

Cynulliad Cenedlaethol Cymru	National Assembly for Wales
Y Pwyllgor Menter a Busnes	Enterprise and Business Committee
Gwasanaethau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru	Bus and Community Transport Services in Wales
BCT 26	BCT 26
Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De Orllewin Cymru	Regional Transport Forum for South West Wales

## Cwestiynau'r ymgynghoriad

### Cwestiwn 1 – sut byddech chi'n disgrifio cyflwr presennol y sector bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru?

Mae'r sector Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yn cynnwys tair prif adran (yn fras): Gweithredwyr y Gwasanaethau Bysiau; Gweithredwyr Gwasanaethau Trafnidiaeth Gymunedol a thimau Cludiant Teithwyr yr Awdurdodau Lleol. Yn yr adran hon, bydd cyflwr pob un o'r rhain yn cael ei drafod ar wahân, ac yna ceir awgrym beth yw'r sefyllfa gyffredinol.

Gweithredwyr y Gwasanaethau Bysiau – y brif gost i weithredwyr y gwasanaethau bysiau yw cost llafur (60% o'r cyfanswm). Yn ail, y mae cost tanwydd, sydd bron yn 17%; mae'r gorbenion yn 8%, cost yswiriant a hawliadau yswiriant yn 3% a chost deunyddiau cynnal a chadw yn 4.5%. Mae'r costau eraill yn ymwneud â rhenti a phrydlesau, a dibrisiant asedau sefydlog. Yn ystod y 10 mlynedd diwethaf mae costau gweithredwyr y gwasanaethau bysiau wedi cynyddu 31.3% mewn termau real. Ond mae'r cynhyrchiant wedi disgyn, gyda nifer y cilometrau a weithredir gan bob gweithiwr wedi gostwng tua 14% mewn 10 mlynedd. Nid yw'r rhesymau dros hyn yn eglur. Mae pris tocynnau wedi codi o ychydig llai na thraean yn ystod y degawd diwethaf (ychydig llai na'r cynnydd ym Mhrydain gyfan, lle roedd y cynnydd yn 35.2%). Mae oedran y bysiau a ddefnyddir yng Nghymru yn hŷn na'r targed cenedlaethol o 8 mlynedd, er bod llawer o'r gweithredwyr yn cynnal a chadw eu cerbydau mewn cyflwr ardderchog, beth bynnag eu hoedran. Roedd elw'r gweithredwyr gwasanaeth bysiau mwyaf yng Nghymru yn ystod y 6 blynedd diwethaf rhwng 6.6 a 7.9%, ond mae hyn yn is na'r lefel sydd ei hangen i sicrhau y gall y diwydiant gyflawni disgwyliadau cynyddol y cwsmeriaid, mwy o gystadleuaeth gan geir preifat a symudiad tuag at gerbydau 'mwy gwyrdd'. Ond mae hyd yn oed y lefel hon o elw yn sylweddol uwch na'r hyn a wneir gan lawer o'r gweithredwyr llai, sy'n rhan greiddiol o'r farchnad yng Nghymru. Gwelwyd llawer iawn o newidiadau yn y farchnad gwasanaeth bysiau yn ystod y pum mlynedd diwethaf. Yn eu plith yr oedd:

- 3 dull gwahanol o ariannu'r hyn arferai gael ei alw yn Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau
- newidiadau i lefelau ad-dalu tocynnau teithio rhatach
- cyflwyno tocynnau rhatach newydd i bobl ifainc yn ddiweddar
- llai o gymhorthdal gan Awdurdodau Lleol yn sgil gostyngiad yn y grant setliad refeniw
- llai o gymhorthdal gan Lywodraeth Cymru.

