EnvisAGE

Tuag at Gymru oed gyfeillgar

age Cymru

Creu Cymru oed gyfeillgar

Rhif 11
2016

Erthyglau sy'n ymddangos

Tudalen 2 Cyflwyniad - Ian Thomas

Tudalen 4 Dinasoedd a chymunedau oed gyfeillgar - Dr Alan Hatton-Yeo MBE

Tudalen 10 Amgylcheddau oed gyfeillgar hygyrch a chynhwysol – Yr Athro Judith Phillips OBE

Tudalen 14 Gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth oed gyfeillgar - Dr Charles Musselwhite

Tudalen 24 Dewisiadau tai i bobl hŷn - Catherine Boswell a Janet Beauchamp

Tudalen 29 Amlygu Rhaglen Heneiddio Manceinion Fawr - Paul McGarry

Tudalen 33 Cyfeiriadau a gwybodaeth bellach

Cyflwyniad

Ian Thomas, Prif Weithredwr, Age Cymru

Dylai Cymru ddyheu am fod yn wlad oed gyfeillgar, lle mae pob unigolyn hŷn yn cael yr un parch, hawliau, cyfleoedd a'r gallu i fanteisio ar wasanaeth â gweddill y boblogaeth. Mae hyn yn hanfodol ar adeg pan mae nifer y bobl hŷn yng Nghymru yn tyfu ac y disgwylir i ni fyw'n hirach, ar gyfartaledd.

Ar hyn o bryd, mae llawer o bobl hŷn yn cael eu hymyleiddio gan nifer o ffactorau, gan gynnwys tlodi, arwahanrwydd, rhwystrau ffisegol mewn cymunedau a diffyg cyfle. Mae dod yn oed gyfeillgar yn rhaglen newid cymdeithasol a diwylliannol y bydd angen iddi dreiddio i bob agwedd ar ein cymdeithas. Mae llywodraeth ddatganoledig, gwerthoedd traddodiadol cymdeithas Cymru a maint y wlad yn darparu cyfle i ni godi'r dyheadau o ran beth mae 'oed gyfeillgar' yn ei olygu yng Nghymru.

Yn 2015, fe wnaethom lansio ein hadroddiad 'Creu Cymru oed gyfeillgar', sy'n amlinellu wyth agwedd ar fywyd lle mae angen gwneud newidiadau er mwyn cyflawni Cymru oed gyfeillgar.

Mae'r rhain yn cynnwys gwaith, cynhwysiad cymdeithasol, iechyd a gofal cymdeithasol, cynhwysiad ariannol, cartrefi, cymunedau a thrafnidiaeth - y mae pob un ohonynt yn cyflwyno ystod o rwystrau ar hyn o bryd, sy'n gallu llesteirio a herio pobl hŷn yn eu bywydau bob dydd.

Yn y rhifyn hwn o EnvisAGE, rydym yn archwilio rhai o'r meysydd hyn ac yn amlygu arfer da ac enghreifftiau o sut y gellid gwneud gwelliannau. Mae'n taflu goleuni ar drafnidiaeth, tai a'r amgylchedd adeiledig mewn cymunedau ledled Cymru.

Gall y nodweddion sy'n gwneud rhywle yn lle dymunol i fyw ynddo newid wrth i bobl fynd yn hŷn. Mae'n hanfodol y caiff yr amgylchedd adeiledig o'n cwmpas ei lunio a'i addasu i fod yn oed gyfeillgar, er mwyn iddo fod yn gynaliadwy ac yn addas i bobl o bob oed. Mae cymuned oed gyfeillgar yn un sydd â'r gallu i gynorthwyo pobl hŷn i fwynhau'r ansawdd bywyd gorau posibl. Mae'n cynnwys cyfleusterau, gwasanaethau ac amwynderau sy'n hygyrch ac sy'n bodloni anghenion pobl hŷn i'w helpu i fwynhau iechyd a lles a chyfranogi'n llawn yn y gymdeithas.

Yn 2015, fe wnaethom lansio ein hadroddiad 'Creu Cymru oed gyfeillgar', sy'n amlinellu wyth agwedd ar fywyd lle mae angen gwneud newidiadau er mwyn cyflawni Cymru oed gyfeillgar.

Nid yw'r cysyniad oed gyfeillgar yn un newydd ac, yn ein herthygl agoriadol, bydd Dr Alan Hatton-Yeo o Volunteering Matters Cymru, yn gosod yr olygfa â throsolwg o'r mudiad oed gyfeillgar a datblygiad gwaith oed gyfeillgar yn Ewrop, y DU a Chymru hyd yn hyn. Mae'r erthygl yn cynnwys Rhwydwaith Byd-eang Dinasoedd a Chymunedau Oed Gyfeillgar Sefydliad Iechyd y Byd, a'r rhaglen Heneiddio'n Dda yng Nghymru.

Mae'r Athro Judith Phillips, Dirprwy Bennaeth ac Athro Gerontoleg ym Mhrifysgol Stirling, yn edrych ar astudiaethau ymchwil sydd wedi ceisio barn pobl hŷn ar amgylcheddau oed gyfeillgar hygyrch a chynhwysol. Mae ei herthygl yn dangos nodweddion yr amgylchedd sydd wedi rhwystro symudedd pobl hŷn ac wedi eu hatal rhag cymryd rhan yn yr amgylchedd trefol, ac yn archwilio'r hyn a allai arwain at

nodweddion cynhwysol gwell.

Mae Dr Charles Musselwhite o Ganolfan Heneiddio Arloesol Prifysgol Abertawe yn defnyddio cyfoeth o astudiaethau ymchwil ac yn pwysleisio fel mae angen i ddatblygiad unrhyw gymuned oed gyfeillgar gynnwys trafnidiaeth oed gyfeillgar wrth ei wraidd. Mae'r erthygl yn amlygu bod trafnidiaeth yn bwysicach i bobl hŷn nag erioed o'r blaen, oherwydd ein bod yn byw mewn cymdeithas 'gorsymudol', lle mae angen lefelau uchel o symudedd er mwyn cadw cysylltiad â chymunedau, ffrindiau a theulu a defnyddio siopau a gwasanaethau.

Mae Catherine Boswell a Janet Beauchamp o Brifysgol Fetropolitan Caerdydd yn archwilio amrywiaeth o ddewisiadau tai i bobl hŷn. Mae'r erthygl yn amlygu problemau posibl yn ymwneud ag unigrwydd ac arwahanrwydd ymhlith pobl hŷn, ac yn cynnwys Cymunedau Bwriadol – sef model tai bach sy'n tyfu sydd, yn y DU, yn cael ei ystyried yn ddewis neilltuol a braidd yn amgen o hyd. Mae'r awduron yn disgrifio sut mae Cymunedau Bwriadol yn cynnig model sy'n cyfuno tai â chymorth cymunedol, a'r potensial i gynnig gweledigaeth gadarnhaol ar gyfer heneiddio'n egnïol.

Mae ein herthygl derfynol yn tynnu sylw at Fanceinion Fawr. Mae Paul McGarry yn disgrifio'r ymrwymiad gan Awdurdod Cyfun Manceinion Fawr, sy'n dod â deg awdurdod lleol ynghyd, i sefydlu Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr, sy'n cymryd cam arwyddocaol ymlaen yn ei hymagwedd tuag at y boblogaeth yn heneiddio. Manceinion oedd y ddinas gyntaf yn y DU i ddod yn aelod o'r Rhwydwaith Byd-eang Dinasoedd a Chymunedau Oed Gyfeillgar.

Hoffwn ddiolch i'r holl awduron sydd wedi cyfrannu eu harbenigedd ar gymunedau oed gyfeillgar, rhannu arfer da, ac awgrymu rhai o'r pethau y gellid ac y dylid eu gwneud i greu Cymru oed gyfeillgar.

Mae EnvisAGE yn gyfnodolyn trafod sy'n cael ei olygu gan Age Cymru. Ei nod yw archwilio materion sy'n effeithio ar bobl hŷn, ysgogi trafodaeth a rhannu arfer da. Bydd ein rhifyn nesaf o EnvisAGE yn parhau â'r thema oed gyfeillgar â ffocws ar iechyd a gofal cymdeithasol yng nghyd-destun Cymru oed gyfeillgar.

Am fwy o wybodaeth am ein gweledigaeth ar gyfer Cymru oed gyfeillgar neu unrhyw rai o'r pynciau sy'n cael eu trafod yn y ddogfen hon, cysylltwch â ni ar:
029 2043 1555
enquiries@agecymru.org.uk

Dinasoedd a chymunedau oed gyfeillgar

Dr Alan Hatton-Yeo MBE, Rheolwr Datblygu Strategol, Volunteering Matters Cymru

Roedd y mudiad oed gyfeillgar wedi'i wreiddio mewn pryderon a oedd yn dod i'r amlwg ynghylch effaith bosibl newid demograffig ar ddiwedd y 1980au. Arweiniodd hyn at gydnabod yr angen i symud o fodel heneiddio a oedd yn ymwneud â diffyg meddygol i fodel cymdeithasol a oedd yn hyrwyddo pobl yn fel asedau i'r gymuned ac yn pwysleisio pwysigrwydd dulliau ataliol i fanteisio i'r eithaf ar iechyd a lles pobl.

Ym 1991, mabwysiadodd aelod-wladwriaethau'r Cenhedloedd Unedig 'Egwyddorion y Cenhedloedd Unedig ar gyfer Pobl Hŷn', yn seiliedig ar y Cynllun Gweithredu Rhyngwladol ar Heneiddio. Anogodd yr egwyddorion hyn i lywodraethau ymgorffori egwyddorion Annibyniaeth, Cyfranogiad, Gofal, Hunangyflawniad ac Urddas yn eu rhaglenni heneiddio cenedlaethol, lle bynnag yr oedd hynny'n bosibl. Yr egwyddorion hyn yw sylfaen y dull dinasoedd oed gyfeillgar.

Gan adeiladu ar hyn yn 2002, datblygwyd 'Active Ageing: A Policy Framework' gan Raglen Heneiddio a Hynt Bywyd Sefydliad Iechyd y Byd (World Health Organisation [WHO]) fel ei chyfraniad i Ail Gynulliad y Byd y Cenhedloedd Unedig ar Heneiddio, a gynhaliwyd ym Madrid ym mis Ebrill 2002. Nod y Fframwaith Polisi oedd llywio trafodaeth a ffurfio cynlluniau gweithredu i hyrwyddo heneiddio iach ac egnïol, yng ngoleuni twf cyflym poblogaeth y byd dros 60 oed, yn enwedig mewn gwledydd sy'n datblygu.

Bwriad yr awgrymiadau ar gyfer cynigion polisi a amlygwyd yn y Fframwaith Polisi oedd arwain y gwaith o ddatblygu camau gweithredu pellach, mwy penodol ar lefelau rhanbarthol, cenedlaethol a lleol. Mae cysyniad dinasoedd oed gyfeillgar yn fodd o ddatblygu ymateb lleol i annog heneiddio egnïol trwy fanteisio i'r eithaf ar gyfleoedd ar gyfer iechyd, cyfranogiad a sicrwydd er mwyn gwella ansawdd bywyd wrth i bobl heneiddio.

Mabwysiadwyd 'Cynllun Gweithredu Rhyngwladol Madrid ar Heneiddio' yn Ail Gynulliad y Byd ar Heneiddio ym mis Ebrill 2002 i fynd i'r afael â'r her fyd-eang o 'adeiladu cymdeithasol i bobl o bob oed'. Roedd y cynllun yn canolbwyntio ar dri maes â blaenoriaeth, sef: pobl hŷn a datblygu; ymestyn iechyd a lles i henaint; a sicrhau amgylcheddau galluogol a chynorthwyol.

Cyhoeddwyd 'WHO Global Age-friendly Cities Guide' yn 2007 ac roedd yn nodi nodweddion craidd dinas oed gyfeillgar mewn wyth

agwedd ar fywyd trefol. Roedd wedi'i seilio ar ganfyddiadau o grwpiau ffocws â phobl hŷn, gofalwyr a darparwyr gwasanaethau mewn 33 o ddinasoedd mewn 22 o wledydd ledled y byd. Amlygodd sesiynau'r grwpiau ffocws bryderon pobl hŷn a'r problemau dyddiol yr oeddent yn eu hwynebu, gan arwain at ddatblygu'r rhestrau gwirio dinas oed gyfeillgar a restrwyd yn y canllaw.

Mae fframwaith Dinasoedd Oed Gyfeillgar WHO a ddatblygwyd yn y Canllaw i Ddinasoedd Oed Gyfeillgar Byd-eang yn cynnig wyth agwedd gydgysylltiedig a all helpu i amlygu a mynd i'r afael â rhwystrau rhag lles a chyfranogiad pobl hŷn. Mae'r agweddau hyn fel a ganlyn: mannau awyr agored ac adeiladau; trafnidiaeth; tai; cyfranogiad cymdeithasol; parch a chynhwysiad cymdeithasol; cyfranogiad dinesig a chyflogaeth; cyfathrebu a gwybodaeth; a chymorth cymunedol a gwasanaethau iechyd.

Mae'r agweddau hyn yn gorgyffwrdd ac yn rhyngweithio â'i gilydd. Er enghraifft, caiff parch ei adlewyrchu yn hygyrchedd adeiladau a mannau cyhoeddus ac yn ystod y cyfleoedd y mae'r ddinas yn ei chynnig i bobl hŷn ar gyfer cyfranogiad cymdeithasol, adloniant, gwirfoddoli neu gyflogaeth.

Mae diffyg trafnidiaeth gyhoeddus fforddiadwy, er enghraifft, yn arwahanu pobl hŷn nad ydynt yn gyrru mwyach ac yn ei gwneud yn anodd iddynt gymryd mewn ym mywyd y gymuned, gan gynyddu'r risg o arwahanrwydd ac unigrwydd. Pan fydd trafnidiaeth ar gael ac yn cael ei haddasu ar gyfer anghenion pobl hŷn, o ran amserlennu a chyrchfannau, mae'n gwella symudedd ac yn hwyluso cyfranogiad cymdeithasol ac ymdeimlad o berthyn yn eich cymuned eich hun.

Mae yr un mor bwysig bod pobl hŷn yn parhau i fod â rheswm da i fynd allan a chyfranogi. Mae arlwy diwylliannol ac adloniant sy'n bodloni diddordebau pobl hŷn, cyfleoedd i wirfoddoli neu ymgysylltu'n ddinesig yn cyfrannu at henaint boddhaus a phleserus.

(Sefydliad Iechyd y Byd / World Health Organisation http://www.who.int/ageing/age_friendly_cities_guide/en/).

Er bod llawer iawn o ddiddordeb, roedd y nifer a'i hawliodd i ddechrau yn gymharol araf wrth i'r rhai sy'n llunio polisïau ymgyfarwyddo â'r model. Sefydlwyd Rhwydwaith Byd-eang Dinasoedd a Chymunedau Oed Gyfeillgar (GNAFCC) WHO yn 2010 i gysylltu dinasoedd, cymunedau a sefydliadau ledled y byd sydd â'r weledigaeth gyffredin o wneud eu cymuned yn lle gwych i heneiddio ynddo. Er mwyn ymateb i heneiddio yn y boblogaeth fyd-eang, mae'n canolbwyntio ar gamau gweithredu ar lefel leol sy'n meithrin cyfranogiad llawn pobl hŷn ym mywyd y gymuned ac yn hyrwyddo heneiddio'n iach ac yn egnïol. Mae dinasoedd a chymunedau'n ymuno â'r rhwydwaith ag ymrwymiad i fod yn fwy oed gyfeillgar a rhannu eu profiad, cyflawniadau a'r hyn a ddysgwyd â phobl eraill.

