar gael (cyhyd â nad oedd yn golygu bod mannau preswyl yn cael eu defnyddio yn lle);
- Taliadau atal tagfeydd: Ystyriwyd Llundain fel enghraifft gadarnhaol er bod rhai cyfranogwyr yn Sir Benfro'n credu y byddai symudiad o'r fath yn amhrifodol oherwydd materion canfyddedig cyfredol yn denu pobl i ganolfannau trefi fel Hwlfordd;
- Mwy o lonydd bysiau;
- Peidio â chaniatáu ceir i drefi.

Yn fynych rhoddodd cyfranogwyr yr argraff eu bod yn poeni llai am welliannau'n ymwneud ag integreiddio, ynghyd â phrisiau rhatach, eu bod â mwy o ddiddordeb mewn gwelliannau sylfaenol fel amgylchedd gwell ar fysiau (er enghraifft mewn perthynas â sbwriel, ymddygiad teithwyr eraill, gyrwyr anghyfeillgar), llai o orlenwi ar drenau (e.e. wrth gymudo) a gwasanaethau'n rhedeg yn fwy aml, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig (er enghraifft ar y Sul a Gwyliau Banc) ac yn ystod oriau brig, fel pob hanner awr yn lle pob awr.

Byddwn i'n bendant yn defnyddio [trafnidiaeth gyhoeddus] yn fwy pe bai'n rhedeg yn hwyrach gyda'r nos a byddai fy mhartner yn ei defnyddio mwy pe bai'n rhedeg yn gynharach yn y bore. (M, Hwlfordd)

Mae angen iddynt ddatrys yr holl broblemau eraill gyda thrafnidiaeth cyn iddynt ddechrau meddwl am rywbeth fel [cardiau call]. Rwy'n meddwl i gael ychydig mwy o wasanaeth dibynadwy ac i redeg yn fwy rheolaidd. (F, Hwlfordd)

Roedd awgrymiadau unigol ychwanegol a wnaed er mwyn lleihau teithio mewn car ac annog mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn cynnwys mwy o ymdrech gan gyflogwyr i annog rhannu ceir; a gwleidyddion yn cael eu gweld yn arwain drwy esiampl.

3.8.1. Gofynion gwybodaeth a gwelliannau

O ran y math cyffredinol o wybodaeth yr oedd cyfranogwyr ei eisiau mewn perthynas â thaith yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, roeddent yn tueddu i ganolbwyntio ar amserlenni, yr amser teithio yn ei gyfanrwydd, statws teithio amser go iawn (er enghraifft arddangosfeydd digidol, GPS ar gyfer cywirdeb ac i dynnu sylw at unrhyw oedi), lleoliad safleoedd gorsafoedd, a faint bydd y daith yn ei chostio. Cafwyd cyfeiriadau hefyd at opsiwn gwarantu sedd, a derbyn rhybudd neges destun yn rhoi'r newyddion diweddaraf i'r teithiwr am statws bws neu drên disgwylidig. Ystyriwyd y byddai'r un olaf o bosibl yn arbennig o ddefnyddiol pan oedd angen cyrraedd erbyn amser penodol: yn y gwaith neu apwyntiad yn yr ysbyty. Esboniodd un cyfranogwr oedd â chyfrifoldeb am agor siop yng Nghaerdydd bob bore faint o straen y mae'n gallu ei achosi i gyrraedd ar gyfer cymudo yn yr orsaf drenau a darganfod bod y trên wedi'i oedi. Byddai'r syniad o neges destun cyn iddi adael gartref yn golygu y gallai yrru pe bai'r oedi'n debygol o'i gwneud yn hwyr i'r gwaith.

Does dim ffordd o wybod os nad yw'r bws yn dod oni bai bod genych un o'r pethau digidol hynny, felly ni wyddoch, gallwch fod yn aros am fws nad yw'n cyrraedd. (M, Casnewydd)

Roedd darparu gwybodaeth o ddrws i ddrws ar daith o ddiddordeb i rai, gan gynnwys y pellter rhwng gorsaf a'r cyrchfan terfynol, a disgwyliwyd y byddai'n dileu'r anghyfleustra o ymweld â safleoedd gweithredwyr gwahanol a 'chwarae gyda thri neu bedwar amserlen wahanol'. Fodd bynnag, fel y nododd un cyfranogwr, byddai ond yn effeithiol pe bai gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus (yn enwedig bysiau) yn brydlon ac nid yn llawn, fel y byddai'r daith a roddir yn gweithio yn ei gyfanrwydd.

Byddai'n wych oni fyddai (gwybodaeth o ddrws i ddrws)? Byddai'n ei wneud yn haws. (F, Llandudno)

Hoffech chi wybod o'ch tŷ eich hun bob opsiwn trafnidiaeth gyhoeddus o'r tŷ, sef pa drên a'r llwybr, y pris, a'r pris gorau. . . . Byddai rhaid iddo ganiatáu ar gyfer archebu lle hefyd. (F, Hwlfordd)

Gan ganolbwyntio ar fysiau a gofynion gwybodaeth, roedd rhai am wybod a oedd bws a fyddai'n cyrraedd yn fuan yn llawn neu beidio, neu oedd ganddo le ar gyfer cadair olwyn, er mwyn helpu disgwyliadau a lleihau'r rhwystredigaeth a deimlir pan aeth y bws heibio heb stopio. Yn yr achos hwn, esboniodd un cyfranogwr y gellid ychwanegu bws llai i'r gwasanaeth er mwyn dilyn yn fuan wedyn os oedd y prif wasanaeth yn rhedeg yn anaml. Gofynnwyd am fwy o arddangosfeydd digidol weithiau mewn ardaloedd gwledig, a phan redai bysiau'n anaml, er mwyn rheoli disgwyliadau.

Lle y bydd yr holl arddangosfeydd ar arosfannau bysiau a bysiau sy'n dod i gyd yn gysylltiedig â'i gilydd, fel y gall y gyrrwr ddweud 'mae'r bws hwn yn llawn', felly bydd yr holl safleoedd ar hyd y llwybr yn dweud bod ei fws yn llawn neu 'Rwy'n rhedeg pum munud yn hwyr', neu rywbeth fel hynny. (M, Casnewydd)

Roedd sôn yn aml am y rhyngrwyd fel dewis opsiwn ar gyfer canfod gwybodaeth am daith. Awgrymodd llawr o'r cyfranogwyr y byddai cymwysiadau ffônau call / llechi yn sianel wybodaeth hygyrch, gludadwy ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus yn cynnig gwybodaeth o ddrws i ddrws. Roedd tuedd i'r rhai a wnaeth yr awgrymiadau hyn beidio â bod yn ymwybodol o'r cymwysiadau neu'r gwasanaethau ar-lein presennol sydd ar gael. Fel y disgrifiwyd yn gynharach yn yr adroddiad, roedd y cyfranogwyr hynny oedd yn defnyddio cymwysiadau symudol yn eu hystyried yn ddefnyddiol iawn.

Roedd awgrymiadau eraill ar gyfer gofynion gwybodaeth yn cynnwys:

- Cadw fersiynau printiedig o amserlenni yr esboniodd cyfranogwyr weithiau eu bod yn hoffi eu cario gyda nhw; ac y cymerwyd eu bod yn symlach na cheisio dod o hyd i wybodaeth ar-lein; a phostio'r rhain i aelodau o'r cyhoedd er mwyn eu hannog i ystyried trafnidiaeth gyhoeddus;
- Mwy o wybodaeth ar gael yn hawdd ar newidiadau i lwybrau ac amserlenni e.e. yn y papur lleol, mewn siopau lleol, neu ar radio lleol, ac yn y safleoedd bws (Hwlfordd);
- Mwy o help gyda nodi enw arhosfan bysiau: nid oedd pob cyfranogwr yn gwybod yr enw a roddwyd i'w harhosfan bysiau agosaf, ac felly roedd gofyniad i 'wneud rhywbeth am enwi pethau', er enghraifft cynnwys y fath wybodaeth fel rhan o gymhwysiad teithio.

Gyda bws, nid ydych o reidrwydd yn gwybod beth yw enw'r arhosfa ei hun oherwydd rwyf newydd symud o Falpas i Faesglas ac nid oeddwn i'n gwybod mai Siopau Maesglas yw enw fy arhosfan bysiau, roeddwn i'n meddwl mai Cardiff Road oedd ef. (F, Casnewydd)

3.8.2 Cysylltu amserlenni bysiau a rheilffyrdd

Cytunodd y cyfranogwyr y gallai gweithredwyr wneud mwy o lawer i gysylltu eu hamserlenni'n fwy effeithiol. Roedd hyn yn fwy o bwnc llosg mewn ardaloedd gwledig lle roedd gwasanaethau'n llai mynych a lle roedd nifer o weithredwyr gwahanol yn darparu gwasanaethau ar lwybrau tebyg. Cafwyd awgrym hefyd ar gyfer gallu cael mynediad i wybodaeth am amserlen bysiau a rheilffyrdd integredig o bwynt canolog mewn gorsaf drenau/bysiau. Roedd rhai o'r farn y dylai'r broses o integreiddio amserlenni fod yn hyblyg i ganiatáu ar gyfer oedi o'r naill ddull er mwyn, er enghraifft, i fws a fyddai'n gadael gorsaf drenau aros am wasanaeth trên wedi'i oedi.

Pe bai un [bws gan un o'r gweithredwyr] yn cyrraedd am bum munud i'r awr a'r llall am 25 munud wedi byddai hynny'n haws o lawer i bawb. Er enghraifft, heddiw, byddai'n rhaid i mi fod wedi gadael am 4:25pm i gyrraedd yma erbyn 5:45pm ac mae'n daith o 20 munud. (M, Llandudno)

Yn ystod y rhan hon o drafodaethau'r grŵp ffocws, gofynnwyd yn gryno i'r cyfranogwyr am eu hymwybyddiaeth a'u barn ar wasanaethau Bwcabus a TrawsCymru. Rhoddwyd disgrifiad byr iddynt o bob gwasanaeth.

Bwcabus: ni nododd unrhyw rai o'r cyfranogwyr iddynt ddefnyddio Bwcabus a phrin oedd yr ymwybyddiaeth o'r gwasanaeth ar draws y lleoliadau ymchwil. Roedd yr ychydig gyfranogwyr a gredai eu bod yn ymwybodol o'r gwasanaeth (ond heb ei ddefnyddio) yn gadarnhaol iawn, gan ei ddisgrifio fel 'syniad da', a 'gwyh'.

Gallai'r cyfranogwyr o ardaloedd gwledig weld sut y byddai'r gwasanaeth yn arbed amser iddynt wrth aros am wasanaethau anfynych o'r dref yn ôl adref, a rhoi mwy o gyfle iddynt deithio yn enwedig pe bai'r gwasanaeth yn rhedeg am oriau hwy na 7.00am i 7.00pm.

Os felly dwi o blaid oherwydd, fel y dywedais, byddai'n rhaid i mi gerdded dwy filltir neu ddwy filltir a hanner i ddal y bws [ar hyn o bryd]. (F, Hwlfordd)

Roedd rhai'n gofyn pa mor ymarferol oedd Bwcabus yn economaidd, yn enwedig os yw'r gwasanaeth fod i ddarparu ar gyfer pob ardal wledig, a pha mor hir y byddai'n para, hyd yn oed gyda chymorthdaliadau. Cafwyd ymholiad pellach ynghylch sut y byddai'n gweithio pe bai'n rhaid i'r teithiwr gyrraedd cyrchfan erbyn amser penodol. Ar brydiau, teimlai'r cyfranogwyr y dylai gwasanaeth o'r fath fod yn flaenoriaeth i deithwyr hŷn, 'agored i niwed' a llai symudol na'u hunain, ac felly nid oeddent yn credu y byddent yn teimlo'n gyfforddus yn ei ddefnyddio.

TrawsCymru: Prin iawn oedd yr ymwybyddiaeth o'r gwasanaeth hwn hefyd, ac nid oedd un o'r cyfranogwr wedi'i ddefnyddio. Wrth glywed y disgrifiad o'r gwasanaeth, nid oedd y cyfranogwyr, ar y cyfan, yn credu bod y syniad o deithiau bysiau am bellter hwy yn ddeniadol iawn. Roedd hyn yn wahanol i deithiau hwy ar drenau lle roedd yn haws difyrnu'r plant, siarad â theithwyr eraill, defnyddio'r cyfleusterau ac ati. Gwnaed y pwynt y byddai angen i'r bysiau fod yn gyfforddus iawn ac yn 'rhad' i ddarbwylllo teithwyr i ystyried y gwasanaeth.

Byddai'n rhaid iddo fod yn rhad iawn, yn hawdd iawn ac yn gyfforddus iawn ac ni chredaf fod llawer o hyn yn ymarferol yn ariannol. (F, Hwlffordd)

Roedd rhai o'r farn y gallai'r gwasanaeth fod yn ddefnyddiol pe na bai'n aros mewn lleoliadau llai, yn cynnig amser teithio tebyg i ddefnyddio car, ac os nad oedd dewis realistig arall yn lle teithio ar drên. Roedd y cysyniad hefyd yn adlewyrchu'r awgrym digymell a wnaed gan nifer o gyfranogwyr o blaid cael gwasanaethau bysiau 'cyflym' rhwng trefi nad oedd yn aros ar y ffordd. Ystyriwyd bod teithiau hamdden yn un defnydd posibl ar gyfer y gwasanaeth hwn.

