

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

**Gwasanaethau Bysiau a
Thrafnidiaeth Gymunedol
yng Nghymru**

Mawrth 2016

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliad.cymru

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Menter a Busnes
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 0300 200 6565

E-bost: SeneddBusnes@cynulliad.cymru

Twitter: [@SeneddBusnes](https://twitter.com/SeneddBusnes)

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2016

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

Gwasanaethau Bysiau a
Thrafnidiaeth Gymunedol
yng Nghymru

Mawrth 2016

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Y Pwyllgor Menter a Busnes

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Ei gylch gwaith yw archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisiau, gan gwmpasu datblygu economaidd; trafnidiaeth a seilwaith; cyflogaeth; addysg uwch a sgiliau; ac ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



William Graham (Cadeirydd)

Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Mick Antoniw

Llafur Cymru
Pontypridd



Mohammad Asghar

Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Jeff Cuthbert

Llafur Cymru
Caerffili



Keith Davies

Llafur Cymru
Llanelli



Dafydd Elis-Thomas

Plaid Cymru
Dwyfor Meirionnydd



Rhun ap Iorwerth

Plaid Cymru
Ynys Môn



Eluned Parrott

Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Canol De Cymru



Gwenda Thomas

Llafur Cymru
Castell-nedd



Joyce Watson

Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd	6
Argymhellion y Pwyllgor	8
1. Cyflwyniad	11
2. Cyflwr y diwydiant	13
Pwysau cynyddol ar drafnidiaeth gymunedol	19
Rôl trafndiaeth gymunedol	21
3. Tocynnau teithio rhatach	24
Y polisi tocynnau teithio rhatach	24
Tocynnau teithio rhatach a thrafnidiaeth gymunedol	27
Cyfraddau ad-dalu a sicrwydd cyllid	27
4. Gwasanaethau Bwcabus	30
5. Pwerau	32
Pa mor effeithiol yw'r dulliau presennol o reoleiddio bysiau	32
Dadleuon o blaid ac yn erbyn rheoleiddio'r diwydiant bysiau yng Nghymru.	34
Datganoli: cwmpas pwerau rheoleiddio presennol ac arfaethedig	37
Datganoli pwerau cofrestru bysiau	38
Comisiynydd Traffig Cymru a diogelwch bysiau	39
6. Llywodraethu	42
7. Integreiddio a hygyrchedd	45
Hygyrchedd	45
Integreiddio'r rhwydwaith	46
Integreiddio polisiau	48
Atodiad A - Cylch Gorchwyl	51
Atodiad B - Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig	52
Atodiad C - Tystion	55

Rhagair y Cadeirydd

Bysiau yw'r math o drafnidiaeth gyhoeddus a ddefnyddir yn fwyaf eang yng Nghymru, ac eto mae'r diwydiant yn wynebu dyfodol ansicr. Mae'n ymddangos ei fod ar lethr llithrig wrth i gymorthdaliadau a nifer y teithwyr leihau, ac wrth i lefelau'r gwasanaethau ostwng ledled Cymru yn enwedig yng nghefn gwlad.

Mae cost ddynol i'r llethr hwnnw wrth i unigolion, yn enwedig y rhai mwyaf agored i niwed, fethu â mynd i ddiwyddiadau cymdeithasol a theimlo'n fwyfwy ynysig.

Yn Lloegr, mae ardaloedd fel Essex, Cernyw, Nottingham a Gogledd-ddwyrain Lloegr i gyd yn ymgymryd â mentrau diddorol a allai gynnig gwersi gwerthfawr i Gymru. Mae mentrau Cymreig fel Bwcabus a Traws Cymru yn dangos yr hyn y gellir ei wneud gyda chyllideb farchnata, buddsoddiad mewn cerbydau, a gwell gwybodaeth i deithwyr, a Safonau Ansawdd Bysiau arfaethedig Llywodraeth Cymru yn cynnig cyfle gwirioneddol i wella.

Mae gan drafnidiaeth gymunedol gyfraniad pwerus i'w wneud, ond mae angen i'r rhai sy'n cynllunio rhwydweithiau trafndiaeth gael darlun mwy eglur o'r hyn y dylai'r cyfraniad hwnnw fod. Mae angen hefyd inni sicrhau bod y rheoliadau'n ei galluogi i gyflawni, a'r cyfraddau ad-dalu'n caniatáu iddi redeg heb wneud colled.

Mae amrywiaeth o faterion polisi sydd hefyd yn tanseilio'r diwydiant bysiau yng Nghymru. Cydnabyddir yn eang bod angen Comisiynydd Traffig pwrpasol ar gyfer Cymru yn unig, yn gweithio yng Nghymru ac yn atebol i Lywodraeth Cymru, ond nid yw'r swydd honno wedi'i sefydlu. Gorau po gyntaf y caiff y cynlluniau i ddatganoli pwerau cofrestru bysiau eu rhoi ar waith.

Er bod ein hymchwiliad wedi amlygu'r angen i ddatganoli rhagor o bwerau, mae hefyd wedi awgrymu nad yw Cymru yn defnyddio'r pwerau sydd ganddi i'r eithaf. Mae rhannau eraill o'r DU sydd â'r un pwerau, neu lai, yn manteisio mwy ar eu sefyllfa.

Mae arnom angen uchelgais - a dyna pam rydym yn argymhell pennu 2018 fel terfyn amser ar gyfer sefydlu tocyn integredig ar gyfer Cymru gyfan, fel y cerdyn Oyster yn Llundain. Mae'n bosibl o ran technoleg ac mae teithwyr yn dymuno'i weld. Bydd angen i'r gweinidog trafndiaeth nesaf sbarduno'r fenter hon o'r diwrnod cyntaf.

Bydd yn anodd mynd i'r afael â'r gostyngiad yn y niferoedd sy'n defnyddio bysiau heb fuddsoddiad ychwanegol. Mae'r diwydiant yng Nghymru eisoes yn cael cymhorthdal sylweddol. Nid oes fawr o obaith o gael arian ychwanegol - felly bydd angen gwario'n gallach a sicrhau ffocws mwy eglur.

William Graham AC,
Cadeirydd y Pwyllgor Menter a Busnes.

Argymhellion y Pwyllgor

Rhestrir argymhellion y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru isod, yn y drefn y maent yn ymddangos yn yr adroddiad hwn. Ewch i'r tudalennau perthnasol yn yr adroddiad i weld y dystiolaeth sy'n cyd-fynd â'r argymhellion a'r casgliadau:

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu Strategaeth Trafnidiaeth Gymunedol mewn ymgynghoriad â'r sector er mwyn sicrhau bod ei rôl mewn rhwydwaith integredig yn eglur, a gweithio gydag awdurdodau lleol i hyrwyddo dealltwriaeth o drafnidiaeth gymunedol a'r hyn y gall ac na all ei wneud. (Tudalen 23)

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru adolygu arferion da o bob rhan o Brydain, o ran darparu cymorth ariannol a chymorth polisi i wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, er mwyn ystyried pa wersi y gellir eu dysgu a'u defnyddio yng Nghymru i hybu mwy o sefydlogrwydd a mwy o weithio mewn partneriaeth yng Nghymru. Yn benodol, os bydd y drefn 'Total Transport' yn effeithiol yn Lloegr, dylid rhoi ystyriaeth ddifrifol i fabwysiadu model tebyg yng Nghymru. (Tudalen 23)

Argymhelliad 3. Rydym yn credu y gallai Llywodraeth Cymru archwilio'r agwedd bresennol at bwy sy'n gymwys i gael tocynnau teithio rhatach er mwyn sicrhau bod adnoddau prin yn cael eu targedu yn y modd mwyaf effeithiol i helpu'r rheini sydd â'r angen mwyaf, ac ystyried sut y gallai unrhyw newid effeithio ar y sector trafniadaeth gymunedol. (Tudalen 27)

Argymhelliad 4. “As you know, we’re coming to the end of the three-year deal [on concessionary fares funding], and next year is being discussed at the moment, but as it stands, there’s quite a deficit in that budget for next year. That’s going to have an impact, again, on services on the street, whether it’s CT or whether it’s mainstream operators, because any cut to the income is going to translate to them reviewing marginal services and reviewing the network they provide.” (Tudalen 28)

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru adolygu ar frys y cyfraddau ad-dalu sydd ar gael i weithredwyr trafniadaeth gymunedol, i wneud yn

siŵr nad ydynt yn colli arian, a sicrhau bod setliadau ariannu yn y dyfodol ar gyfer tocynnau teithio rhatach yn darparu'r sicrwydd mwyaf posibl i weithredwyr bysiau a thrafnidiaeth gymunedol. (Tudalen 29)

Argymhelliad 6. Mae'r Pwyllgor yn cefnogi galwadau Llywodraeth Cymru am fwy o bwerau dros fysiau. Yn y cyfamser, rydym yn annog Llywodraeth Cymru i ystyried enghreifftiau o rannau eraill o'r DU a sicrhau bod Cymru yn gwneud y defnydd gorau posibl o'r pwerau gweithredol sydd ganddi ar hyn o bryd. (Tudalen 39)

Argymhelliad 7. Mae'r Pwyllgor yn nodi â phryder y gallai'r cynigion ar gyfer rhannau o Loegr olygu bod gan rai o ddinasoedd a rhanbarthau Lloegr fwy o bwerau dros drafndiaeth gyhoeddus na'r hyn sydd ar gael i Gymru. Rydym yn argymhell y dylid cynnal trafodaethau brys gyda Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau nad yw Cymru yn cael ei rhoi dan anfantais wrth geisio'r pwerau sydd eu hangen i wella gwasanaethau bws ar gyfer pobl Cymru. (Tudalen 39)

Argymhelliad 8. Dylai Cymru, fel mater o frys, gael ei Chomisiynydd Traffig penodol ei hun, wedi'i leoli yng Nghymru ac yn atebol i Weinidogion Cymru a Chynulliad Cenedlaethol Cymru. (Tudalen 41)

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru symud yn gyflym i greu uned cynllunio trafndiaeth, â'r holl adnoddau y mae eu hangen arni, o fewn Trafnidiaeth Cymru er mwyn goruchwyllo proses effeithiol o gynllunio ac integreiddio siwrneiau bws yng Nghymru. (Tudalen 44)

Argymhelliad 10. Dylai'r Gweinidog sicrhau bod digon o adnoddau ar gael er mwyn cynorthwyo i gyflwyno safonau Ansawdd Bysiau Cymru mewn amserlen realistig, a sicrhau bod y safonau'n orfodol ledled Cymru. (Tudalen 50)

Argymhelliad 11. O ystyried yr angen clir i integreiddio polisïau a'r rhwydwaith yn well, dylai Llywodraeth Cymru edrych eto ar yr argymhellion yn yr adroddiad a gyhoeddwyd gennym yn 2013 ar Drafndiaeth Gyhoeddus Integredig a chynyddu ei hymdrechion i weithredu rhwydwaith trafndiaeth cwbl integredig ledled Cymru. (Tudalen 50)

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru osod terfyn amser o 2018 (i gyd-fynd â chyflwyno'r fasnachfaint rheilffyrdd) ar gyfer gweithredu system docynnau integredig ar gyfer Cymru gyfan i'w defnyddio ar yr holl wasanaethau bws, rheilffordd a Metro masnachol. (Tudalen 50)

Argymhelliad 13. Rydym yn argymhell y dylai canllawiau a gyhoeddir i gefnogi Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 nodi swyddogaeth eglur ar gyfer Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus o ran sicrhau bod gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn cael eu hintegreiddio'n effeithiol â meysydd polisi ehangach. (Tudalen 50)

