

Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith /
Climate Change, Environment and Infrastructure Committee
Teithio ar fysiau a'r rheilffordd yng Nghymru / Bus and rail transport in Wales
BRT06

Ymateb gan Tim Peppin, Cyfarwyddwr Materion Adfywio a Datblygu Cynaladwy -
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)- ymateb swyddogion yn unig/
Evidence from Tim Peppin, Director of Regeneration and Sustainable Development,
Welsh Local Government Association (WLGA) – officer response only

Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd ac Isadeiledd

Tystiolaeth CLILC: Ymchwiliad Cludiant Bysiau a Threnau yng Nghymru

9 Mai 2022

Tim Peppin

tim.peppin@wlga.gov.uk

Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru – Llais Cynghorau Cymru

Mae Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC) yn sefydliad trawsbleidiol dan arweiniad gwleidyddol sy'n ceisio rhoi llais cryf i lywodraeth leol yn genedlaethol. Mae'r Gymdeithas yn cynrychioli buddiannau llywodraeth leol ac yn hybu democratiaeth leol yng Nghymru. Mae'r 22 cyngor yng Nghymru yn aelodau ohoni ac mae'r tri awdurdod tân ac achub ac awdurdodau'r tri pharc cenedlaethol yn aelodau cyswllt.

Rydym ni'n credu bod y syniadau sy'n newid bywydau pobl yn digwydd yn lleol

Mae cymunedau ar eu gorau pan mae cyswllt rhyngddyn nhw â'u cynghorau drwy ddemocratiaeth leol. Trwy gefnogi, hwyluso a chreu'r cysylltiadau hyn, gallwn ddatblygu democratiaeth leol fywiog sy'n caniatáu i gymunedau cynaliadwy ffynnu.

Prif nod y Gymdeithas yw hyrwyddo, diogelu, cefnogi a datblygu llywodraeth leol ddemocrataidd a buddia nau cynghorau yng Nghymru.

Mae hyn yn golygu:

- Hyrwyddo rôl ac amlygrwydd cynghorwyr ac arweinwyr cynghorau
- Sicrhau cymaint o ddisgresiwn lleol â bo modd mewn deddfwriaeth neu ganllawiau statudol
- Cefnogi a sicrhau cyllid hirdymor a chynaliadwy i gynghorau
- Hybu gwelliant o dan arweiniad sector
- Annog democratiaeth leol fywiog, gan hybu mwy o amrywiaeth
- Cefnogi cynghorau i reoli eu gweithlu'n effeithiol

Cyflwyniad

1. Mae CLILC yn croesawu'r cyfle i gyflwyno barn mewn perthynas â'r galwad am dystiolaeth gan y Pwyllgor ar Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd ac Isadeiledd ar gyfer ei ymchwiliad i gludiant bysiau a threnau yng Nghymru. Oherwydd amseru, ymateb gan swyddogion ydyw, yn defnyddio trafodaethau gydag Aelodau cyn yr etholiadau llywodraeth leol diweddar. Ni fydd llefarwyr gwleidyddol CLILC yn cael eu cadarnhau tan Gyfarfod Cyffredinol Blynyddol CLILC ar 24 Mehefin. Felly, gall y safbwyntiau sy'n cael eu cyfleu yn y cyflwyniad hwn newid.
2. Mae sylwadau isod am bob un o'r tri phrif fater.

"This document is available in English. Mae'r ddogfen hon ar gael yn Saesneg."