Mae Rhwydwaith Byd-eang y Dinasoedd a Chymunedau Oed Gyfeillgar yn darparu llwyfan byd-eang i rannu gwybodaeth, dysgu ar y cyd a rhoi cefnogaeth. Nid yw aelodaeth yn ardystiad o fod yn oed gyfeillgar. Yn hytrach, mae'n

adlewyrchu ymrwymiad dinasoedd i wrando ar anghenion eu poblogaeth sy'n heneiddio, asesu a monitro pa mor oed gyfeillgar y maent a chydweithio â phobl hŷn ac ar draws sectorau i greu amgylcheddol ffisegol hygyrch, amgylcheddau cymdeithasol cynhwysol, a galluogi seilwaith gwasanaeth. Manceinion oedd y ddinas gyntaf yn y DU i ddod yn aelod o'r rhwydwaith ac mae wedi parhau i fod yn flaenllaw yn y maes byth ers hynny.

Dechreuodd y mudiad dyfu'n gyflym o'r fan hon wrth i bobl amgyffred gwerth model integredig a oedd yn ymgysylltu â'r holl randdeiliaid mewn ardal i hyrwyddo heneiddio'n egnïol. Cynhaliwyd y Gynhadledd Ryngwladol Gyntaf ar Ddinasoedd Oed Gyfeillgar yn Nulyn ym mis Medi 2011, i gryfhau Rhwydwaith Byd-eang Dinasoedd a Chymunedau Oed Gyfeillgar WHO. Daeth y gynhadledd â thros 400 o fynychwyr at ei gilydd o amrywiaeth eang o gefndiroedd, gan gynnwys awdurdodau bwrdeistrefol, academyddion, gerontolegwyr, ac arweinwyr o'r sector preifat i greu syniadau, rhannu gwybodaeth ac ystyried dulliau newydd o wneud dinasoedd a chymunedau yn fwy oed gyfeillgar.

Roedd 2012 yn flwyddyn ganolog ar gyfer datblygu gwaith oed gyfeillgar yn Ewrop, y DU a Chymru. Lansiodd AGE-Platform Europe yr ymgyrch 'Towards an Age-Friendly EU by 2020' a oedd â'r nod o ffurfio cymdeithas deg a chynaliadwy i bobl o bob oed. Sbardunwyd gweithrediad yr ymgyrch gan dair rhaglen a'i gwnaeth yn bosibl i ddylanwadu'n gryf ar yr agenda wleidyddol ar lefel Ewropeaidd. Y rhain oedd Partneriaeth Arloesedd Ewrop ar Heneiddio Egnïol ac Iach (EIP AHA), y Flwyddyn Ewropeaidd ar gyfer Heneiddio Egnïol a Phontio'r Cenedlaethau 2012 (EY 2012) a Rhwydwaith Thematig AFE-INNOVNET ar amgylcheddau oed gyfeillgar. Wedi hynny, enillodd y Rhwydwaith Thematig ddwy flynedd o gyllid Ewropeaidd i weithio ar ddatblygu arfer oed gyfeillgar ledled Ewrop.

Yn y DU, anogodd y diddordeb cynyddol mewn dinasoedd oed gyfeillgar a phryder ynghylch y diffyg cyfeiriad polisi gan Lywodraeth y DU bartneriaeth rhwng Cyngor Dinas Manceinion, Sefydliad Beth Johnson a Phrifysgol Keele i sefydlu Consortiwm Heneiddio Trefol y DU (UKUAC), yn cynnwys 12 o'r dinasoedd mwyaf arwyddocaol yn y DU, gan gynnwys Caerdydd, Caeredin a Belffast. Yn 2013, daeth Prifysgol Manceinion yn bedwerydd partner yn arwain y consortiwm sydd wedi mynd ymlaen i gynhyrchu nifer o adnoddau ac ymyriadau sydd wedi helpu i arwain yr agenda heneiddio yn y DU. Mae UKUAC yn un o un-ar-ddeg o rwydweithiau cenedlaethol ledled y byd sy'n cael eu cydnabod gan Sefydliad Iechyd y Byd.

Y trydydd datblygiad allweddol yn 2012 oedd i Gymru ymgymryd â rôl arweinyddiaeth gynyddol yn ymglymiad y DU wrth y Flwyddyn Ewropeaidd ar gyfer Heneiddio Egnïol a Phontio'r Cenedlaethau. Roedd hyn yn cynnwys cynnal digwyddiad dathlu terfynol y DU, dod yn Safle Cyfeirio 3 seren ar gyfer EIP AHA, dod yn bartner craidd yn rhwydwaith AFE-INNOVNET a datblygu'r cysyniad a fyddai'n arwain at sefydliad rhwydwaith Heneiddio'n Dda yng Nghymru.

Ar yr un adeg, roedd Cenedlaethau'n Cydweithio Cymru (y bartneriaeth rhwng Sefydliad Beth Johnson a Volunteering Matters Cymru [yna CSV-RSVP Cymru]) wedi amlygu ei bod yn hanfodol ymwreiddio dulliau rhwng cenedlaethau fel rhan o ddull systematig i alluogi pawb i gael cyfle i heneiddio'n dda. O hyn, fe wnaethant gytuno eu cynllun gwaith tair blynedd â Llywodraeth Cymru i ganolbwyntio ar hyrwyddo datblygiad cymunedau oed gyfeillgar ledled Cymru. Wrth i'r model thematig ar gyfer y rhaglen Heneiddio'n Dda esblygu, daeth yn amlwg bod yr ymagwedd oed gyfeillgar yn llinyn craidd o'r gwaith hwn, ac aliniodd Cenedlaethau'n Cydweithio Cymru ei hun i gefnogi'r rhaglen Heneiddio'n Dda yng Nghymru.

Yn 2013, parhaodd y mudiad heneiddio'n dda byd-eang i ddatblygu. Yn yr Ail Gynhadledd Ryngwladol ar Ddinasoedd Oed Gyfeillgar, a gynhaliwyd yn ninas Quebec ym mis Medi 2013, daeth 700 o gyfranogwyr o 46 o wledydd ynghyd i fyfyrio, trafod materion yn ymwneud â heneiddio'r boblogaeth ac amlygu strategaethau i weithredu dinasoedd oed gyfeillgar ledled y byd. Roedd sesiynau'r gynhadledd yn canolbwyntio ar bedwar llwybr thematig: dinasoedd oed gyfeillgar fel arloesiad cymdeithasol; rôl rhanddeiliaid amrywiol; y rhyngwyneb rhwng amgylcheddau adeiledig ac amgylcheddau cymdeithasol; a gwerthusiad o fentrau dinasoedd oed gyfeillgar.

Adnewyddwyd y cysyniad o ddinasoedd a chymunedau oed gyfeillgar yn 2013 hefyd, dan Lywyddiaeth Iwerddon o'r Undeb Ewropeaidd, pan ail-lansiwyd Datganiad Dulyn ar Ddinasoedd a Chymunedau Oed Gyfeillgar. Mae Datganiad Dulyn yn dangos addewid dinas neu gymuned i fod yn 'oed gyfeillgar' gan ddefnyddio wyth agwedd WHO fel fframwaith ar gyfer datblygu. Bydd raid i bob dinas neu gymuned ddangos proses o ymgynghori â phobl hŷn (a grwpiau oedran eraill), cynllunio, gweithredu a gwerthuso er mwyn dod yn rhan o Rwydwaith Byd-eang Dinasoedd a Chymunedau Oed Gyfeillgar WHO.

Lansiwyd y rhaglen Heneiddio'n Dda yng Nghymru yn swyddogol ym mis Hydref 2014 gan Weinidog Iechyd a Gwasanaethau Cymdeithasol Llywodraeth Cymru, ac roedd yn cynnwys y dyhead i Gymru fod yn wlad oed gyfeillgar. Fel rhan o'r broses i Gymru gael ei chydnabod yn wlad oed gyfeillgar, mae pob un o'r 22 awdurdod lleol yng Nghymru wedi llofnodi Datganiad Dulyn; mae'n gyflawniad gwirioneddol i Gymru, sy'n dangos ymrwymiad go iawn ar lefel leol i greu cymunedau cynhwysol a chefnogol i bawb, beth bynnag fo'u hoedran.

Dros y flwyddyn neu ddwy ddiwethaf, bu'r ffocws ar hyrwyddo dealltwriaeth a chymhwyso'r model oed gyfeillgar yn ymarferol ledled Cymru. Yn benodol, buom yn edrych ar gymhwyso'r dull mewn ardaloedd gwledig, yn hytrach na'r model trefol a fu'n brif ffocws hyd yn hyn.

Mae cyflawniadau allweddol wedi cynnwys Abergwaun ac Wdig yn dod yn un o'r 15 cynllun peilot byd-eang i brofi a mireinio 'Measuring the age-friendliness of cities: A guide to using the core indicators'. Hefyd, bu Cymru yn bartner gweithredol yn y rhwydwaith AFE-INNOVNET a arweiniodd at lansio Cyfamod Ewrop ar gyfer Newid Demograffig ym mis Rhagfyr 2015, i symud y cynlluniau i greu Ewrop oed gyfeillgar erbyn 2020 ymlaen. Fel rhan o'r rhaglen hon, datblygodd Cynghrair Pobl Hŷn Cymru (COPA) 'Introduction to co-producing age-friendly communities with older people in Wales'.

Yn genedlaethol, mae rhaglen o seminarau a gweithdai wedi hyrwyddo pwysigrwydd dulliau oed gyfeillgar ledled Cymru. Mae pob awdurdod lleol, yn ei Gynllun Heneiddio'n Dda, wedi amlinellu sut mae'n bwriadu dod yn fwy oed gyfeillgar. Datblygwyd canllaw a rhaglen hyfforddiant ar ddod yn oed gyfeillgar, ac mae cynlluniau peilot yn cael eu cynnal ar hyn o bryd â nifer o awdurdodau lleol, a bwriedir datblygu hyfforddiant i gynllunwyr yn ddiweddarach eleni.

Mae bod yn oed gyfeillgar yn ymwneud ag ymrwymiad i wella. Mae ymwneud ag ymgysylltu â phobl leol i amlygu'r blaenoriaethau ar gyfer eu hardal i ddod yn fwy oed gyfeillgar. Mae'r wyth agwedd yn darparu templed ar gyfer ystyried anghenion ardal leol, ond yr hyn sy'n bwysig yw datblygu cynllun gweithredu ystyriol, â deilliannau mesuradwy, i wneud gwahaniaeth i fywydau pobl yn y gymuned honno wrth iddynt heneiddio.

Ceir mwy o fanylion am y broses wella hon a rôl WHO o ran cefnogi hyn yn http://www.who.int/ageing/Brochure-EnglishAFC9.pdf

Ar ddiwedd 2015, lansiodd Sefydliad Iechyd y Byd ei wefan newydd ‘Age Friendly World’ i ddod â datblygiad byd-eang y mudiad oed gyfeillgar at ei gilydd. Ar y wefan, mae WHO yn disgrifio byd oed gyfeillgar fel a ganlyn:

‘Rhywle sy’n galluogi pobl o bob oed i gymryd rhan mewn gweithgareddau cymunedol. Rhywle sy’n trin pawb â pharch, ni waeth beth yw eu hoed. Rhywle sy’n ei gwneud hi’n hawdd cadw mewn cysylltiad â’r rheiny o’ch cwmpas a’r rheiny rydych yn eu caru. Rhywle sy’n helpu pobl i fod yn iach ac egnïol, hyd yn oed y bobl hynaf. A rhywle sy’n helpu’r bobl hynny na allant ofalu am eu hunain mwyach i fyw ag urddas a mwynhad’.

(Cyfieithwyd o’r Saesneg gan y golygydd).

Os yw Cymru am fod yn lle y gall pobl ffynnu ynddo wrth iddynt heneiddio, mae angen i ni greu cymunedau â chysylltiadau gwell i bawb. Cymunedau sy’n hyrwyddo ymgysylltiad pobl yn fwriadol, yn cael gwared â rhwystrau rhag cyfranogi ac yn sicrhau y gall pawb fod â llais. Mae’r ymagwedd oed gyfeillgar yn darparu dull i fanteisio i’r eithaf ar adnoddau, gan ddod â’r holl actorion gwahanol ynghyd sy’n effeithio ar fywydau pobl ac yn gwneud penderfyniadau ynghylch yr hyn a fydd yn cael yr effaith fwyaf. Mae’n rhan annatod o raglen Heneiddio’n Dda yng Nghymru sy’n helpu i sicrhau y bydd Cymru yn parhau i ymdrechu i fod yn wlad dda i heneiddio ynddi.

Amgylcheddau oed gyfeillgar hygyrch a chynhwysol

Judith Phillips OBE, Dirprwy Bennaeth ac Athro Gerontoleg, Prifysgol Stirling

Mae'r cyd-destun amgylcheddol a chymdeithasol y mae pobl yn heneiddio ynddo yn cael ei gydnabod yn fwyfwy pwysig ar gyfer heneiddio'n egnïol ac yn iach. Mae amgylcheddau hygyrch, cynhwysol, rhydd rhag rhwystrau a galluogol yn ddylanwadol o ran cynnal ansawdd bywyd pobl hŷn, eu hannibyniaeth a'u cyfranogiad yn y gymdeithas (Wahl ac Oswald, 2010).

Gyda phwyslais cynyddol ar ddinasoedd oed gyfeillgar a chymunedau cefnogol, mae pwysigrwydd ystyried yr amgylchedd naturiol (â mannau gwyrdd a gerddi ar gyfer lles ac ansawdd bywyd) a'r amgylchedd adeiledig (pa mor hawdd ydyw i gerdded ynddo, mannau cymdeithasol a diwylliannol i gyfranogi) wedi cynyddu. Mae hygyrchedd nid yn unig yn ymwneud â mynediad ffisegol, ond mae hefyd yn cynnwys amgyffrediad o'r amgylchedd, ei ddiogelwch a'i ddefnyddioldeb. Mae menter dinasoedd oed gyfeillgar Sefydliad Iechyd y Byd (WHO) yn canolbwyntio ar agweddau diriaethol ar adeiladwaith ffisegol yr amgylchedd trefol (mannau awyr agored a'r amgylchedd adeiledig), yn ogystal â chefnogaeth gymuned a gwasanaethau iechyd, cyfranogiad dinesig a chyflogaeth, cyfathrebu a gwybodaeth, parch a chynhwysiad cymdeithasol (WHO, 2007). Dylai cymdogaethau y gellir cerdded ynddynt ac amgylcheddau trefol sy'n gysylltiedig â hyrwyddo cerdded a heneiddio'n iachach (King *et al*., 2011; Wang a Lee, 2010) ymgorffori pob un o'r nodweddion hyn.

I ddeall sut olwg sydd ar amgylchedd oed gyfeillgar, mae'n bwysig holi'r trigolion / pobl hŷn sy'n byw, gweithio, cyfranogi ac yn llywio drwy eu hamgylchedd trefol. Gan ddefnyddio ystod o astudiaethau (Phillips *et al*., 2010-OPUS; Nyman *et al*., 2013-I'DGO) sydd wedi ceisio barn pobl hŷn, mae'r erthygl hon yn dangos nodweddion yr amgylchedd sydd wedi rhwystro pobl hŷn rhag symud a chymryd rhan yn yr amgylchedd trefol, ac yn archwilio beth allai wneud nodweddion cynhwysol gwell.

