



Older People's Commissioner for Wales
Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru

Ymateb gan Gomisiynydd

Pobl Hŷn Cymru

i

Ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ynglŷn â'r Cynllun Pris Consesiynol Gorfodol yng Nghymru

Ionawr 2018

Am fwy o wybodaeth ynglŷn â'r ymateb hwn, cysylltwch os gwelwch yn dda â:

Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru,
Adeiladau Cambrian,
Sgwâr Mount Stuart,
Caerdydd, CF10 5FL

03442 640 670

Ynghylch y Comisiynydd

Mae Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru yn llais ac eiriolwr annibynnol ar gyfer pobl hŷn drwy Gymru, sy'n sefyll ac yn siarad ar eu rhan. Mae hi'n gweithio i sicrhau bod y rhai hynny sy'n fregus ac mewn risg yn cael eu cadw'n ddiogel, ac yn sicrhau bod gan bobl hŷn lais sy'n cael ei glywed, a bod ganddyn nhw ddewis a rheolaeth, ac nad ydyn nhw'n teimlo'n unig nac yn dioddef gwahaniaethu, a'u bod yn derbyn y cymorth a'r gwasanaethau y maen nhw'n eu hangen. Mae gwaith y Comisiynydd yn cael ei sbarduno gan yr hyn y mae pobl hŷn yn ei ddweud sydd o'r pwys mwyaf iddyn nhw ac mae eu lleisiau wrth galon popeth y mae hi yn ei wneud. Mae'r Comisiynydd yn gweithio i wneud Cymru yn le da i heneiddio – nid i rai pobl yn unig ond i bawb.

Mae Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru yn:

- Hyrwyddo ymwybyddiaeth o hawliau a buddiannau pobl hŷn yng Nghymru.
- Herio gwahaniaethu yn erbyn pobl hŷn yng Nghymru.
- Annog ymarfer gorau wrth drin pobl hŷn yng Nghymru.
- Adolygu'r gyfraith sy'n effeithio ar fuddiannau pobl hŷn yng Nghymru.

Cynllun Pris Consesiynol Gorfodol yng Nghymru gan Lywodraeth Cymru

1. Fel Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru, rydw i'n croesawu'r cyfle i ymateb i'r ymgynghoriad ynglŷn â chynllun pris consesiynol gorfodol Llywodraeth Cymru¹. Mae'n datblygu fy ymateb i ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar gyfer 'Cynigion i wella gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru'², fy nhystiolaeth a ddarparwyd i Ymchwiliad Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2015 ynglŷn â Gwasanaethau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru³, a'm blaenoriaethau ar Banel Cynghorol Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus Llywodraeth Cymru⁴ a'r Panel ar Hygyrchedd Trafnidiaeth. Mae'r ymgynghoriad hwn yn gyfle arall i dynnu sylw at swyddogaeth hanfodol bysiau cyhoeddus, a gwasanaethau cymunedol a chyhoeddus, wrth gynnal iechyd, annibyniaeth a llesiant pobl hŷn drwy Gymru.
2. Rydw i'n croesawu'r ymrwymiad eglur i gynnal teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau i bobl hŷn yng Nghymru. Ers 2002, mae teithio yn rhad ac am ddim ar y bysiau wedi gwneud gwir wahaniaeth i fywydau pobl hŷn ac wedi helpu i wella eu hiechyd a'u llesiant. Mae'n ymrwymiad allweddol a wnaed ers tro gan Lywodraeth Cymru ac rydw i'n croesawu'r ymrwymiad hwn sydd wedi cael ei adnewyddu. Mae'n rhaid i'r angen am wasanaethau bws lleol, dibynnol ac addas ar gyfer pobl hŷn drwy Gymru ddod gyda'r ymrwymiad hwn. Fel yr wyf wedi pwysleisio yn flaenorol, nid yw cerdyn bws rhad ac am ddim werth fawr ddim heb fws, ac felly rydw i'n cefnogi pob ymdrech, sy'n cael ei arwain gan gynllun pum pwynt Llywodraeth Cymru⁵, er mwyn datblygu diwydiant bysiau o ansawdd uchel yng Nghymru ar gyfer pobl hŷn a phobl eraill.

¹ <https://ymgyngoriadau.llyw.cymru/ymgyngoriadau/cynllun-pris-consesiynol-gorfodol-yng-nghymru>

² <https://ymgyngoriadau.llyw.cymru/ymgyngoriadau/cynigion-i-wella-gwasanaethau-bysiau-leol-yng-nghymru>

³ <http://senedd.assembly.wales/documents/s45265/BCT%2036%20Older%20Peoples%20Commissioner%20for%20Wales.pdf>

⁴ http://www.olderpeoplewales.com/wl/news/news/16-11-22/Welsh_Government_Public_Transport_Users_Advisory_Panel_PTUAP.aspx

⁵ <http://gov.wales/newsroom/transport/2016/160915-economy-secretary-outlines-plan-to-support-bus-industry/?lang=cy>

**“Rydym ni angen bysiau cyn inni allu defnyddio cerdyn bws. Mae eu hangen er mwyn osgoi unigrwydd ac arwahanrwydd.”
(Jean, Fforwm 50+ Wrecsam)**

3. Mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn galluogi ac yn grymuso pobl hŷn i fynd o gwmpas eu pethau, parhau fel aelodau egniol o'r gymuned a chyfrannu fel gofalwyr, gweithwyr a gwirfoddolwyr. Mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn rhan hanfodol o agendâu atal a llesiant pobl hŷn ac rydw i'n croesawu'r gydnabyddiaeth ynglŷn â hyn yn y ddogfen ymgynghori. 'Mae fy adroddiad yn 2014 ynglŷn â gwasanaethau cymunedol yn tynnu sylw at y ffaith fod gwasanaethau bws yn wasanaeth cymunedol 'hanfodol' sy'n helpu i leihau'r pwysau ar wasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol ac yn arwain at effeithiau iechyd corfforol a meddyliol cadarnhaol ar gyfer pobl hŷn⁶.
4. Amcangyfrifwyd bod bron i hanner y 100 miliwn o siwrneiau yn ystod 2015-16 wedi cael eu gwneud gan ddeiliaid cerdyn consesiynol, sy'n dangos y swyddogaeth hanfodol sydd gan deithio yn rhad ac am ddim i gefnogi annibyniaeth a gwydnwch pobl hŷn, a rhoi gwerth, ystyr a phwrpas i'w bywydau. Ymhellach, mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn hanfodol wrth gefnogi'r 112,000 o bobl hŷn a amcangyfrifir sy'n byw mewn tldi yng Nghymru, gan eu helpu nhw i gysylltu â meddygfeydd meddygon teulu, ysbytai, amwynderau, cyfleoedd dysgu a chyflogaeth a gwasanaethau eraill⁷.

“Nid yw hwn yn un o fân fanteision, mae'n hanfodol i wthio tldi yn ei ôl.” (Fforwm Gofalwyr Casnewydd)

5. Yng nghyd-destun Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn helpu i gyflawni canlyniadau llesiant cadarnhaol ar gyfer pobl hŷn, ac mae'n gwneud cyfraniad sylweddol tuag at nodau llesiant cenedlaethol, yn arbennig Cymru lewyrchus, gydnerth ac iachach,

⁶ http://www.olderpeoplewales.com/wl/news/news/14-02-25/The_Importance_and_Impact_of_Community_Services_within_Wales.aspx

⁷ <http://www.ageuk.org.uk/cymru/latest-news/age-cymru-calls-for-fulfilled-lives-and-a-decent-income-for-older-people/>

a Chymru o gymunedau cydlynus⁸. Mae pobl hŷn eisoes yn gwneud cyfraniad blynyddol o £1 biliwn tuag at economi Cymru; mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn hanfodol i gefnogi'r cyfraniad yma a sicrhau bod dull sy'n seiliedig ar asedau – sy'n cydnabod y cyfraniad yma ac yn arwain at mwy o fuddsoddi mewn pobl hŷn er mwyn gwneud y mwyaf ohono - yn cyd-fynd â phoblogaeth sy'n heneiddio, h.y. buddsoddi mewn pobl hŷn⁹. Ymhellach, mewn perthynas â Heneiddio'n Dda yng Nghymru¹⁰, y rhaglen bartneriaeth genedlaethol i wella iechyd a llesiant pobl sy'n 50+ oed, mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn hanfodol i ddatblygu cymunedau oed gyfeillgar a chymunedau sy'n cefnogi pobl â dementia yng Nghymru, mae'n helpu gydag agenda atal cwmpadau, ac yn helpu i ymdrin ag effeithiau dinistriol a phellgyrhaeddol unigrwydd ac arwahanrwydd.

C1. A ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ddod yr Awdurdod Teithio Consesiynol ar gyfer gweinyddu Cynllun Gorfodol Pris Consesiynol ar Fysiau drwy Gymru neu a ddylai'r swyddogaethau barhau gyda'r awdurdodau lleol?

6. Rydw i'n canolbwyntio ar ganlyniadau cadarnhaol ar gyfer pobl hŷn, a sicrhau bod pobl hŷn, lle bynnag y maen nhw'n byw, yn gallu gwneud y pethau sydd o bwys iddyn nhw a chyrraedd y lleoedd sydd yn bwysig iddyn nhw. Fel canlyniad, rydw i'n cefnogi'r trefniadau rheoli a gweinyddu sy'n darparu'r canlyniadau mwyaf effeithiol ac effeithlon i bobl hŷn.
7. Gallai symud tuag at Gynllun Gorfodol Pris Consesiynol Teithio ar y Bysiau drwy Gymru sy'n cael ei redeg gan Lywodraeth Cymru ddod â rhai manteision, fel darparu cysondeb a fframwaith eglur sy'n cael eu deall drwy Gymru. Gallai hefyd lleihau rhai anghysondebau ar gyfer pobl hŷn a phobl eraill, mewn perthynas â chodi tâl am gardiau newydd, er enghraifft. Wedi dweud hynny, drwy gadw'r trefniadau presennol, lle mae Awdurdodau Lleol yn gweinyddu'r cynllun, mae manteision yn ogystal, fel y gallu i

⁸ <http://gov.wales/docs/dsjlg/publications/150623-guide-to-the-fg-act-cy.pdf>

⁹ http://www.olderpeoplewales.com/wl/news/news/14-02-25/The_Importance_and_Impact_of_Community_Services_within_Wales.aspx

¹⁰ <http://www.ageingwellinwales.com/wl/home>

ganolbwyntio ac addasu i amgylchiadau lleol drwy'r egwyddor sybsidiaredd, er mwyn ymateb yn mwy effeithiol ac ateb anghenion pobl hŷn sy'n byw mewn ardaloedd gwledig neu ardaloedd trefol trwchus eu poblogaeth, er enghraifft. Gall Awdurdodau Lleol yn ogystal gael mwy o hyblygrwydd i helpu pobl hŷn gyda phroblemau eraill sy'n dod i'r amlwg o'r cynllun, fel derbyn hawliau ariannol neu wybodaeth ynglŷn â chynlluniau cyfeillio neu ddosbarthiadau ymarfer corff lleol. Mae hygyrchedd lleol ar gyfer y cynllun yn ystyriaeth allweddol arall.