1. Cyflwyniad

1. Penderfynodd y Pwyllgor edrych ar fysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn yr hydref, 2015, gan nodi bod nifer y gwasanaethau bysiau a nifer y teithwyr sy'n eu defnyddio wedi lleihau yng Nghymru.
2. Mae [Adroddiadau Blynyddol y Comisiynwyr Traffig](#) yn dangos bod nifer y gwasanaethau bysiau cofrestredig yng Nghymru wedi gostwng tua 46%, o 1,943 o wasanaethau ym mis Mawrth 2005 i 1,058 ym mis Mawrth 2015. Mae ystadegau blynyddol yr Adran Drafnidiaeth ynglŷn â bysiau yn dangos bod nifer y teithiau a wnaed ar fysiau yng Nghymru hefyd wedi gostwng ychydig yn llai na 19% rhwng eu hanterth diweddar yn 2008-09 a mis Mawrth 2015. Gwelwyd mwy o ostyngiad yn nifer y siwrneiau gan deithwyr yng Nghymru nag yn unrhyw ran arall o Brydain. O'u cymharu, gwelwyd nifer y teithiau ar fysiau yn Lloegr y tu allan i Lundain yn gostwng ychydig yn llai na 6% yn ystod yr un cyfnod, ac ychydig yn llai na 15% yn yr Alban.
3. Mae'r rhesymau y tu ôl i'r tueddiadau hyn yn gymhleth. Yn benodol, nid yw'r ffaith y ceir llai o wasanaethau cofrestredig bob amser yn golygu bod gwasanaethau wedi'u colli, a bydd rhai gwasanaethau wedi'u rhesymoli a'u cyfuno, er enghraifft. Yn yr un modd, mae'r ffaith bod Cymru yn wlad wledig o'i chymharu â rhannau eraill o Brydain yn ffactor yn y gostyngiad yn nifer y teithwyr. Fodd bynnag, mae'r duedd sylweddol ar i lawr yn nifer y teithwyr yng Nghymru yn eglur, a data cofrestru'n cefnogi'r farn a glywsom wrth gasglu tystiolaeth bod cryn dipyn o wasanaethau bysiau wedi'u colli yng Nghymru.
4. Yn ogystal â'r ystadegau hyn, roedd y Pwyllgor yn ymwybodol bod Pwyllgor Deisebau'r Cynulliad wedi derbyn tair deiseb ynghylch bysiau.
 - [P-04-475 Yn eisiau - Bysiau i Feirionnydd](#) (174 o lofnodion)
 - [P-04-513 Achub gwasanaeth bws X94 Wreccsam/Abermo](#) (494 o lofnodion)
 - [P-04-515 Darparu rhagor o arian ar gyfer Gwasanaethau Bysiau Cymru](#) (246 o lofnodion)
5. Mae'r tair deiseb yn ymwneud â gostyngiadau mewn lefelau gwasanaeth a/neu gyllid, a'r effaith ar gymunedau. Gofynnodd y Pwyllgor Deisebau inni edrych ar y materion hyn yn ein hymchwiliad.

6. Mae'r Pwyllgor wedi derbyn 53 o ymatebion ysgrifenedig i'r ymgynghoriad¹ fel rhan o'r ymchwiliad hwn. Yn ogystal, cynhaliwyd arolwg cyhoeddus byr² yn canolbwyntio ar farn yr ymatebwyr am gyflwr presennol y sector bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, ac effaith unrhyw newidiadau.

7. Amlygodd yr arolwg bod llai o wasanaethau a bod prisiau wedi cynyddu yn yr ychydig flynyddoedd diwethaf. Tynnodd sylw hefyd at raniad rhwng y wlad a'r dref: roedd 58% o ymatebwyr yn y trefi yn cytuno'n gryf ac yn cytuno y gallent fel arfer gyrraedd ble maent am fynd, ar adeg y maent am fynd yno trwy ddefnyddio gwasanaethau bws. Dim ond 48% oedd y ffigur mewn ardaloedd gwledig.

8. Cymerodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan amrywiaeth o sefydliadau ar ddiwedd 2015. Mae'r rhestr gyflawn i'w gweld yn Atodiad B.

¹Tudalen ar y we yn rhestru'r holl [ymatebion ysgrifenedig i'r ymgynghoriad](#)

² [Canlyniadau llawn yr arolwg](#) [PDF].

2. Cyflwr y diwydiant

9. Wrth roi tystiolaeth i'r Pwyllgor ym mis Gorffennaf 2015, rhoddodd Jonathan Bray, Cyfarwyddwr y Grŵp Gweithredol Trafnidiaeth i Deithwyr, ei farn am wasanaethau bysiau yng Nghymru:

“I think the picture is not good for buses outside London in Great Britain, but, looking at the statistics, it’s particularly bad in Wales; Wales is doing worse than the shires and city regions in England. Putting London to one side—it’s a totally different system with a lot of money going in—even by the worrying standards of what’s going on across the piece, the situation in Wales is not good. So, we’ve seen fares going up in real terms by 41 per cent between 2005 and 2015, and passenger numbers falling from 123 million to 103 million. From the last figures I saw, there was a decline of 4.1 per cent in one year alone. So, to me, this is a crisis, I would say, on the buses.”³

10. Mae ystadegau chwarterol yr Adran Ddrafnidiaeth ar gyfer bysiau yn dangos bod nifer y siwrneiau gan deithwyr ar fysiau ym mis Mawrth 2015 ychydig yn llai na 19% yn is na'u lefel uchaf yn 2008-09.

11. Mae adroddiadau blynyddol y Comisiynydd Traffig yn dangos bod nifer y gwasanaethau bws cofrestredig yng Nghymru wedi lleihau tua 46% rhwng mis Mawrth 2005 a mis Mawrth 2015 (er y bydd nifer o'r rhain yn deillio o resymoli gwasanaethau yn hytrach na'u colli).

12. Mae'r Ymgyrch dros Ddrafnidiaeth Well wedi rhoi inni'r fersiwn ddiweddaraf (sef y bumed fersiwn) o'i hadroddiad blynyddol *Buses in Crisis* (2010-2016). Mae hwn yn seiliedig ar arolwg o awdurdodau lleol, gan gynnwys pob un o'r 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru. Mae'r adroddiad yn nodi bod cyfanswm o 53 o wasanaethau bysiau a gefnogir gan awdurdodau lleol⁴ yng Nghymru wedi cael eu lleihau, eu newid neu eu tynnu'n ôl yn 2015-16. Mae 32 o'r gwasanaethau hyn wedi cael eu lleihau neu eu newid a 21 wedi cael eu tynnu'n ôl yn llwyr. Canfu hefyd fod y cyllid a roddir gan awdurdodau lleol tuag at y gwasanaethau 'cymdeithasol angenrheidiol' hyn wedi'i gwtogi 11.4%

³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 15 Gorffennaf 2015, paragraff 146.

⁴ Mae data'r Ymgyrch dros Ddrafnidiaeth Well yn ymwneud â gwasanaethau a gefnogir gan awdurdodau lleol - h.y. gwasanaethau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol ac sy'n derbyn cymhorthdal gan awdurdodau lleol - yn hytrach na phob gwasanaeth gan gynnwys y rhai sy'n gweithredu'n fasnachol heb gymhorthdal.

yng Nghymru yn 2015/16, sy'n fwy o ostyngiad na phob rhan o Gymru a Lloegr heblaw De-ddwyrain Lloegr (13.9%), lle y gellid disgwyl i wasanaethau fod yn llai dibynnol ar gefnogaeth yr awdurdod lleol oherwydd dwysedd y boblogaeth.

13. Roedd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru yn cefnogi ymchwil yr Ymgyrch, a dywedodd wrthym:

“A number of local authorities such as Wrexham and Neath Port Talbot have ended their subsidies to local bus operators and a number of other local authorities have reduced the level of subsidy and are consulting on further reductions.”⁵

14. Ar yr un pryd, rydym yn ymwybodol bod y Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bws gan Lywodraeth Cymru, a weinyddir trwy Awdurdodau Lleol Cymru, wedi'i rewi ar £25 miliwn ers ei gyflwyno yn 2013-14 sy'n doriad mewn termau real.

15. Mae'r Athro Stuart Cole, athro Emeritws ym Mhrifysgol De Cymru, yn awgrymu bod prisiau tocynnau bws yn codi'n gyflymach yng Nghymru nag yng ngweddill Prydain:

“Bus fares in Wales rose by 1.0% above inflation in 2014 compared with 0.6% in England and 0.3% in Scotland over the last year.”⁶

16. Yn ei thystiolaeth, nododd y Comisiynydd Pobl Hŷn y ceir effaith wirioneddol ar bobl os oes llai o wasanaethau bws a thrafnidiaeth gymunedol ar gael. Mae ei thystiolaeth yn awgrymu y gallai'r ffaith bod llai o wasanaethau ar gael gynyddu pwysau mewn meysydd allweddol fel iechyd a gofal cymdeithasol. Dywedodd:

“The social impact of reducing bus and community transport services is devastating for older people across Wales. As I have previously mentioned, the reduction of these crucial services will leave older people more susceptible to loneliness and social isolation, and a range of physical and mental health problems, including cardiac arrest, stroke, diabetes, anxiety and depression.”⁷

⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig gan Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru.

⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig gan yr Athro Stuart Cole.

⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig gan Gomisiynydd Pobl Hŷn Cymru.

17. Cafodd y Pwyllgor dystiolaeth hefyd gan unigolion. Nododd nifer o bobl y diffyg gwasanaethau ym mhentref y Ro-wen, yn Nyffryn Conwy, a'r modd yr oedd hyn yn ynysu trigolion nad oedd car preifat ar gael iddynt.

18. Ysgrifennodd Alma Colclough:

“The 19 bus used to travel through Rowen every two hours both to Llanrwst and to Llandudno...

“My mother used to attend a Luncheon Club in Conwy every week after her hospice day care finished and used Community Transport. Community Transport ceased in Conwy two years ago and she now has no way of going to the club and is missing all her old friends.”⁸

19. Dechreuodd teithiau bws am ddim i bobl hŷn a phobl ag anableddau fel polisi cymdeithasol i fynd i'r afael ag unigrwydd. Yn gynyddol mae wedi dod yn rhan o bolisi trafndiaeth a thelir amdano o'r gyllideb drafnidiaeth.

20. Er y cafwyd cydnabyddiaeth eang nad oedd yr arwyddion yn galonogol, roedd llawer o'r rhai sy'n ymwneud â'r sector yn amharod i gyfaddef bod 'argyfwng'.

21. Meddai Margaret Everson, cyfarwyddwr Defnyddwyr Bysiau Cymru:

“I read several reports from Campaign for Better Transport and PTEG saying that buses are in crisis. In my view, they are actually only looking at one side of the story. ... if you look at the north-Wales coast, where Arriva operates, and if you look at Swansea Stagecoach area, and if you look at Cardiff and Newport, and at Richards Bros, perhaps, in west Wales, and look at TrawsCymru, you would say that it's thriving. So, there are two sides to this coin.”⁹

22. Rydym yn cydnabod bod gwaith da i'w weld mewn sawl rhan o Gymru, ond mae'r niferoedd yn gyffredinol sy'n teithio ar fysiau ledled

⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig gan Alma Colclough.

⁹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 12.

y wlad wedi lleihau'n sylweddol, ac mae hyn yn peri pryder. Mae'r Pwyllgor wedi mynegi pryder cryf y gallai'r ffigurau ostwng ymhellach.

Polisi bysiau yn Lloegr

23. Clywodd y Pwyllgor gan arbenigwyr yn Lloegr, a dynnodd sylw at enghreifftiau sy'n dod i'r amlwg o arfer da.

24. Meddai Stephen Joseph, Prif Weithredwr yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well:

“...we think that what Cornwall is doing might merit some study by the Welsh Assembly Government, because it feels quite comparable to some of the situations in the more rural parts of Wales.”¹⁰

“Nottingham are operating in a context where the wider policies—the transport and planning policies for the city—are pro bus. In particular, they have been the only city in the UK so far to implement a workplace parking levy so that employers in the city with more than 10 parking spaces pay a levy on that. The funding from that is exclusively ring-fenced for transport and it has paid for an expansion in the tendered bus networks, with electric bus services on their Link network, and particularly for an extension to their tram network.”¹¹

25. Amlygodd y Comisiynydd Traffig lwyddiannau yn Birmingham a'r cyffiniau fel stori gadarnhaol arall.

26. Meddai Justin Davies, Cadeirydd y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr:

“Let’s not pretend that there haven’t been changes in the remainder of the United Kingdom as well. However, if I talk to my colleagues in England, for example, whilst there may have been reductions in the equivalent to the bus service support grant that we get here in Wales—there’s been an equivalent reduction in England—in England there have been a number of schemes to encourage partnership working with operators and to encourage greater use of bus services. So, if we look to the

¹⁰ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 132.

