TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG I YMCHWILIAD Y PWYLLGOR MENTER A BUSNES I DRAFNIDIAETH – BYSIAU A'R GYMUNED AR 3 RHAGFYR, 2015

Cyflwyniad

1. Bwriad y papur hwn yw cynnig tystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor Menter a Busnes ar drafnidiaeth – bysiau a'r gymuned yng Nghymru.

2. Mae gwasanaethau bws yn rhan hanfodol o fywyd economaidd, diwylliannol a chymdeithasol Cymru. Bob diwrnod, mae 63,000 o bobl yn dibynnu ar fysiau i fynd i'r gwaith, a chaiff oddeutu 350,000 o deithiau eu gwneud bob dydd i fynd i apwyntiadau yn yr ysbyty, i ymweld â ffrindiau, siopa neu weithgareddau hamdden. Mae gwasanaethau bws yn cynnig ffordd o deithio sy'n ddibynadwy, hyblyg, fforddiadwy a chynaliawy i bobl o bob oedran, gallu a chefndir.

3. Mae ein huchelgais ar gyfer gwella trafnidiaeth bysiau a'r gymuned wedi ei bennu yn ein Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf. Rydym wedi ymrwymo i wella ansawdd gwasanaethau bws lleol a thrafnidiaeth gymunedol, a mynediad iddynt, tra'n edrych ar y posibilrwydd o gynnig bargen well ar docynnau bws i bobl ar incwm is.

4. Rydym wedi darparu ein hymrwymiad i sicrhau tocynnau teithio rhatach i bobl hŷn a phobl anabl, yn ogystal â'n cynllun i helpu cyn-filwyr a'r lluoedd arfog sydd wedi eu niweidio'n ddifrifol. Mae "Fyngherdynteithio" yn helpu pobl ifanc trwy gynnig tocynnau teithio rhatach yng Nghymru.

5. Mae Trafnidiaeth Gymunedol yn chwarae rhan hollbwysig o fewn system drafnidiaeth gyhoeddus integredig, a gall gynnig ffordd arall o deithio sy'n hyblyg ac yn gost-effeithiol yn hytrach na thrafnidiaeth gyhoeddus traddodiadol. Mae Llywodraeth Cymru yn darparu £108,000 i helpu y rhwydwaith Bwcabus yn 2015-16, ac mae'r twf sylweddol yn nifer y teithwyr, sydd wedi curo targedau Bwcabus, yn dangos effeithiolrwydd y fenter hon. Rydym yn parhau i annog awdurdodau lleol a chwmnïau bws i edrych ar gynllun Bwcabus a dysgu ohono.

6. Enghraifft dda arall yw'r prosiect Grass Routes yn Sir Fynwy. Rwyf hefyd wedi ariannu dwy raglen beilot ar gyfer Trafnidiaeth Wledig yng Ngheredigion a Bro Morgannwg i edrych ar ffyrdd newydd o ddefnyddio cerbydau fflyd i ddarparu gwasanaethau gwell i gymunedau gwledig, ac i'w treialu.

7. Mae'r angen i ddod o hyd i ffyrdd gwell i bobl gael mynediad i gyfleusterau gofal iechyd yn bwysig. Rwyf wedi comisiynu gwaith gyda'r Gweinidog Iechyd a Gwasanaethau Cymdeithasol i ddarparu gwasanaeth trafnidiaeth gwell mwy ymatebol i gleifion ac ymwelwyr gael mynediad i ysbytai a chyfleusterau gofal iechyd eraill ledled Cymru.

8. Rydym hefyd yn gweithio gyda darparwyr trafnidiaeth y gymuned leol i ddatblygu cynlluniau clybiau ceir mewn ardaloedd lle y mae pobl yn ei chael yn anodd i gael mynediad i gyfleoedd gwaith a gwasanaethau.

Swyddogaethau a chyfrifoldebau

9. Ers dadreoleiddio bysiau yn 1986, cwmnïau bws preifat sydd wedi penderfynu ar strwythur y gwasanaeth bysiau lleol, gan ddibynnu ar ymarferoldeb masnachol. Yng Nghymru, mae oddeutu 73 y cant o'r pellter sy'n cael ei deithio ar fysiau ar wasanaethau sy'n cael eu darparu'n fasnachol.

10. O dan y fframwaith deddfwriaethol presennol, mae gan awdurdodau lleol bwerau i gynnig cymorthdaliadau i wasanaethau os ydynt yn gweld bod y gwasanaethau hynny yn angenrheidiol o fewn y gymdeithas. Mae gan awdurdodau rôl hanfodol hefyd o hybu mynediad i gyfleusterau addysg, hyfforddiant, gwaith, iechyd, siopa a chymunedol. Mae trafnidiaeth gyhoeddus, a bysiau yn benodol, yn chwarae rhan bwysig o roi mynediad inni i swyddi, addysg a gwasanaethau allweddol.

