

## Aberystwyth University

### *Safer journeys for women and girls*

Baker, Lucy

*Publication date:*  
2024

*Citation for published version (APA):*

Baker, L. (2024). *Safer journeys for women and girls: Policy report*. Transport and Health Integrated Research Network.

#### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the Aberystwyth Research Portal (the Institutional Repository) are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the Aberystwyth Research Portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the Aberystwyth Research Portal

#### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

tel: +44 1970 62 2400  
email: [is@aber.ac.uk](mailto:is@aber.ac.uk)

# Diogelach teithiau i ferched a merched

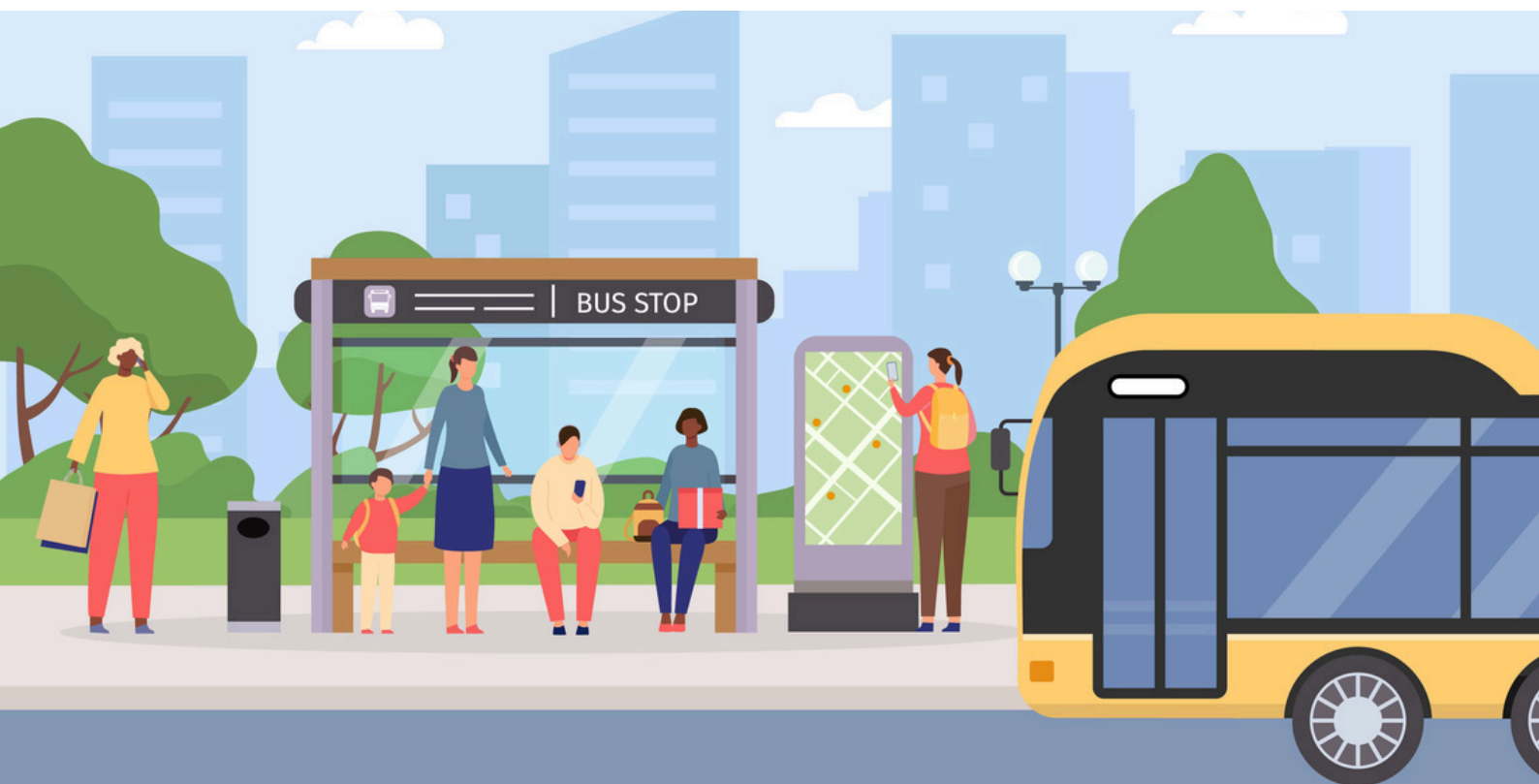


Rhwydwaith Ymchwil  
Integredig Trafnidlaeth  
ac Iechyd

## Adroddiad Polisi

Mehfin 2024

Dr Lucy Baker, Prifysgol Aberystwyth



# Cyflwyniad

Mae astudiaeth gan Transport Focus [1] yn dangos bod bron hanner y menywod a arolygwyd yn y Deyrnas Unedig (49%) wedi teimlo dan fygythiad wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae trais ar sail rhywedd (GBV) yn cyfrannu'n arwyddocaol at deimlad llawer o fenywod eu bod nhw'n anniogel ac yn wynebu gwir risg o gael niwed. Mae teithwyr benywaidd, anneauidd a thrawsrywiol yn tueddu i brofi aflonyddu, aflonyddu rhywiol, trais rhywiol, ac ymosodiadau rhywiol, yn fwy na dynion. Mae'r digwyddiadau hyn yn ymwneud yn bennaf â throseddwr gwrywaidd ac maent yn seiliedig ar gysylltiadau pŵer, bwriad i fod yn well na menywod ac maen nhw'n cael eu defnyddio i effeithio'n negyddol ar fenywod yn unigol ac yn ehangach yn y gymdeithas.

Trafnidiaeth gyhoeddus yw'r 4ydd lle mwyaf cyffredin y bydd aflonyddu rhywiol yn digwydd (gan gynnwys ymosodiadau a thrais rhywiol), sef rhywbeth y mae 84% o fenywod yn y Deyrnas Unedig wedi'i brofi yn ystod eu hoes [2]. Mae effaith GBV ar siwrneiau menywod yn golygu eu bod yn osgoi mathau penodol o gludiant rhag ofn na fyddan nhw'n ddiogel – weithiau pan fydd siwrnai yn ynysig neu'n orlawn, ar ôl oriau golau dydd, ar nosweithiau'r penwythnos, neu i le anghyfarwydd. Mae methu teithio'n ddiogel ar drafnidiaeth gyhoeddus yn cyfyngu ar fynediad menywod at gyflogaeth, gwasanaethau iechyd, cyfleoedd cymdeithasol, dinasoedd, trefi, manau manwerthu a gweithgareddau penderfynu. Mae profi GBV yn effeithio'n negyddol ar iechyd meddwl a lles menywod [3] ac mae'n fater iechyd cyhoeddus sydd angen ymyrraeth ataliol [4].

## Mae diogelwch personol ar drafnidiaeth gyhoeddus yn fater tegwch.

Mae yna drawstoriad rhwng trais ar sail rhywedd a mathau eraill o wahaniaethu ar sail hunaniaeth ac mae rhai menywod yn debycach o gael eu targedu nag eraill. Mae pobl LHDTCRhA+, menywod ag ethnigrwydd a/neu hunaniaethau crefyddol lleiafrifol, pobl anabl a menywod ifanc i gyd yn wynebu mwy o risg o brofi aflonyddu a gwahaniaethu rhywiol.

Mae menywod yn dibynnu'n fwy ar drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer eu siwrneiau na dynion, ac mae'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn uwch na'r cyfartaledd ymysg grwpiau sydd ar yr ymylon a/neu grwpiau incwm isel. Mae'r rhai sy'n ddibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus mewn mwy o risg o wynebu aflonyddwch, trais a gwahaniaethu, na'r rhai sydd â mynediad at gar naill ai fel gyrrwr neu fel teithiwr. Yn y Deyrnas Unedig, nid yw ymyriadau, deddfwriaeth, a gwaith gorfodi'r gyfraith yn gyson ar draws y mathau o drafnidiaeth. Nid yw'r rhwydwaith bysiau a choetsys wedi gweld yr un lefel o ymyrraeth gan yr heddlu â'r rhwydwaith rheilffyrdd, ac nid yw teithwyr bysiau a choetsys yn cael yr un lefel ofynnol o fesurau rheoleiddio amddiffynnol â theithwyr rheilffordd o ran is-ddeddfau lleol a ddefnyddir i reoli ymddygiad teithwyr, neu o ran y cymorth a'r wybodaeth y gall teithwyr eu cael yn dilyn amharu ar wasanaethau, eu gohirio a'u canslo.