¹¹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 145.

better bus services scheme No. 1, better bus services scheme No. 2, local transport support funding and the green bus fund in England, all of which work on the basis of a partnership arrangement between the local authorities, the operators who work with that local authority and the UK Government.....

“....So, where you see those partnership approaches working in other parts of the country, you see that there may have been a switch in funding style but the money is still coming in and being used to generate more transport usage. Now, we have not got, in Wales, that type of funding available.”¹²

27. Amlygodd Stephen Joseph y potensial i ardaloedd lleol ystyried a ellid caffael contractau ar gyfer trafndiaeth addysg neu iechyd ochr yn ochr â thrafnidiaeth gyhoeddus y brif ffrwd, sef 'Total Transport'. Meddai Mr Joseph:

“I think it is clear that the separate commissioning of transport wastes funding.”¹³

“Having been involved a little bit in the Northamptonshire pilot ..., I think we've concluded there probably is a crock of gold at the end of that particular rainbow, but not just in terms of funding, but in terms of efficiencies.”¹⁴

28. Dywedodd Kamal Panchal o'r Gymdeithas Llywodraeth Leol yn Lloegr wrthym y byddai pob cyngor yn cytuno bod sicrwydd tymor hwy ynghylch cyllid yn ddefnyddiol iawn fel y gallant ymateb yn hyblyg.¹⁵

29. Dywedodd yr Ymgyrch dros Drafndiaeth Well wrthym mai un o nodweddion y setliad datganoli yn Lloegr yw y bydd cyllid yn cael ei ddarparu ar gyfer sawl blwyddyn, sef un o'r prif resymau pam mae cymaint o awdurdodau mor awyddus.¹⁶

30. Mewn cyferbyniad dywedodd John Pockett o'r Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr wrthym fod gweithredwyr yng Nghymru wedi

¹² Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 61-63.

¹³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 130.

¹⁴ *ibid*, paragraff 127.

¹⁵ *ibid*, paragraff 108.

¹⁶ *ibid*, paragraff 109.

wynebu diffyg sefydlogrwydd o ran cyllid ar gyfer gwasanaethau bws ers nifer o flynyddoedd bellach.¹⁷

31. Fodd bynnag, nid oedd y Gymdeithas Llywodraeth Leol yn siŵr bod y dull ariannu yn Lloegr yn sbarduno partneriaeth, gan awgrymu "the funding itself we feel, certainly as the LGA, is a broken system."¹⁸ Dywedodd Todyn Hughes o Nexus wrthym mai'r hyn sy'n sbarduno gwaith partneriaeth yw ewyllys a chydweithrediad rhwng yr awdurdod lleol a'r cwmni bysiau.¹⁹

32. Er hynny, amlygodd papur Mr Panchal sut mae cynghorau yn Lloegr yn ceisio lliniaru effaith y gostyngiadau mewn cyllid trwy:

- weithio mewn partneriaeth â gweithredwyr i ailstrwythuro'r rhwydwaith ac ailflaenoriaethu gwasanaethau bws a gefnogir gan y cyngor;
- gweithio gyda'r sector cyhoeddus ehangach wrth gynllunio gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus sy'n fwy costeffeithiol ac wedi'i gydlynu'n well trwy ddull 'Total Transport';
- ymgynghori â'r cyhoedd a defnyddwyr bysiau ar y ffyrdd gorau o leihau'r effaith;
- nodi cyfleoedd i fasnacheiddio mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau;
- archwilio cyfleoedd ar wahân i wasanaethau bws rheolaidd.²⁰

33. Dangosodd tystiolaeth gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth fod gwaith i wella'r gefnogaeth i wasanaethau bysiau ar y gweill yng Nghymru:

"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

¹⁷ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 60.

¹⁸ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 121.

¹⁹ *ibid*, paragraff 120.

²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig gan y Gymdeithas Llywodraeth Leol.

Ansawdd Bysiau y gellid ei gyflwyno i wella ansawdd y gwasanaethau bysiau.”²¹

34. Rydym yn cydnabod ac yn cefnogi'r gwaith da y mae Llywodraeth Cymru wedi'i wneud hyd yma drwy sefydlu'r Grŵp Cynghori, ac yn enwedig y gwaith ar y Safonau Ansawdd Bysiau (trafodir rhagor ar hyn ym mhennod 6). Credwn fod hwn yn gam pwysig tuag at well gwasanaethau yng Nghymru. Er ein bod wedi clywed am arfer da, rydym hefyd yn cydnabod bod y dystiolaeth ar ba mor effeithiol yw'r polisi yn Lloegr yn gymysg.

35. Fodd bynnag, o ystyried i ba raddau y mae nifer y teithwyr wedi lleihau yng Nghymru, rhaid ymdrechu o'r newydd i wrando ar bob enghraifft bosibl o ymarfer gorau a cheisio ei roi ar waith yng Nghymru.

Pwysau cynyddol ar drafnidiaeth gymunedol

36. Er bod nifer y teithiau bws a nifer y teithwyr wedi lleihau, mae adroddiad y Gymdeithas Cludiant Cymunedol ar gyfer 2014, [Cyflwr y Sector](#), yn dangos bod nifer y milltiroedd gan deithwyr ar drafnidiaeth gymunedol yng Nghymru wedi cynyddu o 4.3 miliwn yn 2010 i 6 miliwn yn 2013, a nifer y teithiau wedi cynyddu o 1.2 miliwn i 2 filiwn yn yr un cyfnod.

37. Fodd bynnag, mae'r cynnydd amlwg yn y galw yn rhoi pwysau mawr ar ddarparwyr. Mae rhai yn y sector yn pryderu y bydd pobl yn cael eu hannog i weithio'n hwy oherwydd bod oedran pensiwn yn codi, sy'n golygu y bydd llai o bobl wedi ymddeol ar gael i wirfoddoli i yrru cerbydau trafnidiaeth gymunedol.

38. Meddai Ms Summers-Rees:

“In terms of staff, we've seen an increase in organisations relying on volunteers, and I suppose from an operator's perspective, it's very difficult to recruit additional volunteers. We've got more difficulties as the pension age goes up because there is less of a pool of people able to offer their services.”²²

²¹ Tystiolaeth ysgrifenedig gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth.

²² Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 209.

39. Nododd Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Powys yn ei thystiolaeth ysgrifenedig:

“With the cuts in Local Authority budgets and less bus services available to meet the needs of the public it would surely make sense that the call upon CT [Community Transport] will increase! Unfortunately with cuts also made in the financial support to CT, the capacity to deal with additional journeys may not be there.”²³

40. Clywsom fod y ddarpariaeth wedi'i chlustnodi ar gyfer trafndiaeth gymunedol ym mecanweithiau allweddol Llywodraeth Cymru ar gyfer cyllido gwasanaethau bws wedi gostwng o 10% i 5%, er bod Llywodraeth Cymru yn parhau i argymell 10%. Awgrymwyd bod y penderfyniad i ddiddymu'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi dwysáu effaith y newid hwn.

41. Meddai Phil Taylor, Rheolwr Trafnidiaeth ac Addysg ar gyfer Prosiect Ieuenctid a Chymuned Aberfan ac Ynysowen:

“The distribution is looked at depending on the population living within that area. Throughout Wales it varies, and throughout the counties it varies..... [In] some areas they might have a kind of large 5 per cent, in some senses, it could be.....£50,000 or £60,000, but there's only one or two operators in that area. In another area that comes to £60,000, but it has to be broken down between 17 [operators].

“Previously, the idea being that the regional transport consortia were in place and the vision for the future was that the regional transport consortia controlled all the 10 per cents from the local authorities within that area, and then they looked at the needs of that area and distributed the money correctly to the needs and the requirements.”²⁴

42. Nodwyd sylwadau gan amryw o ffynonellau yn y sector trafndiaeth gymunedol, ond hefyd gan eraill megis RNIB Cymru, bod cyllid cyfalaf i brynu cerbydau newydd yn lle hen rai yn destun pryder arbennig. Rydym hefyd yn ymwybodol nad yw'r hawl angenrheidiol i yrru cerbydau 9 i 16 sedd gan nifer gynyddol o yrwyr a basiodd eu

²³ Tystiolaeth ysgrifenedig Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Powys.

²⁴ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgriadiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 230.

prawf gyrru gyntaf o 1997 ymlaen, o ganlyniad i newidiadau i'r drefn trwyddedu gyrrwyr wedi i'r UE gysoni'r rheoliadau. Mae hyn wedi effeithio ar y gallu i recriwtio gwirfoddolwyr.

43. Yn olaf, dywedodd y Gymdeithas Cludiant Cymunedol wrthym:

“In response to complaints raised by commercial operators the EU Commission has started infraction proceedings against the UK Government in relation to the permit regime. The permit system has worked for over 30 years, serving both community transport organisations and passengers. The community transport sector is currently facing challenges which threaten its very existence.”²⁵

Rôl trafndiaeth gymunedol

44. Un thema gyson yn ystod ein hymchwiliad oedd methiant i ddeall (neu gytuno) beth yw trafndiaeth gymunedol, a'r hyn y gall ac na all ei wneud.

45. Meddai Justin Davies, cadeirydd Comisiwn Bysiau Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, a rheolwr gyfarwyddwr Bysiau First Cymru, wedi'i leoli yn Abertawe:

“I think there has been a bit of a diversion from what community transport’s real call is, and it’s being seen, I think, in some places, as the cheap way to do bus services.”²⁶

46. Meddai Sarah Leyland-Jones, Uwch Swyddog Trafnidiaeth Gymunedol/Hyfforddiant, Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Powys:

“We’ve got to be clear that community transport is there to complement existing services. We are seeing cuts in public transport services. The expectation is then raised on our community transport.”²⁷

47. O ystyried y cyfyngiadau y mae'r sector yn gweithredu oddi tanynt, roedd yn destun pryder inni glywed tystiolaeth yn awgrymu ei bod yn ymddangos nad yw swyddogion Llywodraeth Cymru a

²⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Gymdeithas Cludiant Cymunedol.

²⁶ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 52.

²⁷ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 213.

llywodraeth leol yn deall y cyfyngiadau hyn, nac yn ymgysylltu'n effeithiol â'r sector. Er enghraifft, dywedodd Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Powys:

“...depending on what’s requested by the community, we’ll try to develop the appropriate type of service, and we have to look at the cost associated with doing that. One of the issues that we have in county is that our local authority doesn’t always engage with us appropriately about which services they’re likely to remove, and which services they’re likely to develop.”²⁸

48. Roedd ein hadroddiad Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig²⁹ yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru "weithio gyda rhanddeiliaid perthnasol i wireddu darpariaeth trafndiaeth gymunedol gyson, o ansawdd uchel, ar draws yr holl Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol". Er ein bod wedi clywed tystiolaeth o arfer da, yn arbennig yng Nghyngor Sir Fynwy, rydym yn siomedig nad ydym wedi darganfod tystiolaeth o well ymgysylltu drwyddi draw.

49. Mae'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol wedi galw ar Lywodraeth Cymru i baratoi Strategaeth Trafnidiaeth Gymunedol fel un ffordd o fynd i'r afael â'r mater hwn. Gwnaeth y Gymdeithas awgrym tebyg mewn tystiolaeth i'n hymchwiliad ar Drafndiaeth Gyhoeddus Integredig. Er na wnaethom argymhell strategaeth ar yr adeg honno, mae ein pryder ynglŷn â'r ffaith na lwyddwyd i symud ymlaen o ran ymgysylltu â'r sector wedi peri inni gredu ei bod yn hanfodol.

²⁸ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 213.

²⁹ Adroddiad Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig, y Pwyllgor Menter a Busnes, Mai 2013.

Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu Strategaeth Trafnidiaeth Gymunedol mewn ymgynghoriad â'r sector er mwyn sicrhau bod ei rôl mewn rhwydwaith integredig yn eglur, a gweithio gydag awdurdodau lleol i hyrwyddo dealltwriaeth o drafnidiaeth gymunedol a'r hyn y gall ac na all ei wneud.

Dylai Llywodraeth Cymru adolygu arferion da o bob rhan o Brydain, o ran darparu cymorth ariannol a chymorth polisi i wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, er mwyn ystyried pa wersi y gellir eu dysgu a'u defnyddio yng Nghymru i hybu mwy o sefydlogrwydd a mwy o weithio mewn partneriaeth yng Nghymru. Yn benodol, os bydd y drefn 'Total Transport' yn effeithiol yn Lloegr, dylid rhoi ystyriaeth ddifrifol i fabwysiadu model tebyg yng Nghymru.

3. Tocynnau teithio rhatach

50. Un o ddibenion polisi tocynnau teithio rhatach Llywodraeth Cymru - sy'n caniatáu i bawb dros 60 oed a llawer o bobl anabl deithio am ddim ar fysiau lleol - yw mynd i'r afael ag unigedd a chaniatáu i bobl deithio i fanteisio ar gyfleoedd cyflogaeth a hamdden a chyfleoedd cymdeithasol. Lanswyd cynllun newydd hefyd sy'n caniatáu i bobl ifanc 16-18 oed dderbyn 1/3 oddi ar bris eu tocynnau teithio. Lle nad oes bysiau, neu lle bo'r gwasanaethau'n rhedeg yn anaml, ni all y naill gynllun na'r llall gael yr effaith gymdeithasol nac economaidd a fwriadwyd.

51. Er bod polisi tocynnau teithio rhatach Llywodraeth Cymru wedi dod yn gymorth pwysig i nifer o lwybrau a gweithredwyr, gellir dadlau p'un ai polisi trafndiaeth ynteu polisi cymdeithasol ydyw. Byddwn yn edrych ar faterion eraill gan gynnwys y cyfyngiadau ar bwerau Llywodraeth Cymru yn y bennod nesaf. Fodd bynnag, mae'n amlwg bod y cynllun tocynnau teithio rhatach yn ffynhonnell refeniw bwysig i weithredwyr fel ei fod yn cael effaith fawr ar weithrediadau bws a thrafnidiaeth gymunedol, boed yn bolisi cymdeithasol neu beidio.

Y polisi tocynnau teithio rhatach

52. Mae cwmnïau bysiau yng Nghymru yn arbennig o ddibynnol ar incwm o'r tocynnau teithio rhatach - mae'n cyfrif am 46% o'u hincwm yng Nghymru. Mae hyn yn sylweddol fwy nag yn yr Alban, lle mae'r ffigur yn 36%.³⁰ Felly mae gostyngiadau yn y gyfradd ad-dalu'n cael effaith fawr ar lefelau incwm gweithredwyr.

53. Awgrymodd tystiolaeth ysgrifenedig gan Fwrdd Iechyd Prifysgol Hywel Dda y dylid cyflwyno tâl am y cerdyn:

“They should introduce a charge of £10 per annum for each individual accessing concessionary fares. This income estimated at £4.1 million per year could then be reinvested into bus and community transport across Wales.”³¹

³⁰ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 27.

³¹ Tystiolaeth ysgrifenedig gan Fwrdd Iechyd Prifysgol Hywel Dda.

54. Yn yr un modd, awgrymodd y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru y gellid codi "tâl bychan" am y tocynnau teithio rhatach a fyddai'n "fodd o sicrhau incwm i'r Awdurdodau Lleol fel y gallent gynhyrchu'r buddsoddiad sydd ei angen i gynnal y gwasanaethau (a gwella)".³²

55. Pan ofynnwyd iddo ynglŷn â chyflwyno tâl gweinyddol am y tocynnau bws, cyfrifodd Steve Pilliner o Gyngor Sir Gaerfyrddin y gallai tâl o £20 am bob un o'r 750,000 o docynnau a ddsberthir ar hyn o bryd gynhyrchu tua £15 miliwn y flwyddyn.³³

56. Yn ei thystiolaeth, roedd y Gweinidog yn glir ei bod yn ymroddedig i'r cynllun ac yn gwrthwynebu cyflwyno tâl. Dywedodd:

"Well, I have to say that this has been one of the most successful policies of any Government, with the support of the majority, I think, within the Assembly—the free bus passes, in terms of older people and now, of course, the youth concessionary fares."³⁴

"Well, it's not something I'd consider at this time at all, because if you recall when we had the discussion about free prescriptions, sometimes the administration of a matter is—. You know, you get the money in for your pound and then you have to administer it all. So, there's a balance there. And who would administer it for us? Would it be the local authority that would administer it? Bearing in mind my experience with blue badges, that's not necessarily a route I would like to go down."³⁵

57. O ran gweinyddiaeth, nodwn y sylwadau gan yr Athro Cole y byddai'n haws gweinyddu unrhyw dâl pe byddai cerdyn teithio sengl yn bodoli ar gyfer Cymru gyfan, fel y Cerdyn Oyster yn Llundain.

³² Tystiolaeth ysgrifenedig gan y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru.

³³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 27.

³⁴ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 271.

³⁵ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 279.

58. Nodwn hefyd fod yr hawl i docynnau teithio rhatach yn Lloegr yn gysylltiedig â'r cynnydd yn yr oedran pensiwn ar gyfer menywod. Rydym hefyd yn ymwybodol bod Age Scotland wedi awgrymu yn y blynyddoedd diwethaf y gellid ehangu cynllun tocynnau rhatach yr Alban i gynnwys trafndiaeth gymunedol, a thalu am hynny trwy godi'r oedran cyffredinol pryd y daw pobl yn gymwys. Pan awgrymwyd hyn i sefydliadau, gwelwyd amharodrydd naturiol i gytuno i ddim a allai arwain at gynnig llai nag ar hyn o bryd.

59. Fodd bynnag, roeddem yn teimlo bod Graeme Francis, Pennaeth Polisi a Materion Cyhoeddus yn Age Cymru, wedi rhoi barn gytbwys pan ddywedodd wrthym:

“Whereas I don’t believe it’s for us to be arguing for the diminishing of rights for older people, I think the eligibility age for the scheme would, potentially, be a reasonable compromise to make sure that that could be extended to community transport. We know already that it’s happening in England, whereby the eligibility age for an older person to get the pass is rising in line with female state pension age. To be perfectly honest, that doesn’t seem like an unreasonable position to take. However, I think, in order for us to support that kind of policy, then something like the extension to community transport—which I think is really important and would, as I said earlier, help to address some of the funding uncertainties faced by community transport—would need to be in place.”³⁶

60. Awgrymodd cynrychiolwyr trafndiaeth gymunedol y byddai angen ymgynghori â defnyddwyr a darpar ddefnyddwyr cyn gwneud unrhyw newid. Rydym yn nodi ac yn deall sylwadau gan Rhyan Berrigan, Swyddog Polisi gydag Anabledd Cymru, pan ddywedodd nad oedd yn credu y dylid cynnal unrhyw ymgyrch i godi'r oedran cymhwysedd o ystyried pwysigrwydd byw'n annibynnol.

³⁶ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 155.

Tocynnau teithio rhatach a thrafnidiaeth gymunedol

61. Nododd Age Cymru yr anghysondeb sydd ynghlwm â'r ffaith bod rhai o'r bobl hŷn mwyaf agored i niwed mewn cymdeithas, nad ydynt yn gallu defnyddio bysiau prif ffrwd, yn gorfod talu am ddefnyddio trafndiaeth gymunedol. Roeddent yn galw am ymestyn yr hawl i deithio am ddim i gynnwys pob math o drafnidiaeth gymunedol.

62. Dywedodd y Gymdeithas Cludiant Cymunedol fod y sefyllfa wedi rhoi pwysau ar rai sefydliadau i newid eu statws, gan arwain at anawsterau ariannol. Meddai Ms Summers-Rees:

“Because you cannot use your concessionary fares pass on the section 19, some organisations, in some circumstances, have felt that they've been forced to look at section 22 and, unfortunately, that's led to some financial instability as well.”³⁷

Rydym yn credu y gallai Llywodraeth Cymru archwilio'r agwedd bresennol at bwy sy'n gymwys i gael tocynnau teithio rhatach er mwyn sicrhau bod adnoddau prin yn cael eu targedu yn y modd mwyaf effeithiol i helpu'r rheini sydd â'r angen mwyaf, ac ystyried sut y gallai unrhyw newid effeithio ar y sector trafndiaeth gymunedol.

Cyfraddau ad-dalu a sicrwydd cyllid

63. O dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985 mae gwasanaethau trafndiaeth gymunedol dielw yn cael eu rhedeg o dan drefn drwyddedu. Mae trwyddedau o dan adran 19 o'r ddeddf yn caniatáu i wasanaethau gael eu darparu i aelodau. O dan drwyddedau adran 22, darperir gwasanaethau fel gwasanaeth bws cymunedol, sydd ar gael i'r cyhoedd.

64. Felly ni all deiliad tocyn i'r anabl ddefnyddio ei docyn bws ar wasanaeth sy'n cael ei redeg gan weithredwr Adran 19, ond fe allai o bosibl os caiff ei redeg gan weithredwr Adran 22. Mae hyn yn ddryslyd i ddefnyddwyr gwasanaeth, gan nad yw'n bwysig iddynt hwy ar y cyfan sut y caiff y gwasanaeth ei ddarparu na'i reoleiddio.

³⁷ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 223.

65. Mae gweithredwyr trafniadaeth gymunedol wedi dadlau bod y gyfradd ad-dalu – gostyngiad canrannol a roddir ar docyn un ffordd cyfartalog i bob gweithredwr i adlewyrchu'r egwyddor na ddylai gweithredwyr fod yn "ddim gwell na dim gwaeth eu byd" – o bosibl yn briodol ar gyfer gwasanaethau masnachol sy'n gwneud elw, ond nid ar gyfer gwasanaethau trafniadaeth gymunedol dielw. Clywsom fod y gyfradd yn annigonol i dalu am eu costau wrth weithredu gwasanaeth adran 22.

66. Meddai Phil Taylor o Brosiect Ieuencid a Chymuned Aberfan ac Ynysowen:

“Unfortunately, the difficulty you have there is that the concessionary fares reimbursement rate does not cover the full cost of operating that service, and that’s where many services have fallen down and operators have not been able to continue to operate that kind of service.”³⁸

67. O safbwynt gweithredwyr bysiau, clywsom bryderon hefyd ynglŷn â gostwng y lefelau ad-dalu ar gyfer y tocynnau rhatach, a dywedodd Huw Morgan o Gyngor Caerffili, a Chadeirydd Gweithgor Bysiau De-ddwyrain Cymru:

“As you know, we’re coming to the end of the three-year deal [on concessionary fares funding], and next year is being discussed at the moment, but as it stands, there’s quite a deficit in that budget for next year. That’s going to have an impact, again, on services on the street, whether it’s CT or whether it’s mainstream operators, because any cut to the income is going to translate to them reviewing marginal services and reviewing the network they provide.”³⁹

68. Roedd penderfyniad Llywodraeth Cymru i ariannu tocynnau teithio rhatach drwy gytundebau cyllido tair blynedd o 2011-12 yn ddatblygiad i'w groesawu. Fodd bynnag, roedd yn destun pryder inni glywed bod ansicrwydd ynglŷn â'r cyllid sydd ar gael yn 2016-17, blwyddyn olaf y cytundeb tair blynedd presennol. Er ein bod yn deall

³⁸ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 225.

³⁹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 190.

bod y mater bron wedi'i ddatrys o bosibl, rydym yn credu y dylid ymdrechu i osgoi ailadrodd y sefyllfa hon yn y dyfodol er mwyn gofalu bod gan y ddau sector y sicrwydd a'r sefydlogrwydd mwyaf posibl.

