

Senedd Cymru

Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Economi a Seilwaith

# Teithio ar fysiau a'r rheilffordd yng Nghymru

Canfyddiadau'r gwaith ymgysylltu

Mai 2022

# Cynnwys

<b>1. Cefndir .....</b>	<b>4</b>
Cyfranogwyr .....	4
Ymgysylltu.....	4
<b>2. Effaith y pandemig Covid-19 ar drafnidiaeth gyhoeddus.....</b>	<b>5</b>
Negeseuon cyhoeddus.....	5
Pryderon am ddiogelwch.....	6
Tarfau ar wasanaethau.....	6
Newid o ran anghenion teithwyr.....	8
<b>3. Y rhwystrau gwirioneddol a chanfyddedig i ddefnyddio gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd Cymru.....</b>	<b>8</b>
Cysylltedd .....	8
Gogledd a Gorllewin Cymru .....	8
Amseroedd cysylltu .....	10
Amseroedd teithio.....	11
Amllder.....	11
Capasiti .....	12
Tarfau ar wasanaethau.....	13
Hygyrchedd .....	14
Y filltir gyntaf a'r filltir olaf.....	15
Teithio sy'n ymateb i'r galw.....	16
Gwybodaeth.....	16
Amserlenni.....	18
Tocynnau a phrisiau.....	18
Tocynnau integredig .....	19
Dylunio sy'n gysylltiedig â seilwaith .....	20
Cystadlu gyda'r car .....	21
Canfyddiadau'r cyhoedd.....	21
Canfyddiad y cyhoedd o fysiau .....	22
Canfyddiad y cyhoedd o drenau.....	22
Deall teithwyr ar ôl Covid.....	23
Galw tymhorol .....	23

**4. Sut i fynd i'r afael â'r rhwystrau i ddefnyddio gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd Cymru a chynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus .....25**

# 1. Cefndir

Fel rhan o ymchwiliad y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Economi a Seilwaith<sup>1</sup> ynghylch trafndiaeth bysiau a rheilffyrdd<sup>2</sup>, cynigiodd y tîm Ymgysylltu â Dinasyddion<sup>3</sup> ddull ansoddol o wneud gwaith ymgysylltu, gyda chyfres o grwpiau ffocws a chyfweliadau â theithwyr.

## Cyfranogwyr

Daethpwyd o hyd i'r cyfranogwyr drwy aelodau'r Pwyllgor, grwpiau cymunedol, a sefydliadau gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru, Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Sir Benfro, Cymdeithas Eryri, Ffrindiau GIGiau, Dyfodol Rheilffyrdd Cymru, a Trafnidiaeth Gymunedol Cymru.

Defnyddiwyd arolwg sgrinio i glustnodi cyfranogwyr posibl. Roedd cyfansoddiad y cyfranogwyr yn amrywio ac yn cynnwys teithwyr bws a thrên; pobl ag anabledau, pobl sy'n byw ac yn gweithio mewn ardaloedd gwledig, trefol a thwristiaeth; a pherchnogion busnes.

Diolch i bawb a gyfrannodd at y rhaglen ymgysylltu.

## Ymgysylltu

Cynhaliwyd cyfres o bum grŵp ffocws a chwe chyfweliad unigol<sup>4</sup> rhwng 21 Mawrth a 21 Ebrill 2021. Roedd fformat y gwaith ymgysylltu yn debyg i raddau helaeth rhwng sesiynau, ond cafodd ei amrywio ychydig i ddiwallu anghenion cyfranogwyr. Trafodwyd y themâu a ganlyn:

- Anghenion teithio'r cyfranogwr.
- Pa effaith y mae'r pandemig wedi'i chael ar ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.
- Y rhwystrau gwirioneddol a chanfyddedig i ddefnyddio gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd Cymru.
- Sut i fynd i'r afael â'r rhwystrau i ddefnyddio gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd Cymru.
- Sut i annog newid ymddygiad i gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus.

---

<sup>1</sup> Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith. (senedd.cymru)

<sup>2</sup> Teithio ar fysiau a'r rheilffordd yng Nghymru. (senedd.cymru)

<sup>3</sup> Dweud eich dweud. (senedd.cymru)

<sup>4</sup> Mae trawsgrifiad dienw o bob sesiwn ar gael ar gais i Aelodau'r Pwyllgor a staff y Comisiwn.

## 2. Effaith y pandemig Covid-19 ar drafnidiaeth gyhoeddus

1. Roedd yr holl gyfranogwyr yn cytuno bod y pandemig COVID-19 (y pandemig) wedi cael effaith sylweddol ac effaith negyddol yn aml ar y ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus a'r defnydd ohoni. Roedd y cyfranogwyr yn teimlo bod negeseuon cyhoeddus, pryderon am ddiogelwch, tarfu ar wasanaethau, a newid o ran anghenion teithwyr yn themâu allweddol.

### Negeseuon cyhoeddus

2. Roedd y cyfranogwyr yn cytuno bod negeseuon Llywodraeth Cymru, yn enwedig yn ystod y cyfnod clo cyntaf, wedi codi ofn ar y cyhoedd i'r fath raddau fel y bydd yn anodd annog pobl i ddychwelyd i drafnidiaeth gyhoeddus, os nad yn amhosibl i rai grwpiau.

Roedd trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer defnyddwyr hanfodol yn unig. Roedd ofn nad oedden ni'n gallu ei defnyddio. Y neges oedd nad oedd trafnidiaeth gyhoeddus at ddefnydd bob dydd. Fe wnaethant greu'r canfyddiad nad oedd trafnidiaeth gyhoeddus bob amser yn ddiogel a dydw i ddim yn credu bod hynny'n wir.

Fe wnaeth y pandemig greu'r fath her fawr oherwydd mai'r neges a gafodd ei chyfleu oedd i bobl osgoi teithio cymaint â phosibl. Ond yng nghyd-destun byd lle'r ydym yn ceisio cael mwy o bobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, roedd y neges hon yn dipyn o risg.

Gwnaeth Transport for London brofion trylwyr o'r gorsafoedd, y seilwaith a'r tu mewn i'r trenau. Er y bu defnydd llawer uwch o system danddaearol Llundain yn ystod y cyfnod clo, ni ddaethant o hyd i unrhyw olion o Covid. Dydw i ddim yn bychanu pa mor ddifrifol oedd y feirws, ac yn gallu bod o hyd, ond roedd llawer gormod o godi bwganod am drafnidiaeth gyhoeddus. Fe wnaeth hyn wthio pobl i ffwrdd o ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

3. Cytunodd y cyfranogwyr fod angen ymdrech sylweddol i wrthdroi'r negeseuon.

Y neges am ddwy flynedd oedd 'peidiwch â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus', ac nid yw'n bosibl ei gwrthdroi dros nos. Mae'n rhaid i chi fagu hyder. Rhaid ichi ddangos ei bod yn ddibynadwy ac yn gyson, a rhaid ichi roi'r teithiwr yn gyntaf, nid yr anghenion gweithredol, nid yr angen i'r trên hwnnw fod yn rhywle arall. Mae'n rhaid i'r teithiwr gredu y bydd yn derbyn gofal. Mae'n fater o newid diwylliant, mae'n debyg.

## Pryderon am ddiogelwch

4. Roedd y cyfranogwyr yn teimlo bod llawer o bobl yn parhau i beidio â defnyddio trafndiaeth gyhoeddus oherwydd bod ofn arnynt o ganlyniad i'r pandemig. Dywedodd llawer mai'r henoed, pobl agored i niwed a phobl â phryderon am eu hiechyd yw'r rhai lleiaf tebygol o ddychwelyd i drafnidiaeth gyhoeddus.

Mae llawer o deithwyr trafndiaeth gymunedol yn bobl hŷn ac yn agored iawn i niwed. Dywedwyd wrthynt am amddiffyn eu hunain ac aros gartref. Rydym wedi gweld nifer enfawr o bobl a oedd yn deithwyr rheolaidd yn dirywio i'r fath raddau fel nad ydyn nhw bellach yn gadael y tŷ.

Yn anffodus, yn enwedig ymhlith y ddemograffeg hŷn, mae nifer sylweddol o bobl sydd ddim yn teithio mwyach. Rheswm mawr dros hyn yw bod arnynt ofn mynd yn ôl allan i'r byd ac yn arbennig defnyddio trafndiaeth fel rhan o hynny.

Dyw fy ngwraig a minnau, sydd wedi ymddeol, wedi dod yn gyfforddus eto gyda thrafnidiaeth gyhoeddus o gwbl. Roeddem yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn rheolaidd cyn y pandemig, yn enwedig ar rhwng Caernarfon a Bangor. Am gyfnod hir, doedden ni ddim yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus o gwbl. Rydym yn dal i fod braidd yn amharod i wneud hynny.

5. Fodd bynnag, dywedodd rhai cyfranogwyr pa mor ddiogel yr oedden nhw'n teimlo, ac yn parhau i deimlo, yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Dydw i ddim wedi bod yn poeni am ddal Covid ar y trê, ond rwy'n siŵr ei fod yn poeni llawer o bobl.

Ar ddechrau'r pandemig, roeddwn i'n teimlo'n nerfus am deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus dim ond oherwydd i ni gael clywed i beidio â bod mewn mannau prysur. Rwy'n gweithio mewn ysbyty ac roedd llawer o'm cydweithwyr yn teithio i'r gwaith ar drafnidiaeth gyhoeddus, felly doeddwn i ddim yn nerfus mwyach gan nad oedd teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus wedi cael effaith wael ar yr un ohonynt - doedd dim problemau. Felly fe wnaeth hynny roi tawelwch meddwl i mi. Roeddwn i'n dal y bws os oedd angen i mi wneud hynny. Roedd fy nghydweithwyr yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn ddyddiol a doedd dim problemau.