**Mae diogelwch personol ar drafnidiaeth gyhoeddus yn fater amgylcheddol.**

Heb rwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus diogel, mae'n anodd annog gyrwyr ceir a theithwyr mewn ceir i newid eu siwrneiau i fws, coets neu reilffordd. Mae diogelwch defnyddio car preifat o'i gymharu â chludiant cyhoeddus yn ffactor symbylol arwyddocaol i bobl (yn enwedig menywod) barhau i ddefnyddio car, ar ben hwylustod ac arbed amser wrth deithio.

## Amcanion yr Ymchwil

Mae'r ymchwil hon yn canolbwyntio'n bennaf ar ddiogelwch personol teithwyr bysiau a choetsys yng Nghymru a'r Deyrnas Unedig. Nodau'r astudiaeth oedd:

- Adolygu'r ymyriadau, y polisiau a'r gweithdrefnau a ddefnyddir ar draws rhwydwaith bysiau a choetsys y Deyrnas Unedig i sicrhau diogelwch personol teithwyr, ac i fynd i'r afael â GBV;
- Nodi'r heriau o ran gwella diogelwch personol teithwyr;
- Sicrhau disgrifiad o brofiadau byw o GBV, canfyddiadau menywod o ddiogelwch a'r ymyriadau yr hoffai menywod eu gweld yn cael eu rhoi ar waith i wella'u diogelwch;
- Ystyried yr arferion gorau wrth hyfforddi gyrwyr bysiau a choetsys ar ymwybyddiaeth o GBV ac ymateb iddo.

# Uchafbwyntiau'r Ymchwil

## Materion allweddol

- Rhannodd y mwyafrif o'r menywod a oedd yn rhan o'r astudiaeth brofiadau o GBV.
- Mae sawl ffactor yn cyfrannu at deimlad menywod eu bod yn wynebu risg o ddiodef GBV wrth ddefnyddio bysiau a choetsys, fel aros mewn lleoedd gorlawn neu ynysig, yr economi nos a defnyddio alcohol, presenoldeb cyfyngedig staff, cyfyngiadau yn nyluniad yr amgylchedd adeiledig ac wrth ei gynnal a'i gadw, diffyg ymddiriedaeth yn yr heddlu a dulliau riportio, a methu ymddiried mewn pobl eraill i ymyrryd.
- Mae menywod yn newid eu hymddygiad i'w cadw eu hunain yn ddiogel, megis osgoi teithio i fannau penodol a mannau anghyfarwydd, teithio ar adegau penodol, neu drwy beidio â defnyddio bws o gwbl.
- Mae'r ymyriadau, y polisïau a'r gweithdrefnau a ddefnyddir i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy diogel i deithwyr yn anghyson, yn brin o fanylion ac eglurder, ac nid ydynt yn ystyried diogelwch personol menywod, rhywedd na GBV yn benodol.
- Mae yna ddiffyg atebolrwydd, monitro a gwerthuso ymhlith y rhanddeiliaid.
- Mae yna ddiffyg gwasanaeth a gwybodaeth am ffeindio'r ffordd i deithwyr.
- Mae rhanddeiliaid bysiau a choetsys yn nodi diffyg cymorth a phartneriaeth o du'r heddlu.

## Crynodeb o'r argymhellion polisi

1. Adolygu, egluro a safoni sut mae cwmnïau trafndiaeth a'u staff yn ymateb i ddigwyddiadau.
2. Adolygu, adnewyddu a monitro hyfforddiant staff trafndiaeth y rheng flaen.
3. Datblygu a hyrwyddo mecanwaith clir ar gyfer riportio digwyddiadau.
4. Safoni'r defnydd o ganllawiau statudol ar ffeindio'r ffordd a gwybodaeth am wasanaethau. Sicrhau bod deddfwriaeth newydd ar ddarparu gwybodaeth hygyrch ar fysiau a choetsys yn cael ei gorfodi.
5. Angen archwiliad o seilwaith sy'n sensitif i rywedd.
6. Partneriaethau teithio diogel fel gofyniad safonol ar gyfer awdurdodau lleol neu ranbarthol, heddluoedd a darparwyr trafndiaeth.
7. Adolygu'r deddfwriaeth a'r mesurau sy'n diogelu hawliau teithwyr bysiau pan fydd gwasanaethau'n cael eu gohirio, eu canslo neu eu hamharu.

# Dull Ymchwil

Bu'r ymchwil yn ymgysylltu â'r diwydiant bysiau a choetsys a rhanddeiliaid eraill ledled y Deyrnas Unedig rhwng 2023 a 2024 trwy gyfrwng arolwg ar-lein a chyfweliadau lled-strwythuredig. Roedd y cyfranogwyr yn cynnwys uwch reolwyr tri chwmni bysiau a choetsys, cynrychiolydd rhanbarthol o'r sefydliad aelodaeth bysiau a choetsys, Cydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr (CPT), dau gynrychiolydd o bartneriaethau teithio diogel o'r awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol, a dau ymgynghorydd hyfforddi. Nid oedd ymatebion yr arolwg yn caniatáu dadansoddiad meintiol ond roeddent yn ategu'r dadansoddiad ansoddol.

Bu dadansoddiad disgwrs o Siarteri Teithwyr Bysiau (BPCs) ac amodau cludiant cwmnïau bysiau a choetsys yn adolygu'r ymagweddau at ddarparu ar gyfer diogelwch personol teithwyr ac yn ystyried i ba raddau y mae cwmnïau bysiau a choetsys yn cyfeirio at ddiogelwch menywod, GBV, troseddau casineb neu ddigwyddiadau gwahaniaethu.

Ymgysylltodd yr ymchwil â 47 o fenywod trwy weithdai a chyfweliadau gan gasglu data am eu profiadau byw o GBV, a/neu eu hofn o GBV yn ystod eu siwrneiau, sut maen nhw'n ymddwyn mewn ymateb i GBV, beth yw eu disgwyliadau o'r rhanddeiliaid gwahanol o safbwynt eu diogelwch personol, a pha ymyriadau yr hoffent eu gweld yn cael eu gweithredu. Bu llawer o'r cyfranogwyr hefyd yn trafod eu profiadau o deithio ar y rheilffyrdd er bod yr ymchwil yn canolbwyntio'n bennaf ar deithio ar fysiau a choetsys.

Cynhaliwyd pedwar o'r gweithdai ar-lein ar gyfer pobl sy'n byw yng Nghymru (dau ar gyfer pobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig a threfi bach), cynhaliwyd un yng Nghaerdydd mewn cydweithrediad â Trafnidiaeth Cymru. Cafodd yr 16 cyfweliad lled-strwythuredig manwl unigol gyda menywod eu cynnal gyda menywod o wahanol oedrannau, 56% yn anabl, 50% yn wyn Cymreig, 38% yn wyn Prydeinig, 6% yn Tsieineaidd, 6% yn wyn Ewropeaidd a 38% o'r cyfranogwyr yn datgelu eu bod wedi goroesi cam-drin domestig. Cafodd sain y gweithdai ar-lein a'r cyfweliadau unigol ei recordio a'i drawsgrifio. Cafodd y data ei godio'n thematig i nodi themâu, patrymau a chysylltiadau cyffredin.



# Canfyddiadau'r Ymchwil

## Profiadau menywod

**Mae ofn menywod o GBV yno oherwydd y digwyddiadau y maen nhw wedi'u profi, wedi'u gweld neu'n ymwybodol ohonynt mewn mannau cyhoeddus, ac am fod goddefgarwch tuag at rai digwyddiadau wedi'i normaleiddio. Hefyd, does gan fenywod ddim hyder yn y rhanddeiliaid perthnasol i gymryd cyfrifoldeb dros eu diogelwch a'u lles personol. Nid yw llawer o fenywod yn hyderus y bydd eraill yn ymyrryd os byddant yn dod ar draws GBV.**

Mae ofn menywod o GBV yno oherwydd y digwyddiadau y maen nhw wedi'u profi, wedi'u gweld neu'n ymwybodol ohonynt mewn mannau cyhoeddus, ac am fod goddefgarwch tuag at rai digwyddiadau wedi'i normaleiddio. Hefyd, does gan fenywod ddim hyder yn y rhanddeiliaid perthnasol i gymryd cyfrifoldeb dros eu diogelwch a'u lles personol. Nid yw llawer o fenywod yn hyderus y bydd eraill yn ymyrryd os byddant yn dod ar draws GBV.