Blaenoriaethau i adfer cludiant bysiau a threnau yng Nghymru ar ôl Covid

3. Mae Covid-19 wedi cael effaith ddifrifol ar siwrneiau trenau a bysiau yng Nghymru, ac un fydd yn para. Mae cyfyngiadau ar symud, twf aruthrol yn y niferoedd sy'n gweithio gartref ac ofnau o hyd am deithio mewn lle cyfyng gyda phobl eraill i gyd wedi cael effaith sy'n troi pobl oddi wrth defnyddio trenau a bysiau. Mae Llywodraeth Cymru'n amcangyfrif bod defnydd o gludiant cyhoeddus ar y cyfan wedi gostwng 95% yn nyddiau cynnar y pandemig, o gymharu â'r un cyfnod flwyddyn ynghynt. Roedd defnydd o drenau ym mlwyddyn lawn 2020/21 dros dri chwarter yn is na'r flwyddyn flaenorol.
4. Er bod pethau wedi gwella rhywfaint dros y misoedd diwethaf, araf mae hynny'n digwydd ac nid ydym wedi cyrraedd y lefelau blaenorol o ddefnydd. Ym mis Ebrill 2022, adroddwyd bod siwrneiau bws yng Nghymru wedi haneru ers y lefel cyn y pandemig (12.1 miliwn yn y tri mis diwethaf, o gymharu â 22.6 miliwn yn nhri mis olaf 2019). Heb gymorth ariannol gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, byddai nifer o gwmnïau bws wedi mynd i'r wal. Yn yr un modd, penderfynodd Llywodraeth Cymru gymryd perchnogaeth gyhoeddus o wasanaethau trên, gyda Thrafnidiaeth Cymru'n gweithredu fel 'gweithredwr pan fetho popeth arall'.
5. Mae'r gostyngiad yn nifer y cwsmeriaid yn bryder dyblyg i fysiau, oherwydd ar ôl hwb dros dro yn dilyn cyflwyno tocynnau bws consesiynol yn 2002, fe ddechreuodd niferoedd y teithwyr ostwng yn raddol eto dros y degawd diwethaf. Ar y llaw arall, roedd niferoedd y teithwyr ar drenau wedi bod yn cynyddu yn y rhan fwyaf o ardaloedd Cymru.
6. Mae cael pobl yn ôl ar gludiant cyhoeddus ac yn gwneud y defnydd gorau o'r capasiti sydd ar gael ar wasanaethau bysiau a threnau'n allweddol o ran ymdrechion i leihau'r allyriadau carbon sydd ynghlwm â chludiant, a chael gwared â nhw'n llwyr yn y pen draw. Hefyd, mae manteision cymdeithasol pwysig i gynnal system cludiant cyhoeddus effeithlon, o safon. Mae tua chwarter aelwydydd Cymru heb gar, yn cynnwys nifer ar incwm isel, ac mae llawer o bobl hŷn yn dibynnu'n helaeth ar gludiant cyhoeddus. Byddai eu hansawdd bywyd yn dioddef pe caniateir i'r gwasanaethau hyn barhau i gael eu defnyddio lai a llai.
7. Am y rhesymau hyn, mae adfer niferoedd y teithwyr ar fysiau a threnau fel canran o deithio yn ei gyfanrwydd yn hanfodol bwysig o ran 'ailadeiladu'n gryfach'. Mae blaenoriaethau yn hyn o beth ar gyfer bysiau a threnau, gan gynnwys rhai sy'n berthnasol i'r ddau, i'w gweld yn y tabl isod. O ran y camau, mae modd datblygu rhai o'r rhain yn y tymor byr (e.e. ymgyrch cyhoeddusrwydd) lle mae eraill angen ymrwymadau cyllid hirdymor sy'n cyfleu bwriad clir i'r cyhoedd sy'n teithio (e.e. cynllunio i fuddsoddi a buddsoddi'n barhaus yn y rhwydweithiau priffyrdd a ffyrdd).