Nod astudiaeth OPUS (Defnydd Pobl Hŷn o Fannau Anghyfarwydd - Older People's Use of Unfamiliar Space) oedd archwilio i ba raddau yr oedd amgylcheddau'n cyfyngu ar ymreolaeth ac annibyniaeth ac yn arwain at

allgau cymdeithasol (ac amgylcheddol). Hefyd, roedd yn amlygu'r sbardunau amgylcheddol yr oedd pobl hŷn yn ymateb iddynt, er enghraifft i bennu nodweddion lleoedd sy'n eu gwneud yn fygythiol neu'n peri gofid. I wneud hyn, archwiliodd pedwar deg pedwar o wirfoddolwyr hŷn, iach amgylcheddau trefol cyfarwydd ac anghyfarwydd fel cerddwyr. Casglwyd data trwy ddulliau amrywiol - holiaduron a chyfweliadau â phobl hŷn - tra'r oeddent yn llywio trwy ddelwedd 2D o ddwy dref mewn 'ogof realiti'; arsylwadau, nodiadau a deialog yn ystod ymweliad safle (o 10 o gyfranogwyr) ag un dref anghyfarwydd, a grwpiau ffocws â chynllunwyr a phobl hŷn. Roedd mesuriadau o 'gerddedadwyedd' amgylcheddau trefol yn cynnwys cyflwr ac awyrgylch, gwybodaeth a gofnodwyd am nodweddion ffisegol fel lled y palmentydd, uchder cyrbau a phresenoldeb cyfleusterau croesi rheoledig, ansawdd mannau trefol, gan gynnwys eitemau fel ystod y defnyddiau ar gyfer adeiladau, presenoldeb ardaloedd amwynder a phlannu.

Defnyddiodd y casgliad o astudiaethau I'DGO (Go-FAR; DIY Streets www.idgo.ac.uk) fethodolegau tebyg. Cyfweliadau â phobl hŷn, mesur nodweddion stryd ar y safle, arsylwadau, dadansoddiad labordy o amrywiadau mewn cerdded ar arwynebau gwahanol. Cynhaliodd astudiaeth Go-Far (Nyman *et al*., 2013), a ddefnyddir isod, naw grŵp ffocws ledled y DU (Cymru, Lloegr a'r Alban) mewn lleoliadau trefol a gwledig ac mewn tirweddau amgylcheddol gwahanol. Roedd y cyfranogwyr yn 65 oed neu'n hŷn ac roeddent wedi cwympo o leiaf unwaith y tu allan yn ystod y flwyddyn ddiwethaf. Cymerodd pedwar deg pedwar o oedolion 65 i 92 oed ran, a gwnaethant grybwyllo eu bod wedi cwympo 88 o weithiau y tu allan.

Amlygwyd nifer o rwystrau o'r astudiaethau hyn yn ymwneud â'r amgylchedd ffisegol, a oedd yn peri pryderon diogelwch i bobl hŷn; roedd y rhain yn cynnwys arwyddion gwael, strydoedd wedi'u cynnal a chadw'n wael, mannau dryslyd, palmentydd gwael a 'gorlwytho synhwyraidd' h.y. sŵn, prysurdeb traffig, arogl a chymhlethdod yr amgylchedd.

1. Mae arwyddion clir i lywio amgylcheddau yn arbennig o bwysig, yn enwedig os ydynt yn anghyfarwydd. Yn aml, roedd arwyddion yn rhy uchel, yn anodd eu darllen ac nid oeddent yn rhoi unrhyw syniad o bellter y nodwedd (e.e. toiledau) yr oeddent yn cyfeirio

ati. Roedd tirnodau ac adeiladau nodedig yn bwysicach i gyfranogwyr nag arwyddion o ran llywio ardaloedd anghyfarwydd, ond roedd palmentydd toredig ac anwastad, annibendod, dodrefn stryd a bolardiau yn golygu y gellid treulio amser cyfyngedig yn edrych i fyny wrth gerdded. Yn aml, roedd dodrefn stryd sy'n siglo a 'biniau ag olwynion' yn cael eu hystyried yn rhwystr neu'n niwsans i'r rhai a oedd â nam ar eu golwg. Crybwyllodd cyfranogwyr OPUS nad oeddent yn hoffi 'annibendod' a sbwriel a oedd yn hel ar y palmant o gwmpas y rhwystrau hyn.

2. Roedd ardaloedd ag ychydig iawn o olau, ardaloedd segur, budr a dirywiedig, strydoedd tywyll, aleau, tanffyrdd ac ardaloedd poblog, yn enwedig lle'r oedd nifer o bobl ifanc, yn arwain at bryder ac osgoad. Yn aml, roedd strydoedd a ffyrdd a oedd yn cael eu cynnal a chadw'n wael yn arwain at ddamweiniau cwympo ymhlith pobl hŷn (Go-Far), a oedd yn arwain at ddiffyg hyder ac yn lleihau symudedd, yn enwedig mewn ardaloedd anghyfarwydd ond hyn yn oed mewn ardaloedd cyfarwydd yr oedd pobl yn ymweld â nhw'n aml â siopau lleol ac o gwmpas amgylchedd y cartref. Roedd cwympo y tu allan hefyd yn digwydd pan roedd cyfranogwyr ar y ffordd neu'n croesi'r ffordd, yn camu ar neu oddi ar gwrbyn, neu'n dod

allan o gar. Gallai hyn adlewyrchu ffactorau amgylcheddol ac unigol, fel methu amgyffred rhwystr fel cwrbyn isel naill ai oherwydd nam ar y golwg, methu gwneud mwy nag un peth ar unwaith (camu allan o'r car ac edrych ar y palmant) neu wedi'i waethygu gan flinder oherwydd yr ymdrech wybyddol gynyddol o fynd i fannau awyr agored (e.e. oherwydd sŵn anghyfarwydd).

3. Mannau dryslyd: roedd rhwystr ffisegol arall yn ymwneud â'r mater o fannau a rennir; yn aml, nid yw'r 'fan a rennir' yn cael ei gwahanu rhwng ceir a cherddwyr, ac i rywun sy'n ymweld ag ardal anghyfarwydd, caiff ei hystyried yn fan i'w chroesi. Mae rhwystrau yn yr amgylchedd yn ymestyn y tu hwnt i rwystrau ffisegol yn unig. Roedd y diffyg gwybodaeth ynghylch p'un a yw bysiau neu gerddwyr yn cael blaenoriaeth yn drysu cerddwyr.

4. Palmentydd gwael: roedd nodweddion penodol o'r amgylchedd a archwiliwyd yn ymchwil I'DGO yn cynnwys defnyddio palmentydd cyffyrddol wrth groesfannau, ond roedd yn well gan lawer o bobl hŷn gael cwrbyn isel plaen heb gerrig palmant cyffyrddol er mwyn iddynt gynnal eu cydbwysedd ac o ran cysur. Fodd bynnag, dangosodd yr ymchwil: y gallai fod yn anghyfforddus i rai cerddwyr, yn enwedig cerrig palmant 'pothellog'; bod y saith gwahanol fath o gerrig palmant cyffyrddol yn peri dryswch i bawb; bod cyflyrau iechyd penodol yn effeithio ar ba mor ddiogel yr ydym yn teimlo wrth gerdded ar draws cerrig palmant cyffyrddol - arthritis yn y coesau, llai o symudedd, ofn cwympo, problemau â chydbwysedd; a bod cyferbyniad gwael o ran lliwiau â'r cerrig palmant cyfagos. Canfuwyd bod rhai cerrig palmant yn fwy llithrig nag eraill.

5. Roedd gorlwytho synhwyraidd, yn enwedig mewn ardal anghyfarwydd, yn anodd i lawer o bobl hŷn. Mae gorlwytho synhwyraidd yn mynd y tu hwnt i olwg, sŵn a lliw yn unig; mae'n ymestyn i amgyffrediad o'r awyrgylch ac arogl hefyd. Gall y gorlwytho synhwyraidd a hysbysiadol hyn arwain

at werthfawrogiad negyddol o'r lleoliad ffisegol ac arwain at gwympo.

Pam: 'Pan roeddech hi'n dod allan o'r orsaf, roedd hi'n weddol swnllyd, ac yn cerdded i fyny heibio'r holl fysiau a'r ffordd honno, roedd hi'n brysur iawn. Ar y ffilm, roedd hi'n edrych yn dref dawel, ond pan rydych chi'n mynd i'r ardal honno mewn gwirionedd, mae bysiau'n dod o bob man... mae'n ymddangos bod bysiau'n cael blaenoriaeth'.

(Phillips, 2011). (Cyfieithwyd o'r Saesneg gan y golygydd).

Gellir cyflawni mesurau i oresgyn rhwystrau amgylcheddol i gynorthwyo pobl hŷn a chreu mannau diogel a chynhwysol sy'n gallu gwneud gwahaniaeth i fywydau pobl hŷn trwy wneud newidiadau bach i'r amgylchedd. Yn ogystal â'r pum pwynt uchod, canfu'r ddwy astudiaeth fod hoffter o seddau pren cynhaliol â chynhaliaeth dda i'r meingefn ar hyd y daith, arosfannau bysiau â chysgod a seddau â golygfeydd agored, toiledau cyhoeddus agored sy'n cael eu cynnal a chadw'n dda sydd â lefel dda o ddiogelwch cyhoeddus.

Gall newidiadau i'r amgylchedd arwain at gynnydd mewn lefelau gweithgarwch yn ogystal â mantais gystadleuol dinasoedd oed gyfeillgar (fel y dangoswyd ym Manceinion). Gall addasiadau a chymwysiadau sy'n canolbwyntio ar yr adborth gan ystod o bobl hŷn, defnyddio technoleg glyfar (e.e. i wella systemau gwybodaeth trafnidiaeth, a llywio gwell) a defnyddio ystod o ymchwil i amgylcheddau trefol oed gyfeillgar arwain at amgylcheddau hygyrch a chynhwysol sydd o fudd i bobl hŷn, yn symbylu datblygiad ac adfywio economaidd a chyflawni amcan polisi WHO o 'fanteisio i'r eithaf ar gyfleoedd am iechyd, cyfranogiad a sicrwydd er mwyn gwella ansawdd bywyd wrth i bobl heneiddio' (WHO, 2007) ac amcanion Heneiddio'n Dda yng Nghymru o amgylcheddau oed gyfeillgar sy'n cefnogi dementia.

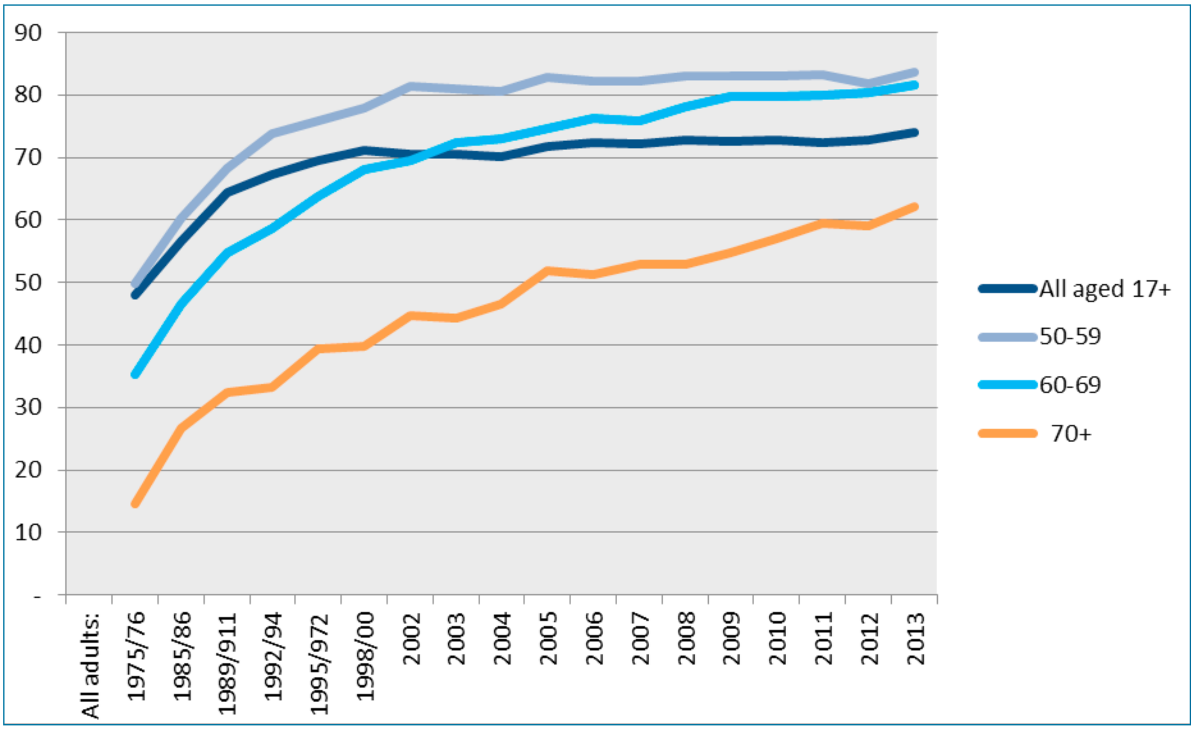
Gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth oed gyfeillgar yng Nghymru

Dr Charles Musselwhite, Darlithydd, Canolfan Heneiddio Arloesol, Prifysgol Abertawe

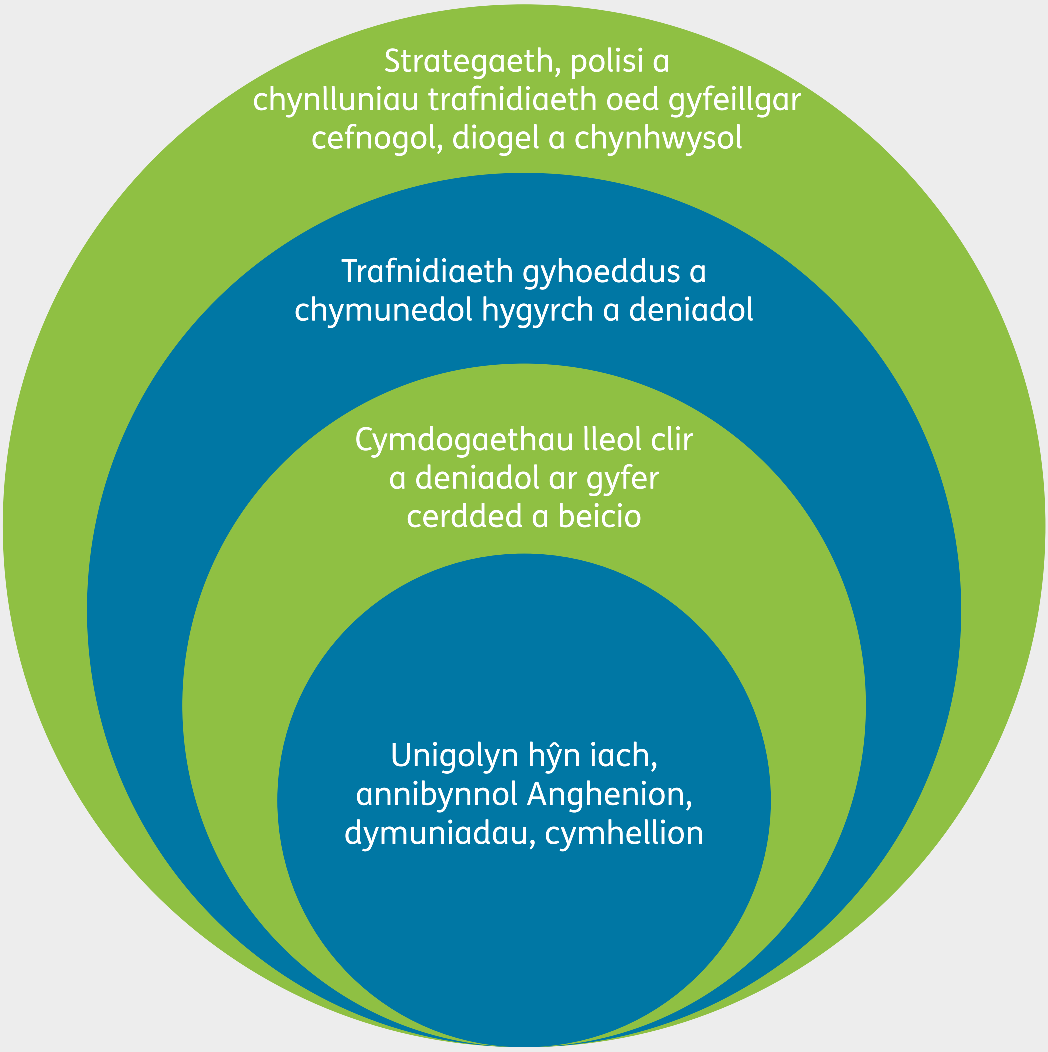
Cyflwyniad – y 'byd gorsymudol'

Mae trafnidiaeth yn bwysicach i bobl hŷn nag erioed o'r blaen. Rydym yn byw yn yr hyn y mae academyddion ym maes trafnidiaeth yn ei alw'n gymdeithas 'orsymudol'. Un lle mae angen lefelau uchel o symudedd er mwyn cadw cysylltiad â chymunedau, ffrindiau a theulu a manteisio ar siopau a gwasanaethau. Bu'r car yn ganolog i'r gorgysylltedd hyn. Mae wedi rhoi'r gallu i ni gael mwy o ddewis dros ble'r ydym yn byw ac yn gweithio. Yn wir, mae cymdeithas mor ynghlwm wrth geir, mae'r gallu i gyrraedd pob rhan o'r gymuned wedi'i wella'n sylweddol i'r rhai sydd â char ac yn enwedig y rhai sy'n gallu gyrru (Arolwg Cenedlaethol Cymru, 2012).