“Mae'n dda i'w rhoi nhw i bobl fel fi na fyddai fel arall wedi defnyddio'r bws, oherwydd ei fod yn cadw mwy o geir oddi ar y ffordd. Y tu hwnt i hynny, mae'n synhwyrol bod pobl hŷn yn ymgysfarwyddo â defnyddio'r gwasanaeth bws pan maen nhw'n fwy abl i wneud hynny, ac felly os yw pethau yn mynd yn fwy anodd, maen nhw eisoes wedi ymgysfarwyddo ag ef.”
(Rhys, Abertawe)

8. Pa ddull bynnag a fabwysiedir, mae'n rhaid iddo fod yn seiliedig ar arfarniad dewis cost/budd/risg cadarn. Tra fy mod yn nodi bod yr astudiaeth ddiweddar gan *Traveline Cymru* yn awgrymu y gellid cyflawni arbedion cost o hyd at £1m y flwyddyn drwy sefydlu Llywodraeth Cymru fel yr awdurdod teithio consesiynol. Gan nad oedd hwn wedi cael ei atodi i'r ymgynghoriad, nid yw'n bosibl asesu a yw'n ddigon cadarn i warantu arbed cost o £1m a awgrymwyd. Os nad yw hyn yn wir, yna y byddwn i'n disgwyl i'r dadansoddiad manwl hwn ddigwydd a chael ei gyhoeddi ochr yn ochr â phenderfyniad Llywodraeth Cymru. Gall Swyddfa Archwilio Cymru fod yn y lle gorau i gynorthwyo gyda hyn. Mae'r un egwyddor yn berthnasol ar gyfer cyflwyno siwrneiau bysiau sydd wedi cael eu talu yn rhannol ac yn seiliedig ar incymau pobl a'u gallu i dalu: byddai dull prawf modd angen dadansoddiad trylwyr a chadarn. Byddai unrhyw newidiadau angen ystyried costau pontio a'r trefniadau diwygiedig a dynnwyd sylw atyn nhw yn y ddogfen, lleihau'r amhariad i weithredwyr bysiau, ac, yn y pen draw, sicrhau nad yw pobl hŷn a theithwyr eraill yn cael eu heffeithio yn negyddol.

C2. A ydych chi'n meddwl y dylid cynyddu'r oed cymhwysedd i bobl hŷn sy'n ymgeiswyr newydd i dderbyn teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau er mwyn cydweddu ag oed ymddeol gwladwriaeth y DU yng Nghymru, neu'i adael ar 60 oed ar gyfer dynion a merched?

9. Mae'r oed cymhwysedd yng Nghymru wedi bod yn 60 oed ers dechrau'r cynllun, ac, fel y cyfryw, mae'n ategu Deddf Comisiynydd Pobl Hŷn (Cymru) 2006¹¹. Mae dros 400 miliwn o siwrneiau wedi cael eu cwblhau drwy Gymru ers cyflwyno'r cynllun yn 2002 ac mae wedi gwneud gwahaniaeth cadarnhaol ac wedi cyfrannu yn sylweddol tuag at ansawdd bywyd pobl hŷn¹². Mae ymchwil a wnaed gan y Comisiynydd Pobl Hŷn yn 2010 yn awgrymu mai heb y cynllun, byddai ansawdd bywyd pobl hŷn yn dioddef a bydden nhw'n fwy unig ac yn gaeth i'r tŷ¹³. Mae'r oed cymhwysedd yn Lloegr yn awr yn gysylltiedig ag oed ymddeol gwladwriaeth y DU, sy'n golygu o dan y trefniadau presennol bydd gwahaniaeth o saith mlynedd rhwng Cymru a Lloegr erbyn 2028.

“Rydw i'n teimlo'n gryf iawn y dylai'r oed cymwys barhau yn 60. Mae gan Gymru fwy o henoed sy'n gorfforol hŷn na'u hoed calendr oherwydd cyflogaeth y gorffennol. Mae bysiau yn gyfleuster hanfodol i atal pobl rhag bod yn unig yn gymdeithasol a gorfod cael gofal drudfawr yn eu cartrefi neu yn rhywle arall.” (Sheila, Fforwm 50+ Abertawe)

10. Rydw i'n ymwybodol o oblygiadau ariannol y meini prawf cymhwysedd presennol a'i effaith yn y dyfodol fel ei gilydd, yn ogystal a'r ffaith fod gan Gymru boblogaeth sy'n heneiddio. Mae gan bobl hŷn safbwyntiau, anghenion a dyheadau amrywiol fel unrhyw grŵp oedran arall, ac yn fy nhrefnadau gyda phobl hŷn drwy Gymru, rydw i wedi clywed am amrediad o safbwyntiau ynglŷn â theithio yn rhad ac am ddim ar fysiau. I rai, mae 60 oed yn parhau i fod yr oed cymhwysedd cywir, tra ar gyfer pobl eraill, y mae 60 yn rhy ifanc a dylid ei godi yn unol ag oed ymddeol y wladwriaeth.