Bysiau	Trenau
Ymgyrch cyhoeddus rwydd i annog pobl i ddychwelyd i deithio ar gludiant cyhoeddus yn gyffredinol, gan bwysleisio'r manteision diogelwch, amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol.	
Mesurau cymell byrdymor i annog defnydd o fysiau a threnau, fel cynigion am docynnau rhatach – blaenoriaethu newid dull teithio (e.e. targedu rhai sy'n gweithio i'r gwaith) yn hytrach na chreu tripiâu ychwanegol (e.e. drwy dwristiaeth neu hamdden)	
Trafod gyda gweithredwyr, undebau a swyddogion cludiant awdurdodau lleol i ddefnyddio eu profiad a'u hawgrymiadau nhw o'r rheng flaen am gamau posib'.	
Cynigion tocynnau sy'n cydnabod effaith mwy o weithio gartref – e.e. prisiau is ar gyfer tocynnau lluosog / tymor sy'n gallu cael eu defnyddio dros gyfnod estynedig (yn hytrach na chynigion mwy cyfyngedig ar sail patrymau teithio wythnosol, misol a blynyddol)	
Eglurder ynglŷn â blaenoriaethau cludiant: Cefnogi cerbydau trydan ac isadeiledd gwefru cerbydau trydan yn hytrach na hyrwyddo teithio llesol a chludiant cyhoeddus?	
Ystyried bod cynlluniau sgrapio ceir, yn hytrach, yn cynnig cyfnod o gludiant cyhoeddus am ddim neu â chymhorthdal hael (gweler e.e. West Midlands offers £3,000 'mobility credits' to scrap old cars - The Transport Network (transport-network.co.uk))	
Integreiddio'n well rhwng gwasanaethau bysiau a threnau, lle bo modd, gyda threfniadau un tocyn ar gyfer sawl taith sy'n hawdd eu deall ac amserlennu integredig, yn ogystal â chysylltiadau â llwybrau teithio llesol	
Buddsoddi yn y fflyd/cerbydau i alluogi gwelliannau i ansawdd, dibynadwyedd, diogelwch a pherfformiad amgylcheddol oes gyfan y gwasanaethau	
Parhau i ddatblygu cludiant sy'n ymateb i alw, gan gynnig cludiant cyhoeddus hyblyg wedi'i addasu ar gyfer anghenion unigol	Ystyried ymestyn prisiau consesiynol i fwy o siwrneiau trên nag sydd wedi'u cynnwys ar hyn o bryd
Defnyddio mwy ar fesurau blaenoriaethu bysiau (gan gynnwys ystyried codi tâl tagfeydd / tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd) mewn ardaloedd trefol i leihau tagfeydd a gwella effeithlonrwydd rhwydweithiau bysiau	Buddsoddi yn y rhwydwaith rheilffyrdd, gan gynnwys trydaneiddio
Datblygu deddfwriaeth arfaethedig ar fysiau, wedi'i llunio gydag adborth o ymgynghoriadau	Parhau i lobio ynglŷn â swm canlyniadol yn sgil HS2 i alluogi buddsoddi'n ychwanegol yng Nghymru



Camau sydd eu hangen i gyrraedd targedau Llywodraeth Cymru am newid i'r dulliau teithio yma a newid ymddygiad