Mae'r gorgysylltedd hwn wedi arwain at gynnydd sylweddol yn nifer y gyrwyr. Yn benodol, bu'r cynnydd yn nifer y bobl hŷn sy'n defnyddio cerbydau yn ddigynsail. Ym 1975, dim ond 15% o bobl dros 70 oed a oedd â thrwydded yrru ym Mhrydain Fawr. Mae hyn wedi cynyddu i 62% erbyn hyn (Yr Adran Drafnidiaeth, 2014; gweler Ffigur 1). Ar draws pob oedran, mae'r milltiroedd sy'n cael eu teithio mewn car wedi disgyn dros yr 20 mlynedd diwethaf gan tuag 8%; fodd bynnag, i'r rhai 60 i 69 oed a'r rhai 70 oed neu'n hŷn, mae nifer y milltiroedd a yrrwyd wedi cynyddu (37% a 77% yn ôl eu trefn; Yr Adran Drafnidiaeth, 2014), er eu bod yn gyrru llai i filltiroedd nag unigolion canol oed.



Ffigur 1: Canran y rhai a oedd â thrwydded yrru yn ôl categorïau oedran ym Mhrydain Fawr rhwng 1975 a 2013 (cafwyd gan yr Adran Drafnidiaeth, 2014).



Ffigur 2. Meysydd system drafnidiaeth oed gyfeillgar.

Mae bod yn symudol yn gysylltiedig ag ansawdd bywyd (Schlag *et al*.,1996). Yn benodol, dangoswyd yn fynych bod rhoi'r gorau i yrru yn hwyrach mewn bywyd yn gysylltiedig â gostyngiad mewn lles a chynnydd mewn iselder a phroblemau iechyd cysylltiedig, gan gynnwys teimladau o straen ac arwahanrwydd, a marwoldeb cynyddol hefyd (Edwards *et al*., 2009; Fonda *et al*., 2001; Ling a Mannion,1995; Marottoli *et al*., 2000; Marottoli *et al*., 1997; Mezuk a Rebok, 2008; Musselwhite a Haddad, 2010; Musselwhite a Shergold, 2013; Peel *et al*., 2002; Ragland *et al*., 2005; Windsor *et al*., 2007; Zieglar a Schwannen, 2011). Mae ffigurau diweddar o Brydain Fawr yn awgrymu bod tua 342,000 o bobl dros 75 oed yn teimlo eu bod wedi'u 'dal' yn eu cartrefi eu hunain oherwydd diffyg trafnidiaeth addas ar ôl iddynt roi'r gorau i yrru (WRVS, 2013).

Mae'n hollbwysig ein bod yn creu system drafnidiaeth oed gyfeillgar er mwyn cadw pobl yn annibynnol, iach ac yn gysylltiedig â'u cymunedau heb orfod defnyddio car. Yma, rwy'n amlinellu pedwar maes allweddol tuag at hyn wedi'u hadeiladu o gwmpas model ecolegol o ymddygiad dynol (Bronfenbrenner, 1979, 1989, 2005), gan ddechrau â'r unigolyn yn y canol a gweithio allan i ddeddfau, polisi a chynlluniau ar y tu allan, wedi'u cysylltu â'r gymdogaeth a darparu trafnidiaeth gyhoeddus a chymunedol rhyngddynt (Ffigur 2; gweler hefyd Ormerod *et al*., 2015).

Pwynt 1. System drafnidiaeth sydd wedi'i chynllunio o gwmpas anghenion, dymuniadau a chymhelliant symudedd pobl hŷn

Archwiliais pam y mae symudedd yn bwysig, er mwyn deall y dulliau teithio rydym yn eu defnyddio. Rhoddais yr angen am symudedd o gwmpas tri phrif faes cymhelliant, sef defnyddioldeb, seicogymdeithasol ac anghenion esthetig mewn modd hierarchaidd (Musselwhite a Haddad, 2010; gweler Ffigur 3). Yr un sy'n cael ei drafod yn fwyaf cyffredin yw'r angen i symud o A i B. Yn hyn o beth, mae symudedd yn ymwneud â chysylltedd, sef cadw cysylltiad rhyngom ni a'r pethau sydd eu hangen arnom a'r pethau sydd eu heisiau arnom, mewn ffordd ddiogel, hygyrch a chyfforddus. Ar y lefel nesaf, mae symudedd yn bwysig ar gyfer ein lles seicolegol hefyd. Mae bod yn symudol yn ein cadw'n annibynnol, yn teimlo'n normal and yn dweud rhywbeth pwysig am bwy ydym ni a'n statws a'n hunaniaeth. Ar y lefel uchaf, mae symudedd yn bwysig er ei lles ei hun, i deimlo'n symudol, i deimlo cinesis symud, i weld y byd yn newid o'n cwmpas. Mae symudedd preifat, fel car, yn bodloni pob un o'r tair lefel o anghenion symudedd. Fodd bynnag, mae'r ddarpariaeth drafnidiaeth y tu hwnt i'r car yn dueddol o ganolbwyntio ar y lefel iwtilitaraidd sylfaenol iawn, tra nad yw'r anghenion seicogymdeithasol ac esthetig yn cael eu bodloni, gan wneud i ni deimlo'n anfodlon.

Mae rhai pobl hŷn yn llwyddo i roi'r gorau i yrru; mae hyn yn digwydd orau lle gwnaed llawer o gynllunio dros amser, â chyfnodau hir o arbrofi â dulliau teithio a chyrchfannau newydd, neu pan maent yn byw'n agos at aelodau cefnogol iawn o'r teulu (Musselwhite a Shergold, 2013). Gall fod yn anodd gwneud pobl hŷn yn ymwybodol o'r angen i roi'r gorau i yrru, hyd yn oed pan fydd yn dechrau ag aelodau o'r teulu y maent yn ymddiried ynddynt. Fel y dywed Coughlin *et al.*, (2004), nid yw'r drafodaeth ag aelodau teulu yn gytûn bob tro, ac er bod bron i 60% o bobl hŷn yn dilyn y cyngor a roddwyd

Ffigur 3: Hierarchaeth anghenion symudedd pobl hŷn (ar ôl Musselwhite a Haddad, 2010).

gan aelodau'r teulu, roedd dros hanner y bobl hynny yn siomedig â'r penderfyniad. At ei gilydd, byddai pobl hŷn yn croesawu mwy o ymglymiad gael weithwyr gofal iechyd proffesiynol, yn enwedig eu meddyg teulu ac optegwyr wrth benderfynu p'un a ddylent yrru ai peidio (Berry, 2011; Coughlin *et al*., 2004; Musselwhite a Shergold, 2013).

Pwynt 2. Bod cymdogaethau lleol clir a deniadol ar gyfer cerdded (a beicio) yn hwyrach mewn bywyd

Yn gynyddol, rydym yn gweld tir y cyhoedd yn cael ei breifateiddio (gweler adroddiad rhagorol Anna Minton http://howtoworktogether.org/wp-content/uploads/htwt-think_tank-anna_minton-common_goods.pdf), sy'n lleihau hygyrchedd cyhoeddus at gerdded a phreswylio. Gall canol trefi neu ddinasoedd modern roi blaenoriaeth i fuddiannau masnachol dros fuddiannau cymdeithasol sydd, ymysg pethau eraill, yn gallu arwain at ddiffyg lleoedd i eistedd neu ddiffyg toiledau cyhoeddus, sy'n ein gorfodi i fynd i gaffis a siopau coffi i eistedd neu ddefnyddio'r cyfleusterau. Eto, gall hyn ein hatal rhag mynd allan (Newton *et al*., 2010; I'DGO, 2012).

Yn aml, mae awdurdodau'n ystyried bod amser sy'n cael ei dreulio ar drafnidiaeth yn amser a wastraffwyd ac, yn hynny o beth, mae strategaethau a pholisïau trafnidiaeth yn aml yn cael eu pennu o gwmpas lleihau amser teithio. Y canlyniad yw system drafnidiaeth sy'n ymroddedig i gymudo neu deithiau busnes ar draul teithio mwy cymunedol. Mae un enghraifft o hyn yn amlwg pan fydd dulliau teithio'n cystadlu â'i gilydd, lle rhoddir pwyslais ar leihau amser teithio ar gyfer cerbydau preifat sy'n teithio ar gyfer gwaith. Er enghraifft, mae fy ngwaith ymchwil ar bobl hŷn yn croesi ffordd ar groesfan i gerddwyr yn dangos nad yw'r 1.2 metr yr eiliad sy'n cael ei gynghori gan yr Adran Drafnidiaeth yn ddigon hir, ac mewn 89% o achosion, nid yw pobl hŷn yn cerdded yn ddigon cyflym i groesi cyn i'r golau troi'n wyrdd eto er mwyn i'r traffig fynd yn ei flaen (Musselwhite, 2015). Mae ymchwil flaenorol wedi canfod yr un peth (e.e. Asher *et al*., 2012). Mae hyn yn golygu y caiff pobl eu hannog i beidio â chroesi'r ffordd fel cerddwr, ac efallai y bydd yn golygu na fyddant yn mynd allan o gwbl (Lord *et al*., 2010; Zijlstra *et al*., 2007). Gweler hefyd y fideo rhagorol, Hey Mr Boris, a wnaed gan Elders Voice, sy'n dangos yr angen i newid hyn https://www.youtube.com/watch?v=lpwboQxVJtg

Fodd bynnag, nid yw hyn oll yn ymwneud ag amseroedd croesi, seddau a thoiledau. Dylai pobl hŷn fod â lle i gerdded neu deithio

sy'n ddymunol, lle maent yn teimlo ei bod yn deg iddynt fod yno ac maent eisiau bod yno. Felly, dylid bod yn ofalus i sicrhau y caiff amgylchedd adeiledig ei greu sy'n croesawu ac yn denu pobl i'r ardal. Mae egwyddorion dylunio da'r Ganolfan Pensaernïaeth a'r Amgylchedd Adeiledig yn fan cychwyn da ar gyfer ailddatblygu ein hardaloedd lleol i bobl hŷn (CABE, 2011; gweler Tabl 1).

Pwynt 3. Bod trafnidiaeth gyhoeddus a chymunedol hygyrch a deniadol i gysylltu cymdogaethau a chymunedau.

3.1. Defnyddio bysiau rhatach

Ceir tystiolaeth gymhellol bod defnydd o'r system fysiau'n cynyddu â theithio 'am ddim' i bobl hŷn (Mackett, 2013). Crybwyllodd tua 60% o bobl hŷn gynnydd mewn defnyddio bysiau o ganlyniad i deithio am ddim (Andrews, 2011; Baker a White, 2010). Canfu Hirst a Harrop (2011) bod 74% o'u hymatebwyr hŷn ym Manceinion yn dweud bod cerdyn teithio yn galluogi iddynt ymgymryd â diddordeb newydd ac ymweld â lleoedd newydd. Yn ogystal, canfu Andrews (2011) bod 74% o'i ymatebwyr yn datgan bod y cerdyn bws am ddim wedi gwella eu hansawdd bywyd. Canfu Webb *et al*., (2011) bod dod yn gymwys i gael cerdyn bws am ddim yn gysylltiedig â defnyddio mwy o drafnidiaeth gyhoeddus, a bod pobl hŷn a oedd yn defnyddio mwy o drafnidiaeth gyhoeddus rhwng 2004 a 2008 yn llai tueddol o fod yn ordew. Hefyd, mae Andrews (2011) yn nodi pwysigrwydd natur gymdeithasol bysiau, lle mae teithwyr hŷn sy'n teithio ar fysiau'n rheolaidd yn cyfnewid straeon, yn rhannu lluniau ac yn sgwrsio'n gyffredinol ar fysiau. Mae'r cerdyn bws am ddim hefyd o fudd i'r gymdeithas yn ei chyfanrwydd. Defnyddiodd adroddiad diweddar gan Greener Travel (2014), ar y cyd â KPMG LLP, arweiniad yr Adran

Cymeriad	Dylai strydoedd fod â chymeriad ac adlewyrchu hunaniaeth, hanes a diwylliant lleol. Gall defnyddio celf a phensaernïaeth leol helpu i wella cymeriad a hunaniaeth nodedig ac unigryw.
Parhad ac amgaead	Lle mae'n hawdd gwahaniaethu rhwng mannau cyhoeddus a phreifat.
Tir cyhoeddus o ansawdd da	Deunyddiau o ansawdd da y mae'n hawdd eu cynnal a chadw a'u hamnewid.
Symud yn rhwydd	Dylai symudiad gael ei wella i bob defnyddiwr, ynghyd â chaniatâd i aros a chael saib trwy feinciau a mannau i bwyso yn eu herbyn, a chreu pwyntiau ffocal i gymuno ynddynt, gan gynnwys ffynhonnau, gwaith celfyddydol, cerfluniau, cofebion neu goed, gerddi a gwyrddlesni arall.
Eglurder	Dylai ardal gael ei dylunio mewn ffordd sy'n hawdd ei deall a'i dehongli, nid ag arwyddion yn unig, ond ag awgrymiadau gweledol a chyffyrddol eraill hefyd i helpu i bennu cyfreithlondeb gweithgarwch a phennu sut y dylid ei defnyddio.
Hyblygrwydd	Dylai'r lle gael ei adeiladu i addasu i newidiadau o ran anghenion defnyddwyr, polisi a deddfwriaeth dros amser.
Amrywiaeth a dewis	Caniatáu i ardal gael ei defnyddio gan amrywiaeth eang o unigolion a defnyddiau, gan wahardd cyn lleied â phosibl.

Tabl 1: Dylunio mannau cyhoeddus deniadol a dymunol i gerddwyr hŷn (ar ôl CABE, 2011 a Musselwhite, 2014).

Drafnidiaeth ar arfarnu economaidd, a chanfu ar gyfer pob £1 sy'n cael ei wario ar y cerdyn bws am ddim i bobl hŷn, caiff £2.87 ei ddychwelyd i'r economi. Mae Tabl 2 yn dangos effeithiau'r tocynnau teithio rhatach.