Dylai Llywodraeth Cymru adolygu ar frys y cyfraddau ad-dalu sydd ar gael i weithredwyr trafndiaeth gymunedol, i wneud yn siŵr nad ydynt yn colli arian, a sicrhau bod setliadau ariannu yn y dyfodol ar gyfer tocynnau teithio rhatach yn darparu'r sicrwydd mwyaf posibl i weithredwyr bysiau a thrafnidiaeth gymunedol.

4. Gwasanaethau Bwcabus

69. Nid trafndiaeth gymunedol mo'r gwasanaeth Bwcabus yng Ngheredigion a Sir Gaerfyrddin, er y caiff ei ddisgrifio felly'n aml. Gwasanaeth masnachol ydyw, sy'n darparu cysylltiadau â gwasanaethau rheolaidd mewn ymateb i'r galw. Pan ofynnwyd ai gwasanaeth trafndiaeth gymunedol ynteu gwasanaeth masnachol yw Bwcabus, meddai'r Gweinidog wrthym:

“It’s just Bwcabus to me. As far as I’m concerned, it’s something that’s aiding people. I don’t care what it’s badged as, or anything. The important thing is it’s working as a service, it’s got excellent patronage, we are prepared, through the moneys that are available, to put money in, and, as far as I’m concerned, I don’t care what your identity is, as long as it’s working, it’s is a good thing for me, in rural areas”.

70. Rydym yn deall ac yn cefnogi pwyslais y Gweinidog ar ganlyniadau yn hytrach na labeli. Fodd bynnag, mae'n amlwg bod gwahaniaeth arwyddocaol rhwng fframwaith gweithredu gwasanaethau bysiau sy'n gweithredu i wneud elw a gwasanaethau trafndiaeth gymunedol dielw. Fel yr ydym wedi'i nodi mewn man arall, mae'r methiant i ddeall hyn yn rhoi pwysau cynyddol ar y sector trafndiaeth gymunedol.

71. Syniad Canolfan Ymchwil Trafndiaeth Cymru ym Mhrifysgol De Cymru oedd y gwasanaeth Bwcabus ac mae wedi cael ei ganmol yn eang am fod yn ymgais arloesol i fynd i'r afael ag anawsterau cysylltu cymunedau gwledig prin eu poblogaeth.

72. Nid oes gennym unrhyw amheuaeth bod y gwasanaeth yn gweithio i deithwyr. Fodd bynnag, clywsom dystiolaeth wrthgyferbyniol ynglŷn â'r gost.

73. Gwelwyd hyn yn fwyaf amlwg mewn tystiolaeth gan y sefydliad Defnyddwyr Bysiau Cymru. Dywedodd Margaret Everson, Cyfarwyddwr Defnyddwyr Bysiau Cymru, nad oedd pawb yn y sefydliad o'r un farn. Roedd hi'n teimlo bod Bwcabus yn cynnig cyswllt â'r byd ehangach mewn ardaloedd gwledig, ond dywedodd ei chydweithiwr, Robert Saxby, y gall fod yn ffordd ddrud o wasanaethu ardaloedd pan nad oes

rhwydwaith wedi'i reoleiddio ar gael, os nad yw'r gweithredwyr masnachol yn dymuno neu'n trafferthu gwneud hynny.⁴⁰

74. Mae'r pwyllgor yn ddiolchgar i'r rhai sy'n gyfrifol am Bwcabus am ddarparu gwybodaeth ychwanegol sy'n fasnachol sensitif, nad yw ar gael yn gyhoeddus i'n helpu i ddeall sut y mae'r gwasanaeth yn cael ei ariannu ac yn gweithredu. Nodwn yn arbennig y disgwylir i'r galw am arian cyhoeddus ostwng wrth i nifer y teithwyr gynyddu. Rydym hefyd yn nodi bod Bwcabus yn rhan o rwydwaith integredig ehangach. Er hynny roeddem yn dal i fethu â dod i gasgliad pendant ynglŷn â'r gwerth am arian a gynigir gan y cynllun. Os yw'n gosteffeithiol, mae'r pwyllgor yn credu – fel yr argymhellwyd gennym yn ein hadroddiad ar Drafnidiaeth Gyhoeddus Integredig yn 2013⁴¹ – bod achos cryf dros ailgreu gwasanaeth ar ffurf Bwcabus mewn ardaloedd gwledig eraill yng Nghymru.

75. Mae'r Pwyllgor yn nodi bod Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn ymrwymo i gynnal astudiaeth i werth am arian Bwcabus. Rydym yn llwyr gefnogi'r cynnig hwn. Rydym hefyd yn nodi bod angen i'r dull o gyllido a gweithredu Bwcabus fod yn fwy tryloyw.

⁴⁰ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 32.

⁴¹ Adroddiad Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig, y Pwyllgor Menter a Busnes, Mai 2013, Argymhelliad 20, tudalen 39.

5. Pwerau

Pa mor effeithiol yw'r dulliau presennol o reoleiddio bysiau

76. Ceir tri phrif ddull statudol o reoleiddio'r diwydiant bysiau tu allan i Lundain:

- Cynlluniau partneriaeth gwirfoddol: lle mae gweithredwyr bysiau yn cytuno i gyflawni safonau penodol yn gyfnewid am fuddsoddiad gan yr awdurdod lleol. Nid yw'r rhain yn cael eu gorfodi gan y Comisiynydd Traffig, a chaiff gweithredwyr nad ydynt yn rhan o'r cytundeb ddefnyddio unrhyw gyfleusterau.
- Cynlluniau partneriaeth ansawdd statudol: yn debyg i gynlluniau gwirfoddol, ond bod yn rhaid i weithredwyr gadw at y cytundeb a chaiff y comisiynydd traffig orfodi'r safonau.
- Cynlluniau contract ansawdd statudol: yn debyg i fasnachfreintiau / rheoleiddio ond yn cael eu hystyried yn feichus i'w gweithredu'n gyffredinol.

77. Mae gweithredwyr bysiau yn gyffredinol yn gwrthwynebu ailreoleiddio llawn drwy fasnachfreintiau. Cyfeiriodd y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr at fanteision gweithio mewn partneriaeth yn Sheffield, gan ddweud:

“What’s resulted is that the scores on the bus service provision have been rising, the number of passengers have been rising, fare levels have gone down, and a better service overall exists. That is a real partnership working together, but, again, they’ve drawn down national funds to enable it to happen. Now, that is where we are not. All that’s happening in Wales is cut, cut, cut and cut, and there’s no incentive.”⁴²

78. Meddai Dirprwy Gyfarwyddwr Llywodraeth Cymru ar gyfer Polisi, Cynllunio a Phartneriaethau Trafnidiaeth, Rhodri Griffiths:

“We have encouraged local authorities to join in voluntary partnerships. There are no statutory partnerships [in Wales],

⁴² Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 63.

which are far more administratively burdensome, and they've not proved to be particularly useful in other parts of England."⁴³

79. Mae'r farn hon am bartneriaethau statudol yn peri syndod.

80. Tynnodd nifer o dystion sylw at fanteision y dull partneriaeth statudol yn Lloegr, er enghraifft mae'r Comisiynydd Traffig wedi tynnu sylw at fanteision y dull hwn yng Ngorllewin Canolbarth Lloegr.

81. Fodd bynnag, amlygwyd yr anawsterau a gafodd Nexus wrth weithredu Cynllun Contract Ansawdd yn Tyne a Wear gan y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru a'r Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr. Canfu'r Bwrdd Contract Ansawdd, dan gadeiryddiaeth y Comisiynydd Traffig, fod y cynlluniau a gynigiwyd gan Nexus wedi methu â bodloni'r profion statudol.

82. Trafododd Nexus y farn hon yn eu tystiolaeth ysgrifenedig, gan wrthod casgliadau'r Bwrdd:

"The North East Combined Authority is reflecting on its position, and the way forward will emerge following this pause. We remain of the view that our Quality Contract Scheme is financially sound and brings real benefits to bus passengers in Tyne and Wear that outweigh the adverse effects. We suspect that the QCS Board's opinions are founded on the portrayal of the benefits and risks of the Scheme as presented by litigation experts in a highly charged and adversarial cross-examination environment, rather than inherent weaknesses in our Scheme. We therefore believe that there remains a strong case for bus franchising, be it in Tyne and Wear or elsewhere."⁴⁴

83. Mae dystion wedi bod yn feirniadol o bwerau presennol y Contractau Ansawdd Statudol. Dywedodd y Comisiynydd Traffig wrth y Pwyllgor:

"It can be summarised perhaps by saying that it's a long process. The way that the statute is formed, it has got limited prospects of success. Certainly, there are easier ways to bring about the changes. And there are considerable legal obstacles

⁴³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 326.

⁴⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, Awdurdod Cyfun Gogledd-ddwyrain Lloegr/NEXUS.

that those who promulgated the legislation probably didn't anticipate, because of the Human Rights Act 1998 challenges, because of the property rights involved."⁴⁵

84. Yn yr un modd, mae'r Athro Stuart Cole yn disgrifio'r gwendidau yn y system⁴⁶ o'i chymharu ag agwedd newydd at fasnachfreintiau. Mae Nexus yn disgrifio proses Bwrdd Cynllun Contract Ansawdd fel "a time consuming and unnecessarily adversarial requirement of the current legislation"⁴⁷.

85. Nid yw'r gofyniad i gynnull Bwrdd Contract Ansawdd yn Lloegr, dan gadeiryddiaeth y Comisiynydd Traffig, yn berthnasol yng Nghymru gan mai Gweinidogion Cymru fyddai'n cymeradwyo. Fodd bynnag, pan fydd pob un o ddarpariaethau Deddf Trafnidiaeth 2000 mewn grym yng Nghymru, byddai'n dal yn rhaid i awdurdodau lleol Cymru fod yn fodlon bod y cynllun yn cyflawni'r un profion â'r rhai sy'n berthnasol yn Lloegr, a rhaid iddynt hefyd roi rhybudd ac ymgynghori ar yr un sail. Yn yr un modd, rhaid i Weinidogion Cymru ddilyn yr un meini prawf â Bwrdd Contract Ansawdd wrth wneud eu penderfyniad.

86. Er bod y pwerau'n bodoli, ni chyflwynwyd yr un Cynllun Contract Ansawdd hyd yn hyn yng Nghymru. Mae'r Gweinidog yn awgrymu yn ei thystiolaeth y cânt eu defnyddio'n bennaf fel ffon fawr i annog gweithredwyr i sefydlu partneriaethau gwirfoddol ag awdurdodau lleol.⁴⁸

Dadleuon o blaid ac yn erbyn rheoleiddio'r diwydiant bysiau yng Nghymru.

87. Nid yw'n syndod bod y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr a gweithredwyr bysiau'n gwrthwynebu camau i reoleiddio'r diwydiant bysiau yng Nghymru. Gellir crynhoi dadl y Cydffederasiwn fel a ganlyn:

- Gan fod Llundain yn achos arbennig, nid oes unrhyw dystiolaeth bod rheoleiddio'n gweithio mewn mannau eraill. Mae Llundain yn elwa o daliadau atal tagfeydd sy'n cyfyngu ar y defnydd o geir, a buddsoddiad sylweddol;

⁴⁵ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 271.

⁴⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, yr Athro Stuart Cole.

⁴⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, Awdurdod Cyfun Gogledd-ddwyrain Lloegr/NEXUS.

⁴⁸ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 325-328.

- Llwyddwyd i sicrhau cynnydd yn nifer y cwsmeriaid ledled y DU heb reoleiddio gan ddefnyddio'r dull partneriaeth;
- Trwy reoleiddio, byddid yn cyfyngu ar y cyflenwad ac yn codi'r prisiau mewn rhai ardaloedd er mwyn darparu gwasanaethau rhatach na'u cost mewn mannau eraill; ac
- Yn sgil rheoleiddio, byddai risg yn cael ei throsglwyddo i'r Llywodraeth neu awdurdodau lleol, arloesedd a phwyslais ar y cwsmeriaid yn cael eu colli, a'r gost i lywodraeth leol / Llywodraeth Cymru yn cynyddu.