8. Mae Strategaeth Gludiant Llywodraeth Cymru, Llwybr Newydd, yn cynnwys targed i gynyddu cyfran y siwrneiau sy'n cael eu gwneud ar gludiant cyhoeddus a thrwy deithio llesol o 32% i 45% erbyn 2040. Mae buddsoddiadau sylweddol yn cael eu gwneud mewn teithio llesol (yn cynyddu o £5m i £75m yn ystod cyfnod presennol Llywodraeth Cymru mewn grym) a bydd mwy o gerdded a beicio yn amlwg yn bwysig iawn i ddisodli'r car, yn enwedig ar gyfer teithiau byrrach.
9. I'r rhai sy'n methu fforddio car (heb sôn am gar trydan) neu sy'n methu cerdded neu feicio yn bell o gwbl, y bws (neu'r tacsï) fydd yn parhau i fod yn brif ddewis ar gyfer teithiau lleol. Mae bysiau'n parhau i gario llawer mwy o deithwyr y flwyddyn na threnau. Mae trenau yn cynnig dewis arall ar gyfer rhai teithiau cymharol fyr yn y lleoedd hynny sy'n ddigon ffodus i fod wrth reilffyrdd a gorsafoedd. Yn gyffredinol, er hynny, mae trenau'n cynnig opsiwn cludiant cyhoeddus ar gyfer teithiau pellach, ynghyd â rhai llwybrau bysiau strategol fel y rhai mae TrawsCymru yn eu darparu.
10. Heb gyfrif cynnydd cyn Covid mewn defnydd o drenau, nid yw ymdrechion dros sawl blwyddyn i annog mwy o bobl i newid eu ffordd o deithio o geir i gludiant cyhoeddus wedi llwyddo i greu newid sylweddol. Mae rhwng 75% ac 80% o rai sy'n teithio i'r gwaith yng Nghymru'n parhau i ddefnyddio car fel eu dull arferol o deithio – canran uwch na Lloegr a'r Alban. Erbyn Gorffennaf 2020, roedd traffig ceir yng Nghymru wedi cyrraedd 80% o lefelau cyn y cyfnod clo, ond dim ond 30% o'r lefelau blaenorol yr oedd defnydd o gludiant cyhoeddus wedi'i gyrraedd.
11. Yn amlwg, bydd sicrhau newid mawr i ddulliau teithio'n her enfawr a bydd angen newid sylweddol i hen arferion ac agweddau cymdeithasol. Am flynyddoedd, mae hysbysebwy'r (ac arianwyr) wedi annog (a galluogi) pobl i gael ceir 'gwell, mwy'. Mae'r car mae rhywun yn ei yrru'n parhau i fod yn symbol o statws ym marn nifer.
12. Bydd angen rhoi ystyriaeth ofalus i lawer o'r camau a awgrymir yn y tabl uchod ac, yn wir, mae'r rhan fwyaf ohonynt i'w gweld yn rhywle yn Llwybr Newydd. Gallai mwy o gydnabyddiaeth i'r argyfwng newid hinsawdd helpu i'w datblygu. Mae mwy o bobl (yn enwedig pobl iau) yn cydnabod y cyfrifoldeb personol i weithredu er mwyn lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr. Bydd newid agweddau fel mai teithio ar gludiant cyhoeddus yw'r 'peth i'w wneud', er hynny, angen buddsoddiadau mawr, tebyg mewn negeseuon cyhoeddus. Bydd cyfleu'r neges gywir – pwysleisio'r pwysigrwydd ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol – yn ganolog i hyn. Bydd yn bwysig osgoi pregethu, ond mae angen egluro'r dewisiadau a'u goblygiadau'n glir.
13. Yn hyn o beth, gallai camau i wella isadeiledd gwefru cerbydau trydan yng Nghymru, yn syml, arwain at bobl (sy'n gallu ei fforddio, i ddechrau, ac yna wrth i geir disel a phetrol gael eu dwyn i ben) yn newid o geir ag injan tanio mewnol i gerbydau trydan. Er y bydd hynny'n helpu i leihau allyriadau o beipen fwg ceir, bydd yr effaith yn ei chyfanrwydd yn dibynnu i ba raddau mae'r trydan sy'n



gwefru'r cerbydau trydan yn dod o ffynonellau gwyrdd. Ar ben hynny, ni fydd newid yn syth o gar ag injan tanio mewnol i gerbyd trydan yn gwneud dim i leihau tagfeydd – un o'r prif ffactorau sy'n arafu siwrneiau bysiau, yn creu costau i weithredwyr ac sy'n rhwystro ymdrechion i ddenu mwy i deithio ar fysiau.