3.2. Safonau o ran trafnidiaeth gyhoeddus

Wrth roi'r gorau i yrru, canfu fy ymchwil bod gan bobl hŷn lawer o bryderon ynghylch defnyddio dulliau eraill o deithio, sy'n deillio o beidio â deall y safonau cymdeithasol sy'n gysylltiedig â nhw. Lawer gwaith, gall fod y tro cyntaf y mae rhywun wedi defnyddio bws er iddynt fod yn blentyn, er enghraifft. Mae gwybodaeth ffurfiol am drafnidiaeth gyhoeddus, er enghraifft am amserlenni a strwythurau prisio, yn hygyrch i raddau helaeth (er bod ansawdd y wybodaeth hon yn amrywio o un lle i'r llall), ond gwybodaeth anffurfiol sydd ei hangen ar bobl hŷn. Mae pobl hŷn yn bryderus, er enghraifft, ynghylch y safonau yn ymwneud ag amseroedd ymadael (a yw'r bws fel arfer yn cyrraedd yr arhosfan hon yn gynnar neu'n hwyr, pa mor fuan y mae angen i mi fynd i aros yno, er enghraifft), pa adegau o'r dydd y mae'r bysiau'n fwy neu'n llai poblog, pryd mae bws hygyrch yn mynd ar hyd y llwybr hwn, faint gallaf ei gario a beth yw'r weithdrefn ar gyfer disgyn o'r bws? (Musselwhite a Haddad, 2008; Musselwhite, 2011). Caiff y rhain eu crynhoi yn Nhabl 3.

O ran trafnidiaeth gyhoeddus, mae agwedd y staff tuag at bobl hŷn yn dyngedfennol hefyd. Ar fysiau, rhaid i'r gyrrwr fod yn gydymdeimladol tuag at anghenion pobl hŷn. Un o'r pryderon sy'n cael ei grybwyll fwyaf ymhlith pobl hŷn yw na fydd gyrrwr y bws yn aros nes iddynt eistedd i lawr. Pryder tebyg arall oedd mynd oddi ar y bws a'r posibilrwydd o fethu eu harhosfan pe na fyddant yn codi ac yn sefyll yn agos at y gyrrwr er mwyn rhoi

Effeithiau ar gyfer teithwyr bysiau rhatach
• Mwy o ryddid i fanteisio ar wasanaethau a gweithgareddau.
• Amlder gwasanaethau oherwydd yr angen i fodloni cynhwysedd ychwanegol.
• Hwylustod ychwanegol tocynnau clyfar ac integredig.
Effeithiau i ddefnyddwyr bysiau eraill a defnyddwyr eraill y ffyrdd
• Amseroedd byrddio cynt.
• Mae'n cadw gwasanaethau i fynd a fyddai'n darfod fel arall.
• Lleihad yn nifer y ceir sy'n cael eu gyrru (a'r lleihad cysylltiedig mewn tagfeydd, llygredd a gwrthdrawiadau).
Manteision economaidd ehangach
• Galluogi pobl i gymryd rhan mewn gwaith gwirfoddol ffurfiol ac anffurfiol.
• Gallu i ddarparu gofal cymdeithasol a gofal plant.
Manteision iechyd a diogelwch
• Mwy o ymarfer corff.
• Manteision o ran cynhwysiad cymdeithasol, iechyd meddwl a lles.

Tabl 2: Effeithiau teithio rhatach ar fws (Greener Travel a KPMG LLP, 2014).

Gwybodaeth ffurfiol
• Trafnidiaeth amgen sy'n cael ei darparu'n lleol • Amserlen fysiau • Lleoliad arosfannau bysiau • Ardal gerdded • Gwybodaeth amser real
Gwybodaeth anffurfiol
• A yw'r bws yn gadael ar yr amser cywir? • Pa mor hawdd ydyw i gario siopa/bagiau ar fws • Pa mor hawdd ydyw i gael sedd ar fws • Cyflwr y palmentydd ar gyfer cerdded • Darpariaeth meinciau, mannau croesi ffurfiol, toiledau ac ati • Teimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio trafnidiaeth/gerdded • Agwedd gyrrwr y bws

Tabl 3: Pryderon teithio wrth ddefnyddio bws a grybwyllwyd gan bobl hŷn nad ydynt yn defnyddio bysiau'n aml (Musselwhite, 2011; Musselwhite a Haddad, 2008).

gwybod iddo; drwgdybiaeth mewn canu'r gloch yn unig. Mae llawer o gwmnïau bysiau wedi dechrau hyfforddi gyrwyr bysiau i fod yn gydymdeimladol tuag at anghenion pobl hŷn yn hyn o beth. Hefyd, mae pobl hŷn am i yrwyr fod yn gyfeillgar, yn wybodus ac yn gynorthwyol, rhoi gwybodaeth yn ôl yr angen, a bod yn hoff o sgwrs; roedd pobl hŷn yn hoffi dod i adnabod gyrwyr yr oeddent yn eu gweld yn rheolaidd. Mae'n debyg ar drenau, lle mae agwedd staff yr orsaf a'r trenau yn dyngedfennol i deithiau llwyddiannus, ac mae angen i'r cymorth gynnwys cymorth ymarferol â bagiau, cyfeirio ac amseroedd trenau, ond hefyd ymestyn i staff sydd ag agwedd gadarnhaol tuag at gyflawni'r dyletswyddau hyn.

I helpu pobl hŷn i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a dod i'r arfer â'r safonau, darperir hyfforddiant teithio neu gyfeillion teithio ambell waith. Byddai gwaith grŵp myfyriol yn fuddiol, lle mae pobl hŷn yn trafod rhoi'r gorau i yrru, efallai â phobl eraill sydd wedi rhoi'r gorau i yrru yn ddiweddar. Gallai'r grŵp ddarparu cymorth emosiynol ac ymarferol. Gallai cymorth ymarferol gynnwys y gallu i rannu lifftiau mewn tacsis a theithio gyda'i gilydd ar fysiau, a dod at ei gilydd i deithio'n ddewisol ar gyfer diwrnodau allan fel grŵp (Musselwhite, 2010). Gallai aelodaeth fod yn barhaus yn hytrach na rhaglen neu gylchred o gymorth fel sydd i'w weld mewn grŵp cymorth yn Awstralia (gweler Liddle *et al*., 2008, 2006, 2004). Gallai cyfeillion teithio gyd-fynd â'r grŵp hwn, lle fydd defnyddiwr arbenigol yn teithio â phobl sy'n defnyddio dull teithio am y tro cyntaf. Gall hyn fod yn boblogaidd i rai, ac eto gall helpu i oresgyn y pryder o deithio ar eu pennau eu hunain ac ennill dealltwriaeth werthfawr o'r safonau cymdeithasol. Deuthum i'r casgliad mewn papur ar addysg a hyfforddiant ar gyfer pobl hŷn: "Gellid cynnal cyfarfodydd, efallai'n wythnosol mewn lle cyfleus, â chyflwyniad a chymorth thematig, ag ambell i ddarlithydd gwadd neu sgwrs gan arbenigwr, er enghraifft ar sgiliau gyrru neu gan y cwmni bysiau lleol.

Gallai'r grŵp ddechrau â chydlynu a hwyluso gan elusen leol, a thyfu i gynnal ei fywyd ei hun ag aelodau'n ymgymryd â dyletswyddau arweinyddiaeth. Hefyd, gallai'r grŵp lobïo am newid mewn trafnidiaeth a theithio lleol" (Musselwhite, 2010).

Pwynt 4. Ceir strategaeth, polisi a chynlluniau trafnidiaeth oed gyfeillgar diogel, cynorthwyol a chynhwysol

4.1. Cynlluniau trafnidiaeth cenedlaethol a lleol

Yn debyg i'r Deyrnas Unedig yn ei chyfanrwydd, caiff Cynlluniau Trafnidiaeth Cenedlaethol a Lleol Cymru eu datblygu â'r rhagdybiaeth sylfaenol bod y ddarpariaeth drafnidiaeth yn aml yn uniongyrchol gysylltiedig â thwf economaidd a'r gallu i fanteisio ar gyflogaeth. Fel y cyfryw, mae cynlluniau'n aml yn canolbwyntio ar deithio i'r gwaith ac ar gyfer gwaith, sy'n arwain at ariannu cynllunio rhwng trefi ac sy'n aml yn cefnogi swydd 9-5 arferol. Mae pobl hŷn yn fwy tebygol nag unrhyw grŵp oedran arall i beidio â ffitio i'r patrwm gwaith hwn, felly nid yw'r cynlluniau hyn yn bodloni eu hanghenion bob tro. Maent yn fwy tebygol o fod wedi ymddeol; yn gwirfoddoli; pan fyddant yn gweithio, maent yn fwy tebygol o fod ag oriau rhan-amser; ac yn aml, mae ganddynt gyfrifoldebau gofalu.

Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wella cyfleusterau a llwybrau i gerddwyr a beicwyr, er mwyn galluogi teithiau bob dydd i gael eu gwneud trwy gerdded a beicio. Nid yw oedran yn cael ei grybwyll yn y Ddeddf, ac mae'n ddiddorol nodi bod y gynhadledd gyntaf a gynhaliwyd yn 2014 yn cynnwys cyflwyniad gan elusennau a sefydliadau'r trydydd sector, â phwyslais ar blant a phobl ifanc, ac ar deithiau busnes a chymudo (http://gov.wales/topics/transport/walking-cycling/activetravelact/conference-2014/?lang=en). Heb fynegi'r safbwynt gydol oes yn benodol, eto gallai pobl hŷn gael eu hepgor mewn perthynas â'r ddeddfwriaeth hanfodol hon.

4.2. Yr addewid o drafnidiaeth integredig

Mae trafnidiaeth integredig yn bwysig iawn i bobl hŷn wrth deithio. Gall lleihau straen gwybyddol neu gorfforol gormodol sy'n gysylltiedig â newid dulliau teithiau, aros am gyfnodau hir rhwng gwasanaethau neu orfod cofio a deall gwahanol fathau o docynnau fod yn rhwystrau rhag teithio. Addawyd trafnidiaeth integredig ers amser maith ond, yn aml, nid yw'n cyflawni'r addewid. Mae Potter (2010) wedi ceisio dosbarthu integreiddio o gwmpas meysydd gwahanol (gweler Tabl 4). Ar hyn o bryd, mae gan Lywodraeth Cymru bwerau cyfyngedig yn unig dros drafnidiaeth ffyrdd

a rheilffyrdd pwysig trwy gysylltiadau â rôl awdurdodau lleol. Gallai datganoli trafnidiaeth i Lywodraeth Cymru, neu o leiaf i brif ranbarthau integredig yng Nghymru, fod o fudd sylweddol i drafnidiaeth integredig, yn debyg i'r hyn sydd i'w weld yn Llundain.

4.3. System drafnidiaeth ddiogel

Mae pobl hŷn yn cael eu gorgynrychioli mewn niferoedd damweiniau ffordd dros 70 oed fel gyrwyr, ac yn enwedig fel cerddwyr. Mae rhywfaint o hyn o ganlyniad i freuder, ond hefyd oherwydd nad yw'r system drafnidiaeth wedi'i llunio'n dda i fodloni anghenion pobl hŷn, yn enwedig eu hanghenion fel cerddwyr. Gallai newid croesfannau (mwy o amser i groesi), arafu cyflymder cerbydau a chaniatáu mwy o le ar balmentydd helpu. Mae'r rhan fwyaf o yrwyr hŷn yn ddiogel iawn ac, fel carfan, maent yn fwy diogel o lawer na gyrwyr ifanc, ond gellid gwneud mwy i gefnogi hyfforddiant ac anghenion cymorth gyrwyr hŷn. Mae canolfannau asesu gyrwyr yng Nghymru a'r Deyrnas Unedig yn cael eu croesawu'n fawr gan bobl hŷn, ond nifer gymharol fach o yrwyr hŷn sy'n mynychu unrhyw gyrsiau o hyd a,

Integreiddio Lleoliadol	Gallu newid yn rhwydd rhwng dulliau teithio (gan ddefnyddio cyfnewidfeydd) – mae hyn yn ymwneud â gwasanaethau'n cysylltu mewn lle.	Dros yr 20 mlynedd diwethaf, mae'r rheilffyrdd wedi datblygu gorsafoedd 'Parcffordd' e.e. Parcffordd Luton, Parcffordd Bryste, Parcffordd Maes Awyr Southampton, Parcffordd Dwyrain Canolbarth Lloegr. Mae nifer o'r rhain yn gyfnewidfeydd bysiau/coetsis/awyr a rheilffordd hefyd.
Integreiddiol Amserlenni	Mae gwasanaethau mewn cyfnewidfa yn cysylltu o ran amser.	Yn ardal Bae San Francisco, mae Metro BART yn cysylltu â gwasanaethau bws lleol mewn gorsafoedd cyfnewid maestrefol. Mae bysiau wedi'u hamserlennu i adael 5 munud ar ôl i'r trên BART gyrraedd. Fodd bynnag, agwedd allweddol yma yw bod BART a'r bysiau dan berchenogaeth y wladwriaeth ac mae'r amserlenni wedi'u hintegreiddio o ganlyniad i benderfyniad polisi o'r brig i lawr.
Integreiddio Tocynnau	Nid oes angen prynu tocyn newydd ar gyfer pob rhan o daith.	Cerdyn Oyster Llundain, Plus Bus.
Integreiddio Gwybodaeth	Nid oes angen holi mewn gwahanol leoedd ar gyfer pob cam o'r daith – neu mae'n hawdd cysylltu ffynonellau annibynnol gwahanol.	Mae gorsafoedd trenau'r brif linell yn dechrau arddangos posteri gwasanaethau bws o'r orsaf, lleoliad arosfannau byrsiau a map stryd o'r ardal sydd o fewn pellter cerdded o ryw 5 munud. Mae gwybodaeth amser real am drafnidiaeth yn dechrau cael ei darparu.
Integreiddio Dylunio Gwasanaethau	Mae'r strwythurau cyfreithiol, gweinyddol a llywodraethu yn caniatáu/ annog integreiddio.	Gall hyn ddigwydd pan gaiff trafnidiaeth ei datganoli i ardaloedd lleol. Yng Nghymru, nid yw hyn yn digwydd ar hyn o bryd.

Tabl 4: Trafnidiaeth integredig ac enghreifftiau (ar ôl Potter, 2010).

hyd yn hyn, nid oes llawer o dystiolaeth bod hyfforddiant yn gwneud llawer o wahaniaeth i berfformiad, ac mae angen mwy o ymchwil i archwilio'r manteision (Korner-Bitensky *et al*., 2009; McNamara *et al*., 2014). Nid profion yw'r ateb chwaith; nid oes llawer o dystiolaeth bod gwledydd sy'n ailbrofi gyrwyr hŷn yn gwneud unrhyw wahaniaeth i ddiogelwch gyrwyr (gweler Siren a Haustein, 2015 am adolygiad). Mae angen i ni wneud mwy i gysylltu diogelwch ag ymddygiad teithio a gweld bod y ddau yn gysylltiedig. Felly, dylai hyfforddiant i wella sgiliau gyrwyr gynnwys hyfforddiant teithio ar gyfer defnyddio dulliau gwahanol i hwyluso'r broses o roi'r gorau i yrru hefyd (Musselwhite, 2010). At ei gilydd, dylai polisi diogelwch y ffyrdd ar gyfer trafnidiaeth fod ag ymagwedd fwy gydol oes a sicrhau y caiff diogelwch ei fodloni ar gyfer amrywiaeth o oedrannau gwahanol.