Mae menywod yn credu eu bod yn fwyaf tebygol o brofi GBV ar adegau penodol ac mewn sefyllfaoedd penodol, er enghraifft, wrth deithio gyda'r nos ac yn enwedig ar benwythnosau (o ddydd Iau i ddydd Sul mewn rhai achosion) sy'n gysylltiedig ag yfed alcohol a gweithgareddau'r economi nos gan gynnwys digwyddiadau mawr (cyfeiriodd y mwyafrif at gemau rygbi a pêl-droed). Mae menywod yn ofni aros mewn lleoedd ynysig a gorlawn oherwydd bod y ddwy sefyllfa yn galluogi troseddwr i dargedu menywod. Mewn mannau ynysig mae yna lai o bobl i ymyrryd, ac mae'n bosibl y bydd y troseddwr yn credu bod menywod yn fregus. Mewn torf, gall troseddwr fod yn anhysbys am eu bod yn gallu cuddio ac am fod agosrwydd cyrff sy'n symud neu sy'n llonydd yn gallu creu ansicrwydd ynghylch profiadau. Mae menywod yn teimlo'n ansicr wrth deithio i fannau anghyfarwydd a hynny yn rhannol oherwydd y diffyg gwybodaeth sydd ar gael i deithwyr. Maen nhw'n credu eu bod yn fwy agored i niwed pan fôn nhw'n ymddangos yn ansicr neu ar goll. Mae rhai cyfranogwyr yn ofni y byddant yn sownd yn y fan a'r lle am gyfnod hir os bydd bws yn methu cyrraedd, yn cael ei ohirio'n sylweddol (neu yn gynnar), neu os nad yw'n stopio i'w codi.

Er bod menywod wedi riportio digwyddiadau a ddigwyddodd wrth gymudo yn y bore ac yn ystod y dydd, dywedodd y rhan fwyaf eu bod yn teimlo'n weddol ddiogel yn teithio yn ôl ac ymlaen ar fws/coets (a rheilffordd) ac yn cyrraedd y rhain yn ystod y dydd. Yn y nos, mae llai o staff ar gael mewn gorsafoedd i gynorthwyo teithwyr, mae llai o sefydliadau ar agor a llai o bobl o gwmpas. Mae'r cyfranogwyr yn dweud eu bod yn teimlo'n agored i niwed mewn mannau sydd heb eu goleuo'n dda am nad ydyn nhw'n gallu sganio'u hamgylchedd. Mae'r un bregusrwydd yn codi mewn isffyrdd, neu er enghraifft ar bomprennau ac mewn arosfannau bysiau sydd â'r perimedr wedi'i sgrinio.

Roedd rhai menywod wedi profi aflonyddu dro ar ôl tro wrth ddefnyddio arosfannau bysiau gan ddynion a oedd yn defnyddio lle cyfagos yn aml at ddibenion eraill, fel gwaith neu i gymdeithasu, neu gan ddynion yn pasio heibio. Roedd rhai wedi penderfynu rhoi'r gorau i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn sgil un profiad o aflonyddu rhywiol sydd wedi sefyll allan iddyn nhw fel rhai arbennig o drawmatig. Nid yw eraill yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus oherwydd digwyddiadau y maen nhw wedi'u profi nad oedden nhw'n cael eu hystyried yn arbennig o drawmatig am eu bod yn ddigwyddiadau unigol, ond sydd dros amser wedi'u hatal rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus.



## Roedd y digwyddiadau y cofiodd menywod eu profi yn cynnwys:

- Dynion yn symud yn agos at fenywod, yn lledgyffwrdd wrth fynd heibio neu'n cyffwrdd â nhw ar gerbydau gorlawn neu wrth sefyll mewn ciw, gan gynnwys digwyddiadau o ffroteisio (rhwbio'r organau cenhedlu yn erbyn y dioddefwr)
- Dynion yn agosáu at fenywod sydd wedi eistedd bellter oddi wrthynt (weithiau gyda sarhad geiriol fel, "Pam ti'n eistedd draw acw? Ti mor ddiserch.")
- Dynion yn eistedd wrth ymyl menywod er bod yna seddi gwag, gyda chwestiynau haerllug neu hebddynt
- Dynion yn gwrthod symud i roi lle i fenywod adael y bws heb gyffwrdd â nhw
- Sarhad geiriol misogynistaidd
- Gwthio heibio i fenywod neu roi hergwd iddyn nhw
- Dynion yn gwneud cynigion rhywiol digroeso i fenywod
- Cael eich llusgo yn gorfforol a'ch sarhau ar lafar gan gyfeirio at ddiffyg cydymffurfiaeth rhywedd y dioddefwr
- Sarhad geiriol trawsffobig
- Troseddau casineb homoffobig (taflu potel at fenyw oedd gyda phartner o'r un rhyw)
- Heclio a gwneud llygaid gafr at rywun wrth iddyn nhw ddefnyddio'r toiled mewn trên â'r drws yn sownd yn rhannol agored
- Dangos yr organau cenhedlu
- Syllu
- Cael eich dilyn oddi ar drafnidiaeth a thrwy gam nesaf y siwrnai



# Materion allweddol

## 1. Diffyg ymddiriedaeth wrth riportio ac ymwybyddiaeth isel o weithdrefnau riportio.

- Mae yna ddiffyg ymddiriedaeth yn yr heddlu ac mewn darparwyr trafndiaeth a'u staff i ymyrryd neu fynd ar ôl adroddiadau o ddigwyddiadau, sy'n cael eu gweld fel rhai lefel isel, er bod y rhan fwyaf o'r cyfranogwyr yn gweld y byddai'r heddlu a staff trafndiaeth yn ymateb i ddigwyddiad lefel uchel. Roedd y cyfranogwyr yn credu y bydden nhw'n riportio trais neu drais/ymosodiad rhywiol i'r heddlu.
- Roedd rhai menywod o'r farn bod riportio i'r heddlu yn ymateb anghymesur i rai achosion o aflonyddu lefel isel tybiedig.
- Roedd y diffyg ymddiriedaeth ar ei uchaf ymhlith cyfranogwyr LHDTCRhA +.
- Nid yw gwybodaeth ar riportio yn amlwg mewn bysiau, nac mewn arosfannau bws, sy'n lleihau hyder menywod yn eu gallu i riportio a'u hyder y bydden nhw'n cael eu cefnogi.
- Mae menywod yn ofni cael eu herlid neu eu trawmateiddio ymhellach wrth riportio. Mewn llawer o achosion o aflonyddu, nid yw menywod yn credu bod riportio yn werth yr amser a'r ymdrech na'r rhwystredigaeth/dadrymuso sy'n cael ei deimlo pan nad oes dim yn digwydd mewn ymateb i'w hadroddiad.
- Mae diffyg ymyrraeth gan y rhai sy'n bresennol ar drafndiaeth gyhoeddus hefyd yn cyfrannu at deimlad menywod na fyddan nhw'n cael eu cymryd o ddifrif am fod llawer o fathau o aflonyddu yn cael eu goddef a'u normaleiddio.
- Mae yna rwystrau digidol yn erbyn riportio hefyd. Enghreifftiau a grybwyllwyd oedd signal ffôn anghyson yn cyfyngu ar wasanaethau riportio drwy neges destun, ofn y byddai'r troseddwr yn eu gwyllo yn riportio, y posibilrwydd y gallai apiau rewi, a batris ffôn yn dod i ben.

## 2. Mae'r ymyriadau, y polisiau a'r gweithdrefnau a ddefnyddir i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy diogel yn anghyson, mae yna ddiffyg manylion, a dydyn nhw ddim yn bennaf yn sensitif i rywedd.

Mae'r mesurau a ddefnyddir i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy diogel i fenywod yn cynnwys:

- gwella dulliau riportio digwyddiadau ac ymgyrchoedd riportio
- ymgyrchoedd newid ymddygiad ac ymwybyddiaeth i wylwyr
- hybu safiad dim goddefgarwch yn erbyn GBV
- cynyddu presenoldeb staff, yr heddlu neu swyddogion diogelwch
- CCTV i atal troseddwr a chefnogi ymchwiliadau
- systemau sy'n tracio safle cerbydau yn fyw
- manau diogel dynodedig (fel gorsafoedd bysiau)
- ymwybyddiaeth staff trafndiaeth a hyfforddiant ar ymyrryd

- annog mwy o fenywod i mewn i rolau rheoli a rolau cynllunio/peiriannu trafndiaeth rheng flaen
- gwella dulliau ffeindio'r ffordd a gwybodaeth am wasanaethau
- gwella goleuadau a dyluniad manau mynediad

Er hynny, mae'r sefyllfa bresennol yn un lle nad oes llawer o gysondeb yn yr ymyriadau, y polisïau a'r gweithdrefnau diogelwch personol a ddefnyddir ar draws y rhwydwaith bysiau/coetsys yng Nghymru a'r Deyrnas Unedig. Nid yw'r rhan fwyaf o gwmnïau trafndiaeth ac awdurdodau lleol yn ymgymryd ag ymyriadau penodol i wella diogelwch menywod.