14. Efallai mai cynllun 'sgrapio car am gredydau cludiant cyhoeddus' yw'r hwb sydd ei angen i annog pobl i ailfeddwl a newid. Er hynny, byddai sicrhau bod mesurau 'diwedd oes' da wedi'u hystyried ac ar waith ar gyfer ceir sy'n cael eu cyfnewid dan gynllun felly yn bwysig. Mae ambell 'hwb' arall sy'n cael eu cyflwyno yn cynnwys ardoll am barcio yn y gweithle, fel sy'n digwydd yn Nottingham ([Workplace Parking Levy - Nottingham City Council](#)). Yno, y cyflogwyr sy'n gyfrifol am dalu'r tâl, ond gallant ddewis adennill cyfanswm neu gyfran o'r gost gan eu gweithwyr.
15. Mae'n galonogol bod Llwybr Newydd yn ymrwmo i: "ddatblygu amrediad o brosiectau newid ymddygiad i annog pobl i wneud dewisiadau teithio doethach, i leihau tagfeydd a chynyddu'r defnydd o ddulliau teithio cynaliadwy". Ynghyd â cheisio ehangu gwasanaethau cludiant cyhoeddus a gwella profiadau i gwsmeriaid teithiau felly, mae'r strategaeth hefyd yn ymrwmo i annog mwy i rannu ceir. Byddai hynny'n lleihau nifer y cerbydau sy'n cario un yn unig, a fyddai'n lleihau tagfeydd.
16. Mae codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd hefyd yn cael ei grybwyll. Er bod hyn bob amser yn ddadleuol, mae'n ffordd o annog pobl i beidio â theithio heb angen ac annog defnyddio cludiant cyhoeddus i arbed arian.
17. Ar y cyfan, mae cyfuniad o gamau y gellid eu cymryd sy'n cynnwys cyfuniad o anogaeth a chosbau. Byddai rhai'n annog newid a byddai eraill yn 'cosbi' y rhai sy'n dewis parhau i yrru eu car. Yn y pen draw, dewisiadau gwleidyddol yw'r mesurau a gwaith llywodraeth a gwleidyddion etholedig ar bob lefel fydd gwneud y penderfyniadau anodd yma. Bydd angen iddynt fonitro'n ofalus i weld beth sy'n gweithio, beth sydd ddim, ac asesu a yw'r newid yn ddigon cyflym i gyfrannu at dargedau lleihau allyriadau cludiant. Gall rhannu arferion da a dysgu gan ardaloedd eraill fod yn bwysig yn hyn o beth. Fodd bynnag, nid oes modd trosglwyddo mesurau o le i le bob tro a bydd datrysiadau mewn ardaloedd trefol, er enghraifft, yn debygol o fod yn hollol wahanol i'r hyn sydd ei angen mewn ardaloedd gwledig.



Safbwyntiau am gynigion i ddiwygio cludiant bysiau a threnau – yn cynnwys cynlluniau rheilffordd Llywodraeth y DU a Phapur Gwyn ar Fysiau Llywodraeth Cymru

Papur Gwyn ar Fysiau

18. Mae Llywodraeth Cymru wrthi'n cynnal ymgynghoriad ar ei Bapur Gwyn: [Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru \[HTML\] | LLYW.CYMRU](#). Mae CLILC yn gweithio gydag awdurdodau lleol i ddatblygu ymateb i'r cynigion sydd yn y Papur Gwyn hwnnw a bydd angen gofyn am safbwyntiau'r gweinyddiaethau sydd newydd eu hethol. Fodd bynnag, mae modd sôn am rai penawdau o waith hyd yma, fel a ganlyn:

