

P-06-1409 Atal unrhyw gynllunio pellach ar gyfer codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yng Nghymru

Y Pwyllgor Deisebau | 10 Mehefin 2024
Petitions Committee | 10 June 2024

Cyfeirnod: SR24/8458-1

Rhif y ddeiseb: P-06-1409

Teitl y ddeiseb: Atal unrhyw gynllunio pellach ar gyfer codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yng Nghymru

Geiriad y ddeiseb: Mae'r Cynllun Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 2022-2027 yn nodi bod Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yng Nghymru. Nid ydym ni y cyhoedd yng Nghymru yn cefnogi strategaeth o'r fath a hoffem weld Llywodraeth Cymru yn atal unrhyw gynllunio pellach ar gyfer strategaeth o'r fath.



1. Y cefndir

Mae'r syniad o gyflwyno cynlluniau i godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd fel arf i annog pobl i beidio â theithio mewn ceir preifat wedi cael ei drafod yn helaeth. Mae [Strategaeth Drafnidiaeth Cymru](#) wedi ymrwmo i ddatblygu fframwaith ar gyfer "codi tâl teg a chyfartal ar ddefnyddwyr ffyrdd yng Nghymru" ac mae'r [Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol](#) yn cynnwys amserlen ar gyfer y gwaith hwn, sef rhwng 2022 a 2026.

Cyn hynny, roedd Llywodraeth Cymru wedi comisiynu [adolygiad annibynnol o gynlluniau i godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yng Nghymru](#), a ystyriodd yr achos o blaid ac yn erbyn y syniad.

Yn ei adroddiad, a gyhoeddwyd yn 2020, '[Covid-19 Recovery: Renewing the Transport System](#)', mae'r Campaign for Better Transport yn galw am ddulliau newydd o greu reffeniw, fel ardollau parcio yn y gweithle a chodi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd, i annog pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gynaliadwy. Yn fwy diweddar, mae adroddiad Centre for Cities, a gyhoeddwyd yn 2023, sef [Understanding transport in Wales' cities](#) yn argymhell codi tâl i atal tagfeydd neu ardoll parcio yn y gweithle yng Nghaerdydd, ac ardoll parcio yn y gweithle yn Abertawe, Casnewydd a Wrecsam i newid y ffordd mae pobl yn teithio.

Pwerau Llywodraeth Cymru

Ar hyn o bryd mae gan Lywodraeth Cymru bwerau o dan [Ddeddf Trafnidiaeth 2000](#) (Deddf 2000) i gyflwyno cynlluniau codi tâl ar y [rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd](#) mewn amgylchiadau cyfyngedig iawn. Mae [Deddf yr Amgylchedd \(Ansawdd Aer a Seinweddau\) \(Cymru\)](#) (y Ddeddf), a basiwyd [gan y Senedd](#) ym mis Tachwedd 2023, yn diwygio Deddf 2000 i ganiatáu i'r Llywodraeth gyflwyno cynlluniau er mwyn lleihau neu gyfyngu ar lygredd aer.

Mae'r [Memorandwm Esboniadol](#) ar gyfer y Ddeddf hefyd yn amlinellu bwriad Llywodraeth Cymru i gychwyn darpariaethau perthnasol o dan Ddeddf 2000 i ganiatáu i awdurdodau lleol (naill ai ar eu pennau eu hunain, neu mewn partneriaeth ranbarthol) gyflwyno cynlluniau codi tâl ar ffyrdd lleol.

Parthau Aer Glân

Mae'r Memorandwm Esboniadol yn cyfeirio at y pwerau sy'n cael eu defnyddio i greu Parthau Aer Glân lle gellid codi tâl ar yrwyrr cerbydau penodol am deithio

mewn parth diffiniedig. Yn ystod dadl cyfnod pedwar ar y Ddeddf, dywedodd Julie James AS, y Gweinidog Newid Hinsawdd ar y pryd::

...Byddai unrhyw gynlluniau o'r fath yn darparu mesur pan fetha popeth arall i fynd i'r afael â materion ansawdd aer lleol ... Dim ond pan fydd tystiolaeth yn gwneud achos digon cymhellol dros gynlluniau i fynd i'r afael â phroblemau llygredd aer parhaus y caiff parthau o'r fath eu cyflwyno, a lle nad yw dulliau eraill wedi bod yn ddigonol i sicrhau cydymffurfiaeth.