### **Siarteri teithwyr bysiau**

Nododd ein hastudiaeth 41 o siarteri teithwyr bysiau ac amodau cludiant a nodwyd gan awdurdodau lleol a chwmnïau trafndiaeth. Dim ond un (Awdurdod Cyfun Gorllewin Swydd Efrog) sy'n cyfeirio at ddiogelwch menywod er bod 28 (68%) yn cyfeirio'n fwy cyffredinol at ddiogelwch teithwyr, diogelwch personol neu ddiogelwch. Mae Awdurdod Cyfun Gorllewin Canolbarth Lloegr yn cyfeirio at drais yn erbyn menywod ac yn ymgyrchu i leihau GBV yn eu Cynllun Teithio Mwy Diogel [5]. Mae Transport for London yn cyfeirio at fesurau a gyflawnwyd fel rhan o'u 'Rhaglen Diogelwch Menywod' yn eu Cynllun Gweithredu ar Fysiau [6] Cyfeiriodd 18 (44%) at ddefnyddio CCTV mewn cerbydau i helpu teithwyr i deimlo'n ddiogel ac i fynd i'r afael ag ymddygiad gwrthgymdeithasol. Ond, yn ôl yr Adran Drafndiaeth, yn Lloegr mae CCTV wedi'i osod ar 96% o'r bysiau [7]. Mae'n debygol nad yw pob cwmni yn mynegi bod CCTV yn cael ei ddefnyddio yn eu siarter teithwyr.

### **Hyfforddiant Staff ar Ymwybyddiaeth GBV**

Yn gyffredinol, cyfrifoldeb y gyrrwr yw penderfynu sut y dylent ymyrryd gan ddibynnu ar y risg iddyn nhw eu hunain a'r teithwyr eraill. Er hynny, ychydig iawn o eglurder ac arweiniad sydd ar sut y dylent nhw ymateb. Mae gyrrwyr fel arfer yn cael eu hyfforddi i ymateb mewn sefyllfaoedd brys trwy ffonio'r heddlu ac i ofalu am ddiogelwch teithwyr anabl a'u gallu i fynd a dod, ond nid yw'r rhan fwyaf wedi'u hyfforddi ar ymwybyddiaeth o GBV neu ymateb iddo. Canfu'r astudiaeth fod hyfforddiant ymwybyddiaeth GBV yn cael ei ddarparu yn Llundain fel rhan o hyfforddiant cydraddoldeb ac amrywiaeth gyrrwyr, yn Lerpwl a Glannau Mersi, Manceinion Fwyaf, ac yn achos gyrrwyr gwasanaethau bysiau TrawsCymru sydd o dan gontract Trafndiaeth Cymru mae'n cael ei ddarparu fel rhan o'u hyfforddiant gwasanaeth cwsmeriaid.

## **3. Diffyg atebolrwydd, monitro a gwerthuso ymhlith y rhanddeiliaid**

Roedd teithwyr benywaidd o'r farn bod yna ddiffyg cyfrifoldeb dros eu diogelwch a diffyg atebolrwydd i ddilyn deddfwriaeth, canllawiau a pholisïau ar ran yr awdurdodau lleol, yr heddlu, y llywodraeth a chwmnïau trafndiaeth. Roedden nhw'n teimlo mai mater iddyn nhw eu hunain a theithwyr eraill oedd gofalu am ei gilydd.

Ni chanfu'r astudiaeth unrhyw dystiolaeth bod digwyddiadau GBV yn cael eu monitro ac eithrio digwyddiadau y bernir eu bod yn argyfyngau lefel uchel. Mae dulliau'r cwmnïau trafndiaeth i ymateb i ddigwyddiadau yn anghyson, rhai ohonynt yn fwy eglur ac yn cael eu hadolygu a'u diweddarau'n fwy rheolaidd na'i gilydd.

## Rhai o'r anawsterau a nodwyd gan y rhanddeiliaid oedd:

- Nid yw'n ddiogel i yrwyr ymyrryd.
- Amser cyfyngedig i yrwyr riportio digwyddiadau sy'n cael eu hystyried yn lefel isel.
- Diffyg ymddiriedaeth mewn mecanweithiau riportio ymhlith gyrwyr.
- Agweddau a chanfyddiadau gyrwyr o GBV yn ymwneud â'u hoedran a'u rhyw (y mwyafrif yn ddynion, dros 50 oed). Mae oedran gyrwyr bysiau yn cynyddu gyda mwy o yrwyr yn cael eu cyflogi dros 53 a 60 oed na 10 mlynedd yn ôl.
- Dim digon o gymorth gan yr heddlu i yrwyr a gwasanaethau bysiau/coetsys.
- Mae gan yrwyr dasgau eraill sy'n mynnu eu sylw (e.e. sicrhau bod y bws yn cael ei yrru'n ddiogel ac yn cadw at yr amserlen, llywio drwy waith ffyrdd a thagfeydd, sicrhau bod teithwyr yn eistedd ac wedi talu am eu tocynnau).
- Diffyg arweiniad ar weithdrefnau ymyrryd priodol a diogel.
- Diffyg llywodraethiant o'i gymharu â'r rheilffyrdd, sydd â chorff strategol canolog yn goruchwyllo'r gweithrediadau (Network Rail), a llai o ddarparwyr rheilffyrdd. Yn yr un modd, mae diogelwch a gwaith gorfodi'r gyfraith ar gyfer y rheilffyrdd a'u teithwyr yn cael eu cyflawni'n fwy canolog gan Heddlu Trafnidiaeth Prydain.
- Cost hyfforddiant ymwybyddiaeth i yrwyr.
- Budd masnachol yn sgil hyfforddiant yn anhysbys.
- Mae prinder staff yn ei gwneud yn llai ymarferol i dynnu gyrwyr oddi ar y ffordd i gael hyfforddiant.
- Mae'r cyfrifoldeb hefyd yn nwylo rhanddeiliaid eraill i atal digwyddiadau trwy addysg, gorfodi'r gyfraith, gwneud yr amgylchedd adeiledig yn fwy diogel (e.e. mwy o oleuadau a CCTV mewn arosfannau bysiau, mwy o staff a heddlu mewn gorsafoedd bysiau).
- Awdurdodau lleol dan bwysau i wario arian ar ymyriadau o fewn blwyddyn ariannol, a all effeithio ar ansawdd a gwerthuso.
- Ychydig yn unig o fenywod mewn rolau rheng flaen ac mewn swyddi strategol a dylanwadol (ar draws yr holl rhanddeiliaid).
- Dim adnoddau i ddadansoddi data ar gyfer monitro, gwerthuso a gwneud penderfyniadau strategol os bydd yna fwy o riportio.

## Yr angen i ddylunio atebolrwydd i mewn i ymyriadau.

Roedd un o'r rhai y cyfwelwyd â nhw yn cofio sut y cafodd awdurdod teithio rhanbarthol gyllid gan y Swyddfa Gartref ar gyfer ymyriadau diogelwch trafniadaeth gan gynnwys hyfforddiant ymwybyddiaeth GBV ar gyfer gyrwyr bws. Dywedodd gweithredwyr bysiau a choetsys lleol na fyddai ganddyn nhw'r amser i yrwyr ddilyn cwrs hyfforddi gan awgrymu bod y bartneriaeth Teithio Diogel yn datblygu fideo byr. Rhoddwyd dyddiad cau i'r bartneriaeth wario'r cyllid a heb fwy o amser penderfynwyd rhyddhau fideo hyfforddi byr ar ymwybyddiaeth gwylwyr a hwnnw wedi'i dargedu at yrwyr bysiau ar YouTube. Er hynny, mae cyflwyno hyfforddiant trwy YouTube wedi golygu na ellid monitro sut mae'n cael ei ddefnyddio gan gwmnïau trafniadaeth i hyfforddi eu staff yn effeithiol. Ni ellid cynnal y cyfrifoldeb dros ddarparu hyfforddiant i yrwyr, a doedd dim cynllun i ddarparu'r hyfforddiant ychwaith. Mae'r fideo wedi cael ei wyllo 150 o weithiau mewn dwy flynedd ac mae ar gael i'r cyhoedd.



## 4. Diffyg gwasanaeth a gwybodaeth ar ffeindio'r ffordd i deithwyr

Nid yw'r wybodaeth am ffeindio'r ffordd sy'n cael ei darparu ar draws gwasanaethau bysiau a manau mynediad/ymadael yn gyson. Mae'n ofynnol i weithredwyr ddarparu gwybodaeth ar fwrdd eu cerbydau o dan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017, P.17 ac adran 181A o Ddeddf Cydraddoldeb 2010. O dan Adran 139 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 mae'n ofynnol i'r awdurdodau lleol sicrhau "o dro i dro" pa wybodaeth y dylid ei darparu a sut y bydd ar gael mewn ymgynghoriad â defnyddwyr bysiau. Er hynny, nid yw ystyr "o dro i dro" yn glir ac efallai na fydd awdurdodau lleol yn cael eu dwyn i gyfrif i gyflawni'r gofyniad. Ar hyn o bryd, mae'n ymddangos nad oes unrhyw waith monitro tryloyw ar yr wybodaeth a ddarperir gan gwmnïau trafndiaeth ac awdurdodau lleol, megis amserlenni bysiau, gwybodaeth fyw, arwyddion i wasanaethau cysylltu rheilffyrdd neu amwynderau, neu arwyddion sy'n nodi enw safle bws yn glir.