88. Fodd bynnag heriwyd llawer o'r dadansoddiad hwn gan Robert Saxby, Cynrychiolydd Gogledd Cymru ar gyfer Defnyddwyr Bysiau Cymru:

"I know that franchising also works in a non-London context, because I did it in Gwynedd in 1986, when we had a very large part—it was the whole of Dwyfor and Meirionnydd—that had no commercial services. I designed a network and procured it. Franchising, some people think, means that you'll squeeze out the little operators, but we didn't there, because I put out tenders for individual bus workings, and had 20 different operators. You didn't need to know, as a passenger, who operated what bus; you knew it was going to have a red front on it, the fare was going to be £1 and it was number so-and-so, and you knew the times because the information was good, and you had an end date on all of the timetables so that you knew when it was likely to change....

"...It worked really well until operators started to cherry-pick the best bits, the best routes. Some of them thought they were saving the council money; they weren't, because it cost us just as much to pay for the evenings and Sundays and the poorer routes."⁴⁹

89. Hefyd, er bod llywodraeth leol Cymru i'w gweld yn wyliadwrus o ailreoleiddio, mae'r Gymdeithas Llywodraeth Leol yn Lloegr a Nexus yn gweld angen amdano. Fodd bynnag, nid yw'r gefnogaeth hon yn ddiamod ac nid yw ailreoleiddio'n cael ei weld fel ateb i bopeth.

⁴⁹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 113-115.

90. Mae Llywodraeth y DU yn cynllunio Bil Bysiau ar gyfer 2016 a disgwylir iddo gynnig cyfres o opsiynau o ran gwasanaethau bysiau, gan gynnwys pwerau i Lywodraeth Leol ddyfarnu masnachfreintiau. Gan gyfeirio at hyn, awgrymodd y Gymdeithas Llywodraeth Leol yn Lloegr y byddai cyfres o ddiwygiadau rheoleiddio, efallai drwy'r Bil Bysiau yn cynorthwyo'r rhwydwaith bysiau i ddarparu gwell gwerth am y cymorth ariannol y mae'n ei dderbyn⁵⁰. Fodd bynnag, mae'r Gymdeithas hefyd yn cyfeirio at fanteision gweithio mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau.

91. Meddai Nexus:

“Bus regulation and bus franchising is not a panacea for bus services everywhere. Taking control of bus services is only a benefit to the public if the public sector can generate the necessary funds – from growing patronage and growing bus fares, from diverted operator profits and from external sources – to fund measures that will arrest the decline in bus use.”⁵¹

92. Yn yr un modd, awgrymodd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth y byddai arian ychwanegol o fwy o ddefnydd na phwerau rheoleiddio.

93. Fodd bynnag, roedd Sustrans a'r Athro Cole yn cefnogi trefn reoleiddio bysiau ar gyfer Cymru. Dywedodd Sustrans nad yw'r darpariaethau Partneriaeth Ansawdd a Chontract Ansawdd yn cynnig y cyfleoedd hynny ar gyfer integreiddio a rheoli'r seilwaith y gellid eu cefnogi trwy reoleiddio priodol a'u cyflawni trwy rwydweithiau ehangach. Mae dadreoleiddio'n cyfyngu ar allu awdurdodau lleol i gynllunio ac yn arwain at newidiadau mewn amserlenni sy'n gwneud pobl yn llawer llai parod i ymddiried yn y rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus.

⁵⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Gymdeithas Llywodraeth Leol.

⁵¹ Tystiolaeth ysgrifenedig gan Awdurdod Cyfun Gogledd-ddwyrain Lloegr/Nexus.

Datganoli: cwmpas pwerau rheoleiddio presennol ac arfaethedig

94. Ers cyhoeddi [Pwerau at Bwrpas: Tuag at Setliad Datganoli sy'n Para i Gymru](#) mae'r Gweinidog wedi galw yn aml am ragor o bwerau ym maes rheoleiddio bysiau. Dywedwyd yn nhystiolaeth ysgrifenedig y Gweinidog:

"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."⁵²

95. Fodd bynnag, roedd yn amlwg mai barn yr Adran Drafnidiaeth, pan roddodd ei thystiolaeth i'r Pwyllgor ym mis Medi 2015, oedd bod cymhwysedd presennol y Cynulliad eisoes yn ddigonol i'w alluogi i gyflwyno masnachfaint bysiau:

"So, if there were particular changes to the current arrangements that were felt needed to enhance integration, whether it was felt that the current quality partnership arrangements didn't work quite properly or strongly enough, or indeed the quality contract mechanism that exists to actually go beyond that and to allow the deregulated market to be suspended, then we believe that those changes could be made already, should that be the decision that was taken."⁵³

96. Mae briff cyfreithiol a baratowyd ar gyfer y Pwyllgor yn awgrymu y gallai'r eithriadau presennol i bwerau'r Cynulliad o dan adran 7 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 wahardd y Cynulliad rhag deddfu i ddiwygio trefniadau Cynllun Contract Ansawdd neu roi trefniadau newydd ar waith ar gyfer masnachfreintiau gan y byddai hyn yn cael ei gwmpasu gan yr eithriad ynglŷn â rheoleiddio arferion gwrth-gystadleuol.

97. Yn yr un modd, mae Bil Cymru drafft 2015 yn cynnwys cymalau cadw (meysydd na fyddai'r Cynulliad yn gallu deddfu ynddynt) a allai fod yn broblem pe byddai'r Bil drafft yn dod yn Ddeddf. Ysgrifennodd y Pwyllgor at yr Ysgrifennydd Gwladol i geisio eglurhad ynglŷn â chwmpas y cymalau cadw hyn, a chawsom ymateb yn nodi'r pryderon

⁵² Tystiolaeth ysgrifenedig gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth.

⁵³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 17 Medi 2015, Paragraff 11.

ond heb roi unrhyw eglurhad. Rydym yn disgwyl â diddordeb am gyhoeddi fersiwn derfynol y Bil.

98. Ceir manteision clir pe byddai Llywodraeth Cymru yn cael mwy o bwerau dros fysiau ac rydym yn cefnogi galwad y Gweinidog am setliad datganoli cliriach yn y maes hwn. Rydym yn nodi bod y dull presennol o reoleiddio drwy gontractau ansawdd yn drwsogl ac yn aneffeithiol.

99. Fodd bynnag, nid ydym yn argyhoeddedig bod Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r pwerau sydd ganddi i'w llawn botensial. Mae ein tystiolaeth yn dangos bod rhai dinasoedd a rhanbarthau yn Lloegr yn dangos mwy o uchelgais ac yn cyflawni gwell canlyniadau o fewn yr un gyfundrefn reoleiddio. Mae'n ymddangos hefyd bod rhai rhanbarthau yn achub y blaen ar Gymru o safbwynt trafod a chytuno ar bwerau ychwanegol gan Lywodraeth y DU.

Datganoli pwerau cofrestru bysiau

100. Rydym wedi ystyried goblygiadau cynigion a nodwyd ym Mhapur Gorchymyn Dydd Gŵyl Dewi Llywodraeth y DU a Bil Cymru drafft i ddatganoli pwerau dros gofrestru bysiau (o'u cymharu â rheoleiddio).

101. Cafwyd cefnogaeth aruthrol i hyn gan dystion a rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad. Clywsom am gyfyngiadau'r trefniadau presennol ar gyfer cofrestru bysiau drwy'r Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau yn Leeds, ac effaith y gwasanaeth gwael ar ddarpariaeth gwybodaeth trwy Traveline Cymru.

102. Yn benodol, dywedodd Traveline Cymru wrthym y gellid sicrhau manteision sylweddol pe byddai'n ymdrin â chofrestru bysiau:

"Rydym wedi dadlau ers amser, pe bai'r broses o gofrestru bysiau'n cael ei chyflawni gan Traveline Cymru yng Nghymru, y byddai hynny'n arwain at y manteision canlynol:

- Byddai'n cymryd llai o amser i brosesu cofrestriadau, a fyddai'n arwain at fanteision i ddefnyddwyr bysiau a gweithredwyr;
- Byddai modd cynnig gwasanaeth dwyieithog i weithredwyr;
- Byddai'n lleihau achosion o ddyblygu gwaith, h.y. bod dau sefydliad gwahanol yn ymdrin â'r un wybodaeth, a fyddai'n arwain at arbed costau'n gyffredinol;

- Byddai'n sicrhau bod y ffioedd a gaiff eu talu gan y gweithredwyr yn aros yng Nghymru (£60 am bob cofrestriad);
- Byddai'n sicrhau bod y lefel orau posibl o gywirdeb ac o wybodaeth gyfredol ar gael i'r sawl sy'n teithio ar fysiau yng Nghymru."⁵⁴

103. O ystyried y gefnogaeth eang i ddatganoli'r broses gofrestru, gan gynnwys gan Lywodraeth Cymru, nid ydym wedi teimlo'r angen i wneud argymhelliad. Fodd bynnag, rydym yn edrych ymlaen at weld gwell trefniadau cofrestru'n cael eu rhoi ar waith yn gyflym ar ôl datganoli'r pwerau hyn. Rydym yn credu y gall hyn sicrhau gwelliannau sylweddol o ran integreiddio, yn enwedig trwy ddarparu gwell gwybodaeth.

Mae'r Pwyllgor yn cefnogi galwadau Llywodraeth Cymru am fwy o bwerau dros fysiau. Yn y cyfamser, rydym yn annog Llywodraeth Cymru i ystyried enghreifftiau o rannau eraill o'r DU a sicrhau bod Cymru yn gwneud y defnydd gorau posibl o'r pwerau gweithredol sydd ganddi ar hyn o bryd.

Mae'r Pwyllgor yn nodi â phryder y gallai'r cynigion ar gyfer rhannau o Loegr olygu bod gan rai o ddinasoedd a rhanbarthau Lloegr fwy o bwerau dros drafnidiaeth gyhoeddus na'r hyn sydd ar gael i Gymru. Rydym yn argymhell y dylid cynnal trafodaethau brys gyda Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau nad yw Cymru yn cael ei rhoi dan anfantais wrth geisio'r pwerau sydd eu hangen i wella gwasanaethau bws ar gyfer pobl Cymru.

Comisiynydd Traffig Cymru a diogelwch bysiau

104. Roedd Papur Gorchymyn Dydd Gŵyl Dewi yn nodi:

"Comisiynydd Traffig Cymru sydd ar hyn o bryd yn gyfrifol am oruchwylio cofrestru gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Byddai datganoli cofrestru gwasanaethau bysiau'n gadael i'r Cynulliad ddeddfu i benderfynu sut y dylid cyflawni'r swyddogaeth hon yn y dyfodol.

⁵⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, Traveline Cymru.

"Byddai'r Comisiynydd yn parhau i gyflawni ei swyddogaethau cadw sy'n weddill yng nghyswllt Cymru (gan gynnwys trwyddedu gweithredwyr bysiau). Mae Llywodraeth y Deyrnas Unedig hefyd yn ymrwymo i ymgynghori â Llywodraeth Cymru ynghylch penodi i swydd Comisiynydd Traffig Cymru yn y dyfodol".⁵⁵

105. Mae Comisiynydd Traffig Cymru ar hyn o bryd wedi ei leoli yn Birmingham ac mae'n gwasanaethu Cymru a Gorllewin Canolbarth Lloegr. Clywodd y Pwyllgor ddadleuon cryf o blaid cael Comisiynydd Traffig i Gymru yn unig.

106. Roeddem yn falch o nodi'r sylwadau canlynol gan Stephen Fidler, Dirprwy Gyfarwyddwr yr Is-adran Bysiau a Thacsis yn yr Adran Drafnidiaeth, yn ei dystiolaeth inni ym mis Medi 2015:

"In terms of accountability and responsibility, the model, I would anticipate...[this]....being similar to that in Scotland, where the Scottish traffic commissioner has some direct responsibility and accountability over devolved matters to the Scottish Government".⁵⁶

107. Roedd yn destun pryder inni glywed gan y Comisiynydd presennol bod lefelau gorfodaeth isel wedi caniatáu i weithredwyr barhau i weithredu, er y cymerwyd eu trwyddedau oddi arnynt.

