Enterprise and Business Committee
IPT19.

Inquiry into Integrated Public Transport

Evidence from Older People's
Commissioner for Wales

Older People's Commissioner for Wales
Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru

Cyflwyniad i'r Ymholiad i Drafnidiaeth Integredig
Tachwedd 2012

Cyd-destun

Mae Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru yn llais ac yn hyrwyddwr annibynnol ar gyfer pobl hŷn, gan sefyll dros eu hawliau a chyflwyno sylwadau ar eu rhan i lunwyr polisïau yng Nghymru. Mae popeth rydym yn ei wneud wedi'i wreiddio ym mhrofiadau pobl hŷn, ac mae'r hyn maent yn ei ddweud wrthym yn bwysig iddynt.

Mae'r cyflwyniad hwn i'r Pwyllgor Menter a Busnes yn adlewyrchu faint o bwyslais mae'r Comisiwn yn ei roi ar drafnidiaeth fel ffordd o wella lles pobl hŷn. Mae'n seiliedig ar brofiadau pobl hŷn fel defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus, fel y cyflwynwyd i'r Comisiwn.

Trafnidiaeth oedd un o'r pynciau mwyaf poblogaidd a gafodd ei godi gan bobl a gysylltodd â'r Comisiwn Pobl Hŷn yn 2011-12. Mae hefyd yn bwnc sy'n cael ei godi'n rheolaidd mewn digwyddiadau mae'r Comisiynydd a'i staff yn bresennol ynddynt. Mae pobl hŷn yn dweud wrthym fod trafnidiaeth yn hollbwysig iddynt gael eu cynnwys mewn digwyddiadau cymdeithasol, i fynd i'r siopau ac i gael gafael ar wasanaethau - gan gynnwys y gwasanaethau mwyaf hanfodol, fel ysbytai.

Mae'r Comisiwn yn ymwybodol fod cyfradd llawer uwch o gartrefi pensiynwyr heb gar o'i chymharu ag unrhyw gartref arall [1] – mae bron i hanner cartrefi pensiynwyr (48%) heb gar o'i gymharu â 26% o bob

[1] Cyfrifiad Poblogaeth 2001

cartref arall. [2] Mae pobl hŷn mewn ardaloedd gwledig hefyd yn fwy tebygol o fod heb gar. Mewn arolwg a gynhaliwyd yn 2004, roedd yr ymatebwyr 65 oed a hŷn ddwywaith yn fwy tebygol na phobl ifanc i fod heb gar.[3] Mae pobl dros 60 yn llawer mwy tebygol o fod wedi defnyddio bws yn ystod y saith niwrnod diwethaf nag unrhyw grŵp oedran arall.[4] Mae pobl hŷn ar incwm isel (llai na £11,440 y flwyddyn) yn ddibynnol iawn ar fysiau, gyda 41% ohonynt yn eu defnyddio yn ystod y saith niwrnod diwethaf o'i gymharu â dim ond 27% o'r rheini sy'n ennill £11,440 - £39,999 y flwyddyn a 17% o'r rheini sy'n ennill dros £40,000 y flwyddyn.[5]

Mae Adran 7 Deddf Trafnidiaeth 2006 (Cymru) yn nodi'n benodol ei bod yn ofynnol i Lywodraeth Cymru 'ystyried...anghenion trafnidiaeth pobl oedrannus neu anabl'.

Dylai arddel agwedd effeithiol ar drafnidiaeth integredig ganolbwyntio ar y canlyniadau canlynol i bobl hŷn (a fydd yn fanteisiol i bob defnyddiwr hefyd) er mwyn rhoi hyder iddynt fynd o le i le:

- Galluogi trefnu taith ddi-dor, a gwneud yn siŵr bod modd iddynt gyrraedd pob lleoliad allweddol
- Defnyddio dull cydgysylltiedig o ran prynu tocynnau er mwyn galluogi pobl hŷn i newid rhwng gwahanol fathau o deithio ar un daith h.y. o fws i drên
- Annog defnyddwyr eraill i barchu'r seddi blaenoriaeth sydd wedi'u cadw ar gyfer pobl hŷn a defnyddwyr eraill mae eu hangen arnynt.
- Gwella cyfleusterau ar drafnidiaeth ac mewn gorsafoedd cyfnewid allweddol, fel toiledau, ac addasiadau er mwyn cael mynediad rhwydd
- Ymgorffori'r galw cynyddol am deithiau byr, cymhleth sy'n golygu newid unwaith neu fwy