- Ar y cyfan, mae cytundeb bod modd gwneud gwelliannau i'r trefniadau presennol a chefnogaeth i'r egwyddorion cyffredinol sydd y tu ôl i'r newidiadau arfaethedig, yn cynnwys y cyfraniad pwysig posib' at fynd i'r afael â newid hinsawdd
- Bydd rhai o'r camau ymarferol sydd eu hangen i weithredu'r egwyddorion hynny'n her i gynghorau. Mae awdurdodau lleol yn cyfrannu symiau sylweddol o arian o amryw ffynonellau at wasanaethau bysiau, ond mae'r cyfraniadau hynny'n amrywio'n fawr. Bydd y rhai sy'n cyfrannu'r symiau mwyaf ar hyn o bryd yn pryderu am yr effaith yn lleol o Gronni adnoddau ynghyd ag ardaloedd eraill sydd wedi darparu symiau is o gyllid. Yn yr un modd, heb gyllid ychwanegol sylweddol, bydd cynghorau mewn ardaloedd sydd â rhwydweithiau masnachol cryf ar hyn o bryd yn ymwybodol y gallai masnachfreintiau olygu aiddosbarthu adnoddau i wella gwasanaethau mewn ardaloedd sydd â gwasanaeth gwael
- Mae newid i fasnachfreintiau'n gyfan gwbl, ledled Cymru'n peri risgiau a byddai opsiynau eraill yn fanteisiol (e.e. y gallu i gytuno ar bartneriaethau gyda gweithredwyr y tu hwnt i drefniadau masnachfreintiau)
- Mae angen ystyried a fydd teithio consesiynol yn y cael ei estyn i fwy o siwrneiau trên nag ar hyn o bryd. Os bydd masnachfreintiau'n arwain at well integreiddio rhwng llwybrau bysiau a threnau a bod rhai llwybrau bysiau'n terfynu wrth orsafoedd rheilffordd, bydd rhaid i gysylltiadau rhwng bysiau a threnau fod yn rhan o rai siwrneiau bob dydd. Os nad oes consesiwn ar ran y trên o'r siwrnai, gallai llawer o deithwyr sydd ar hyn o bryd yn teithio gan ddefnyddio tocynnau consesiynol wynebu costau teithio newydd
- Mae pryderon am y bwriad i reoli rhoi a thrin contractau bysiau'n ganolog. Dros amser, gallai Trafnidiaeth Cymru fod mewn sefyllfa i gynorthwyo â sawl elfen ynghlwm â'r contractau, ond gan awdurdodau lleol mae'r wybodaeth a'r profiad ar hyn o bryd. Mae meithrin gallu o



fewn Trafnidiaeth Cymru yn debygol o gael ei wneud, o leiaf yn rhannol, drwy recriwtio staff gwybodus a medrus o lywodraeth leol. O ystyried bod y staff hynny'n cyflawni nifer o rolau'n cefnogi gwasanaethau eraill (e.e. cludiant o'r cartref i'r ysgol), bydd yn cael effaith ar allu cynghorau i gyflawni eu dyletswyddau statudol mewn sawl maes. Gallai'r arbedion maint posib' o gyflawni swyddogaethau'n ganolog, felly, gostio mewn rhan arall o'r system gyfan.

- Os bydd busnesau bach a chanolig yn methu ag ennill masnachfreintiau wrth gystadlu yn erbyn cwmnïau mwy, mae'n debygol o beryglu eu dyfodol a chreu amrywiaeth o ganlyniadau difwriad yn lleol. Ar ben hynny, bydd llai o fusnesau bach a chanolig yn lleihau'r gystadleuaeth yn y farchnad a allai arwain at gyflogau a phrisiau uwch, mewn sefyllfa fonopoli, i bob pwrpas. Os bydd busnesau bach a chanolig yn ceisio parhau i weithredu ar ôl methu ag ennill masnachfreintiau, maent yn debygol o gynyddu eu costau ar gyfer cludiant o'r cartref i'r ysgol, gan ychwanegu at y pwysau costau mae cynghorau eisoes yn ei wynebu
- Mae risgiau sylweddol yn y cyfnod rhwng rŵan a phan ddaw masnachfreintiau i rym. Gallai gweithredwyr benderfynu nad ydynt eisiau bod ynghlwm â masnachfreintiau. Gallai rhai mwy symud eu fflyd i rannau eraill o'r DU neu benderfynu peidio â buddsoddi yn eu fflyd nes maent yn gwybod i bwy mae'r masnachfreintiau wedi'u dyfarnu, a fyddai'n achosi oedi ar fuddsoddi hanfodol mewn cerbydau carbon isel a di-garbon. Gallai eraill benderfynu torri ar wasanaethau cyn masnachfreintiau, gan ganolbwyntio ar y llwybrau mwyaf masnachol yn unig i ategu eu henw yn yr ardaloedd hynny
- O ran y cynigion i hwyluso sefydlu gwasanaethau bysiau sy'n eiddo i/cael eu gweithredu gan gynghorau, byddai angen amser, arbenigedd a buddsoddiad sylweddol i wneud hynny. Heb ystyried a oes gan ALLau yr adnoddau ariannol a'r staff i wneud buddsoddiadau o'r fath yn y lle cyntaf, ni fyddai unrhyw ALL eisiau'r risg enfawr o fuddsoddi ac yna methu ag ennill masnachfaint. Byddai cyfraith gystadleuaeth a materion cymorth gwladol hefyd yn ystyriaethau pwysig
- Mae risg, er hynny, y gallai creu pwerau 'gweithredwr pan fetho popeth arall' fod yn broffwydoliaeth sy'n ei gwireddu ei hun, os nad oes capasiti masnachol i gyflawni manteision posib' masnachfreintio.