Ni chafwyd unrhyw gyfleoedd i sicrhau cyllid ar gyfer bysiau newydd nac unrhyw fesurau o bwys i roi blaenoriaeth i fysiau (megis cronfa'r Green Bus neu'r Bus Challenge yn Lloegr) mewn ardaloedd trefol; hefyd, yng nghyd-destun lefel y cyllid a gaiff Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yng Nghymru a'r niferoedd tipyn llai o deithwyr sy'n defnyddio'r trenau o'u cymharu â'r bysiau, mae tuedd i weld y farchnad bysiau fel rhywbeth trydydd dosbarth (yn israddol i geir a threnau). Dylai bysiau fod yn greiddiol i'n cymunedau ac i bobl Cymru, yn cysylltu pobl a chymunedau â gwasanaethau a chyfleusterau sy'n sicrhau bywyd o ansawdd da ac yn fodd o hwyluso teithiau gwaith a hamdden, yn ogystal â rhai at ddibenion meddygol a chymdeithasol.

Gweithredwyr Gwasanaethau Trafnidiaeth Gymunedol – Mae 114 o fudiadau yn darparu Trafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru, ac yn 2013 gwnaed dros 2 filiwn o deithiau wedi'u trefnu gan y mudiadau hyn. Y gwasanaeth mwyaf cyffredin a ddarperir ganddynt yw cynlluniau ceir yn y gymuned, ac yn ail gwasanaeth Galw'r Gyrrwr dan Adran 19 a chynllun Cludo Cleifion heblaw Cleifion Brys. Mae dros hanner y grwpiau Trafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru yn seiliedig ar aelodaeth o'r grŵp ac mae ganddynt tua 83,000 o aelodau gweithredol (h.y. rhai sydd wedi defnyddio'r gwasanaeth yn ystod y 12 mis diwethaf). Mae'r aelodaeth wedi cynyddu 20% yn ystod y pum mlynedd diwethaf.

Mae'r sector Trafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru yn cynnwys 1,140 o gerbydau i gyd – yn geir, bysiau mini hygyrch, a cheir a cherbydau hygyrch. Yn ystod y pum mlynedd diwethaf mae oedran cyfartalog y cerbydau hyn wedi codi, ac y mae i hyn oblygiadau o ran cynnydd yn y costau cynnal a chadw.

Y prif faterion sy'n wynebu'r sector Trafnidiaeth Gymunedol ar hyn o bryd yw:

- cyllid – mae'r arian sydd ar gael i newid neu uwchraddio cerbydau wedi lleihau yn ystod y pum mlynedd diwethaf wrth i gyllid y sector cyhoeddus gael ei gyfyngu ac i gyfleoedd cyllido eraill brinhau
- gwirfoddolwyr – codi oedran ymddeol, llai o ddiddordeb mewn bod yn rhan o gynllun mwy strategol, newidiadau i drwyddedu gyrwyr (dileu hawl awtomatig i yrru bysiau mini o 1997 ymlaen), cyflogwyr yn llai cefnogol i rai sydd am wirfoddoli
- tocynnau teithio rhatach – mae llawer o ddefnyddwyr gwasanaethau Trafnidiaeth Gymunedol yn oedrannus neu â phroblemau symud, a bydd llawer yn defnyddio tocynnau teithio rhatach. Ond ni ellir defnyddio'r tocynnau rhatach hyn ar wasanaethau Trafnidiaeth Gymunedol a weithredir dan Adran 19. Mae hyn yn golygu bod teithiau yn ddrutach i ddefnyddwyr bregus iawn.

Mae'r sector Trafnidiaeth Gymunedol yn dibynnu ar lawer o ewyllys da a gwasanaeth cyhoeddus anhunanol, ac mae'n darparu adnodd gwerthfawr drwy ganiatáu i rai o aelodau mwyaf bregus y gymuned barhau i fyw'n annibynnol i ryw raddau. Er hynny, mae'r sector yn ei chael yn anodd cwrdd â'r galw oherwydd diffyg cyllid i gynyddu nifer y cerbydau a chael rhai newydd yn lle'r rhai sy'n heneiddio, prinder gwirfoddolwyr ac yn y pen draw diffyg cefnogaeth gan yr Awdurdodau Lleol a'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol, sydd i gyd yn wynebu cyfyngiadau cyllido llym.