Rydym yn croesawu camau Llywodraeth Cymru at roi defnyddwyr gwasanaeth wrth wraidd trafnidiaeth gyhoeddus drwy gysylltu diwallu eu hanghenion â dyfarnu'r Grant Gweithredwyr Gwasanaeth Bysiau. Mae pensiynwyr sy'n defnyddio eu cardiau bws eisoes yn ffynhonnell refeniw

[2] Llywodraeth Cynulliad Cymru (2008) 'Bus usage and concessionary fares in Wales, 2005-2006', Bwletin Ystadegol, 26/2008
[3] White, S.D., Walkley, C., Radcliffe J., ac Edwards, B. (2007) 'Coping with Access to Services'. Adroddiad Adborth Ymchwil Arsyllfa Wledig Cymru Rhif 12
[4] Llywodraeth Cynulliad Cymru (2008) 'Bus usage and concessionary fares in Wales, 2005-2006', Bwletin Ystadegol, 26/2008
[5] ibid.

bwysig iawn i weithredwyr bysiau ledled Cymru. Maent yn cadw llawer o lwybrau ar agor, llwybrau a allai gau heb iddyn nhw eu defnyddio. Mae’n gwbl briodol bod y cyfraniad hwn yn cael ei adlewyrchu yn yr ymrwymiad i gynnal llwybrau di-elw lle bynnag y bo’n bosibl.

Astudiaethau Achos

Mae'r achosion canlynol a dynnwyd sylw'r Comisiwn atynt yn pwysleisio pa mor bwysig yw trafnidiaeth integredig i bobl hŷn.

1. Mae Mrs B yn byw yng nghefn gwlad ac yn dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus er mwyn cyrraedd canolfannau poblogaeth mwy sylweddol. Mae'r ymweliadau hyn yn rhai cymdeithasol yn aml; siopa neu ymweld â theulu a ffrindiau, ond mae Mrs B hefyd yn dibynnu ar y gwasanaeth bysiau i fynd â hi i'w hapwyntiadau ysbyty i gael triniaeth hanfodol. Serch hynny, mae'n rhaid i Mrs B deithio i dref gyfagos i ddechrau er mwyn cael gwasanaethau cyswllt i'r lleoliadau hyn. Mae'r cysylltiadau hyn ar adegau anghyfleus, ac mae Mrs B yn aml yn gorfod aros dros awr hanner ffordd ar ei thaith.

   Yn ddiweddar, mae teithiau bysiau rheolaidd rhwng pentref Mrs B a'r dref gyfagos wedi cael eu torri erbyn hyn, ac nid yw'r gwasanaeth yn rhedeg llawer hwyrach na 4pm.
   O ganlyniad, mae'n rhaid i Mrs B ddilyn amserlen gyfyngedig er mwyn gwneud yr ymweliadau hyn, mae'n rhaid iddi wneud yn siŵr ei bod yn gadael ddigon cynnar er mwyn dychwelyd ar ei thaith. Gan nad yw ei hapwyntiadau ysbyty bob amser yn digwydd yn ystod yr amserlen gyfyngedig hon, mae Mrs B yn aml yn cael problemau. Os yw'r apwyntiad yn rhy gynnar, mae'n bosibl na fydd modd iddi gyrraedd ar amser, ac os yw'n rhy hwyr, gallai fod yn sownd heb ffordd adref.

2. Mae Mrs O yn dibynnu'n fawr ar drafnidiaeth gyhoeddus a chymunedol. Mae hi wedi cael gwybod na fydd un o'i gwasanaethau lleol yn rhedeg ar ddydd Sul na Gwyliau Banc mwyach, ac y bydd y bysiau gyda'r nos yn rhedeg yn llai aml. O ganlyniad uniongyrchol i'r toriadau i'r gwasanaeth, erbyn hyn, does dim modd iddi ymweld â'i ffrindiau, mynd i'r eglwys, na mynd i ddigwyddiadau cymdeithasol yng nghanol y dref.

   Mae Mrs O yn cael trafferth cerdded hyd yn oed am bellteroedd byr, ac nid yw hi'n cael gyrru bellach am resymau meddygol. Mae ei dewis trafnidiaeth arall agosaf yn golygu cerdded hanner milltir i'r safle bws nesaf.

