



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
The National Assembly for Wales



Pwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth

Adroddiad Ymgynghori

Adolygiad Polisi Trafnidiaeth Gyhoeddus



Hoffem ddiolch i'r cyrff canlynol am gyfrannu ffotograffau i'n hadroddiad:

Grŵp Bابتie
Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili
Cyngor Sir Caerdydd
Cyngor Gwynedd
Cyngor Sir Powys

Gellir dod o hyd i gopi electronig o'r ddogfen hon ar wefan
y Cynulliad Cenedlaethol **www.cymru.gov.uk**
Mae copïau caled ychwanegol o'r ddogfen ar gael gan:

Juliette Selby
Ysgrifenyddiaeth y Pwyllgorau
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8408
E-bost: Juliette.Selby@wales.gsi.gov.uk
Gwefan: **<http://www.cymru.gov.uk>**

Pwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth

Adroddiad Ymgynghori

Adolygiad Polisi Trafnidiaeth Gyhoeddus





Rhagair



Yr ydym yn dymuno gweld trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn integredig, yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn ddewis arall deniadol yn lle'r car. Ond mae'r dystiolaeth a glywsom yn dangos bod pobl, er yn dymuno defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, yn cael eu siomi a'u hatal gan y diffyg darpariaeth a safon isel y gwasanaeth. Mae'r sefyllfa'n galw am weledigaeth newydd gyda chefnogaeth adnoddau sylweddol – o ffynonellau cyhoeddus a phreifat – er mwyn ymateb i'r hanes o danfuddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus.

Canolbwyntiodd ein hadolygiad ar yr hyn y gallwn ni a'n partneriaid ei wneud i wireddu'r weledigaeth hon. Credwn y dylid ymdrin â chynllunio trafndiaeth ar sail ranbarthol, ac y dylai cyllid o'r Cynulliad Cenedlaethol, awdurdodau lleol a'r sector preifat gael ei dargedu er mwyn cyflawni blaenoriaethau rhanbarthol, heb esgeuluso anghenion lleol. Dylid cryfhau grwpiau gwirfoddol y consortia rhanbarthol, er mwyn cyflwyno gwell gwasanaethau. Mae safbwyntiau'r teithwyr yn hollbwysig, a dylent gael eu clywed yn ystod pob cam wrth gynllunio ac wrth wella trafndiaeth gyhoeddus.

Wrth edrych ymhellach i'r dyfodol, gwelir fod angen cynllunio model trefniadol newydd er mwyn diwallu anghenion Cymru, trwy adeiladu ar yr hyn y gwyddys ei fod yn gweithio yn y DU ac mewn mannau eraill yn Ewrop, ond gan fod yn ddigon hyblyg hefyd i ystyried gwahanol anghenion mewn gwahanol ardaloedd. Opsiynau a osodir gerbron yn y papur ymgynghorol hwn – hoffem glywed eich barn arnynt cyn gwneud ein hargymhelliad terfynol ynglŷn â'r ffordd ymlaen. Bydd cost gyffredinol pob un o'r opsiynau yn dylanwadu ar ein hargymhellion terfynol, yn ogystal â'r buddion y gall yr opsiynau eu sicrhau i bobl Cymru.

Ymdrech tîm oedd ein harolwg, ac y mae'r pwyllgor yn ddiolchgar i bawb a roddodd dystiolaeth ac a estynnodd groeso inni ar ein hymweliadau i gasglu ffeithiau. Diolchaf yn bersonol i aelodau presennol a chyn-aelodau'r pwyllgor, ac i'n ymgynghorydd arbenigol Denys Morgan, am eu gwaith yn ystod yr arolwg. Hoffwn ddiolch hefyd i'r swyddogion yn y Gyfarwyddiaeth Drafnidiaeth am gomisiynu'r astudiaeth o strwythurau trefniadol ac am eu cefnogaeth. Mae diolch arbennig yn ddyledus i'r Ysgrifenyddiaeth am eu hamser, eu medrusrwydd a'u hamynedd wrth reoli proses yr arolwg ac wrth ysgrifennu ein hadroddiad.

Gobeithiwn y bydd yr adroddiad hwn yn ysgogiad i'r drafodaeth sy'n parhau ynghylch trafndiaeth gyhoeddus, ac edrychwn ymlaen at glywed eich sylwadau.

Richard Edwards AC

RICHARD EDWARDS AC
Cadeirydd, Pwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth
Gorffennaf 2001