Cynlluniau Diwygio Gwasanaethau Rheilffyrdd Llywodraeth y DU

19. Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd yn cysylltu Cymru â phrif ddinasoedd Prydain, er enghraifft, cysylltiadau trawsffiniol pwysig o Ogledd Ddwyrain Cymru i Ogledd Orllewin Lloegr, o Ganolbarth Cymru i'r Gororau a Chanolbarth Lloegr, a De Cymru i Fryste a Llundain.



20. Ar hyn o bryd, mae gan Lywodraeth Cymru swyddogaethau statudol ar gyfer contract gwasanaethau rheilffordd Cymru a'r Gororau yn unig. Mae gwasanaethau gan dair masnachfaint Llywodraeth y DU wedi gweithredu yng Nghymru y tu hwnt i'w rheolaeth. Mae Llywodraeth Cymru wedi galw am fwy o bwerau wrth benderfynu ar wasanaethau rheilffyrdd a rheoli a datblygu isadeiledd rheilffyrdd gyda setliad ariannol teg. Mae hefyd wedi galw am drefniadau sy'n cydnabod amrywiaeth datganoli yn y DU gan gynnal rhwydwaith cyffredinol sydd o fudd i bob rhan o Brydain.
21. Roedd *Plan for Rail* Williams-Shapps yn nodi cynllun Llywodraeth y DU i ddychwelyd rheolaeth am reilffyrdd y DU i gyd i un awdurdod. Yn ôl y Llywodraeth, dyma fydd y newid mwyaf i'r rheilffyrdd ers 25 mlynedd, wrth i gorff newydd gael ei greu – Great British Railways (GBR). Bydd yr isadeiledd yn eiddo i GBR, bydd yn casglu refeniw'r tocynnau, yn cynnal ac yn cynllunio'r rhwydwaith ac yn pennu'r rhan fwyaf o brisiau ac amserlenni. Dan y *Plan for Rail*, bydd masnachfreintiau teithwyr yn cael eu disodli gan gonsesiynau ('contractau gwasanaethau teithwyr') ac mae disgwyl i'r rheiny gynnwys taliadau anogaeth i weithredwyr i gynyddu niferoedd teithwyr.
22. Bydd y llywodraethau datganoledig yn parhau i arfer y pwerau sydd ganddynt mewn perthynas â rheilffyrdd, gan hefyd gefnogi un rhwydwaith drwy Brydain. Fodd bynnag, nid yw'r cynllun yn rhoi unrhyw bwerau newydd nac ychwanegol i Lywodraeth Cymru nac yn mynd i'r afael ag ariannu teg (a'r pryderon bod buddsoddiadau mewn rheilffyrdd yng Nghymru wedi bod yn isel o gymharu â maint y rhwydwaith ac, yn wahanol i'r Alban, heb unrhyw symiau canlyniadol o wariant ar HS2).
23. Mae'r cynllun yn dod â masnachfaint rheilffyrdd i ben (h.y. lle mae gweithredwyr preifat yn gwneud cynigion ac yna'n talu i redeg pecynnau o wasanaethau, yn ddibynnol ar amodau contract wedi'u gosod gan y Llywodraeth). Mae'n disodli hynny â chonsesiynau (lle, ar ôl cystadleuaeth, mae'r llywodraeth yn talu i gwmnïau preifat weithredu rhan o'r rhwydwaith dan gontract rheoli ond yn ysgwyddo'r risg fasnachol ei hun). Difyr yw bod nifer o'r dadleuon mae Llywodraeth y DU yn eu defnyddio i gyfiawnhau'r newid yn debyg i'r rhai sy'n cael eu defnyddio gan Lywodraeth Cymru i gefnogi ei chynigion i gyflwyno masnachfaint bysiau yng Nghymru. Mae'r rhain yn cynnwys trefniadau tocynnau symlach; manteision arbedion maint; brandio unedig; a chynllunio canolog, mwy effeithlon ar gyfer y rhwydwaith. Mae defnydd o'r un eirfa hyd yn oed, fel yr un 'grŵp llywio'. Er bod sôn am frand a hunaniaeth newydd, unol, bydd 'is-hunaniaethau cenedlaethol a rhanbarthol'.
24. Bydd Contractau National Rail newydd yn gweithredu am ddwy flynedd fel 'pont' i'r trefniadau newydd. Mae'r rhain yn dilyn contractau brys a gyflwynwyd i redeg gwasanaethau rheilffordd oherwydd gostyngiad mewn teithio o ganlyniad i Covid-19.
25. I Gymru, mae Llywodraeth y DU yn honni y bydd gwell cydweithredu, gwell gwasanaethau, cysondeb a chydlyniant ar draws y DU gyfan.