Timau Cludiant Teithwyr yr Awdurdodau Lleol - Mae gwahaniaethau sylweddol o fewn y rhanbarth o ran nifer a lefelau sgiliau'r swyddogion sy'n gweithio i gefnogi trafndiaeth gyhoeddus neu gymunedol. Ond un peth sy'n gyffredin yw fod cryn wasgfa wedi bod ar wariant ar drafnidiaeth gyhoeddus yn ystod y pedair blynedd diwethaf. Gan nad yw'n wasanaeth statudol, mae trafndiaeth gyhoeddus a chymunedol wedi dioddef toriadau i'w chyllid. Mae hyn wedi cael effaith ar nifer ac amllder y gwasanaeth bysiau sy'n cael cymhorthdal ar draws y rhanbarth a hefyd wedi golygu bod llai o arian ar gael i gefnogi gwasanaethau Trafndiaeth Gymunedol. Er bod arbediadau ariannol sylweddol wedi'u gwneud drwy wella effeithlonrwydd, ail-dendro a pheidio â llenwi swyddi gwag, cafwyd gostyngiad mewn termau real yn y gyllideb ei hun yn ogystal â swyddogaethau'r llywodraeth leol yn cefnogi a chynghori. Ymddengys y bydd hyn yn parhau yn ystod y blynyddoedd nesaf hyn, a chan fod nifer sylweddol o'r swyddogion cludiant teithwyr dros 50 oed, mae'n debygol y gwelir prinder sgiliau yn y 10 mlynedd nesaf oni bai fod cynllunio dros dymor hirach yn digwydd o fewn neu ar draws yr Awdurdodau Lleol.

Yn gyffredinol, nid yw cyflwr presennol y sectorau bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru yn iach. Ceir rhai enghreifftiau o arferion da (system integredig i gludo teithwyr, yn cynnwys Bwcabus, Traws Cymru a gwasanaeth bws 460 yng ngogledd Sir Gaerfyrddin a Cheredigion, sydd wedi arwain at gynnydd yn y defnydd flwyddyn ar ôl blwyddyn; gwasanaeth bysiau cymunedol yn lle gwasanaeth bysiau yng ngogledd Gŵyr) a chynlluniau newydd (er enghraifft, cangen newydd o Wasanaeth Bysiau'r Brifysgol sydd wedi'i datblygu i gysylltu dau gampws Prifysgol Abertawe, sef campws Singleton a champws y Bae). Mae llawer iawn o ewyllys da yn bodoli, yn ogystal â pharodrwydd i geisio gwneud i bethau weithio'n well ar gyfer teithwyr presennol a rhai newydd, ond mae'r gefnogaeth yn lleihau ac nid yw'r cyllid sydd ar gael yn annog ail-fuddsoddi neu gynnydd yn y tymor hir. Mae gwir angen chwistrelliad o sefydlogrwydd a sylfaen ar gyfer twf i'r dyfodol er mwyn sicrhau y gall bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol ddarparu cyfleoedd teithio addas - o ran nifer ac ansawdd - i breswylwyr, busnesau ac ymwelwyr fel ei gilydd.

## **Cwestiwn 2 – pam ydych chi'n meddwl bod nifer y gwasanaethau bysiau a nifer y teithwyr ar y bysiau yn gostwng yng Nghymru?**

Nid oes ateb syml i'r cwestiwn hwn gan fod nifer o achosion tebygol yn gyfrifol am y gostyngiad. Dyma rai o'r rhesymau mwyaf tebygol:

- Penderfyniadau cynllunio sy'n creu lleoliadau (ar gyfer tai, cyflogaeth, iechyd neu hamdden) sy'n anodd eu cyrraedd drwy ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus – gan arwain at fwy o ddibyniaeth ar geir
- Diffyg cyllid ar gael i fuddsoddi mewn bysiau o safon uchel
- Methiant i gyflwyno mesurau i roi blaenoriaeth i fysiau ar lwybrau allweddol, gan arwain at deithiau bysiau arafach a phrisiau tocynnau uwch
- Pryderon ynghylch hyfywedd canol trefi/canolfannau ardal, sy'n arwain at fwy o fannau parcio a pharcio rhatach ac felly'n lleihau unrhyw gymhelliad i deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus
- Lleihau'r gefnogaeth i wasanaethau bysiau neu ddarparu cefnogaeth ansefydlog iddynt, gan olygu nad yw'r gweithredwyr yn cynnig gwasanaethau newydd neu arbrofol
- Oherwydd nad oes ganddynt strwythur o reolwyr canol, nid yw llawer o'r

gweithredwyr lleiaf yn marchnata eu gwasanaethau ac yn sicrhau'r nifer mwyaf o ddefnyddwyr

