

Astudiaeth ddichonoldeb ehangu'r cynllun ceir cymunedol gwledig i ardal ddaearyddol ehangach yn ne Sir Ddinbych

Margaret Sutherland M.B.E.
Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych

Cynnwys

Crynodeb Gweithredol.....	2
Cefndir	2
Canfyddiadau allweddol	2
Argymhellion:.....	2
Casgliad	3
Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych	4
Cefndir yr ymchwil.....	4
Y ddarpariaeth trafnidiaeth gymunedol bresennol yn Sir Ddinbych.....	4
Ardal darged	5
Nodau'r ymchwil.....	5
Dull	6
Archwilio demograffeg poblogaeth, ymddygiad teithio a hygyrchedd ardal yr astudiaeth	6
Ymarfer mapio.....	6
Arolwg ymddygiad ac anghenion teithio.....	6
Grwpiau Ffocws	7
Cyfweliadau Newid Mwyaf Arwyddocaol	8
Canfyddiadau.....	9
Adolygiad llenyddiaeth	9
Archwilio'r ardal astudiaeth arfaethedig: demograffeg, ymddygiad teithio a gwasanaethau trafnidiaeth.....	10
Opsynau trafnidiaeth presennol.....	11
Trafnidiaeth gymunedol.....	11
Demograffeg ymatebwyr yr arolwg.....	14
Ymddygiad teithio	15
Galw am deithio	16
Hygyrchedd y ddarpariaeth dtrafnidiaeth bresennol.....	19

Effaith hygyrchedd cyfyngedig a'r ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus.....	22
Effaith gwell mynediad at drafnidiaeth ar lesiant	26
Casgliad	27
Diolchiadau.....	30

Crynodeb Gweithredol

Cefndir

Cynhaliodd Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych ymchwil i asesu'r angen i ehangu ei Chynllun Ceir Cymunedol Gwledig i ardaloedd gwledig heb wasanaethau digonol yn Sir Ddinbych. Nod yr astudiaeth oedd deall demograffeg, ymddygiadau teithio ac anghenion trafndiaeth trigolion, yn enwedig y rhai heb allu i ddefnyddio cerbydau preifat, a gwerthuso atebion trafndiaeth amgen.

Canfyddiadau allweddol

- Dibyniaeth ar gar:**
 - Mae 80% o'r ymatebwyr yn dibynnu ar eu cerbydau preifat eu hunain a 7% yn dibynnu ar geir pobl eraill, gan bwysleisio'r ddibyniaeth sylweddol ar geir yn yr ardal wledig hon, er yn is na'r cyfartaledd perchnogaeth ceir fesul aelwyd.
- Bylchau mewn trafndiaeth gyhoeddus:**
 - Mae hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus yn gyfyngedig, gyda gwasanaethau anfynych iawn, weithiau dim opsiynau gyda'r nos neu ar benwythnosau, a chysylltedd gwael â gwasanaethau hanfodol.
 - Roedd trenau yn "amhosibl neu'n anodd iawn" i 65% o'r ymatebwyr eu cyrchu, a chyfeiriodd 51% at heriau tebyg gyda bysiau.
- Effaith ar lesiant:**
 - Mae diffyg opsiynau trafndiaeth yn cyfrannu at ynysu cymdeithasol, llai o annibyniaeth a straen emosiynol, gan gynnwys oedolion hŷn yn ystyried symud tŷ er mwyn cael gafael ar wasanaethau pan nad ydynt yn gallu gyrru mwyach.
- Prinder gwirfoddolwyr:**
 - Ni fynegwyd unrhyw ddiddordeb i ddod yn yrrwr gwirfoddol mewn ymateb i gwestiwn yn yr arolwg, gan gyfyngu ar ddichonoldeb ehangu'r Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig.
 - Mae'r teithiau a'r amseroedd aros hir sydd ynghlwm wrth ddarparu teithiau sy'n gysylltiedig ag iechyd (e.e. i ysbytai) yn arbennig o anghyfleus i wirfoddolwyr, ac mae'n broblem sy'n codi wrth ddarparu gwasanaethau trafndiaeth i gymunedau gwledig anghysbell wedi i ofal iechyd gael ei aildrefnu a'i ganoli mewn llai o leoliadau a lleoliadau amgen ymhellach i ffwrdd.
- Alinio â Pholisïau:**
 - Mae problemau trafndiaeth cyfredol yn tynnu'n groes i Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, sy'n ceisio creu cymunedau cydlynol, iachach a mwy cyfartal, a'r Llwybr Newydd sy'n hyrwyddo trafndiaeth gynaliadwy ac sy'n ceisio lleihau'r defnydd o geir preifat a'r ddibyniaeth arnyn nhw.

Argymhellion:

- Atebion Tymor Byr:**
 - Ehangu gwasanaeth bws Fflecsi y sir i wasanaethu ardaloedd heb wasanaethau digonol ac i weithredu gyda'r nos ac ar benwythnosau.
 - Gwella dibynadwyedd, amllder a hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus, gan gynnwys gwell arwyddion a seilwaith i gerddwyr.
 - Ystyried cymhellion a chymorth i wirfoddolwyr.
- Strategaethau Tymor Hir:**
 - Integreiddio cynllunio trafndiaeth â gwasanaethau iechyd a gofal i fynd i'r afael â heriau'r "fylltir olaf".
 - Datblygu polisïau trafndiaeth oed-gyfeillgar, gan gynnwys cymorth i yrrwyr hŷn sy'n dechrau rhoi'r gorau i yrru.
 - Buddsoddi mewn systemau trafndiaeth cynaliadwy a chynhwysol i leihau dibyniaeth ar geir a chyrraedd targed Llywodraeth Cymru o sicrhau bod 45% o deithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus, ar droed neu ar feic erbyn 2040.
- Ymgysylltu â'r Gymuned:**

- Cynnwys preswylwyr, mewn ffordd gynhwysol, wrth gynllunio trafndiaeth i sicrhau bod atebion yn diwallu anghenion lleol.
 - Ystyried ymgynghori ar anghenion teithio, gwasanaeth a thai yn y dyfodol ymhlith pobl 55 oed a hŷn.
4. **Eiriolaeth Polisi:**
- Eirioli dros buddsoddiad teg mewn trafndiaeth wledig o dan y Bil Diwygio Gwasanaethau Bysiau a'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.
 - Sicrhau bod modelau cyllido yn blaenoriaethu argaeledd gwasanaethau ac isafswm teg o ran y ddarpariaeth i fynd i'r afael â hygyrchedd gwledig.

Casgliad

Er bod tystiolaeth glir i ddangos diffyg hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus i'r rhai sy'n byw yn yr ardal astudiaeth arfaethedig, a bod buddsoddiad cyfyngedig mewn seilwaith gwledig wedi peri i gymunedau gwledig deimlo nad yw gwasanaethau hanfodol ar gael iddyn nhw, ni argymhellir ehangu'r Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig. Y rhesymau sy'n cael eu nodi yw prinder gwirfoddolwyr o blith perchnogion/gyrwyr, dichonoldeb gweithredol cyfyngedig a'r ansicrwydd presennol ynghylch diwygiadau i'r polisi bysiau cenedlaethol a Grant Refeniw Trafnidiaeth Gymunedol Gogledd Cymru. Yn hytrach, mae dull cydlynol sy'n cynnwys gwelliannau i drafndiaeth gyhoeddus, atebion amgen ac eiriolaeth polisi yn hanfodol er mwyn mynd i'r afael â heriau trafndiaeth wledig a hybu llesiant cymunedol.

Astudiaeth ddichonoldeb ehangu'r cynllun ceir cymunedol gwledig i ardal ddaearyddol ehangach yn ne Sir Ddinbych

Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych

Mae Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych – sydd â'i phencadlys yng Nghorwen – yn sefydliad cymunedol sy'n gweithredu yn ardal Dyffryn Dyfrdwy Isaf yn ne'r sir (Ardal Gynnyrch Ehangach Haen Is (ACEHI) ym Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (MALIC) – W0100192, W01000193, W000208). Mae'r Bartneriaeth yn darparu gwasanaethau a gweithgareddau, naill ai'n uniongyrchol neu ar y cyd, sy'n mynd i'r afael â gwerthoedd craidd i wella llesiant cymunedau hynod wledig drwy leihau ynysu, gwella mynediad at wasanaethau a lleihau tlodi gwledig yn ei holl ffurfiau. Mae ein Gwasanaeth Trafnidiaeth Gymunedol yn rhan annatod o gyflawni hyn.

Cefndir yr ymchwil

Mae Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych yn pryderu am faterion ynysu a'r gallu i gyrchu gwasanaethau hanfodol i drigolion mewn cymunedau gwledig anghysbell y tu allan i gwmpas y ddarpariaeth trafndiaeth gymunedol bresennol.

Clywodd y Bartneriaeth wybodaeth anecdotaidd gan Lyw-wyr Cymunedol Cyngor Sir Ddinbych a rhwydweithiau eraill fod angen gwella cysylltiadau trafndiaeth, a bod yr angen hwn yn effeithio'n andwyol ar iechyd a llesiant y cymunedau hynny. Mae gan gymunedau gwledig broblemau gyda hygyrchedd, yn enwedig ymhlith pobl nad ydynt yn gyrru, ac maen nhw'n waeth yn yr ardal darged oherwydd dwysedd poblogaeth is, pellteroedd teithio hirach a darpariaeth trafndiaeth y filltir olaf fwy cyfyngedig nag sydd ar gael yn yr ardaloedd rydyn ni'n eu gwasanaethu eisoes.

Ym mis Hydref 2024, dechreuwyd ar waith ymchwil i ystyried a oes angen digonol i ehangu Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig y Bartneriaeth, i ddeall demograffeg ac anghenion y cymunedau, ac a fyddai opsiynau trafndiaeth amgen, megis Deial i Deithio, cynllun ceir neu ehangu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus presennol naill ai'n fwy hygyrch neu'n fwy ymarferol.

Y ddarpariaeth trafndiaeth gymunedol bresennol yn Sir Ddinbych

Ers 2015, o dan drwyddedau Adran 19 (Adran 19 ac adran 22 [Deddf Trafnidiaeth 1985](#)), mae cyllid Llywodraeth Cymru yn cael ei ddyrannu i awdurdodau lleol i'w galluogi i gynnig cymhorthdal i lwybrau bysiau na fyddent yn broffidiol fel arall ond sy'n bwysig yn lleol. Ategwyd hyn gan gyllid gan Grant Refeniw Trafnidiaeth Gymunedol Gogledd Cymru, neu'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau. Ers 2017, mae Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych wedi defnyddio'r cyllid hwn ar gyfer ein Gwasanaeth Trafnidiaeth Gymunedol, sy'n cynnwys gwasanaeth Deial i Deithio, cludiant i unigolion allu cyrchu grwpiau cynhwysiant cymdeithasol a'n gwasanaeth Pryd ar Glud. Bydd y gwasanaeth Pryd ar Glud yn dod i ben yn 2025/2026 gan nad yw bellach yn gymwys i gael cyllid.

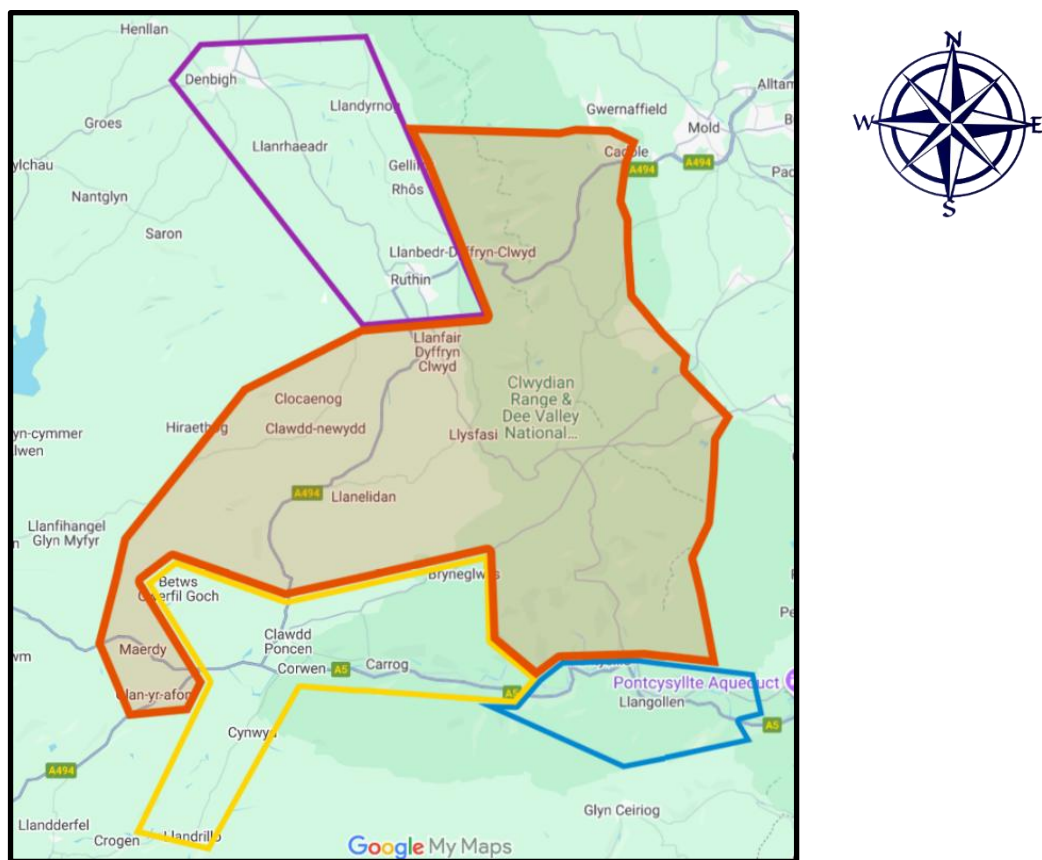
Mae'r Bartneriaeth wedi gweithredu'r Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig ers 2022. Rhwng 2015 a hynny, roedd yn cael ei weithredu gan Gyngor Sir Ddinbych a'i ariannu drwy Grant Refeniw Trafnidiaeth Gymunedol Gogledd Cymru. Wrth drosglwyddo'r awenau, soniodd Cyngor Sir Ddinbych fod y cynllun wedi bod yn dirywio dros y blynyddoedd blaenorol, yn bennaf oherwydd diffyg gyrrwyr gwirfoddol yn hytrach na diffyg galw am y gwasanaeth. Yn ogystal, cafwyd awgrym fod angen ei ehangu i ardal ddaearyddol ehangach.

Ardal darged

Mae ardal darged estyniad arfaethedig y Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig yn ffinio â thri chynghor sir y tu allan i Sir Ddinbych: Gwynedd i'r de-orllewin, Conwy i'r gorllewin a Wrecsam i'r dwyrain. Fel sy'n cael ei nodi ar y map isod (Ffigur 1), mae'n cynnwys cymunedau Pentrefoelas, Cerrigydrudion, Llanfihangel Glyn Myfyr a Llanrhaeadr, Dyffryn Clwyd (ardal Mynydd Hiraethog) a Bryniau Clwyd (cadwyn o fryniau sy'n rhedeg o Landegla yn y de i Brestatyn yn y gogledd).

