

## Y PWYLLGOR DATBLYGU ECONOMAIDD A THRAFNIDIAETH

**Dyddiad:** 8 Chwefror 2006  
**Amser:** 9.00 - 12.30  
**Lleoliad:** Cynulliad Cenedlaethol Cymru, Bae Caerdydd  
**Teitl:** Y Manylion Diweddaraf am Brisio Ffyrdd

### Diben

1. Rhoi gwybod i'r Pwyllgor am y sefyllfa bresennol ynghylch Prasio Ffyrdd a'r effeithiau posibl ar Gymru.

### Crynodeb/Argymhellion

2. Gwahoddir y Pwyllgor i nodi hynt y gwaith o ddatblygu system Prasio Ffyrdd yn y DU; a'i heffeithiau posibl ar Gymru.

### Y cefndir

3. Cyfeirir bellach at Godi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffyrdd a Chodi Tâl am Dagfeydd fel Prasio Ffyrdd. Ystyrir mai Prasio Ffyrdd yw un o elfennau set o fesurau sy'n ei gwneud yn bosibl i weithredu'r rhwydwaith trafndiaeth drwy system "Rheoli'r Galw".

5. Codir tâl ar gerbydau am ddefnyddio'r ffyrdd drwy gyfuniad o doll gartref ar gerbydau, ardoll ar danwydd a thollau. Yn fwy diweddar, mae cynllun codi tâl, sy'n cael ei weithredu mewn mannau a ynyswyd, wedi'i gyflwyno'n llwyddiannus yng nghanol Llundain.

6. Mae prasio ffyrdd yn system sy'n seiliedig ar amser, y pellter a deithiwyd a'r lle. Rhoddwyd ystyriaeth i gynllun Prasio Ffyrdd fel ffordd arall o godi ardoll ar danwydd ers diwedd y 1990au, wrth i dechnoleg sy'n gwneud hynny'n bosibl ddod i'r amlwg. Yn 2003, aeth Llywodraeth y DU ati i gynnal astudiaeth er mwyn gweld sut y gallai system o godi tâl helpu i wneud gwell defnydd o gapasiti ar y ffyrdd.

5. Yn yr adroddiad ar y '*Road Pricing Feasibility Study*', a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2004, ([http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_roads/documents/divisionhomepage/029709.hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/divisionhomepage/029709.hcsp)) daethpwyd i'r casgliad bod system Prasio Ffyrdd yn dod yn ddichonadwy, ond na fyddai'n cael ei gweithredu am o leiaf ddeng mlynedd. Nododd y gallai ddod â manteision mawr i economi Prydain gyfan o hyd at £12 biliwn y flwyddyn, yn sgil arbed amser ar siwrneiau ac enillion o ran bod yn ddibynadwy. Mae hyn yn adlewyrchu'r lleihad sylweddol yn y tagfeydd y gellir ei sicrhau drwy leihau llif y traffig ar raddfa gymharol fach (er enghraifft, mae'n bosibl y gallai cynllun codi tâl leihau bron 50% o dagfeydd trefol, trwy

ostyngiad cyffredinol o 4% yn unig yn lefelau traffig trefol). Roedd yr adroddiad yn tynnu sylw at yr angen i unrhyw gynllun codi tâl gael ei dderbyn gan y cyhoedd, ac yn argymhell bod nifer o gynlluniau peilot yn cael eu datblygu a'u rhoi ar waith er mwyn bwrw ymlaen â'r gwaith.

7. Mae'n amlwg y byddai system o godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn cael amryw o effeithiau eraill, er enghraifft, ar grwpiau penodol neu ardaloedd daearyddol. Byddai angen gofalu bod unrhyw system yn hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol a hygyrchedd. Byddai angen gwella trafndiaeth gyhoeddus cyn gweithredu cynllun o'r fath a dylai'r cynllun ei hun helpu i wneud gwasanaethau bysiau'n fwy dibynadwy, er enghraifft. Dylai hefyd ddod â rhai manteision amgylcheddol yn ei sgil o ran gwella ansawdd yr aer a lleihau swm, er na fyddai cynllun niwtral o ran refeniw yn debygol o gyfrannu'n sylweddol at dargedau ar gyfer gollyngiadau carbon. Mae angen gwneud llawer mwy o waith i ddeall yr effeithiau hyn yn llawnach.