- Diffyg cystadleuaeth mewn rhai rhannau o Gymru, gyda gweithredwyr cryf yn amharod i geisio ehangu'r farchnad
- Cynnydd yn y nifer sy'n berchen car – unwaith y byddant wedi prynu car, mae gyrwyr yn tueddu i gyfrifo costau newidiol eu siwrnai (parcio a thanwydd) yn unig ac felly'n gyson yn gweld defnyddio'r car yn rhatach na defnyddio'r bws
- Poblogaeth sy'n heneiddio; mae mwy o bobl oedranus, sydd â phroblemau iechyd cymhleth, yn llai tebygol o allu teithio yn annibynnol ac efallai'n dibynnu ar wasanaethau Trafnidiaeth Gymunedol neu gludiant i deithwyr
- Cenhedlaeth o bobl o oedran gweithio sydd erioed wedi defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, ac sydd ddim yn deall sut i gael gwybodaeth ynghylch gwasanaethau, prynu tocynnau, manau aros, ac yn y blaen
- Deunydd cynyddol o gyfryngau digidol i reoli bywyd cymdeithasol, gan arwain at lai o angen i deithio i gwrdd â phobl a mwy o amser cyswllt ar-lein
- Dim arweiniad clir yng Nghymru ynghylch gwerth a budd gwasanaethau bysiau i'n cymunedau. Mae angen cydnabod mewn modd mwy cadarnhaol y gall bysiau ddarparu mynediad dibynadwy i gyfleusterau, yn lleol a thros bellter hwy, yn ogystal â sicrhau mwy o gydweithio â gweithredwyr gwasanaethau bysiau o bob maint i sefydlogi ac ehangu'r farchnad
- Tafarndai a chyfleusterau lleol yn cau
- Diffyg marchnata a hyrwyddo

**Cwestiwn 3** – beth, yn eich barn chi, yw effaith gymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol y newidiadau diweddar mewn lefelau gwasanaethau bysiau a chludiant cymunedol?

Economaidd – Mae cwtogi'r gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn effeithio ar allu'r rhai sy'n ennill cyflog isel neu'r isafswm cyflog (ac sy'n llai tebygol o fod yn berchen ar gar neu gadw car) i gael mynediad at gyfleoedd gwaith a hyfforddiant. Felly, gall gwasanaeth bysiau neu drafnidiaeth gymunedol gwael, cyfyngedig neu ansefydlog amharu ar dwf economaidd mewn cymunedau a'r ymdrechion i leihau'r ddibyniaeth ar fudd-daliadau. Mae llai o wasanaethau bysiau neu drafnidiaeth gymunedol hefyd yn arwain at gynnydd yn y ddibyniaeth ar geir, yn enwedig ymysg y rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig. Golyga hyn fod unigolyn neu deulu yn gwario mwy ar deithio a bod llai o arian ar gael ganddynt i'w wario ar hamdden a chymdeithasu, ac felly gall hyn gael effaith niweidiol ar yr economi, yn lleol ac yn rhanbarthol. Yn y pen draw, gall llai o wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol greu neu ychwanegu at anghyfartaledd economaidd, gyda rhaniad clir o ran incwm a gallu gwario rhwng teuluoedd sy'n berchen ar gar a'r rhai sydd heb gar. Mewn canolfannau lleol/ardal, mae busnesau bach yn dioddef yn sgil llai o ymwelwyr o ganlyniad i gwtogi'r gwasanaeth bysiau a thrafnidiaeth gymunedol. Gall hyn gael effaith ar hyfywedd yn y tymor hir a chreu cylch o golli cyfleusterau a gwasanaethau lleol, gan olygu y bydd angen teithio ymhellach i'w cael.