¹¹ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/30/contents>

¹² <http://www.itv.com/news/wales/2012-09-10/10th-anniversary-of-free-bus-travel-in-wales/>

¹³ http://www.olderpeoplewales.com/wl/Publications/pub-story/11-02-17/Concessionary_Bus_Pass_Research.aspx

“Dylsai’r oed cymwys barhau yn 60 gan fod pobl yn ymddeol mewn oedran gynnar ac efallai yn ymddeol yn gynnar o ganlyniad i salwch...nid oes diben serch hynny i dderbyn cerdyn bws consesiynol yn rhad ac am ddim os yw’r gwasanaeth bws yn annigonol.” (Rhwydwaith Cyfranogi Conwy)

11. Rydw i’n cydnabod yn llawn y goblygiadau cost o ddarparu teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau i gyfran fwy o’r boblogaeth, a’r goblygiadau ynglŷn â chynaliadwyedd y cynllun yn y dyfodol. Rydw i’n cydnabod yn ogystal nad yw 60 oed yn cael ei weld fel oed cymhwysedd priodol yn y dyfodol, a mae yna dadl ehangach i’w gael ynglŷn â sut yr ydym yn gweld ac yn canfod ‘pobl hŷn’ yng Nghymru. Fodd bynnag, byddai unrhyw newidiadau i’r oed cymhwysedd angen asesiadau effaith cadarn gan Lywodraeth Cymru, wedi’u hategu gan ymchwil eang ac astudiaethau cwmpasu er mwyn asesu’r effaith ar yr awdurdod rheoli, y gweithredwyr bysiau, y gweithlu, yr economi, ac yn fwy na dim arall, y teithwyr hŷn. Yn ystod fy sgwrsiau gyda phobl hŷn yng Nghymru, rydw i’n ymwybodol o ormod o enghreifftiau lle mae gwasanaethau bysiau lleol wedi cau lawr gydag ychydig iawn, os o gwbl, o ymgysylltu ac ymgynghori â phobl hŷn, ac mae hyn yn arwain at ddirywiad sylweddol. Mae’n destun gofid nad oedd y dadansoddiad hwn ar gael i ategu’r ymgynghoriad hwn a dylid cymryd gofal mawr os y gwneir penderfyniad i symud ymlaen heb y dadansoddiad cadarn hwn.
12. Mae fy Nghanllawiau ynglŷn ag Asesiadau / Craffu Effaith Cydraddoldeb a Hawliau Dynol ar gyfer Awdurdodau Lleol, a gyhoeddwyd yn 2016, yn pwysleisio bod yn rhaid i asesiadau effaith ystyried pobl hŷn a phobl eraill o’r cychwyn, a bod yn rhaid i’r ymgysylltiad fod yn ystyrllon ac arwain at weithredu¹⁴. Lle mae pobl hŷn yn cael eu heffeithio yn anghymesur, rhaid cymryd camau i liniaru unrhyw effeithiau negyddol. Mae’n rhaid dilyn yr un dull yn nhermau unrhyw drafodaethau ynghylch cymhwysedd oed, gyda Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i asesiadau effaith cryf,

¹⁴ http://www.olderpeoplewales.com/wl/Publications/pub-story/16-02-16/Section_12_Guidance_Equality_and_Human_Rights_Impact_Assessments_Scrutiny.aspx

beiddgar a chadarn sydd wedi cael eu hategu gan y dull sy'n seiliedig ar hawliau ac ystyried Egwyddorion y CU ar gyfer Unigolion Hŷn (e.e. dylai unigolion hŷn barhau i fod yn rhan integredig o'r gymdeithas¹⁵).

13. Ni ddylai unrhyw newidiadau effeithio ar ddeiliaid presennol a dylai'r newidiadau ddod gydag ymgyrch codi ymwybyddiaeth gan y cyfryngau ymysg pobl hŷn a phobl eraill. Ymhellach, rydw i'n amheus ynglŷn ag effaith unrhyw newidiadau i'r oed cymhwysedd ar yr amcangyfrif o 197,000 o ferched hŷn yng Nghymru sy'n cael eu heffeithio gan y newidiadau i oedran pensiwn y wladwriaeth¹⁶.

“Credwn yn gryf y dylai'r oed cymhwysedd barhau yn gyfartal i ddynion a merched fel ei gilydd...credwn yn gryf yn y cynllun hwn gan ei fod yn gwella bywydau pobl sy'n 60+ oed. Mae buddion cymdeithasol, llesiant, iechyd, hamdden ac economaidd iddo.” (Grŵp Heneiddio'n Dda yn Sir Ddinbych)

14. Mae lleihad yn y nifer o lwybrau bws drwy Gymru wedi'i nodi gan lawer o bobl hŷn fel problem sylweddol. Mae hyn yn digwydd yn arbennig mewn ardaloedd gwledig ac o ganlyniad, nid yw pobl hŷn yn medru cael mynediad at wasanaethau hanfodol. Mae risg eglur pe bai'r oed cymhwysedd yn codi, byddai llai o bobl hŷn yn defnyddio'r gwasanaethau bws, a thrwy hynny yn peryglu hyfywedd llwybrau sydd eisoes yn fregus, a gwaethygu'r gallu ymhellach i gael mynediad at wasanaethau hanfodol.

15. Mae dros 198,000 o unigolion NEET hŷn (nid mewn addysg, cyflogaeth na hyfforddiant) yng Nghymru ac mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau ar gyfer y rhai hynny sy'n 60 oed ac yn hŷn yn hanfodol er mwyn eu cysylltu nhw â gwasanaethau, amwynderau a chyfleoedd dysgu a chyfleoedd gwaith¹⁷. Mae nifer cynyddol o bobl hŷn hefyd yn dymuno neu angen gweithio ar ôl 65 oed a byddai 'oedran pensiwn gwladwriaeth y DU' yn derm gwell felly i'w ddefnyddio yn hytrach na 'oedran ymddeol gwladwriaeth y DU'.