8. Ym mis Gorffennaf, disgrifiodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ei bolisi ar fynd ati i ddatblygu cynllun Prasio Ffyrdd yn y DU. Yn ystod 2005, cyhoeddodd yr Adran Drafnidiaeth bod Cronfa Arloesi Trafnidiaeth (TIF) yn cael ei sefydlu, o'r cyllidebau presennol, i gefnogi buddsoddiant hirdymor er mwyn rheoli gallu'r rhwydwaith trafndiaeth yn well ac yn graffach. Rhagwelir y bydd y Gronfa hon yn tyfu i ryw £2.5 biliwn erbyn 2014/15, a bydd tua £200 miliwn y flwyddyn yn cael ei neilltuo i ddatblygu cynlluniau Prasio Ffyrdd.

9. Bydd y Gronfa Arloesi Trafnidiaeth yn rhan o'r ffrwd ariannu o 2008/09 ymlaen, ac wrth fynd ati i baratoi ar ei chyfer, mae'r Adran Drafnidiaeth wedi gwahodd cynigion ac wedi sefydlu saith prosiect braenaru yn Lloegr gyda'r nod o astudio a modelu'r opsiynau o ran cynlluniau rheoli'r galw a'r canlyniadau. Ymysg y prosiectau hyn bydd cynlluniau braenaru'n cael eu rhoi ar waith yn ardaloedd cyfagos Manceinion Fwyaf, Gorllewin Canolbarth Lloegr, Swydd Amwythig a Bryste Fwyaf. Defnyddir y prosiectau i ennyn mwy o ddealltwriaeth ymysg y cyhoedd o'r technolegau, y strategaethau prasio, yr effeithiau ac asesu'r agwedd tuag at Brasio Ffyrdd.

10. Yn ei araith i'r Sefydliad Ymchwil Polisi Cyhoeddus (ceir copi Saesneg ohoni yn Atodiad A), cyhoeddodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth fod Prosiectau Braenaru wedi'u sefydlu a fydd yn ystyried sut y gallai mesurau rheoli'r galw fod yn rhan o gynllun cyffredinol i fynd i'r afael â thagfeydd gan gynnwys prasio ffyrdd mewn trefi a dinasoedd.

11. Mae swyddogion yr Adran Drafnidiaeth wedi datgan mai dim ond un elfen yw'r system Prasio Ffyrdd o blith set o fesurau y gellid eu defnyddio i leihau tagfeydd ac mai dim ond ar ôl i'r mesurau ategol eraill hynny gael eu rhoi ar waith y dylid ei gweithredu. Bydd yr Adran hefyd yn bwrw ymlaen â rhaglen waith sy'n ymwneud â materion dylunio a thechnolegol yn ogystal â mesurau diogelu.