Ar y map isod, mae'r ardaloedd sydd wedi'u hamlinellu mewn melyn, glas a phorffor yn nodi'r ardaloedd lle mae cynllun Trafnidiaeth Gymunedol y Bartneriaeth ar waith eisoes. Yr ardal wedi'i hamlinellu mewn coch yw'r ardal darged ar gyfer y prosiect ymchwil.

Ffigur 1 Ardal darged ar gyfer ymchwil



Nodau'r ymchwil

1. Deall demograffeg, patrymau teithio ac ymddygiadau'r boblogaeth sy'n gymwys i gael tocynnau bws consesiynol ac ystyried a oes grŵp o bobl sy'n cael eu hynysu'n arbennig oherwydd cysylltiadau trafnidiaeth gwael.
2. Ystyried effaith cysylltiadau trafnidiaeth gwael â chymunedau o fewn yr ardal arfaethedig.
3. Ystyried pa opsiynau trafnidiaeth sydd eisoes ar gael yn ardal yr astudiaeth (cyhoeddus a phreifat).
4. Ystyried yr angen am Gynllun Ceir Cymunedol Gwledig estynedig i lywio penderfyniadau strategol gan fwrdd ymddiriedolwyr Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych.
5. Os nad yw ehangu'r gwasanaeth o fewn gallu'r sefydliad, bydd y dystiolaeth a gesglir yn cael ei rhannu â rhanddeiliaid allweddol i lywio eu polisi, gan gynnig mesurau priodol amgen.

Dull

Cynhaliwyd cyfarfod cychwynnol ar 24 Ionawr gyda Jessie Buchanan ac Amy Nicholass o Gyda'n Gilydd dros Newid, Dr Lucy Baker, Prifysgol Aberystwyth (sy'n darparu mentora), Margaret Sutherland a Sian Dixon (Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych) i drafod a chytuno ar gynllun gweithredu, gan gynnwys rolau a chyfrifoldebau ac amserlenni ar gyfer y prosiect (gweler Atodiad A). Cytunwyd y byddai'r dulliau canlynol yn cael eu defnyddio.

Archwilio demograffeg poblogaeth, ymddygiad teithio a hygyrchedd ardal yr astudiaeth

Er mwyn deall demograffeg y boblogaeth a pherchnogaeth ceir, defnyddiwyd adnodd pwrpasol creu proffil ardal y Swyddfa Ystadegau Gwladol (SYG, 2021)¹ i gael gafael ar ddata perthnasol i'r ardal darged yn unig ar gyfer samplu. Defnyddiwyd data Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (2019)² i ystyried hygyrchedd gwasanaethau allweddol a chymharu amseroedd teithio i gyrchu gwasanaethau amrywiol mewn ceir ac ar drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer y rhai hynny sy'n byw o fewn Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is (ACEHiau) yr ardal darged.

Ymarfer mapio

Aethpwyd ati i fapio'r ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus a thrafnidiaeth gymunedol bresennol o fewn yr ardal darged. Casglodd yr ymarfer ddata ar yr holl wasanaethau bysiau sydd ar gael, lleoliadau dechrau a diwedd y teithiau hynny, amllder gwasanaethau a gwasanaethau trên. Mae'r adnoddau a ddefnyddiwyd yn yr ymarfer hwn yn cynnwys:

- Adnodd mapio'r Gymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol (CTA) i nodi'r ddarpariaeth bresennol, os o gwbl, o fewn yr ardal darged. [Darpariaeth Trafnidiaeth Gymunedol Gogledd Cymru](#)
- Mae Traveline Cymru (www.traveline.cymru) yn rhestru'r holl wasanaethau bysiau sydd ar gael, a chasglwyd data o'u gwefan.

Arolwg ymddygiad ac anghenion teithio

Datblygwyd arolwg a fyddai'n ein galluogi i ddeall y canlynol:

1. Math ac amllder anghenion teithio.
2. Demograffeg y rhai sydd â'r angen mwyaf.
3. Rhesymau dros beidio â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.
4. Effaith cysylltiadau trafnidiaeth gwael ar lesiant y gymuned.

Cafodd yr arolwg ei adolygu a'i dreialu gydag 8 o bobl ar ddechrau Ebrill 2025, gyda dyddiad cau ar gyfer dychwelyd ymatebion ar 30 Ebrill 2025. Dosbarthwyd cyfanswm o 2,373 o arolygon dwyieithog drwy'r post yn yr ardaloedd targed. Roedd modd cwblhau'r arolwg ar bapur a'i ddychwelyd i un o 6 phwynt: Llyfrgell Rhuthun, Llyfrgell Llangollen, Llyfrgell Corwen, Meddygfa Plas Meddyg, Meddygfa Llangollen, Meddygfa Corwen. Fel arall, roedd modd postio arolygon wedi'u cwblhau i Canolfan Ni.

Er mwyn i ni gyrraedd ein sampl darged, cafodd meini prawf cymhwysedd ar gyfer cwblhau'r arolwg eu cynnwys.

¹ <https://www.ons.gov.uk/visualisations/customprofiles> [Cyrchwyd: 29/10/2025]

² <https://wimd.gov.wales/?lang=cy> [Cyrchwyd: 05/03/2025]

Tabl 1 Meini prawf cymhwysedd a nifer yr ymatebion i'r arolwg fesul maen prawf

Meini Prawf Cymhwysedd	Nifer yr Ymatebwyr
Pobl dros 18 oed sy'n ystyried eu hunain yn anabl ac sy'n gymwys i gael tocyn bws consesiynol	11
Pobl dros 55 oed sy'n ystyried eu hanghenion yn y dyfodol o ystyried y byddant yn gymwys i gael tocyn bws consesiynol (a thrafnidiaeth gymunedol) pan fyddant yn cyrraedd 60 oed.	60
Pobl dros 55 neu dros 18 oed sy'n ymateb ar ran rhywun sy'n ystyried eu hunain yn anabl ac sy'n gymwys i gael tocyn bws consesiynol	2

Er mwyn annog cyfranogiad, cynigiwyd raffl ar gyfer yr arolwg ar bapur, gyda thair gwobr o £50, £35, £25.

Roedd yr arolwg yn cynnwys cyflwyniad am y Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig, pryd y byddai'r gwasanaeth ar gael a'r costau cysylltiedig.

Roedd hefyd yn gyfle i bobl fynegi diddordeb mewn dod yn yrwyr i'r Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig ac i gysylltu â ni am ragor o wybodaeth.

Pan oedd mwy nag un preswilydd ar aelwyd, roedden ni'n gofyn i bawb cymwys ar yr aelwyd gwblhau'r arolwg.

Yn yr arolwg, gofynnwyd i bobl a fydden nhw'n fodlon cymryd rhan mewn ymgynghoriad pellach (naill ai cyfweiliadau un i un neu drafodaethau Grŵp Ffocws). Byddai hyn wedyn yn llywio dadansoddiad thematig. Cydsyniodd cyfanswm o 45 o'r ymatebwyr i gymryd rhan mewn ymgynghoriad pellach. O'r rhain, roedd 35 wedi darparu manylion cyswllt ac fe'u gwahoddwyd i fynychu Grwpiau Ffocws.

Grwpiau Ffocws

Roedd cwestiynau'r Grŵp Ffocws yn lled-strwythuredig gan ddefnyddio cyfres o gwestiynau penagored i roi hyblygrwydd i archwilio themâu a ddaeth i'r amlwg a mynd ar drywydd ymatebion.

Roedd cwestiynau'r Grŵp Ffocws yn cynnwys:

1. Ydych chi wedi meddwl am yr effaith ar eich bywyd pe na baech chi'n gallu defnyddio'ch trafndiaeth eich hun?
2. Pa ddarpariaeth trafndiaeth fyddai'n rhoi mwy o hyder i chi o ran cynnal eich annibyniaeth?
3. Beth ddylai Llywodraeth nesaf Cymru ei wneud er mwyn cael mwy fyth o effaith ar eich bywyd a'ch hyder o ran cynnal eich annibyniaeth?

Cynlluniwyd y cwestiynau ar ôl yr arolwg teithio, a oedd yn tynnu sylw at arwyddocâd defnydd a pherchnogaeth ceir i'r rhan fwyaf o gyfranogwyr (80%). Roedd y cwestiynau yn hwyluso archwilio ymhellach i ymddygiad teithio pobl hŷn yn y dyfodol a'r cynlluniau a wnaed gan unigolion a theuluoedd i fodloni newidiadau i'w anghenion nawr ac yn y dyfodol. Gwahoddwyd 35 o'r 73 ymatebydd i fynychu un o dair sesiwn Grŵp Ffocws. Er mwyn annog cyfranogiad, cynigiwyd taleb siopa gwerth £25 i bawb a gymerodd ran yn y Grŵp Ffocws a chyfweiliadau unigol. Mynychodd chwech o'r cyfranogwyr un o dair sesiwn Grŵp Ffocws a chafodd dau gyfranogwr gyfweiliad un i un gan nad oedden nhw'n gallu mynychu'r Grwpiau Ffocws.

Lluniwyd rhestr wirio moeseg ymchwil gydag adnoddau gan Brifysgol Aberystwyth, Gwasanaeth Data y DU, Canolfan Datblygu Cymunedol yr Alban, a Fforwm Ymchwil Trydydd Sector yr Alban i gefnogi gwaith ymchwilwyr dan arweiniad y gymuned o LPIP Cymru Wledig. Cafodd y rhestr ei chymeradwyo gan Bwyllgor Moeseg Ymchwil Ysgol y Gwyddorau Cymdeithasol ym Mhrifysgol Caerdydd.

Cyfweliadau Newid Mwyaf Arwyddocaol

Trefnwyd cyfweliadau unigol gyda thri o bobl a oedd wedi defnyddio ein gwasanaeth trafnidiaeth gymunedol presennol yn ystod y 12 mis diwethaf. Cynhaliwyd y cyfweliadau i gofnodi profiadau bywyd o'u symudedd ac i fesur effaith trafnidiaeth gymunedol ar eu bywydau bob dydd.

Roedd cyfres o gwestiynau penagored strwythuredig yn archwilio cefndir y cyfranogwyr, beth oedd wedi newid ers iddyn nhw ddefnyddio'r gwasanaeth, beth oedden nhw'n ei ystyried oedd y '*newid mwyaf arwyddocaol*', sut oedd bywyd cyn defnyddio'r gwasanaeth trafnidiaeth gymunedol, sut beth yw bywyd nawr a beth ddigwyddodd i esgor ar y newidiadau hynny.

Y bwriad gwreiddiol oedd recriwtio gwirfoddolwyr cymunedol i gynnal cyfweliadau un i un gyda rhai o'r ymatebwyr i gael gwell dealltwriaeth o'u profiadau o drafnidiaeth a hygyrchedd, a'u hanghenion symudedd a thrafnidiaeth o ddydd i ddydd. Fodd bynnag, yn ystod y broses recriwtio a sefydlu, daeth yn amlwg nad oedd y gwirfoddolwyr eisiau ymrwymo i'r lefel o fewnbwn oedd yn angenrheidiol. Roedden nhw'n pryderu hefyd am ymweld â phobl yn eu cartrefi i gynnal y cyfweliadau un i un a'r pellteroedd teithio ynghlwm wrth hynny. Yn y pen draw, cynhaliwyd y cyfweliadau un i un gan staff Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych wedi iddyn nhw dderbyn hyfforddiant yn y maes hwn drwy Gyda'n Gilydd dros Newid.

Canfyddiadau

Adolygiad llenyddiaeth

Mae dibyniaeth fawr ar drafnidiaeth breifat yn ardaloedd gwledig y DU oherwydd y ddarpariaeth drafnidiaeth wael (Metz, 2003). Mae'r posibilrwydd o ynysu i'r rhai sy'n gorfod rhoi'r gorau i yrru neu bobl nad ydynt yn gallu gyrru mewn ardaloedd gwledig yn peri pryder (ibid). O ran pryder am allu pobl hŷn i gyrchu gwasanaethau iechyd mewn cymunedau gwledig, mae Metz (2003, t. 383) yn datgan:

“There is a clear need for planners, transport operators and health providers to work closely together to ensure that older people—who comprise two-thirds of hospital patients—can readily get access to the services they need. The position of older people living in rural areas is a particular concern, especially when there is no access to a car.”

Mae cysylltiad rhwng pobl hŷn yn rhoi'r gorau i yrru a gostyngiad mewn llesiant a chynnydd mewn iselder a phroblemau iechyd cysylltiedig, gan gynnwys teimladau o straen, ynysu a marwoldeb cynyddol (Musselwhite a Scott, 2019).³ Mae Musselwhite et al., (2015)⁴ yn awgrymu bod defnyddio bysiau yn hwyluso gweithgarwch corfforol ac yn cadw pobl mewn cysylltiad, gyda'r ddau beth hynny'n cyfrannu'n gadarnhaol at iechyd poblogaethau hŷn. Fodd bynnag, oherwydd na fydd bysiau o reidrwydd yn hyfyw yn y dyfodol, yn enwedig mewn cyd-destunau gwledig, gallai trafnidiaeth ddod yn rhywbeth sy'n cael ei arwain gan gymunedau, gyda mwy o ddibyniaeth ar rannu trafnidiaeth (ibid).

Mae cyflenwi gwasanaethau bysiau a pholisi ynghylch hynny'n cael eu diwygio yng Nghymru, sy'n gyfle i wella mynediad at fysiau i gymunedau gwledig Sir Ddinbych ac i drafnidiaeth gymunedol fod yn gyfrifol am fwy o wasanaethau os yw hynny'n bosibl ac yn cael ei gefnogi. Amlinellwyd yr angen am drafnidiaeth gymunedol yn y Gogledd yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (2025)⁵ – yn enwedig o ystyried demograffeg y rhanbarth, lle mae mwy o bobl dros 65 oed na'r cyfartaledd cenedlaethol yn fwy dibynnol nag eraill ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Mae'r amlinelliad arfaethedig i ddiwygio'r bysiau a'r dull o ddatblygu gwasanaethau masnachfaint i Gymru a luniwyd gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru (TrC) (2025)⁶ yn cyfeirio at newid yn y ffordd y mae gwasanaethau bysiau yn cael eu rheoli a'u darparu, gan symud y grym i wneud penderfyniadau o ddwylo gweithredwyr preifat i ddwylo Lywodraeth Cymru a TrC. Mae hyn yn golygu mai Llywodraeth Cymru a TrC fydd bellach yn gyfrifol am benderfyniadau ynghylch llwybrau, amserlenni, prisiau, oriau gweithredu a safonau ansawdd y gwasanaethau. Y nod yw rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus tecach a mwy effeithlon a fydd yn integreiddio gwasanaethau yn well, gan gynnwys cysylltiadau â'r rhwydwaith rheilffyrdd.

Yn rhagair y ddogfen (t.2), mae Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, yn cydnabod:

“Nid yw'r system bresennol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau lleol yn effeithiol nac yn effeithlon. Nid yw bob amser yn darparu'r cyfleoedd trafnidiaeth gyhoeddus sydd eu hangen ar gymunedau. Mae'r rhwydwaith bysiau wedi bod yn crebachu ers blyneddau lawer, ymhell cyn y pandemig, ond ers hynny mae wedi gwaethygu'n sylweddol. [...]