Cymdeithasol – Mae cwtogi'r gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn golygu nad yw'r bobl hynny sy'n dibynnu ar y gwasanaethau hyn yn gallu cael cystal mynediad at ystod eang o wasanaethau a chyfleusterau. Mae hyn yn berthnasol nid yn unig i gyfleoedd gwaith neu hyfforddiant (a'r budd a geir o fywydau cynhyrchiol) ond hefyd i ofal iechyd, ac yn arbennig i ofal iechyd ataliol a chyfleoedd cymdeithasol

a hamdden ehangach. Gall y gostyngiad yn y gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol effeithio ar iechyd corfforol a meddyliol y rhai sy'n dibynnu ar y gwasanaethau hyn. Yn y tymor hir, gallai hyn arwain at gost economaidd sylweddol i'r gwasanaethau meddygol, a'r angen am ofal preswyl neu fwy o gefnogaeth seiciatryddol yn y gymuned.

Amgylcheddol – Mae llai o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn golygu bod yn rhaid i fwy o bobl ddefnyddio cerbydau preifat, gan arwain at fwy o dagfeydd, allyriadau nwyon tŷ gwydr, sŵn a dirgrynu, a gostyngiad yn ansawdd yr aer, yn enwedig ar lwybrau allweddol i ganolfannau lleol ac ardal, a chanol y trefi. Mae mwy o deithio unigol, sy'n hanfodol pan mae'r gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn cael eu torri, yn cynyddu'r ymdeimlad o arwahanrwydd cymunedol mewn pentrefi a maestrefi, ac nid yw dulliau teithio cynaliadwy, megis cerdded a beicio, yn ymddangos mor ddeniadol. Mae hyn yn creu cylch anorfod o fwy o ddefnydd o gludiant preifat, llai o ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy ac effaith gynyddol negyddol ar gymunedau a chynefinoedd lleol.

Yn gyffredinol – mae achos cryf iawn dros gefnogi ac ehangu'r gwasanaeth bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn y rhanbarth. Mae'n gwneud synnwyr economaidd da i gefnogi cyfleoedd i bobl gael mynediad at waith a hyfforddiant, yn ogystal â'u galluogi i ddefnyddio gwasanaethau a chyfleusterau lleol er mwyn sicrhau eu bod yn parhau'n hyfyw. Mae'n gwneud synnwyr cymdeithasol da i sicrhau bod pobl yn gallu cael mynediad at gyfleusterau meddygol, siopau, a gweithgareddau hamdden a chymdeithasol fel eu bod yn iach ac yn heini, ac yn gallu cymdeithasu cyn hired â phosib. Mae sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus ar gael fel dewis amgen i fod yn berchen ar gar a'i ddefnyddio yn gwneud synnwyr amgylcheddol perffaith.

#### **Cwestiwn 4** – beth ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ei wneud i gefnogi gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru?

Mae angen i Lywodraeth Cymru greu sylfaen gadarn lle gall y gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol ffynnu a thyfu. Nid yn unig y dylid sicrhau cyllid sefydlog (er mor bwysig yw hynny), ond dylid sicrhau cefnogaeth a buddsoddiad cyson yng nghydestun dealltwriaeth eglur o swyddogaeth y gwasanaeth bysiau a thrafnidiaeth gymunedol drwy Gymru.

Yn ystod y 4 blynedd diwethaf, cafwyd nifer o newidiadau yn y ffordd y mae'r cyllid i gefnogi trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei gyflwyno. Nid oes unrhyw ymdeimlad o ymrwymiad tymor hir na sefydlogrwydd yn y farchnad a allai arwain at greu'r sicrwydd fod Cymru o ddifrif yn cefnogi'r amodau hynny o fewn y gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gyhoeddus a allai eu galluogi i gynnig gwasanaeth i'w cwsmeriaid presennol yn ogystal â denu rhai newydd.

Mae angen cefnogi'r symudiad tuag at gerbydau carbon isel, fel a wnaed yn Lloegr a'r Alban, ac mae angen i Lywodraeth Cymru fwrw ymlaen â'r cynllun i gael system integredig o brynu tocynnau drwy Gymru.