## Tarfu ar wasanaethau

6. Soniodd y cyfranogwyr am lai o wasanaethau a tharfu ar wasanaethau oherwydd y pandemig.

Mae gan fy chwaer anabledd dysgu ac mae'n dibynnu ar y gwasanaethau bws i gyrraedd y gwaith. Yn aml iawn, doedd dim golwg o'r bws neu doedd e ddim yn

dilyn yr amserlen. Rwy'n credu y bu trafndiaeth gyhoeddus braidd yn annibynadwy yn ystod y pandemig, naill ai gyda gwasanaethau hwyr neu dim golwg o rai bysiau.

Rhwyrstr gwirioneddol i bobl yn ystod y pandemig oedd y newidiadau i'r amserlenni a llwybrau'r bysiau. Roedd pethau'n ddryslyd iawn i rai ac roedd hi bron yn amhosibl dod o hyd i'r wybodaeth ddiweddaraf.

**7.** Soniodd cyfranogwyr ag anabledau am yr anawsterau a'r gwahaniaethu yr oedden nhw wedi'u hwynebu o ganlyniad i newidiadau a tharfu ar wasanaethau yn ystod y pandemig.

Roedd problem fawr gyda bysiau'n peidio â stopio i godi pobl. Cafodd y gwasanaeth i Landudno ei dorri i un bws yr awr. Yn aml iawn, byddai'r gyrrwyr yn gyrru'n syth heibio i mi a ddim hyd yn oed stopio, ac yn fy anwybyddu. Gan fy mod mewn cadair olwyn, roedden nhw'n meddwl y byddai'n cymryd gormod o amser i gael y ramp allan a rhoi amser i mi fynd ar y bws. Felly doedden nhw ddim yn trafferthu stopio. Mae'n annifyr pan dyw gyrrwyr ddim yn stopio.

Roedd naw o bob deg gyrrwr yn eithaf trahaus ac yn ceisio dangos eu pŵer yn dweud wrth bobl eu bod nhw ddim yn cael mynd ar y bws. Mae hyn wedi gadael ei ôl ar bawb yn Llandudno, nid dim ond y gymuned anabl.

**8.** Soniodd cyfranogwyr hefyd am y tarfu ar wasanaethau y maen nhw'n ei wynebu o hyd<sup>5</sup>.

Yng Ngogledd Cymru, cafodd y gwasanaeth Avanti West Coast i Lundain ei gwtogi'n ddifrifol ac mae'n dal i redeg dim ond dau wasanaeth y dydd o Ogledd Cymru i Lundain. Mae yna wasanaethau ychwanegol o Gaer ond maen nhw'n terfynu yn Crewe. Felly nid yw teithio o Gaer yn amhosibl, ond mae'n anodd.

Mae problem benodol gyda'r gwasanaethau rheilffordd ar hyd arfordir Gogledd Cymru. Dyw lefel y gwasanaeth dal ddim wedi'i hadfer i'r hyn yr oedd cyn COVID. Roedd hyn yn rhwystredig gan fy mod wedi arfer cael gwasanaeth bob awr i Gaer a Manceinion; fe wnaeth y gwasanaeth hwnnw ddiflannu gyda'r pandemig ac nid yw wedi dychwelyd.

Mae gennym broblem wirioneddol yma yn Sir Benfro gan nad oes fawr ddim trenau. Cafodd y gwasanaeth trên ei dorri'n ddifrifol dros COVID ac nid yw wedi'i roi yn ôl i'r ffordd y dylai fod. Dim ond tri thrên sy'n rhedeg. Mae un yn dda i ddim gan

---

<sup>5</sup> Cyflwynwyd sylwadau cyn 21 Ebrill 2022.

ei fod yn eich gadael yng Nghaerfyrddin yng nghanol y nos. Yna dyw'r ddau arall ddim yn foddhaol.

## Newid o ran anghenion teithwyr

**9.** Soniodd y cyfranogwyr am y newidiadau o ran anghenion teithwyr a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn sgil y pandemig. Ystyriwyd mai'r newid mwyaf arwyddocaol oedd cynnydd yn y defnydd o geir.

Mae yna lawer iawn o bobl sydd wedi dechrau defnyddio'u ceir eto a fi yw un ohonynt. Y car oedd y lle diogel a doedd dim rhaid i mi boeni am broblemau capasiti, tagfeydd, a phobl ddim yn gwisgo mygydau. Roeddwn i'n ddiogel yn fy nghar a dwi ddim yn meddwl fy mod i'n rhyfedd yn hynny o beth.

**10.** Cytunodd y cyfranogwyr fod y pandemig wedi newid ymddygiad pobl. Soniodd cyfranogwyr am ddirywiad yn y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus oherwydd gweithio gartref a chynnydd mewn teithio llesol.

Yn ystod y pandemig, roedd pobl yn teithio'n fwy llesol drwy gerdded a beicio. Mae hynny i'w annog. Dylai'r trê, yn arbennig, fod yn fwy cyfeillgar i feiciau gyda darpariaeth ar gyfer beiciau yn yr orsaf ac ar y trê.

Cyn y pandemig, roeddwn i'n ddefnyddiwr dyddiol ac roedd gen i docyn misol. Gan fy mod i bellach yn gweithio gartref, rwy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn llawer llai.

## 3. Y rhwystrau gwirioneddol a chanfyddedig i ddefnyddio gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd Cymru.

### Cysylltedd

**11.** Cytunodd y cyfranogwyr fod cysylltedd yn rhwystr sylweddol i bobl sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ac sydd eisiau ei defnyddio. Siaradodd cyfranogwyr am gyfyngiadau daearyddol ac amseroedd cysylltu tynn.

### Gogledd a Gorllewin Cymru

---

**12.** Cytunodd y cyfranogwyr fod cysylltedd trafndiaeth gyhoeddus yn rhwystr mawr i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Rhoddodd y cyfranogwyr enghreifftiau o gysylltedd gwael, gan gyfeirio'n benodol at Gogledd a Gorllewin Cymru.



Cysylltedd ac integreiddio, i mi, yw themâu mwyaf fy negawd a mwy o fyw yng Ngogledd Cymru. Mae coridor ar draws Gogledd Cymru, sy'n cysylltu Caerdybi, Bangor, Conwy a Chaer. Ac mae'r lleoedd hyn yn cael eu gwasanaethu'n weddol dda i bobl sy'n cymudo ac ymwelwyr sy'n dod i Ogledd Cymru ar y bws neu'r trê. Mae'n anodd iawn, yn heriol ac yn cymryd cryn amser i symud y tu hwnt i'r coridor hwnnw i weld Gogledd Cymru yn ehangach, fel canol Eryri neu Ben Llŷn. Rwy'n byw yng Nghonwy ac yn cerdded i'r gwaith. Ond rwy'n ystyried newid swydd. Rwy'n hoffi trafniadaeth gyhoeddus. Dydw i ddim yn arbennig o hoff o yrru ac felly rwy'n cyfyngu ar sut rwy'n chwilio am waith i'r coridor hwnnw.

I'r boblogaeth sy'n gweithio lle rydw i yn y Felinheli, rydyn ni hanner ffordd rhwng dwy ganolfan waith fawr (os oes pethau o'r fath yng Ngogledd Cymru), Bangor a Chaernarfon. Ac rydym yn cael ein trin yn ddigonol yn yr ystyr hwnnw. Fodd bynnag, os oeddech chi eisiau mynd i unrhyw le arall, fydddech chi ddim yn teimlo hynny o gwbl. Er enghraifft, mae'n ymddangos bod bron pob llwybr ar Ynys Môn yn arwain at Fangor, ond ychydig iawn sy'n arwain at unrhyw le heblaw Bangor. Mae hynny wir yn effeithio ar ble y gall pobl weithio ac mae'n anghywir tybio eu bod i gyd yn gweithio ym Mangor.

Un o'r enghreifftiau gwaethaf o gysylltedd gwael oedd mis Rhagfyr 2019. Dechreuodd Great Western redeg y trenau trydan newydd. Roedd yn newydd ac yn wych ac roedd yn mynd yn gyflymach o Abertawe i Lundain. Y drafferth oedd eu bod yn gadael Abertawe saith munud ynghynt, ond doedd y cysylltiadau â Sir Benfro ddim yn cysylltu â'r trenau mwyach. Felly roedd yn rhaid i chi aros am 55 munud yng ngorsaf Abertawe i ddal eich trê. Er bod y daith o Abertawe i Lundain yn fyrrach, roedd y daith gyffredinol yn cymryd hanner awr yn fwy.

Fe ges i fy syfrdanu o weld y fath lanast yn Harbwr Abergwaun, gyda'r cysylltiadau â'r fferïau. Mae wedi bod yn embaras i bob un ohonom sydd wedi bod yn ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus i glywed am y problemau rydyn ni'n eu cael gyda chysylltiadau trenau a fferi yn Abergwaun. Y straeon ofnadwy roedden ni'n eu clywed. Os oeddwn i'n un o reolwyr Stena Ferry, byddwn wedi tynnu allan o'r gwerthiant rheilffordd ac wedi dweud ein bod ni'n gwrthod cymryd teithwyr rheilffordd mwyach oherwydd bod hynny'n ormod o drafferth. Os oedd gennym ni wasanaeth trê bob dwy awr, byddai hyn yn lliniaru'r broblem i raddau oherwydd y byddai trê mewn dwy awr yn hytrach na thrê mewn 12 awr. Gallai hynny helpu mewn gwirionedd.