³ Musselwhite, C. a Scott, T., 2019. Developing a model of mobility capital for an ageing population. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(18), t.3327.

⁴ Musselwhite, C., Holland, C. a Walker, I., 2015. The role of transport and mobility in the health of older people. *Journal of Transport & Health*, 2(1), tud.1-4.

⁵ Cyd-bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru (2025) Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru Gorffennaf 2025. Ar gael yn: <https://uchelgaigogledd.cymru/media/i03kbh0z/regional-transport-plan-cymraeg.pdf> [Cyrchwyd: 29/10/2025]

⁶ Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru (2025). Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau: Tuag at Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn; Mawrth 2025. Ar gael yn: <https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2025-03/ein-map-ffordd-i-ddiwygior-bysiau-mawrth-2025.pdf> [Cyrchwyd: 29/10/2025]

Bydd diwygio gwasanaethau bysiau yn gwneud gwahaniaeth sylweddol i bobl ar hyd a lled Cymru, yn enwedig y rheini sy'n cael trafferth gyda chostau byw, sy'n ynysig, sy'n hŷn neu sy'n anabl. Mae mynd i'r afael â thlodi trafnidiaeth yn allweddol i greu Cymru decach a mwy cyfartal."

Mae'r ddogfen yn nodi rôl allweddol gwasanaethau masnachfaint ar alw fel Fflecsi ar gyfer ardaloedd gwledig sydd â gwasanaethau cyfyngedig neu ddim gwasanaethau o gwbl. Mae'n cyfeirio at ddibyniaeth cartrefi a chymunedau ym mherfeddion cefn gwlad ar ddefnyddio ceir, ac mae hynny'n debygol o barhau (t.11). Fodd bynnag, mae hefyd yn cydnabod yr angen i leihau dibyniaeth ar geir a rhoi dewisiadau amgen go iawn i bobl sydd heb ddefnydd o gar. Mae'n awgrymu bod y 'rhan fwyaf' o'r boblogaeth wledig yn byw ar neu yn agos at goridor trafnidiaeth, ac ar gyfer y bobl hynny, "gallwn ddarparu ffyrdd da o gyrraedd trefi a phentrefi lleol heb ddibynnu ar gar". Bydd yr opsiynau'n cynnwys bysiau, gwasanaethau Fflecsi ar alw, clybiau ceir ac e-feiciau (ibid). Mae TrC a Llywodraeth Cymru (2025, t.12) hefyd yn nodi rôl y sector trafnidiaeth gymunedol wrth ddarparu gwasanaethau gwledig:

"Mae'r sector trafnidiaeth gymunedol yn bwysig o ran darparu'r math hwn o wasanaeth, a byddwn yn gweithio gyda nhw i ddysgu o'u profiad ac i sicrhau'r ddarpariaeth ehangaf posibl mewn ardaloedd gwledig."

Bydd gwasanaethau trafnidiaeth gymunedol yn gallu parhau i weithredu heb gontract masnachfaint ac yn gallu gwneud cais am gontractau masnachfaint (ibid, t.36; Senedd Cymru 2025). Fodd bynnag, mae diwygio'r bysiau yng Nghymru wedi creu ansicrwydd o ran y ddarpariaeth – a fydd y gwasanaethau presennol yn aros yr un fath, yn dirywio neu'n gwella, sut maen nhw'n mynd i gael eu hariannu a sut maen nhw am integreiddio â'r rhwydwaith ehangach o wasanaethau masnachfaint, gan gynnwys gofynion ar gyfer rhannu data, o ystyried nad oes gan weithredwyr cymunedol yr un adnoddau â chwmnïau preifat sy'n gwneud cais am fasnachfreintiau⁷.

Wrth lansio strategaeth bum mlynedd y Gymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol ym mis Gorffennaf 2025, tynnodd Dr Victoria Armstrong, prif swyddog gweithredol y Gymdeithas, sylw at yr angen i gymorth barhau i ddarparu gwasanaethau hanfodol yn y DU a Chymru.

"Across the UK, communities face growing challenges around accessibility, connectivity, and sustainability, while continuing to show incredible innovation and resilience. It is vital that Community Transport is supported to step into our potential as a key part of an integrated, sustainable, and inclusive transport network that allows all of us to access transport that meets our needs. We look forward to working with colleagues in the Senedd and the Welsh Government as we take the next steps into a new legislative system for bus and community transport in Wales."

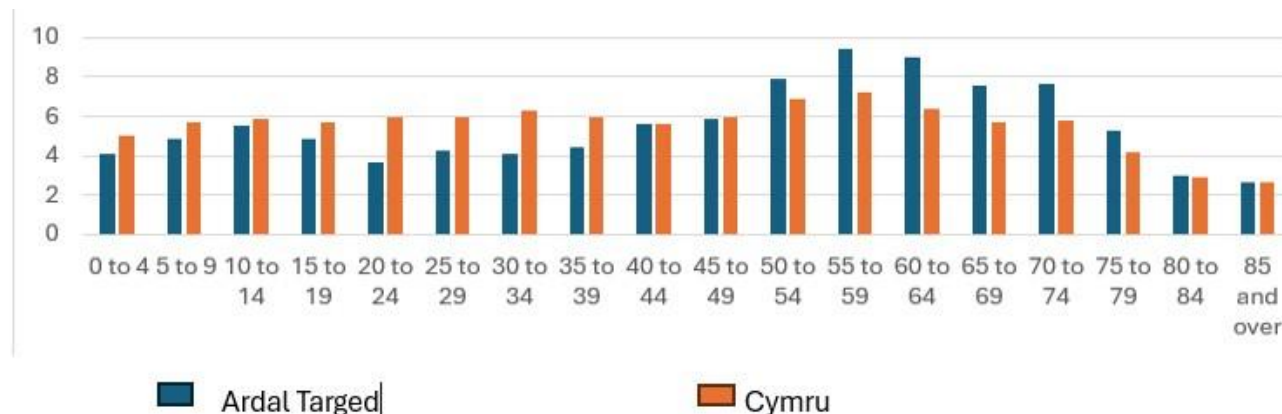
Archwilio'r ardal astudiaeth arfaethedig: demograffeg, ymddygiad teithio a gwasanaethau trafnidiaeth
Mae Tabl 1 yn dangos poblogaeth yr Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is (ACEHlau) sy'n ffurfio ardal darged Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig estynedig. Efenechdyd, Llanbedr Dyffryn Clwyd a Llangynhafal yw ardaloedd mwyaf gwledig y cynllun ceir arfaethedig. Mae'r ardal arfaethedig gyfan yn cynnwys cymunedau tenau eu poblogaeth sy'n cael eu gwasanaethu'n bennaf gan amwynderau sydd ar gael yn Rhuthun.

Tabl 2 Poblogaeth ardal arfaethedig y cynllun yn ôl ACEHI (Cyfrifiad 2021, y Swyddfa Ystadegau Gwladol).

Cyfeirnod ACEHI	Ardal dan sylw	Poblogaeth 2021
W01000207	Llanfair Dyffryn Clwyd/ Gwyddelwern	2348
W01000203	Llanarmon-yn-Iâl/Llandegla	2487
W01000202	Efenechdyd	1635
W01000204	Llanbedr Dyffryn Clwyd/ Llangynhafal	1466

⁷ Senedd Cymru, Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith (2025) Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru): Adroddiad Cyfnod 1. Ar gael yn: <https://dogfennauaosodwyd.senedd.cymru/cr-ld17359-cy.pdf>

Casglwyd data'r cyfrifiad gan ddefnyddio adnodd pwrpasol creu proffil ardal y Swyddfa Ystadegau Gwladol (SYG, 2021). Mae Ffigur 2 yn dangos gogwydd o ran oedran preswylwyr yr ardal darged tuag at grwpiau dros 50 oed, ac mae'r ganran o bobl rhwng 50 ac 80 oed sy'n byw yn yr ardal yn uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol



Ffigur 1 Canran y boblogaeth yn ôl oedran yn yr ardal darged ac yng Nghymru (SYG, 2021)

Mae 17% o'r bobl sy'n byw yn yr ardal darged yn bobl anabl gofrestredig (o dan y Ddeddf Cydraddoldeb).

Mae perchnogaeth ceir ar lefel aelwydydd yn uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol (94.6% o berchnogaeth ceir yn yr ardal darged o'i gymharu â chyfartaledd Cymru o 80.5%). Yn yr ardal darged, mae gan 35% o aelwydydd 1 car/fan, mae gan 39% o aelwydydd 2 gar/fan ac mae gan 21% o aelwydydd 3 char/fan. Yn genedlaethol, mae gan 42% o aelwydydd 1 car/fan, mae gan 28% o aelwydydd 2 gar/fan ac mae gan 11% o aelwydydd 3 char/fan. Mae cyfran fach o aelwydydd yn yr ardal darged heb gar/fan (5.5%), a'r opsiynau teithio sydd ar gael yn gyfyngedig. Yn genedlaethol, mae'r ffigur hwn yn 19.4%, sy'n dangos yn glir y ddibyniaeth ar geir yn yr ardal darged.

Tabl 3 Cymharu cyfartaledd perchnogaeth ceir fesul aelwyd yr ardal darged ac ystadegau gwladol (Cyfrifiad 2021, y Swyddfa Ystadegau Gwladol)

Nifer y ceir neu faniau (fesul aelwyd)	Ardal y Cynllun Ceir Gwledig	Cyfartaledd Cymru
Dim car na fan ar aelwyd	5.5%	19.4%
1 car neu fan ar aelwyd	34.6%	41.7%
2 gar neu fan ar aelwyd	38.7%	28.1%
3 char neu fan neu fwy ar aelwyd	21.3%	10.7%

Opsiynau trafnidiaeth presennol

Trafnidiaeth gymunedol

Ar wahân i wasanaethau presennol Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych, sydd i'w gweld ar y map uchod (t.7), mae'r ddarpariaeth trafnidiaeth gymunedol yn y sir yn cynnwys Deial i Deithio (dan ofal Denbighshire Limited) sydd ar gael i drigolion parhaol sy'n byw ar hyd arfordir y Gogledd sy'n cwmpasu'r ardal o Abergele i Brestatyn ac i lawr i Ddinbych a Llandyrnog (cymuned wledig ar gyrion Dinbych)⁸. Nid oes darpariaeth

⁸ [Darpariaeth Trafnidiaeth Gymunedol Gogledd Cymru](#)

trafnidiaeth gymunedol ar gael rhwng Dinbych a Rhuthun, na rhwng Rhuthun a Chorwen, a fyddai fel arall yn ategu gwasanaethau bysiau i ddiwallu anghenion pobl anabl a phobl hŷn.

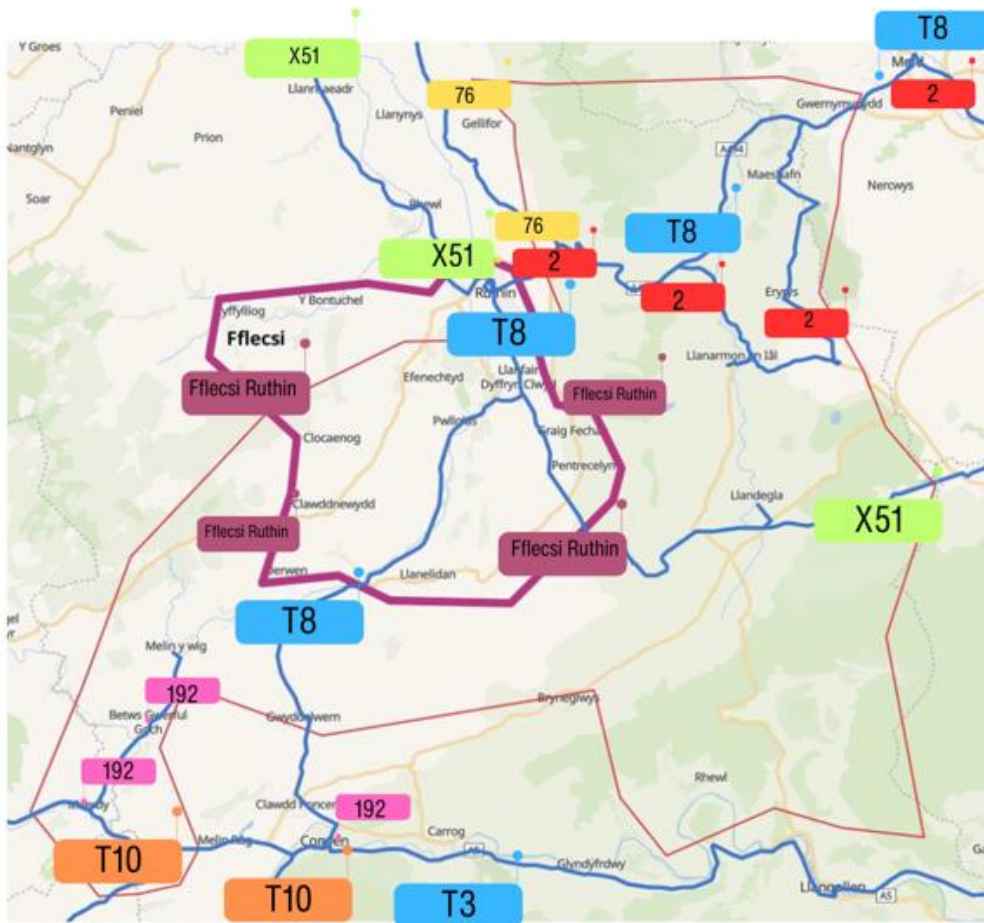
Trafnidiaeth gyhoeddus bresennol

Mae'r ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus bresennol yn gwasanaethu'r prif briffyrdd sy'n cysylltu cyrchfannau allweddol ond yn hepgor y cymunedau gwledig yn y cyffiniau, ac mae diffyg bysiau gyda'r nos neu ar ddydd Sul (Tabl 4) ar rai gwasanaethau.