3. Mae Mrs Y a'i ffrindiau wedi defnyddio gwasanaeth bws mini i fynd i'r archfarchnadoedd cyfagos ers blynyddoedd lawer. Mae'r gwasanaeth yn casglu Mrs Y o'i chartref, yn rhoi digon o amser iddi orffen ei siopa a chael cinio yng nghaffi'r archfarchnad, cyn ei dychwelyd adref. Mae'r gyrrwr yn helpu i gario bagiau siopa'r teithwyr i'w cartrefi.

   Mae gan Mrs Y nifer o broblemau iechyd ac mae'n dibynnu ar y gwasanaeth hwn er mwyn bod yn annibynnol ac i gyflawni tasgau bob dydd. Mae'r gwasanaeth hefyd wedi galluogi Mrs Y i ddod yn ffrindiau â phobl eraill ac wedi rhoi'r cyfle iddi gymryd rhan mewn nifer o ddigwyddiadau cymdeithasol gyda defnyddwyr gwasanaeth eraill.

   Mae Mrs Y yn poeni y bydd toriadau'r Llywodraeth yn golygu y bydd y gwasanaeth hwn yn cael ei dorri neu ei ddileu yn llwyr, gan ei gadael hi'n unig. Mae'n dweud y byddai hynny'n torri ei chalon.

Y cwestiynau a holwyd yn yr Ymholiad

1.0 Pa mor dda yw trafnidiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru, yn enwedig o ran gwasanaethau bysiau, trên a thrafnidiaeth gymunedol, a pha ffactorau sy'n cyfyngu ar integreiddio?

1.1 Mae cynnydd sylweddol wedi'i wneud yng Nghymru o ran teithio integredig a sicrhau barn defnyddwyr, a defnyddwyr posibl. Mae cynnydd da wedi'i wneud mewn rhai rhannau o Gymru o ran cyd-leoli gorsafoedd cyfnewid trafnidiaeth e.e. Caerffili a'r Rhyl. Ceir enghreifftiau hefyd o welliannau mewn mannau lle mae gorsafoedd bws a thrên yn parhau ar wahân.

1.2 Serch hynny, mae lle i wella o hyd, ac mae gorsafoedd cyfnewid wedi gwahanu yn dal i gyflwyno problemau mewn mannau eraill.

2.0 Pa mor llwyddiannus yw trefniadau cyfreithiol, polisi, a gweinyddol/cyflenwi yng Nghymru o ran cefnogi gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus integredig sy'n diwallu anghenion teithwyr yng Nghymru?

2.1 Mae gwasanaethau trafnidiaeth integredig yn hanfodol i les defnyddwyr unigol penodol a'r rheini maent yn eu cefnogi. Mae’r cyfleoedd sy’n cael eu cynnig i bobl hŷn i barhau yn weithgar, i ddysgu, i weithio ac i gael eu cynnwys yn rhy gyfyngedig ar hyn o bryd. Mae hyn yn cael effaith uniongyrchol ar iechyd meddwl a chorfforol pobl hŷn, gan danseilio eu lles a’u hannibyniaeth unigol a rhoi cost ddiangen ar wasanaethau. Mae gan drafnidiaeth rôl amlwg i’w chwarae o ran cadw pobl yn weithgar.

2.2 Mae teithio am ddim ar fysiau a theithio yn rhatach ar drenau yn rhan bwysig iawn o unrhyw system drafnidiaeth integredig. Mae llawer o bobl hŷn yn byw ar incwm bach, sefydlog. Mae trafnidiaeth gyhoeddus am ddim yn cynnig mwy o ddewis o fannau i siopa iddynt, yn ogystal ag arbedion posibl. Nid oes siopau mewn rhai ardaloedd gwledig bellach, felly mae’n rhaid i lawer o bobl hŷn deithio i bentrefi cyfagos i brynu nwyddau sylfaenol. Mae hyd yn oed teithio ychydig filltiroedd yn gallu bod yn ddrud.

2.3 Mae’r cerdyn bws am ddim yn galluogi pobl hŷn i ymweld â theulu a ffrindiau, eu cynnwys mewn gweithgareddau yn y gymuned, a’u cadw’n egnïol ac yn weithgar. Nid yw pobl hŷn yn teithio ar fysiau am ddim er budd iddynt eu hunain yn unig - maent yn aml yn defnyddio bysiau i deithio i fannau lle maent yn rhoi llawer o'u hamser i wneud gwaith gwirfoddol a chymunedol bob wythnos.