**13.** Fe wnaeth sawl cyfranogwr o Ogledd a Gorllewin Cymru ddisgrifio sut mae'r diffyg trafniadaeth gyhoeddus gysylltiedig yn effeithio ar eu bywydau.

Rwy'n byw ger Bethesda ac yn gweithio yng Nghaernarfon, sy'n cymryd 20 munud i yrru i'r gwaith, ond yn cymryd awr a hanner ar y bws. Mae methu â chyrraedd y gwaith mewn amser da oherwydd diffyg cysylltedd o'r Dwyrain i'r Gorllewin yn gwneud cymudo'n anodd iawn.

Yng Ngogledd Cymru, dydych chi ddim o reidrwydd yn gallu croesi'r dyffryn yn hawdd nac yn gyflym. Rwy'n byw ym Methesda ac yn gweithio ym mhen gogleddol dyffryn Llanberis. Er mwyn cyrraedd y gwaith byddai'n rhaid i mi fynd i Fangor yn gyntaf, dal bws gwahanol, ac yna mynd i lawr y dyffryn yn hytrach na gallu mynd yn syth ar draws.

Os oedden i'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus byddai'n rhaid i mi gerdded fy mhlant i'r ysgol, yna dal y bws i Abertawe o lle rwy'n byw, yna dal y bws o Abertawe i'r dref nesaf, ac yna cerdded i'r gwaith. Ond rwy'n gallu mynd yn y car mewn tua 20 munud oherwydd bod yna heol. Felly, does rheswm pam bod y bws yn methu dilyn yr heol honno, ond dyw hynny ddim yn digwydd achos bod hynny ddim yn addas i'r gweithredwyr masnachol.

Yng Nghasnewydd, prin yw'r bysiau sy'n mynd heibio'r orsaf reilffordd. Mae'r bws sy'n mynd ar hyd fy ffordd yn croesi'r afon ac yna'n troi i'r chwith tuag at Friars Walk tuag at yr orsaf fysiau. Os ydw i eisiau mynd i'r orsaf reilffordd, yr unig opsiwn yw i mi archebu'r bws fflecsi, sydd wedi dod yn fwy heriol yn ddiweddar. Mae trafndiaeth gyhoeddus yn syrthio y tu ôl i anghenion gwirioneddol ei defnyddwyr.

Mae fy meddyg yn y cwm nesaf. Rwy'n cyrraedd yno drwy unrhyw ffordd heblaw trafndiaeth gyhoeddus oherwydd bod defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn golygu taith hirfaith ar ddau neu dri bws. Byddai cyrraedd y meddyg ar drafndiaeth gyhoeddus yn cymryd diwrnod cyfan.

Mae gen i ddwy nyrs yn y teulu a dydyn nhw ddim yn gallu ystyried defnyddio trafndiaeth gyhoeddus i gyrraedd y gwaith. Ac o feddwl am faint ysbytai fel Glangwili neu Dreforys a'ch bod chi'n methu eu cyrraedd ar drafndiaeth gyhoeddus i ddechrau eich shift ar amser, a does dim gwasanaeth i fynd â chi adref.

---

#### Amseroedd cysylltu

---

**14.** Trafododd y cyfranogwyr amseroedd cysylltu a'r rhwystrau pan fydd angen i deithwyr newid o un llwybr trafndiaeth gyhoeddus i un arall.

Un o'r problemau mawr yw cysylltiadau tynn rhwng gwahanol systemau trafndiaeth. Dyw pum munud ddim yn ddigon da. Os bydd unrhyw beth yn mynd o'i le, rydych chi wedi colli eich cysylltiad.

Mae yna gysylltiad yn dod o Dyddewi i Hwlfordd er enghraifft, sy'n gysylltiad tair munud. Os oes rhiant gyda phram yn dod i ffwrdd yng nghanol Hwlfordd, maen nhw'n colli'r trê. Os oes tractor ar y llwybr o Dyddewi, maen nhw'n colli'r trê. Ac

mae'r trê'n nesaf mewn dwy awr. Os ydych chi'n cael un profiad gwael fel yna, fyddwch chi ddim yn defnyddio'r rheilffordd oni bai bod yn rhaid i chi wneud hynny.

Mae'r fferi yn drafnidiaeth gyhoeddus hefyd, ac mae'r gyfnewidfa â'r fferi yn Sir Benfro yn warthus. Mae unrhyw bobl ar drê'n hwyr yn sownd am oriau, neu ddyddiau hyd yn oed. Y peth yw, mae'r fferi yn Abergwaun yn gysylltiad rhyngwladol gan fod y fferi yn Noc Penfro ddim yn cymryd teithwyr ar droed neu ar feic, felly mae'n rhaid iddyn nhw fynd i Abergwaun.

## Amseroedd teithio

- 15.** Soniodd cyfranogwyr am amseroedd teithio gwael fel rhwystr i ddefnyddio trafniadaeth gyhoeddus, yn aml o ganlyniad i gysylltedd ac amllder gwael.

Mae gwir angen gwella amseroedd teithio. Pe bawn i'n neidio yn fy nghar i fynd i'r Fenni o Sir Benfro byddai'n cymryd awr a hanner. Mae'n cymryd tair awr a hanner ar y trê'n. Os ydw i am fynd i Gaerdydd, y broblem yw'r tro cam yn Abertawe.

Pan fydd yn rhaid imi fynd i gyfarfodydd achlysurol ym Mhorth Caerdydd, rwy'n gyrru o Sir Benfro gan fod trafniadaeth gyhoeddus yn cymryd gormod o amser.

- 16.** Disgrifiodd rhai cyfranogwyr sut y gallai trydaneiddio'r rheilffyrdd wella cysylltedd ac amser teithio

Mae gennym y trenau deufodd hyn nawr sy'n defnyddio disel a thrydan. Dylai'r gwifrau fod yn rhedeg i Abertawe, ac mae'n wallgof peidio â gwneud hynny. Mae terfyn cyflymder o 50 milltir yr awr ar yr M4 oherwydd llygredd drwy Bort Talbot, ac mae'r rheilffordd sy'n rhedeg ochr yn ochr yn defnyddio disel. Mae'n gwneud dirmyg o Lywodraeth Cymru yn dweud eu bod yn ceisio glanhau'r aer drwy osod terfyn cyflymder ar y draffordd, lle mai'r peth rhesymegol i'w wneud yw rhoi gwifrau uwchben y rheilffordd.

Yna gallech chi ddefnyddio'r trenau deufodd hyn i redeg gwasanaeth Llundain, Caerdydd, i Gaerfyrddin gan osgoi Abertawe a chyfuno â llwyth o bum trê'n o Abertawe yn dod i fyny i Gaerdydd, a gallech chi redeg pump neu chwe thrê'n drwodd i Gaerfyrddin. Yna daw Caerfyrddin yn ganolbwynt rheilffordd ac mae cyfle i wneud rhywbeth am bobl a defnyddio mwy o drenau lleol yng Ngorllewin Cymru. Yna dylem fod yn anelu at gysylltiadau 15 i 20 munud rhwng bysiau a threnau, nid pum munud.

## Amllder

- 17.** Roedd y cyfranogwyr y byddai gwasanaeth trafniadaeth gyhoeddus mwy aml yn rhedeg i amser rhwng cerbydau (e.e. bob 20 munud) yn hytrach na chael ei drefnu ar gyfer unrhyw adeg benodol o'r dydd yn arf allweddol i ddileu rhwystrau i ddefnyddio trafniadaeth gyhoeddus.

Os oedd modd cerdded i safle bws neu blatfform a gwybod bod bws neu drên yn cyrraedd mewn ychydig funudau, yna byddai mwy o bobl yn defnyddio trafniadaeth gyhoeddus. Bydd cwmnïau teithio yn gweld cynnydd mewn defnydd a refeniw. Roedd un o fy llinellau lleol o Gaer i Lerpwl yn rhedeg bob 30 munud. Roedd y rhan fwyaf o bobl o'r farn bod hyn ddim yn ffôl. Ond pan wnaeth hyn gynyddu i bob 15 munud, fe wnaeth busnes saethu i fyny ac yn y pen draw roedd yn talu amdano'i hun. Os byddwch yn darparu gwasanaeth da, bydd pobl yn ei ddefnyddio.

Mae amlder y bws neu'r trên yn rhwystr. Pan oeddwn i'n byw yn Amsterdam, roedd y trên, y tram, a'r bws yn cyrraedd bob saith munud a hanner. Does dim angen amserlen - mae pawb yn gwybod y bydd cerbyd arall mewn saith munud a hanner, waeth beth sy'n digwydd. Ym mis Mai 2021, lansiodd Rheilffyrdd yr Iseldiroedd linell heb amserlen rhwng Amsterdam a Maastricht, sy'n gwarantu bod yn rhaid aros am y trên am saith munud a hanner ar gyfartaledd. Yn 2021, gwnaeth Rheilffyrdd yr Iseldiroedd golled o £1.3 biliwn. Ond yn 2022 roedd wedi adennill costau, a bydd yn gwneud elw yn 2023. Mae Adran Draffig yr Iseldiroedd wedi cadarnhau bod hyn wedi torri 10 y cant ar dagfeydd traffig. Ac mae hynny'n ddigon i'w gadw i redeg

Rhwng Hwlfordd a chylchfan Penblwyn, fe wnaeth 600 o gerbydau basio mewn awr i un cyfeiriad a 500 i'r llall. Byddech yn meddwl gyda'r fath nifer o gerbydau y byddech yn gallu llenwi trên ychwanegol i'w rhedeg bob awr yn hytrach na phob dwy awr. Mae hynny'n rhywbeth a fyddai'n gwneud yn dda iawn i'r prif lwybr hwn drwy sir Benfro, i redeg trên bob awr yn hytrach na phob dwy awr.