¹⁵ <http://www.olderpeoplewales.com/wl/about/un-principles.aspx>

¹⁶ <http://www.waspi.co.uk/>

¹⁷ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityratesexcludingstudents-by-welshlocalarea-year>

16. Mae'r enghreifftiau a'r senarios uchod yn dangos dim ond rhai o'r problemau allweddol ynglŷn â newid yr oed cymhwysedd ar gyfer teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yng Nghymru.

C3. A ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru gynnal yr hawl i bobl anabl sy'n cwrdd â'r meini prawf dderbyn cerdyn bws rhad ac am ddim?

17. Rydw i'n cefnogi'r cynnig hwn. Mae'r ddogfen ymgynghori yn datgan bod teithwyr anabl yn cynrychioli oddeutu 10% o'r cardiau a roddwyd, ac eto mae pobl anabl yn cynrychioli oddeutu 25% o gyfanswm y nifer y siwrneiau rhad ac am ddim ar fysiau yng Nghymru. Ar lefel y DU, amcangyfrifir bod 43% o bobl hŷn yn anabl¹⁸. Mae hyn yn dangos pwysigrwydd mawr teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau i bobl anabl a'r gwahaniaeth y mae gwasanaethau bysiau lleol yn ei gael ar eu bywydau. Ar gyfer pobl anabl hŷn, daw'r angen am deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau hyd yn oed yn bwysicach, drwy ddarparu'r modd iddyn nhw fynd o gwmpas eu pethau, cael mynediad at wasanaethau hanfodol a chyfleoedd gwaith os yw'n addas a lleihau'r tebygolrwydd o unigrwydd ac arwahanrwydd cymdeithasol.

18. Dylai'r dull hwn fod yn gydnaws â chofrestrau pobl anabl yr Awdurdodau Lleol yn unol â'r Ddeddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru)¹⁹. Mae annog pobl anabl hŷn i ddefnyddio cludiant cyhoeddus yn hanfodol, ac mae datblygu eu hyder drwy help a chefnogaeth yn bwysig. Dylai Cardiau Teithio Heneiddio'n Dda yng Nghymru sydd ar fin ymddangos helpu yn hyn o beth, yn arbennig y bobl hŷn hynny sydd â nam ar y synhwyrau a/neu'n byw gyda dementia.

C4. A ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ganiatáu mwy nag un cydymaith i deithio gyda deiliad cerdyn consesiynol ar gyfer yr anabl lle mae angen mwy nag un cydymaith i wneud teithio ar y bws yn bosibl?

¹⁸<http://www.papworthtrust.org.uk/sites/default/files/UK%20Disability%20facts%20and%20figures%20report%202014.pdf>

¹⁹http://www.legislation.gov.uk/anaw/2014/4/pdfs/anaw_20140004_we.pdf

19. Rydw i'n cefnogi'r cynnig hwn hefyd. Fel y nodwyd yn y ddogfen, gall fod angen cymorth mwy nag un cydymaith i ddarparu cymorth ychwanegol i alluogi deiliad y cerdyn i deithio drwy ddefnyddio gwasanaethau bysiau rheolaidd lleol. O ganlyniad, mae trefniadau mewn llaw i ad-dalu gweithredwyr bysiau ar gyfer pob cydymaith. Mae hwn, a'r cwestiwn blaenorol, yn dangos ymrwymiad i gydraddoldeb ac yn cyfrannu at 'Gymru sy'n fwy cyfartal', fel yr amlinellwyd yn nodau llesiant cenedlaethol Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru). Ar gyfer pobl anabl hŷn, mae cefnogaeth cydymaith (cymdeithion) yn hanfodol ac yn eu galluogi a'u grymuso nhw i fynd o gwmpas eu pethau a bwrw ymlaen â'u bywydau. Mae'n hanfodol, fodd bynnag, bod parhad y dull hwn yn sicrhau bod trefniadau yn gadarn er mwyn atal unrhyw dwyll neu unrhyw gamddefnydd o'r system.

C5. A ydych chi'n meddwl y dylai cyn-filwyr sy'n cwrdd â gofynion penodol barhau i dderbyn cerdyn bws pris consesiynol gorfodol yn rhad ac am ddim?

20. Rydw i'n cefnogi'r cynnig hwn. Amcangyfrifir bod 250,000 o gyn-filwyr y Lluoedd Arfog yng Nghymru ac mae nifer sylweddol o'r rhain yn gyn-filwyr hŷn²⁰. Dylai gwasanaeth gwell, mewn cydnabyddiaeth o'u cyfraniad, gynnwys teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau. Ar gyfer cyn-filwyr hŷn, mae'r gallu i ddefnyddio gwasanaethau bysiau lleol yn hanfodol i'w cysylltu nhw gyda gwasanaethau, amwynderau, a ffrindiau a theulu. Fel gyda'r cynigion ar gyfer pobl anabl, rydw i'n cefnogi cynnal y trefniadau presennol.

C6. A ydych chi'n meddwl y dylai teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau gael ei ymestyn i wirfoddolwyr sy'n gwirfoddoli am o leiaf 30 awr yr wythnos?

21. Rydw i'n cefnogi'r cynnig hwn mewn egwyddor. Fodd bynnag, unwaith eto nid oes unrhyw ddadansoddiad cost budd cadarn wedi cael ei ddarparu sy'n ei gwneud hi'n anodd i asesu'r trothwy a ddylid ei ddefnyddio. Rydw i wedi cyfeirio o'r blaen at y

²⁰ <https://publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmwelaf/131/131.pdf>

cyfraniad sylweddol a wnaed gan bobl hŷn i economi Cymru, sef dros £1 biliwn bob blwyddyn - bron i £3 miliwn y dydd.