Casgliad

I gloi, gallwn roi trafnidiaeth oed gyfeillgar o gwmpas 4 lefel graidd sy'n deillio o'r unigolyn a'i anghenion, dymuniadau a chymhellion ar gyfer teithio ac ar gyfer bywyd (gweler Ffigur 1). Ar lefel unigolion, rhaid i ni sylweddoli'r effaith y mae symudedd a thrafnidiaeth yn ei chael ar iechyd a lles yr unigolyn (ac i'r gwrthwyneb). Mae hefyd yn bwysig ystyried trafnidiaeth fel mwy na dull o deithio o A i B ac ystyried ei heffaith ar les, hunaniaeth pobl, eu hannibyniaeth ac ymdeimlad o ryddid a rheolaeth dros eu bywydau. Mae angen i gynllunio ar gyfer symudedd pobl hŷn ar ôl iddynt roi'r gorau i yrru ystyried yr anghenion seicolegol hyn. Yn uniongyrchol nesaf at yr unigolyn, mae cymdogaeth leol glir, hygyrch a deniadol. Mae pobl hŷn yn treulio mwy o amser yn eu hardal leol, yn agosach at eu cartrefi na phan roeddent yn iau, felly mae canolbwyntio ar faterion symudedd ar lefel y gymdogaeth yn bwysig. Mae angen sylw i fanylion ar y lefel microsgopig, gan gynnwys palmentydd diogel o ansawdd da ar gyfer cerdded a beicio, heb anghofio'r lefel macrosgopig, sut mae'n cysylltu cymunedau, pobl a chyrchfannau â'i gilydd. Yn dilyn hyn, mae trafnidiaeth gyhoeddus neu gymunedol hygyrch a deniadol sy'n gallu tanategu cymunedau oed gyfeillgar a chymunedau sy'n cefnogi dementia, a'u helpu i weithredu. At ei gilydd, mae angen i drafnidiaeth gael mwy o ystyriaeth mewn cymunedau oed gyfeillgar a chymunedau sy'n cefnogi dementia. Gallai gwaith da yn y gymuned leol, a allai alluogi pobl hŷn i heneiddio'n dda a bod yn rhan o gymuned, fod yn anhygyrch os na chaiff trafnidiaeth ei hystyried yn rhan allweddol o'r arlwy. Er enghraifft, dylai digwyddiadau cymunedol lleol ystyried cyfleusterau symudedd a chael eu cynnig mewn lleoliad sydd â thrafnidiaeth gyhoeddus neu, os nad oes trafnidiaeth gyhoeddus ar gael, dylid darparu trafnidiaeth gymunedol neu dacsis.

Yn olaf, gall yr haen drosfwaol o strategaeth, polisi a chynllun trafnidiaeth oed gyfeillgar cynorthwyol a chynhwysol hwyluso'r holl lefelau hyn. I helpu hyn, dylai heneiddio gael ei ystyried ym mhob polisi cludiant sy'n cael ei gyflwyno, er enghraifft, rhaid i bob Cynllun Trafnidiaeth Lleol ysgrifennu ymateb i "sut mae hyn yn effeithio ar bobl ar draws gwahanol gyfnodau o'u hoes" neu yn arbennig "sut mae'n effeithio ar y boblogaeth sy'n heneiddio?", a dylai'r ateb diofyn fod ei bod yn cael effaith gadarnhaol arnynt, neu raid gwneud achos ar gyfer pam y dylid derbyn effaith negyddol. Rhaid i bolisi trafnidiaeth symud oddi wrth fod bron yn gwbl gysylltiedig â syniadau hen ffasiwn o dwf economaidd, ac edrych ar anghenion a chymhellion gwahanol ddefnyddwyr, yn enwedig y rhai nad ydynt yn ymgymryd â busnes 9-5 yn gysylltiedig â gwaith.

At ei gilydd, rhaid i ddatblygu cymunedau oed gyfeillgar fod â strategaeth drafnidiaeth oed gyfeillgar wrth ei wraidd, a rhaid iddo annog symudedd pobl hŷn heb iddynt orfod gyrru.

Dewisiadau tai i bobl hŷn

Catherine Boswell, Uwch Ddarlithydd mewn Astudiaethau Tai, a Janet Beauchamp MRTPI, Darlithydd mewn Tai, Prifysgol Fetropolitan Caerdydd

Rydym yn aml yn tybio bod pobl hŷn naill ai wedi ad-dalu'r morgais a bod ganddynt ecwiti sylweddol yn eu cartref; neu eu bod yn byw mewn eiddo awdurdod lleol neu gymdeithas tai sy'n cael ei gynnal a chadw'n dda ac sydd â rhent fforddiadwy. Fodd bynnag, yn fwyfwy aml, nid yw hyn yn realiti i lawer o bobl.

Mae'r dirwedd tai yng Nghymru wedi newid yn sylweddol dros yr ychydig ddegawdau diwethaf. Erbyn hyn, mae landlordiaid preifat yn berchen ar nifer fawr o dai ac yn eu rhentu ac, yn aml, gall y rhain fod o ansawdd anghyson ac maent yn aml yn ddrud ac yn ansicr; er mai bod yn berchennog preswyl yw'r prif ddewis o hyd, gall hefyd fod yn broblem. Arweiniodd y cynllun hawl i brynu (a oedd yn galluogi tenantiaid i brynu eu cartrefi gan y cyngor) at lawer o bobl yn dod yn berchenogion tai, a fyddai wedi disgwyl rhentu am weddill eu bywydau fel arall. Wrth i ni heneiddio, gall y gost o gynnal a chadw cartref ddod yn faich annisgwyl, ac i'r rhai sydd ag ychydig iawn o gyfalaf i fuddsoddi yn eu tai, gall bod yn berchen tŷ ddod yn faich yn hytrach nag yn fendith.

Yn ddiweddar, sefydlodd Llywodraeth Cymru grŵp arbenigol i gynghori ar y camau ymarferol y gellir eu cymryd i sicrhau y daw tai yn elfen amlwg o'u huchelgais i wneud Cymru yn lle gwych i heneiddio ynddo. Cyfarfu'r grŵp am y tro cyntaf ym mis Rhagfyr 2015, a'i nod yw cadarnhau ei gyngor i'r Gweinidog sy'n gyfrifol am dai ym mis Rhagfyr 2016. Felly, nid ydym yn gwybod ar hyn o bryd beth fydd canlyniad hyn. Fodd bynnag, mae'r dewisiadau sydd ar gael i bobl hŷn yn annhebygol o newid yn sylweddol dros yr ychydig flynyddoedd nesaf.

Mae'r dewisiadau a wnawn wrth i ni heneiddio yn cael eu llywodraethu gan ystod o ffactorau, a'r rhai allweddol, heb fod mewn unrhyw drefn benodol, yw:

- Arian – beth allwn ni ei fforddio
- Iechyd – pa gymorth sydd ei angen arnom
- Teulu – gallu ymweld â nhw a chael cymorth ganddynt
- Ffrindiau a rhwydweithiau cymunedol – ein cylch cymdeithasol.

Mae'r rhan fwyaf o bobl sy'n gallu fforddi eu cartrefi eu hunain yn debygol o ddewis gwneud hynny, ac mae gwahanol ddewisiadau ar gael:

- Aros yng nghartref y teulu
- Symud i eiddo sy'n haws ei reoli neu â'r amcan o ryddhau rhywfaint o gyfalaf
- Prynu eiddo ymddeol sydd wedi'i adeiladu'n bwrpasol.

Yn Lloegr, mae symudiad i ddatblygu modelau perchnogaeth a rennir ar gyfer pobl hŷn, sy'n caniatáu rhyddhau rhywfaint o ecwiti, ond yna byddai rhyw elfen o rent yn daladwy. Mae hyn yn debygol o ddod yn fwy cyffredin dros yr ychydig flynyddoedd nesaf, ynghyd â chynlluniau rhyddhau ecwiti syml i alluogi pobl sy'n gyfoethog o ran eiddo ond yn dlawd o ran incwm fwynhau henaint mwy cyfforddus.

Lle mae gofal iechyd yn ystyriaeth, ceir cynlluniau byw â chymorth neu ofal ychwanegol, sy'n cael eu datblygu gan gymdeithasau tai yn bennaf, er bod nifer fach o gynlluniau â fflatiau sydd ar gael i'w prynu.

Yn draddodiadol, roedd tai gwarchod yn fodel lle byddai preswylwyr yn gallu galw ar wasanaethau warden, ac roedd sicrwydd bod rhywun yn cadw llygad arnynt. Yn aml, roedd gan gynlluniau rhai cyfleusterau cymunedol a byddai digwyddiadau cymdeithasol yn cael eu trefnu'n rheolaidd. Mae'r model hwn wedi cael ei ddisodli i raddau helaeth gan un lle caiff cymorth 'yn ôl yr angen' ei ddarparu ar sail unigol ac, yn fwyfwy, caiff technoleg ei defnyddio i gynnig 'monitro' er mwyn rhybuddio os na fydd tenant yn dilyn ei drefn ddyddiol arferol.

Os yw eich landlord yn gymdeithas tai neu'n awdurdod lleol (y cyfeirir atynt yn gyfunol fel landlordiaid cymdeithasol), gallwch fod yn rhesymol o sicr y byddwch yn gallu parhau i fyw yn eich cartref cyhyd ag y mynnoch neu y gallwch. Bu'n ofynnol i landlordiaid cymdeithasol foderneiddio a gwella eu stoc dai i fodloni Safonau Ansawdd Tai Cymru, felly dylech eich cartref fod o safon dda.

Yn ddiweddar, ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar safonau ansawdd gorfodol newydd ar gyfer cartrefi pob landlord cymdeithasol. Bydd rhaid i dros 200,000 o dai cyngor neu gymdeithasau tai ledled Cymru, a'r holl dai newydd sy'n cael eu hadeiladu â grant gan y llywodraeth, fodloni'r safonau. Mae'r rhain yn cynnwys meintiau ystafelloedd, hygyrchedd, effeithlonrwydd ynni a diogelwch. Mae'r ymgynghoriad yn cynnwys targed i bob cartref newydd fodloni safon Cartrefi Gydol Oes. Datblygwyd y cysyniad hwn gan Gymdeithas Tai Habinteg â'r nod o gartrefi'n gwneud 'bywyd mor hawdd â phosibl am gyhyd ag y mae'n bosibl oherwydd eu bod nhw wedi'u dylunio'n ystyrlon.' http://www.lifetimehomes.org.uk. Mae Cartrefi Gydol Oes yn gartrefi cyffredin sy'n cynnwys 16 o feini prawf dylunio y gellir eu cymhwyso i gartrefi newydd, â nodweddion syml sy'n gwneud y gwahaniaeth mwyaf fel mynediad gwastad, drysau lletach a chawodydd ar y llawr gwaelod. Fodd bynnag, dylid pwysleisio y bydd hyn ond yn gymwys i gartrefi sy'n cael eu datblygu gan landlordiaid cymdeithasol. Gellir annog cwmnïau adeiladu i godi eu safonau, ond mae'n annhebygol y byddant wedi'u cymell i wneud hynny.

Mae Deddf Rhentu Cartrefi (Cymru) 2016 yn diwygio'r gyfraith ar gyfer rhentu gan landlord preifat neu gymdeithasol yng Nghymru. Mae dros un filiwn o bobl yn rhentu eu cartrefi ac, erbyn hyn, mae gan denantiaid fframwaith cyfreithiol clir. Os ydych yn rhentu eich cartref, mae cytundebau tenantiaeth yn aml yn anodd eu deall. Yn lle'r contractau di-rif sydd ar waith ar hyn o bryd, fel tenantiaethau byrddaliad sicr, tenantiaethau sicr, tenantiaethau'r ddeddf rhenti, bydd dau fath o gontract yn unig - un ar gyfer y sector rhentu preifat ac un ar gyfer tai cymdeithasol. Nawr, rhaid i bob landlord sy'n gweithredu yng Nghymru fod yn gofrestredig, ac mae ganddynt tan fis Tachwedd 2016 i gydymffurfio â'r rhwymedigaeth hon. Mae hyn yn golygu os ydych yn landlord preifat neu os ydych yn rhentu'n breifat, rhaid i'r unigolyn sy'n gosod neu'n rheoli eich eiddo sydd wedi'i rentu wneud cais am drwydded a rhaid iddynt fod wedi ymgymryd â hyfforddiant. Mae Rhentu Doeth Cymru yn wasanaeth newydd sy'n gwneud y broses yn syml ac yn dryloyw i landlordiaid, asiantau rheoli a thenantiaid https://www.rentsmart.gov.wales/en/.

Er bod y dull polisi gan Lywodraeth Cymru yn cydnabod bod gan fuddsoddiad cyhoeddus mewn tai rôl hanfodol mewn cynorthwyo lles a darparu gwasanaethau iechyd a gwasanaethau cymdeithasol, mae'n anochel bod eu prif ffocws ar y sector rhentu preifat, oherwydd dyma ble mae ganddynt y dylanwad mwyaf. Ar gyfer perchnogion preswyl neu bobl sy'n byw mewn tai sydd wedi'u rhentu'n breifat, gall bywyd fod yn fwy cymhleth o lawer. Gall sefydliadau fel Gofal a Thrwsio helpu perchnogion tai a thenantiaid preifat hŷn i drwsio, addasu a chynnal a chadw eu cartrefi.

Mae'r hirhoedledd cynyddol rydym yn ei brofi, yn enwedig mewn gwledydd gorllewinol mwy datblygedig, yn golygu er ein bod yn byw bywydau hirach ac iachach, i raddau helaeth, mae pobl yn aml yn cael profiad o gyfnodau maith o unigrwydd ac arwahanrwydd. Ceir tystiolaeth bod perthnasoedd cymdeithasol da yn gysylltiedig â manteision iechyd cadarnhaol i'r unigolyn. Mae llawer o resymau pam y gallai unrhyw un ohonom ganfod bod bywyd yn fwy unig nag yr oeddem yn disgwyl, ac oherwydd nad yw mwy o bobl wedi cael plant neu nad oes ganddynt deulu estynedig yn byw'n agos atynt, gall ble y gallwn gael help a chymorth beri pryder.

Archwiliwyd rhai o'r prif ddewisiadau tai ar gyfer pobl hŷn eisoes, ond mae model bach ond cynyddol o dai sydd, yn y DU, yn cael ei ystyried yn ddewis arbenigol a braidd yn amgen o hyd – Cymunedau Bwriadol. Mae'r rhain i'w gweld ym mhob rhan o'r wlad, weithiau mewn tai mawr a rannwyd i greu fflatiau neu, yn fwyfwy, mewn datblygiadau pwrpasol. Mae Cymuned Fwriadol yn cynnig model sy'n cyfuno tai â chymorth cymunedol a chyfle i fyw'n agos at bobl sydd â'r un meddylfryd. Mae rhai ohonynt yn wledig ac efallai y bydd ganddynt dir y maent yn rheoli; mae eraill mewn lleoliadau mwy trefol, ond maent i gyd yn cynnig gweledigaeth gadarnhaol o heneiddio'n egnïol. Mae'n amlwg dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf, tra'r oedd y rhan fwyaf o Gymunedau Bwriadol yn amlgenhedlaeth, mae mwy o grwpiau o bobl hŷn yn dod at ei gilydd ac yn penderfynu eu bod am reoli sut a ble maent yn byw.