Mae menywod anabl a menywod sy'n siarad iaith leiafrifol yn teimlo'n arbennig o ddiamddiffyn ac wedi'u heithrio oherwydd gwybodaeth gyfyngedig trwy destun, eiconau, sain a dulliau cyffwrdd. Nid yw teithwyr yr effeithir arnyn nhw gan wasanaethau bysiau sydd wedi'u gohirio neu wedi'u canslo y tu allan i ganol dinasoedd mawr yn cael yr wybodaeth sydd ei hangen arnynt i leihau amser aros yn yr arhosfan fysiau, i wneud trefniadau teithio amgen, neu i deimlo'n ddiogel. Mae rhai gweithredwyr yn diweddarau gwybodaeth am newidiadau i lwybrau, canslo gwasanaethau, neu amharu ar wasanaethau ar eu gwefan, neu drwy ap os yw'r teithwyr yn cofrestru i gael hysbysiadau newyddion, ond mater gwirfoddol yw hyn.

Bydd rheoliadau newydd, sef Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Gwybodaeth Hygyrch) 2023, yn gymwys ar gyfer gosod technolegau perthnasol ar gerbydau newydd yn y lle cyntaf i'w cyflwyno'n raddol dros ddwy flynedd. Y cyfyngiad yn y ddeddfwriaeth hon yw ei bod yn gymwys i weithredwyr dim ond i sicrhau bod safon ofynnol o offer ar gyfer rhannu gwybodaeth yn cael eu gosod ar gerbydau. Mae'n cael ei orfodi drwy'r DVSA a'r Comisiynwyr Traffig. Nid yw'n dwyn awdurdodau lleol na chyrff llywodraethu trafndiaeth gyhoeddus rhanbarthol i gyfrif am eu cyfrifoldeb dros ddarparu gwybodaeth. Ar ben hynny, mae gorfodi'r rheoliadau yn dibynnu bod y teithwyr yn ymwybodol o'r ddeddfwriaeth er mwyn gwneud cwynion am ddiffyg cydymffurfiaeth, ond efallai na fydd ymgyrchoedd addysgol yn cael eu hariannu'n dda.

## 5. Diffyg cymorth a phartneriaeth o du'r heddlu

Mae gwaith gorfodi'r gyfraith a'r diogelwch ar wasanaethau rheilffyrdd yn fwy datblygedig nag ar y rhwydwaith bysiau oherwydd bodolaeth Heddlu Trafnidiaeth Prydain a'r buddsoddi ynddyn nhw. Dyma heddlu sydd wedi'i neilltuo i orfodi'r gyfraith ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd. Heddluoedd lleol sy'n plismona'r rhwydweithiau bysiau a choetsys. Does gan yr heddlu ddim adnoddau na rheolaeth strategol i helpu gyrwyr a chwmnïau bysiau i ymateb i ddigwyddiadau a gyfeirir at naill ai teithwyr neu yrwyr, ac nid ydynt ychwaith yn arddel dull ataliol trwy ymgyrchoedd addysgol neu drwy fod yn bresennol.

Nid yw cwmnïau bysiau a choetsys a'u staff bob amser yn teimlo eu bod yn cael eu cefnogi gan eu heddlu lleol, sy'n cyfyngu ar eu hymatebion i ddigwyddiadau GBV a'r cymorth y gallant ei roi i ddioddefwyr-oroeswyr. Mae cwmnïau trafniadaeth yn aml yn dweud wrth y staff am aros yn eu cabanau ac mae rhai yn ystyried defnyddio sgriniau i amddiffyn gyrwyr. Awgrymwyd y gallai sgriniau wneud gyrwyr yn llai hawdd mynd atynt ar gyfer dioddefwyr-oroeswyr a gwylwyr, gan olygu mewn rhai achosion na allan nhw ymyrryd na siarad â dioddefwr.

Mae nifer fach o eithriadau lle mae partneriaethau cyfun rhwng awdurdodau, yr heddlu a darparwyr trafniadaeth yn bodoli yn Llundain, Glannau Mersi a Lerpwl, Manceinion Fwyaf, a Gorllewin Canolbarth Lloegr. Mae'r partneriaethau hyn wedi'u ffurfio drwy gyllid cyhoeddus a phreifat. Mae rhai cwmnïau bysiau mawr yn buddsoddi'n unigol mewn partneriaeth gyda'r heddlu ond awgrymodd corff cynrychioli bysiau a choetsys na fyddai'r buddsoddiad hwn yn ymarferol yn achos llawer o'r gweithredwyr bysiau lleiaf.



## 6. Cyfyngiadau yn y ddeddfwriaeth a'r rheoliadau cyfredol

Mae Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Ymddygiad Gyrwyr, Arolygwyr, Tocynwyr a Theithwyr) 1990 yn dweud na ddylai unrhyw deithiwr "put at risk or unreasonably impede or cause discomfort to any person travelling on or entering or leaving the vehicle". Ond mae hyn yn anodd i yrwyr ei orfodi wrth weithio ar eu pen eu hunain a heb fawr o gymorth gan yr heddlu na swyddogion diogelwch ar gael. Mae'r un ddeddfwriaeth yn cyfeirio'n bennaf at yrwyr a'u hymddygiad ond nid yw'n cyfeirio at rwymedigaethau'r cwmnïau trafniadaeth, megis cael polisi sy'n cyfeirio at weithdrefnau ymateb pan fydd teithwyr yn ymosod ar deithwyr eraill neu'n gwahaniaethu yn eu herbyn neu roi dulliau cymorth ar waith ar gyfer gyrwyr. Mae disgwyl i yrwyr "take all reasonable precautions to ensure the safety of passengers who are on, or who are entering or leaving, the vehicle". Nid yw'r rhagofalon neu ddiogelwch rhesymol wedi'u diffinio ac maent yn debygol o fod yn wahanol i deithwyr gwahanol.

Mae'r canllawiau statudol cyfredol ar gyfer gyrwyr bysiau a choetsys hefyd yn brin o fanylion. Mae'r rhain yn dweud: "as a bus or coach driver, you should follow employer and government guidance to ensure the safety of yourself, your passengers, other road users and pedestrians [8]." Does dim sôn am gyfeirio gyrwyr at ganllawiau o'r fath.



**Mae bwllch arwyddocaol yn y rheoliadau o ran amddiffyn teithwyr bysiau rhag ofn y bydd y gwasanaethau'n cael eu gohirio, eu hamharu neu eu canslo.**

Mae hyn yn groes i'r amddiffyniad cyfreithiol i deithwyr trenau, fferis, a choetsys pellter hir. Ar y rhwydwaith rheilffyrdd, rhaid i ddarparwyr trafniadaeth "gymryd mesurau rhesymol" i hysbysu teithwyr a'u diweddarau [9]. Ar ôl oedi o 60 munud, mae gan weithredwyr rheilffyrdd rwymedigaeth (a osodwyd yn UE 2021/782 a deddfwriaeth y Deyrnas Unedig ar hawliau teithwyr rheilffyrdd) i helpu teithwyr i aildrefnu eu siwrnai, mynd yn ôl i'r man cychwyn neu'r gyrchfan, helpu i ddarparu trafniadaeth amgen a/neu lety, a'u digolledu yn erbyn costau mewn amgylchiadau a achosir gan weithrediad y rheilffyrdd. Mae'n ofynnol i weithredwyr rheilffyrdd wneud cynlluniau wrth gefn rhag ofn y bydd teithwyr yn cael eu dal yn sownd pan fo gwasanaethau'n cael eu hamharu. Cyfeirir at y rhwymedigaethau hyn gan gwmnïau rheilffyrdd yn eu siarteri teithwyr.