Gallai'r gwasanaeth fod o ddiddordeb, mae'n dibynnu ar y gost ac i ble mae'n mynd. Os byddwch yn gwybod ei bod dim ond yn mynd i gymryd tair awr yn hytrach na dwy awr a hanner mewn car a'ch bod yn arbed rhywfaint o arian yna mae hynny'n dda. (M, Llandudno)

3.8.3 Prisiau

Ar y cyfan, y pwnc hwn a wnaeth ennyn y diddordeb mwyaf. Byddai'r cyfranogwyr yn aml yn awgrymu'n ddigymell y byddai cael cerdyn call yn debyg i Gerdyn Oyster yn fwy cyfleus ac yn haws i'w ddefnyddio. Cyfeiriwyd at anghyfleustra gorfod talu prisiau bysiau drwy gyflwyno'r union swm o arian, neu brofi 'anghwarteisi' gan yrrwr wrth geisio talu â phapurau banc. Byddai'r ymagwedd cerdyn call hefyd yn arbed amser drwy beidio â gorfod prynu tocynnau na mynd i dwll yn y wal er mwyn codi arian parod ar gyfer y daith.

Beth am gael cerdyn ac ychwanegu arian ato pan fydd angen i chi ei ddefnyddio. Yn debyg i'r ffordd mae'r Cerdyn Oyster yn gweithio. (F, Hwlffordd)

Mae'n golygu na fyddwch yn cael eich anfon ymaith [o'r bws] os nad oes gennych unrhyw newid. . . . Ac os ydych yn rhuthro a dim amser i fynd i'r twll yn y wal. (F, Llandudno)

Credai'r cyfranogwyr y byddai'n fwy cyfleus pe bai cerdyn call o'r fath ar gyfer trenau a bysiau, gan gynnwys coetsis ar gyfer teithiau hwy. Roedd ambell un o Landudno a Chasnewydd yn awyddus i'r gwasanaeth fynd i mewn i Loegr. Cafwyd ymateb cymysg i ragdalau (roedd rhai cyfranogwyr o'r farn y dylai hyn fod yn rhatach oherwydd byddai'n rhaid talu ymlaen llaw); a dewisiadau 'talu wrth ddefnyddio' gyda cherdyn call. Roeddent am gael y dewis o ychwanegu credyd at gerdyn call ar-lein, dros y ffôn, mewn siopau lleol, yn swyddfa'r post – fel cyfleuster PayPoint, neu o bosib drwy beiriant ger yr arhosfan bysiau.

Nid oedd neb yn disgwyl gorfod talu mwy er mwyn gallu defnyddio cerdyn call. Fel y nododd un person, 'rydych yn talu ymlaen llaw beth bynnag'. Teimlwyd y byddai teithiau rhatach yn fwy o gymhelliad i ddefnyddio'r cerdyn call yn amlach, o gymharu â phrisiau drutach drwy dalu ag arian parod. Yn ôl rhai cyfranogwyr, byddai angen nodi'n glir hefyd beth fyddai cost pob taith, i osgoi 'cael eich twyllo'. Nododd rhai y gallai'r ffaith ei bod yn fwy cyfleus a'r prisiau rhatach disgwyledig drwy ddefnyddio cerdyn call eu hannog i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus (yn amlach), a hefyd o bosibl y sylweddoliad eu bod wedi talu amdano eisoes. Cafwyd sawl cais hefyd i'r cerdyn call beidio â bod yn ddibynnol ar amser, ond i fod yn seiliedig ar nifer y teithiau a wneir.

Os byddwch wedi talu amdano eisoes, byddwch eisieu ei ddefnyddio'n amlach, mynd allan yn amlach. (F, Llandudno)

Roedd ambell riant yn gweld budd ychwanegol pe bai eu plant yn defnyddio cerdyn call. Byddai hyn yn sicrhau y gallent bob amser gyrraedd adref, ran roi tawelwch meddwl i'r riant.

Roedd yr ymateb i gardiau call yn gadarnhaol ar y cyfan, ond gofynnodd nifer bach sut y byddai hyn yn cael ei ariannu, a pha mor werthfawr y byddai. Roedd criw bach yn Hwlfordd yn gofyn pa mor realistig y byddai i gerdyn call gael ei ddefnyddio ar draws y cwmnïau bysiau gwahanol. Mynegodd ambell un bryder ynghylch sut y gallai'r rheiny ar incwm isel elwa o gynllun cerdyn call pe bai'n golygu ychwanegu

credyd at y cerdyn mewn cyfandaliad. Roedd ambell un arall yn hoffi defnyddio arian parod 'fel fy mod yn gwybod lle dwi'n sefyll yn ariannol'.

Cyn trafod PLUSBUS, cafwyd awgrym arall o allu talu am docyn trên wrth brynu tocyn bws ac fel arall. Byddai hyn yn fwy cyfleus ac yn lleihau unrhyw ruthro ac ansicrwydd ynghylch cyrraedd y cam cysylltu.

Gwnaeth rhai o'r cyfranogwyr awgrymu o'u gwirfodd gynllun cymell i annog mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus gyda cherdyn call. Roedd 'gwobrwyon' posibl yn cynnwys talebau'r stryd fawr, teithiau am ddim ('fel milltiroedd awyr' neu bwyntiau Tesco) ar ôl defnyddio'r cerdyn nifer penodol o weithiau, a seddi blaenoriaeth i ddefnyddwyr cerdyn call.

Dylent gael rhyw fath o gynllun gwobrwyo, er enghraifft os byddwch yn teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus drwy'r amser. Chi'n gwybod, cael prynu'r un nesaf am hanner pris neu rywbeth felly, neu hyd yn oed am ddim. (M, Casnewydd)

Gofynnwyd i'r cyfranogwyr am eu barn ar y syniad o gael cerdyn call y gallai mwy nag un person ei ddefnyddio, er enghraifft aelodau eraill o'r teulu. Croesawyd y syniad a gallai rhai ragweld eu teulu (e.e. â phlant hŷn) yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn amlach pe bai cerdyn o'r fath yn bodoli; neu rannu pris swm yr arian ar y cerdyn.

Roedd y syniad o **bris unffurf** am yr holl deithio mewn ardal wedi ysgogi rhywfaint o ddiddordeb ar yr amod nad oedd y pris yn rhy ddrud ar gyfer teithiau byrrach. Nodwyd y byddai pris unffurf yn golygu eich bod yn gwybod cost y daith ymlaen llaw.

Fel gyda mentrau integreiddio eraill posibl, roedd rhai o ardaloedd gwledig o'r farn bod angen gwella materion mwy sylfaenol cyn edrych ar syniad megis prisiau unffurf, er enghraifft sicrhau bod bysiau'n rhedeg am gyfnodau hwy ac yn amlach. Roeddent hefyd yn ansicr ynghylch sut y byddai pris unffurf yn berthnasol i drefi bach gwledig.

Amlinellwyd **PLUSBUS** i'r cyfranogwyr yn ystod y drafodaeth ar brisiau: oherwydd mai prin oedd y rhai a oedd yn ymwybodol o'r gwasanaeth, tybiodd rhai nad oedd y gwasanaeth wedi cael llawer o gyhoeddusrwydd, a gofynnwyd pam. Nid oedd yn glir sut y byddai felly'n denu cwsmeriaid newydd. Gwnaed y pwynt y gallai'r gwasanaeth gael ei grybwyll, lle y bo'n briodol, wrth deithwyr pan fyddent yn prynu eu tocynnau. Roedd rhai o'r farn bod y gwasanaeth yn swnio'n 'eithaf defnyddiol': yn ddefnyddiol ar gyfer 'diwrnodau i ffwrdd', megis taith undydd i ddinas arall.

Rwy'n mynd i Leeds yn eithaf aml i weld perthnasau a phe bai modd i mi fynd o'r orsaf fysiau i'w tŷ byddai'n arbed nhw rhag gorfod dod i'm casglu. (F, Hwlfordd)

3.8.4 Cyfleusterau, amgylchedd

Wrth drafod trafnidiaeth gyhoeddus a'r cyfleusterau a'r amgylchedd delfrydol, thema diogelwch personol oedd amlycaf ar draws y lleoliadau. Roedd y cyfranogwyr am deimlo eu bod yn cael eu 'croesawu' yn y lleoedd hyn, ac i'r safleoedd fod yn 'gynnes a chyfeillgar' lle y bo'n bosibl, 'wedi'u goleuo'n dda' ac â staff. Cyfeiriodd rhai o'r cyfranogwyr benywaidd at y ffaith iddynt deimlo'n anniogel mewn gorsafoedd bysiau/trenau yn hwyrach yn y nos. Cydnabuwyd bod teledu cylch cyfyng yn bresennol ond roedd rhai o'r farn nad oedd hyn yn gwneud iddynt deimlo'n ddiogel iawn, a bod cael staff wrth law yn gwneud mwy i dawelu eu meddyliau.

Roedd yn hwyr iawn yn y nos a doedd neb yno [yng ngorsaf drenau Abertawe] ac roedd yn dywyll ac yn ofnadwy – roedd yn deimlad drwg ac nid oeddwn yn teimlo'n ddiogel iawn. (F, Hwlfordd)

Byddai gan arosfannau bysiau seddi mwy cyfforddus, a mwy o gysgod rhag y gwynt a'r glaw.

O ran darparu gwybodaeth, cafwyd ceisiadau am fyrddau gwybodaeth clir, gwybodaeth amser go iawn, p'un ai oedd bysiau'n llawn ai peidio ac, mewn

gorsafoedd mwy neu orsafoedd cysylltu, amserlenni digidol wedi'u hintegreiddio ar draws teithiau bysiau a threnau, er enghraifft wedi'u darparu drwy sgrîn gyffwrdd.

Roeddwn yn meddwl efallai mewn gorsafoedd bysiau mwy a gorsafoedd trenau mwy, pe bai gennych sgrîn gyffwrdd lle gallech ddewis eich taith a byddai'n ymddangos ar unwaith ac yn dweud wrthych am faint o'r gloch mae'r trê'n yn gadael a pha blatfform ac ati. . . . A'u cynnwys ar drenau a bysiau hefyd, os yw hynny'n bosibl, yr elfen o ryngweithio. (M, Llandudno)

Ymhlith awgrymiadau eraill mewn perthynas â gwella cyfleusterau/yr amgylchedd roedd; dewisiadau am bris rhesymol mewn caffis yn hytrach na theimlo eu bod yn codi gormod arnoch fel cynulleidfa barod; trolïau bagiau i'w defnyddio rhwng gorsafoedd bysiau a gorsafoedd trenau; loceri amlwg i storio bagiau; mwy o le i fagio ar fysiau a threnau; diogelu mannau i gadeiriau olwyn yn unig ar fysiau neu'r opsiwn o blygu mwy o gadeiriau i roi lle i gadeiriau olwyn/cadeiriau gwthio; sicrwydd o gael sedd; parcio am ddim/rhatach mewn gorsafoedd trenau; ac arwyddion dwyieithog (Llandudno).

Roedd yr amcangyfrif o'r amser y nododd cyfranogwyr y byddent yn barod i'w gerdded rhwng gorsaf drenau a gorsaf fysiau fel arfer rhwng pump a 15 munud. Byddai hyn yn dibynnu ar a oeddent yn cario bagiau ai peidio, a'r adeg o'r dydd oherwydd pryderon am ddiogelwch. Byddai arwyddion clir rhwng y ddau'n bwysig, yn enwedig i unrhyw un sy'n llai cyfarwydd â'r ardal, a chydag arwyddion amseroedd cerdded. Nodwyd Casnewydd fel enghraifft dda o hyn. Ond hyd yn oed wedyn, nododd rhai y byddent yn amharod i gerdded y pellter hwnnw yng Nghasnewydd yn hwyrach yn y nos.

Mawredd mawr, os ydych yn ymweld â Chasnewydd sut yn y byd byddech yn gwybod [ble mae'r orsaf fysiau o'r orsaf drenau]? (M, Casnewydd)

Cafwyd awgrym y dylai llwybrau beicio arwain yr holl ffordd at y gorsafoedd bysiau/trenau i wella hygyrchedd, ac y dylid cael lle storio diogel i feiciau, wedi'i orchuddio gyda theledu cylch cyfyng, a chyda chysgod priodol rhag y gwynt a'r glaw.

Gofynnwyd hefyd am le storio penodedig i feiciau ar drenau, a hefyd archwilio sut i roi lle i feicio fel rhan o daith a oedd yn cynnwys teithio ar fws. Cafwyd hefyd ambell awgrym am feiciau i'w rhentu yn debyg i'r rhai sydd ar gael yn Llundain.

Disgrifiwyd menter **Cycle Point Leeds** i'r cyfranogwyr a chroesawyd y syniad. Cafwyd cwestiwn ynghylch beth fyddai hyn yn ei olygu pe bai angen i'r teithiwr ddefnyddio'i feic yng ngorsaf y cyrchfan; felly ystyriwyd bod gwasanaeth rhentu yn ddewis ar gyfer y gwasanaeth hwn, yn enwedig os oedd y trê'n yn debygol o fod dan ei sang. Fodd bynnag, roedd y rhai o ardaloedd gwledig weithiau'n credu na fyddai digon o alw am hyn a bod y cysyniad yn fwy addas i ddinasoedd.