Tabl 4 Gwasanaethau bysiau yn yr ardal darged (Traveline Cymru, 2025)

Gwasanaeth	Llwybr	Gwasanaethau yn ystod y dydd, O ddydd Llun i ddydd Sadwrn	Gyda'r nos ac ar ddydd Sul
2	Rhuthun – Yr Wyddgrug drwy Lanarmon, Eryrys, Maeshafn	Bob dwy awr	Dim gwasanaeth
T3	Wrecsam – Y Bermo drwy Langollen, Corwen, Y Bala, Dolgellau	Bob dwy awr	Bob dwy awr
T8	Corwen – Caer drwy Ruthun, Yr Wyddgrug, Brychdyn	Bob awr	Dim gwasanaeth
T10	Corwen – Bangor drwy Gerrigydrudion, Betws-y-coed, Bethesda	Bob dwy awr	Bob dwy awr
X51	(Y Rhyl –) Dinbych – Wrecsam drwy Ruthun	Bob dwy awr	Dim gwasanaeth ar ddydd Sul
192	Melin-y-wig – Llangollen drwy Faerdy, Uwch y Dre, Corwen, Carrog	Dwy daith ddychwelyd o ddydd Llun i ddydd Gwener	Dim gwasanaeth
76	Rhuthun – Dinbych drwy Landyrnog	Tua phum taith ddychwelyd	Dim gwasanaeth
Rhuthun Fflecsi	Gwasanaethu Rhuthun a'r pentrefi canlynol yn yr ardal goch: Bontuchel, Clawddnewydd, Clocaenog, Y Gyffylliog, Derwen, Efenechdyd, Graigfechan, Pentrecelyn	Bob awr i bob pwrpas, o ddydd Llun i ddydd Gwener, oriau allfrig yn unig, 9.30a.m. – 2.30p.m.	Dim gwasanaeth

Ffigur 2 Gwasanaethau bysiau yn ardal darged yr astudiaeth (manylion y gwasanaethau sydd ar gael gan Traveline Cymru, Gorffennaf 2025)



Allwedd

Llinellau glas = llwybrau bws sy'n rhedeg ar hyd priffyrdd (T10, T3, T8, 192, X51, 2, 76)

Amlinell borffor = ardal gwasanaeth bws Fflecsi ar alw

Amlinell goch = parth coch y Bartneriaeth, yn fras

Llinellau melyn = priffyrdd A eraill

Mae'r bws Fflecsi presennol yn gwasanaethu ardal ddaearyddol fechan o fewn ardal darged yr astudiaeth, ac am gyfnod cyfyngedig, fel sy'n cael ei grybwyll gan un o gyfranogwyr yr arolwg:

“Mi fyddai'n well gen i beidio â gyrru, a dwi wedi hen arfer defnyddio bysiau, ond does yna ddim ar gael! Mae'r bws Fflecsi yn dda, ond dwi angen teithio cyn 9.30 a hyd at 10.30pm.”

Mae dwy orsaf drên safonol yn Sir Ddinbych, Prestatyn a'r Rhyl, y ddwy ar Reilffordd Arfordir Gogledd Cymru. Mae Rhuthun 18 milltir o'r Rhyl. Mae'r gorsafoedd i'r dwyrain o'r ardal darged, yn sir gyfagos Wrecsam (Y Waun a Rhiwabon), 22 milltir o Ruthun. Mae'r gorsafoedd hyn yn cynnig cysylltiadau â Chaer, Manceinion, Lerpwl a Birmingham, yn ogystal â meysydd awyr rhyngwladol Manceinion a Birmingham. Mae hen reilffordd i dwristiaid ar waith drwy fisoedd yr haf rhwng Llangollen a Chorwen (gyda thocyn dychwelyd i oedolyn yn costio £23.50 yn 2025).

Mae lefel gymharol uwch o amddifadedd hygyrchedd yn ardal darged arfaethedig y Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig estynedig, fel sy'n amlwg o Fynegai Amddifadedd Lluosog Cymru 2019 (Tabl 5). Mewn 3 o'r 5 ACEHI yn yr ardal darged arfaethedig, mae amseroedd teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus yn llawer hirach ar gyfartaledd nag amseroedd teithio'r ddarpariaeth trafnidiaeth gymunedol bresennol yng Nghorwen a Llangollen. Mae hynny'n dangos bod angen, ar sail amser teithio hir ar drafnidiaeth gyhoeddus yn yr ardaloedd arfaethedig, a llawer hirach na theithiau mewn car preifat. Mae amser taith ddychwelyd o tua 1-2 awr neu fwy i ymweld â fferyllfa neu feddygfa yn ardal y cynllun arfaethedig. Mae hynny cyn ystyried amllder gwasanaethau bysiau, lle mae teithiau bob 2 awr neu gyfnod hirach yn arwain at aros sylweddol. Yn dibynnu ar amser yr apwyntiad i weld meddyg teulu, mae'n gallu cymryd diwrnod cyfan i unigolyn ymweld â meddygfa ar fws. Nid yw hi bob amser yn bosibl i unigolyn aros am 2 awr am fws, oherwydd ffactorau iechedd a symudedd, er enghraifft. Mae'n bosibl hefyd nad oes modd cyrraedd safle bws i ymgymryd â thaith o'r fath, o ystyried natur wledig rhai o'r tai a'r gyfran uwch na'r cyfartaledd o bobl rhwng 50 ac 80 oed yn yr ardal darged.

Tabl 5 Cymharu cyfartaledd amser teithio i fferyllfeydd a meddygfeydd ar drafnidiaeth gyhoeddus ac mewn car preifat yn ACEHlau yr ardal darged a'r ddarpariaeth trafnidiaeth gymunedol bresennol mewn ACEHlau (Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru, 2019)

Cod ACEHI	Enw ACEHI	Cyfartaledd amser taith ddychwelyd ar drafnidiaeth gyhoeddus i fferyllfa (munudau)	Cyfartaledd amser taith ddychwelyd mewn car preifat i fferyllfa (munudau)	Cyfartaledd amser taith ddychwelyd ar drafnidiaeth gyhoeddus i feddygfa (munudau)	Cyfartaledd amser taith ddychwelyd mewn car preifat i feddygfa (munudau)
Ardaloedd lle mae darpariaeth trafnidiaeth gymunedol ar hyn o bryd					
W01000192	Corwen 1 (darpariaeth trafnidiaeth gymunedol ar hyn o bryd)	68	13	70	14
W01000208	Llangollen 1 (darpariaeth trafnidiaeth gymunedol ar hyn o bryd)	77	10	78	10
ACEHlau yr ardal darged i ymestyn y Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig					
W01000207	Llanfair Dyffryn Clwyd/ Gwyddelwern	121	16	124	17
W01000203	Llanarmon-yn-Iâl/ Llandegla	105	23	97	22
W01000202	Efenechdyd	138	20	134	19
W01000204	Llanbedr Dyffryn Clwyd/ Llangynhafal	82	14	75	14
W01000193	Corwen 2	43	5	47	6

Demograffeg ymatebwyr yr arolwg

Cwblhawyd 70 o ymatebion i'r arolwg (2 o'r rheini yn Gymraeg). Ceisiodd 40 arall ymateb i'r arolwg, ond roedden nhw'n anghymwys ar sail y meini prawf dethol a chafodd eu hymatebion eu cau allan. Cafodd mwyafrif yr ymatebion eu cwblhau ar-lein (67%). Er nad yw demograffeg hŷn yn gallu cyrchu arolygon ar-lein o reidrwydd, mae'n bosibl bod natur anghyfleus postio neu alw heibio yn y cnawd i ollwng ymateb wedi arwain at lai o'r grŵp hwn yn cwblhau'r arolwg (naill ai ar-lein neu drwy'r post).

Ychydig iawn o oedolion o dan 40 oed sydd wedi'u cofrestru yn anabl a gwblhaodd yr arolwg (n=1) ac mae gogwydd tuag at bobl dros 50 oed i'r ymatebion. Roedd y nifer uchaf o ymatebwyr (33%) yn 61-70 oed, gyda 66% dros 60 oed, ac felly'n gymwys i dderbyn tocyn bws consesiynol. Mae'r rhan fwyaf o ddefnyddwyr y ddarpariaeth trafnidiaeth gymunedol bresennol sy'n cael ei chynnig gan Bartneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych yn perthyn i'r grwpiau oed hynny beth bynnag.

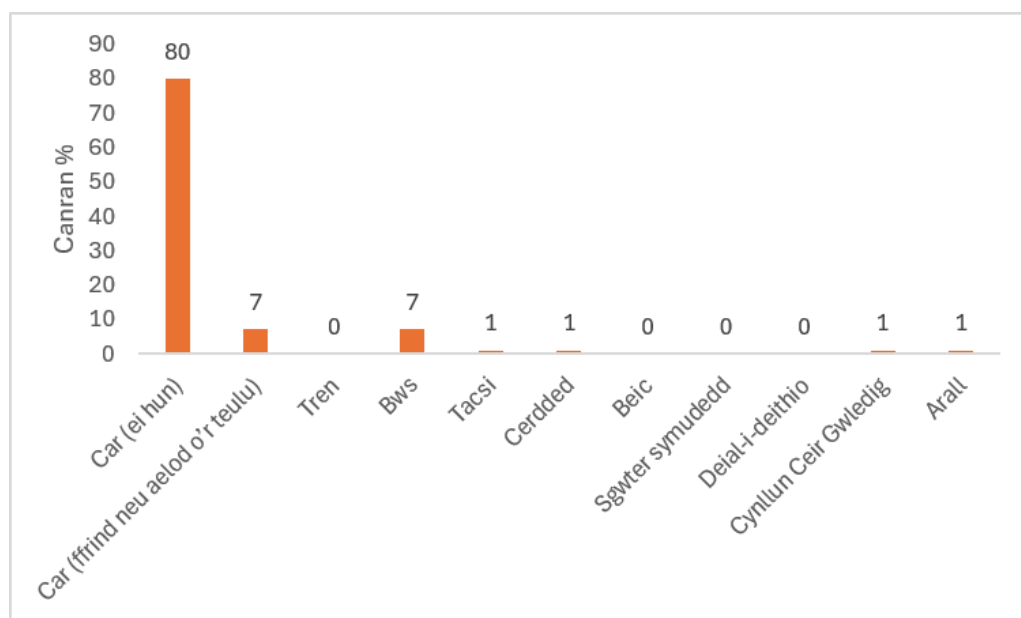
Tabl 6 Proffil oedran ymatebwyr yr arolwg

Oedran (blynnyddoedd)	Canran yr ymatebwyr
18-30	1
31-40	0
41-50	6
51-60	27
61-70	33
71-80	20
80+	13

Ymddygiad teithio

Mae'r arolwg yn dangos lefel uchel o ddibyniaeth ar geir, gydag 80% o'r holl ymatebwyr yn nodi mai eu car eu hunain yw eu prif ddull o deithio. Nid oes gan un o bob pump o'r ymatebwyr eu car eu hunain..

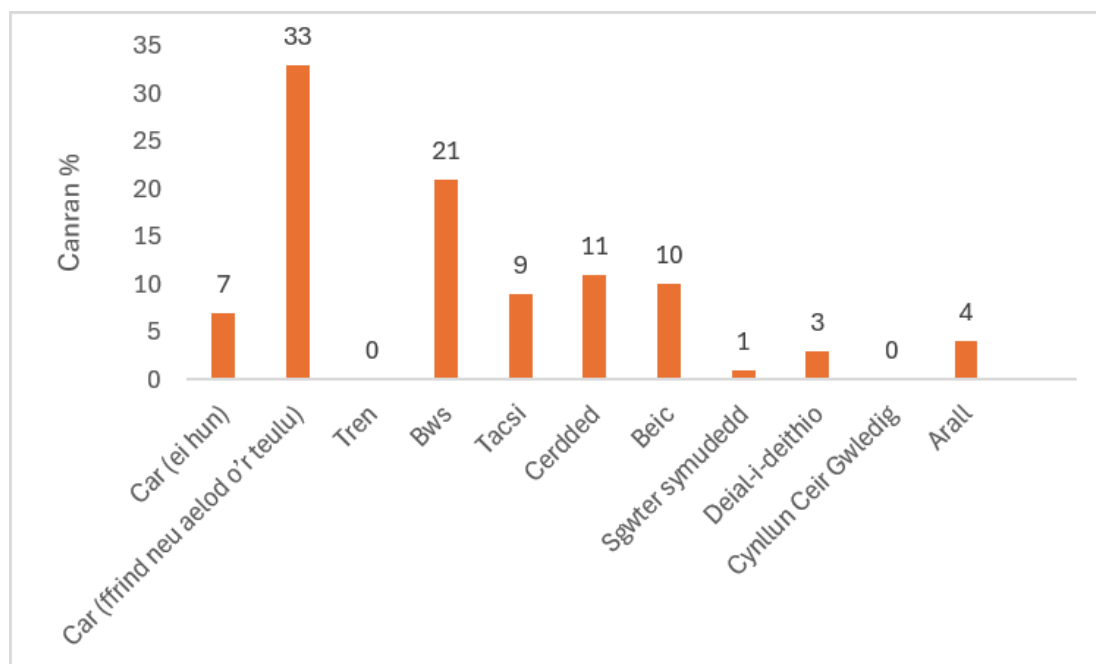
Ffigur 4 Prif Ddull o Deithio



Mae perchnogaeth ceir yn is na'r hyn a adroddwyd yng Nghyfrifiad 2021 ar gyfer yr ardal darged (mae 94% o aelwydydd yn berchen ar gar/fan). Mae 7% arall yn dibynnu ar gar ffrind neu aelod o'r teulu fel eu prif ddull o deithio. Mae demograffeg y bobl a gyfrannodd at yr arolwg (dros 18 oed ac anabl, ond yn bennaf pobl dros 55 oed) yn fwy dibynnol ar y ddarpariaeth gyfyngedig o drafnidiaeth gyhoeddus sydd ar gael na'r cyfartaledd ar gyfer yr ardal leol.

O ran dull eilaidd yr ymatebwyr o deithio, yr ymateb mwyaf cyffredin oedd defnyddio car ffrind neu aelod o'r teulu (33%). Pan nad yw eu car eu hunain ar gael, neu pan nad yw'r ymatebwyr yn gallu defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, maen nhw'n ddibynnol ar geir, ac mae rhai (9%) yn defnyddio tacsï fel dull eilaidd. Mae'r defnydd o wasanaethau bysiau yn llawer uwch fel dull eilaidd (21%) yn hytrach na phrif ddull (7%) o deithio, sy'n tystio i natur gyfyngedig y gallu i gyrchu bysiau yn yr ardal.

Ffigur 5 Dull Eilaidd o Deithio



Galw am deithio

Gofynnwyd i'r ymatebwyr nodi pa mor aml maen nhw angen gwasanaeth trafnidiaeth at wahanol ddibenion. Nodwyd fod y galw am wasanaeth trafnidiaeth yn amrywio rhwng 4 a 30% o'r ymatebwyr. 'Sawl gwaith yr wythnos' yw dewis mwyaf cyffredin y cyfranogwyr ac mae'n ymddangos na fyddai angen i'r rhan fwyaf o'r ymatebwyr deithio yn ddyddiol. Yn dibynnu ar ddiben y daith, mae amllder yr angen am wasanaeth yn newid. Mae mwy o angen mynd i siopa (sawl gwaith yr wythnos yw'r dewis mwyaf poblogaidd) na theithiau eraill, ac yna ymweld â theulu a ffrindiau, mynd i'r feddygfa neu 'arall'. Mae llai o angen am deithiau i'r ysbyty (llai nag unwaith y mis i 23% o'r ymatebwyr), ac mae'r un peth yn wir am deithiau i weld optegydd a deintydd. Mae'r angen am deithiau i feddygfeydd yn amrywio ar draws pob graddfa amllder, fel y mae teithiau i fferyllfa.

Yn gyffredinol, y dibenion teithio pwysicaf o ran creu galw am gynllun Ceir Cymunedol Gwledig yw siopa, ymweld â fferyllfa, meddygfa, ysbyty, optegydd neu ddeintydd, bancio ac ymweld â theulu a ffrindiau. Y dibenion teithio gyda'r galw lleiaf oedd mynd i ganolfan waith, addysg ac ymweliadau â chanolfannau dydd.