**18.** Fe wnaeth y cyfranogwyr hefyd ddangos y problemau sy'n gysylltiedig â diffyg gwasanaethau gyda'r nos.

Mae argaeledd gwasanaethau ar ôl amser penodol yn rhwystr mawr iawn, gyda llawer o wasanaethau trafniadaeth i'w gweld yn anelu at naw i bump, lle does dim angen edrych ar naw i bump mewn gwirionedd. Mae angen edrych ar y diwrnod cyfan, o saith y bore tan ddeg yr hwyr. Dyna un o'r materion sydd wedi dod i'r amlwg yn fy ngwaith gyda Ffrindiau GIG ac Anabledau Dysgu Cymru.

Fe wnes i roi'r gorau i ddefnyddio bysiau yn y pen draw. I mi, y bws olaf adref oedd y broblem. Rwy'n byw ar Ynys Môn ac roedd y bws olaf yn eithaf cynnar. Felly roedd hynny'n ffactor, yn enwedig pan oeddwn i'n gweithio'n hwyr.

## Capasiti

**19.** Cytunodd y cyfranogwyr nad yw'r darparwyr rheilffyrdd bob amser yn darparu digon o gapasiti ar gyfer y nifer o deithwyr a ddisgwylir. Soniodd y cyfranogwyr am drenau gorlawn yn y cymoedd a hefyd am faterion capasiti yng Ngogledd Cymru.

Does dim digon o gapasiti ar arfordir Gogledd Cymru. Mae'n wasanaeth rhyfedd gan fod Avanti West Coast yn rhedeg yno gyda threnau naw cerbyd, ac yna gallai'r gwasanaeth nesaf fod yn wasanaeth Trafnidiaeth i Gymru â dau gerbyd. Mae'r capasiti y mae'r gweithredwyr yn ei ddarparu yn amrywio'n fawr iawn. Bydd pobl yn dod i fyny yn disgwyl gweld llawer o seddi a lle ar drên ac yna maen nhw'n gorfod sefyll yr holl ffordd i Gaer neu'n bellach hyd yn oed os yw pethau wir yn wael.

Yn fy nghof i, dros y degawdau diwethaf, mae'r trên o Gaer, neu o Crewe weithiau, i Ogledd Cymru wastad wedi bod yn anhygoel o brysur.

## Tarfu ar wasanaethau

**20.** Roedd y cyfranogwyr yn teimlo mai dibynadwyedd gwasanaethau yw un o'r agweddau pwysicaf ar drafnidiaeth gyhoeddus a, phan fydd teithwyr yn gweld tarfu ar wasanaethau a gwasanaethau'n cael eu canslo, maent yn fwy tebygol o beidio â dychwelyd i drafnidiaeth gyhoeddus.

Cafodd Roedd un neu ddau o drenau o Fanceinion i Aberdaugleddau o Fanceinion eu canslo. Yn ôl pob tebyg, gadawodd y trên Fanceinion yn y bore a chyrraedd mor bell â Crewe cyn cael ei ganslo achos bod gormod o deithwyr. Diwrnod rygbi oedd hwn yng Nghaerdydd. Beth ydych chi'n ei ddisgwyl?

Rydym wedi cael problem benodol gyda rheilffordd Dyffryn Conwy, a oedd wedi cau am y rhan orau o ddwy flynedd cyn Covid oherwydd llifogydd difrifol a gwaith adfer. Ond yna'n cafodd unedau rheilffordd eu tynnu'n ôl yn sydyn iawn gan fod eu hangen mewn mannau eraill. Os oes prinder unedau mewn mannau eraill yn y system, unedau Dyffryn Conwy yw'r cyntaf i gael eu cymryd i ffwrdd, hyd yn oed os yw hynny oherwydd bod angen unedau ychwanegol arnynt oherwydd bod gêm rygbi ymlaen yng Nghaerdydd. Rydyn ni angen y sicrwydd y bydd y gwasanaeth yn rhedeg.

Mae dibynadwyedd yn broblem. Y gwasanaethau rydyn ni'n eu gweld yn cael eu canslo. Dyw defnyddio bysiau i wneud yn iawn am ganslo trenau ddim yn ddigon da. Os yw pobl yn teithio ar y trên, maen nhw eisiau'r trên!

**21.** Cytunodd y cyfranogwyr fod angen ymateb yn well i oedi a chanslo gwasanaethau drwy roi gwybodaeth integredig, amser real i deithwyr ar draws yr holl lwyfannau sydd ar gael, o gyhoeddiadau ar-lein i gyhoeddiadau mewn gorsafoedd.

O ran rheilffyrdd y cymoedd, mae llawer o wasanaethau bws yn lle trenau ac mae'n anodd cael gwybodaeth amdanynt. Dyw hi ddim bob amser yn glir ble maen nhw'n codi pobl nac o ble maen nhw'n gadael. Rydw i wedi cael fy nal allan o'r blaen oherwydd nad oeddwn i'n gwybod o ble'r oedd y gwasanaeth bws yn lle'r trên yn gadael. Mae rhai gorsafoedd yn waeth nag eraill - dyw Pontypridd a

Threfforest ddim yn dda iawn o ran arwyddion. Os oes gwasanaeth bws yn lle'r trê, neu os ydych chi wedi cael llond bol o Trafnidiaeth Cymru, rwy'n neidio yn y car, ond ddim pawb sy'n gallu gwneud hynny.

Pan fydd pethau'n mynd o chwith mae angen i ni gyfathrebu'n well â theithwyr, a'r cwsmeriaid y mae problemau'n effeithio arny'n nhw. Yn rhannol, yr oedi annisgwyl a'r diffyg gwybodaeth sy'n peri rhwystredigaeth a phryder i bobl, a pheidio â gwybod pryd y bydd eich taith yn dod i ben. Mae profiad fel yna'n golygu bod pobl ddim eisiau defnyddio trafniadaeth gyhoeddus. Mae'n nhw'n meddwl 'dydw i ddim yn mynd i wneud hynna eto'.

Mae'n ymddangos bod modd canslo ac aildrefnu trenau a'r disgwyl yw bod gennych chi ffôn symudol i gysylltu â'r rhwydwaith i weld beth yw'r sefyllfa ddiweddaraf. Eich problem chi yw hi os ydych chi'n methu gwneud hynny.

Fe wnaeth fy merch brynu tocynnau i weld gêm bêl-droed Cymru. Fe wnaethon nhw brynu eu tocynnau prynu ymlaen llaw i fynd â'r plant. Mae hi newydd edrych ar-lein i weld bod y rheilffordd rhwng Amwythig a Chaerdydd ar gau. Mae'r blwch signalau ar gau yn Henffordd. Does dim modd cael ad-daliad ar docynnau ymlaen llaw felly bydd hi nawr yn cael ei rhoi ar fws. Ond mae ganddi ddau o blant sy'n methu teithio ar fws. Mae'r ansicrwydd hwn yn beth mawr iddyn nhw, ac mae hon yn daith maen nhw wedi'i chynllunio ers misoedd. Os ewch chi ar wefan Trafnidiaeth Cymru, mae'n dweud bod y lein ar gau. Dyw'r wefan ddim yn dweud pryd y bydd yn ailagor. Mae ar bobl angen gwybodaeth ar gael yn rhwydd i wneud penderfyniadau, neu byddan nhw'n neidio yn y car.

## Hygyrchedd

**22.** Disgrifiodd sawl cyfranogwr ag anghenion hygyrchedd y rhwystrau y maent yn eu hwynebu wrth geisio cael mynediad at dtrafnidiaeth gyhoeddus.

Mae gyrwyr bysiau yn Llandudno yn gwneud gwaith da i raddau, ond mae'n rhaid i chi eu hatgoffa i helpu pobl. Mae gan y bysiau rampiau â llaw i helpu pobl fel fi, sy'n defnyddio cadair olwyn, i fynd ar y bws. Ond yn aml iawn mae'n rhaid i chi ofyn i'r gyrrwr am help - mae'n rhaid i chi eu cadw ar flaenau eu traed! Weithiau mae'n rhaid i mi gwyno i Arriva am y diffyg cymorth.

Os oes gennych broblemau symudedd a'ch bod am ddefnyddio'r trê, mae angen i chi wybod a yw'r orsaf drenau'n hygyrch, a oes mynediad di-gam, ac a fydd y cymorth rydych chi wedi'i archebu ymlaen llaw i fynd ar y trê o'r platfform ar gael mewn gwirionedd, neu a fydd yn cael ei ganslo ar y funud olaf heb unrhyw rybudd? Mae hefyd angen i chi wybod a yw staff yr orsaf drenau yn gwybod sut i'ch cefnogi os oes gennych anabledau dysgu ac yn methu deall y cyhoeddiadau

**23.** Roedd yr holl gyfranogwyr yn cytuno y byddai gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn hygyrch i bawb yn cael gwared ar rwystrau mawr.