Amcangyfrifir bod gwerth gwirfoddoli gan bobl hŷn yng Nghymru, sef 'y fyddin gudd', yn £469 miliwn²¹. Mae dull o'r fath yn ategu'r dull sy'n seiliedig ar asedau - buddsoddi mewn pobl hŷn a chael enillion sylweddol drwy fuddsoddi. Mae cefnogi gwirfoddolwyr drwy deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau o fudd i bawb: mae'n cryfhau cymunedau ac economïau, mae'n helpu i wella iechyd a llesiant y gwirfoddolwyr a'r buddiolwyr, mae'n lleihau'r ddibyniaeth ar gludiant preifat ac yn ysgafnhau'r pwysau ar wasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol.

22. Rydw i'n croesawu'r cyfeiriad yn y ddogfen bod gwirfoddolwyr yn amlwg yn gwneud cyfraniad pwysig a gwerthfawr iawn i'r gymdeithas yng Nghymru, ac rydw i'n cefnogi'r cynnig i ddilyn model yr Alban. Wedi dweud hynny, nid yw capio'r cynnig i wirfoddolwyr hyd at eu pen-blwydd yn 26^{ain} oed yn cydnabod y cyfraniad anferth y mae gwirfoddolwyr hŷn yn ei wneud, ac, yn ôl pob golwg, mae'n oedraniaethol yn ei ddull. Mae gwirfoddolwyr sydd yn eu pumdegau, er enghraifft, eisoes yn gwneud gwir wahaniaeth i fywydau pobl drwy Gymru ac mae cynnig teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn gyfnewid am wirfoddoli o leiaf 30 awr yr wythnos yn eu galluogi a'u grymuso nhw i gyfrannu hyd yn oed mwy.

“Mae'r cerdyn bws yn hanfodol, nid oes opsiwn arall...ffordd arall rydym yn gaeth i'r tŷ. Mae angen bysiau rheolaidd arnom; nid ydym yn medru cario llawer na cherdded yn bell.” (Grŵp Gweithredu Gwirfoddol Merthyr Tudful)

23. Gallai'r cynllun hefyd ystyried teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau nid yn unig ar gyfer gwirfoddolwyr ond ar gyfer gofalwyr hefyd. Mae hwn yn hepgoriad sylweddol ac mae'n anodd deall pam mae gwirfoddolwyr yn cael eu cynnwys, ond nid yw gofalwyr yn cael eu cynnwys. Unwaith eto, ar yr wyneb, gellid gweld hyn yn oedraniaethol. Amcangyfrifir bod o leiaf 370,000 o ofalwyr yng Nghymru gyda'r mwyafrif ohonyn nhw yn ofalwyr hŷn.

²¹http://www.olderpeoplewales.com/Libraries/Uploads/Pwysigrwydd_ac_Effaith_Gwasanaethau_Cymunedol_yng_Nghymru.sflb.ashx

Amcangyfrifir bod 90,000 o'r rhai hynny yn ofalwyr dros 65 oed²². Mae'r gofal a ddarperir gan ofalwyr di-dâl yn arbed £8.1 biliwn i economi Cymru bob blwyddyn²³. Mae galluogi a grymuso gofalwyr o bob oed i fynd o gwmpas eu pethau a chyrraedd y lleoedd sydd o bwys iddyn nhw drwy deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau yn hanfodol ac mae'n cyfrannu at economïau lleol a chenedlaethol, cefnogi gwasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol ac yn gwneud cynnydd gyda'r agendâu llesiant ac atal.

C7. A ydych chi'n meddwl y dylai teithio ar fysiau drwy ddefnyddio cerdyn bws consesiynol ganiatáu teithio yn rhad ac am ddim yn ystod adegau tawel yn unig, neu a ddylai'r gallu i deithio ar unrhyw amser gael ei gynnal?

24. Dylid cynnal y gallu i deithio ar unrhyw amser. Nid un grŵp unffurf mawr yw pobl hŷn ac mae ganddyn nhw amrediad amrywiol o ddiddordebau, cefndiroedd ac anghenion fel unrhyw grŵp oedran arall. Tra bod y ddogfen yn tynnu sylw at y ffaith bod y mwyafrif helaeth o siwrneiau sy'n cael eu gwneud gan bobl hŷn rhwng oriau tawel (9-30am i 4pm), dylid darparu teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau pa amser bynnag o'r dydd ydyw. Mae pobl hŷn angen ymweld â ffrindiau a theulu, cael mynediad at wasanaethau ac amwynderau, mynd i'r gwaith, cyflawni cyfrifoldebau gofalu, a mynychu apwyntiadau meddyg teulu ac ysbyty bob awr o'r dydd. Ni ddylai'r gallu i fynd o gwmpas eu pethau a gwneud y pethau sydd o bwys iddyn nhw gael ei gyfyngu i amseroedd tawel.

“Er mwyn cael mynediad at wasanaethau hanfodol, dylid teithio consesiynol fod ar gael ‘drwy’r amser’ ar gyfer pobl hŷn, pobl anabl a rhai cyn-filwyr clwyfedig. Dylai hefyd gynnwys gofalwyr di-dâl. Er fy mod yn parhau i dalu am deithio, hoffwn feddwl y byddaf yn gallu parhau i gael cerdyn bws rhad ac am ddim pan fyddaf yn 60 oed.” (Anne Marie, Fforwm 50+ Bro Morgannwg)

“Cyfyngu ar amseroedd teithio gyda'r cerdyn? Nid ydym yn dymuno hynny...(ynglŷn â'r oed cymhwysedd) Pe bawn i'n