Tabl 7 Lefel amllder ofynnol gwasanaeth trafnidiaeth at wahanol ddibenion (canran ymatebwyr yr arolwg)

	Dyddiol (%)	Sawl gwaith yr wythnos (%)	Unwaith yr wythnos (%)	Unwaith bob pythefnos (%)	Unwaith y mis (%)	Llai nag unwaith y mis (%)	Pob lefel amllder (%)	Fy nhrafnidiaeth fy hun/ Byth (%)
Meddygfa	0	4	1	3	7	11	27	73
Apwyntiadau ysbyty	0	1	0	3	0	23	27	73
Fferyllfa	0	1	6	0	9	13	29	71
Canolfan Waith	0	0	0	0	1	3	4	96
Addysg Oedolion	0	1	1	1	1	3	9	91

Ymweld â theulu a ffrindiau	0	6	6	4	1	4	21	79
Siopa	1	10	6	1	6	6	30	70
Ymweliadau â Chanolfannau Dydd	0	0	1	0	0	3	4	96
Bancio neu Swyddfa'r Post	0	3	7	1	4	7	23	77
Optegydd	0	0	0	0	0	26	26	74
Deintydd	0	0	0	0	0	24	24	76
Arall	0	4	3	1	0	7	16	84

Er mai rhan fach o'r ardal darged sy'n cael ei gwasanaethu gan y bws Fflecsi yn ystod oriau allfrig, mae ymatebydd yn sôn am y manteision o ran siopa, sef y diben teithio mwyaf poblogaidd ymhlith ymatebwyr.

"Dim rhyngrwyd gartref felly mae siopa yn Rhuthun yn hanfodol – dros 50 mlynedd yn byw yn yr un tŷ – mae un ohonom ni'n 90+ oed ac un yn 80+ oed. Mae'r bws Fflecsi yn rhagorol. [Mae'n rhoi] cysylltiad â'r byd i ni".

Gofynnwyd i'r ymatebwyr pa amser o'r dydd roedden nhw eisiau gwneud yr un teithiau (cyrchfannau Tabl 8) o fewn a'r tu allan i'r cyfnodau a fyddai'n bosib i Gynllun Ceir Cymunedol Gwledig eu cynnig. Yr opsiynau a roddwyd oedd bore, prynhawn ac 'amseroedd eraill'. O'r rhai a ddywedodd eu bod nhw angen gwasanaeth trafnidiaeth i'r gwahanol gyrchfannau ar hyn o bryd, mae 55% yn dod o fewn oriau gweithredu presennol trafnidiaeth gymunedol. Fodd bynnag, byddai gan nifer sylweddol (45%) anghenion na fyddai modd eu diwallu o dan gynlluniau ehangu arfaethedig Cynllun Ceir Gwledig Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych (Tabl 9). Y rheswm yw bod y Bartneriaeth yn gweithredu rhwng 9:00 a 15:30, yr un oriau â'r gwasanaeth Fflecsi presennol, ac ni fyddai'n gallu ymdopi â'r galw a grëwyd oherwydd argaeledd cyfyngedig gwasanaethau bysiau cyhoeddus gyda'r nos.

Tabl 8 Amser teithiau sydd eu hangen (cyfanswm y teithiau i'r gwahanol gyrchfannau e.e. meddygfa, siopa ac ati)

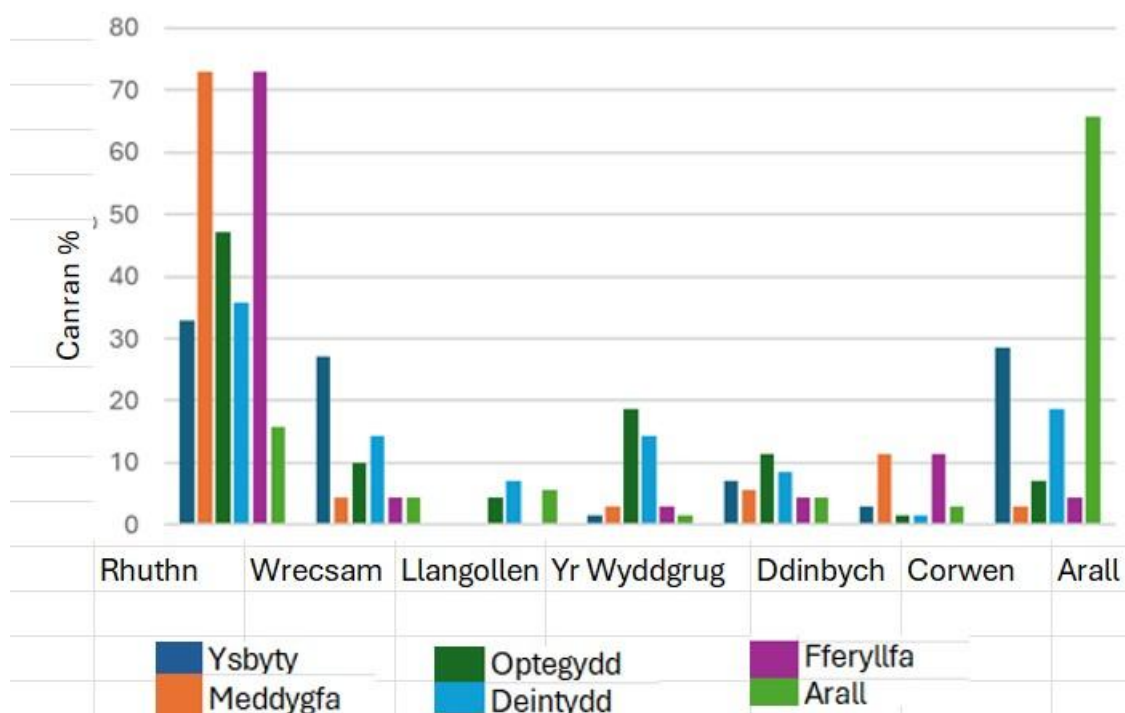
Bore 9:00-12:00	Prynhawn 12:00-15:30	Amseroedd eraill (y tu allan i oriau gweithredu'r Bartneriaeth)	Cyfanswm nifer y teithiau gan ymatebwyr i'r gwahanol gyrchfannau, a'r amser teithio
58	38	80	176
33% o'r holl deithiau sydd eu hangen	22% o'r holl deithiau sydd eu hangen	45% o'r holl deithiau sydd eu hangen	100%

Gofynnwyd i'r ymatebwyr am leoliad eu darparwr gofal iechyd agosaf (gan gynnwys ysbyty, meddygfa, optegydd, deintydd, fferyllfa a darparwyr eraill). Mae ychydig o dan hanner (46.3%) y teithiau i'r gwahanol ddarparwyr gofal iechyd i Ruthun, sydd hefyd yn boblogaidd ar gyfer siopa a chyrchu gwasanaethau bancio a Swyddfa'r Post. Felly, gallai gwasanaeth trafnidiaeth ganolbwyntio ar ddarparu teithiau i Ruthun ac yn ôl i'r ardaloedd gwledig. Mae'r Wyddgrug hefyd yn boblogaidd ar gyfer gwasanaethau optegydd a deintydd. Mae cyrchfannau eraill hefyd yn cael eu crybwyll yn aml yn achos rhai darparwyr gofal iechyd (gweler isod).

Tabl 9 Poblogrwydd cyrchfannau gofal iechyd amrywiol at ddibenion darpariaeth iechyd (canran yr ymatebwyr)

%	Rhuthun (%)	Wrecsam (%)	Llangollen (%)	Yr Wyddgrug (%)	Dinbych (%)	Corwen (%)	Cyrchfan arall (%)
Ysbyty	33	27	0	1	7	3	29
Meddygfa	73	4	0	3	6	11	3
Optegydd	47	10	4	19	11	1	7
Deintydd	36	14	7	14	9	1	19
Fferyllfa	73	4	0	3	4	11	4
Darparwr gofal iechyd arall	16	4	6	1	4	3	66
Cyfaraledd yr holl gyrchfannau	46.3	10.5	2.8	6.8	6.8	5	21.3

Ffigur 6 Poblogrwydd cyrchfannau amrywiol at ddibenion darpariaeth iechyd



O ran cyrchfannau ‘eraill’ sy’n darparu gofal iechyd, canfu dadansoddiad ansoddol o’r sylwadau (gweler Tabl 11) y canlynol:

- Roedd 52% yn cyfeirio at Ysbyty Glan Clwyd, Bodelwyddan
- Roedd 13% yn cyfeirio at Ysbyty Maelor, Wrecsam
- Roedd 13% yn nodi eu bod yn defnyddio gwasanaethau deintyddol y tu allan i Gymru

Gallai darparu gwasanaethau ar draws y ffin i Loegr ac ar draws ffin y sir gymhlethu’r gwaith o ddarparu gwasanaethau, yn dibynnu ar ffynonellau cyllid ar gyfer gwasanaeth a gofynion arianwyr.

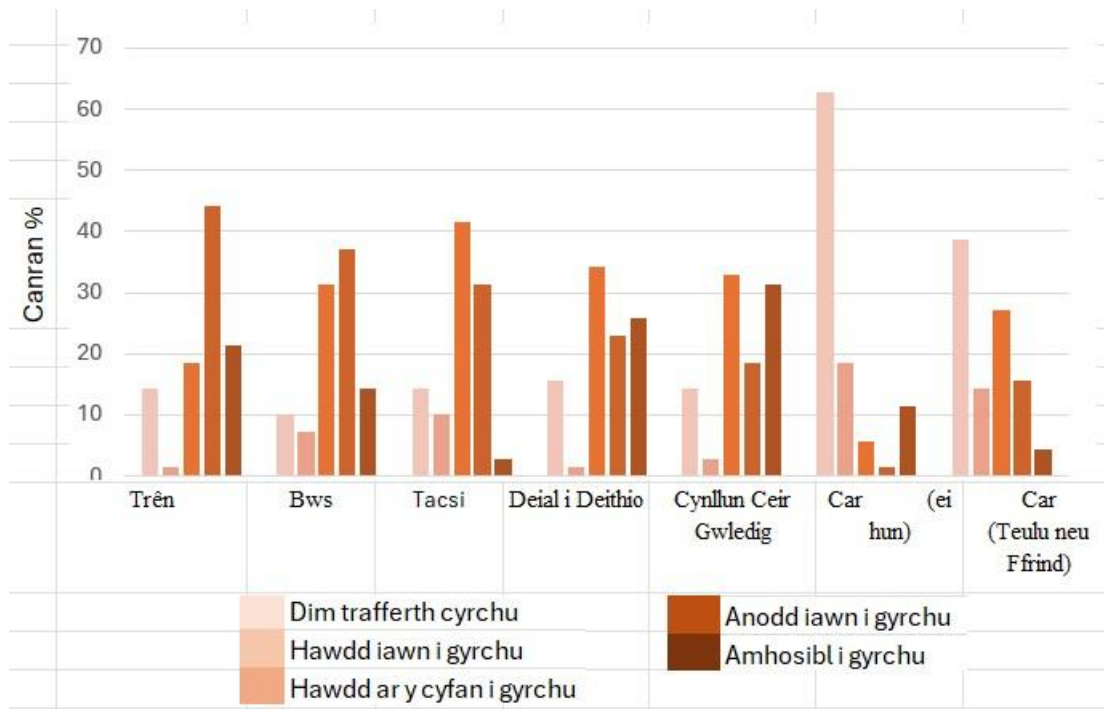
Tabl 10 Crynodeb o gyrchfannau darparwyr gofal iechyd 'eraill'

Crynodeb o gyrchfannau 'eraill'	Nifer yr ymatebwyr	Nodiadau a ddarparwyd
Ysbyty Glan Clwyd, Bodelwyddan	12	Taith ddychwelyd 34 milltir o ganol Rhuthun – gan dybio eich bod yn gallu cyrraedd Rhuthun i ddal bws.
Y tu allan i'r ardal (Lloegr)	3	Methu cyrchu gwasanaethau deintyddol yn lleol
Betsi Cadwaladr Wrecsam	3	Taith ddychwelyd 34 milltir o ganol Rhuthun – gan dybio eich bod yn gallu cyrraedd Rhuthun i ddal bws i Ysbyty Maelor, Wrecsam.
Trefniadau casglu lleol	1	Siop y pentref yn cynnig gwasanaeth casglu presgripsiynau
Conwy	1	Ysbyty Llygaid Arbenigol – yr agosaf i Sir Ddinbych
Mwy nag un lleoliad	1	Anabl ag anghenion meddygol cymhleth
Dim mynediad at wasanaeth	1	Deintyddol
Ymweliadau cartref/dosbarthu presgripsiynau	1	Ymweliadau cartref gan optegydd/deintydd, dosbarthu presgripsiynau.

Hygyrchedd y ddarpariaeth drafnidiaeth bresennol

Gofynnwyd i'r ymatebwyr raddio hygyrchedd gwahanol ddulliau o deithio gyda dewisiadau yn amrywio o 'dim trafferth cyrchu' i 'amhosibl i gyrchu'.