Gosodir rhwymedigaethau tebyg ar gwmnïau trafndiaeth sy'n darparu gwasanaethau bysiau a choetsys o fwy na 250km ac sy'n para mwy na thair awr pan fydd gwasanaethau'n cael eu gohirio am fwy na fwy awr neu eu canslo. Er hynny, mae ymchwil gan y Comisiwn Ewropeaidd yn awgrymu bod Rheoliad (UE) Rhif 181/2011 ynghylch hawliau teithwyr mewn trafndiaeth bysiau a choetsys, a ddefnyddir hefyd yn y Deyrnas Unedig, yn nodi bod y trothwy llwybr 250km yn cyfyngu ar "the implementation of extended rights only to a handful of passengers" (neu 7.5% o deithwyr bysiau a choetsys yr UE a'r Deyrnas Unedig) [10]. Mae'r ddeddfwriaeth yn gadael y rhan fwyaf o deithwyr bysiau a choetsys heb hawliau os caiff gwasanaeth ei ganslo neu ei ohirio am fod yr hawliau a awgrymir yn y ddeddfwriaeth yn cynnwys gwasanaethau o fwy na 250km (156 milltir) yn unig ac oedi o fwy na 2 awr yn unig.

Dyma gyfyngiadau allweddol eraill ar y ddeddfwriaeth hon:

- Yng Nghymru, mae'r rhwydwaith bysiau ar gyfer siwrneiau pellter hir wedi'i rannu'n nifer o wasanaethau sy'n cael eu rhedeg gan wahanol weithredwyr ac felly ni fyddai teithwyr sy'n teithio pellter hir yn cael eu gwarchod.
- Mae'n nodi y dylai cymorth i ddarparu trafndiaeth amgen neu lety gael ei weinyddu o derfynfeydd coetsys, a dim ond tair o'r rheiny sydd yn y Deyrnas Unedig (Victoria yn Llundain, Birmingham a Belfast), lle mae staff wedi'u hyfforddi ar gael.

Mae Rheoliad Trwyddedu Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus Llywodraeth y Deyrnas Unedig yn ei gwneud yn ofynnol i ddarparwyr bysiau a choetsys redeg 95% o wasanaethau o bwyntiau wedi'u hamseru heb fod yn fwy nag un funud yn gynnar neu bum munud yn hwyr. Mae'n cael ei orfodi gan y Comisiynwyr Traffig i osod safonau dibynadwyedd i deithwyr cyn belled ag y gall darparwyr eu rheoli ond nid yw'n ystyried beth sy'n digwydd i deithwyr os bydd yna oedi neu ganslo.

Mae'r cyfyngiadau hyn yn arbennig o broblemus i deithwyr lle nad yw'r gwasanaethau'n digwydd yn aml, a/neu lle maen nhw'n gorffen gyda'r nos, mewn manau lle na allan nhw aros yn ddiogel, ac i'r rhai na allan nhw fforddio trafndiaeth amgen neu na allan nhw gael mynediad ati. Nid yw gweithredwyr bysiau yn derbyn unrhyw atebolrwydd dros golledion, iawndal, cost neu anghyfleustra y mae teithwyr yn eu dioddef oherwydd gohirio neu am fod gwasanaethau wedi'u terfynu ac maen nhw'n cadw eu hawl i ganslo gwasanaethau unrhyw bryd, fel y nodir yn eu hamodau cludo. Mae'r sefyllfa'n creu risg i deithwyr pan fyddan nhw'n cael eu gadael yn sownd ac yn lleihau hyder pobl i deithio ar fws, yn enwedig menywod a theithwyr bregus.



# Argymhellion Polisi

## 1. Adolygu, egluro a safoni sut mae cwmnïau trafndiaeth a'u staff yn ymateb i ddigwyddiadau.

Mae angen gwella cysondeb ar draws darparwyr a gwasanaethau trafndiaeth o ran sut mae staff yn ymyrryd yn ystod ac yn dilyn digwyddiadau o GBV. Mae angen polisiau a chanllawiau statudol clir i egluro gweithdrefnau priodol. Dylai'r rhain amlinellu cyfrifoldebau'r staff a rhoi arweiniad clir, megis protocolau ymateb a phrotocolau cymorth i ddioddefwyr ar gyfer staff y rheng flaen a'r rhai mewn rolau sy'n cefnogi staff y rheng flaen fel rheolwyr gweithredol a staff llesiant.

## 2. Adolygu, adnewyddu a monitro hyfforddiant staff trafndiaeth y rheng flaen.

Mae angen sicrhau bod y staff wedi'u hyfforddi'n effeithiol i adnabod digwyddiadau GBV ac ymateb yn ddiogel iddyn nhw, i helpu a chyfeirio dioddefwyr-oroeswyr i riportio digwyddiadau. Mae angen adolygiad er mwyn asesu cyflwr presennol yr hyfforddiant y mae gyrwyr bysiau a choetsys yn ei gael gyda'r bwriad o wella ansawdd a pherthnasedd hyfforddiant ynglŷn â diogelwch personol teithwyr, ac i osod gwaelodlin y caiff yr hyfforddiant ei fonitro yn ei herbyn. Dylai adolygiad ystyried y cynnwys a'r dull cyflwyno, p'un a yw'r gofyniad presennol o 37.5 awr dros 5 mlynedd i ymdrin â holl hyfforddiant gyrwyr yn ddigonol, a sut mae hyfforddwyr a darparwyr yn cael eu hachredu. Dylai adolygiad ystyried dichonoldeb darparu hyfforddiant ar-lein i ategu hyfforddiant yn yr ystafell ddosbarth er mwyn lleihau cost y ddarpariaeth hyfforddiant.

Dylid cydnabod dibyniaeth menywod ar ymyrraeth gyrwyr er lles eu diogelwch yn y maes llafur statudol ar gyfer hyfforddi gyrwyr (y Dystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol). Defnyddir y maes llafur i sicrhau ansawdd cyrsiau hyfforddi i yrwyr ac i'w hachredu gan dîm Achredu Hyfforddiant yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVSA) (JAUPT gynt). Ar hyn o bryd mae'r maes llafur y ei gwneud yn ofynnol i yrwyr bysiau a choetsys gael eu hyfforddi i sicrhau cysur a diogelwch teithwyr gan gynnwys "specificities of certain groups of passengers (disabled persons, children)" [11], ond nid yw'n cydnabod anghenion diogelwch menywod a merched. Mae ar y DVSA angen canllawiau penodol ar yr hyn y dylid ei gynnwys mewn cyrsiau hyfforddi ar ymwybyddiaeth GBV.

Gellid cymhwyso gofynion ychwanegol ar gyfer hyfforddi gyrwyr a rheolwyr gweithredol pan fo'r awdurdodau lleol neu ranbarthol yn dyfarnu contractau i gwmnïau. Byddai angen monitro a gorfodi hyn. Mae angen i'r awdurdodau lleol/rhanbarthol gael eu harwain i sicrhau y gofynnir am y ddarpariaeth hyfforddiant hon ac y cytunir arno mewn contractau. Yng Nghymru, nid yw cwmnïau bysiau sy'n cael eu gweithredu gan y cyngor (cwmni bysiau Casnewydd a Bws Caerdydd) yn hyfforddi



gyrwrwyr mewn ymwybyddiaeth o GBV neu ymateb iddo ar hyn o bryd. Os caiff gofynion hyfforddi eu hymgorffori ym maes llafur y CPC, byddai pob gyrwr yn cael ei hyfforddi gan sicrhau cysondeb ar draws gwasanaethau.

### **3. Datblygu a hyrwyddo mecanwaith clir ar gyfer riportio digwyddiadau.**

Mae angen i fecanwaith riportio fod yn glir, yn effeithlon, yn gynhwysol (ar gael dros y ffôn, llwyfannau ar-lein/apiau/negeseuon SMS) ac yn hawdd ei gyrchu. Mae'n ofynnol i ymgyrchoedd strategol sy'n cydnabod GBV (a mathau eraill o wahaniaethu neu droseddau casineb) adeiladu ymddiriedaeth wrth riportio. Mae angen cymryd datgeliadau o ddifrif ac ymchwilio iddyn nhw, gan arwain at erlyniadau, sy'n cael eu monitro a'u hadrodd yn dryloyw. Mae angen hyfforddiant i'r heddlu ac amrywiaeth ymysg staff yr heddlu er mwyn sicrhau gwell gweithdrefnau riportio ac ymchwilio. Dylai'r ymyriadau anelu at leihau ymdrech a thrawma wrth riportio a sicrhau bod achosion yn cael eu trin mewn modd cyson. Mae'r rhanddeiliaid yn awgrymu bod angen un mecanwaith riportio cenedlaethol yn hytrach na chael sawl un sy'n gysylltiedig â rhanbarthau, dulliau trafndiaeth, neu gwmnïau.

Gallai deddfwriaeth newydd yn troseddoli aflonyddu cyhoeddus ar sail rhywedd (sy'n cael ei adolygu ar hyn o bryd yn Nhŷ'r Arglwyddi) alluogi erlyniadau ac atal troseddwr os trefnir bod digon o adnoddau ar gael i'w gorfodi.