Mae ganddynt system ar y Merseyrail (<http://bit.ly/WvpYWW>) lle mae ganddynt loceri yn yr orsaf i chi osod nhw [y beiciau] ynddynt; efallai gellir cyflwyno rhywbeth tebyg i hynny. (M, Llandudno)

F: Mae'n iawn ar yr amod nad oes angen eich beic arnoch pan fyddwch yn cyrraedd pen draw'r daith. . . . M: Oni bai eu bod yn ychwanegu CyclePoint ar y pen arall hefyd, er mwyn i chi allu benthyg beic. (Casnewydd)

Gofynnwyd i'r cyfranogwyr a aeth i'r drafodaeth yn Hwlfordd a oeddent yn ymwybodol o Gynllun Canolfan Teithio Cynaliadwy Hwlfordd; ond nid oedd y mwyafrif yn ymwybodol o hyn. Credai un cyfranogwr mai 'canllawiau gwybodaeth' oedd y rhain gan Gyngor Sir Penfro wedi'u hanelu at 'hamdden' a cheisio 'cael pobl i gerdded, [defnyddio] bysiau a threnau a beicio'.

3.9 Barn y pum darparwr trafndiaeth a ddewiswyd

Cafodd yr ymchwili gyda'r cyhoedd ei ategu gan gyfweiliadau â phum darparwr trafndiaeth: Arriva, First Cymru, Bwcabus, Journey Solutions (Trefnydd/marchnatwr PLUSBUS) a Chyngor Caerdydd (Dinas Deithio Gynaliadwy) am eu barn ar y rhwystrau a'r ysgogwyr i integreiddio trafndiaeth gyhoeddus. Amlygodd hyn nifer o safbwyntiau ar fater integreiddio trafndiaeth sy'n wahanol i'r hyn sydd wedi'i gofnodi o ymchwili gyda'r defnyddwyr a nodwyd mewn rhannau blaenorol (3.2 i 3.8)

Cafodd cyllid yn gyffredinol ac ansicrwydd o ran cyllid a pholisïau eraill sy'n effeithio ar weithrediad/darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus eu nodi fel yr heriau allweddol – yn awr ac yn y dyfodol – gan bob cyfwelai. Cafodd y toriadau diweddar i'r Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau (BSOG) eu crybwyll gan bob darparwr gwasanaeth fel enghraifft o rwystrau, sy'n achosi nid yn unig effeithiau uniongyrchol sylweddol ond hefyd yr ymdeimlad cyffredinol o ansicrwydd sy'n llesteirio unrhyw ymagwedd ragweithiol at integreiddio. Fel y gellid disgwyl, roedd materion ynghylch ansicrwydd wedi'u tanlinellu'n benodol gan ddarparwyr cynlluniau sy'n dibynnu ar arian cyhoeddus.

Yn berthnasol i'r materion cyllid uchod, mae angen rhywfaint o fuddsoddiadau cyfalaf ymlaen llaw i integreiddio tocynnau ('cerdyn call' i bob pwrpas). Roedd rhai cyfranogwyr wedi gofyn pwy fyddai'n talu am y costau sefydlu cychwynnol. Ar yr amod bod ei ddulliau ariannol yn cael eu bodloni, roedd y darparwyr yn cytuno y gallai system docynnau o'r fath helpu i wella profiad defnyddwyr o drafndiaeth gyhoeddus. Fodd bynnag, roedd rhai darparwyr wedi diflasu ar boblogrwydd (gormodol) cerdyn call - fel pe bai'n addo trafndiaeth integredig ar ei ben ei hun. Nodwyd hefyd bod dinasoedd teithio uwch ledled y byd yn symud y tu hwnt i 'gerdyn call' a thuag at gynlluniau talu drwy ffonau symudol.

Mater allweddol arall a godwyd oedd bod dwysedd cymharol isel aneddiadau Cymru'n ei gwneud yn anodd cael system drafndiaeth gyhoeddus fasnachol hyfyw, perfformiad uchel y tu allan i Gaerdydd a'r cyffiniau. Awgrymodd rhai nad oedd trenau, o bosibl, yn ddewis rhesymegol yn yr ardaloedd gwledig oherwydd y costau uchel dan sylw o gymharu â bysiau, ac yn wir efallai nad yw unrhyw ffurf fawr ar drafndiaeth yn briodol mewn rhai rhannau o'r rhanbarthau gwledig. Dywedodd rhai o'r darparwyr efallai y byddai ffurf lai a mwy hyblyg ar drafndiaeth (e.e. faniau, tacsis neu geir a rennir) yn fwy addas yn yr ardaloedd mwyaf anghysbell.

Er mwyn sicrhau integreiddio gwasanaethau a dulliau trafndiaeth gyhoeddus ymhellach, roedd rhai darparwyr o'r farn bod strategaeth gyson yn ofynnol; credwyd nad oedd hyn ar waith ar hyn o bryd. Daeth i'r amlwg bod y darparwyr hyn yn golygu

strategaeth lymach gydag ymrwymiad priodol ar ffurf blaenoriaethu cyllid, er enghraifft. Mewn perthynas â hyn, mae'r strwythur presennol o flaenoriaethu cyllid (megis y cyllid a roddir i brisiau consesiynol, er enghraifft) ynghyd â'r amodau economaidd presennol yn gyffredinol, yn golygu bod yr adnoddau i ddatblygu mathau eraill o bolisi neu raglenni megis y rhai sy'n ymwneud ag integreiddio trafnidiaeth yn gymharol fach.

Nododd rhai darparwyr ei bod yn bwysig ystyried materion trafnidiaeth gan gynnwys rhai'n ymwneud ag integreiddio y tu hwnt i Gymru er mai'r amcan yw cynllunio ar gyfer Cymru. Yn sgîl natur trafnidiaeth sy'n cysylltu un lle â lle arall a dinas â dinas arall, mae'n angenrheidiol ystyried cyd-destunau trafnidiaeth y tu hwnt i Gymru (e.e. gall gwasanaethau rheilffyrdd ddechrau yng Nghymru ond mae llawer ohonynt yn cyrraedd pen eu taith mewn dinasoedd y tu allan i Gymru).

At hynny, nid ystyriwyd bod marchnad wedi'i phreifateiddio yn rhwystr i integreiddio. Fodd bynnag, roedd rheoleiddio cystadlu neu, yn fwy cywir, ofn cael eich beio am gystadlu'n annheg, yn aml yn cael ei nodi fel rhwystr.

Mae sylw pwysig a wnaed gan weithredwyr preifat yn amlygu un o'r materion allweddol mewn perthynas ag integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus: yr her yw nad yw'r achos busnes masnachol dros integreiddio agosach sy'n cynnwys integreiddio gwasanaethau a system i integreiddio tocynnau wedi'u profi'n eang y tu allan i nifer bach o achosion o arfer da megis dinas Rhydychen; a bod pobl yn dal i gael eu hannog i yrru eu ceir.

Nododd yr ymchwil fwch amlwg rhwng safbwyntiau defnyddwyr a darparwyr (trafnidiaeth gyhoeddus): er bod defnyddwyr yn naturiol yn cymharu teithio mewn ceir a thrafnidiaeth gyhoeddus, roedd darparwyr yn tueddu i ganolbwyntio ar y defnyddwyr presennol/y farchnad bresennol ac nid o reidrwydd ar farn y rhai nad ydynt yn ddefnyddwyr (gyrwrwr ceir) nac ehangu'r farchnad trafnidiaeth gyhoeddus y tu hwnt i'r un bresennol – h.y. yr hyn sydd eisoes yn bodoli.

4 Dysgu o enghreifftiau o arfer da wrth integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus

Anelwyd astudiaethau achos o arfer da at gael dealltwriaeth uniongyrchol o gynlluniau integreiddio llwyddiannus a, lle y bo'n bosibl, ddatblygu asesiad cytbwys o'r hyn sy'n gweithio'n dda a pham; beth nad yw'n gweithio cystal; a pha wersi y dylid eu dysgu ar gyfer unrhyw ymyriad yn y dyfodol.

4.1 Integreiddio gwasanaethau bws, Cyngor Sir Swydd Rydychen

Fel un o effeithiau disgwylidig Deddf Trafnidiaeth 1985, gwelodd Rhydychen gystadleuaeth sylweddol yn y farchnad fysiau yng nghanol y ddinas. Yn ddiddorol, nid oedd hyn i'w weld yn ymarferol yn y rhan fwyaf o weddill y wlad. Wrth i draffig bysiau gormodol a'r allyriadau cysylltiol o gerbydau mewn tref sydd, yn ei hanfod, yn un ganoloesol ddod yn bryder mawr i Gyngor Sir Swydd Rydychen, penderfynodd, ym mis Gorffennaf 2011, roi pwysau ar y gweithredwyr masnachol, Oxford Bus Company, Stagecoach a Thames Travel, i ddatblygu cynllun ar y cyd i leihau nifer y bysiau a oedd yn gweithredu yng nghanol y ddinas yn bennaf drwy gydlyn amserlenni gwasanaeth.

Er nad oedd gan y Cyngor reolaeth uniongyrchol dros y gwasanaethau masnachol roedd gweithredwyr yn dewis eu rhedeg, gweithiwyd yn agos gyda'r gweithredwyr masnachol i ddylanwadu ar wasanaethau. I osgoi unrhyw broblemau posibl yn ymwneud â chyfraith cystadlu, cyfeiriodd y Cyngor at Ddeddf Trafnidiaeth Leol 2008 a ganiataodd i weithredwyr bysiau, dan grant bloc, gydgysylltu â'i gilydd. Gweithiodd y Cyngor Sir mewn partneriaeth â'r ddau weithredwr i ddatblygu cytundeb ar gyfer manylion a gweithrediad gwasanaethau bysiau canol y ddinas, gan ganolbwyntio ar y pedwar prif lwybr rheiddiol i mewn i'r ddinas. Ffrwyth yr ymdrech hon oedd y Cytundeb Cymhwyso Bysiau, a gwblhawyd ar ei ffurf derfynol yn 2011.

O ganlyniad, sicrhawyd patrwm gwasanaeth newydd yn cynnwys lleihad sylweddol yng nghyfanswm nifer y bysiau sy'n gweithredu yn y ddinas. Yn bwysicach, llwyddwyd i leddfu swm y traffig bysiau heb amharu ar allu ac adnoddau'r

gwasanaeth. Hynny yw, cynyddodd nifer seddi'r teithwyr er gwaethaf y lleihad bach yn amllder y gwasanaeth (roedd hyn yn bosibl drwy ddefnyddio bysiau deulawr). Mae'r achos hwn yn enghraifft dda o'r hyn y gellir ei gyflawni drwy gydgyssylltu ac integreiddio gwasanaethau rhwng gweithredwyr gwahanol sy'n gwasanaethu'r un ardal. Drwy hyn, daeth y broses o integreiddio tocynnau ('tocynnau call') ar draws SmartZone Rhydychen yn rhan allweddol o integreiddio'r gwasanaethau.

Pwysleisiodd ein cyfweleion yn fynych y polisi 'o blaid bysiau' sydd wedi bod ar waith yn Rhydychen. Mae hyn yn amlwg ar ffurf rhwydwaith parcio a theithio sydd wedi'i hen sefydlu (ers yr 1970au), creu ardaloedd i gerddwyr yn unig, lonydd bysiau a mesurau eraill i roi blaenoriaeth i fysiau (goleuadau traffig ac ati) yn ogystal â mesurau i atal traffig megis taliadau uchel iawn am barcio (£24 i barcio am ddiwrnod). Rhoddir pwyslais hefyd, gan gynrychiolwyr y Cyngor a gweithredwyr bysiau, ar y berthynas waith rhwng gweithredwyr masnachol a'r Cyngor sydd wedi tyfu dros gyfnod estynedig o amser ac sy'n seiliedig ar ymddiriedaeth y naill at y llall a phrofiad a rennir. Cafodd y ddwy agwedd hyn eu labelu fel 'ffactorau Rhydychen' gan ein cyfweleion.

Er bod yr astudiaeth hon yn amlygu'r ddwy agwedd ar integreiddio a ddangoswyd yn ardal Rhydychen, sef integreiddio gwasanaethau ac integreiddio tocynnau, mae gan y sir hefyd arwyddion gwybodaeth amser go iawn sydd wedi'u gosod mewn 200 o arosfannau bysiau yn Rhydychen a'r trefi a'r pentrefi cyfagos. Mae yna hefyd wybodaeth amser go iawn am fysiau sydd ar gael drwy wefan neu drwy negeseuon testun. Ymhellach, bydd pob bws sy'n gweithredu yng nghanol dinas Rhydychen yn cael ei ardystio â safonau allyriadau Euro V a bydd Parth Allyriadau Isel yn weithredol o fis Ionawr 2014. Mae Rhydychen bellach yn bwriadu ehangu ei fframwaith gweithredu bysiau sydd ar waith yng nghanol y ddinas i'r sir gyfan.