Ar hyn o bryd, mae saith Parth Aer Glân yn Lloegr a phedwar Parth Allyriadau Isel (lle mae mynediad i ardal benodol wedi'i gyfyngu yn achos y cerbydau sy'n llygru fwyaf) yn yr Alban.

Mae'r rhan fwyaf o achosion o dorri terfynau ansawdd aer statudol yn y Deyrnas Unedig yn digwydd wrth i nitrogen deuocsid grynhoi ar ymyl ffyrdd, ac mae 80% o hynny'n deillio o drafnidiaeth ffyrdd. Amcangyfrifir bod aer gwael yn achosi rhwng 29,000 a 43,000 o farwolaethau bob blwyddyn.

Yn 2018, cafodd achos llys ei ddwyn yn erbyn Llywodraeth Cymru am dorri terfynau nitrogen deuocsid ac, yn dilyn hynny, mae wedi cyflwyno terfynau cyflymder o 50mya mewn pum safle ar y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd. Yn ôl adroddiadau yn y wasg, gellid cyflwyno Parthau Aer Glân mewn dau o'r safleoedd hyn (yr M4 yng Nghasnewydd a'r A740 ym Mhontypridd) os nad yw'r terfyn cyflymder is yn lleihau llygredd.

Cynlluniau yng Nghaerdydd

Mae cynlluniau yng Nghaerdydd i ystyried cyflwyno cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffordd. Dywed Cyngor Caerdydd ei fod am "edrych ar ystod o gynlluniau gan gynnwys, ymhlith eraill, Taliadau Defnyddwyr Ffyrdd, Parthau Tagfeydd, Parthau Aer Glân ac Ardollau Parcio mewn Gweithleoedd". Mae'n awgrymu y gallai unrhyw gynllun o'r fath gael ei weithredu o tua 2027 ymlaen.

Cynigiwyd cynlluniau ar gyfer codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn wreiddiol yn y Papur Gwyn Trafnidiaeth a gyhoeddodd y Cyngor yn 2020. Yn dilyn y cynigion hyn, ysgogwyd Llywodraeth Cymru i gomisiynu ei hadolygiad annibynnol o gynlluniau i godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd a drafodwyd yn gynharach.

2. Camau a gymerwyd gan Lywodraeth Cymru

Yn ei lythyr at y Cadeirydd, dyddiedig 10 Mai 2024 dywed Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Ogledd Cymru a Thrafnidiaeth, “nid oes gennym unrhyw gynlluniau i gyflwyno codi tâl ar ddefnyddwyr y ffyrdd ar y rhwydwaith cefnffyrdd strategol.”

Er mai mater i awdurdodau lleol a fyddai, nid yw Ysgrifennydd y Cabinet yn cyfeirio at unrhyw gyflwyno cynlluniau codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd lleol.

3. Camau a gymerwyd gan Senedd Cymru

Mae'r syniad o godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd wedi'i drafod yn y Senedd droeon, gan gynnwys wrth graffu ar Ddeddf yr Amgylchedd (Ansawdd Aer a Seinweddau) (Cymru) fel y trafodwyd uchod.

Ym mis Tachwedd 2023 gofynnodd Andrew RT Davies AS a oedd gan Lywodraeth Cymru gynlluniau i fabwysiadu unrhyw rai o'r argymhellion yn adroddiad Centre for Cities (y cyfeiriwyd ato'n gynharach yn y papur hwn). Yn ei hymateb, dywedodd Llywodraeth Cymru nad oedd ganddi “unrhyw gynlluniau i fwrw ymlaen â'i argymhellion ynghylch taliadau atal tagfeydd, codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd, cyflwyno terfynau cyflymder ar gyfer bysiau nac ardollau parcio yn y gweithle”.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddarau o reidrydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.