### **4. Safoni'r defnydd o ganllawiau statudol ar ffeindio'r ffordd a gwybodaeth am wasanaethau. Sicrhau bod deddfwriaeth newydd ar ddarparu gwybodaeth hygyrch ar fysiau a choetsys yn cael ei gorfodi.**

Mae angen i'r broses o ddarparu gwybodaeth hygyrch am siwrneiau gael ei safoni a hynny ar fwrdd y drafndiaeth ac mewn mannau mynediad/ymadael. Dylai hyn hefyd gynnwys darparu gwybodaeth hygyrch am newidiadau dros dro i lwybrau a gwasanaethau, megis defnyddio mapiau cyffyrddol a disgrifiadau sain. Dylid ystyried cynnwys dulliau cyfathrebu ar gyfer cymunedau ieithoedd lleiafrifol lle bo'n berthnasol i'r cyd-destun. Dylai lefel ofynnol o staff fod ar gael yn y gorsafoedd pan fydd gwasanaethau trafndiaeth yn rhedeg, a hynny er gwybodaeth ac er diogelwch. Dylai technolegau digidol ymddangos yn y polisi ar ffeindio'r ffordd ochr yn ochr â dulliau eraill ond ddylen nhw ddim cael eu defnyddio ar wahân.

Mae angen gwell atebolrwydd sy'n dangos bod darparwyr trafndiaeth a sefydliadau cyhoeddus/awdurdodau lleol yn sicrhau safon ofynnol o wybodaeth gywir, hygyrch a chyfredol yn unol â chanllawiau statudol [12] a deddfwriaeth [13]. Dylid cael mecanweithiau hygyrch i riportio diffyg cydymffurfiaeth gan y rhanddeiliaid cyfrifol a materion cynnal a chadw. Os yw'r cyfrifoldeb i fonitro cydymffurfiaeth yn disgyn ar y teithwyr, mae angen i ymgyrchoedd i'w haddysgu am eu hawliau a sut i riportio diffyg cydymffurfiaeth gael eu hariannu.

## 5. Angen archwiliad o seilwaith sy'n sensitif i rywedd.

Er bod yna ganllawiau cyfredol [14] ar seilwaith trafndiaeth cynhwysol, dyw'r rhain ddim yn cael eu defnyddio'n gyson. Mae angen archwiliad o seilwaith trafndiaeth gyhoeddus (mynediad ar y stryd, gorsafoedd ac arosfannau bysiau) sy'n sensitif i rywedd er mwyn adolygu maint yr anghysondebau o'u cymharu â'r canllawiau cyfredol ac i roi meincnod y gellir monitro gwelliannau ar gynhwysiant yn ei erbyn. Dylid sicrhau mecanweithiau hygyrch ac effeithlon hefyd i roi gwybod am anghysondebau sy'n wahanol i'r canllawiau, ac i roi gwybod am faterion cynnal a chadw a seilwaith sydd wedi'i ddifrodi. Dylid monitro hyn a chyflwyno adroddiadau arno er mwyn gwella atebolrwydd ac i adeiladu ymddiriedaeth y teithwyr.

Dylai canllawiau dylunio hefyd gynnwys yr arferion gorau diweddaraf ar gyfer ymagwedd at ddylunio seilwaith sy'n sensitif o ran rhywedd. Mae'n debygol y bydd hyn yn gofyn am ragor o ymchwil, ymyriadau peilot ac astudiaethau gwerthuso, rhannu gwybodaeth ac asesu ac addasu'r canllawiau cyfredol. Dylai menywod a lleiafrifoedd rhywedd fod yn rhan o'r ymgynghori ar ganllawiau dylunio a mesurau archwilio gan wneud gwelliannau yng nghynwysoldeb y dulliau a'r prosesau recriwtio.

## 6. Partneriaethau teithio diogel fel gofyniad safonol ar gyfer awdurdodau lleol neu ranbarthol, heddluoedd a darparwyr trafndiaeth.

Gellid sefydlu deddfwriaeth sy'n gorfodi neu'n hwyluso'r broses o ffurfio partneriaethau teithio diogel. Mae partneriaethau teithio diogel yn caniatáu dull cydweithredol o ymdrin â diogelwch teithwyr a gallant hwyluso cyfathrebu ac ymyrraeth ar y cyd ar draws daearyddiaethau sy'n ymestyn ffiniau'r awdurdodau lleol. Mae'r partneriaethau presennol yn dangos ymrwymiad i ddiogelwch teithwyr a gallant hwyluso atebolrwydd ar ran nifer o randdeiliaid.

Mae rhanddeiliaid teithio diogel yn casglu ac yn dadansoddi data ar ddiogelwch personol teithwyr. Maent yn cynnal ymgyrchoedd i atal GBV, annog gwylwyr i ymyrryd, ac adeiladu ymddiriedaeth yn y dulliau riportio. Gall y partneriaethau helpu i orfodi polisiau dim goddefgarwch yn erbyn GBV. Trwy'r partneriaethau, mae adnoddau'r heddlu yn cael eu neilltuo i ategu diogelwch trafndiaeth gyhoeddus i deithwyr a staff drwy gynyddu presenoldeb yr heddlu ar y stryd ac ar fwrdd trafndiaeth, monitro CCTV 24/7 gan ddefnyddio ystafell reoli sydd ar gael i ymateb i ddigwyddiadau, ac ymgysylltu â phobl ifanc mewn ysgolion i godi ymwybyddiaeth o fynd i'r afael â materion GBV, gwahaniaethu, ac ymddygiad gwrthgymdeithasol.

Gellir defnyddio'r partneriaethau i gryfhau'r ddeddfwriaeth a gorfodi is-ddeddfau newydd sy'n berthnasol i ddiogelwch teithwyr bysiau a choetsys. Transport for West Midlands yw'r awdurdod trafndiaeth rhanbarthol cyntaf i sefydlu'r defnydd o is-ddeddfau bysiau [15] ymdrin yn fwy effeithiol ag ymddygiad gwrthgymdeithasol ac aflonyddu. Mae'r is-ddeddfau'n cryfhau'r telerau cludo presennol sy'n gysylltiedig â diogelwch ac ymddygiad teithwyr ac yfed alcohol ar draws y rhwydwaith bysiau/coetsys, gan gysoni'r ddeddfwriaeth â'r ddeddfwriaeth sy'n sicrhau'r rhwydwaith rheilffyrdd. Gellir sefydlu is-ddeddfau yn y fath fodd fel y gallant gael eu gorfodi gan staff dynodedig heblaw'r heddlu.

Efallai y bydd angen cymorth arian cyhoeddus ar y partneriaethau ond gallan nhw hefyd gael eu cefnogi drwy fuddsoddiad preifat gan gwmnïau trafndiaeth a busnesau sy'n ymwneud â'r economi nos a digwyddiadau mawr/pwysig sy'n gysylltiedig yn gyffredin â digwyddiadau GBV ac ymddygiad gwrthgymdeithasol.

## 7. Adolygu'r ddeddfwriaeth a'r mesurau sy'n diogelu hawliau teithwyr bysiau pan fydd gwasanaethau'n cael eu gohirio, eu canslo neu eu haflonyddu.

Mae angen ystyried pa mor ymarferol fyddai hi i ddarparwyr trafndiaeth ac awdurdodau rhanbarthol/lleol gymryd camau i ddiogelu teithwyr bysiau a choetsys sy'n sownd yn eu hunfan ar ôl i amharu ar y gwasanaeth a chanslo effeithio arnynt. Gallai'r mesurau gynnwys y canlynol:

- Lleihau/dileu'r trothwy pellter o 250km ar gyfer y gwasanaeth gan orfodi darparwyr gwasanaethau felly i gynorthwyo mwy o deithwyr bysiau/coetsys.
- Llinell gymorth genedlaethol ar gyfer teithwyr bysiau sydd wedi'u dal yn sownd ac sydd angen cymorth i ddod o hyd i drafndiaeth amgen, llety a diogelwch.
- Darparu iawndal am drafndiaeth amgen a llety.

Mae angen dull cydweithredol i wneud cynlluniau wrth gefn ar gyfer teithwyr os cânt eu dal yn sownd, er enghraifft asesu argaeledd cerbydau, gwasanaethau, dulliau trafndiaeth amgen, manau diogel i aros a llety.