Ffigur 7 Hygyrchedd gwahanol ddulliau o deithio

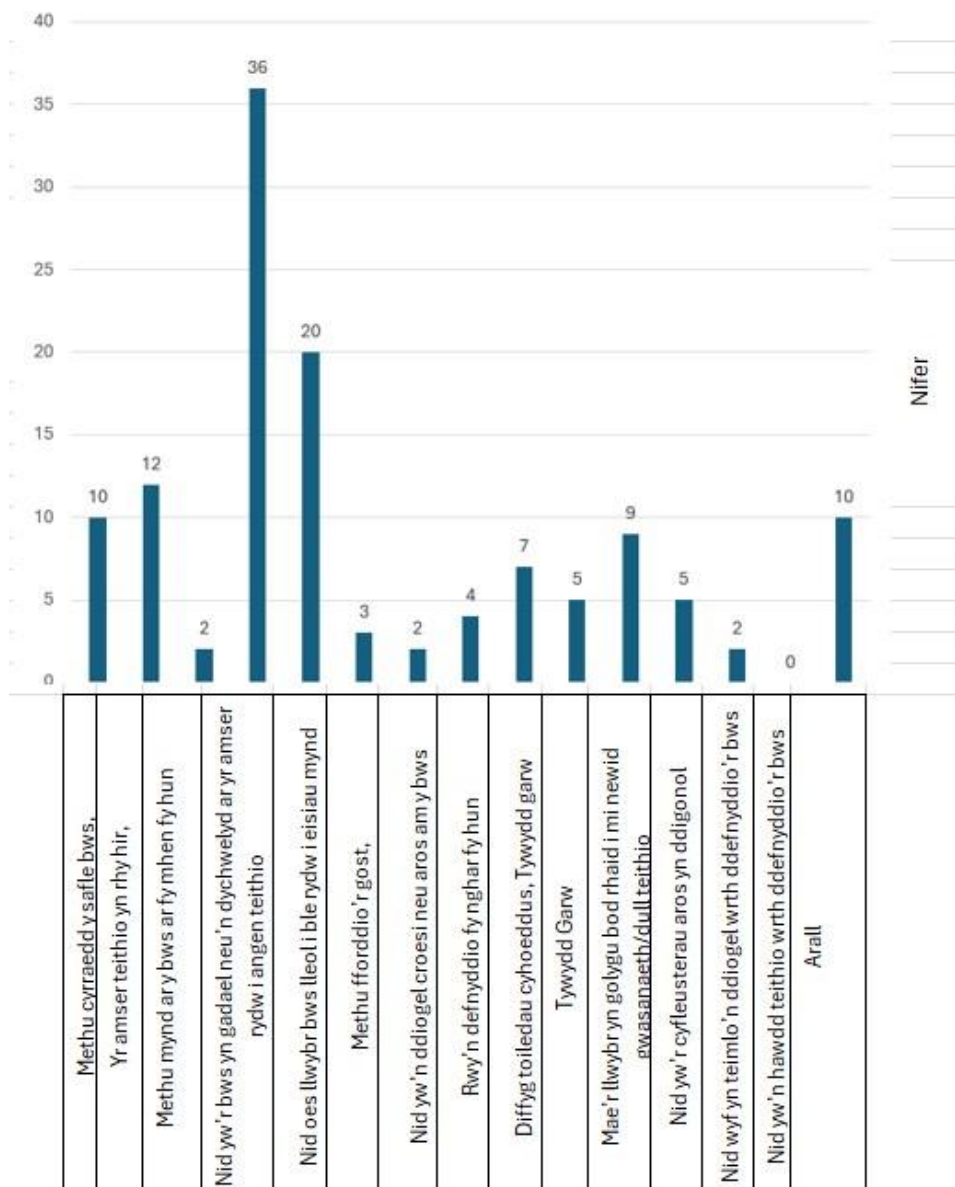


Mae'r canlyniadau'n dangos cyfleustra ceir a'r ddibyniaeth arnyn nhw, yn ogystal â'r anhawster cymharol i gyrchu trafniadaeth gyhoeddus. Yn ôl y disgwyl, car preifat (eiddo'r ymatebydd) oedd y dull mwyaf hygyrch a chyfleus o deithio a nodwyd gan tua 80% o'r ymatebwyr wrth iddyn nhw ystyried eu prif ddull o deithio. Car ffrind neu aelod o'r teulu oedd yr ail ddull o deithio mwyaf hygyrch (dywedodd 39% nad oedden nhw'n cael unrhyw drafferth cyrchu dull o'r fath), ond nid oedd hynny'n wir i bawb. Nododd 27% ei bod hi'n hawdd ar y cyfan i allu defnyddio car ffrind neu aelod o'r teulu, tra bod 16% yn dweud bod hynny'n 'anodd iawn' a 4% yn dweud ei fod yn amhosibl. Mae'r sefyllfa yn dangos nad oes modd gadael i bobl heb geir ddibynnu ar ffrindiau a theulu am lifftiau. Tra bod hynny'n opsiwn weithiau neu'n aml i rai, mae'n anoddach ac yn effeithio ar annibyniaeth pobl eraill.

Mae gwasanaethau bysiau yn hygyrch i rai (mae 31% o'r farn ei bod yn hawdd ar y cyfan i gyrchu gwasanaeth bysiau) ond ddim i bawb (mae 37% o'r ymatebwyr yn ei chael hi'n anodd cyrchu bws a 14% yn ei chael hi'n amhosibl). Nid yw'r cwestiwn hwn yn cwmpasu pa mor reolaidd yw'r gwasanaethau bysiau sydd ar gael, na'r amser teithio, ffactorau sy'n aml yn eu gwneud nhw'n anaddas i anghenion pobl.

Gofynnwyd i'r cyfranogwyr am eu rhesymau dros beidio â defnyddio'r bws (Ffigur 6). Y prif reswm a nodwyd dros drafferth i gyrchu gwasanaethau bysiau (n=36) oedd diffyg gwasanaeth ar yr adeg yr oedd pobl eisiau teithio. Ar ben hynny, nododd 20 nad oes gwasanaeth a fyddai'n mynd â nhw i'r gyrchfan angenrheidiol. Roedd anawsterau cyffredin eraill a nodwyd yn cynnwys amser teithio hir, anallu i gyrraedd safle bws (sy'n gallu ymwneud â diffyg darpariaeth gwasanaeth y filltir olaf a/neu symudedd unigolyn), cysylltedd llwybr bws a diffyg toiledau.

Ffigur 8 Rhesymau dros beidio â defnyddio bws



Mae ymatebion i'r arolwg yn amlygu rhai o'r heriau wrth gyrchu trafnidiaeth gyhoeddus. Er enghraifft, cyfeiriwyd at amllder trafnidiaeth gyhoeddus fel problem o ran cyrraedd apwyntiadau:

“Mae teithio ar fysiau wedi mynd yn anodd iawn. Mae'r amserlenni ar gyfer cymunedau gwledig yn anaddas y tu allan i oriau cynnar y bore neu deithiau prynhawn. Mae hyn yn ei gwneud hi'n anodd i gyrraedd apwyntiadau.”

Mae eraill yn crybwyll y diffyg gwasanaethau gyda'r nos ac ar benwythnosau:

“[Mae] diffyg hyblygrwydd o ran amseroedd. [Mae] diffyg gwasanaeth wedi canol y prynhawn, gyda'r nos ac ar benwythnosau. Byddai'n amhosibl i unrhyw un ddibynnu ar fysiau yn ystod oriau busnes arferol.”

“Mae angen i gysylltiadau trafnidiaeth rhwng pentrefi a threfi fod ar gael yn gynnar yn y bore, gyda'r nos ac ar benwythnosau.”

Soniodd un ymatebydd am yr angen i wasanaethau gysylltu â gwasanaethau trên sy'n rhedeg i ddinasoedd yn Lloegr:

“Mae angen cydlynu amseroedd bysiau a threnau e.e. y T8 a threnau i Lerpwl/Manceinion.”

Mae un arall yn cysylltu natur gyfyngedig cyrchu bysiau â dibyniaeth ar geir yn ei gymuned:

“Cyn Covid-19, roedd bws yn rhedeg o'r pentref (Llandegla) bob awr, naill ai i Ruthun neu Wrecsam. Ers i'r gwasanaeth ailgychwyn ers Covid, yn dilyn ymgyrch gan gynghorwyr lleol, yr AS a thrigolion, mae'r gwasanaeth bellach yn rhedeg unwaith bob dwy awr. Ond dim ond bws rhwng Wrecsam a Dinbych sydd ar gael [fodd bynnag]. Mae angen newid bws o leiaf unwaith i gyrraedd unrhyw fan arall, a hynny heb unrhyw sicrwydd y bydd modd cysylltu â gwasanaethau eraill. Nid yw'r ddarpariaeth gwasanaeth bysiau bresennol yn gwneud dim i helpu preswylwyr i leihau eu hól troed carbon. Mae aelwydydd lle mae dau oedolyn angen dau gar, mae tri oedolyn yn cyfateb i dri char, neu mae'n rhaid i rai oedolion ymdopi heb drafnidiaeth tra bod yr oedolyn arall allan o'r tŷ. Ar ben hynny, o ystyried bod y pentref ar lwybr Clawdd Offa, mae'n anodd i gerddwyr/twristiaid deithio yma ac oddi yma.”

Mae'n anoddach dal trên na bws yn yr ardal hon (cafodd problemau hygyrchedd negyddol eu nodi gan 65% o'r ymatebwyr). Mae natur gyfyngedig cyrchu bysiau, diffyg cydlynu amseroedd teithio a diffyg cysylltedd y filltir olaf yn ei gwneud yn anoddach fyth i gyrraedd gorsafoedd trên yn y sir ar gyfer teithiau pellach.

Dyma un sylw yn yr arolwg yn ymateb i'r trafferthion wrth gyrchu trên:

“Does dim dewis heblaw tacsï i fi allu cyrraedd gorsaf drên.”

Mae cost tacsï yn broblem, fodd bynnag, fel sy'n cael ei awgrymu gan ymatebydd arall:

“Mae tacsï yn £20 o ble dwi'n byw i Ruthun. Mae hynny'n rhy ddrud i bensiynwr.”

Mae cyfuno dulliau gwahanol o deithio yn cael ei ystyried yn faen tramgwydd:

“Mi fyddwn i'n defnyddio trenau'n amlach pe bai gwasanaethau bysiau i orsafoedd rheilffordd lleol, e.e. Penyffordd, Wrecsam a Chaer. Fyddwn i ddim yn gallu byw yn y pentref yma heb fy nghar fy hun, achos mae'r gwasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus yn annigonol a does dim gwasanaeth o gwbl ar ddydd Sul.”

Mae ymatebydd arall yn crybwyll newidiadau arfaethedig i doiledau ar drenau a fyddai'n eu gwneud yn anhygyrch:

“Mae'r cynnig arfaethedig ar gyfer trenau newydd heb gyfleusterau toiled yn golygu na fydda i'n gallu defnyddio trenau i gyrraedd unrhyw le.”

Effaith hygyrchedd cyfyngedig a'r ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus

Gofynnwyd i'r cyfranogwyr sut mae eu gallu i gyrchu trafnidiaeth gyhoeddus yn effeithio ar eu llesiant yn seiliedig ar dri dangosydd – eu llesiant meddyliol, teimladau o fod yn ynysig a'u hannibyniaeth.

Tabl 11 Effaith cyfyngiadau trafnidiaeth gyhoeddus ar lesiant

Dangosydd Llesiant	Canran y bobl sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus sy'n dioddef effeithiau negyddol
Mae'n effeithio'n negyddol ar fy llesiant meddyliol	67%
Mae'n cyfrannu at deimlo'n ynysig	78%

Mae'n effeithio ar fy ngallu i fod yn annibynnol	78%
--	-----

O'r rhai sy'n dweud eu bod yn dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus, mae canran uchel yn sôn am ganlyniadau negyddol i'w llesiant meddyliol (67%). Mae bron i 80% yn teimlo'n ynysig ac yn methu byw yn annibynnol fel y byddai'n bosibl pe bai ganddyn nhw'r gallu i gyrchu gwasanaeth trafnidiaeth.

Mae'r mater o ddibyniaeth ar geir yn destun pryder ymhlith cyfranogwyr hefyd, yn enwedig o ystyried bod 33% o gyfranogwyr yr arolwg yn 70 oed a hŷn. Rhoddwyd cyfle i'r ymatebwyr ychwanegu eu sylwadau eu hunain ar anghenion trafnidiaeth. Y sylw mwyaf cyson (14 allan o 35 sylw) oedd pryderon ynghylch dibyniaeth ar geir (a thrafnidiaeth gyhoeddus) a goblygiadau hynny wrth iddyn nhw fynd yn hŷn.

“Rydyn ni'n byw mewn lle gwledig iawn. Rydyn ni'n dibynnu ar ein trafnidiaeth ein hunain i fynd ar hyd y lle. Mae gorfod dibynnu ar un car yn aml yn ein gwneud ni'n bryderus iawn.”

“Dwi'n 94 oed ac yn dal i yrru yn lleol. Mae fy ffrindiau wedi rhoi'r gorau i yrru ac maen nhw'n fy annog innau i wneud yr un peth. Ond dwi'n byw mewn lle anghysbell.”

“Mae gen i gar ar hyn o bryd, a chymdogion da os nad ydw i'n gallu ei ddefnyddio i fynd i'r ysbyty ac ati ond rydyn ni i gyd yn ein 60au canol a hwyr, a gall ein gofynion newid yn gyflym.”

“Mi allai fy sefyllfa bresennol newid wrth i fi heneiddio ac wrth i fy symudedd newid. Oherwydd salwch, mae'n bosibl y bydd rhaid i mi ildio fy nhrwydded yrru a rhoi'r gorau i yrru.”

“Mae'r diwrnod yn mynd i ddod pan fydda i ddim yn gallu dal ati i yrru. Mi fydda i wedyn yn ddibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus. Dydw i ddim wedi gwneud cais am docyn bws ar hyn o bryd gan nad ydw i'n gallu rhagweld ei ddefnyddio. Dwi wedi gorfod camu i'r adwy i helpu cymydog wedi iddo drïo defnyddio bysiau a chael ei hun mewn twll pan oedd ei fws cyswllt wedi gadael eisoes ac o leiaf awr o aros cyn i'r un nesaf gyrraedd.”

Roedd yn amlwg y byddai'r mwyafrif o'r ymatebwyr a oedd yn berchen ar gar yn mynd i wynebu heriau ynghlwm wrth berchnogaeth ceir yn ystod y 5-10 mlynedd nesaf, gan gynnwys rhesymau ariannol, symudedd ac iechyd. Roedd hefyd yn bwysig deall, ac yn amserol yng ngoleuni'r Bil Diwygio Gwasanaethau Bysiau, faint oedden nhw wedi'i ystyried am eu hanghenion trafnidiaeth tymor hwy a'r effaith y gallai newidiadau bywyd mawr ei chael ar eu dewis o ddull o deithio ar hyn o bryd.

Er enghraifft, mae un cyfranogwr yn nodi ei fod eisieu gwasanaeth trafnidiaeth gymunedol o ryw fath ar gael pan fydd angen iddo roi'r gorau i yrru:

“Pan fydda i'n methu gyrru mwyach, mi fyddai'r gwasanaeth [arfaethedig] yn ddefnyddiol iawn.”

Mae rhai yn poeni am orfod symud o'u cartref pan fyddan nhw'n rhoi'r gorau i yrru:

“Dwi'n berchen ar gar ar hyn o bryd. Pe bai hyn yn newid, mi fyddai'n rhaid i mi ailystyried ble dwi'n byw gan nad yw trafnidiaeth gyhoeddus yn opsiwn yn lleol i mi ar hyn o bryd.”

Ehangwyd cwmplas y prosiect i edrych ar oblygiadau tymor canolig a hir darpariaeth trafnidiaeth gyfyngedig i bobl hŷn a'u teuluoedd. Cynhaliwyd dau Grŵp Ffocws i edrych ar sut roedd hyn yn gorgyffwrdd â lles.

Y cwestiwn cyntaf a ofynnwyd oedd “Ydych chi wedi meddwl am yr effaith ar eich bywyd pe na baech chi'n gallu defnyddio eich trafnidiaeth eich hun?”

Mae un cyfranogwr yn crybwyll trafferth gwneud pethau gwerth chweil a fyddai'n rhoi boddhad oherwydd cyfyngiadau trafnidiaeth:

“Mater o jyglo yw popeth. Mae yna lawer o bethau y byddwn i’n mwynhau eu gwneud ond ddim yn mentro oherwydd yr ansicrwydd ynghylch gallu teithio’n rheolaidd e.e. mi fyddwn i’n hoffi mynd i nofio y peth cyntaf yn y bore, ymuno â grŵp theatr, mynd i ddosbarth dawnws.”

Dyweddodd un arall:

“Mae yna lawer o bobl yn y dref sydd ddim yn gallu cerdded yn dda iawn. Y ddynes a oedd yn arfer byw yn fy nhŷ i yn eu plith. Doedd hi ddim yn mynd allan rhyw lawer oherwydd diffyg trafnidiaeth. Doedd hi ddim yn gyrru. Roedd rhaid iddi gael pobl i wneud popeth drosti.”

Mae dibynnu ar eraill yn cael ei ystyried yn beth negyddol. Mae’r sylw hefyd yn amlygu’r ffaith nad problem sy’n gyfyngedig i bentrefi gwledig ynysig yw trafferthion symudedd, a’u bod nhw’n effeithio ar drigolion trefi hefyd.