Yn 2009, cyhoeddwyd adroddiad gan HAPPI (Housing our Ageing Population: Panel for Innovation), sef grŵp o bobl hŷn yn bennaf sydd ag arbenigedd sylweddol mewn iechyd, tai a phensaernïaeth. Daethant i'r casgliad:

- Bod y rhan fwyaf ohonom am i'n cartrefi ein helpu i gynnal ein ffordd o fyw ddewisol wrth i ni fynd yn hŷn

- Oherwydd ein bod yn debygol o dreulio mwy o amser yn ein cartrefi, bydd angen mwy o le a golau, cysur a chyfleustra arnom i fyw bywydau llawn
- Wrth i ni heneiddio, byddwn yn chwilio am amgylcheddau diogel a sicr, iach a deniadol, yn agos at y siopau a'r amwynderau sydd eu hangen arnom, ac yn agos at ein rhwydweithiau cymdeithasol
- Bydd eisiau cartrefi arnom sy'n hawdd eu cynnal a chadw, y gellir eu haddasu i'n hanghenion cyfnewidiol, ac nad ydynt yn ein gorfodi i symud i leoliad sefydliadol os oes angen mwy o ofal a chymorth arnom
- Y byddwn am deimlo bod gennym reolaeth dros ein tynged, a'n bod yn gallu gwneud ein penderfyniadau ein hunain ynghylch ein tai
- Er ein bod yn credu'n gryf mewn mwy o hygyrchedd – gan ddefnyddio safonau Cartrefi Gydol Oes (hyd yn oed ag addasiadau) ar gyfer pob cartref newydd – bydd yr atebion i'n hanghenion tai yn aml i'w gweld mewn cartrefi newydd pwrpasol sydd wedi'u dylunio'n arbennig a'u cynllunio â phobl hŷn mewn golwg.

Wrth wneud ei waith, ymwelodd y panel ag ystod o brosiectau tai ledled Ewrop, yr oedd rhai ohonynt, ond nid pob un ohonynt, yn darparu rhywfaint o ofal. Mae sawl un o'r rheiny sy'n ymddangos yn yr adroddiad (sydd i'w weld yn https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/378171/happi_final_report_-_031209.pdf) yn brosiectau cyd-drigo, sef math o gymuned fwriadol sy'n ennill tir yn y DU. Gallant gynnwys rhwng 6 a 40 o gartrefi, sy'n aml wedi'u hadeiladu'n bwrpasol ac yn hunangynhwysol. Yn ogystal, bydd rhyw fath o le cymunedol, fel arfer, lle gall pobl gyfarfod â'i gilydd, a gall grwpiau ddewis rhannu rhai prydau bwyd, gweithgareddau, ardaloedd awyr agored, offer ac ati. Mae'r agwedd gymdeithasol o fwyta gyda'i gilydd yn agwedd bwysig o ran meithrin a chynnal cysylltiadau, ond mae rhannu prydau bwyd hefyd yn arwain at ddiet a maeth gwell o gymharu â bwyta ar eu pennau eu hunain, sy'n gysylltiedig â diet gwael.

Mae gan y rhan fwyaf o ddatblygiadau lefelau uchel o gynaliadwyedd amgylcheddol, ac mae gan fodel Passivhaus, sy'n defnyddio ychydig iawn o ynni i wresogi ac oeri, nid yn unig nodweddion 'gwyrdd', ond mae hefyd yn sicrhau y caiff costau rhedeg eu cadw mor isel â phosibl. Gallai ffyrdd eraill o leihau costau byw beunyddiol, er enghraifft, gynnwys system wresogi gyffredin, swmp-brynu bwyd, rhannu ceir neu rannu cyfleusterau golchi dillad.

Nid oes un model; y grŵp o breswylwyr sy'n gyfrifol am benderfynu sut maent am i'w cymuned weithio. Y gwahaniaeth allweddol rhwng Cymuned Fwriadol (y mae prosiect cyd-drigo yn un fath ohoni yn unig) a phentref ymddeol yw bod cyd-drigo yn ymwneud â chymuned gefnogol o gymdogion o'r un meddylfryd yr ydych yn dewis byw'n agos atynt, ac rydych yn rhannu gwerthoedd a diddordebau tebyg â nhw. Mae'r preswylwyr yn rhannu'r cyfrifoldeb am reoli'r prosiect, gan sicrhau y caiff tir neu adeiladau cymunedol eu cynnal a chadw ac, os daw eiddo'n wag, gallant arfer rhywfaint o reolaeth dros bwy fydd yn symud yno. Disgwylir i'r prosiect cyntaf a ddyluniwyd yn benodol gan

Cynllun cyd-drigo i bobl hŷn yn Nenmarc.

Cyd-drigfannau wedi'u hadeiladu i safonau amgylcheddol uchel.

ac ar ran pobl hŷn gael ei gwblhau ym mis Mai 2016, ac mae'n floc o fflatiau a adeiladwyd yn bwrpasol i fenywod dros 50 oed. Mae'r wefan. http://www.owch.org.uk/ yn crynhoi beth yw cyd-drigo:

- Rydym yn ystyried bod cyd-drigo yn ffordd o fyw fel cymdogion cyfeillgar, cydweithredol.
- Caiff ein cymuned ei rheoli'n weithredol gennym ni, ei phreswylwyr. Bydd pawb yn cael cyfle i rannu bywyd y grŵp a chyfrannu ym mha ffordd bynnag y gallai.

Mae prosiectau cyd-drigo eraill y drydedd oes yn yr arfaeth, gan gynnwys un neu ddau yng Nghymru, a nifer ohonynt ledled y wlad sy'n amlgenhedlaeth. Ceir mwy o wybodaeth ar wefan cyd-drigo'r DU: http://cohousing.org.uk

Mae'r rhan fwyaf ohonom yn gobeithio am ymddeoliad hir ac egnïol, gyda ffrindiau a chymdogion cefnogol o'n cwmpas ac, yn bwysicaf, bod gennym reolaeth dros ein hamgylchedd byw; mae cyd-drigo a mathau eraill o Gymunedau Bwriadol yn cynnig hynny. Mae Llywodraeth Cymru wedi'i gwneud yn glir eu bod yn cefnogi syniadau newydd i gysylltu tai â chymunedau, ac mae Deddf Tai (Cymru) 2014 yn cynnwys darpariaethau a luniwyd i helpu i sefydlu Cymdeithasau Tai Cydweithredol, felly gallwn obeithio y bydd mwy ohonom yn achub ar y cyfle i siapio ein dyfodol ein hunain.

Am fwy o wybodaeth am Gymunedau Bwriadol, ewch i:

http://www.cardiffmet.ac.uk/health/intentionalcommunities/Pages/default.aspx

Amlygu Rhaglen Heneiddio Manceinion Fawr

Paul McGarry, Arweinydd Strategol, Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr a Manceinion Oed Gyfeillgar

Cyflwyniad

Yn ei gyfarfod ym mis Mawrth 2016, cytunodd Awdurdod Cyfunol Manceinion Fawr (GMCA), sydd dod â'r deg awdurdod lleol ym Manceinion Fawr ynghyd â phoblogaeth sy'n agos at dair miliwn o bobl, i gymryd cam arwyddocaol ymlaen yn ei ymagwedd tuag at heneiddio'r boblogaeth.

Roedd cytundeb GMCA i sefydlu Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr a'i weledigaeth newydd ar gyfer heneiddio yn arwydd o gydnabod bod naratif sy'n mynd i'r afael â chyfleoedd heneiddio'r boblogaeth, ynghyd â'i heriau, yn ganolog i gynlluniau'r rhanbarth dinas ar gyfer twf economaidd a diwygio gwasanaethau cyhoeddus mewn ffordd yn adeiladu ar y cyfraniad y mae pobl hŷn yn ei wneud.

Daw'r ymrwymiad newydd hwn ym Manceinion Fawr yng nghyd-destun adroddiadau rhyngwladol allweddol gan y Sefydliad ar gyfer Cydweithrediad a Datblygiad Economaidd (OECD) a Sefydliad Iechyd y Byd (WHO), y mae'r ddau ohonynt wedi galw am gamau gweithredu cydwedd ar lefel dinasoedd ac isranbarthau i gynllunio ar gyfer poblogaethau sy'n heneiddio a manteisio ar gyfleoedd cymdeithasol ac economaidd y mae heneiddio'r boblogaeth yn eu cynrychioli.

Cyd-destun Manceinion Fawr

Roedd cytundeb mis Mawrth 2016 yr un mor uchelgeisiol ag elfennau eraill pecyn datganoli Manceinion Fawr, a hynny am reswm da. Mae sefydlu blaenoriaethau Manceinion Fawr ar heneiddio yn ymateb i'r newidiadau demograffig sylweddol sy'n cael eu rhagweld yn y tymor canolig i'r tymor hir. Mae amcangyfrifon yn awgrymu ym Manceinion Fawr, erbyn 2036, bydd 14% o gyfanswm y boblogaeth yn 75 oed neu'n hŷn, sef cynnydd o 75% er 2011 (o 221,000 i 387,000). Gyda chynnydd disgwyliedig yn nifer y bobl hŷn sy'n byw ar eu pennau eu hunain, disgwylir hefyd i'r niferoedd o'r rhai sydd mewn perygl o arwahanrwydd cymdeithasol ac unigrwydd gynyddu. Mae yna effeithiau amlwg ar iechyd corfforol ac iechyd meddwl yn gysylltiedig â hyn, a phobl 75 oed neu'n hŷn fydd yn wynebu'r risg mwyaf. Erbyn 2036, bydd un o bob tri o ddynion dros 75 oed yn byw ar eu pennau eu hunain. Bydd Manceinion Fawr yn gweld cynnydd o 85% yn nifer y bobl sy'n cael diagnosis o ryw fath o ddementia erbyn 2036 (i 61,000 o bobl).

Mae tystiolaeth o Astudiaeth Arhydol o Heneiddio Lloegr (ELSA) yn awgrymu deilliannau iechyd gwaeth i garfannau hŷn-iau ymhlith y 20% tlotaf o'r boblogaeth, â lefelau cynyddol o anghydraddoldeb rhwng y cyfoethocaf a'r tlotaf. Felly, rydym yn gwybod bod pobl sy'n cael profiad o ddatgysylltiad cymdeithasol yng nghanol neu'n hwyrach mewn bywyd yn fwy tebygol o rai gorchmynion uwch ar wasanaethau iechyd, gofal cymdeithasol a thai, bod yn llai cynhyrchiol a bod ag ansawdd bywyd gwaeth. Mae tystiolaeth sy'n dod i'r amlwg hefyd yn dangos graddau anghydraddoldebau cymdeithasol ac economïau lleol: felly, pe byddai cyfradd gyflogaeth 50-64 Manceinion Fawr yn cyfateb

i gyfartaledd y DU, gallai gwerth ychwanegol gros dyfu cymaint ag £813.6 miliwn; a phe byddai cyfradd gyflogaeth 50-64 Manceinion Fawr yn gyfwerth â chyfartaledd pob oed Manceinion Fawr, gallai gwerth ychwanegol dros dyfu cymaint â £901.6 miliwn.

Cydweithio â'r Ganolfan Heneiddio'n Well

Ochr yn ochr â sefydlu Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr i arwain y gwaith, gwnaed cytundeb pum mlynedd newydd â'r Ganolfan Heneiddio'n Well, sydd â gwaddoliad i £50 miliwn gan y Gronfa Loteri Fawr i fuddsoddi mewn pontio'r bwlch rhwng ymchwil, tystiolaeth ac arfer ar yr hyn sy'n gweithio ar gyfer bywyd hwyrach gwell.

Mae Heneiddio'n Well wedi gosod uchelgais i ddatblygu partneriaethau strategol â nifer fach o leoedd, a Manceinion Fawr yw'r cyntaf i lunio'r math hwn o Femorandwm Cyd-ddealltwriaeth. Bydd hyn yn ategu'r gwaith o weithredu'r polisïau a amlinellir isod, yn enwedig; yr Economi a Gwaith, a Chynllunio, Trafnidiaeth a Thai.

Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr

Mae Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr yn gyfrifol am ddatblygu trosolwg o strategaeth Manceinion Fawr ar heneiddio, ac mae'n bwynt cydlynu ar gyfer llifoedd gwaith sy'n cael eu cyflwyno gan bartneriaid Manceinion Fawr.

Cefnogwyd gwaith Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr dros y flwyddyn ddiwethaf gan bwyllgor llywio cysgodol, sy'n dod ag Iechyd Cyhoeddus Lloegr, New Economy (melin drafod economaidd Manceinion Fawr), Diwygio Gwasanaethau Cyhoeddus Manceinion Fawr, Manceinion Oed Gyfeillgar (Cyngor Dinas Manceinion), Sefydliad Manceinion ar gyfer Ymchwil Cydweithredol ar Heneiddio (MICRA) ym Mhrifysgol Manceinion a Chanolfan Mudiadau Gwirfoddol Manceinion Fawr (sy'n gysylltiedig â chyflwyno rhaglen Loteri Fawr Ambition for Ageing Manceinion Fawr) ynghyd.

Cafodd grŵp llywio ffurfiol ei gyfarfod cyntaf ym mis Mehefin 2016, a gadeiriwyd gan Steven Pleasant, sef Prif Weithredwr Cyngor Tameside.

Y Weledigaeth ar gyfer Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr

Mae gweledigaeth Manceinion Fawr yn amlinellu tair blaenoriaeth allweddol fel a ganlyn:

1. Manceinion Fawr fydd y rhanbarth dinas oed gyfeillgar cyntaf yn y DU

Caiff hyn ei ategu gan gamau gweithredu, gan gynnwys y canlynol:

- **Dylunio oed gyfeillgar –** deall sut y gall amgylcheddau trefol weithio gyda phobl hŷn ac ar eu cyfer; buddsoddi mewn cynllunio i baratoi ar gyfer patrymau o newid demograffig yn y dyfodol; a chartrefi a chymunedau oed gyfeillgar.
- **Newid y naratif -** adeiladu sgwrs gadarnhaol yn ymwneud â heneiddio, gan ddangos y cyfraniad gwerthfawr y gall pobl hŷn ei wneud fel entrepreneuriaid, gwirfoddolwyr, gweithwyr a defnyddwyr i gefnogi twf a gwytnwch.
- **Cymdogaethau oed gyfeillgar -** adeiladu ar yr ymagwedd cymdogaethau oed gyfeillgar i ddatblygu ardaloedd, canol trefi a'r ganolfan ranbarthol oed gyfeillgar.
- **Ystyried heneiddio ym mhob maes polisi –** amlygu anghenion pobl hŷn mewn meysydd polisi fel cyflogaeth a sgiliau, cymorth busnes, trafnidiaeth, tai, iechyd a chynllunio gofodol.
- **Cysylltedd cymdeithasol –** mynd i'r afael ag arwahanrwydd cymdeithasol ac unigrwydd ymhlith pobl hŷn a hwyluso'r gwaith o adeiladu asedau cymunedol.

2. Bydd Manceinion Fawr yn ganolfan ragoriaeth fyd-eang ar gyfer heneiddio, gan arloesi ymchwil, technoleg ac atebion newydd ar draws yr ystod lawn o faterion heneiddio

- **Tystiolaeth ac arloesedd –** adeiladu ar y sail dystiolaeth bresennol ac arbrofi ag atebion newydd ac arloesol i'r heriau a'r cyfleoedd a ddaw yn sgil cymdeithasau sy'n heneiddio.

- **Cyflwyno ar raddfa –** casglu arfer gorau a rhannu dysgu ar draws ardaloedd Manceinion Fawr, a chyflwyno'r ymyriadau hynny a fydd yn gweithio ar raddfa yn unig ar lefel Manceinion Fawr.
- **Ymgysylltu â'r cyhoedd -** i brofi dulliau arloesol o ymgysylltu a chyd-gynhyrchu â phobl hŷn.
- **Partneriaethau cenedlaethol a rhyngwladol –** chwarae rhan arweiniol mewn rhwydweithiau cenedlaethol o arbenigedd ar heneiddio. Mae hyn yn cynnwys y camau nesaf ar gyfer Rhwydwaith Dinasoedd Oed Gyfeillgar y DU.