## Casgliad

Neges gyffredinol y briff polisi hwn yw, er bod nifer fach o weithredwyr a rhanbarthau wrthi'n cymryd camau i fynd i'r afael â GBV ar draws rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus lleol, mewn manau eraill gall y rhanddeiliaid wneud mwy, gyda'i gilydd, i ddangos eu bod yn ysgwyddo cyfrifoldeb a gofal dros bob teithiwr, gan ddangos parodrwydd i ystyried eu hanghenion ar sail gyfartal. Wrth wneud hynny, bydd neges yn cael ei rhoi i droseddwyr GBV na fydd unrhyw niwed a achosir i eraill yn cael ei oddef, gan gynnwys unrhyw ymddygiad sy'n cyfyngu ar symudedd menywod, merched, a grwpiau o bobl ar y cyrion. Bydd gwell canllawiau, arbenigedd, polisïau, gweithdrefnau, monitro ac atebolrwydd yn rhan annatod o ymyrraeth gydweithredol. Ni ddylai GBV fod yn normal ac ni fydd yn cael ei dderbyn fel rhan o fywyd bob dydd. Trafndiaeth gyhoeddus yw un o'r meysydd allweddol lle mae angen dull cyson a chydweithredol i dargedu GBV.

# Deunydd darllen

**Awdurdod Cyfunol Gorllewin Canolbarth Lloegr** (2022) Transport Champions for Tackling Violence Against Women and Girls. Ar gael yn: <https://www.wmca.org.uk/documents/strategies/violence-against-women-and-girls-strategy/transport-champions-for-tackling-violence-against-women-and-girls/>

**Transport Scotland/Skellington Orr, K. et al.** (2023) Women's and girl's views and experiences of personal safety when using public transport: Summary Report. Ar gael yn: <https://www.transport.gov.scot/media/52985/womens-and-girls-views-and-experiences-of-personal-safety-when-using-public-transport-summary-report-march-2023.pdf>

**Ymddiriedolaeth Suzy Lamplugh** (2021) Driving Out Violence and Aggression on Public Transport. Ar gael yn: <https://www.suzylamplugh.org/national-personal-safety-day-2021-campaign>

**Y Fforwm Trafnidiaeth Rhyngwladol** (2018) Women's Safety and Security: A Public Transport Priority, OECD Publishing, Paris. Ar gael yn: [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf)

**Atkins Realis (N.D.)** Getting Home Safely: Safe by Design by Women Transport Planners. Ar gael yn: <https://www.atkinsrealis.com/~media/Files/A/atkinsrealis/documents/transportation/get-home-safe.pdf>

**London Travel Watch** (2021) Personal Security on London's Transport Network: Recommendations for Safer Travel. Ar gael yn: <https://www.londontravelwatch.org.uk/campaigns/personal-security/>

**Banc y Byd** (2020) Handbook for Gender-Inclusive Planning and Design. Ar gael yn: <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design>

**Kalms, N. et al.** (2020) Tramlab Toolkits: Improving the safety of women and girls on public transport. Monash University. Ar gael yn: <https://www.monash.edu/mada/xyx-lab/projects/tram-lab>

## Cydnabod

Ariannwyd yr ymchwil hon yn rhannol gan y Rhwydwaith Ymchwil Integredig Trafnidiaeth ac Iechyd (THINK), Ymchwil Iechyd a Gofal Cymru a Sefydliad Waterloo. Gyda diolch i holl gyfranogwyr yr ymchwil ac i Trafnidiaeth Cymru am gydweithio i ddylunio a chyflwyno gweithdy Caerdydd a'r gweithdai ar-lein. Diolch i ymchwilwyr eraill sy'n ymwneud â chasglu a dadansoddi data; Kate Woodley a Catrin Wallace.

## Manylion yr Awdur

Cyswllt: Dr Lucy Baker, Prifysgol Aberystwyth : [lub59@aber.ac.uk](mailto:lub59@aber.ac.uk)

# Cyfeirnodau

- [1] Transport Focus, 2022. Experiences of women and girls on transport. <https://www.transportfocus.org.uk/publication/experiences-of-women-and-girls-on-transport/>
- [2] Adams, L et al. 2020. 2020 Sexual Harassment Survey. Government Equalities Office, IFF Research.
- [3] DelGreco, M. and Christensen, J., 2020. Effects of street harassment on anxiety, depression, and sleep quality of college women. *Sex Roles*, 82(7), pp.473-481. Fairchild, K. and Rudman, L.A., 2008. Everyday stranger harassment and women's objectification. *Social Justice Research*, 21(3), pp.338-357.
- [4] Useche, S.A., Colomer, N., Alonso, F. and Faus, M., 2024. Invasion of privacy or structural violence? Harassment against women in public transport environments: A systematic review. *Plos one*, 19(2), p.e0296830; Ison, J. and Matthewson, G., 2023. More than a dot point: Connecting primary prevention of violence against women and public transport. *Journal of Transport & Health*, 30, p.101591.
- [5] West Midlands Combined Authority, 2021. Safer Travel Plan 2021-2024. Available at: <https://www.wmca.org.uk/media/5484/safer-travel-plan-2021-2024.pdf>
- [6] Transport for London, 2022. Bus Action Plan. Available at: <https://tfl.gov.uk/modes/buses/improving-buses>
- [7] Department for Transport, 2023. Annual Bus Statistics. Available at: <https://www.gov.uk/government/statistics/annual-bus-statistics-year-ending-march-2023/annual-bus-statistics-year-ending-march-2023#bus-fleet>
- [8] DVLA, 2020. Guidance for Drivers: Passenger Carrying Vehicles. Available at: <https://www.gov.uk/government/publications/guidance-for-vocational-drivers/guidance-for-drivers-passenger-carrying-vehicles-pcvs#driver-conduct>
- [9] National Rail, 2024. National Rail Conditions of Travel, p. 20. Available at: [https://assets.nationalrail.co.uk/e8xgegruud3g/77fuBWp62YPSrGwBP1mNQX/5f912e6484a2dc7efbad3b4ed0c9b383/National\\_Rail\\_Conditions\\_of\\_Travel\\_2024.pdf](https://assets.nationalrail.co.uk/e8xgegruud3g/77fuBWp62YPSrGwBP1mNQX/5f912e6484a2dc7efbad3b4ed0c9b383/National_Rail_Conditions_of_Travel_2024.pdf)
- [10] European Commission/Steer, 2021. Study on the EU Framework for Passenger Rights: Part B - Evaluation of Regulation (EU) No 181/2011 on the rights of passengers travelling by bus and coach. Brussels: European Commission, P. 63.
- [11] UK Government, 2021. Statutory guidance: Driver Certificate of Professional Competence (CPC) syllabus. Available at: <https://www.gov.uk/government/publications/driver-cpc-syllabus/driver-certificate-of-professional-competence-cpc-syllabus--2>
- [12] Department for Transport, 2021. Inclusive Mobility A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure. Available at: [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)
- [13] UK Government, Department for Transport, 2023. Public Services Vehicles (Accessible Information Regulations) 2023. Available at: <https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2023/9780348246872>
- [14] Department for Transport, 2021. Inclusive Mobility A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure. Available at: [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)
- [15] West Midlands Combined Authority, 2021. WEST MIDLANDS BUS PREMISES BYELAWS. Available at: <https://www.tfwm.org.uk/media/4l4pfvzi/byelaw-final-documentation.pdf>

# Prosiect Bws Rhywedd+

Cynhaliwyd yr ymchwil hon fel rhan o brosiect o'r enw 'Bws Rhywedd+: mynd i'r afael ag aflonyddu rhywiol ac ymddygiad treisgar yn erbyn menywod er mwyn sicrhau gwasanaeth bysiau cynhwysol o ran rhywedd yng Nghymru'.

Mae trafndiaeth ddiogel yn hanfodol ar gyfer iechyd, lles, ymreolaeth a galluedd menywod a merched. Drwy fynd i'r afael ag ymddygiad rhywiol amhriodol a threisgar, nod y prosiect yw lleihau'r ynysu y mae menywod yn eu profi yn eu cymunedau oherwydd eu bod yn ofni aflonyddu ac ymddygiad treisgar, sy'n amharu ar eu lles.

Fel rhan o'r prosiect BwsRhywedd+, bu Prifysgol Aberystwyth yn gweithio mewn partneriaeth â Chymorth i Fenywod Cymru a chwmni bysiau a choetsys yng Nghymru i ddatblygu rhaglen hyfforddi ar gyfer gyrwyr bysiau. Bydd y rhaglen hyfforddi yn codi ymwybyddiaeth o fater GBV ym mhob rhan o'r siwrnai ar y bws, yn gwella sgiliau'r gyrwyr wrth gydnabod ac ymateb i ddigwyddiadau, ac yn helpu a chyfeirio dioddefwyr-oroeswyr i ripoortio.

Mae Bws Rhywedd+ Cymru yn cael ei gefnogi gan grant gan Sefydliad Waterloo gydag adnoddau ymchwil ychwanegol gan THINK (y Rhwydwaith Ymchwil Integredig i Drafndiaeth ac Iechyd), sef prosiect ymchwil ar y cyd a ariennir gan Ymchwil Iechyd a Gofal Cymru. <https://think.aber.ac.uk/cy/bws-rhywedd-cymru/>