Mae'r angen am integreiddio gwasanaethau o fewn is-farchnad (e.e. marchnad fysiau leol) yn amrywio gan ddibynnu ar natur y farchnad. Mewn marchnad lle mae cystadleuaeth ormodol yn arwain at beidio â manteisio i'r eithaf ar adnoddau, ymddengys fod achos economaidd clir dros integreiddio gwasanaethau drwy amserlennu ac integreiddio tocynnau. Mae'n galluogi gweithredwyr i arbed arian ar

gostau gweithredu wrth wella perfformiad cyffredinol trafnidiaeth gyhoeddus drwy wneud y gorau o amlder gwasanaethau ar y cyd.

4.2 SmartZone, Oxford Bus Company

Mae 'SmartZone Rhydychen' yn cwmpasu dinas Rhydychen a phentref Kidlington. Gall teithwyr wneud eu teithiau allan drwy ddefnyddio un cwmni a'u taith yn ôl drwy ddefnyddio cwmni gwahanol sy'n gweithredu llwybrau bysiau sy'n rhan o SmartZone. Maent hefyd yn gallu defnyddio un cerdyn call ar unrhyw fws a weithredir gan Oxford Bus Company, Stagecoach a Thames Travel o fewn ardal y SmartZone.

Er na chafwyd unrhyw asesiad ffurfiol o effaith SmartZone o ran y dewis o ddull teithio, cynyddodd nifer defnyddwyr cerdyn call Oxford Bus Company (a oedd ar waith cyn parth y SmartZone) o 20,000 i 104,000. Ar yr un pryd, cafwyd lleihad sylweddol yn nifer y teithwyr sy'n talu ag arian parod a chynnydd mawr yn nifer y teithwyr sy'n prynu tocynnau bws hirdymor. Mae'r gostyngiadau'n sylweddol gyda thocyn blyneddol yn costio'r un faint â 26 o docynnau wythnosol. Er gwaethaf y risg tymor-byr o ostyngiad mewn refeniw o ganlyniad i'r gostyngiadau sylweddol ar docynnau tymhorol, derbyniodd y cwmni'r system brisiau newydd am eu bod yn gweld y potensial ar gyfer manteision tymor hwy.

Talwyd am y system o integreiddio tocynnau bron yn gyfan gwbl gan y gweithredwyr er y defnyddiwyd rhan o arian y BSOG (Grant Gweithredwyr Gwasanaeth Bysiau) i osod peiriannau tocynnau. Ar yr un pryd, sicrhodd y cynllun cyffredinol arbedion adnoddau sylweddol oherwydd bod nifer y cerbydau bron â haneru drwy integreiddio gwasanaethau (a drodd gyfnodau o bum munud gan bob cwmni yn bum munud ar y cyd).

Cafodd marchnadoedd lleol sylfaenol cryf (e.e. taliadau parcio uchel, marchnadoedd trafnidiaeth gyhoeddus aeddfed wedi'u cefnogi gan bolisiâu traddodiadol Rhydychen o blaid bysiau) eu pwysleisio eto gan ein cyfwelai yn Oxford Bus Company fel un o'r ffactorau allweddol sy'n cyfrannu at ei lwyddiant. Cyfeiriodd y cyfwelai at yr achos fel

penllanw 40 mlynedd o waith a pherthynas waith agos iawn rhwng y gweithredwyr a'r awdurdod lleol.

Cafodd symrlwydd y cynllun (wedi'i helpu gan gyfluniad daearyddol y nifer bach o weithredwyr dan sylw) ei amlygu hefyd fel ffactor sy'n cyfrannu, sy'n gwneud ailddosbarthu prisiau gymaint â hynny'n haws. Nid yw'r integreiddio tocynnau'n cynnwys rheilffyrdd, ond nid oedd canfyddiad bod hyn yn broblem o bwys yn Rhydychen - sy'n ardal drefol â bysiau yn bennaf gyda rhwydwaith trenau cymharol fach – o safbwynt gweithredwr, ond mae gan y sir gynllun i integreiddio'r ddau ddull yn y pen draw. Yn ogystal, byddai integreiddio â rheilffyrdd yn cynnwys heriau technegol sylweddol (e.e. cysylltu'r cerdyn call presennol â PLUSBUS).

4.3 Gwybodaeth integredig i deithwyr, Centro

Nododd adroddiad The Centre for Cities (2008) fod Gorllewin Canolbarth Lloegr yn ardal o arfer da o ran cyflwyno gwybodaeth integredig am drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r gwaith hwn wedi'i arwain gan Centro – Awdurdod Trafnidiaeth Integredig ardal Gorllewin Canolbarth Lloegr. Yn ddiweddar mae'r awdurdod wedi cyhoeddi Strategaeth Gwybodaeth Integredig i Deithwyr sy'n nodi gweledigaeth ar gyfer gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus, deg egwyddor gwybodaeth i deithwyr yn seiliedig ar arolygon cwsmeriaid, y cynnydd hyd yma a'r hyn i'w ddisgwyl yn y dyfodol yn seiliedig ar fentrau presennol neu fentrau sydd wedi'u cynllunio.

Yr egwyddor gyntaf yw cynnwys y daith gyfan ac nid y daith trafnidiaeth gyhoeddus yn unig wrth ddarparu gwybodaeth gynhwysfawr i deithwyr. Mae hyn yn symud y tu hwnt i gyfrifoldeb traddodiadol yr awdurdod i ddarparu manylion am ddulliau mynediad a mynd allan i ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus. Dyma'r deg egwyddor:

1. Darparu gwybodaeth integredig, gynhwysfawr a chywir;
2. Cyflwyno'r wybodaeth wyneb yn wyneb;
3. Gwybodaeth i bawb;
4. Gwellu arwyddion a systemau tramwyo (sut i fynd o le i le);

5. Cynnig gwybodaeth deithio bersonol;
6. Cyflwyno gwasanaethau 'helpu eich hun';
7. Cyflwyno gwybodaeth ddigidol 'cyn y daith';
8. Gwella gwybodaeth mewn cyfnewidfeydd, atyniadau ymwelwyr a busnesau;
9. Darparu gwybodaeth 'ar gerbydau';
10. Cyflwyno gwybodaeth ddigidol 'wrth fynd o le i le'.

Ar wahân i'r egwyddorion hyn, mae Centro wedi nodi disgwyliadau'r cwsmer *sy'n dod i'r amlwg* yn ogystal â chyfres o ddisgwyliadau mwy confensiynol gan gwsmeriaid. Mae'n werth nodi bod y rhain yn cynnwys, ymhlith pethau eraill: mwy o wybodaeth cyn y daith; y wybodaeth ddiweddaraf i roi sicrwydd; sianeli a fformatau gwybodaeth amryfal; darpar deithwyr yn dymuno gweld gwella/newid gwasanaethau'n cael eu hysbysebu'n well. O'u strategaeth wybodaeth, mae'n amlwg y rhoddir pwyslais ar yr angen i addasu i natur esblygol disgwyliadau cwsmeriaid yn ogystal â phwysigrwydd deall anghenion a dymuniadau darpar gwsmeriaid.

Mae achos Centro gyda gwybodaeth drafndiaeth integredig i gwsmeriaid yn dangos cyd-destun sefydliadol sy'n amlwg yn wahanol i Gyngor Sir Swydd Rydychen a drafodwyd yn gynharach. Hynny yw, y ffaith ei fod yn un o'r pum PTE (Gweithredwyr Trafnidiaeth Teithwyr) yn y wlad (er ei fod wedi newid ei enw i Awdurdod Trafnidiaeth Integredig yn ddiweddar). Sefydlwyd Gweithredwyr Trafnidiaeth Teithwyr yn y prif gytrefi yn Lloegr ar ddiwedd y 1960au a dechrau'r 1970au. Rhoddwyd y statws hwn, sy'n statws metropolitan i bob pwrpas, i Orllewin Canolbarth Lloegr ar ôl cyfuno Coventry â'r pedair sir a fodolai gynt. Mae ein cyfweleion o'r farn bod y statws PTE yn arbennig o fanteisiol wrth ddatblygu trafndiaeth integredig, yn bennaf yng ngoleuni manteision lloio a hyrwyddo drwy PTEG (Grwpiau Gweithredwyr Trafnidiaeth Teithwyr).

Yn ogystal, ymddengys fod 'brandio' eu hunain fel Network West Midlands wedi cynyddu'n sylweddol ymwybyddiaeth y cyhoedd o'r awdurdod unedol yn y dinas-ranbarth gan gwmpasu pob dull trafndiaeth. Roedd ein cyfweleion yn cytuno bod cael un logo wedi'i osod ar bob arhosfan a gorsaf trafndiaeth gyhoeddus yn ogystal ag ar gerbydau yn ei gwneud yn haws o lawer i deithwyr ystyried y system gyfan fel

un integredig. Mae'r dyfyniad canlynol yn crynhoi rôl endid unedig y gall pobl gysylltu ag ef yn hawdd, pan fyddant yn wynebu unrhyw broblemau gyda thrafnidiaeth gyhoeddus y mae'n rhaid iddynt fynd i'r afael â hwy:

Mewn amgylchedd heb ei reoleiddio, mae angen i gwsmeriaid trafndiaeth gyhoeddus gael rhywun y gallant droi ato i gael gwybodaeth gynhwysfawr am deithio a chymorth pan fydd pethau'n mynd o chwith. (centro.org.uk)

I Centro mae'r pedair sianel ganlynol yn cynnwys cyfres gyflawn o wasanaethau gwybodaeth:

- Y Ganolfan Gwybodaeth am Deithio;
- Traveline;
- Gwybodaeth argraffedig;
- Swyddfa Cysylltiadau Cwsmeriaid.

Defnyddir y Ganolfan Gwybodaeth am Deithio gan tua 1 miliwn o gwsmeriaid y flwyddyn ac mae'r Swyddfa Cysylltiadau Cwsmeriaid yn ymdrin â thua 6,500 o awgrymiadau a chwynion yn flynyddol. Caiff rhan o'r olaf ei bwydo yn ôl i weithredwyr trafndiaeth gyhoeddus ac ymdrinnir â hwy'n rhannol gan Centro, yn dibynnu ar natur yr awgrym/cwyn. Er nad oes dull ffurfiol o fonitro ymateb y gweithredwyr, mae Centro'n hyderus bod ganddynt ymdeimlad da o'r hyn sy'n cael ei wneud ac 'nad yw pethau'n cael eu hanwybyddu'.

Ar gyfer Centro, un mater allweddol sy'n ymwneud ag integreiddio mae'n ei wynebu'n barhaus yw'r her o greu sefyllfa 'ennill ennill' sy'n galluogi nid yn unig y cyhoedd ond hefyd y gweithredwyr i elwa o unrhyw ymdrech i integreiddio. Fodd bynnag, yn debyg i'r achos yn Rhydychen, roedd yn amlwg bod y bartneriaeth wirfoddol rhwng gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus a'r awdurdod cyhoeddus (Centro) wedi bod yn sail ddibynadwy ar gyfer cydweithio a oedd yn angenrheidiol ar gyfer llwyddiant unrhyw fenter integreiddio fawr y maent wedi'i gynnal hyd yma.

Fel yn Swydd Rydychen, mae gwaith Centro wedi cwmparu agweddau eraill ar integreiddio yn ogystal â'r hyn a nodir yma, megis cyfnewidfeydd ac integreiddio

tocynnau. Mae'r rhan fwyaf o weithredwyr bach ar hyn o bryd yn cymryd rhan yn system integreiddio tocynnau Network West Midlands, sef Swiftcard. Nid yw'r prif weithredydd, National Express, sydd ag 80 y cant o gyfran y farchnad, wedi ymuno eto, ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn. Fodd bynnag, mae Cantro'n rhagweld y bydd hyn yn digwydd dros y flwyddyn neu ddwy nesaf.

4.4 Ystyriaethau i Gymru

Yng nghyd-destun Cymru, efallai fod model Rhydychen yn fwy perthnasol i'r farchnad ryngdrefol, er enghraifft lle ceir, i ryw raddau, gystadleuaeth *yn* y farchnad, yn hytrach na chystadleuaeth *am* y farchnad, yn wahanol i'r marchnadoedd mewndrefol sydd wedi'u monopoleiddio. Gwers ymarferol arall a ddysgwyd o achos Rhydychen yw bod y nifer bach o weithredwyr dan sylw yn un o'r ffactorau hanfodol sy'n dylanwadu ar weithredu'r cynlluniau integreiddio'n llwyddiannus.

Mae achos SmartZone Rhydychen yn atgyfnerthu pwysigrwydd y farchnad sylfaenol fel ffynhonnell o hyder ar ran gweithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus masnachol a all fod yn angenrheidiol iddynt gymryd rhan mewn unrhyw ffurf ar ddiwygio megis cydlynu amserlennu neu integreiddio gwasanaethau. Roedd yn ymddangos bod dwy amod yn hanfodol i integreiddio trafnidiaeth yn llwyddiannus:

- 1) Cyfuniad o ddulliau polisi/cynllunio sydd o leiaf yn lliniaru'r cymhellion presennol ar gyfer teithio mewn ceir megis taliadau uwch i barcio ceir neu fesurau i roi blaenoriaeth i fysiau;
- 2) Perthynas waith ddibynadwy rhwng gweithredwyr ac awdurdodau cyhoeddus. Unwaith eto, mater mwy ymarferol i Gymru fyddai ffynhonnell cyllid ar gyfer y sefydlu cychwynnol yn absenoldeb strwythur cyfrifoldeb amlwg yn hyn o beth.