Waeth ble rydych chi'n byw yng Nghymru, boed hynny mewn ardaloedd trefol neu wledig, wedi'ch cysylltu'n dda iawn neu heb gysylltiad da, mae wastad problemau o ran hygyrchedd ar gyfer pobl sydd ag anghenion cymorth symudedd. Os ydych chi'n ddefnyddiwr cadair olwyn neu ffrâm gerdded, rydych chi eisiau gwybod y bydd lle ar y bws i chi, bod gyrrwr y bws wedi'i hyfforddi i ddefnyddio'r ramp, bod gyrrwr y bws yn hyderus am eich rhoi ar y bws, ac y gallwch gyrraedd eich sedd cyn i'r bws ddechrau symud.

Pe bai modd i ni weithio gyda'n gilydd i greu system drafnidiaeth gyhoeddus a oedd yn gweithio i bobl anabl, pobl hŷn, neu bobl ag anabledau dysgu, byddai wedyn yn gweithio'n awtomatig i bawb arall. Oherwydd, os ydych yn diwallu anghenion y person mwyaf difreintiedig drwy wneud y tocyn yn hygyrch ac yn integredig, drwy wneud y seilwaith ffisegol yn hygyrch ac yn hawdd ei ddefnyddio, drwy wneud y wybodaeth yn hawdd ei darllen a'i deall, a thrwy roi'r dewis i bobl o wahanol ieithoedd, yna bydd pawb yn elwa. Bydd yn hygyrch i bawb.

## Y filltir gyntaf a'r filltir olaf

**24.** Disgrifiodd llawer o'r cyfranogwyr yr anawsterau wrth fynd o'u drws ffrynt i'r safle bws neu'r orsaf drenau, ac yna o'r safle bws neu'r orsaf drenau derfynol i'w cyrchfan derfynol.

Rwy'n gallu cerdded i'r orsaf, sy'n cymryd ychydig dros awr i gerdded y tair milltir. Mae'n iawn os yw'n ddiwrnod braf, ond ddim fel arall. Ac nid dyma'r math o beth y byddai pawb yn ceisio ei wneud gan fod y daith yn ôl i fyny'r allt ac yn cymryd mwy o egni na'r daith i lawr.

Mae'r filltir olaf yn rhwystr. Pan fyddaf yn cyrraedd fy nghyrchfan, sut ydw i'n mynd o'r orsaf i'r lle rydw i am fynd iddo? Nawr, rwy'n gallu gwneud llawer o hyn fy hun ar y we, ond dyw hyn ddim yn wir am bawb.

**25.** Cytunodd y cyfranogwyr fod angen atebion integredig i sicrhau parhad taith o ddrws i ddrws.

Mewn ardal wledig fel Sir Benfro, dyw hi ddim yn synhwyrol cael bws yn cysylltu â phob trên. Dyna ddylai fy nghar ei wneud, ond yn gyffredinol, ddylwn i ddim gyrru ymhellach na fy ngorsaf agosaf.

Mae angen inni integreiddio beicio â defnyddio'r bws. Byddai gwneud yn bosibl rhoi eich beic ar y bws yn golygu bod mwy o bobl yn defnyddio'r bws. Yn enwedig o amgylch Eryri, oherwydd byddai pobl yn mwynhau beicio yn y Parc Cenedlaethol a beicio rhan o'r daith ac yna'n gallu mynd ar y bws pan fydd angen.

## Teithio sy'n ymateb i'r galw

**26.** Soniodd llawer o gyfranogwyr am deithio sy'n ymateb i'r galw fel rhan o'r ateb i'r rhwystrau gwirioneddol a chanfyddedig i drafnidiaeth gyhoeddus. Roedd cyfranogwyr yn teimlo bod y bws fflecsi yn wasanaeth da ond roeddent yn cydnabod bod rhai rhwystrau o ran cael mynediad i'r gwasanaeth.

Mae'r gwasanaeth fflecsi wedi gweithio'n dda iawn i bobl sy'n iau, sy'n deall yn well sut i ddefnyddio'r cyfryngau cymdeithasol, ac yn fwy cysylltiedig. Ond i bobl hŷn sy'n gyfarwydd â gwasanaeth wedi'i amserlennu, sy'n rhedeg ar adegau penodol, mae hynny wedi bod yn rhwystr sylweddol ac rydym wedi gweld bod llawer o bobl wedi rhoi'r gorau i ddefnyddio'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus o ganlyniad.

Mae'n ymateb i'r galw. Felly i rywun sydd am gael ei godi o fewn y ddwy awr nesaf, mae'n gweithio'n dda iawn. Ond i rywun sy'n gwybod bod ganddyn nhw apwyntiad mewn deg diwrnod ac angen trefnu eu taith nawr fel eu bod yn hyderus y byddan nhw'n gallu cyrraedd yr apwyntiad hwnnw, dyw'r system ddim wir yn gweithio i'r bobl hynny.

**27.** Soniodd rhai cyfranogwyr am eu profiad gyda thrafnidiaeth gymunedol, yn enwedig o ran sut mae'r gwasanaeth wedi chwalu'r rhwystrau at drafnidiaeth gyhoeddus

Mae llawer o bobl wedi dewis symud i ddefnyddio trafndiaeth gymunedol yn gynt yn ôl pob tebyg nag y bydden nhw wedi'i wneud o'r blaen oherwydd eu bod nhw ddim yn teimlo'n ddiogel yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus brif ffordd, a ddim yn teimlo'i bod mor hygyrch iddyn nhw ag yr oedd yn arfer bod. Efallai y bydd gwahaniaeth canfyddedig o ran glendid y cerbyd, y ffordd y mae'r gwasanaeth yn cael ei weithredu, a'r cymorth y gall y person hwnnw ei gael wrth ddefnyddio trafndiaeth gymunedol.

## Gwybodaeth

**28.** Trafododd y cyfranogwyr y gwaith o gydgyssylltu a lledaenu gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus. Roedd y cyfranogwyr yn teimlo bod gwybodaeth am deithio yn aml yn annibynadwy, yn anghywir ac yn anghyson.

Dyw gwybodaeth am deithio ddim yn cael ei chyfleu mewn ffordd gyson. Cafwyd achosion lle roedd y wefan yn dweud un peth, y byrddau yn yr orsaf yn dweud peth arall, a gwefan amser real arbenigol i ddefnyddwyr rheilffyrdd yn dangos bod y naill na'r llall ddim yn wir.

**29.** Cytunodd y cyfranogwyr fod diffyg gwybodaeth deithio gywir, amser real yn rhwystr.



Mae'n rhaid i ddarparwyr trafndiaeth gyhoeddus, y diwydiant rheilffyrdd yn arbennig, gyfathrebu'n llawer gwell pan dyw pethau ddim yn gweithio. Rydyn ni yn yr oesoedd tywyll yn hyn o beth. Yn ddiweddar, fe wnes i edrych Realtime Trains cyn gadael y tŷ ac roedd yn dweud y byddai'r trê'n 10 munud yn hwyr. Fe wnes i gyrraedd yr orsaf i weld bod y trê'n ar amser a fy mod i wedi'i golli. Fe wnes i gysylltu ag Arriva am hyn, a ddywedodd, 'O ie, ond mae'r person sy'n diweddar'u'r wybodaeth yn mynd adref am 5:00 o'r gloch'.

Mae pobl ifanc, yn enwedig, yn byw ar eu ffonau. Ac mae pawb yn byw gyda gwybodaeth amser real, drwy'r amser. Gallwch chi ddefnyddio'ch ffôn i gael gafeal ar wybodaeth amser real. Dylech chi allu gweld os oes bws yn yr 20 munud nesaf, ond dyw hynny ddim yn wybodaeth amser real am ble mae'r bws. Byddwn i'n meddwl bod hynny'n bosibl yn y byd sydd ohoni. Yn sicr, yn fy ngwaith, rwy'n cael llawer gormod o wybodaeth amser real am bopeth. Gallwn ddweud wrthy'ch ble mae'r gyrrwr sy'n dod â fy soffa i'r cod post agosaf.

**30.** Disgrifiodd y cyfranogwyr hefyd yr anawsterau o ran cael mynediad at wybodaeth ar-lein.

Mae gwefan Trafndiaeth Cymru yn anodd ei defnyddio. Mae'n rhaid i chi wybod eich ffordd o amgylch y wefan. Mae fy sgiliau TG yn weddol - dydw i ddim yn arbenigwr ond dydw i ddim yn ofnadwy chwaith. Ond pan fydda' i'n ceisio darganfod pryd mae trê'n yn rhedeg neu ddim yn rhedeg, mae'n anodd iawn defnyddio'r wefan. Felly os nad ydych chi'n hyderus iawn gyda TG, byddwch chi'n cael trafferth, ac os byddwch chi'n rhoi cynnig arni unwaith a bod y wefan ddim yn gweithio, rydych chi'n colli ffydd yn gyflym iawn.

Mae'n rhaid i chi gofio bod pobl, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, heb yr holl ffonau ffansi hyn, wir yn dibynnu ar gyfathrebu hen ffasiwn.

**31.** Ystyriodd y cyfranogwyr hefyd yr anawsterau y mae pobl ag anghenion ychwanegol yn eu hwynebu o ran cael mynediad at wybodaeth.

O ran pobl ag anabledau corfforol, synhwyraidd a chudd. Gall fod yn her fawr iawn i rywun fod yn ddigon dewr i ddweud 'iawn, rwy'n mynd i ddal y bws neu'r trê'n'. Mae cael gafeal ar wybodaeth a dibynadwyedd gwasanaethau yn ffactorau o ran pam mae pobl ag anabledau yn ei chael hi'n anodd mynd allan. Does dim digon o wybodaeth neu dyw hi ddim yn hawdd dod o hyd iddi.