Aelodau Pwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth



**Richard Edwards AC (Cadeirydd)
Preseli Sir Benfro**



**Sue Essex AC
(Gweinidog dros yr Amgylchedd)
Gogledd Caerdydd**



**Mick Bates AC
Sir Drefaldwyn**



**David Davies AC
Mynwy**



**Geraint Davies AC
Y Rhondda**



**John Griffiths AC
Dwyrain Casnewydd**



**Helen Mary Jones AC
Llanelli**



**Tom Middlehurst AC
Alun a Glannau Dyfrdwy**



**Rhodri Glyn Thomas AC
Dwyrain Caerfyrddin a Dinefwr**



**Karen Sinclair AC
De Clwyd**

Cynnwys

Pennod 1	Cyflwyniad
Pennod 2	Trafnidiaeth gyhoeddus heddiw
Pennod 3	Gweledigaeth ac ansawdd
Pennod 4	Y strwythurau trefniadol presennol
Pennod 5	Strwythurau trefniadol posibl eraill
Pennod 6	Monitro a gwerthuso
Pennod 7	Crynodeb o'r argymhellion
Pennod 8	Cwestiynau ymgynghori
Atodiad 1	Ymatebwyr
Atodiad 2	Cefndir ychwanegol
Atodiad 3	Strwythurau trefniadol ar gyfer cynllunio trafndiaeth
Atodiad 4	Profion ar gyfer strwythurau trefniadol posibl eraill





Pennod 1

Cyflwyniad





Cyflwyniad

Ein canolbwynt

1.1. Canolbwyntiodd ein hadolygiad o bolisi trafndiaeth gyhoeddus ar **drafnidiaeth bysiau, rheilffordd a chymunedol**, ond yr ydym yn cydnabod y cyfraniad pwysig a wneir gan dacsis, cerdded a beicio. Mae gwasanaethau awyr hefyd yn arwyddocaol, yn enwedig o safbwynt datblygiad economaidd a mewnfuddsoddi.

1.2. Cylch gwaith gwreiddiol ein harolwg oedd edrych ar bolisiau trafndiaeth gyhoeddus y Cynulliad Cenedlaethol (sy'n cwmpasu gwasanaethau bysiau, rheilffordd a thrafnidiaeth gymunedol) gyda'r bwriad o nodi:

- newidiadau byrdymor yn y fframwaith statudol, rheoliadol a threfniadol presennol a fyddai'n hwyluso cyflwyno a defnyddio gwasanaethau gwell ac integredig;
- newidiadau dros dymor hwy yn y fframwaith statudol, rheoliadol a threfniadol presennol a fyddai'n hwyluso cyflwyno gwell gwasanaethau.

Ein dull o weithredu

1.3. Dechreuodd ein harolwg gyda seminar anffurfiol yn ystod haf 2000, a dilynwyd hynny gan ymgynghoriad a fu'n holi barn amrediad eang o gyrff yng Nghymru a'r Deyrnas Unedig (DU). Derbyniwyd cyflwyniadau ysgrifenedig gan nifer o gyrff, a daeth llawer o gynrychiolwyr i drafod eu safbwyntiau gyda ni yng nghyfarfodydd y pwyllgor (gweler **Atodiad 1** am y manylion).

1.4. Aeth rapporteurs o'r pwyllgor i ymweld ag Amsterdam, Caeredin, Frankfurt a Sheffield er mwyn dysgu am yr arferion gorau ym maes trafndiaeth gyhoeddus integredig. Mae manylion pellach am ein hymweliadau i'w cael ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol www.cymru.gov.uk.

Ein blaenoriaethau

1.5. Ar ôl gwranddo ar gryn lawer o dystiolaeth, penderfynasom ganolbwyntio ar y meysydd canlynol:

- pennu safonau ansawdd ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus er mwyn gallu mesur gwelliannau;
- asesu potensial y strwythurau trefniadol presennol i gyflwyno gwelliannau o'r fath;
- dadansoddi strwythurau trefniadol rhanbarthol posibl eraill, cyn argymhell unrhyw newidiadau angenrheidiol yn y strwythurau presennol.

Ein hadroddiad

1.6. Mae **Pennod 2** yn gosod ein harolwg yn ei **gyd-destun** trwy wrthgyferbynnu problemau presennol trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru ag anghenion y defnyddwyr. Mae canfyddiad bod safon trafndiaeth gyhoeddus yn wael, fel y mae'r newid dull teithio oddi wrth drafnidiaeth gyhoeddus at ddefnyddio ceir yn dangos. Y bws yw'r math mwyaf poblogaidd o drafnidiaeth

gyhoeddus yng Nghymru, ond mae niferoedd y teithwyr yn gostwng. Ar y llaw arall, er gwaethaf y problemau diweddar, digwyddodd twf cyson yn niferoedd y teithwyr ar y rheilffyrdd. Mae gan drafnidiaeth gymunedol lawer i'w gynnig o ran hybu cynhwysiant cymdeithasol, ac o ran pontio'r bwlch rhwng gwasanaethau bysiau a thrên mewn ardaloedd trefol. Yn y bennod hon byddwn yn amlinellu swyddogaethau'r Cynulliad Cenedlaethol a'r awdurdodau lleol, o ran gwella trafnidiaeth gyhoeddus yng nghyd-destun Fframwaith Trafnidiaeth y Cynulliad Cenedlaethol, sy'n nodi'r weledigaeth ar gyfer datblygu trafnidiaeth integredig.