Mae angen i Lywodraeth Cymru ymatal rhag canolbwyntio ar yr angen i reoli gweithredwyr y gwasanaeth bysiau drwy gyflwyno mwy o reoliadau, a chydabod y manau lle cafwyd tystiolaeth o welliannau sylweddol a chynnydd yn nifer y

defnyddwyr. Digwyddodd hyn o ganlyniad i weithio mewn partneriaeth dymor hir rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat, a lle cafwyd ymrwymiad a buddsoddiad parhaus a chyson yn yr amodau sy'n arwain at weithredu gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus o ansawdd da. Gallai cyllid/buddsoddiad cyson alluogi'r Awdurdodau Lleol i ymrwymo i weithio gyda gweithredwyr y gwasanaethau i ddatblygu Partneriaethau Bysiau o Safon, sy'n gallu dylanwadu ar bob agwedd o ddarparu gwasanaethau a gwella profiadau'r cwsmeriaid.

Dylai Llywodraeth Cymru ystyried ymdrin â sectorau'r gwasanaeth bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn yr un modd ag yr ymdriniwyd â cherdded a beicio drwy gyfrwng y Ddeddf Teithio Llesol. Drwy gytuno bod defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn rhywbeth da ar lefel economaidd, gymdeithasol ac amgylcheddol, gallai'r Llywodraeth osod ffordd glir ymlaen, gan nodi'r disgwyliadau ynghylch pa lefel a pha fath o wasanaethau sydd eu hangen ar gyfer ardaloedd adeiledig drwy Gymru, a'i gwneud yn ofynnol i'r Awdurdodau Lleol ddarparu isafswm o wasanaeth bysiau neu dtrafnidiaeth gymunedol, a'i wella dros gyfnod o amser.

Bydd angen buddsoddi i gynnal ac ehangu'r gwasanaethau er budd tymor hir ac er mwyn cyfrannu tuag at leihau'r gost i'r sectorau Gwasanaethau Cymdeithasol ac lechyd yn y gwaith o ofalu am bobl sy'n cael eu hynysu yn eu cartrefi.

**Cwestiwn 5** – beth, yn eich barn chi, ddylai awdurdodau lleol Cymru ei wneud i gefnogi gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru?

Yn yr hinsawdd ariannol bresennol mae'r Awdurdodau Lleol yn canolbwyntio ar y meysydd hynny lle ceir cyfrifoldebau statudol y mae'n ofynnol iddynt eu cyflawni. Er bod gan yr Awdurdodau Lleol gyfrifoldeb i ystyried anghenion trafndiaeth gyhoeddus eu cymunedau, nid oes unrhyw rwymedigaeth arnynt i ddarparu isafswm o wasanaeth. Yn anochel, golyga hyn fod arian ar gyfer gwasanaeth bysiau yn fwy tebygol o gael ei dorri nag arian ar gyfer plant ac oedolion bregus neu ofynion addysgol oedran statudol.

Mae rhai Awdurdodau Lleol yn gwneud cyfraniad sylweddol tuag at ad-dalu cost tocynnau teithio rhatach (lle roedd cynlluniau'n bodoli cyn i gynllun Cymru Gyfan gael ei gyflwyno), ac yn yr achosion hynny byddai'n ddefnyddiol gallu buddsoddi'r arian yn hytrach i ddarparu trafndiaeth gyhoeddus ychwanegol neu wella'r gwasanaeth. I wneud iawn am y cyllid a gollwyd, byddai angen cael rhagor o arian gan Lywodraeth Cymru tuag at docynnau teithio rhatach oherwydd bod gan tua 50% o'r defnyddwyr yn y rhanbarth yr hawl i docynnau teithio rhatach. Y dewis arall fyddai i'r Llywodraeth ganiatáu codi tâl bychan am y Cerdyn Teithio Rhatach; byddai hyn yn fodd o sicrhau incwm i'r Awdurdodau Lleol fel y gallent gynhyrchu'r buddsoddiad sydd ei angen i gynnal y gwasanaethau (a'u gwella).