"There have been instances in Wales, in parts of south Wales, where I've suspended licences and the operators still continue to operate. I'm conscious of the fact that that stems, in part, from the levels of enforcement."⁵⁷

108. Hefyd, dywedodd Mr Jones wrth y Pwyllgor y byddai Comisiynydd ar gyfer Cymru yn unig mewn gwell sefyllfa i addysgu gweithredwyr a gwella safonau diogelwch yn y rhannau hynny o Gymru lle mae'r safonau'n is nag ar draws Cymru a Lloegr yn gyffredinol. Meddai Nick Jones:

"Clearly, at the end of the day, it's a political decision. I've expressed exasperation at the fact that the lack of a separate

⁵⁵ Llywodraeth y DU, Pwerau at Bwrpas: tuag at setliad datganoli sy'n para i Gymru, Chwefror 2015, tudalen 32.

⁵⁶ Y Pwyllgor Menter a Busnes: trawsgrifiad o'r cyfarfod, 17 Medi 2015, paragraff 33.

⁵⁷ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 303.

traffic commissioner has allowed the continuance of the lower standards, and I'm exceptionally frustrated at the lack of adherence to the Welsh language legislation, which, again, I've repeated in each and every one of my annual reports."⁵⁸

109. Meddai Mrs Hart:

"We've no dedicated traffic commissioner. From my point of view, that is absolutely ridiculous. We want a dedicated traffic commissioner."⁵⁹

110. Yn ein hymchwiliad i Drafndiaeth Gyhoeddus Integredig yn 2013, galwodd y Pwyllgor ar i Gomisiynydd Traffig Cymru fod yn "atebol i Weinidogion Cymru."⁶⁰ Rydym yn siomedig nad yw hyn wedi digwydd eto, ac er ein bod yn croesawu ymrwymadau diweddar gan Lywodraeth y DU, o ystyried y pryderon ynghylch diogelwch, rydym nawr yn teimlo bod angen mynd ymhellach.

Dylai Cymru, fel mater o frys, gael ei Chomisiynydd Traffig penodol ei hun, wedi'i leoli yng Nghymru ac yn atebol i Weinidogion Cymru a Chynulliad Cenedlaethol Cymru.

⁵⁸ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 288.

⁵⁹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 3 Rhagfyr 2015, paragraff 338.

⁶⁰ Adroddiad Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig, y Pwyllgor Menter a Busnes, Mai 2013, Argymhelliad 3.

6. Llywodraethu

111. Un thema sy'n codi dro ar ôl tro yn ein hymchwiliad yw gallu Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i gynllunio trafndiaeth gyhoeddus yn effeithiol ac i weithredu cynigion arloesol.

112. Mae tranc y consortia trafndiaeth rhanbarthol ac ansicrwydd ynghylch ad-drefnu llywodraeth leol wedi ychwanegu at yr anhawster o ran denu arbenigwyr dawnus ym maes cynllunio trafndiaeth a'u hannog i aros i ddatblygu eu gyrfaedd yng Nghymru, ac o ran cynllunio gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol. Rydym yn cydnabod y gwendidau yn y trefniadau blaenorol ar gyfer cynllunio trafndiaeth ar lefel ranbarthol, ac yn cefnogi dymuniad y Gweinidog i symud oddi wrth y dull hwn. Fodd bynnag, gadawyd bwch y mae'n rhaid ei lenwi fel mater o frys.

113. Mae Mr Davies o'r Cydffederasiwn Cludwyr Teithwyr wedi crynhoi ein barn am y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol. Roedd yn cydnabod y bu rhai cwestiynau ynghylch y consortia trafndiaeth rhanbarthol hynny, a pha mor briodol oeddent, fodd bynnag:

“I think the taking away of the regional transport consortia was unfortunate in that it wasn't replaced with anything else”.⁶¹

114. Yn ein hadroddiad ar Drafnidiaeth Gyhoeddus Integredig, nodwyd bod angen cryfhau'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol i wella eu perfformiad trwy roi iddynt bwerau gweithredol tebyg i'r Asiantaethau Gweithredol Trafnidiaeth Teithwyr yn Lloegr. Rydym yn pryderu bod bwch sylweddol wedi'i adael trwy ddiddymu'r consortia, heb roi dim effeithiol yn eu lle.

115. Amlygodd Mr Davies yr anawsterau sy'n deillio o fylchau mewn sgiliau:

“There are some very good people in local authorities. Equally, there is, unfortunately, a bit of a dearth of talent in local

⁶¹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 67.

authorities because a lot of people have left or taken early retirement or redundancy.”⁶²

116. Yn absenoldeb y consortia trafndiaeth rhanbarthol, mae datblygiadau polisi wedi tueddu i ddibynnu ar weithgorau tymor byr a gychwynwyd gan Lywodraeth Cymru - er nad yw'r gweithgorau wedyn yn gyfrifol am gyflawni'r gwaith.

117. Awgrymodd Rhodri Evans, Uwch Gynghorwr Cyfathrebu ar gyfer y Ffederasiwn Busnesau Bach, y gallai'r diffyg strwythurau cynllunio a chyflawni effeithiol fod yn rhannol gyfrifol am y ffaith na lwyddwyd i symud ymlaen o ran integreiddio - mater yr ydym yn ei drafod ymhellach isod:

“I would certainly say that we've perhaps not seen the progress that we'd have liked to have seen [on integration]. You're probably aware that in the FSB's manifesto for the next Welsh Government, we're actually calling for a body called 'transport for Wales' to head up integrated transport in Wales. We believe it requires that sort of approach—a professional and joined-up approach—in order to deliver these services.”⁶³

118. Galwodd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth ar Lywodraeth Cymru i sefydlu corff neu gyrff a fyddai'n canolbwyntio ar y strategaeth trafndiaeth gyhoeddus ac yn arwain o ran ei rhoi ar waith.

“This could be regional bodies or a single national body or a mixture, and whilst there are options for set-up/structure/framework, there is no example of a successful public transport system without such a body.”⁶⁴

119. Nid oes gan y Pwyllgor unrhyw farn a ddylid sefydlu strwythur cenedlaethol sengl ynteu gyrff rhanbarthol. Y mater hanfodol yw bod unrhyw gorff o'r fath yn gallu deall a diwallu anghenion pob rhan o Gymru.

120. Er bod croeso i'r hyn a gynhyrchir gan weithgorau bysiau Llywodraeth Cymru, megis y Safonau Ansawdd Bysiau, maent yn rhy

⁶² Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 63.

⁶³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 129.

⁶⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth.

araf yn cyflawni o ystyried graddfa'r problemau a lefel yr angen mewn cymunedau.

121. Rydym yn cydnabod bod Llywodraeth Cymru yn sefydlu Cwmni Trafnidiaeth Cymru. Mae angen gweithredu nawr i sicrhau bod y corff hwn yn cael ei ariannu a'i rymuso i sicrhau bod gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn cael eu cynllunio'n effeithiol fel rhan o rwydwaith integredig.

Dylai Llywodraeth Cymru symud yn gyflym i greu uned cynllunio trafndiaeth, â'r holl adnoddau y mae eu hangen arni, o fewn Trafnidiaeth Cymru er mwyn goruchwylio proses effeithiol o gynllunio ac integreiddio siwrneiau bws yng Nghymru.

7. Integreiddio a hygyrchedd

Hygyrchedd

122. Nododd Anabledd Cymru fod bysiau'n dod yn fwy hygyrch, er y byddent yn hoffi i hynny ddigwydd yn gyflymach, ond bod ffactorau o hyd sy'n rhwystro pobl rhag defnyddio gwasanaethau bws. Mae'r rhain yn cynnwys: diffyg cymorth / agweddau negyddol gan y staff, diffyg gwasanaethau gweithredu bysiau hygyrch, ac anghysondeb ymysg gweithredwyr wrth weithredu polisïau ledled Cymru. Pwysleisiodd Age Cymru hefyd ba mor bwysig yw isadeiledd bysiau ac amgylchedd y stryd.

123. Roedd yn destun pryder inni dderbyn tystiolaeth gan RNIB Cymru, yn cyfeirio at arolwg gan sefydliad Cŵn Tywys Cymru, a oedd yn awgrymu bod 81% o bobl ddall a rhannol ddall wedi dweud eu bod yn teimlo na allant fwynhau'r rhyddid y mae pobl eraill yn ei gymryd yn ganiataol oherwydd anawsterau wrth deithio ar fysiau. Mae'n destun mwy fyth o bryder bod 63% wedi dweud iddynt ddewis aros gartref "o leiaf unwaith neu ddwy bob mis" yn hytrach na defnyddio'r bws. Yn yr un modd ag Age Cymru, pwysleisiodd RNIB Cymru yr angen i ystyried pa mor hygyrch yw'r isadeiledd bysiau.

124. Mynegodd RNIB Cymru bryderon fod pwysau ar ddarpariaeth gwasanaethau bws yn:

“having a disproportionate effect on the lives of many people with sight loss and whilst we recognise that hard financial decisions are having to be made by local authorities, we believe that subsidised bus and community transport provision is an essential resource for many people in Wales and that it should be treated as such”.⁶⁵

125. Bydd Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus 2000 yn ei gwneud yn ofynnol i bob bws, un a dau lawr, dros 7.5 tunnell fod yn gwbl hygyrch erbyn 1 Ionawr 2017. Meddai Anabledd Cymru wrthym:

“The deadline’s great; it’s fantastic that disabled people will have peace of mind, knowing that it’s 100 per cent accessible on public transport, but we have to be mindful that some

⁶⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig gan RNIB Cymru.

smaller operators may not be able to afford to carry on, and there could be gaps left in communities—urban communities as well as isolated communities. Community transport may or may not be able to step in, depending on their own finances”.⁶⁶

126. Fel yr ydym wedi'i nodi mewn man arall, dywedodd y Comisiynwyr Traffig wrthym fod cwmnïau bysiau yng Nghymru yn tueddu i fod yn llai nag mewn rhannau eraill o Brydain a'u bod, o ganlyniad, yn fwy agored i risgiau. Rydym yn credu y dylai Llywodraeth Cymru fod yn ymwybodol o'r risgiau i weithredwyr ac felly i effeithiolrwydd y rhwydwaith.

127. Rydym yn nodi bod Safonau Ansawdd Bysiau Cymru Llywodraeth Cymru yn mynd i'r afael â materion allweddol ym maes hygyrchedd, fel y Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus a hyfforddiant gyrwyr, ac yn croesawu'n arbennig bod y siarter ar gyfer teithwyr anabl wedi'i gynnwys. Bydd yn hanfodol monitro gweithrediad ac effaith y safonau hyn a chyflwyno adroddiadau ar hynny.

Integreiddio'r rhwydwaith

128. Yn ystod yr ymchwiliad hwn, gwnaethom ymdrech i beidio ag ailadrodd y gwaith ar drafndiaeth gyhoeddus integredig a gynhaliwyd gennym yn 2013, ac ystyried yn hytrach y materion a godwyd ym maes bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, a'r hyn a gyflawnwyd.

129. Mae'n amlwg o'r dystiolaeth a gawsom yn yr ymchwiliad hwn bod pethau wedi symud ymlaen yn siomedig o araf ym maes integreiddio polisiau a'r rhwydwaith ers cyhoeddi ein hadroddiad. Roedd Rhodri Evans o Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru yn siarad ar ran llawer pan ddywedodd:

“Obviously, this committee looked at the issue [of integration]... a number of years ago. I would certainly say that we've perhaps not seen the progress that we'd have liked to have seen in that regard”.

130. O safbwynt integreiddio'r rhwydwaith, mae'n amlwg bod problemau sylweddol yn dal i fodoli, er enghraifft o ran darparu gwybodaeth ac amserlenni, cydlynu gwasanaethau ac o ran ansawdd y

⁶⁶ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 162.

seilwaith. Mae cyfyngiadau ar gyllid ac adnoddau eraill ymysg awdurdodau lleol yn debygol o fod yn ffactor yn hyn o beth.

131. Mae system effeithiol o docynnau integredig hefyd yn parhau i fod yn amcan yn hytrach nag yn realiti. Rhagwelwyd ers peth amser y byddai Cymru'n cael system integredig o docynnau sy'n ddilys ar gyfer yr holl drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru – fel y Cerdyn Oyster yn Llundain sydd wedi bod yn gweithredu ers 2003.