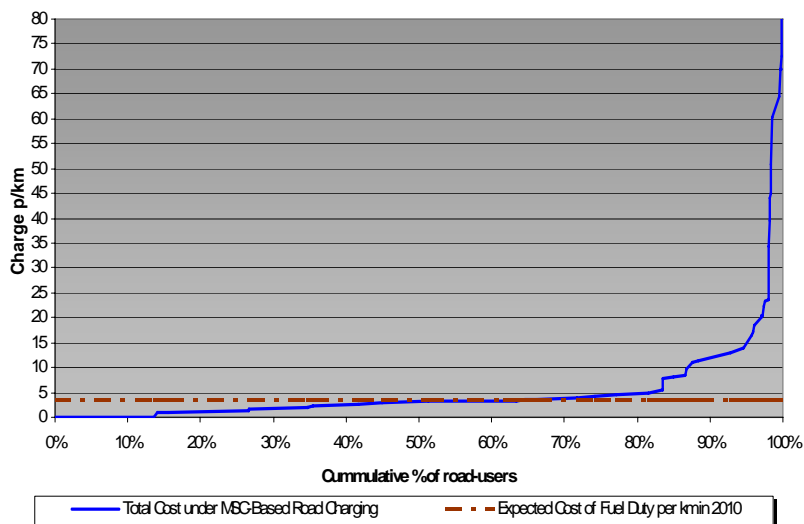
## **Y Goblygiadau i Gymru**

12. Yn ddiamau, mae gan y system Prasio Ffyrdd ran allweddol i'w chwarae ym mholisiau trafndiaeth Llywodraeth y Cynulliad yn y dyfodol, yn enwedig o ran helpu i fynd i'r afael â'r tagfeydd difrifol a chynyddol sy'n bodoli yn y de-ddwyrain a'r gogledd-ddwyrain. Mae mater Prasio Ffyrdd hefyd yn un o'r pynciau allweddol yng Nghymru o ystyried y cynlluniau ar gyfer y Gronfa Arloesi Trafnidiaeth sy'n cael eu gweithredu mewn ardaloedd cyfagos, y cynigion ar gyfer codi tâl am dagfeydd yng Nghaerdydd, y cynnig ar gyfer codi tollau ar yr M4, a'r trefniadau presennol ar gyfer codi tâl ar bontydd Croesi'r Hafren.

13. Er hynny, dim ond un elfen o'n polisiau yn y dyfodol fydd y cynllun Prasio Ffyrdd. Mae gwelliannau sylweddol i'r system bysiau a threnau, cynlluniau parcio a theithio a lonydd wedi'u neilltuo i fysiau yn elfennau hanfodol o unrhyw gynllun Rheoli'r Galw a fyddai'n cynnwys cynllun Prasio Ffyrdd. Bydd yn rhaid i ni barhau i weithio i ddatblygu trafndiaeth gyhoeddus a chymunedol, i annog pobl i wneud dewisiadau doethach ac, yn y tymor hwy, i ddatblygu ein polisiau (er enghraifft, y system cynllunio defnydd tir) mewn ffordd sy'n lleihau'r galw am deithio. Mae'n werth dwyn i gof y byddai unrhyw gynllun codi tâl sy'n niwtral o ran refeniw yn lleihau cost moduro mewn ardaloedd gwledig.

14. Dangosir hyn yn y siart amgaeedig sydd wedi'i pharatoi fel rhan o'r gwaith ar Astudiaeth Ddichonoldeb o Ddefnyddwyr Ffyrdd yn y DU.

### Proportion of traffic paying each charge



15. Mae'n cymryd cost gyfredol moduro (tanwydd ynghyd â threth) fel 4 ceiniog fesul kilometr, gyda chynllun codi tâl graddedig ar ddefnyddwyr ffyrdd yn ymwneud â thagfeydd o hyd at 80 ceiniog fesul kilometr. Ar y sail hwn,

byddai hyd at 70 % o fodurwyr yn talu llai a dim ond cyfran fach fyddai'n talu'r taliadau mwyaf. Ni fu'n bosibl gwneud yr asesiad hwn yn benodol ar gyfer modurwyr yng Nghymru ond mae'n debygol y byddai cyfran uwch yn talu llai oherwydd bod gennym lefelau llai o dagfeydd trefol.

16. Awgrymodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth pe byddai awdurdod lleol neu grwp o awdurdodau lleol yng Nghymru neu yn yr Alban am gyflwyno prosiect prisio ffyrdd peilot y gallent wneud hynny mewn cydweithrediad â Gweithrediaeth yr Alban neu Gynulliad Cenedlaethol Cymru.

17. Ers 2002, rydym wedi bod yn gweithio'n agos â Chyngor Dinas Caerdydd wrth iddynt ddatblygu 'Partneriaeth Trafnidiaeth Caerdydd', Partneriaeth Breifat Gyhoeddus sy'n cael ei sefydlu i roi prosiectau allweddol ar gyfer gosod seilwaith trafnidiaeth ar waith, gan gynnwys cynllun Codi Tâl am Dagfeydd a fydd yn cynhyrchu'r refereniw sydd ei angen i gyllido'r prosiectau. Mae'r gwaith o sefydlu'r bartneriaeth ar fin ei gwblhau, ac erbyn hyn, mae Caerdydd yn y broses o ddewis cynigiwr. Dyma'r camau nesaf yn y broses hon:

- Cwblhau'r astudiaeth ar ddichonoldeb Prisio Ffyrdd Mawrth 2006
- Adrodd i Weithrediaeth Cyngor Dinas Caerdydd Mai/Mehefin 2006
- Ymgynghori â'r Rhanddeiliaid (os bydd y Weithrediaeth yn cymeradwyo) Gorff/Rhagfyr 2006
- Trafod Contract y Bartneriaeth diwedd 2006
- Dyddiad cynharaf y gellid ei gweithredu 2008

18. Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn helpu i ariannu menter Partneriaeth Trafnidiaeth Caerdydd drwy'r Grantiau Trafnidiaeth. Er nad yw cyllid y Gronfa Arloesi Trafnidiaeth (TIF) yn cwmpasu Cymru, rydym wedi cefnogi cais gan Gaerdydd am gyllid TIF. Cafodd y cais ei wrthod (cadarnhaodd yr Adran Drafnidiaeth nad oedd Caerdydd yn gymwys), ond serch hynny, cydnabu'r Adran arwyddocâd a chyflymder cynllun Caerdydd ac mae wedi gwahodd Llywodraeth Cynulliad Cymru a swyddogion Cyngor Caerdydd i ymuno â Grwp Cyswllt Prisio Ffyrdd yr Adran Drafnidiaeth.

19. Gan mai cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd lleol o dan Ddeddf Drafnidiaeth 2000 fyddai hwn, byddai angen i'r Cynulliad wneud rheoliadau'n pennu'r fframwaith ar gyfer cynlluniau o'r fath yng Nghymru. Unwaith y bydd y rheoliadau yn eu lle, bydd gan y Cynulliad ran bellach wrth gymeradwyo unrhyw gynllun codi tâl penodol. Byddem yn disgwyl y byddai pob cynnig ar gyfer cynlluniau Prisio Ffyrdd fod wedi rhoi ystyriaeth ofalus i sicrhau bod y cynlluniau hyn yn cael eu derbyn gan y cyhoedd. Hefyd, byddai angen i unrhyw gynllun sicrhau nad oedd grwpiau penodol, o safbwynt cymdeithasol, daearyddol neu economaidd, o dan anfantais ac y byddai dulliau eraill o drafnidiaeth a oedd yn dderbyniol ac yn hawdd eu defnyddio ar gael.

20. Mae gwella trafnidiaeth gyhoeddus yn sylweddol yn hanfodol o ran gweithredu unrhyw gynllun. Dim ond pe byddai'n ddymunol er mwyn hwyluso rhoi polisïau ar waith, boed yn uniongyrchol neu'n anuniongyrchol, yng Nghynllun Trafnidiaeth yr Awdurdodau Lleol y dylid cymeradwyo cynlluniau

Prisio Ffyrdd o'r fath. O dan y Ddeddf, byddai'r arian net yn deillio o'r cynllun wedi'u neilltuo am y ddeng mlynedd gyntaf er mwyn gwella trafndiaeth yn ardal yr awdurdod lleol. Ar ôl y cyfnod deng mlynedd cychwynnol, gall y Cynulliad wneud Rheoliadau, pe byddai'n dymuno gwneud hynny, yn pennu'r hyn y gellid defnyddio'r arian ar ei gyfer.

21. Byddwn hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i bob cynllun gydymffurfio a chydweithredu â chynlluniau a safonau lleol a chenedlaethol eraill.

### **Risgiau**

22. Cydnabyddir bod angen i unrhyw gynllun gael ei dderbyn gan y cyhoedd ac roedd yr adroddiad ar ddichonoldeb yn cynnwys argymhellion ar gyfer trafodaeth gytbwys i ennyn dealltwriaeth ac ymddiriedaeth y cyhoedd. Mae'r Adran Drafndiaeth wedi cyhoeddi y bydd ymchwil gymdeithasol i weld a fydd y cyhoedd yn derbyn cynlluniau Prisio Ffyrdd yn elfen bwysig o gwmpas menter cynlluniau braenaru TIF. Dylid nodi bod Cyngor Caeredin wedi cynnal refferendwm yn ddiweddar ar gynigion ar gyfer cyflwyno cynllun Prisio Ffyrdd yn y ddinas, a'r canlyniad oedd bod mwy na dwy ran o dair o'r bleidlais yn erbyn y cynllun.