²² <http://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-41778006>

²³ <https://carers.org/country/carers-trust-wales-cymru>

gorfod disgwyl tan 67, ni fyddwn yn gallu mynd o gwmpas fy mhethau.” (Fforwm dros 50 SHOUT, Pen-y-bont ar Ogwr)

25. Mae galluogi a grymuso pobl hŷn i ddefnyddio eu cerdyn bws ar unrhyw amser yn cyfrannu eto at y dull sy'n seiliedig ar asedau a'r agendâu atal a llesiant. Ymhellach, mae'n rhaid cydnabod nad yw'r model ymddeol traddodiadol yn berthnasol mwyach ar gyfer nifer cynyddol o bobl hŷn. Mae pobl hŷn yn dymuno neu angen gweithio yn hirach a bydd gweithio yn eich chwedegau hwyr neu yn eich saithdegau cynnar yn dod yn fwyfwy arferol yn ystod y blynyddoedd sydd i ddod. Ar gyfer pobl hŷn sy'n gweithio'r sifft 9am-5pm, mae'r gallu i ddefnyddio'r cerdyn bws yn ystod yr oriau brig yn hanfodol ac mae'n annog gweithwyr hŷn i ddefnyddio cludiant cyhoeddus. Yn ystod y ddegawd nesaf, bydd gan economi'r DU 13.5 miliwn o swyddi gwag, ac eto dim ond 7 miliwn o bobl ifanc a fydd yn gadael addysg yn y cyfnod hwn²⁴. Mae hyn yn dangos yr angen brys i sicrhau bod pobl hŷn yng Nghymru yn aros yn y gweithle neu'n dychwelyd i'r gweithle, ac mae gan deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau swyddogaeth hanfodol i chwarae yn yr agenda hwn.

C8. A ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno ffi gwneud cais i'w thalu gan rhai ymgeiswyr os yw'r ffi yn gyfyngedig i adennill y gost am dderbyn, prosesu, rhoi ac archwilio cardiau?

C9. Os yw ffi gwneud cais yn cael ei gyflwyno ar gyfer cerdyn teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau, a ddylid ei dalu gan: a) bobl hŷn, b) bobl anabl, c) cyn-filwyr lluoedd arfog clwyfedig, neu ch) dim un o'r uchod?

26. Rydw i'n amheus ynglŷn â thalu unrhyw ffioedd gwneud cais gan rai ymgeiswyr. Mae'r ddogfen yn datgan bod Awdurdodau Lleol yn mynd i gostau gweinyddol bychan iawn unwaith y mae cerdyn wedi cael ei roi ac maen nhw'n derbyn £3 y flwyddyn am bob cerdyn sy'n cael ei roi. Tra bod pecyn cyllid ad-daliad Llywodraeth Cymru o £59 miliwn yn sylweddol, fel y mae'r gost o £2.2 miliwn o gyflwyno'r cardiau, mae risg wrth gyflwyno ffioedd o

²⁴ <http://www.learningandwork.org.uk/wp-content/uploads/2017/01/Manifesto-General-Election-2015-Skills-for-Prosperity.pdf>

faich ariannol ar y rhai hynny sy'n dibynnu fwyaf ar deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau, yn cynnwys y 112,000 o bobl hŷn sy'n byw mewn tlodi yng Nghymru. Tra fy mod yn deall yr angen i ystyried pob dewis er mwyn gwneud y cynllun yn fwy cynaliadwy yn y dyfodol, nid wyf yn cefnogi'r cynnig i gyflwyno ffioedd gwneud cais ar gyfer pobl hŷn a phobl eraill. Unwaith eto, heb unrhyw asesiad effaith manwl, mae gwir berygl y byddai grwpiau penodol yn cael eu hatal rhag ymgeisio neu byddan nhw'n gweld bod y broses ymgeisio allan o'u cyrraedd, gan waethygu anghydraddoldebau ymhellach, ac, mewn gwirionedd, yn wahaniaethu anuniongyrchol. Byddai angen rhoi ystyriaeth i gostau gweinyddol ychwanegol a achoswyd gan y refeniw sy'n cael ei gynhyrchu, ac ni ddylai ffioedd gwneud cais gael effaith anghymesur ar bobl hŷn, pobl anabl na chyn-filwyr clwyfedig. Mae'n rhaid ystyried yn ogystal yr enillion ar fuddsoddiadau: mae ymchwil yn awgrymu mai am bob £1 a werir ar deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau, mae £2.87 yn cael ei gynhyrchu ar gyfer y gymdeithas a'r economi²⁵.

27. Yn hytrach na chanolbwyntio ar ffioedd gwneud cais, byddwn yn argymhell edrych ar ddewisiadau eraill i wella cynaliadwyedd y cynllun, sy'n ystyried y budd ehangach o deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau. Dylai cynyddu'r nifer o gardiau bws sy'n cael eu defnyddio fod yn darged allweddol, a dylai annog mwy o bobl hŷn i ddefnyddio gwasanaethau bysiau lleol arwain at sgîl-ffeithiau cadarnhaol, er enghraifft, teithio gyda ffrindiau a theulu sydd angen talu am deithio ar fws, a chryfhau economïau lleol drwy well symudedd a mynediad at amwynderau a gwasanaethau allweddol.

C10. A ddylai Llywodraeth Cymru archwilio ymestyn y cynllun consesiynol rhad ac am ddim ar fysiau at ddulliau eraill o wasanaethau cludiant lleol?

28. Rydw i'n cefnogi'r cynnig hwn yn gryf. Mae integreiddio gwell rhwng gwasanaethau bysiau, cludiant cymunedol, tacsis a gwasanaethau rheilffordd yn lleol yn hanfodol ar gyfer pobl hŷn, a gallan nhw chwarae rhan allweddol yn yr agendâu atal a llesiant.