2.4 Mae’r ymchwil a gyflawnwyd gan y Comisiwn[6] yn tynnu sylw at sut mae cyflwyno’r cerdyn bws rhatach wedi rhoi dolen gyswllt i bobl hŷn yng Nghymru. Er bod y rhan fwyaf o’r teithiau maent yn eu gwneud yn deithiau dwy ffordd ar un cerbyd i drefi a dinasoedd cyfagos, mae’r cerdyn yn galluogi’r defnyddiwr i wneud teithiau ar sawl cerbyd gan roi’r cyfle iddynt stopio mewn ysbyty, canolfan siopa tu allan i'r dref, neu ddim ond i ymweld â ffrind neu aelod o’r teulu.

2.5 Mae llawer o bobl hŷn yn gofalu am berthnasau bregus neu anabl ac mae'n bwysig iawn bod modd i ofalwyr gynnal eu lles corfforol a meddyliol eu hunain. Gan y gall gofalu gyfyngu gallu teulu i ennill

[6] http://www.olderpeoplewales.com/en/news/news/11-02-17/Concessionary_Bus_Pass_Research.aspx

arian, mae incwm llawer o bobl hŷn sydd yn y sefyllfa hon yn fach iawn. Gall teithio am ddim ar fysiau alluogi gofalwyr i fynd i weld eu ffrindiau, a chael seibiant pwysig o'u dyletswyddau gofalu.

2.6 Mae'r refeniw mae deiliaid cerdyn bws yn ei greu hefyd yn hanfodol er mwyn cynnal digon o ddefnyddwyr i gadw rhai llwybrau yn hyfyw. Heb bobl hŷn i ddefnyddio'r cardiau rhatach, ni fyddai rhai o'r llwybrau ar gael i ddefnyddwyr eraill.

2.7 Mae gwasanaeth cynllunio teithiau Traveline Cymru yn enghraifft dda o ddull 'taith gyfan' sy'n cynnwys bysiau, trenau a cherdded. Rydym yn amlinellu'r gwelliannau eraill y gellir eu gwneud i'r gwasanaeth yn yr adran nesaf.

2.8 Rydym wedi gweld rhywfaint o welliant o ran mynediad i orsafoedd trenau a bysiau yn sgil Deddf Cydraddoldeb 2010 a'r ddeddfwriaeth gysylltiedig. Mae'r newidiadau yn cynnwys mynd i'r afael ag amgylcheddau anodd fel datrys problemau gyda phlatfformau ynys. Erbyn hyn, mae mwy a mwy o gynghorau yn darparu byrddau arddangos electronig mewn gorsafoedd trenau a safleoedd bysiau mewn trefi a dinasoedd. Mewn llawer o achosion, mae enwau a rhifau pen taith bysiau yn fwy amlwg. Byddem yn gobeithio gweld hyn yn dod yn arfer safonol ar gyfer gwybodaeth deithio hygyrch ledled Cymru.

2.9 Rydym wedi gweld gwelliannau hefyd i rai bysiau er mwyn gwella hygyrchedd drwy gyflwyno bysiau llawr isel. Mae seddi blaenoriaeth wedi'u nodi'n glir ar gyfer teithwyr hŷn ac anabl, er nad yw'r dyraniadau bob amser yn cael eu parchu gan gyd-deithwyr nac yn cael eu rheoli'n gyson gan yrwyr. Mae hyn yn rhoi cyfrifoldeb ar bobl hŷn sydd â phroblemau symudedd i ofyn i bobl eraill symud o'u sedd, ac nid ydynt yn teimlo'n gyfforddus yn gwneud hyn bob amser.

3.0 Pa gamau y gellir eu cymryd i wella trafnidiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru?

3.1 Gallai dull cynllunio taith Traveline Cymru gael ei hyrwyddo'n fwy eang, gan dynnu sylw at y gwasanaeth ar y ffôn ac ar y wefan. Er ein bod yn deall bod cynlluniau ar waith erbyn hyn er mwyn mynd

i’r afael â diffygion o ran hygyrchedd mewn rhai gorsafoedd, nid yw’n dderbyniol nad yw’r problemau hyn wedi cael eu datrys cyn hyn. Byddai dull mwy cyson hefyd yn syniad da wrth ddatblygu gwasanaethau newydd, wrth gynllunio gorsafoedd bysiau er enghraifft.