Does dim amserlenni ar rai safleoedd bysiau, sy'n ei gwneud yn anodd gwybod pryd mae eich bws i fod i gyrraedd. Dyw gwasanaeth cwsmeriaid Arriva ddim yn dda iawn chwaith. Mae'n amhosibl weithiau gwybod sut i gynllunio fy nhaith a sut i fynd o gwmpas. Fel defnyddiwr cadair olwyn, mae'n bwysig iawn fy mod i'n gallu cynllunio fy nhaith ymlaen llaw.

## Amserlenni

**32.** Roedd y cyfranogwyr yn gwerthfawrogi'r gwaith cynllunio sydd ynghlwm â gosod amserlen trafniadaeth gyhoeddus. Fodd bynnag, roedd y cyfranogwyr o'r farn bod cael mynediad at wybodaeth ddibynadwy am amserlenni bysiau a threnau yn rhwystr i lawer.

Mae amserlenni'n cael eu newid yn rhy aml. Mae'r amserlen yn Eryri wedi cael ei newid yn sylfaenol dair gwaith yn ystod y 12 mis diwethaf. Rydych chi'n mynd i'r safle bws ac yn darganfod bod y bws newydd adael a bod yn rhaid ichi aros am ryw awr.

**33.** Cytunodd y cyfranogwyr y gallai llywio'r systemau amserlenni ar-lein fod yn rhwystr i deithwyr newydd neu deithwyr sy'n dychwelyd, pobl sy'n ei chael hi'n anodd defnyddio'r rhyngwyd, a phobl ag anawsterau dysgu, er enghraifft.

Dyw cael gwybodaeth am deithio'n ddigidol ddim yn hawdd i bawb - yn aml mae'r rhai sy'n agored i niwed a'r henoed yn cael eu heithrio rhag gallu cael atebion y gallai fod wir eu hangen arnyn nhw.

**34.** Roedd y rhan fwyaf o'r cyfranogwyr yn teimlo y dylid ailgyflwyno amserlen ar bapur.

Un peth hen ffasiwn iawn sydd ddim ar gael mwyach yw'r amserlen brint. Roedd yn beth defnyddiol iawn i'w gael yn eich poced. Fe wnes i sôn am hynny wrth gynghorydd. Ei farn e oedd bod yn rhaid iddynt chwilio am arbedion cost ac y dylai unrhyw un sy'n defnyddio'r gwasanaeth bws 'adnabod eu llwybr beth bynnag'.

Ar ôl Covid, mae angen symud yn ôl i ddeunydd print fel llyfr a hefyd mewn safleoedd bysiau. Does dim rhaid i hyn fod ar bapur mewn safleoedd bysiau o reidwydd. Erbyn hyn mae systemau ar gael sy'n gallu arddangos y wybodaeth yn electronig. Mae modd darparu gwybodaeth am wasanaethau a phrisiau yn llawer gwell yn y dyfodol, ond ddylai hyn ddim digwydd ar-lein yn unig.

## Tocynnau a phrisiau

**35.** Trafododd y cyfranogwyr docynnau mewn perthynas â fforddiadwyedd ac anghysondebau o ran prisio.

Un o'r rhwystrau yw fforddiadwyedd y rheilffyrdd. Rydyn ni newydd gael cynnydd arall ym mhrisiau tocynnau trên. O Gaerdydd i Lundain, mae'r trenau sy'n mynd drwy orsaf Casnewydd mor wag, mae'n gwneud i fi deimlo'n siomedig, yn rhwystredig ac yn annifyr. Mae pobl yn cael eu prisio oddi ar y gwasanaethau hyn. Rwy'n sylweddoli bod nifer y teithwyr yn cynyddu wrth agosáu at Lundain. Yna mae'r trên cyntaf y tu allan i'r cyfnod o Abertawe yn llawer prysurach oherwydd mai dyna'r un y gallwch chi ddefnyddio tocynnau rhatach arno. Mae angen i weithredwyr y rheilffyrdd fynd i'r afael â fforddiadwyedd

Mae pobl yn poeni am fforddio talu am fwyd, gwres a thrafnidiaeth. Beth fydd hyn yn ei olygu o ran iechyd pobl yn dirywio oherwydd bod pobl ddim yn mynd i apwyntiadau hollol hanfodol?

Mae'n rhaid i gydweithiwr sydd wedi'i leoli yn Sir Fynwy dalu £8.00 am docyn diwrnod ar y bws, ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd. Rwy'n ennill arian da, ond mae hynny'n ddrud i mi. £8.00 am ddiwrnod o deithio a dim ond un dull o deithio y gallwch chi ei ddefnyddio.

**36.** Fe wnaeth y cyfranogwyr dynnu sylw at brisio tocynnau'n annheg, lle gall teithiau â hyd tebyg amrywio'n fawr o ran pris.

Yng Ngorllewin Cymru, rydyn ni'n dioddef gryn dipyn o ran y gost fesul milltir. Fe wnes i gymharu'r gost o Glunderwen i Gaerfyrddin, sy'n 20 milltir. O gymharu â'r 20 milltir o Gaerdydd i Ferthyr, rwy'n talu deirgwaith cymaint. Rwy'n credu bod hyn yn rhwystr i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yng Ngorllewin Cymru.

#### Tocynnau integredig

---

**37.** Roedd y cyfranogwyr i gyd yn cytuno bod diffyg tocynnau aml-foddol integredig ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn rhwystr sylweddol i ddefnyddwyr a'r rhai nad ydynt yn ddefnyddwyr.

Mae integreiddio tocynnau yn beth mawr - rhaid i docynnau fod yn aml-foddol sy'n eich galluogi i deithio gydag unrhyw weithredwr yn y rhanbarth fel eich bod yn gallu trosglwyddo'n ddi-gam a di-dor o drên i fws, neu fws i fws, ac yn y blaen.

Tocynnau integredig. Mae'n syniad eitha' syml, ond gyda'r holl ddarparwyr trafndiaeth gwahanol, dyw tocynnau ddim yn integredig o gwbl. Pan oeddwn i'n arfer cymudo, byddwn i'n ceisio peidio â dal y bws ar ôl fy nhaith rheilffordd gan fod angen prynu tocyn arall, sy'n gost ychwanegol.

Mae rhai pobl wedi archebu tocynnau o Gaer i Ogledd Cymru lle mae'r print mân yn dweud eu bod nhw ddim yn ddilys ar wasanaethau Avanti. Yna, mae'r tocynnwr Avanti yn esbonio bod yn rhaid iddynt naill ai adael y trên neu brynu tocyn arall. Dair wythnos yn ôl, fe welais i ddau unigolyn gwahanol yn cael gwybod gan y tocynnwr yn go bendant bod yn rhaid iddyn nhw adael y trên. Fe wnaeth y tocynnwr ildio yn y pen draw. Ond os ydych chi'n prynu tocyn, dylai fod yn ddilys ar unrhyw wasanaeth rhesymol ar unrhyw lwybr rhesymol.

**38.** Awgrymodd y cyfranogwyr sawl model tocynnau.

Roeddwn i'n arfer byw yn Berlin, sydd â system drafnidiaeth gyhoeddus dda iawn. Mae teithwyr yn gallu prynu un tocyn integredig, ac yn gallu ei ddefnyddio i deithio a newid i wahanol ffyrdd o deithio, o'r man gadael i'r man cyrraedd.

Yn yr Almaen, rydych chi'n llwytho teithiau ar eich tocyn. Does dim ots os ydych chi'n defnyddio'ch holl deithiau mewn wythnos, mis neu flwyddyn. Mae eich tocyn yn seiliedig ar ddefnydd yn hytrach nag amser, sy'n golygu bod dim rhaid i chi feddwl am y gwahanol gostau. Mae'n hyblyg ac yn gweithio o amgylch eich anghenion a'ch trefn weithio ad hoc. Er enghraifft, wythnos nesaf efallai mai dim ond unwaith y bydd rhaid i fi fynd i mewn, a'r wythnos wedyn bydd angen i fi fynd i mewn dair gwaith. Byddai prynu tocyn wythnosol yn wastraff arian, ond byddai prynu tocyn unffordd yn ddrud. Ond byddai tocyn integredig gyda theithiau â thâl yn addas i fi ac yn effeithiol o ran cost.

## Dylunio sy'n gysylltiedig â seilwaith

**39.** Wrth ystyried y rhwystrau i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, nododd y cyfranogwyr faterion yn ymwneud â dylunio sy'n gysylltiedig â seilwaith.

Mae penderfyniadau'n cael eu gwneud ynghylch ble fydd cyfleusterau, siopau a datblygiadau'n cael eu hadeiladu. Rhaid i'r penderfyniadau hynny fod yn gysylltiedig â'r ddarpariaeth drafnidiaeth. Mae'n gwestiwn iâr ac wy, ond mae angen ei ddeall a meddwl amdano.

Mae penderfyniad yn cael ei wneud ar hyn o bryd ynghylch ble i leoli ysbyty newydd Gorllewin Cymru. Gallai fod rywle rhwng Arberth a Sanclêr. Ond a fydd yn agos at y rheilffordd? A fydd yn agos at yr heol? Ai'r bwriad yw adeiladu'r ysbyty yn ôl faint o arian y bydd yn ei wario neu faint o arian y bydda' i'n ei wario yn cyrraedd yno a'r cyfleustra i fi?