23. Ni ddylid tanbriso risgiau technegol systemau o'r fath. Er bod y cynllun yn Llundain yn gweithio'n llwyddiannus, mae'r trefniadau yn gofyn am gael systemau cymorth a gweinyddu cadarn iawn, ac mae'n mynd yn anodd ymestyn cynlluniau o'r fath ar gyfer manau a ynyswyd wrth i'r ardal dan sylw fynd yn fwy. Mynegwyd dewis am gynllun ledled y DU a fyddai'n seiliedig ar system tebyg i 'talu wrth yrru' a allai godi tâl am ddefnyddio ffyrdd ar sail yr adeg o'r dydd, diwrnod yr wythnos, y pellter a deithir a'r ffyrdd a ddefnyddir. Bydd hyn yn golygu bod cyfarpar deallus sy'n synhwyro lleoliadau (GPS neu GALILEO) yn cael ei osod ym mhob cerbyd a fyddai'n trosglwyddo gwybodaeth i'r Gwasanaeth Cefn Swyddfa yn y sector preifat a ddewisir gan y defnyddiwr. Byddai'r gwasanaeth hwn yn cyfrifo'r gost a'r tâl a godir, ac yn cyfeirio'r taliadau i'r awdurdodau codi tâl perthnasol. Hyd yma, mae'n ddyddiau cynnar ar systemau o'r fath o ran gwneud gwaith ymchwil a datblygu.

### **Cyfleoedd**

24. Byddai'n ofynnol i bob cynllun Prisio Ffyrdd sy'n cael ei ddatblygu'n unigol weithredu Dull Swyddfa Gefn (BOF) er mwyn rheoli'r gwasanaeth, derbyn a dilysu taliadau a rhoi cosbau. Mae cynigion ar gyfer cynllun tebyg yn cael eu hystyried ar hyn o bryd ar gyfer ffordd lliniaru'r M4. I osgoi dyblygu'r gwasanaeth hwn a chyflwyno ateb sy'n cynnig gwerth gorau, bydd cyfle i ddatblygu a darparu un BOF a fyddai'n darparu gwasanaeth i'r cynlluniau Prisio Ffyrdd yng Nghymru, ac o bosibl mewn manau eraill.

25. Bydd cyfleoedd o ran datblygu technoleg a dulliau cynhyrchu yn cael eu hystyried drwy gydweithio â'r Adran Drafndiaeth a'r DVLA er mwyn sefydlu'r 'egwyddor o ran prawf' ar gyfer y technolegau Prisio Ffyrdd y maent yn ymchwilio iddynt ar hyn o bryd. Bydd hyn yn sicrhau ein bod yn parhau i

ddatblygu yn y maes hwn ac yn gallu ymgorffori systemau o'r fath mewn cynlluniau yn y dyfodol, gan ddylanwadu o bosibl ar y ffordd y cânt eu datblygu a/neu eu cynhyrchu.

**Andrew Davies**

**Y Gweinidog dros Ddatblygu Economaidd a Thrafnidiaeth**

Swyddog Cyswllt: Jeff Collings, yr Is-adran Rheoli'r Rhwydwaith Ffyrdd, 6295

**Road pricing: creating a simple, national scheme**

**Speech by Transport Secretary Alistair Darling to the Institute of Public Policy Research on the background to road pricing, and developing it by using technology and working with business and other organisations.**

**Delivered: 26 October 2005.**

I would like to use this seminar as an opportunity to explain what we have done since I set out the case for road pricing in June.

I will set out how road pricing could be progressively introduced in the UK.

To move beyond discussion of the principles of road pricing, and, to explain how we can use road pricing to better manage our road network and reduce congestion.

Before I do that, let me make a further point. There are some who believe that the case for road pricing is already accepted. Not yet.

So it is worth reminding ourselves again of the problem.

Although many more people know about the concept than they did a year ago, we cannot say that the case has been made and the argument has been won. So the argument bears repetition.

As we become better off, we will want to travel more, and to travel further.

And as we travel more, because we live on a crowded island, congestion is set to grow as well. This is bad for the economy and causes delays and frustration to motorists. If we do nothing, we will face eternal gridlock like they do in many cities in the US.

We know we cannot build our way out of the problem, so we need to use modern technology to help cut congestion.

And this isn't just about freeing up our towns and cities from congestion - although that is important.

We need to take action in order to be able to compete effectively in an increasingly global marketplace - where India and China will represent a quarter of total world output by 2015. We need an effective transport system to enable us to compete. People need to travel - goods need to be delivered on time. The prize here is cutting congestion by nearly half.

This in itself will bring environmental benefits. But more is needed there too, so alongside these proposals we need to ensure measures to encourage the use of more efficient cars, cleaner fuels and other emissions improvements.