Mewn perthynas ag enghraifft Centro, gall system wybodaeth gynhwysfawr ac integredig i deithwyr helpu i wneud trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy deniadol. Fodd bynnag, dangosodd yr achos penodol hwn hefyd raddfa fawr yr ymdrechion o ran adnoddau – dynol ac ariannol – a'r strwythur sefydliadol cryf sy'n ofynnol ar gyfer y rhaglen integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus gyffredinol y mae gwybodaeth integredig yn un dimensiwn ohoni. Er nad oedd yr astudiaeth bresennol yn mynd i'r afael yn

benodol â'r mater o lywodraethu, mae wedi dod i'r amlwg bod cytrefi mwy megis Gorllewin Canolbarth Lloegr yn elwa o'u statws PTE wrth integreiddio trafndiaeth. Yng Nghymru, gall fod yn werthfawr adolygu'r strwythur sefydliadol presennol sy'n llywodraethu materion sy'n ymwneud ag integreiddio trafndiaeth yn y wlad neu'n dylanwadu arnynt, ac archwilio ffyrdd o ddefnyddio'r hyn sydd ar gael ar hyn o bryd yn well, o ran cyllid a seilwaith sefydliadol.

5 Casgliadau ac ystyriaethau

Mae canfyddiadau'r cyhoedd, sydd yn aml yn negyddol, yn dangos bod cyfle i godi proffil mentrau / gwasanaethau / cyfleusterau presennol ac unrhyw welliannau a wireddwyd mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus yn gyffredinol, yn ogystal ag integreiddio. Yr allwedd yw dod o hyd i ddulliau effeithiol o herio canfyddiadau negyddol y mae'r ymchwil yn awgrymu nad ydynt bob tro'n seiliedig ar brofiad (diweddar).

Er enghraifft, gellir hyrwyddo offer a chymwysiadau cynllunio teithiau ar-lein yn fwy, gan dynnu sylw at eu cyfleustra a pha mor hawdd yw eu defnyddio (dim yn wahanol i wirio llwybr gyrru ar-lein, er enghraifft); fodd bynnag (yn amodol ar ragor o ymchwil), ymddengys mai'r her yw bod diffyg ymwybyddiaeth o un gwasanaeth amlwg sy'n gysylltiedig â chynllunio taith o ddrws i ddrws. Yn yr un modd, mae rhai teithiau'n dechrau neu'n gorffen y tu allan i Gymru sy'n codi cwestiynau eraill mewn perthynas â hyn.

Mae'r ymchwil gydag aelodau o'r cyhoedd hefyd yn awgrymu bod thema cost yn bwysig i lawer, ond nid ymddengys y gwneir cyfrifiadau cywir yn gyffredinol wrth gymharu teithio mewn car â thrafnidiaeth gyhoeddus, ar wahân i gostau uniongyrchol fel tanwydd a pharcio.

Mae'n bosibl y bydd astudiaethau achos amlwg, ac offer cyfrifo cost teithio hawdd eu defnyddio, yn ddulliau i ddechrau rhoi sylw i rai o'r canfyddiadau hyn (er enghraifft faint mae car wir yn ei gostio i'w redeg yr wythnos / y filltir), a chymariaethau cost gyda thrafnidiaeth gyhoeddus.

Hyd y gellir, byddai rhaid ateb cyfleuster teithio mewn car gydag enghreifftiau o ba mor gyfleus y gall trafndiaeth gyhoeddus fod.

Mae'n debygol y bydd angen cyflwyno dull lled drafferthus i bobl sy'n gwneud penderfyniadau awtomatig, greddfoll i ddefnyddio'r car, er mwyn torri'r arferiad a'u hannog i ystyried opsiynau trafndiaeth gyhoeddus.

Yn ôl storïau yn y cyfryngau ac ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, mae cyflwyno cardiau call yng Nghymru'n wynebu amheuaeth ymhlith rhai gweithredwyr / darparwyr mewn perthynas â chostau ariannol (ar y cyd â thoriadau diweddar i grantiau gweithredwyr) ac amseru. Mae nodi mecanwaith sy'n talu'r costau sefydlu cychwynnol, os nad ffynonellau cyllid, yn parhau i fod yn fater hanfodol.

Efallai yr hoffai Cymru ystyried llunio strategaeth gyffredinol mewn perthynas â chynllunio newid, oherwydd yn absenoldeb strategaeth o'r fath, gallai rhoi gwahanol gynlluniau newid ar waith mewn modd darniog olygu rhai effeithiau andwyol gan goli rhan o'r sylfaen bresennol denau o ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus.

Profwyd achos busnes masnachol integreiddio agosach (gwasanaeth a thocynnau) yn achos Rhydychen. Byddai'n ddefnyddiol rhoi mwy o gyhoeddusrwydd i fodel Rhydychen sy'n amlygu 1) y berthynas waith (wirfoddol) rhwng y gweithredwyr a'r awdurdod lleol yn ogystal â 2) yr offer polisi a chynllunio a helpodd i gryfhau'r farchnad trafnidiaeth gyhoeddus ac felly cyfrannu at lwyddiant integreiddio yn yr ardal honno.

Er na roddodd yr astudiaeth hon sylw penodol i fater llywodraethu, mae wedi dod i'r amlwg fod ardaloedd trefol mwy fel Gorllewin Canolbarth Lloegr wedi elwa ar y cyfan o'i statws PTE wrth weithredu integreiddio trafnidiaeth. Efallai y gallai awdurdodau lleol yng Nghymru adolygu llywodraethu trafnidiaeth yng ngoleuni'r Mesurau Trafnidiaeth Leol a chwilio am ffyrdd o gynnwys ardal dinas Caerdydd, er enghraifft, yn y strwythur PTE/ITA. Byddai hyn yn helpu i leihau'r cwestiynau'n ymwneud â chyllid y nodwyd yn yr astudiaeth gyfredol, mewn perthynas ag ystyried tocynnau integredig neu system wybodaeth gynhwysfawr.

Yn fwy penodol (ac yn seiliedig ar yr astudiaeth ansoddol hon), mae'n bosibl yr hoffai'r Pwyllgor ystyried yr awgrymiadau canlynol:

- Archwilio'n fanwl y berthynas gyfredol rhwng darparwyr / gweithredwyr ac awdurdodau lleol (a statws cyfredol partneriaethau o ansawdd yng Nghymru) gyda'r bwriad o fesur y posibilrwydd ar gyfer rhagor o integreiddio;

- Annog rhagor o ganolbwyntio ar daith gyfan y teithiwr yn hytrach nag un modd penodol o fewn y diwydiant;
- Parhau i archwilio'r opsiwn o gerdyn teithio call gan gofio ei gysylltiad â gwell perfformiad trafnidiaeth gyhoeddus – ond hefyd i ystyried a oes achos dros oedi i weld sut mae technoleg ffonau symudol sy'n dod i'r amlwg yn datblygu;
- Hyrwyddo cynlluniau teithio gorsafoedd;
- Darparu gwybodaeth hygyrch am brisiau ar gyfer pob rhan o daith trafnidiaeth gyhoeddus;
- Darparu amserlenni bws / gwybodaeth bws (mwy amlwg) mewn gorsafoedd trên;
- Annog integreiddio cynllunio cymorth gyda thaith ar gyfer teithwyr anabl;
- Ehangu gwybodaeth amser go iawn am deithio;
- Archwilio cyfleoedd ar gyfer annog mwy o ddefnydd o feicio fel dull cyrraedd / gadael;
- Codi proffil unrhyw fentrau tocynnau integredig fel PLUSBUS yn fwy;
- Parhau i hyrwyddo parcio a theithio yn fwy eang fel ei fod yn cael ei ystyried fel opsiwn rheolaidd ar gyfer ystod eang o deithiau (cymudo, hamdden, siopa, ac ati);
- Gydag unrhyw wasanaethau gwledig, sy'n cael eu harwain gan alw, deall barn y rhai sy'n ymwybodol o wasanaethau o'r fath yn well, y cymhellion / rhwystrau i'w defnyddio yn ogystal ag i ba raddau y mae'r rhain yn ategu'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus gonfensiynol.

Atodiad I: Astudiaethau achos ymhlith aelodau'r cyhoedd

Neil - defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn rheolaidd, a beiciwr, Casnewydd

Mae Neil yn gweithio'n llawn amser ac mae'n byw tua phum milltir tu allan i Gasnewydd. Am bedwar diwrnod yr wythnos mae'n gweithio yng Nghasnewydd, ac un diwrnod yr wythnos ym Mryste. Mae'n ceisio osgoi defnyddio'r car lle bo'n bosibl er mwyn cadw costau mor isel â phosibl a hefyd o ran safbwynt amgylcheddol.

Er gwaethaf ei brofiadau cymysg gyda thrafnidiaeth gyhoeddus, mae Neil yn gwerthfawrogi 'r 'amser i fyfrio' y gall fwynhau ar drafnidiaeth gyhoeddus ('Gallaf gael fy amser i fyfrio') heb fod gyrru yn tynnu ei sylw. Mae hefyd yn siarad yn uchel ei barch am yr ochr gymdeithasol o deithio ar y trên, gan wneud ffrindiau newydd drwy'r un gwasanaeth.

Arferion teithio rheolaidd

Wrth gymudo i Fryste, bydd Neil yn beicio i'w orsaf gyfagos ac yn dal trên i Fryste. Mae angen iddo ddal gwasanaeth 6.00am am nad oes trên arall tan un awr 20 munud a fyddai'n golygu ei fod yn hwyr i'r gwaith. Fel arfer mae digon o le rhwng y cerbydau er mwyn iddo sefyll gyda'i feic.

Mae cymhlethdodau'n codi pan fydd Neil yn newid trenau er mwyn cyrraedd Casnewydd ar gyfer gwasanaeth prysur iawn. Weithiau dywedir wrtho am aros nes bod y teithwyr wedi mynd ar y trên er mwyn gweld a oes lle ar ei gyfer ef a'i feic. O ganlyniad, mae yna adegau pan fydd yn hwyr am fod yn rhaid iddo aros am drên hwyrach, sy'n llai prysur.

Pan fydd yn camu ar y trên, gall fod yn deimlad annifyr os yw'r beic yn wlyb neu'n fwdlyd ac mae'n poeni am deithwyr eraill yn mynd yn frwnt o achos ei feic ef. Mae'n tueddu i fethu â gallu ymestyn y rac beiciau neu nid yw'n ymwybodol fod un ar y trên. Yna mae'n beicio ychydig filltiroedd i'w waith ar bwys Bryste, ac yn cyrraedd yno tuag awr a hanner ar ôl gadael ei gartref. Fe fyddai gyrru yn gyflymach ac ni fyddai'n rhaid iddo ddeffro mor gynnar, ond mae wedi amcangyfrif ei fod yn rhatach beicio a dal y trên os yw'n gyrru car mwyaf y teulu (tanwydd a'r dollbont).

Taith hamdden: ar ôl trefnu i ymweld â'r teulu yng Nghaerdydd ar ddydd Sadwrn, penderfynodd Neil i fynd â'r plant ar y trên er mwyn osgoi defnyddio dau gar am fod ei wraig yn teithio yno ar wahân. Roedd y daith yn golygu newid yng Nghaerdydd er mwyn cyrraedd pen y daith. Roedd y trên o'i orsaf leol i Gaerdydd yn un modern ond bu'n rhaid iddynt sefyll am ran helaeth y daith am ei fod yn brysur ac roedd hyn yn rhwystredig; roedd yn teimlo braidd dan bwysau gyda thri o blant. Roedd hefyd llawer iawn o fagiau ar y trên a nifer o feiciau a oedd yn ychwanegu at yr awyrgylch anghyfforddus.

Ar ôl cyrraedd Caerdydd, nid oedd syniad ganddo sut i ddod o hyd i wybodaeth am y trên cysylltiol. Disgrifiodd y cam hwn fel 'llawer o waith caled a phen tost' gyda'r plant. Roedd hefyd dan bwysau wrth drio darganfod a fyddai'n gallu cael seddi i'r plant ar y trên nesaf.

Yn hyn o beth, roedd trê'n y 'Cymoedd' bron yn wag ond roedd yn 'ofnadwy' o ran cyflwr (e.e 'seddau wedi'u rhwygo', 'poteli seidr' a 'sgrîwiau rhydd'). O ganlyniad, roedd y plant yn anfoddog i gamu ar y trê'n. Roedd y teulu'n falch nad oedd yn rhaid iddynt deithio nôl adref ar y trê'n.

Gwelliannau a argymhellwyd

Ar ôl defnyddio cymhwysiad i sicrhau bod y trê'n yn rhedeg ar amser, a phrynu tocyn tebyg i system TAG, byddai Neil yn hoffi gallu rhoi ei feic mewn cerbyd penodol ar gyfer beiciau, ar wahân i deithwyr eraill, gyda chlo ar bob beic. Yna byddai sedd ganddo a lle i roi ei fag o dan y sedd. Cyn newid trenau yng Nghasnewydd byddai'n cael gwybod ymlaen llaw o ba blatfform byddai'r trê'n cysylltiol yn ymadael, er enghraifft wrth roi ei docyn i mewn i beiriant ar y trê'n cyntaf a roddodd y wybodaeth hon iddo.

Roedd Neil hefyd wedi argymhell y byddai'n fwy na bodlon defnyddio 'Boris Bikes' ar gyfer y daith. Byddai hefyd am ddefnyddio cerdyn math TAG ar gyfer llogi'r beic.