3. Bydd Manceinion Fawr yn cynyddu cyfranogiad economaidd ymhlith y rhai dros 50 oed

- **Mynd i'r afael ag anghydraddoldeb –** deall yr anghydraddoldebau y mae trigolion Manceinion Fawr yn eu hwynebu yn hwyrach mewn bywyd a mynd i'r afael â nhw.
- **Defnyddwyr hŷn -** ystyried y diwylliant a'r arlwy manwerthu sydd ar gael i bobl hŷn ar draws Manceinion Fawr, a helpu unigolion a sefydliadau ym Manceinion Fawr i gyfalafu ar y marchnadoedd newydd a'r rhai sy'n dod i'r amlwg ar gyfer cynhyrchion a gwasanaethau sy'n cael eu creu gan ddefnyddwyr hŷn.

- **Ymestyn blynyddoedd gweithio iach –** cynyddu cyfraddau cyflogaeth ymhlith trigolion hŷn ledled Manceinion Fawr, ymgysylltiad ehangach â'r farchnad lafur, ac ymgysylltu â chyflogwyr er mwyn sicrhau bod cyfleoedd ar gael i weithwyr hŷn.

Bydd gan Ganolfan Heneiddio Manceinion Fawr dîm craidd bach a fydd yn cydlynu'r gwaith hwn, yn ffurfio partneriaethau strategol, yn amlygu cyfleoedd ariannu, ac yn cyfathrebu am waith y Ganolfan. Bydd y Ganolfan yn gweithio ochr yn ochr ag arweinwyr mewn cyfres o feysydd thematig:

- Yr Economi a Gwaith
- Heneiddio'n Iach a Ffyrdd Iach o Fyw
- Cymdogaethau Oed Gyfeillgar
- Cynllunio, Trafnidiaeth a Thai
- Technoleg, Dylunio ac Arloesi
- Diwylliant a Hamdden.

Camau nesaf

Mae'r deuddeng mis nesaf yn cynrychioli cyfnod cyffrous ar gyfer Canolfan Heneiddio Manceinion Fawr. Mae blaenoriaethau uniongyrchol yn cynnwys: datblygu adroddiad rhagweledyddiad heneiddio, i fapio graddfa a natur heneiddio dros yr 20 mlynedd nesaf; gweithdai i sbarduno prosiect newydd i fynd i'r afael â diweithdra ac allgau cymdeithasol ymhlith pobl yng nghanol eu hoes, ar y cyd â Heneiddio'n Well; cynnig i fod yn safle Cyfeirio yr Undeb Ewropeaidd ar gyfer heneiddio'n iach ac yn egnïol; a chreu llwyfannau rhanbarthol ar gyfer cydweithio ac arloesi.

Cyfeiriadau a rhagor o wybodaeth

Dinasoedd a chymunedau oed gyfeillgar

Rhagor o wybodaeth

The World Health Organisation Guide to Age-Friendly Cities:
http://www.who.int/ageing/age_friendly_cities_guide/en/

The European Innovation Partnership on Active and Healthy Ageing:
http://ec.europa.eu/eip/ageing/

Age-Friendly World: http://agefriendlyworld.org/en/

The European Covenant on Demographic Change: http://afeinnovnet.eu

Heneiddio'n Dda yng Nghymru: http://www.ageingwellinwales.com/en/home

Adnoddau Oed Gyfeillgar Heneiddio'n Dda yng Nghymru:
http://www.ageingwellinwales.com/en/resource-hub/afc-resources

Future of ageing: Ageing in Wales – a European perspective (UK Govt): https://www.gov.uk/government/publications/future-of-ageing-ageing-in-wales-a-european-perspective

Ageing Well in Wales: a national movement (Working with Older People Journal):
http://www.emeraldinsight.com/doi/pdfplus/10.1108/WWOP-07-2015-0013

Ageing Well in Wales: a national movement (EIP AHA):
http://ec.europa.eu/eip/ageing/news/ageing-well-wales-national-movement_en

Age-Friendly Manchester:
http://www.manchester.gov.uk/info/200091/older_people/7116/our_age-friendly_work

Amgylcheddau oed gyfeillgar hygyrch a chynhwysol

Cyfeiriadau

Go-FAR; DIY Streets www.idgo.ac.uk

King, A. *et al*. (2011). Aging in Neighbourhoods differing in walkability and income: associations with physical activity and obesity in older adults **Soc Sci Med** 73 (10)

Nyman, S. *et al*. (2013). Characteristics of outdoor falls among older people: A qualitative study, BMC Geriatrics. PuB Med id 24245830

Phillips, J. *et al*. (2010). NDA Findings 4 accessible through
www.newdynamics.group.sheffield.ac.uk (31.1.16)

Phillips, J. *et al*. (2011). Older People and Outdoor Environments: Pedestrian anxieties and barriers in the use of familiar and unfamiliar spaces. Geoforum 47, p113
http://dx.doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.04.002

Wahl, H-W. and Oswald, F. (2010). Environmental Perspectives on Ageing in D. Dannefer and C. Phillipson (Eds.) The Sage Handbook of Social Gerontology, Sage, London.

Wang, Z. and Lee, C. (2010). Site and Neighbourhood environments for walking among older adults Health and Place 16 (6) p.1268-79

World Health Organisation (2007). Global Age-Friendly Cities: A Guide, Geneva, WHO.

Gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth oed gyfeillgar

Cyfeiriadau

Andrews, G. (2011). *Just the Ticket? Exploring the Contribution of Free Bus Fares Policy to Quality of Later Life*. A thesis submitted in partial fulfilment of the requirements of the University of the West of England, Bristol, for the degree of Doctor of Philosophy.

Asher, L., Aresu, M., Falaschetti, E.A., and Mindell, J. (2012). Most older pedestrians are unable to cross the road in time: a cross-sectional study. *Age and Ageing*, 41, 690-694.

Baker, S. and White, P. (2010). Impacts of concessionary Travel: Case study of an English rural region, *Transport Policy*, 17 (1), 20-26.

Berry, C. (2011). *Can Older Drivers Be Nudged? How the Public and Private Sectors Can Influence Older Drivers' Self-Regulation*. RAC Foundation and ILCUK: London.

Bronfenbrenner, U. (1979). *Ecology of Human Development*. Harvard University Press: Cambridge, MA.

Bronfenbrenner, U. (1989). Ecological systems theory. *Annals of Child Development* 6, 185–246.

Bronfenbrenner, U. (2005). *Making Human Beings Human: Bioecological Perspectives on Human Development*. Sage: Thousand Oaks, CA

CABE (2011). Seven principles of good design http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http:/www.cabe.org.uk/councillors/principles (last accessed 2 June 2016).

Coughlin, J., Mohyde, M., D'Ambrosio, L. A. and Gilbert, J. (2004). Who Drives Older Driver Decisions? AgeLab/The Hartford: Cambridge, MA/Southington, CT. Available at: http://stuff.mit.edu/afs/athena/dept/agelab/news_events/pdfs/AgeLab_driver_decision.pdf (accessed 2 June 2016).

DfT (2014) Transport Statistics Great Britain: (2013). DfT: London. Available at: www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/264679/tsgb-2013.pdf (accessed 2 June 2016).

Edwards, J. D., Perkins, M., Ross, L. A. and Reynolds, S. L. (2009). Driving status and three year mortality among community-dwelling older adults. *Journal of Gerontology Series A: Biological Sciences and Medical Sciences*, 64, 300–305.

Fonda, S. J., Wallace, R. B. and Herzog, A. R. (2001). Changes in driving patterns and worsening depressive symptoms among older adults. *The Journal of Gerontology, Series B: Psychological Sciences and Social Sciences* 56(6), 343–351.

Greener Travel (2014) Concessionary travel costs and benefits September 2014. Available at: www.greenerjourneys.com/bus-pass/research/ (accessed 2 June 2016).

Hirst, E. and Harrop, B (2011). *Getting out and about: Investigating the impact of concessionary fares on older people's lives*, Transport Action Group – Manchester.

I'DGO (2012b). Inclusive Design for Getting Outdoors. The Design of Streets with Older People in Mind. Design Guide 001: Seating. Available at: www.idgo.ac.uk/design_guidance/pdf/DSOPM-Seating-120820.pdf (accessed 2 June 2016).

Korner-Bitensky, N., Kua, A., von Zweck, C., and van Benthem, K. (2009). Older driver retraining: An updated systematic review of evidence of effectiveness. Journal of Safety Research, 40, 105-111.

Liddle, J., Turpin, M., Carlson, G., and McKenna, K. (2008). The needs and experiences related to driving cessation for older people. *British Journal of Occupational Therapy*, 71(9): 379-388.

Liddle, J., McKenna, K. and Bartlett, H. (2006). Improving outcomes for older retired drivers: The UQDRIVE program. *Australian Occupational Therapy Journal* (2006) 53, 1–4.

Liddle, J., Carlson, G. & McK*enna, K. (2004). Using a matrix in life transition research.* Qualitative Health Research, 14, 1396–1417.

Ling, D. J. and Mannion, R. (1995). Enhanced mobility and quality of life of older people: Assessment of economic and social benefits of dial-a-ride services. In: *Proceedings of the Seventh International Conference on Transport and Mobility for Older and Disabled People*, Vol. 1. DETR: London.

Lord, S. E., Weatherall, M. & Rochester, L. (2010). Community ambulation in older adults: which internal characteristics are important? *Archives of Physical Medicine and Rehabilitation* 91 (3), 378-383.

Mackett, R. (2013). The impact of concessionary bus travel on the wellbeing of older and disabled people. *Transportation Research Record* 2352, 114–119.

Marottoli, R. A., Mendes de Leon, C. F., Glass, T. A., Williams, C. S., Cooney Jr., L. M., Berkman, L. F. and Tinetti, M.E. (1997) Driving cessation and increased depressive symptoms: prospective evidence from the New Haven EPESE. *Journal of the American Geriatric Society* 45(2); 202-206.

Marottoli, R. A., Mendes de Leon, C. F., Glass, T. A., Williams, C. S, Cooney, L. M. and Berkman, L. F. (2000) Consequences of driving cessation: decreased out-of-home activity levels. *Journals of Gerontology: Series B, Psychological Sciences and Social Sciences* 55B(6), 334–340.

Mezuk, B. and Rebok, G. W. (2008). Social integration and social support among older adults following driving cessation. *Journal of Gerontology Social Science* 63B, 298–303.

McNamara, A., McCluskey, A., White, J., George, S. (2014). The need for consistency and equity in driver education and assessment post-stroke *Journal of Transport & Health*, 1, 95–99.

Musselwhite, C.B.A. (2010). The role of education and training in helping older people to travel after the cessation of driving *International Journal of Education and Ageing* 1(2), 197-212.

Musselwhite, C. B. A. (2011). *Successfully giving up driving for older people*. The International Longevity Centre – UK: London. Available at: www.ilcuk.org.uk/files/Successfully_giving_up_driving_for_older_people_1.pdf (accessed 2 June 2016).

Musselwhite, C. (2014). Designing public space for older people. *Generations Review*, 24(3), 25-27.

Musselwhite, C.B.A. (2015). Environment-person interactions enabling walking in later life. *Transport Planning & Technology* 38(1), 44-61.

Musselwhite, C. and Haddad, H. (2008). Prolonging safe driving through technology. Final Report. UWE research report.

Musselwhite, C. B. A. and Haddad, H. (2010). Mobility, accessibility and quality of later life. *Quality in Ageing and Older Adults* 11(1), 25–37.

Musselwhite, C. B. A. and Shergold, I. (2013). Examining the process of driving cessation in later life. *European Journal of Ageing* 10(2), 89–100.

National Survey for Wales (2012). Transport results. Statistical Bulletin. Available online at http://gov.wales/docs/statistics/2013/130327-national-survey-wales-january-march-2012-transport-results-en.pdf (last accessed 4th March 2016)

Newton, R. A., Ormerod, M. G., Burton, E., Mitchell, L. and Ward-Thompson, C. (2010). Increasing independence for older people through good street design. Journal of Integrated Care 18(3), 24–29.

Ormerod, M., Newton, R., Philips, J., Musselwhite, C., McGee, S. and Russell, R. (2015). *How can transport provision and associated built environment infrastructure be enhanced and developed to support the mobility needs of individuals as they age? Future of an ageing population: evidence review* Foresight, Government Office for Science, London, UK.

Peel, N., Westmoreland, J. and Steinberg, M. (2002). Transport safety for older people: a study of their experiences, perceptions and management needs. *Injury Control & Safety Promotion* 9, 19–24.

Potter, Stephen (2010). Transport integration - an impossible dream? In: *Proceedings of the Universities Transport Studies Group Annual Conference*, 5-7 January 2010, University of Plymouth.

Ragland, D. R., Satariano, W. A. and MacLeod, K. E. (2005). Driving cessation and increased depressive symptoms. *The Journals of Gerontology Series A: Biological Sciences and Medical Sciences* 60, 399–403.

Schlag, B., Schwenkhagen, U. and Trankle, U. (1996) Transportation for the elderly: Towards a user-friendly combination of private and public transport. *IATSS Research* 20(1), 75–82.

Siren, A. and Haustein, S. (2015). Driving licences and medical screening in old age: Review of literature and European licensing policies, *Journal of Transport & Health*, 2(1), 68-78.

Webb, E., Netuveli, G., & Millett, C. (2011). Free bus passes, use of public transport and obesity among older people in England. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 66(2), 176-180.

Windsor, T. D., Anstey, K. J., Butterworth, P., Luszcz, M. A. and Andrews, G. R. (2007). The role of perceived control in explaining depressive symptoms associated with driving cessation in a longitudinal study. *The Gerontologist* 47, 215–223.

WRVS (2013). *Going nowhere fast: Impact of inaccessible public transport on wellbeing and social connectedness of older people in Great Britain*. Available at http://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/Reports%20and%20Reviews/Trans%20report_GB_web_v1.pdf (last accessed 2 June 2016)

Ziegler, F. and Schwanen, T. (2011). I like to go out to be energised by different people: an exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. *Ageing and Society* 31(5), 758–781.

Zijlstra, G. A., van Haastregt, J. C., van Eijk, J. T., van Rossum, E., Stalenhoef, P. A. & Kempen, G. I. (2007). Prevalence and correlates of fear of falling, and associated avoidance of activity in the general population of community living older people. *Age and Ageing* 36 (3), 304-309

Nid safbwyntiau Age Cymru yw'r rhai a fynegir yn ***EnvisAGE***, o reidrwydd. Byddem yn croesawu sylwadau neu erthyglau ar gyfer rhifynnau'r dyfodol. Dylid cyfeirio'r rhain at: Golygydd ***EnvisAGE*** yn y cyfeiriad isod.

Bwrdd Golygyddol

Yr Athro y Fonesig June Clark, Prifysgol Abertawe
Meirion Hughes, Bwrdd Ymddiriedolwyr Age Cymru
Dr Tony Bayer, Prifysgol Caerdydd
Yr Athro Bob Woods, Prifysgol Bangor
Dr Bernadette Fuge OBE, Cadeirydd, Age Cymru
Yr Athro Judith Phillips OBE, Prifysgol Stirling
Victoria Lloyd, Age Cymru

Tŷ John Pathy, Cwrt Neptune, Ffordd Blaen y Gad, Caerdydd CF24 5PJ
Ffôn: 029 2043 1555 • www.agecymru.org.uk

age Cymru
Creu Cymru oed gyfeillgar

Dilynwch ni ar: facebook.com/agecymru twitter.com/agecymru

Mae Age Cymru yn elusen gofrestredig 1128436. Cwmni cyfyngedig trwy warant ac wedi'i gofrestru yng Nghymru a Lloegr 6837284. Swyddfa gofrestredig fel yr uchod. ©Age Cymru 2016