No one policy can resolve all the problems we face. Remember that road pricing - that is moving away from the present system of motoring taxation to paying for road use on the basis of distance travelled varied according to how congested a road is - is primarily aimed at cutting congestion.

We are already doing a lot to tackle the problem of congestion.

We are putting sustained investment into transport. Planned spending over the next three years has been increased from £10.4bn this year to more than £12.8bn by 2007 and will continue to grow in real terms. And this will include new road capacity where that is justified. But it can never be an answer on its own.

Road pricing: creating a simple, national scheme

We are also improving the way roads are managed - helping traffic to flow better. Everything from high-tech systems that set the timing of traffic lights through to reducing the time it takes to clear up after accidents. Car pool lanes, and a new system to manage traffic - starting on the M42 next year.

All of these steps will make a difference - but they will not solve the underlying problem of congestion. Without locking in the benefits, our roads will continue to fill up.

At the same time, new technology is opening up further opportunities to cut congestion.

That is why more and more people can see the possibilities that road pricing might bring.

It is encouraging that road pricing is increasingly being recognised as part of the solution to tackle congestion - and not just by local authorities, but increasingly by business as well.

But rightly, people want to know more about the practicalities. What does it mean for them? That is essential if the case is to be made and won with the wider public.

It is worth remembering that the solutions we provide for road pricing will have a big effect on how people travel and indeed live their lives, so we need to have broad support.

So let me explain how those practicalities might be addressed in three key areas:

- first, to tackle congestion in areas where it is already a problem today - or soon will be;



- second - to do so in a way that also allows us to pilot technology for the longer term - a national scheme; and
- third, and very importantly - how to make the systems as simple as possible.

On the first point, for all the reasons I have explained, while other policies can help to reduce congestion in the short term, beyond a certain point, road pricing will have to be part of the broader solution.

That is why it is good to see so many expressions of interest from local authorities and PTEs (Passenger Transport Executives) in the Transport Innovation Fund. The leaders of some of our cities and larger conurbations can see that they must begin to consider demand management, including road pricing if they are to be able to support continued economic growth.

So far around 30 bids have been made by local authorities to explore how demand management might fit into an overall plan to tackle congestion including road pricing towns and cities.

We always said we would need to pilot a scheme in one or two areas so we will pick the best of these schemes.

Successful bids will address areas with congestion now and in the next five years.

They will show a commitment to investing in public transport alongside new forms of road pricing.

Inevitably on this timetable, we would need to rest on established technology, such as the microwave systems that are currently used in the US or Singapore, for example, and here at the Dartford crossing.

That is because we cannot rely on all vehicles having more modern technology in say five years – it will take a bit longer than that.

But even in these early schemes, we can do better than a simple cordon scheme, like London, as TFL (Transport for London) themselves recognise. And we can do better than a single all day price. Instead, we can tailor the prices to suit the traffic flows. And that is what is needed to change travel patterns.

And, let's not forget, any such road pricing scheme would be only part of the overall transport solution. The Government is ready, and able, to invest in the complementary public transport and Road pricing: creating a simple, national scheme travel information schemes which - together with road pricing - would make the city a better place to live and work.

To repeat, then, the first step is to use road pricing to tackle congestion where it is already a problem, or soon will be. And to do so using established technology.

But that then leads to my second point - using these early schemes to open up real possibilities for testing a national scheme.

Just because we must use established technology as a base system for early pathfinders, does not prevent us testing modern technology such as satellite positioning.

And let me make an important point. Schemes need to be consistent and capable of being part of a national scheme. Only the Government can ensure that is the case.

Which leads me to my third element. We need to move away from the idea that Government is going to define and specify all this modern technology and that we will simply build a big computer to sort it out. It will not work that way.

Instead we need to start thinking of road pricing 'piggy-backing' on systems already being offered by the market.

Some drivers already use a satellite positioning device as the platform for pay-as-you-go insurance. More and more will do so. The time of their journeys and where they are is already being collected to calculate their pay-as-you-go insurance price.

Yet the same information that is collected could just as easily be used by the insurer to calculate the road price for the same journey.

In the same way, drivers who already pay a company for real-time navigational information could use that provider to calculate their road price.

Of course, no-one would expect these companies to calculate, collect and pass on road prices out of the goodness of their heart. But this approach does have three potentially large benefits

*(This speech represented existing departmental policy but the words may not have been the same as those used by the Minister.)*