Kate - nid yw hi'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, Casnewydd

Mae Kate yn byw yn y Cymoedd gyda'i phartner ac mae hi yn ei phumdegau cynnar. Mae hi wedi byw yn yr ardal drwy gydol ei bywyd ac mae hi'n gweithio nifer o filltiroedd o'i chartref. Mae hi'n berchen ar gar.

Arferion teithio rheolaidd

Gan feddwl am ddiffyg ystyriaeth Kate o drafnidiaeth gyhoeddus, mae hi'n dibynnu ar ei char ar gyfer cymudo. Mae hi wedi teithio'r un pellter i'r gwaith am 20 o flynyddoedd, felly mae ei harferion teithio i'r gwaith yn ei char yn fater o arfer, ac ymddygiad awtomataidd. Pan fydd yn gweithio sifftiau dydd mae hi'n gadael y tŷ am 7.00am ac yn cyrraedd y gwaith tua 15 munud yn ddiweddarach. Mae'r daith ddychwelyd yn fwy prysur ac yn cymryd ddwywaith yn hirach ond mae Kate yn teimlo'n dawel ei meddwl yn ystod y daith.

Nid oedd ganddi syniad beth yw'r opsiynau ar gyfer teithio i / o'r gwaith ar drafnidiaeth gyhoeddus ond mae'n tybio y byddai'n cymryd cryn dipyn yn hirach na gyrru a byddai'n golygu cael bws naill ai i Bont-y-pŵl neu i Gwmbrân a newid i fws arall. (Mae gwybodaeth teithio ar-lein yn dangos y byddai'r daith ar drafnidiaeth gyhoeddus yn golygu newid ddwywaith, cymryd awr a chwarter a golygu cyrraedd y gwaith ychydig yn hwyr).

Mae hi'n cydnabod bod arhosfan bysiau 'y tu allan i'r tŷ' a'i fod, siŵr o fod, yn weddol hawdd cael bws i Gasnewydd. Wedi meddwl amdani eto, mae Kate hefyd yn teimlo nad yw un o'i rhesymau dros beidio â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus (yn rhatach i deithio yn y car) mor dda gan fod y car yn treulio, a chost tanwydd a gorfod talu am barcio.

Yn ddiddorol ddigon, o bersbectif tu allan i'r gwaith, mae Kate yna'n datgelu ei bod o bryd i'w gilydd yn defnyddio'r trê'n ar gyfer teithiau byr yn ystod ei hamser hamdden i wylïo rygbi rhyngwladol yng Nghaerdydd. Ei chymhelliant yw y bydd hi a'i phartner yn gallu 'cael diod' a pheidio â phoeni am yrru i'r ddinas. Yn fwy na hynny, mae hi'n

fodlon cerdded 25 munud at yr orsaf drên (ar ôl gyrru i dŷ ffrind yn gyntaf ar bwys Cwmbrân) ar gyfer ran gyntaf y daith a dal trên sy'n 'gymharol lawn'; ac yna dychwelyd ar drên sy'n rhy llawn. Mae'r cyffro a'r ffaith fod yr achlysur ond yn digwydd o bryd i'w gilydd yn golygu nad oes 'gormod o bwysau' ar Kate o ran gorboblogi ond ni allai hi wynebu sefyllfa debyg wrth gymudo'n ddyddiol.

Mae Kate yn rhagweld y bydd hi'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn aml unwaith y bydd hi'n ymddeol am nad yw hi'n meddwl y bydd hi'n gallu fforddio cadw car felly byddai hi'n gwneud defnydd o'r tocyn bws am ddim. Mae hi hefyd o'r farn y byddai derbyn gwybodaeth drwy'r post am amseroedd bysiau lleol a phrisiau yn ei hysgogi i o leiaf ystyried trafnidiaeth gyhoeddus fel opsiwn teithio.

Gwelliannau a argymhellwyd

Pe bai Kate am wneud defnydd o'r drafnidiaeth gyhoeddus i deithio i'r maes awyrennau (mae hi wedi gyrru'r daith yn ddiweddar), byddai hi am ddefnyddio gwasanaeth uniongyrchol a drefnwyd ymlaen llaw a fyddai'n ymwneud â cherdded taith fer i'r brif heol o'i chartref hyd at arhosfan, oherwydd ei bagiau. Byddai hi'n derbyn neges destun i roi gwybod iddi fod y bws '10 munud' o'r arhosfan fel na fyddai'n rhaid iddi aros am y bws am yn rhy hir. Byddai teithwyr yn talu am y tocyn wrth iddynt gamu ar y bws.

Ni fyddai ots gyda Kate petai'r bws yn oedi ar hyd y daith cyn belled â bod y daith yn gyffredinol yn cael ei nodi ymlaen llaw, a'i bod yn gallu cael sicrwydd ymlaen llaw y byddai'r bws yn rhedeg ar amser. Yn ystod y daith byddai'r gyrrwr yn hysbysu'r teithwyr am yr amser cyrraedd er mwyn rhoi cadarnhad iddynt na fyddent yn hwyr.

Marianne - cyn-ddefnyddiwr /yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus o bryd i'w gilydd, Casnewydd.
--

Yn ei 50au, mae Marianne yn byw ar ei phen ei hun ar gyrion Casnewydd ac mae wedi byw yn yr ardal am y rhan fwyaf o'i bywyd fel oedolyn. Mae'n well ganddi feicio pan fo'n bosibl, ond mae'n ei chael yn anodd dod o hyd i unrhyw fanteision sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus ar hyn o bryd; nid yw hi'n ymwybodol o unrhyw ymdrechion gan y 'llywodraeth' i annog mwy o drafnidiaeth gyhoeddus neu i wella'r system.

Arferion teithio rheolaidd

Mae taith gymudol Marianne ar feic yn cymryd tua 15 munud ac nid yw hi'n meddwl y byddai trafnidiaeth gyhoeddus yn cynnig yr un cyfleustra o ran amser. Er gwaetha'r ffaith y gellir cyrraedd yr arhosfan bws agosaf o fewn taith 5 munud ar droed, nid yw hi bellach yn dal y bws: mae beicio yn opsiwn rhatach (fe wnaeth hi gyfrifo ei bod yn arbed £60 y mis drwy beidio â dal y bws), ac mae'n ddull effeithiol o gael ymarfer corff cyson. Ceir hefyd buddion seicolegol drwy deimlo'n fwy 'egniol' wrth feicio a pheidio â gorfod poeni am fysiau yn cyrraedd ar amser a oedd yn arfer gwneud iddi deimlo 'o dan bwysau'.

Mae'r ffaith ei bod yn cael 'llai o effaith ar yr amgylchedd' hefyd yn ffactor bwysig i Marianne ac mae hi'n credu y gellir gwneud mwy yng Nghasnewydd i annog beicio drwy lwybrau beicio diogel a system storio ddiogel. Hyd heddiw, mae tri o'i beiciau a oedd wedi'u cloi wedi cael eu dwyn.

Teithiau pellach achlysurol

Teithiodd Marianne yn ddiweddar gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ar ddydd Sadwrn er mwyn ymweld â ffrind yn Swindon. Gan adael y gwaith yng Nghasnewydd a chyda bagiau, cymerodd fws o'r tu allan i'r gwaith i'r orsaf drenau. Roedd digon o le ar gyfer ei bagiau ar y bws. Nid oedd yn teimlo bod pris y bws sef £1.60 yn werth da am arian ar gyfer taith 'pum munud' ac roedd yn rhaid 'chwilota' am y newid cywir. Stopiodd y bws tua saith munud o daith ar droed o'r orsaf drenau sy'n ymddangos fel 'pellter hir pan fyddwch yn cario llawer o bethau ac nid yw mor gyfleus oherwydd bod rhaid i chi groesi prif heol fawr'. Nid oedd wedi mwynhau'r daith gerdded.

Roedd y trên yn brysur ac roedd yn ei chael yn 'anghyfforddus, clawstroffobig, [a] brwnt' gyda 'phobl yn gadael sbwriel o gwmpas y lle'. Fodd bynnag, cyrhaeddodd y trên mewn pryd ac roedd ganddi sedd.

Roedd y daith yn ôl yn llai prysur. Gan mai dydd Sul ydoedd, roedd Marianne yn amau bod y gwasanaeth bws yn rhedeg yn fynych iawn o'r safle agosaf i'r orsaf drenau y byddai ei angen arni i fynd adref, ac nid oedd yn meddwl ei bod yn bosibl darganfod yr amserau yn yr orsaf drenau. Yn hytrach na wynebu'r posibilrwydd o aros am amser hir am fws, ac nid oedd awydd arni gerdded gyda'r bagiau, penderfynodd gymryd tacsï adref o'r orsaf drenau gan fod tacsï yn aros y tu allan, ac nid bws.

Gwelliannau a argymhellwyd

Petai angen i Marianne wneud y daith gyda'i bagiau eto, byddai'n hoffi ffonio gwasanaeth o ddrws i ddrws a chael gwybod 'cost, dechrau'r daith a pha mor aml' ar gyfer pob dull. Byddai gwybodaeth ddigidol wrth yr arhosfan bysiau yn sicrhau ei bod yn gwybod hynt a helynt y bws. Byddai Marianne yn hoffi defnyddio cerdyn call ar gyfer y daith hon ar draws dau ddull o dtrafnidiaeth. Mae'r bws yn aros ar unwaith tu allan i orsaf Casnewydd.

Byddai'r arosfannau bysiau wedi'u goleuo heb ddim graffiti o gwbl a byddai amserlen gyfredol i'w weld yno. Nododd Marianne nad oedd yn credu bod amserlen gyfredol i'w gweld wrth yr arhosfan bysiau. Byddai'r bws adref yn gadael gorsaf Casnewydd ac ni fyddai 'llawer o ymdrech personol' i weld o ble y byddai'r bws yn ymadael. O ganlyniad i'r gwelliannau hyn, byddai Marianne yn 'edrych ymlaen' at y daith yn hytrach na 'theimlo ei bod braidd yn arswydus'.

Chris - defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn rheolaidd, Hwlfordd

Fel rhywun nad yw'n gyrru, mae Chris yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn rheolaidd ac yn byw yn ardal Doc Penfro. Ar ddydd Sadwrn, mae'n teithio ar y bws gyda'i bartner a phlentyn ifanc y pellter byr i dŷ Mam y plentyn, i adael y plentyn yno am y dydd. Oherwydd bod ei bartner mewn cadair olwyn nid ydynt yn gallu defnyddio'r arhosfan bysiau sydd agosaf at eu cartref gan nad yw'n hygyrch - 'mae'r pafin yn is na'r ffordd'. Felly mae'n rhaid iddynt gerdded i'r safle nesaf lle mae ei bartner yn gallu mynd ar fws yn ei chadair olwyn. Weithiau mae yna bramiau neu ddefnyddwyr cadeiriau olwyn eraill ar y bws cyntaf, o ganlyniad mae'n rhaid iddynt

aros am y gwasanaeth nesaf, a oedd, y penwythnos cyn hynny wedi 'difetha ein holl gynlluniau ar gyfer y diwrnod' am fod yn rhaid aros awr gyfan.

Mae'r daith yn ôl adref yn gadael o arosfannau bysiau gwahanol ac yn dibynnu ar weithredwr bysiau'n darparu bws sydd yn cynnwys rampiau am nad yw'r cwrbyn wedi'i godi. Tua phob yn ail wythnos, cred Chris, mae'n rhaid iddynt aros am y bws nesaf gan nad oes ramp gyda'r un cyntaf i gyrraedd.

Teithiau hirach

Mae anabledd ei bartner yn golygu bod angen trefnu cymorth 24 awr ymlaen llaw ar gyfer taith trên, ac mae'n rhwystredig nad ydynt yn gallu troi i fyny a theithio heb wneud trefniadau ymlaen llaw. Hyd yn oed wrth archebu lle, mae Chris yn sylwi eu bod weithiau'n wynebu trafferthion gyda'r daith fel peidio â gallu archebu sedd i'w blentyn, lleoedd ar gyfer cadair olwyn yn llawn bagiau, a cheisio dod o hyd i aelod o staff i gael cymorth wrth gamu ar y trên. Mae'n teimlo bod y sefyllfaoedd hyn yn cael effaith ar annibyniaeth ei bartner.

Fodd bynnag, fe wnaeth Chris gydnabod, unwaith eu bod ar y trên, bod newid rhwng y naill drên a'r llall 'yn weddol ddidrafferth' ac roedd yn gwerthfawrogi adeg pan arhosodd trên cysylltiol iddynt ac roedd y ramp yn barod ac yn aros amdanynt ar yr ail drên: 'rhagorol'.

Gwelliannau a argymhellwyd

Yn fwy cyffredinol, mae Chris yn teimlo y gallai gweithwyr y trên ddarparu cymorth mwy integredig ar gyfer defnyddwyr anabl yn hytrach na gorfod cysylltu â chwmnïau ar wahân, fel rhan o'r un daith, er mwyn trefnu cymorth. Wrth deithio ar y bws i'r orsaf drên gyda'i bartner, byddai Chris yn hoffi i staff yr orsaf fod yn ymwybodol o ba fws y byddant yn teithio arno er mwyn iddynt fod yno i helpu gyda chamu ar y trên.