11. Mae gan drafnidiaeth gymunedol ran bwysig i'w chwarae o ategu y rhwydwaith bysiau craidd, ac yn benodol, i fodloni anghenion pobl sydd o bosib heb fynediad i drafnidiaeth gyhoeddus draddodiadol, neu sydd angen y math o gerbydau arbenigol a'r gwasanaethau hyblyg sy'n nodwedd amlwg o'r sector.

12. Mae y rhan fwyaf o ardaloedd ym Mhrydain, fodd bynnag, wedi gweld lleihad yn y gwasanaethau bysiau sydd ar gael, gyda gwasanaethau bws Llundain yn eithriad amlwg. Yng Nghymru, bu gostyngiad cyffredinol yn y nifer sy'n defnyddio bysiau; bu gostyngiad o 7 y cant yn 2009-2010 yn nifer y teithiau bws a wnaethpwyd yng Nghymru, a gostyngiad o 6 y cant rhwng 2012-2013.

13. Fodd bynnag, nid yw'r gostyngiad hwn yn y nifer sy'n defnyddio bysiau wedi ei weld ym mhobman yng Nghymru. Mae'r coridor trafnidaieth rhwng Caerdydd a Phontypridd yn un o'r coridorau pwysicaf yn Ne Cymru. Mae'r gwelliannau i leihau amser teithio ar y llwybr hwn wedi cynyddu y nifer sy'n defnyddio gwasanaethau fel yr X4 a'r 26, 4.5 y cant a 9.7 y cant yn y drefn honno.

14. Mae gan drafnidiaeth gymunedol ran bwysig i'w chwarae yn ategu'r rhwydwaith bysiau craidd, ac yn benodol, bodloni anghenion pobl sydd o bosib heb fynediad i drafnidiaeth gyhoeddus draddodiadol. Fel rhan o'n hymrwymiad i gysylltu ardaloedd strategol, rydym yn ariannu TrawsCymru, rhwydwaith o fysiau pellter hir sy'n cludo bron i 1.5 miliwn o deithwyr y flwyddyn.

15. Rydym wedi lansio gwasanaethau newydd eleni sy'n cysylltu Wrecsam a'r Bermo ac Aberystwyth a Hwlffordd. Rydym hefyd yn gwella'r gwasanaeth o Fangor i Aberystwyth o fis Tachwedd 2015 ac mae cerbydau newydd i gael eu defnyddio o fis Mawrth 2016.

Cyllido

16. Er gwaethaf effaith penderfyniadau gan Lywodraeth y DU, rydym, yn ystod y misoedd diwethaf, wedi gallu diogelu lefel y cyllid yr ydym yn gallu ei ddarparu i awdurdodau, i'w galluogi i gynnig tocynnau teithio rhatach ar drafnidiaeth gymunedol ac ar fysiau. Yn ogystal â'r £25 miliwn a ddarparwyd gennym i awdurdodau lleol drwy'r Grant Cymorth i Wasanaethau Bysiau, rydym wedi

ymrwymo i gefnogi y cynllun gorfodol ar gyfer pobl hŷn neu anabl, sy'n galluogi dros 740,000 o bobl i deithio ar ein bysiau yn ddi-dâl.

17. Rydym hefyd wedi gallu cynnig cymorth i bobl ifanc drwy'r cynllun teithio yn rhatach ar fysiau tan ddiwedd Mawrth 2017.

18. Ysgogiadau

19. Ym mis Ionawr 2014, sefydlwyd Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau i roi cyngor ar y ffordd orau y gallwn weithio gyda'r awdurdodau lleol a'r diwydiant bysiau i wella cynaliadwyedd hirdymor y gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Rwy'n ystyried eu cyngor manwl ac yn benodol yn cyflwyno Safon Ansawdd Bysiau y gellid ei gyflwyno i wella ansawdd y gwasanaethau bysiau.

20. Nid yw dadreoleiddio y farchnad fysiau wedi darparu'r manteision a fwriadwyd ledled Cymru. Er bod gan rai ardaloedd wasanaethau bysiau masnachol, roedd eraill yn dibynnu ar wasanaethau oedd â chymorthdaliadau sylweddol dan gontract gan yr awdurdodau lleol.

21. Mae'r fframwaith cyfreithiol ar gyfer trefnu'r gwasanaethau bysiau yn golygu bod cyflawni ein huchelgais i wella'r gwasanaethau i deithwyr yn ddrud, yn gymhleth ac yn anghyson. Yn aml, yr unig ffordd o integreiddio amserlenni bysiau gyda dulliau eraill o deithio, gwella safon bysiau, gwella amseroedd teithio ac yn y blaen yw drwy i gwmnïau gydweithio yn wirfoddol.

22. Byddai datganoli y broses o reoleiddio bysiau yn ategu ein cymhwysedd deddfwriaethol presennol o ran rheoli traffig a darparu gwasanaethau, drwy sicrhau gwerth am arian gwell wrth wella safon teithio ar fysiau i ddefnyddwyr yng Nghymru.