132. Yn wir, yn 2013, argymhellodd adroddiad y Pwyllgor hwn y dylai Llywodraeth Cymru:

D[at]blygu cynllun i ddarparu tocynnau trafndiaeth gyhoeddus cwbl integredig i Gymru ar draws pob rhwydwaith trafndiaeth fel blaenoriaeth, ochr yn ochr â darparu e-bwrs GoCymru.⁶⁷

133. Roedd llawer o'r rhai a roddodd dystiolaeth yn tybio y byddai hyn yn digwydd ar ryw adeg yn y dyfodol agos. Mae llwyddiant cynllun y Cerdyn Oyster yn Llundain – lle y telir am 90% o deithiau bws gyda'r cerdyn – yn dangos nad yw'r rhwystrau'n rhai technolegol. Yn wir pan fu'r Pwyllgor yn ymweld â Transport for London, clywsom eu bod nawr yn symud y tu hwnt i'r cerdyn Oyster i daliadau digyswllt, gan wneud y drefn yn fwy cyfleus a chynyddu refeniw.

134. Nododd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth yn ei thystiolaeth ysgrifenedig:

“With some additional funding and better organisation there is no reason why, for example, full ticketing integration as set out in the Metro proposals could not be a quick win, and be delivered within a year or so.”⁶⁸

135. Er bod anawsterau i'w datrys, yn amlwg, wrth weithredu system sy'n cynnwys nifer o weithredwyr, mae manteision sylweddol i'r teithwyr, a cheir potensial i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy deniadol (a fyddai hefyd o fudd i weithredwyr). Credwn y dylid rhoi blaenoriaeth i'r fenter hon a bod iddi'r potensial i drawsnewid trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Mae'n rhan hanfodol o brosiect Metro De Cymru.

⁶⁷ Adroddiad Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig, y Pwyllgor Menter a Busnes, Mai 2013, Argymhelliad 15, tudalen 33.

⁶⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth.

136. Dylai'r Safonau Ansawdd y mae'r Gweinidog yn bwriadu eu cyflwyno olygu ein bod yn anelu'n uwch o ran integreiddio'r rhwydwaith. Os cânt eu gweithredu'n briodol ac os rhoddir adnoddau digonol ar eu cyfer, byddant yn arwain at well gwybodaeth i deithwyr a gwybodaeth glywadwy a gweladwy am yr 'arosfan nesaf', yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gymryd rhan mewn cynlluniau ar gyfer tocynnau rhwydwaith integredig, ac yn cefnogi tocynnau digidol.

137. Fodd bynnag, rydym yn pryderu bod y safonau'n cael eu gorfodi trwy ei gwneud yn ofynnol eu cyflawni cyn derbyn y Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bws. Yn hyn o beth maent, ar ryw ystyr, yn wirfoddol. I fod yn gymwys i gael y Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bws, rhaid i weithredwyr ddangos bod y safonau ansawdd angenrheidiol yn cael eu bodloni. Fodd bynnag, fel y nododd Grŵp Cynghori Llywodraeth Cymru ar Bolisi Bysiau wrth bennu'r safonau arfaethedig, mae cyfyngiadau ariannu yn cyflwyno "risg":

“The overall level of funding currently available may limit the incentive to provide more of the investment-intensive elements within the enhanced [bus standards] category”.⁶⁹

138. Rydym yn credu y gall mecanweithiau eraill fod yn ddefnyddiol er mwyn gorfodi'r safonau hyn. Yn arbennig, fel y nodwyd uchod, fe allai cynlluniau Partneriaethau Ansawdd Statudol roi cyfle i orfodi gweithredwyr i'w rhoi ar waith mewn meysydd priodol.

Integreiddio polisïau

139. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth sylweddol nad yw polisi trafndiaeth a meysydd polisi eraill yn cael eu cydlynu'n ddigonol o hyd – yn genedlaethol ac yn lleol.

140. Nododd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth:

“Welsh Government could also ensure that buses and community transport are properly considered in wider decision making (e.g. in economic development and enterprise zones, in spatial planning, in the set-up of health services and education) and that there are mechanisms that ensure that the

⁶⁹ Y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau, Safon Ansawdd Bysiau Cymru: cynnig gan y grŵp cynghori ar bolisi bysiau, Hydref 2015.

implications on the public transport network are sufficiently weighted in decision making.”⁷⁰

141. Roedd Anabledd Cymru yn siarad ar ran llawer o dystion a llawer o'r rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad pan gyfeiriodd y tyst at un o'r blaenoriaethau allweddol i Lywodraeth Cymru a llywodraeth leol fel a ganlyn:

“A more joined-up approach would be good within local authorities’ different departments themselves or education and leisure to think about transport and how to get to the different places, especially schools. So, their budgets are shrinking, but if they co-operate more at the local authority level, they could do more with what they already have to improve transport services in that way.”⁷¹

142. Roeddem yn falch o glywed tystiolaeth sy'n awgrymu y gallai trafndiaeth gyhoeddus fod yn cael mwy o ystyriaeth wrth gynllunio defnydd tir. Er enghraifft, meddai John Pocket o'r Cydffederasiwn Cludwyr Teithwyr:

“I think the mood has changed now and planning authorities are asked from the outset to consider public transport provision as an important part of the planning process. But, I mean, that’s not going to happen overnight. People are still living in the developments of the 1960s, 1970s and even the 1980s that have alienated public transport”.⁷²

143. Trafodwyd rôl bosibl y Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus, a sefydlwyd o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, ac roedd nifer o dystion yn teimlo y dylai'r Byrddau fynd ati i integreiddio trafndiaeth gyhoeddus â meysydd polisi ehangach, fel un o'u swyddogaethau allweddol. Er enghraifft, dywedodd Graham Francis o Age Cymru wrthym:

“One of the key things that our research into buses, conducted a couple of years ago with the Bevan Foundation, found was that older people in some areas really struggled to access the

⁷⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth.

⁷¹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 176.

⁷² Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 19 Tachwedd 2015, paragraff 21.

essential services, particularly hospitals and other health services that they need, by public transport. We think that's a place where public service boards, which will include membership from the right organisations, need to get together and make sure transport is on their agenda."⁷³

144. Rydym yn ymwybodol bod Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori'n ddiweddar ynghylch canllawiau ar gyfer cyrff cyhoeddus a Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus o dan y Ddeddf. Rydym yn credu bod cyfle gwirioneddol i integreiddio polisiau'n well yn sgil gweithredu'r Ddeddf.

Dylai'r Gweinidog sicrhau bod digon o adnoddau ar gael er mwyn cynorthwyo i gyflwyno safonau Ansawdd Bysiau Cymru mewn amserlen realistig, a sicrhau bod y safonau'n orfodol ledled Cymru.

O ystyried yr angen clir i integreiddio polisiau a'r rhwydwaith yn well, dylai Llywodraeth Cymru edrych eto ar yr argymhellion yn yr adroddiad a gyhoeddwyd gennym yn 2013 ar Drafnidiaeth Gyhoeddus Integredig a chynyddu ei hymdrechion i weithredu rhwydwaith trafndiaeth cwbl integredig ledled Cymru.

Dylai Llywodraeth Cymru osod terfyn amser o 2018 (i gyd-fynd â chyflwyno'r fasnachfrait rheilffyrdd) ar gyfer gweithredu system docynnau integredig ar gyfer Cymru gyfan i'w defnyddio ar yr holl wasanaethau bws, rheilffordd a Metro masnachol.

Rydym yn argymhell y dylai canllawiau a gyhoeddir i gefnogi Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 nodi swyddogaeth eglur ar gyfer Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus o ran sicrhau bod gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn cael eu hintegreiddio'n effeithiol â meysydd polisi ehangach.

⁷³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, trawsgrifiad o'r cyfarfod, 11 Tachwedd 2015, paragraff 136.

Atodiad A - Cylch Gorchwyl

Roedd cylch gorchwyl yr ymchwiliad yn gofyn am farn yr ymatebwyr am:

- Sefyllfa bresennol y sector bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru, gan gynnwys y rhesymau dros y lleihad diweddar yn nifer y gwasanaethau bysiau cofrestredig a nifer y teithwyr bysiau fel ei gilydd.
- Effaith gymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd y lleihad diweddar yn y gwasanaethau bysiau a nifer y teithwyr.
- Manteision neu anfanteision posibl datganoli pwerau dros gofrestru bysiau, a gynigiwyd ym Mhapur Gorchymyn Llywodraeth y DU - '[Pwerau at Bwrpas: Tuag at Setliad Datganoli sy'n Para](#)' ym mis Chwefror 2015, ac a fyddai rhagor o bwerau i reoleiddio'r diwydiant bysiau yn ddymunol.
- Y camau y dylid eu cymryd i sicrhau bod gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn diwallu anghenion Cymru.

Atodiad B - Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Mae'r Pwyllgor wedi paratoi [crynodedb o'r ymatebion](#) [PDF] a dderbyniwyd i'r arolwg a gynhaliwyd rhwng 18 Medi 2015 a 2 Tachwedd 2015 ar gyfer yr Ymchwiliad i Wasanaethau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru.

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn: <http://www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?ID=188>

Sefydliad

Newtown and District Dial a Ride

Bwrdd Iechyd Prifysgol Hywel Dda

Traveline Cymru

Pobl yn Gyntaf Powys

Cyngor Cymuned Tredemel

Transport Focus

Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru

Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru

Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog

Yr Athro Stuart Cole

Diverse Cymru

Y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru

Stagecoach yn Ne Cymru

Age Cymru

Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru

Partneriaeth Trafnidiaeth Ranbarthol ar ran Cyngorau Ceredigion, Gwynedd a Phowys

Bws Caerdydd

Janet Finch-Saunders AC

Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Powys
Sustrans Cymru
Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru
Y Gymdeithas Cludiant Cymunedol
Y Blaid Gydweithredol
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
Defnyddwyr Bysiau Cymru
RNIB Cymru
Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru
Sefydliad Bevan
Anabledd Cymru
Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Penfro
Y Comisiynydd Traffig ar gyfer Ardal Draffig Cymru
Grŵp Pobl yn Gyntaf y Fenni
Y Gymdeithas Llywodraeth Leol
Yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well
Awdurdod Cyfun Gogledd-ddwyrain Lloegr / Nexus.
Cyngor Cymuned Caeriw

Unigolion

Helen Blair
Alma Colclough
C Dixon
Penny Jones
Liz Sandres
Shirley Sperring
David Hall
Andrew Davies
Grahame Nelmes
John Davies
Philip Inskip

Mrs C Mainwaring

Joy Elsen

Sean Brand

Catherine Hart

Serena Daroubakush

Atodiad C - Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau o'r holl sesiynau tystiolaeth yn llawn yn:

<http://www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=1307>

11 Tachwedd 2015

Margaret Everson MBE	Defnyddwyr Bysiau Cymru
Barclay Davies	Defnyddwyr Bysiau Cymru
Robert Saxby	Defnyddwyr Bysiau Cymru
Rhodri Evans	Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru
Rhyan Berrigan	Anabledd Cymru
Graeme Francis	Age Cymru
Siân Summers-Rees	Cymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru
Phil Taylor	Prosiect Ieuenctid a Chymuned Aberfan ac Ynysowen
Sarah Leyland-Jones	Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Powys

19 Tachwedd 2015

John Pockett	Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr
Justin Davies	Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr
Jane Lee	Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
Darren Thomas	Cyngor Sir Penfro
Richard Cope	Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru
Huw Morgan	Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru
Nick Jones	Comisiynydd Traffig
Graham Walter	Traveline Cymru
Jo Foxall	Traveline Cymru

3 Rhagfyr 2015

Yr Athro Stuart Cole

Steve Pilliner

Bwcabus

Stephen Joseph

Yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well

Tobyn Hughes

Nexus

Kamal Panchal

Y Gymdeithas Llywodraeth Leol

Jane Lorimer

Sustrans

Chris Roberts

Sustrans

Edwina Hart AC

Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a
Thrafnidiaeth