3.2 Mae lleoliad llochesau bws hefyd yn faes mae angen dull mwy cyson er mwyn sicrhau bod safleoedd allweddol a mannau cyfnewid yn llefydd mae teithwyr yn teimlo’n ddiogel ac yn gyfforddus ynddynt. Mae llawer o waith wedi cael ei gyflawni ym Mhrifysgol Salford er mwyn ystyried cynlluniau oed-gyfeillgar ar strydoedd. Mae’r gwaith yn ffafrio defnyddio llochesau tryloyw er mwyn hyrwyddo diogelwch teithwyr, er bod rhai o’r cynlluniau yn llai effeithiol o ran gwarchod pobl rhag yr elfennau.

3.3 Nid oes llawer o bobl hŷn yn gwybod am yr arbedion y gallant eu gwneud drwy ddewis gwahanol fathau o docynnau, fel 'hollti' teithiau (prynu nifer o docynnau ar gyfer gwahanol rannau o'r daith). Serch hynny, mae rhai o’r teithwyr sy’n gwneud hyn yn meddwl bod cario dwbl nifer y tocynnau yn gymysglyd. Dylai staff ar drenau fod yn ymwybodol o’r dewisiadau tocynnau rhatach i bobl hŷn, a dylent gael eu hannog i’w hyrwyddo. Mae pobl hŷn yn dweud wrthym eu bod weithiau yn gorfod herio staff yn uniongyrchol er mwyn sicrhau eu hawliau.

3.4 Mae angen agwedd mwy cyson at gyhoeddiadau gorsafoedd ar drenau, yn enwedig ar reilffyrdd cymudwyr lle mae’r cyhoeddiadau yn wael neu nid ydynt yn cael eu cynnig o gwbl. Gallai cyhoeddiadau mewn gorsafoedd hefyd roi manylion defnyddiol am leoliad gwasanaethau bws cyswllt trenau. Dylid rhoi gwybodaeth ar fformat sain yn ogystal â fformat gweledol. Mae angen i systemau intercom fod yn effeithiol a dylid cyfleu’r wybodaeth yn glir. Dylid adolygu’r wybodaeth sy'n cael ei chynnig mewn gorsafoedd ar sail adborth gan deithwyr, yn enwedig y rheini sydd â gofynion o ran hygyrchedd.

3.5 Er ein bod yn deall cyfyngiadau cylch gorchwyl yr ymholiad hwn, mae methu cydnabod cerdyn teithio rhatach dros y ffin yn bwnc sy’n cael ei godi â’r Comisiwn yn rheolaidd. Mae methu defnyddio

cerdyn teithio dros y ffin yn achosi siom a syndod yn aml ymysg teithwyr hŷn. Rydym yn gwerthfawrogi bod trefniadau ar waith o’r ddwy ochr mewn rhai ardaloedd er mwyn galluogi’r rheini sydd ar y ffin â Lloegr i ddefnyddio eu cardiau rhatach, ond byddai cydnabod cerdyn dros y ffin yn cael gwared ar y cymhlethdod a'r ansicrwydd hwn.

3.6 Dylid darparu digon o amser a chymorth er mwyn sicrhau bod modd i bobl hŷn gyrraedd eu cysylltiadau aml-ddull a dulliau penodol. Os bydd trenau a bysiau yn hwyr, yna dylid gwneud ymdrech arbennig i alluogi teithwyr i gyrraedd eu gwasanaeth cyswllt yn gyflym drwy gyhoeddiadau ymlaen llaw ar y platfform, neu drwy roi cymorth i gario bagiau a throlïau yn ychwanegol at unrhyw gymorth a oedd wedi’i drefnu ymlaen llaw.

3.7 Mae sicrhau bod cyfleusterau toiled ar gael mewn gorsafoedd cyfnewid trafnidiaeth allweddol yn hollbwysig i lawer o deithwyr hŷn, a gallai peidio â’u cynnig rwystro pobl rhag gwneud taith benodol. Dylid goruchwylio a chynnal a chadw cyfleusterau o’r fath, a’u cadw ar agor y rhan fwyaf o’r amser pan fydd gorsafoedd cyfnewid trafnidiaeth ar agor.