Mae un cyfranogwr wedi penderfynu byw mewn lle gwledig ond yn agos at safle bws.

“Mae gen i farn ychydig yn wahanol oherwydd ble roeddwn i’n byw o’r blaen, a oedd yn wledig iawn, dim ond dau fws y dydd oedd yna. Mi wnaethon ni benderfynu symud am wahanol resymau i le sydd ar lwybr bws sydd ar gael bob dwy awr, a meddwl y byddai hynny’n wych o beth o’i gymharu â ble roedden ni’n arfer byw.”

Hyd yn oed pan fydd pobl yn symud i bentref sydd ar lwybr bws, mae’n dal yn bosibl na fyddan nhw’n gallu defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i gyrraedd rhai apwyntiadau, ac maen nhw’n poeni beth fydd yn digwydd pan na fyddan nhw’n gallu gyrru ac a ydyn nhw’n mynd i allu dal ati i fyw lle maen nhw:

“Pan wnaethon ni symud i Landegla, roedden ni’n chwilio am gartref am byth ac wedi gwneud hynny fel na fyddai’n rhaid i ni symud eto. Ond wrth edrych ar bethau nawr, dwi ddim yn meddwl y bydden ni’n gallu mynd i’r feddygfa neu wneud apwyntiadau, yn enwedig apwyntiadau ysbyty, gyda’r gwasanaeth sydd ohoni, a dwi’n credu y byddai’n rhaid i ni symud.”

Nid yw hi’n hawdd i bobl ystyried symud yn y dyfodol, fel y dywed un cyfranogwr:

“...neu rydyn ni’n symud i rywle lle gallwn ni ei gyrchu. Ac mae meddwl bod rhaid i chi symud yn chwerthinllyd.”

Mae gofalu am eraill hefyd yn bryder i bobl sy’n byw yng nghefn gwlad:

“Mae gen i hefyd fam mewn oedran sy’n byw yn Llundain.”

Os nad yw pobl yn gallu teithio ar fws i gyrraedd y rhai maen nhw’n gofalu amdanynt nhw, un ateb yw i’r person sy’n derbyn gofal symud i leoliad gyda gwasanaeth bws er mwyn i’r sawl sy’n gofalu amdanynt nhw allu eu cyrraedd:

“Mae fy modryb yn byw ar gyrion Rhuthun, lle nad oes gwasanaethau bws, felly dwi’n gallu cyrraedd Rhuthun ond ddim yn gallu’i chyrraedd hi. Gan ei bod hi bellach yn mynd yn hŷn, maen nhw’n gorfod gwerthu’r cartref lle’r oedden nhw eisiau aros am byth a symud i dref Rhuthun oherwydd nad oes ffordd gyfleus iddi hi deithio.”

Mae goblygiadau diffyg darpariaeth trafnidiaeth wledig i bobl hŷn mewn cymunedau gwledig ynysig a’u teuluoedd yn gorgyffwrdd â llesiant oherwydd y pryder a’r baich emosiynol sy’n gysylltiedig â symud tŷ.

Gallai’r galw cynyddol am lety fforddiadwy, addas, a’i argaeledd wrth i bobl hŷn orfod symud i ardal gyda gwasanaethau mwy hygyrch heb ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus ddigonol waethygu’r broblem o fod yn fater sy’n ymwneud â thrafnidiaeth i broblem tai a gofal cymdeithasol. Nid yw symud i ardal gyda darpariaeth a gwasanaethau trafnidiaeth gwell yn ateb cyflawn i’r ymatebwyr oherwydd bod pobl â phroblemau symudedd yn tueddu i fod angen gwasanaeth o ddrws i ddrws. Gallai hyn hefyd arwain at ynysu cymdeithasol wrth iddyn nhw symud i ffwrdd oddi wrth ffrindiau yn y gymuned lle’r oedden nhw’n arfer byw. Mae ynysu cymdeithasol

ynddo'i hun yn niweidiol iawn i lesiant. Er enghraifft, mae Sefydliad Iechyd y Byd yn adrodd bod 870,000 o farwolaethau y flwyddyn yn cael eu priodoli i unigrwydd⁹.

Yr ail gwestiwn oedd, **“Pa ddarpariaeth trafndiaeth fyddai’n rhoi mwy o hyder i chi o ran cynnal eich annibyniaeth ac aros yn eich cartref eich hun?”**

Roedd cyfranogwyr yn ddihyder wrth ymateb i'r cwestiwn hwn. Awgrymodd un y dylai trafndiaeth gymunedol gysylltu â phrosiectau a mannau cymunedol sydd eisoes ar waith, cyfeiriodd un arall at anawsterau gwirfoddoli i yrru a'r angen am fwy o fuddsoddiad mewn trafndiaeth gymunedol, tra bod un arall eto yn fwy di-hid ac yn cynnig sylwadau am ddibynnu ar eraill a dychmygu dyfodol heb unrhyw annibyniaeth.

Mae un cyfranogwr yn cydnabod yr her i ddarpariaeth gan ddarparwyr prif ffrwd ar gyfer cyrchu gofal iechyd ac yn awgrymu atebion ynghlwm wrth drafndiaeth gymunedol:

“Dwi’n credu ei bod hi’n afrealistig i gynyddu teithiau bws lle dwi’n byw gan nad oes digon o drigolion yn y pentref, ond mi allai cynllun ceir cymunedol o ryw fath weithio, wedi’i drefnu gan y gymuned ei hun. Dwi hefyd yn gwirfoddoli mewn siop gymunedol, felly mae hon yn agwedd arall ar hynny, rhywbeth i’r gymuned ei ddarparu, o bosibl gyda rhywfaint o gefnogaeth gan y Cyngor, y math hwnnw o beth, lle mae’r boblogaeth yn llai, wedi’i dargedu yn fwy manwl. Dwi angen cyrraedd y deintydd yn Llangollen. Sut ydw i’n mynd i allu gwneud hynny?”

Roedd un ymateb yn cydnabod yr anhawster o ddibynnu ar yrwyr gwirfoddol, megis yswirio eu cerbydau, a'r angen i roi cefnogaeth ariannol i drafndiaeth wledig:

“Mae hi’n gallu bod yn broblem i unigolyn, er nad yw hynny gymaint o bwys i mi ar hyn o bryd, ond os oes amgylchiadau’n codi lle mae unigolyn yn methu â chludo teithwyr oherwydd bod ei yswiriant yn annilys, dydych chi ddim yn gallu gwneud hynny [gwirfoddoli fel gyrrwr]. Dwi’n meddwl bod hynny’n anodd, mae cynlluniau cymunedol ar gael, ond mae angen cefnogi’r cynlluniau cymunedol mewn rhyw ffordd, boed hynny o’r dreth gyngor neu o’r llywodraeth, o gyllideb Trafndiaeth Cymru, neu rhywbeth.”

O ran y pwynt hwn, rhoddodd yr arolwg gyfle i bobl ddysgu mwy am fod yn berchnogion/gyrwyr gwirfoddol yn yr ardal darged i asesu a fyddai modd diwallu unrhyw angen a fyddai’n dod i’r amlwg drwy ehangu’r Cynllun Ceir Gwledig. Ni dderbyniwyd unrhyw ymatebion na dilyniant ar gyfer hyn. Dydy hyn ddim yn golygu na fyddai unrhyw un yn gwirfoddoli pe bai cynllun newydd yn cael ei lansio, ond mae’n destun pryder, fodd bynnag, nad oes unrhyw un o’r 70 ymateb i’r arolwg wedi mynegi diddordeb mewn gwirfoddoli.

Cwestiwn 3 y Grŵp Ffocws oedd: **“Beth ddylai Llywodraeth nesaf Cymru ei wneud i’ch galluogi chi i gael mwy fyth o effaith? Beth na ddylai Llywodraeth nesaf Cymru ei wneud?”**

Mae dau gyfranogwr yn awgrymu bod angen ymgynghori:

“Mae angen iddyn nhw gynnal ymgynghoriad o ryw fath cyn i wasanaethau gael eu newid. Hyd yn oed os yw’r gwasanaeth yn newid, dwi’n meddwl y dylech chi gael dweud eich dweud, o leiaf.”

“Felly dyma ambell i beth i’r bobl sy’n trefnu’r gwasanaeth feddwl amdanyh nhw: lle mae angen i bobl fynd, a thrio cynllunio o gwmpas hynny, meddygon, deintyddion, siopa ac ati. Mae’n bosibl y bydd angen i chi aros am ddwy awr, neu mi wnawn ni drïo cael trefn ar bethau mewn rhyw ffordd.”

Mae ymatebydd arall yn pwysleisio’r angen i ystyried a deall y cyd-destun gwledig, lle mae diffyg trafndiaeth gyhoeddus yn gallu cyfyngu’n arw ar bobl:

“Dwi’n credu bod yna dueddiad i’r llywodraeth... llywodraeth Cymru, Lloegr neu’r Alban, does dim ots pa un... maen nhw i gyd yn canolbwyntio ar y trefi a’r dinasoedd. Ac os ydych chi’n byw mewn ardal

⁹ <https://www.who.int/multi-media/details/social-isolation-and-loneliness-have-serious-impacts>

wledig, dydyn nhw ddim yn meddwl bod angen i chi ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Dyna sut mae'n teimlo. Achos mae yna lwyth o fysiau sy'n gwasanaethu'r un llwybrau, ond yn sydyn, mae hi'n stori wahanol pan mae hi'n fater o gysylltiadau ag ardaloedd gwledig. Mae yna gymaint o'r pentrefi, yn enwedig o gwmpas Rhuthun, sydd heb gysylltiad o gwbl, pentrefi lle'r oedd gwasanaethau bysiau yn arfer bod ond does yna ddim mwyach. Ac mae hynny'n golygu eich bod chi'n ynysu'r cymunedau hynny."

Mae un cyfranogwr yn cysylltu hyn â'r angen i fuddsoddi mewn seilwaith addas i gymunedau gwledig, fel trafnidiaeth gymunedol:

"Os ydych chi eisiau i'r cymunedau gwledig hyn fod yn gymunedau byw yn hytrach na thai gwyliau neu lety Airbnb, dwi'n credu bod rhaid i chi ddarparu lefel o seilwaith. Dwi'n deall y gallai hyn fod yn ddadleuol, ond dwi ddim yn credu y gallwn ni ddisgwyl yr un lefel â Llundain, dinasoedd ac ati. A rhan o ogoniant byw mewn amgylchedd gwledig yw'r prydferthwch o'n cwmpas. Ond os ydych chi eisiau i'r pentrefi oroesi, i gymunedau gwledig aros yn fyw, dwi o'r farn bod rhaid i chi feddwl am y seilwaith mae pobl ei angen, a'r seilwaith fydd pobl ei angen. Fel arall, mi fydd pobl yn gadael a'r cyfan fydd ar ôl fydd llety Airbnb, ynte?"

"Mi godwyd y pwynt yn gynharach am yr awydd i'r cymunedau hyn ffynnu. Yn fy marn i, yr elfen gyffredin yw eich bod chi angen trafnidiaeth gymunedol. Mae trafnidiaeth gymunedol yn elfen greiddiol i'r cymunedau hyn."

Mae un arall yn ddi-hid, gan ddweud:

"O gwmpas fy oed i. Iawn, mae yna amser yn mynd i ddod pan fydd y llywodraeth yn dweud nad ydych chi'n cael gyrru mwyach am eich bod chi'n hen. Sori."

Nodwyd pryder am symudedd yn y dyfodol, ond yr argraff a roddwyd yw nad ydyn nhw'n ymddiried yn y llywodraeth i gefnogi eu hanghenion yn y dyfodol er gwaethaf eu hatal rhag gyrru eu car.

Mae'r sylwadau hyn yn dangos bod diffyg trafnidiaeth gyhoeddus yn peri i gymunedau gwledig deimlo nad yw gwasanaethau hanfodol ar gael iddyn nhw, ond maen nhw hefyd yn cyfeirio at gael eu cau allan oherwydd diffyg buddsoddiad mewn seilwaith gwledig, a diffyg ymgynghori â chymunedau.

Effaith gwell mynediad at dtrafnidiaeth ar lesiant

Cytunodd tri o bobl i gymryd rhan yn y cyfweiliadau Newid Mwyaf Arwyddocaol. Bwriad y cyfweiliadau byr hyn oedd ystyried effaith gadarnhaol gwasanaethau trafnidiaeth gymunedol ar lesiant defnyddwyr.

Roedd y sylwadau'n cynnwys:

"Mae gen i rywbeth i edrych ymlaen ato bob wythnos, hyd yn oed os mai siopa ydy hynny. Pan fydda i'n eistedd yn un o'ch cerbydau, dwi bob amser yn ymwybodol o'r newid enfawr mae eich elusen wedi ei wneud i fy mywyd bob dydd, a bywydau llawer o bobl eraill."

"Mae gen i lawer mwy i edrych ymlaen ato, rhywbeth mor fach ag ymarferion eistedd i lawr hyd yn oed, a fyddwn i ddim yn colli dyddiau Mercher am y byd. Rydyn ni'n eistedd ar y bws ac yn rhoi'r byd yn ei le."

"Mae'n wych, dwi wedi byw yma ers blwyddyn bellach, ond dwi wedi bod yn dod yma ers saith mlynedd i ymweld â fy ffrind. Mae gen i lawer o ffrindiau yma erbyn hyn, a thrwy siarad â nhw, rydyn ni wedi gallu denu pobl i ddefnyddio eich gwasanaeth, i ddilyn ein profiadau ni. Fydden ni ddim yn gallu gwneud hebddyn nhw. Yn fy achos i'n benodol, pan fydd fy merch a mab-yng-nghyfraith yn symud i ffwrdd ar ryw bwynt, mi fydda i ar fy mhen fy hun. Mae'r gwasanaeth a'r staff yn wych; rydyn ni'n cael mynd i'r dosbarth ymarferion. Mae'n cael pobl allan o'u tai; rydych chi'n cyfarfod â llawer o bobl."

Thema allweddol ynghlwm wrth yr effeithiau cadarnhaol yw'r posibilrwydd o gymdeithasu a manteision hynny i lesiant pobl. Mae thema arall yn ymwneud ag iechyd corfforol, a sut mae'r gwasanaeth trafndiaeth yn galluogi unigolion i fynychu dosbarthiadau ymarfer corff sy'n hyrwyddo symudedd er mwyn hybu iechyd a byw yn annibynnol. Mae'r gwasanaethau trafndiaeth yn galluogi pobl i fod yn annibynnol ar eu perthnasau, gan olygu nad oes rhaid iddyn nhw boeni os ydyn nhw'n symud i ffwrdd, er enghraifft, ac effaith negyddol bosibl hynny ar eu llesiant.