26. Deellir y bydd y cynllun angen deddfwriaeth sylfaenol ac felly bydd yn cymryd amser i fynd drwy Senedd y DU.
27. Mae eto angen gwneud gwaith i ystyried beth fydd goblygiadau llawn y newidiadau. Er hynny, mae hi werth nodi, i awdurdodau lleol Cymru, fod cysylltiad pwysig rhwng rhedeg a gweithredu'r rheilffyrdd a'u gwaith nhw o reoli'r rhwydwaith priffyrdd (e.e. croesfannau rheilffordd a phontydd) a thir ger rheilffyrdd sy'n eiddo i gynghorau. Mae buddsoddiadau ynghlwm â rheilffyrdd bellach yn cael eu hariannu yn rhan o 'fargeinion' economaidd gan Lywodraeth y DU ac, o bosib', drwy'r Gronfa Ffyniant Gyffredin a Chronfa Codi'r Gwastad. Gallai rhagor o gyllid gael ei ddarparu yn gysylltiedig â'r Adolygiad o Gysylltedd yr Undeb. Gallai cefnogi isadeiledd, i gynorthwyo a gwella'r rhwydwaith rheilffyrdd, gynnwys terfynellau nwyddau, gorsafoedd rheilffyrdd, cysylltiadau teithio llesol.
28. Mae'n rhaid ystyried y *Plan for Rail* felly fel rhan o ymgyrch ehangach Llywodraeth y DU ar gyfer Cysylltedd yr Undeb a buddsoddi trawsffiniol, wedi'i alluogi drwy Ddeddf y Farchnad Fewnol. O ystyried y mesurau i wella integreiddio rhwng bysiau a threnau yn rhan o Bapur Gwyn ar Fysiau Llywodraeth Cymru, bydd yn allweddol bod y *Plan for Rail* yn gweithio i ategu hynny. Bydd angen ffurfio cysylltiadau cryf rhwng GBR a'r holl gyrff sy'n gweithio ar wella gwasanaethau bysiau yng Nghymru, o Lywodraeth Cymru i Drafnidiaeth Cymru, i awdurdodau lleol a'r cwmnïau bysiau eu hunain.

Am ragor o wybodaeth, cysylltwch â:

Tim Peppin
tim.peppin@wlga.gov.uk