Mae llawer o ddatblygiadau tai newydd yn cael eu hadeiladu sy'n anaddas i drafnidiaeth gyhoeddus. Ystadau gyda ffyrdd troellog iawn sy'n wych os oes gennych chi gar, ond os ydych chi'n ceisio mynd â bws maint llawn ar hyd ffyrdd o'r fath, mae hynny'n amhosib. Mae angen sefydlu polisi i sicrhau bod y datblygiadau tai hyn yn cael eu codi o amgylch canolfannau trafndiaeth gyhoeddus.

**40.** Roedd rhai o'r cyfranogwyr yn teimlo bod meysydd parcio mewn dinasoedd a threfi yn wrthgynhyrchiol.

Dylai meysydd parcio fod ar gyrion dinas neu dref. Ddylen nhw ddim fod reit yn y canol - dylai hynny fod ar gyfer bysiau, beicwyr a cherddwyr.

## Cystadlu gyda'r car

Mae gormod o feddylfryd wedi bod dros y blynyddoedd bod y trenau'n cystadlu â'r bysiau. Ond dydyn nhw ddim. Mae bysiau a threnau gyda'i gilydd yn cystadlu â'r car preifat. Fyddwn ni ddim yn mynd i unman nes i ni newid y meddylfryd hwnnw.

- 41.** Roedd y cyfranogwyr yn cytuno bod angen newidiadau sylweddol er mwyn i drafnidiaeth gyhoeddus gystadlu â'r car preifat.

Mae wastad dewis i fynd â'r car. Mae'n rhaid i chi wneud trafnidiaeth gyhoeddus yn well na'r car. Mae'r dreth tanwydd, materion gwyrdd, ie, mae hynny ar ein meddyliau ni. Ond yn y pen draw, os yw'r dewis arall yn waeth na'r car, fydd pobl ddim yn ei ddefnyddio. Gallwch chi chwarae'r cerdyn gwyrdd cyhyd ag ydych chi eisiau, ond bydd pobl yn dychwelyd i'r car.

Mae'n rhaid bod y trenau neu'r bysiau yn gwneud eu hunain yn fwy deniadol. Rhaid inni newid y cynnig.

- 42.** Roedd y cyfranogwyr yn teimlo bod yn rhaid i drafnidiaeth gyhoeddus guro'r car ar gost, gan mai dyma'r unig faes lle gall trafnidiaeth gyhoeddus ennill.

Fe es i ar wyliau yn ddiweddar a dal y trê'n i'r maes awyr. I fi a fy mhartner, roedd tocyn dwyffordd agored o Gaerdydd Canolog i faes awyr Bryste yn £55. Roedd gennym ni fagiau gyda ni, felly fe wnaethom ni hefyd ddal tacsï o'r tŷ i'r orsaf, a oedd yn £7 ychwanegol. Roeddwn i'n disgwyl i bethau fod yn rhatach. Er hwylustod, dylwn i fod wedi gwneud y daith honno yn y car a thalu am i barcio yn y maes awyr. Pe bawn i wedi gadael y car yn y maes awyr, byddai wedi bod ychydig yn rhatach ac yn llawer mwy cyfleus.

Fydd trafnidiaeth gyhoeddus byth yn fwy cyfleus na char, felly mae'n rhaid iddo ei guro ar gost. Os nad yw'n ei guro ar gost, mae'n mynd yn anoddach cyfiawnhau gadael y car a mynd ar y trê'n. Yn enwedig gyda'r ymdrech ychwanegol - cyrraedd yr orsaf o'ch tŷ a gorfod rhedeg weithiau i ddal eich trê'n cysylltu gan mai dim ond munudau sydd rhyngddynt.

Dylai cost y car a threthiant teithio fod yn seiliedig ar ddefnydd yn hytrach na pherchnogaeth. Dyw car ddim yn gwneud unrhyw niwed i neb pan fydd wedi'i barcio yn y garej neu ar ddreif a ddim yn cael ei ddefnyddio. Beth am drethu milltiroedd a deithiwyd pan fydd y car yn cael MOT?

## Canfyddiadau'r cyhoedd

- 43.** Roedd y cyfranogwyr yn teimlo bod sawl elfen i ganfyddiad y cyhoedd a bod datblygu canfyddiad cadarnhaol gan y cyhoedd yn allweddol i chwalu rhwystrau.

Mae canfyddiad pobl o drafnidiaeth gyhoeddus o ran ei hwylustod, cost, a'r holl faterion hirsefydlog hynny yn fwy o ffactor nag ofn y pandemig. Y pynciau hynny yw'r prif gyfyngiad, yn hytrach na 'efallai y bydda' i'n dal COVID'.

Yr hyn rydyn ni ei eisiau yw trafndiaeth gyhoeddus sy'n opsiwn cyflym, glân iawn a hawdd ei defnyddio. Achos byddwn i'n dweud mai'r canfyddiad cyffredinol yw'r gwrthwyneb, sef bod trafndiaeth gyhoeddus yn fudr, yn araf, ac yn anodd ei defnyddio.

---

#### Canfyddiad y cyhoedd o fysiau

---

**44.** Roedd y cyfranogwyr yn cytuno bod gan y cyhoedd ganfyddiad negyddol o deithio ar fysiau.

Rwy'n cofio siarad â chydweithiwr a oedd yn trafod ffyrdd iddi hi gyrraedd y gwaith. Pan wnes i ofyn a oedd gwasanaeth bws cyfleus, fe wnaeth hi ymateb â braw 'fyddwn i byth yn defnyddio'r bws!'. Mae'r canfyddiad hwnnw yn bodoli. Yn anffodus, mae teithio ar fws yn cael ei ystyried fel yr opsiwn i bobl sy'n methu fforddio unrhyw beth arall.

**45.** Roedd y cyfranogwyr o'r farn bod y canfyddiadau'n cynnwys glendid gwael, gwasanaeth annibynadwy, teithiau diangen o hir, amgylchedd anniogel (yn enwedig gyda'r nos), ac mai pobl ar incwm isel sy'n teithio ar fysiau'n bennaf.

Dyw bysiau ddim yn boblogaidd iawn ac mae pobl yn edrych lawr arnyn nhw braidd. Roeddwn i'n arfer gweithio i'r cyngor ac yn dal y bws i gyfarfod gyda chydweithwyr a oedd yn fy marnu am ddefnyddio'r bws. Doeddwn i byth yn gweld unrhyw un arall yn dal y bws i deithio i'r cyfarfodydd hynny.

---

#### Canfyddiad y cyhoedd o drenau

---

**46.** Roedd y cyfranogwyr yn teimlo bod gan drenau ganfyddiad mwy cadarnhaol gan y cyhoedd. Roedd rhai o'r cyfranogwyr yn teimlo bod y cyhoedd yn mwynhau teithiau trên ac yn ystyried bod y gwasanaeth yn gyflym, yn lân ac yn hygyrch.

Dydw i ddim yn credu bod gan reilffyrdd broblem delwedd yn yr un ffordd ag sydd gan fysiau. Mae'r syniad o fod yn sownd mewn traffig neu ar fws mor annymunol. Ond hyd yn oed yn y cyfnod brif, rwy'n gallu eistedd i lawr, a gwrando ar bodlediad ar drên glân. Rwy'n mwynhau cerdded i'r orsaf ac rwy'n meddwl am gymudo ar y trên fel amser i fi. Fyddai hynny ddim yn wir yn achos y car neu'r bws.

**47.** Fodd bynnag, roedd y cyfranogwyr hefyd yn cytuno bod canfyddiad negyddol y cyhoedd yn ymwneud â chostau teithio, oedi, canslo a stereoteipiau.

Mae'n debyg bod ymwybyddiaeth brand y rheilffordd yn dal i fod mewn brechdanau sych, diffyg prydlondeb, a gorlenwi. Mae arolygon yn Tesco

Aberdaugleddau wedi datgelu bod pobl yn credu mai dim ond tua hanner cymaint o drenau sydd ar gael ag sydd mewn gwirionedd, eu bod nhw i gyd yn mynd i Gaerfyrddin yn unig, a'u bod yn costio dwywaith cymaint i deithio arnynt ag y maen nhw.

## Deall teithwyr ar ôl Covid

**48.** Roedd y rhan fwyaf o'r cyfranogwyr yn cytuno bod deall teithwyr yn allweddol i oresgyn rhwystrau a datblygu gwasanaeth trafndiaeth effeithlon.

Mae'n rhaid i chi fynd yn ôl at yr hanfodion ac adnabod y i fynd i'r afael â'r farchnad, ac felly mae'n rhaid i ni wybod ble mae pobl eisiau mynd, ddim lle mae'r cynllunwyr trenau eisiau i'r trenau fynd - mae'n rhaid i ni nodi'r manau pwysig a'r digwyddiadau. A ddim rygbi yng Nghaerdydd yn unig. Mae'n rhaid i ni fynd yn ôl at yr hanfodion, adnabod y farchnad a mynd i'r afael â'r farchnad honno.

Hamdden a thwristiaeth sy'n gyrru economi Gogledd Cymru yn bennaf. Felly mae angen cludo pobl i mewn ac allan o Ogledd Cymru am y dydd. Dydyn ni ddim yn mynd i gael llawer o bobl o Gaerdydd yn teithio i fyny i Ogledd Cymru am y dydd i fynd i'r traeth, yn enwedig gyda thaith o wyth awr ar y trê.

**49.** Awgrymodd rhai cyfranogwyr fod angen i newidiadau i drafnidiaeth gyhoeddus ystyried y rhai sy'n defnyddio'r system drafnidiaeth ar hyn o bryd ac nad oes ganddynt unrhyw ddull arall o drafnidiaeth i'w ddefnyddio.