Casgliad

O'r holl gyfranogwyr i'r arolwg, mae 80% yn defnyddio eu car eu hunain fel eu prif ddull o deithio ac 20% ddim yn gwneud hynny. Mae perchnogaeth ceir yn is ymhlith sampl yr arolwg hwn na'r cyfartaledd o fewn yr ardal darged, gyda 94% o aelwydydd yn berchen car (Cyfrifiad, 2021). Y rheswm tebygol am hynny yw bod 66% o'r cyfranogwyr yn 61 oed neu'n hŷn, er mai bwriad yr arolwg oedd ceisio casglu ymatebion gan bobl 55 oed a hŷn, a phobl 18 oed a hŷn sydd hefyd yn anabl. Mae tua 7% yn dibynnu ar gar ffrind neu aelod o'r teulu fel eu prif ddull o deithio, gyda 33% yn dibynnu ar hynny fel eu dull eilaidd o deithio. Dim ond 7% o'r cyfranogwyr sy'n defnyddio bws fel eu prif ddull o deithio, ond does neb yn defnyddio trê.

Mae'r arolwg yn dangos heriau cyrchu trafndiaeth gyhoeddus i drigolion yr ardal darged, gyda'r ardaloedd mwyaf anghysbell a thenau o ran poblogaeth yn wynebu amseroedd teithio arbennig o hir i gyrchu gwasanaethau ac amwynderau. Mae cyfyngiadau sylweddol ynghlwm wrth wasanaethau trafndiaeth gyda'r nos neu ar benwythnosau. Mae hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar geir yn yr ardal, hyd yn oed i bobl dros 80 a 90 oed na fyddai'n dewis dal ati i yrru yn eu henaint. O ran yr un o bob pump ymatebydd sydd ddim yn defnyddio car, mae eu symudedd yn gaeth i wasanaethau bysiau cyfyngedig a dewisiadau amgen eraill fel derbyn lifft gan ffrindiau neu deulu.

Roedd 40% o'r sylwadau ychwanegol ar ddiwedd yr arolwg yn tynnu sylw at ddibyniaeth ar geir a phryder am eu hanghenion tymor hwy. Mae rhai, er enghraifft, yn ystyried symud i fyw i fannau lle mae'r gwasanaethau wedi'u lleoli. Mae perthnasau yn ymwneud â'r gwaith o wneud penderfyniadau wrth ofalu am aelodau hŷn o'r teulu. Mae baich emosiynol sylweddol ynghlwm wrth adleoli yn ddiweddarach mewn bywyd.

Mae'r ardaloedd ar y ffin yn tueddu i fod yn arbennig o ddifreintiedig o ran trafndiaeth hygyrch. Mae byw o fewn ffiniau Sir Ddinbych yn golygu bod gwasanaethau statudol yn gallu bod filltiroedd lawer i ffwrdd ar ochr arall y sir, tra bod pobl yn ffafrio cyrchu cyfleusterau siopa mwy a gweithgareddau hamdden sydd mewn sir arall, ond yn ddaeryddol agosach.

Mae darpariaeth y filltir olaf a diffyg gwasanaeth o ddrws i ddrws yn broblem arall i drigolion sydd ddim yn gyrru, neu sydd ddim yn gallu dibynnu ar rywun arall i'w gyrru yn ôl ac ymlaen i safle bws. Mae'n amhosibl i lawer o drigolion gyrraedd safle bws pan fydd yr un agosaf weithiau dros filltir i ffwrdd, ar daith sy'n aml yn serth ac anwastad, ac o bosibl heb seilwaith ar gyfer cerddwyr.

Nododd yr astudiaeth ddwy her i ddichonoldeb ehangu'r Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig. Yn gyntaf, ni wnaeth yr un o gyfranogwyr yr arolwg fynegi diddordeb mewn dod yn yrrwr gwirfoddol. Mae'r pellteroedd hir rhwng cyfleusterau gofal iechyd a thai gwledig ynysig hefyd yn effeithio ar barodrwydd gwirfoddolwyr i ymgymryd â'r teithiau hyn, ac mae'n rhaid ystyried hynny wrth baratoi cynlluniau tebyg neu gynlluniau amgen. Er gwaethaf y galw digonol, byddai heriau recriwtio gwirfoddolwyr yn ei gwneud hi'n anodd neu'n amhosibl ehangu'r Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig presennol, yn enwedig ymhlith yr 20% heb ddefnydd o gar eu hunain a'r rhai sy'n teimlo nad yw'n ddiogel iddyn nhw yrru. Wrth ddylunio gwasanaethau fel y cynllun gwledig arfaethedig, mae angen ystyried pethau fel y canlynol; darparu cymhellion i wirfoddolwyr, galluogi pobl mewn cyflogaeth i gael amser i wirfoddoli heb aberthu cyflog, a sut mae oed ymddeol diweddarach yn effeithio ar recriwtio gwirfoddolwyr. Ystyriaeth arall fyddai cynnwys cost talu gyrrwyr cyflogedig wrth brisio a darparu trafndiaeth gymunedol wledig. Yn ail, mae'r dadansoddiad o'r adegau y mae ymatebwyr angen teithio yn datgelu bod 55% o'r teithiau hynny yn dod o fewn cyfnod gweithredu presennol trafndiaeth gymunedol

Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych. Fodd bynnag, mae hynny'n dal i olygu bod 45% o'r teithiau ar ôl 3:30 pm ac ar benwythnosau, teithiau na fyddai'r Partneriaeth yn gallu ymgymryd â nhw beth bynnag.

Rydyn ni hefyd yn ansicr ar hyn o bryd o ran sut y bydd polisi diwygio'r bysiau yn effeithio ar y ddarpariaeth gwasanaeth bresennol, gyda newidiadau'n bosibl. Er enghraifft, gallai masnachfreinio a mwy o gyfranogiad yn y ddarpariaeth leol weld mwy o wasanaethau bysiau cyhoeddus ar gael yn ardal yr astudiaeth. Gallai amseroedd teithio i wasanaethau ac amwynderau ostwng pe bai gwasanaethau trafnidiaeth yn cael eu hintegreiddio'n well, fel sy'n cael ei gynnig yn y polisi diwygiedig, a gallai hyn fodloni peth o'r galw a nodwyd yn yr astudiaeth. Mae'n bosibl y bydd cysondeb ac ansawdd gwasanaethau yn gwella hefyd. Yn y pen draw, mae ansicrwydd o ran sut y gall y galw am drafnidiaeth gymunedol amgen newid yn yr ardal yn y blynyddoedd i ddod.

Er ei bod yn bosibl na fydd Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych yn gallu darparu estyniad i'r Cynllun Ceir Cymunedol Gwledig presennol, mae'n rhaid ystyried atebion amgen. Rydyn ni'n cyflwyno'r argymhelliad hwn ar sail y polisiâu canlynol. Nod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yw creu cymunedau cydlynus, cymdeithas iachach a chymdeithas fwy cyfartal. Er hynny, mae'r cymunedau sy'n rhan o'r astudiaeth yn profi anghydraddoldeb sy'n cael ei greu drwy ddibyniaeth ar geir a natur anhygyrch trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig. Mae hyn yn arbennig o wir yn achos y grwpiau mwyaf bregus ac ymylol o bobl sy'n byw yng nghymunedau anghysbell ardal darged ehangu'r Cynllun Ceir Gwledig. Ar ben hynny, mae polisi trafnidiaeth Llywodraeth Cymru, [Llwybr Newydd](#), yn gosod targed o 45% o deithiau yn cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, ar droed neu ar feic erbyn 2040. Mae'n blaenoriaethu newid tuag at ddulliau mwy cynaliadwy o deithio, gyda'r bwriad o leihau dibyniaeth ar geir preifat. Bydd mynd i'r afael â'r ddibyniaeth sylweddol ar geir, a'r nifer uwch na'r cyfartaledd o geir fesul aelwyd mewn cymunedau gwledig, yn cyfrannu at gyflawni'r targed hwn.

Gallai'r diwygiadau arfaethedig i'r polisi bysiau gyfrannu at gynhyrchu atebion ar gyfer cymunedau gwledig fel y rhai yn yr astudiaeth hon. Byddai'r diwygiadau yn galluogi aildosbarthu cymorthdaliadau i dalu am lefel sylfaenol o wasanaethau bysiau, waeth faint o bobl sy'n defnyddio'r gwasanaeth hwnnw. Dylai lefel sylfaenol o wasanaeth fod ar gael yn gyson – drwy gcontractau gwasanaeth masnachfaint – ledled y sir a'r genedl, ar gyfer cymunedau gwledig a threfol. Er enghraifft, rydyn ni'n argymhell ehangu gwasanaethau Fflecsi y tu hwnt i gamau a lleoliadau'r cynllun peilot, gan roi cyfle teg i gymunedau'r astudiaeth gyrchu gwasanaethau o'r fath. Ein hargymhelliad ni yw pennu cyllideb ar gyfer awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau Fflecsi ar alw, a bod sgiliau'n cael eu datblygu dros amser o fewn yr awdurdodau lleol i ddelio â chynllunio llwybrau teithio, gwasanaethau a rheoli tendrau er mwyn arbed cost allanol i'r gwaith hwn i gwmnïau ymgynghori.

Fel modd o aildosbarthu cymorthdaliadau ariannol o gwmnïau bysiau i weithredwyr trafnidiaeth gymunedol, byddai'n bosibl ystyried defnyddio talebau teithio. Er enghraifft, ym Manceinion Fwyaf, mae rhai unigolion sydd ddim yn gallu defnyddio bysiau safonol oherwydd problemau symudedd difrifol neu ddallineb yn gallu gwneud cais am dalebau teithio yn lle tocyn bws consesiynol. Mae modd defnyddio'r talebau hyn ar gyfer tacsis ac opsiynau trafnidiaeth hygyrch fel [Ring and Ride](#). Mewn ffordd debyg i Fflecsi, mae Ring and Ride yn darparu gwasanaethau bws mini hygyrch o ddrws i ddrws i bobl o bob oed sy'n ei chael hi'n anodd defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus arferol.

Mae ein hargymhellion am flaenoriaethau o ran y polisi a'r ddarpariaeth wedi'u crynhoi isod:

- Cefnogi trafnidiaeth wledig amgen sy'n addas ar gyfer cymunedau ynysig (trafnidiaeth gymunedol, rhannu teithiau, cymorthdal tacsis, gwasanaethau ar alw/y filltir olaf)
- Gwella trafnidiaeth gyhoeddus (fforddiadwy, dibynadwy, hygyrch, integredig â gwasanaethau eraill, gwasanaethau amlach gan gynnwys gyda'r nos ac ar benwythnosau)
- Integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus â chynllunio iechyd a gofal.
- Datblygu seilwaith trafnidiaeth oed-gyfeillgar, hygyrch a chynhwysol (e.e. palmentydd a chroesfannau diogel a hygyrch, toiledau ar gael, gwybodaeth glir a marciau ffordd)
- Adolygu polisiâu gyrru ar gyfer oedolion hŷn ac ystyried goblygiadau unrhyw newidiadau.

- Buddsoddi mewn ymchwil i lywio polisi oed-gynhwysol sy'n addas ar gyfer cymunedau gwledig.
- Cefnogi gyrwyr hŷn i yrru'n ddiogel a'r cyfnod pontio i roi'r gorau i yrru (e.e. gwiriadau iechyd, hyfforddiant gloywi, gwybodaeth am ddewisiadau amgen i yrru, ystyried cyngor a chymorth adleoli).
- Buddsoddi mewn gwasanaethau symudol (gan gynnwys gwasanaethau cyllid), allgymorth a chyflenwi canolfannau cymunedol, ac economïau gwledig lleol i leihau'r angen i deithio.
- Cynnwys pobl hŷn yn y gwaith o gynllunio trafnidiaeth a chydabod eu hanghenion amrywiol.

Nodwyd y cyfyngiadau canlynol ynghlwm wrth yr astudiaeth:

1. Ychydig iawn o ymatebion a gafwyd gan bobl dros 18 oed (a dan 55 oed) sy'n anabl ac sydd â thocyn bws consesiynol, ac a fyddai'n ddefnyddwyr addas o gynllun trafnidiaeth gymunedol. Effaith y cyfyngiad hwn yw methiant i gynrychioli eu hanghenion teithio yn fanwl gywir. Er enghraifft, ystyried mynediad at addysg, cyflogaeth a theithiau eraill sy'n cael eu gwneud gan bobl o dan 55 oed.
2. Doedd cwestiynau'r arolwg ddim yn cwmpasu anghenion teithio yn y dyfodol y tu hwnt i'r cyfle i roi 'sylwadau ychwanegol' ansoddol ar ddiwedd yr arolwg. Nid yw pobl o reidrwydd yn cynllunio beth maen nhw'n mynd i'w wneud pan na fyddan nhw'n gallu gyrru, ac nid oedd yr arolwg yn awgrymu iddyn nhw wneud hynny. O ganlyniad, cynlluniwyd cwestiynau'r Grŵp Ffocws i oresgyn y cyfyngiad hwn, ond atebwyd y rhain gan lai o gyfranogwyr. Mae hefyd yn anoddach casglu safbwyntiau cywir wrth feddwl am y dyfodol a'u hanghenion, sy'n anodd eu rhagweld. Er enghraifft, mae cyflyrau iechyd a symudedd yn gallu newid yn hollol annisgwyl, ond gyda chanlyniadau sylweddol o ran gyrru car neu gerdded i safle bws. Byddai'n ddefnyddiol i astudiaethau tebyg holi am ystyriaethau symudedd yn y dyfodol, a chynnwys addasiadau ar gyfer sefyllfaoedd lle mae angen rhoi'r gorau i yrru, neu sy'n llesteirio symudedd.

Diolchiadau

Cymunedau Hiraethog, pentrefi Pentrefoelas, Cerrigydrudion, Llanfihangel Glyn Myfyr a Llanrhaeadr, Dyffryn Clwyd a Llandegla, am rannu eu profiadau drwy gymryd rhan yn yr ymgynghoriad, y Grŵp Ffocws a chyfweiliadau unigol.

Aelodau presennol Trafnidiaeth Gymunedol ardal Llangollen am fod mor hael wrth rannu eu profiadau ac effaith gadarnhaol Trafnidiaeth Gymunedol ar wella ansawdd eu bywydau.

Diolch hefyd i'r canlynol am eu hamser, eu cefnogaeth a'u harbenigedd:

Ken Skates AS - Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru

Lee Robinson – Cyfarwyddwr Gweithredol Trafnidiaeth Ranbarthol ac Integreiddio Trafnidiaeth Cymru

Liz Saville Roberts – Aelod Seneddol Dwyfor Meirionnydd

Michelle Clarke – Dirprwy Gyfarwyddwr CTA Cymru

Peter Daniels – Maer Rhuthun

Tîm y Prosiect		
Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych	Gyda'n Gilydd dros Newid	Prifysgol Aberystwyth
Haul Lloyd Davies, Cynorthwydd Ymchwil i'r Prif Swyddog Gweithredol.	Jessie Buchanan, Cyfarwyddwr	Dr Lucy Baker, Cydymaith Ymchwil, LPIP Cymru Wledig Mentor Ymchwil
Sian Dixon, Rheolwr Gweithrediadau Ymgynghoriad Cymunedol	Amy Nicholass, Hwylusydd Ymchwil Cymunedol LPIP Cymru Wledig	
Gwion Tomos Jones, Uwch Swyddog Datblygu Cymunedol		
Crystal Pinel – Swyddog Datblygu Cymunedol.		