Yn ddelfrydol, byddai cefnogaeth gan yr Awdurdodau Lleol yn arwain at ddarparu marchnad sefydlog y gallai gweithredwyr y gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol weithio o'i mewn. Golyga hynny neilltuo cyllid cyson, wrth gwrs, ond, yn bwysicach efallai, byddai hefyd yn fodd o ddarparu seilwaith i gefnogi gweithredu gwasanaeth bysiau. Gallai hyn gynnwys sicrhau cysylltiadau hwylus, manau parcio i fysiau a choetsys, mesurau sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau, mynediad i fysiau i ddatblygiadau newydd, a dull cyson a phriodol ar draws y gwahanol Gynghorau o

ddarparu a rheoli cyfleusterau parcio.

Oherwydd nodweddion y dirwedd a'r ffaith fod y boblogaeth ar wasgar, bydd angen mwy o gefnogaeth ariannol i ardaloedd gwledig er mwyn sicrhau twf mewn trafndiaeth gyhoeddus a chymunedol yn yr ardaloedd hyn.

Hefyd, bydd angen cydweithio i wneud y defnydd gorau o'r adnoddau, gyda gweithredwyr y gwasanaeth yn gweithio gyda'r Awdurdodau Lleol i geisio diogelu'r farchnad bresennol a sicrhau rhai newydd, ymateb i newidiadau yn y galw a'r blaenoriaethau, a chadw'r ddeialog yn agored. Gellid gwneud hyn, yn ffurfiol neu'n anffurfiol, drwy Bartneriaethau Bysiau o Safon.

**Cwestiwn 6** – beth yw eich barn am gynigion i ddatganoli pwerau cofrestru bysiau i Gymru? Sut y dylai'r rhain gael eu defnyddio?

Mae datganoli pwerau cofrestru bysiau i Gymru yn gwneud synnwyr a Traveline Cymru fyddai'r sefydliad gorau i reoli'r broses, cyn belled â bod adnoddau TG a staff priodol yn cael eu darparu.

Dylai gwasanaeth cofrestru mwy "lleol" sicrhau bod yr holl wybodaeth berthnasol am newidiadau i'r gwasanaeth bysiau neu wasanaethau newydd yn cael ei phrosesu a'i chylchredeg yn gyflym i'r bobl berthnasol.

Dylid cael Comisiynydd Trafnidiaeth i Gymru, a bydd hyn yn dod yn bwysicach fyth pan fydd yr awdurdod dros weithredu'r gwasanaeth bysiau yn cael ei ddatganoli i Lywodraeth Cymru.

**Cwestiwn 7** – dywedwch wrthym a ydych yn credu bod angen mwy o bwerau i reoleiddio'r diwydiant bysiau yng Nghymru, a pham?

Ymddengys fel pe bai mater rheoleiddio pellach ar y diwydiant bysiau yn seiliedig ar y ffaith y byddai'r rheoleiddio ei hun yn arwain at welliant sylweddol mewn gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Mewn gwirionedd, nid oes unrhyw dystiolaeth i brofi'r honiad hwn. Yn Llundain y ceir y gwasanaeth bysiau sydd wedi'i reoleiddio fwyaf yn y Deyrnas Unedig. Dyma'r ardal lle gwelwyd y cynnydd mwyaf yn y defnydd o fysiau, a bu'n rhaid cyflwyno llawer o wasanaethau newydd a chynnyddu'r oriau er mwyn cwrdd â'r galw am deithio ar fysiau yn y ddinas, gyda chefnogaeth nawdd cyhoeddus sylweddol.

Fodd bynnag, nid yw'r cysylltiad rhwng rheoleiddio a'r cynnydd yn y defnydd o fysiau mor syml â hyn. Mae a wnelo'r cynnydd yn y defnydd yn Llundain â pherfformiad economaidd a thwf ym mhoblogaeth y ddinas, yn ogystal â ffactorau eraill megis dwysedd y boblogaeth (sy'n llawer uwch na'r hyn ydyw yng Nghymru) sy'n cefnogi'r gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus; mae ffactorau rheoleiddiol eraill, megis tâl atal tagfeydd, ffyrdd coch, costau parcio uchel a phrinder manau parcio, hefyd yn berthnasol. Y ffactorau hyn i gyd gyda'i gilydd sydd wedi cael yr effaith fwyaf ar nifer ac ansawdd y gwasanaeth bysiau yn Llundain.