Yn ogystal â gwelliannau hygyrchedd, byddai Chris yn hoffi gweld bysiau'n rhedeg yn fwy aml yn yr ardal, er enghraifft unwaith bob 30 munud yn hytrach nag unwaith bob awr, gan ychwanegu bysiau llai i'r gwasanaethau yn ystod amserau mwy prysur. Byddai hyn yn golygu y gallai adael ei fab yn gynharach yn nhŷ mam ei fab a pharhau gyda thasgau eraill. Mae hefyd yn gofyn bod 'amserlenni bysiau yn cael eu rhoi wrth ymyl pob amserlen trên mewn gorsafoedd trên'.

Carl - defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn achlysurol, Hwlfordd

Mae Carl wedi byw yn ardal Doc Penfro ers dwy flynedd. Mae'n gweithio'n lleol tra bod ei wraig yn gweithio yn Hwlfordd. Mae un car gan y teulu. Arferai ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus gryn dipyn yn y gorffennol cyn iddo basio ei brawf gyrru.

Arferion teithio rheolaidd

Mae Carl yn disgrifio taith ddiweddar a wnaeth i Gaerfyrddin i wylïo ffilm gyda'i ffrindiau ar brynhawn Sadwrn. Fe wnaethant benderfynu gyrru achos byddai'n gynt ac am y byddent yn gallu parcio drws nesaf i'r sinema. Yn gyrru roedd hyd y daith tua 40 munud, tra roedd wedi amcangyfrif fwy neu lai'n gywir y byddai taith ar y trên yn agosach at awr a hanner. Byddai defnyddio trafndiaeth gyhoeddus hefyd wedi cymryd fwy o amser cynllunio o ran amseroedd teithio.

Ar yr achlysuron prin hynny pan fydd Carl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus mae'n tueddu i fod ar gyfer teithiau hamdden gyda'r teulu. Mae enghraifft yn cynnwys taith gerdded fer i'r orsaf drenau, ac yna gwasanaeth uniongyrchol i Ddinbych-y-Pysgod sy'n gyfleus ac yn hawdd, gyda diogon o ofod ar gyfer y plant a'r bygi.

Bydd Carl yn gwirio amserau'r trenau ar thetrainline.com ar gyfer y teithiau hynny gan nad ydynt yn eu gwneud yn aml iawn ac er mwyn sicrhau nad yw'r amserlen wedi newid. Mae'n croesawu argaeledd y gwefannau cynllunio teithiau yn hytrach na gorfod dod o hyd i gopiâu printiedig o amserlenni a'u darllen. Mae'n amau bod y daith yn rhatach ar drafnidiaeth gyhoeddus ond mae'n cyfaddef y byddai'n anodd gweithio allan faint y byddai'r un daith yn costio mewn car. Y prif resymau dros gymryd y car yw: pan fydd yn daith deuluol; osgoi'r drafferth o orfod dod o hyd i rywle i barcio; ac oherwydd bod y trên yn darparu cyfle i ymlacio a threulio amser gyda'r plant.

Er bod gan Hwlfordd (12 milltir i ffwrdd) 'yr holl siopau' ac yn ddefnyddiol ar gyfer mynd i'r banc, mae'n apelio llai o ran opsiwn i deithio yno ar y trên am fod yn rhaid newid yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf; ac, yn ôl Carl, fwy na thebyg gorfod aros yn hirach rhwng cysylltiadau er mwyn atal ei ddefnyddio. O ganlyniad, maent yn gyrru i Hwlfordd am ei fod yn gyflymach a fwy na thebyg yn rhatach na thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n amcangyfrif y gallai gostio £30 i deulu deithio ar y trên i Hwlfordd, yno ac yn ôl. (Mae'r wybodaeth ar-lein yn nodi nad oes llwybrau uniongyrchol, a chan deithio ar y trên yn unig, byddai'n costio £23.40 i'r teulu cyfan ond y gallai gymryd hyd at ddwy neu dair awr a byddai'n rhaid aros o leiaf 90 munud yn Hendy-gwyn ar Daf. Byddai taith sy'n ymwneud â bws uniongyrchol yn cymryd 44 munud hyd at i awr 30 munud yn dibynnu ar faint o'r gloch byddent yn gadael.)

Gwelliannau a argymhellwyd

Mae Carl yn cofio am yr argraff dda a gafodd wrth deithio i Lundain gyda cherdyn Oyster Card. O ganlyniad byddai'n hoffi gweld y math hwn o opsiwn yn cael ei gyflwyno ar yr amod ei fod yn seiliedig ar faint o arian oedd ar y cerdyn yn hytrach na chyfyngiadau amser. Byddai talu drwy ddefnyddio cymhwysiad yn ddefnyddiol iddo ef fel defnyddiwr ffonau deallus.

Fodd bynnag, mae'n credu ei fod yn annhebygol y byddai diddordeb ganddo mewn teithio ar fws gan ddefnyddio'r cerdyn. Y rheswm dros hyn yn rhannol yw oherwydd ei fod am osgoi cymhlethdod ceisio camu ar fws gyda bygi ac yn rhannol oherwydd nad yw'n hoffi teithio ar fysiau'n gyffredinol, yn seiliedig ar brofiad a gafodd dri mis yn ôl pan orfu iddo dalu gyda phapur £20 (edrychodd y gyrrwr arno 'gyda chywilydd') yna teimlodd fod prinder lle i'w goesau.

Petai'r bysiau yn gyfforddus ac yn gyfeillgar, byddai Carl yn ystyried defnyddio gwasanaeth a fyddai'n rhedeg yn uniongyrchol ac yn gyflym rhwng y ddau brif ddinas yn yr ardal. Byddai hefyd yn hoffi bod y gwasanaethau hyn yn dechrau'n gynt yn y dydd ac yn gorffen yn hwyrach yn y nos. Byddai hyn yn golygu y gallai ei wraig gymudo i'r gwaith ar y bws, gallent ei ddefnyddio ar gyfer nosweithiau allan, ac elwa am na fyddai'r car yn cael ei dreulio. Byddai hyn hefyd yn well i'r amgylchedd.

Nadine: cyn-ddefnyddiwr / defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn achlysurol, Hwlfordd

Mae Nadine yn byw gyda'i theulu tu allan i bentref ar ffin Sir Benfro/ Sir Gaerfyrddin, yn Sir Benfro. Mae hi a'i gŵr yn gweithio. Bu'n byw yn Llundain a bu'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn gyson. Mae ganddynt ddau gar.

Arferion teithio rheolaidd

Mae yna arhosfan fysiau 20 llath o gartref Nadine sydd yn y wlad sy'n teithio'n uniongyrchol i Gaerfyrddin ond nid yw hi erioed wedi ei ddefnyddio am fod y car yn ymddangos yn fwy cyfleus (nid oes angen cynllunio ymlaen llaw ac mae'n debygol o fod yn gynt).

Er bod Nadine yn ystyried ei hunan fel defnyddiwr achlysurol, mae ei mab hynaf yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus bob dydd i deithio i'r ysgol ac oddi yno. Yn ystod adegau prin pan fydd Nadine yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, bydd hynny at ddibenion hamdden. Mae'n cyfeirio at enghraifft o deithio i gystadleuaeth Iron Man yn Ninbych-y-pysgod pan fu'n rhaid iddynt ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus am fod yr heolydd wedi cau ar gyfer y gystadleuaeth. Teimlodd y teulu fod y daith yn un hwylus, fe wnaethant gerdded i'r orsaf drên gyfagos a dal trên yn uniongyrchol i Ddinbych-y-pysgod, a gymerodd tua 20 munud. Roedd hi'n falch eu bod wedi cyrraedd yn gynnar ar gyfer y trên nesaf am ei fod wedi gadael pum munud yn gynnar ac ni fyddai gwasanaeth nesaf tan y prynhawn.

Er hyn, pe na bai'r heolydd wedi cau mae hi'n cyfaddef y byddent wedi gyrru yno o ran cyfleustra ac er mwyn arbed arian. Yn yr un modd, yn ystod noson allan i Gaerfyrddin yn ddiweddar roedd hi'n disgwyl y byddai'n fwy cyfleus i deithio mewn tacsï ac y byddai cost y tacsï yn debyg i gost dau oedolyn yn teithio ar y trên. Yn ogystal â hyn, nid oedd hi am fod yn gaeth i amserau trên penodol ar gyfer y daith adref a gorfod defnyddio bws i deithio o'r orsaf drên i Gaerfyrddin.

Dydy Nadine erioed wedi gwneud y daith hon ar y trên a chael bws i Gaerfyrddin. Er hyn, yn y gorffennol, mae hi wedi dal y trên i Arberth am noson allan ond nid oedd yn hoffi anghyfleustra'r ffaith fod yr orsaf tu allan i'r dref - 'taith milltir ar droed'. Mae hi'n teimlo bod yr orsaf yn 'lle iasol'.

O ran darpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus yn yr ardal, mae Nadine yn teimlo na fyddai'n ymarferol iawn ceisio cynyddu gwasanaethau bysiau a threnau yn yr ardal, mae hi'n amau y byddai galw amdanynt (mae'n debyg mai ei mab yw'r unig deithiwr ar y trên yn gynnar yn y bore). Mae hi'n credu bod teithiau hir ar drafnidiaeth gyhoeddus fwy na thebyg yn amhosibl eu hosgoi am fod rhaid i'r dulliau o drafnidiaeth fodloni gofynion pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig.

Nid yw Nadine yn ymwybodol o unrhyw wefannau cynllunio teithiau o ddrws i ddrws gan gynnwys Traveline Cymru. Fodd bynnag, mae ganddi ddiddordeb yn y syniad a byddai'n hoffi gweld beth yw'r opsiynau ar gyfer taith ei mab ifancaf i'r ysgol sydd, o ran beth mae hi'n ei wybod, heb lwybr trafnidiaeth gyhoeddus gyfleus.

Mae hi'n esbonio y byddai'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn i'w phlentyn hynaf deithio i glwb chwaraeon ar ôl ysgol, o Ddinbych-y-pysgod i Hwlfordd ond nid

yw hi'n credu bod gwasanaeth a fyddai'n sicrhau y byddai'n cyrraedd yno mewn da bryd. (Mae gwybodaeth am deithio ar-lein yn nodi bod gwasanaeth bysiau a allai fynd ag ef yno, o bosibl, mewn da bryd.)

Mae'r teulu weithiau'n defnyddio'r trê'n at ddibenion teithiau beicio yn ystod y penwythnosau. Byddant yn beicio i'r orsaf drên gyfagos, a theithio gyda'r beiciau i rywle tebyg i Ddinbych-y-pysgod, yna beicio adref. Mae Nadine yn credu y gellid gwneud mwy i annog pobl yn yr ardal i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus at ddibenion hamdden.

Gwelliannau a argymhellwyd

Mae Nadine o'r farn y gallai hi gael ei sbarduno i ystyried teithio ar fws pe bai ganddi gymhwysiad a fyddai'n darparu gwybodaeth amser real am amseroedd teithio, amserlenni ac unrhyw oedi, am ei bod yn defnyddio cymwysiadau'n ddyddiol. Byddai'r fath wybodaeth 'ar flaenau ei bysedd' yn awgrymu cyfleustra a byddai o leiaf yn ei themtio i'w ystyried.

Petai hi'n teithio ar fws, byddai angen i'r pris hefyd fod yn apelgar. Mae Nadine yn awgrymu y byddai £5.00 i deulu deithio yno ac yn ôl yn gymhelliad ac mae'n swnio'n debyg i'r swm y byddent yn ei wario ar danwydd yn ystod taith o'r fath.

June - defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn achlysurol, Llandudno

Mae June yn byw mewn pentref heb fod yn bell o Gonwy yng Ngogledd Orllewin Cymru. Bob wythnos, mae June yn gweithio ar ddau safle gwerthu bwyd yn Llandudno a Chonwy.

Arferion teithio rheolaidd

Gan nad yw hi'n gyrru, mae hi'n tueddu i ddibynnu ar aelodau'r teulu o ran teithio. Ble bynnag y bo'n bosibl mae hi'n derbyn lifft gan rywun arall yn hytrach na defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ond bydd hi'n defnyddio'r bws ar gyfer rhan o'r daith wrth gymudo, os bydd angen. Mae June o'r farn bod angen car i fyw yn ei hardal hi.

Oherwydd ei lleoliad yng nghefn gwlad, mae yna wasanaeth tacsï a rennir sy'n rhedeg dair gwaith y dydd sy'n cael ei drefnu ymlaen llaw o ran y niferoedd sy'n teithio ynddo. Mae'r arhosfan bysiau cyfagos yn 'daith hir ar droed' i fyny'r bryn ac mae'n teimlo'n lle anghysbell - ni fyddai'n teimlo'n ddiogel yno ar ôl iddi nosi na theimlo'n hapus yn cerdded i fyny'r lôn i fynd yno. Os nad yw'n bosibl iddi gael lifft, fe fydd hi'n dal y gwasanaeth tacsï a rennir am 9.00am sy'n costio 50 ceiniog i fynd i Gonwy. Yna mae'n rhaid i June 'obeithio nad yw'n rhy hwyr' i ddal bws o Gonwy i Landudno.