Mae angen inni gofio'r bobl sydd eisoes yn defnyddio'r system trafndiaeth gyhoeddus. Efallai nad yw'n system berffaith, ond mae'n system y maen nhw'n ei deall. Mae angen inni fynd â'r bobl hynny gyda ni a pheidio â'u difreinio ymhellach fyth drwy feddwl am gael mwy o gymudwyr allan o'u ceir ac ailgynllunio'r gwasanaeth bws i'w wneud yn wasanaeth deniadol iawn i bobl sy'n defnyddio'u cerbydau preifat ar hyn o bryd. Beth fydd yn digwydd i bobl sydd bellach yn methu cyrraedd eu perthnasau i'w cefnogi gyda chyfrifoldebau gofalu? I wneud yn siŵr bod eu hanwyliaid wedi ymolchi a bwyta brechwast yn y bore? Beth sy'n digwydd pan dyw'r bws ddim yn rhedeg yno mwyach gan nad yw'n llwybr cymudo neu hamdden? Neu dyw'r ap ddim yn mynd i ganiatáu iddyn nhw gael eu codi gan fod eisoes yn llawn o bobl sy'n mynd i'r gwaith?

## Galw tymhorol

**50.** Siaradodd y cyfranogwyr o Ogledd a Gorllewin Cymru am natur dymhorol y galw am drafnidiaeth gyhoeddus ar y system bresennol, yn enwedig yng ngoleuni'r pandemig.

Mae'r ffenomenon o ddim ymwelwyr i niferoedd gormodol o ymwelwyr yn sydyn iawn yn broblem. Roedd yn ymddangos bod hanner Lerpwl a hanner Manceinion wedi dod i Ogledd Cymru cyn i chi allu dweud Joni Bach, ac roedd y traethau ym

mhob rhan o Ynys Môn yn llawn dop. Felly mae'n rhaid i'r ateb fod yn berthnasol i bob ardal dwristiaeth yng Nghymru.

Fe welsom ni un o'r blynyddoedd prysuraf ers degawdau yn Sir Benfro. Ac eto, roedd y gwasanaeth trên a thrafnidiaeth gyhoeddus yn druenus o wael.

Newid allweddol yw'r defnydd o'r cyfryngau cymdeithasol fel Instagram i dynnu sylw at leoliadau penodol. Am y tro cyntaf, mae hyn wedi gyrru pwysau trafndiaeth ac ymwelwyr yn uniongyrchol i leoliadau lle doedd hyn ddim yn digwydd o'r blaen. Roedd pobl yn gwneud rhywle'n boblogaidd drwy bostio amdano ar y cyfryngau cymdeithasol. Mae hynny wedi creu galw am barcio a thrafnidiaeth mewn ardaloedd sydd wedi gweld cynnydd sydyn yn nifer yr ymwelwyr. Dim ond yn ystod y pandemig y mae hyn wedi dod yn amlwg fel newid cyflym ar lawr gwlad. Mae hyn yn her o ran hyblygrwydd a dyluniad y system drafnidiaeth i addasu.

**51.** Roedd y cyfranogwyr yn cydnabod y broblem o ddarparu system drafnidiaeth gyhoeddus effeithiol sy'n gwasanaethu preswylwyr ac ymwelwyr fel ei gilydd.

Un o'r heriau mawr yma yn Eryri yw sut i fynd i'r afael ag anghenion ymwelwyr a chymunedau lleol fel ei gilydd. Gallwn ni ddychmygu dyfodol gyda seilwaith da iawn i'n hymwelwyr, ond os nad yw hyn yn cyd-fynd â'r hyn sydd ei angen ar gyfer y bobl yn ein cymunedau, sydd angen cyrraedd y ganolfan feddygol neu eu gweithle, yna dydyn ni heb ddatrys y broblem.

**52.** Roedd y cyfranogwyr sy'n byw yn ardaloedd twristiaeth Cymru yn teimlo mai un o'r amcanion allweddol yw optimeiddio a gwella trafndiaeth gyhoeddus i drigolion ac ymwelwyr fel bod y car yn cael ei adael gartref.

Mae angen inni ei gwneud yn hawdd iawn, iawn i'r cannoedd o filoedd o ymwelwyr ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. A'i gwneud yn anodd iddyn nhw ddefnyddio'u ceir oherwydd bod y ceir a nifer y bobl yn mynd i gael effaith negyddol na allwn ni ei wrthdroi yn y pen draw, ac rydyn ni eisoes ar y ffordd yno.

Mae ymwelwyr â Gogledd Cymru yn dod o ogledd Lloegr yn bennaf. Mae llawer ohonyn nhw'n ymwelwyr dydd. Dydyn nhw byth hyd yn oed yn meddwl am ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus - y dewis difeddwl yw cyrraedd Gogledd Cymru yn y car. Unwaith mae'r ceir hynny yng Ngogledd Cymru, y meddylfryd yw peidio â hyd yn oed meddwl am ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus - dyw hynny ddim yn digwydd.

**53.** Awgrymodd y cyfranogwyr fod angen sianelu'r traffig ymwelwyr o'r car i drafnidiaeth gyhoeddus.



Mae atal y nifer fawr o ymwelwyr sy'n cyrraedd ardaloedd twristiaeth Cymru yn y car yn allweddol. Rhaid i ni sianelu traffig mewn ffordd sy'n cysylltu â'n system drafnidiaeth.

**54.** Awgrymodd y cyfranogwyr hefyd nad yw ymwelwyr yn gwybod am drafnidiaeth gyhoeddus leol ac y dylid gwneud mwy i hyrwyddo dewisiadau trafndiaeth gyhoeddus.

Mae'r gwasanaeth bws T10 newydd i'w groesawu'n fawr. Ond rydym yn pryderu bod cyn lleied o bobl i'w gweld yn ei ddefnyddio o'i gymharu â'r nifer fawr o geir sydd wedi'u parcio ar hyd ei lwybr. Mae pryderon bod ymwelwyr ddim yn gwybod am y gwasanaeth hwn. Mae'n wasanaeth gwyach, sydd mor dda fel fy mod i wir yn ofni, o weld cyn lleied o bobl sy'n ei ddefnyddio, fydd e ddim yn para cyhyd ag y dylai. Dydw i erioed wedi gweld mwy na chwech o bobl arno

Rwy'n dal i weld cannoedd o geir wedi'u parcio o gwmpas y lle, gyda meysydd parcio yn llawn. Dyw ymwelwyr ddim hyd yn oed wedi clywed am yr ap bws yna. Mae ymwelwyr yn gwybod am rai o'r opsiynau trafndiaeth gyhoeddus sydd ar gael, ond dydw i ddim yn credu bod ymwelwyr yn gwybod rhyw lawer am unrhyw lwybrau eraill.

## 4. Sut i fynd i'r afael â'r rhwystrau i ddefnyddio gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd Cymru a chynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus

Nododd y cyfranogwyr rhai syniadau a fyddai, yn eu barn hwy, yn helpu i wella gwasanaethau bysiau a threnau Cymru.

- 1. Tocynnau integredig** i roi'r gallu i deithwyr drosglwyddo ar draws gwahanol foddau, gweithredwyr ac ardaloedd.
- 2. Tocynnau hyblyg** i alluogi teithwyr i brynu teithiau mewn bloc pan fyddant yn dymuno.
- 3. Gwybodaeth teithio integredig amser real** ar draws yr holl lwyfannau sydd ar gael, o gyhoeddiadau ar-lein i gyhoeddiadau mewn gorsafoedd, gan un darparwr gwybodaeth.
- 4. Amseroedd cysylltu synhwyrol** rhwng moddau teithio i roi digon o amser i bob teithiwr gyrraedd eu cysylltiad yn llwyddiannus.
- 5. Trafnidiaeth gyhoeddus i redeg i'r pen** (amser rhwng cerbydau) yn hytrach na chael eu hamserlennu ar gyfer unrhyw adeg benodol o'r dydd.

- 6.** Darpariaeth i gludo beiciau ar drafnidiaeth gyhoeddus
- 7.** Ailgyflwyno amserlenni ar bapur
- 8.** Integreiddio polisi trafndiaeth â pholisiau eraill sy'n effeithio ar gynllunio defnydd tir neu fuddsoddiadau sy'n gysylltiedig â seilwaith, fel ysbytai a datblygiadau tai.
- 9.** Gwella gwasanaethau rheilffordd Casnewydd i Sir Benfro drwy:
  - a. fynd i'r afael â'r 'tro cam' yn Abertawe;
  - b. cwblhau'r gwaith o drydaneiddio prif linell de Cymru;
  - c. datblygu Caerfyrddin fel canolfan reilffordd i ddarparu trenau amlach ar draws Gorllewin Cymru; a
  - d. gwasanaeth bob dwy awr i Abergwaun.
- 10.** Gwella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yng Ngogledd Cymru drwy:
  - a. Ddatblygu llwybrau y tu hwnt i brif goridor trafndiaeth Caergybi, Bangor, Conwy a Chaer;
  - b. Datblygu llwybrau, cysylltedd ac amllder trafndiaeth gyhoeddus o'r Dwyrain i'r Gorllewin;
  - c. Ailagor rheilffordd Bangor i Gaernarfon; a
  - d. Sianelu traffig ymwelwyr dydd i gyfnewidfa trafndiaeth gyhoeddus lle mae ymwelwyr yn parhau ar eu taith gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.