Y ffactor arall a arweiniodd at y cynnydd sylweddol a welwyd yn Llundain yw polisi cyson o gefnogi'r gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus; mae hwn hefyd yn ffactor

allweddol mewn rhai ardaloedd eraill o'r Deyrnas Unedig sydd wedi llwyddo i fynd yn groes i'r duedd o weld gostyngiad yn y defnydd o fysiau. Mewn ardaloedd megis Brighton a Nottingham gwelwyd cynnydd yn y defnydd o fysiau yn sgil polisi cyson a pharhaus yn ymwneud â bysiau, a blaenoriaeth i fysiau yn y canolfannau trefol.

Nid oes angen mwy o reoleiddio neu well rheoleiddio ar Gymru i gynhyrchu cynnydd (yn hytrach na gostyngiad) yn y defnydd o'r gwasanaeth bysiau. Yr hyn sydd ei angen yw sefydlogrwydd a chynllun tymor hir i geisio gwella'r "cynigion" ar fysiau. Mae'r gallu gennym eisoes i sefydlu Cytundebau neu Bartneriaethau o Safon sy'n cynnwys mwy o reoleiddio nag amodau'r farchnad rydd ar hyn o bryd. Er hynny, mae'r rhan fwyaf o Awdurdodau Lleol yn amharod i wneud unrhyw fath o gytundeb heb sicrwydd tymor hir y gellir cwrdd ag unrhyw ymrwymadau ariannol (pa un ai ar gyfer strwythurau newydd neu gynnal a chadw) y tu hwnt i'r flwyddyn ariannol gyfredol. Yn ychwanegol at hyn, mae'r broses o sefydlu Cytundebau o Safon yn awgrymu methiant i gydweithio â gweithredwyr y gwasanaeth bysiau i wella'r ddarpariaeth; yn gyffredinol, mae perthynas weithio dda gyda gweithredwyr y gwasanaeth bysiau drwy Gymru. Gallai'r gefnogaeth ariannol ganolog bresennol tuag at wasanaeth bysiau sy'n cael ei rhoi i Awdurdodau Lleol (Grant Cynnal Gwasanaeth Bysiau) gysylltu gwelliannau o safon i wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol â lefel uwch o ad-daliadau yn seiliedig ar nifer y milltiroedd – cynllun sydd eisoes dan ystyriaeth. Ond y pwynt allweddol yw y dylid osgoi gorgymhlethu neu wneud newidiadau sylfaenol i ddull ariannu sydd wedi newid bob blwyddyn yn ystod y pedair blynedd diwethaf, ac sy'n mynd yn groes i'r prif gais, sef cynllunio a sefydlogrwydd tymor hir.

**Cwestiwn 8** – pa gamau eraill y gellir eu cymryd i sicrhau bod gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn diwallu anghenion pobl Cymru?

- Ymrwymiad i lif ariannu 3–5 mlynedd i wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol
- Sefydlu cronfeydd ariannol penodol i annog newid cerbydau/sicrhau cerbydau gwyrdd a phrosiectau trafndiaeth arloesol
- Egluro rôl/statws grwpiau megis y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau / Defnyddwyr Bysiau Cymru / y Gymdeithas Cludiant Cymunedol / Grŵp Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus
- Datblygu / annog canllawiau cynllunio atodol a Nodiadau Cyngor Technegol er sicrhau bod datblygiadau newydd yn hwylus i fysiau
- Gweithio gyda gweithredwyr y gwasanaeth i godi proffil bysiau
- Gweithio gyda'r diwydiant i gefnogi cael tocynnau ar gyfer sawl siwrnai / gweithredwr gwasanaeth
- Buddsoddi mewn marchnata a hyrwyddo i ysgogi cynnydd yn niferoedd y teithwyr.

Nodwch unrhyw beth arall yr hoffech sôn amdano ar y pwnc hwn. Diolch i chi am gyfrannu at ei hymchwiliad.