²⁵ <https://greenerjourneys.com/blog/free-bus-pass-older-people-benefits-everyone/>

Mae dull integredig yn hanfodol er mwyn ymdrin ag unigrwydd ac arwahanrwydd cymdeithasol ymysg pobl hŷn, yn arbennig felly mewn ardaloedd gweledig. Dylai system docynnu integredig ar gyfer cludiant cyhoeddus fod yn flaenoriaeth, ac yn flaenrol rydw i wedi codi'r cwestiwn o sut i sicrhau bod pobl hŷn yn gallu defnyddio'r cerdyn bws rhad ac am ddim ar ffyrdd eraill o gludiant?²⁶ Fel y tynnwyd sylw ato o'r blaen, rydw i'n parhau i ganolbwyntio ar ganlyniadau cadarnhaol ar gyfer pobl hŷn, ac mae teithio yn rhad ac am ddim ar fysiau, wedi'i gefnogi gan ddulliau eraill o gludiant, yn anhepgor i gynnal iechyd, annibyniaeth a llesiant pobl hŷn.

“Nid yw digon o bobl hŷn gwybod am e.e. gostyngiadau mewn tocynnau rheilffordd drwy ddefnyddio'r cerdyn bws. Mae angen rhannu mwy o wybodaeth.” (Fforwm dros 50 SHOUT, Pen-y-bont ar Ogwr)

29. Rydw i'n cydnabod y gallai o bosibl dull integredig gynyddu cost flynyddol y cynllun yn sylweddol. Fodd bynnag, rydw i'n croesawu'r holl ymdrechion i archwilio modelau cyllid gwahanol a ffyrdd cost-ffeithiol o gyflawni dull o'r fath. Mae gwasanaethau cludiant cymunedol yn cael eu gwerthfawrogi yn fawr gan bobl hŷn ac maen nhw'n gwneud gwir wahaniaeth i fywydau pobl, yn arbennig felly mewn ardaloedd gwledig lle mae gwasanaethau bysiau lleol yn gyfyngedig. Mae ymestyn y cynllun i gynnwys gwasanaethau cludiant cymunedol nad ydyn nhw'n defnyddio trwyddedau 'Adran 22' yn cael ei gefnogi ac yn sicrhau unwaith eto cysondeb a chynwysoldeb pellach ar gyfer pobl hŷn a phobl eraill drwy Gymru. Dylid hefyd archwilio ymhellach i'r cynnig o ddefnyddio cardiau bws rhad ac am ddim mewn tacsis, pan mae gwasanaethau bws a/neu gludiant cymunedol yn gyfyngedig.

30. Ymhellach, rydw i'n cefnogi yn llawn y symudiad tuag at system docynnu eglur, syml ac integredig, lle gall pobl hŷn ddefnyddio eu cerdyn ar y ffordd ac ar y rheilffordd drwy ddefnyddio cyfrwng digidol ac annigidol. Mae cyflwyno'r masnachfaint rheilffordd newydd ar gyfer Cymru a'r Gororau a'r

²⁶ http://www.olderpeoplewales.com/wl/Publications/pub-story/16-11-22/Welsh_Government_Public_Transport_Users_Advisory_Panel_PTUAP.aspx

ymdrechion i wella'r diwydiant bysiau yng Nghymru yn cynnig cyfleoedd i ddatblygu dull integredig a datblygu'r trefniadau presennol, h.y. y gallu i ddefnyddio'r cerdyn bws ar rai trenau. Unwaith eto, mae hyn yn arwain at ganlyniadau cadarnhaol ar gyfer unigolion ac mae'n cyfrannu tuag at y nodau llesiant cenedlaethol a osodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru).

Casgliad

31. Yn olaf, rydw i'n ailadrodd y pwysigrwydd o deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau ar gyfer pobl hŷn drwy Gymru. Os yw Cymru am wneud y mwyaf o'n poblogaeth sy'n heneiddio a datgloi potensial anferth y bobl hŷn fel gofalwyr, gwirfoddolwyr a gweithwyr, ac os yw ein gwasanaethau cyhoeddus wedi ymrwymo i ymwreiddio llesiant pobl hŷn wrth galon cyflawni gwasanaethau, yna mae gan deithio yn rhad ac am ddim ar fysiau ran hanfodol i'w chwarae yn y dyfodol. Mae'r cynllun prisiau consesiynol wedi gwneud gwir wahaniaeth i fywydau pobl; mae wedi gwneud cyfraniad sylweddol i'r agendâu atal a llesiant a dylid ei weld nid yn unig fel cost, ond fel buddsoddiad sylweddol mewn llesiant unigolion, cymunedau a'n heconomi cenedlaethol. Fodd bynnag, nid yw'r cerdyn bws yn ddigon, ac mae'n rhaid ei gefnogi gyda gwasanaethau bysiau ac isadeiledd digonol o ansawdd uchel ar gyfer pobl hŷn a phobl eraill drwy Gymru, lle bynnag y maen nhw'n byw.
32. Mae lleisiau pobl hŷn wrth graidd fy ngwaith ac rydw i'n croesawu ymdrechion Llywodraeth Cymru i ymgysylltu ac ymgynghori â phobl hŷn, 'arbenigwyr drwy brofiad', ar y cynllun. Fodd bynnag, beth sy'n siomedig dros ben yw nad oes unrhyw asesiad budd cost/effaith yn ategu'r cynigion ymgynghori, sy'n ei wneud hi bron yn amhosibl asesu'r risg sy'n gysylltiedig â gweithredu unrhyw gynnig.