Fel mae hi'n nodi, mae yna dri gwasanaeth bws o Gonwy i Landudno y gallai hi eu defnyddio petai hi'n gweithio yn Llandudno, ond mae'n teimlo'n rhwystredig eu bod i gyd yn gadael o fewn deng i bymtheng munud o'i gilydd.

Mae angen iddi wneud cais ar gyfer y gwasanaeth tacsï yn ôl adref, ac mae'n gadael Conwy am 5.15pm. Yn aml, mae hi'n gorffen ei gwaith a'i siopa yn hwyrach na hyn. Mae yna opsiwn o ddal bws ond mae'n golygu cerdded cryn dipyn a phan fydd y nosweithiau'n tywyllu, nid yw'n teimlo'n ddiogel iawn wrth aros yn yr arhosfan bysiau

yn y dref ar ei phen ei hun na cherdded adref o'r arhosfan bysiau. Felly, mae hi'n aros nes ei bod hi'n gallu cael lifft gan aelod arall o'r teulu.

Mae June o'r farn bod prisiau tocynnau wedi 'cynyddu'n sylweddol' ac nid yw hi'n hapus gyda'r dull o brynu tocynnau ar fysiau. Mae hi'n nodi nad yw tocyn dwy ffordd bellach ar gael ac mae 'ffi unffurf' yn yr ardal sy'n costio £3.60. Mae yna opsiwn i brynu tocyn wythnosol ac mae cof ganddi ei fod yn costio tua £18 (tocyn Arbed arian; ar ôl cysylltu â'r gweithredwr ymddengys fod y daith unffordd dan sylw naill ai'n £3.60 neu'n £2.50 a bod gwahanol brisiau ar gyfer tocynnau unffordd, yn hytrach na ffi unffurf, gan ddechrau ar £1.60 a chodi hyd at £3.60; gellir prynu tocyn Crwydro Diwrnod am £6.50). Ond gan nad yw'n defnyddio'r bws yn aml, ni fyddai'r opsiwn hwn yn gwneud synnwyr iddi. Byddai'n well ganddi brynu tocyn ar gyfer nifer o deithiau yn hytrach na thocyn a fyddai'n ddibynnol ar amser.

Gwelliannau a argymhellwyd

Yn ddelfrydol byddai taith cymudo June yn dechrau o'r pentref gydag arhosfan bysiau gerllaw. Mae hi'n hyderus wrth ddarllen amserlenni bysiau ar bapur er ei bod o'r farn nad yw'r amserlen wrth yr arhosfan bysiau cyfagos wedi cael ei diweddarw ers 2006. Byddai hi'n anfoddog i ddefnyddio gwybodaeth drwy ffôn symudol oherwydd rhwydwaith wael yn yr ardal; ac nid yw hi erioed wedi ei chael yn hawdd dod o hyd i'r amseroedd bysiau cywir ar-lein. Byddai hi'n hapusach petai'r bws yn rhedeg bob awr.

Byddai cerdyn y byddai'n gallu ychwanegu arian ato yn ffordd gyfleus o dalu am ei thocyn, felly'r unig beth fyddai'n rhaid iddi ei wneud fyddai sganio'r cerdyn wrth gamu ar y bws. Byddai'r dull hwn hefyd yn osgoi'r sefyllfaoedd annifyr sy'n digwydd wrth dalu'r gyrrwr gydag arian papur.

Byddai arwyddion cyfredol yn yr arosfannau yn ddefnyddiol er mwyn iddi wybod a yw hi wedi colli bws, a phryd y byddai'r bws nesaf yn cyrraedd. Byddai'r arhosfan bysiau yn fwy 'caeedig' er mwyn darparu cysgod rhag tywydd gwael ac fe fyddai wedi'i oleuo gyda golau llachar.

O ran dychwelyd adref, un o brif welliannau June fyddai bysiau yn rhedeg yn hwyrach yn ystod y nos (ac yn stopio yn y pentref). Byddai hyn yn ei galluogi i wneud fwy o ddefnydd o gyfleusterau hamdden ymlaen llaw.

Joe - defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn rheolaidd, Llandudno

Mae Joe wedi byw yn Llandudno ers nifer o flynyddoedd ac mae'n briod. Mae e yn ei ugeiniau hwyr, mae'n fyfyrwr hŷn ac yn astudio / gweithio ym Mangor. Mae'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn fwy aml na'i gar am ei fod o'r farn ei bod yn rhatach. Mae'n aml yn defnyddio'r bws er iddo brynu car yn gymharol ddiweddar ac felly'n ei ddefnyddio ar gyfer rhai teithiau, lle cyn hynny fe fyddai wedi defnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Arferion teithio rheolaidd

Fel arfer mae Joe'n cymudo o Landudno i Fangor. O'i gartref, mae'n daith gerdded fer gyfleus i'r safle bysiau. Mae'n gallu dal bws uniongyrchol i Fangor sy'n stopio o fewn taith gerdded ychydig o funudau o ble mae'n gweithio / astudio. Mae'n ceisio

dal bws ychydig bach yn gynharach (cyn 8.00am) er mwyn osgoi'r gwasanaeth hwyrach prysurach sydd â phlant ysgol arno. Gwerthfawrogi'r ffaith fod y gwasanaethau'n rhedeg bob 15 munud ar yr amser hwn. Mae'r daith yn cymryd tuag un awr a phymtheg munud ac i Joe mae ei hyd ychydig yn rhwystredig oherwydd nifer y stopiau.

Gan ddefnyddio car byddai'r daith yn cymryd tuag 20 munud, yn dibynnu ar y traffig. Fodd bynnag, mae'r tocyn Arbedwr wythnos yn costio £18 sy'n 'llawer rhatach na gyrru', mae'n meddwl. Ar gyfartaledd, mae Joe yn credu ei fod yn werth dioddef yr amser ychwanegol ar y daith er mwyn arbed arian.

Mae'n ymddangos fod Joe yn gwrth-ddweud ei hun braidd wrth sôn am gostau trafniadaeth gyhoeddus. Fe soniodd fod defnyddio'r bws ar gyfer taith reolaidd yn hytrach na gyrru ond roedd yn dal i gredu fod y gweithredydd trafniadaeth lleol yn cynyddu prisiau am nad oedd llawer o gystadleuaeth.

Weithiau mae Joe yn gyrru'r daith hon. O dan yr amgylchiadau hyn mae e ond yn y gwaith / yn astudio am gwpl o ddiwrnodau yn ystod yr wythnos felly nid yw'n werth chweil iddo brynu tocyn wythnosol; mae o'r farn y byddai tocynnau unigol yn fwy drud na gyrru (£3.60 ar gyfer taith unffordd neu £6.50 ar gyfer tocyn Crwydro Diwrnod). Er hynny, mae'n rhaid iddo adael 'yn gynnar iawn' er mwyn sicrhau y gall ddod o hyd i le parcio.

Mae rhan o'i astudiaeth yn golygu y bydd ar leoliadau gwahanol yng Ngogledd Cymru gan gynnwys ger Y Rhyl. Teimlodd Joe fod y daith hon ar drafniadaeth gyhoeddus o Landudno yn llai cyfleus am ei bod yn golygu dal y trê'n yn ogystal â'r bws a phrynu tocynnau ar wahân. Roedd y bws yr oedd am ei ddal am ail ran y daith yn caniatáu ychydig funudau cyn i'r trê'n gyrraedd a fyddai'n golygu gorfod dal bws tua 15 munud yn hwyrach a fyddai'n effeithio ar ei brydlondeb yn y gwaith, ac a fyddai ar adegau yn gwneud iddo deimlo 'dan bwysau'. Cymerodd y daith yn ôl fwy o amser i Joe: fe wnaeth orffen yn hwyrach yn y nos a bu'n rhaid iddo aros rhwng y cysylltiadau.

Gwelliannau a argymhellwyd

Mae Joe eisoes yn defnyddio fersiwn ffôn symudol o amserlen y bws a ddarparwyd gan y gweithredydd yn ogystal â'r copi caled printiedig, mae'r ddau ohonynt yn diwallu ei anghenion. Ar y cyfan mae'n hapus gyda dibynadwyedd y bysiau, ac yn nodi eu bod yn cyrraedd ar amser '99 y cant o'r amser'. Mae hefyd yn croesawu gwelliannau y mae wedi sylwi arnynt, fel dyluniad yr amserlenni yn yr arosfannau bysiau, sy'n eu gwneud yn 'haws i'w darllen'. Fe fyddai, fodd bynnag, yn hoffi gweld trafniadaeth gyhoeddus yn rhedeg yn gynt yn y bore er mwyn helpu gyda'i opsiynau cymudo. Y sefyllfa ddelfrydol iddo fyddai dal bws uniongyrchol yn ddigon cynnar yn y bore fel na fyddai'n rhaid iddo newid dulliau teithio wrth fynd i Glan Clwyd.

Yn ôl Joe, mae'r un cwmni yn gweithredu'r bysiau a'r trenau ac mae'n teimlo efallai y gellid gwneud rhywbeth o ran cysylltiad y daith i Glan Clwyd fel y gallai'r bws sy'n gadael ddwy funud cyn i'r trê'n gyrraedd aros ychydig funudau er mwyn iddo gysylltu â'r trê'n, ac y gallai gyrraedd y gwaith ar amser.

Atodiad II: Cyfeiriadau o'r astudiaeth o lenyddiaeth

- Cyngor Caerdydd (2011) Caerdydd - Dinas Deithio Gynaliadwy: Strategaeth i'r Dyfodol (2011/12 - 2013/14. Cynllun Cyflenwi Drafft Chwefror 2011. Caerdydd, DU.
- Centre for Cities (2008) On the Move: Delivering integrated transport in Britain's cities. London: Centre for Cities.
- Centro (2012) Integrated Passenger Information Strategy. Birmingham, DU. Centro.
- Yr Adran Drafnidiaeth (2003) Ymchwil 'Futures' Traveline. Llundain, DU: TTR.
- Yr Adran Drafnidiaeth (2003) Transport Direct: PLUSBUS Integrated ticketing.
- Yr Adran Drafnidiaeth (2003) Local Transport Plans – policy evaluation: Part 1 Final Report. Paratowyd gan Atkins.
- Yr Adran Drafnidiaeth (2007) Transport Direct Evaluation. Paratowyd gan AEA Technology.
- Yr Adran Drafnidiaeth (2004) Ymchwil i gwsmeriaid anabl gan Traveline a Transport Direct. Mewn partneriaeth â Transport Research Innovation Portal (TRIP) a Transport and Travel Research.
- Journey Solutions (2009) Door-to-door by public transport: Improving integration between National Rail and other public transport services in Britain. Paratowyd ar y cyd gan Gydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, ATOC a'r Adran Drafnidiaeth. Mehefin 2009.
- Iseki, H and Taylor, BD (2009) Not all transfers are created equal: Towards a framework relating transfer connectivity to travel behaviour, Transport Reviews 29(6): 777-800.
- Kim, KS, Cheon, S-H and Lim, S-J (2011) Performance assessment of bus transport reform in Seoul, Transportation 38: 719-735.
- Krizek, KJ, Stonebraker, E and Tribbey, S (2011) Bicycling access and egress to transit: Informing the possibilities. Minnesota Transportation Institute.
- Lawes, R and Kember, L (2003) Research on the impact and effectiveness of a national integrated bus/rail ticket. Lawes Consulting, LTD.
- Lyons, G, Evineri, E, Farag, S and Hermann, R (2007) Strategic review of transport information. Paratowyd gan Transport for London.
- Meek, SD (2010) Defining car-bus interchange to reduce traffic. Thesis Doethur heb ei gyhoeddi, Prifysgol Loughborough, DU.

Mori and Institute of Transport Research (2010) Research into the impact of smart and integrated ticketing on travel behaviour. Yr Adran Drafnidiaeth, DU (ar gael yn www.dft.gov.uk/publications/impact-of-smart-and-integrated-ticketing-on-traveller-behaviour).

Nexus (2012) Transport History www.nexus.org.uk/history/transport-history (ar 17 Medi 2012).

PTEG (2009) The benefits of simplified and integrated ticketing in public transport. Paratowyd gan Booz & Co ar gyfer Grŵp Gweithredol Trafnidiaeth Gyhoeddus.

Pucher, J, Park, HY, Kim, MH, Song, JM (2005) Public transport in Seoul: meeting the burgeoning travel demands of a megacity, Public Transportation International 54(3): 54-61.

Rail Safety and Standard Boards (2012) Operations and Management: Evaluation of the pilot programme of Station Travel Plans. Rail Safety and Standard Boards, LTD.

TRL (2011) Door to door journeys. Paratowyd ar gyfer yr Ymgyrch ar gyfer Trafnidiaeth Well.

Scottish Executive Central Research Unit (2001) Interchange and Travel Choice Volume 1. Paratowyd gan ITS Prifysgol Leeds a TRI Prifysgol Napier (ar gael yn <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/156530/0042033.pdf> ar 29 Awst 2012).

Scottish Executive Social Research (2004) Integrated Ticketing in Scotland – Needs Analysis and Options (available at www.scie-socialcareonline.org.uk/repository/fulltext/itis.pdf ar 31 Awst 2012).

Scottish Executive Social Research (2006) Cyfraniad a wnaed gan Traveline yr Alban i'r Newid Moddol. Grŵp Cynllunio Ymchwil i Drafnidiaeth (ar gael yn <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/139659/0034503.pdf> ar 1 Medi 2012)