1.7. Nodir ein **gweledigaeth** ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus ym **Mhennod 3**. Yr ydym am i drafnidiaeth gyhoeddus fod yn integredig, yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn ddull teithio a ffefrir gan bobl Cymru. Dylai hefyd fod yn fecanwaith cadarnhaol o blaid cyfleoedd cyfartal i bawb, a hygyrchedd i bobl anabl. Yr ydym yn ystyried sut y gellir dyrchafu **ansawdd** y gwasanaethau, ac yn awgrymu y gellid datblygu "nod barcod" ansawdd ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Edrychwn hefyd ar yr agweddau ariannol – fforddiadwyedd unigol yn ogystal â buddsoddi lleol a chenedlaethol – ac awgrymwn y dylai strategaethau trafnidiaeth rhanbarthol lywio penderfyniadau'r Cynulliad Cenedlaethol ar gyllido, ac y dylid targedu'r cyllid ochr yn ochr â buddsoddiadau'r awdurdodau lleol eu hunain er mwyn creu'r effaith fwyaf. Yr ydym hefyd yn awgrymu gyrru ymlaen â nifer o brosiectau megis canolfannau gwybodaeth "pob dull" a gwella cyfnewidfeydd.

1.8. Mae **Pennod 4** yn asesu'r **consortia trafnidiaeth ranbarthol gwirfoddol presennol** – sef Canolbarth Cymru, SWIFT, SWITCH, TAITH a TIGER – ac yn ystyried eu potensial i gyflwyno gwell gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus ar y lefelau lleol a rhanbarthol. Yr ydym yn argymhell ffyrdd o gryfhau'r consortia trwy roi iddynt seiliau cyfansoddiadol eglur, a chynrychiolaeth arnynt i'r Cynulliad Cenedlaethol; cyrraedd amcanion cyffredin trwy ddyrannu staff ac adnoddau ariannol ar y cyd; a thrwy roi rhagor o amlygrwydd i'r consortia. Awgrymwn y dylid gwneud gwaith pellach i ganfod sut y byddai'r ddeddfwriaeth berthnasol yn effeithio ar gyrff unigol, ac a ellir defnyddio'r ddeddfwriaeth gyfredol i osod y consortia ar sail statudol.

1.9. Comisiynwyd Grŵp Babbie i baratoi dadansoddiad ffeithiol o **strwythurau trefniadol eraill** yn y DU ac mewn manau eraill yn Ewrop. Rhoddir copi o Crynodeb Gweithredol eu hadroddiad yn **Atodiad 3**. Yn ein barn ni, gellir dadlau'n gryf o blaid cynnig arweiniad ar lefel Cymru gyfan, ac y mae'r Cynulliad Cenedlaethol wedi cefnogi sefydlu Awdurdod Trafnidiaeth i Deithwyr mewn nifer o ddadleuon mewn cyfarfodydd llawn. Fodd bynnag, nid yw'r model presennol o Awdurdod/Gweithrediaeth Trafnidiaeth i Deithwyr (ATD/GTD) yn ateb parod i ofynion datblygu trafnidiaeth gyhoeddus trwy Gymru gyfan, ac awgrymwn y dylid cynllunio model yn benodol ar gyfer gofynion Cymru. Ym **Mhennod 5**, yr ydym yn asesu'r **opsiynau** canlynol: ATD i Gymru gyfan; ATD i'r deng awdurdod lleol yn Ne-ddwyrain Cymru yn unol â'r model presennol; neu ddatblygu'r trefniadau partneriaeth presennol. Gofynnir am eich barn ar yr opsiynau hyn ym Mhennod 8.

1.10. Ym **Mhennod 6**, awgrymir ffyrdd o gryfhau'r **monitro a'r gwerthuso**. Credwn y dylai fod fframwaith gwerthuso ar gyfer mesur y buddion a geir o'r buddsoddi a dargedir mewn trafnidiaeth gyhoeddus yn genedlaethol, yn rhanbarthol ac yn lleol, a fyddai'n cyfrannu at gronfa o dystiolaeth ar gyfer





datblygu polisi yn y dyfodol. Mae swyddogaeth y teithwyr eu hunain yn allweddol, a dylent gael rhan mewn llunio'r fframwaith, a chael eu cynnwys yn gynnar yn y gwaith o werthuso cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus unigol. Credwn hefyd fod gennym gyfle i ddysgu am yr hyn sy'n gweithio â'r hyn nad yw'n gweithio mewn manau eraill, ac i ddefnyddio'r wybodaeth honno i ddatblygu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mwy effeithiol yng Nghymru.

1.11. Crynhoir ein **hargymhellion** ym **Mhennod 7**. Ym **Mhennod 8 gwahoddwn eich sylwadau ar y dewis o fodelau** ar gyfer newid strwythurau trefniadol, er mwyn gwireddu'n gweledigaeth o well trafndiaeth gyhoeddus, sef: ATD i Gymru gyfan; ATD i'r deng awdurdod lleol yn Ne-ddwyrain Cymru yn unol â'r model presennol; datblygu'r trefniadau partneriaeth presennol; neu atebion arloesol eraill. Rhestrir y profion ar gyfer modelau trefniadol yn **Atodiad 4**.

Pennod 2

Trafnidiaeth gyhoeddus heddiw





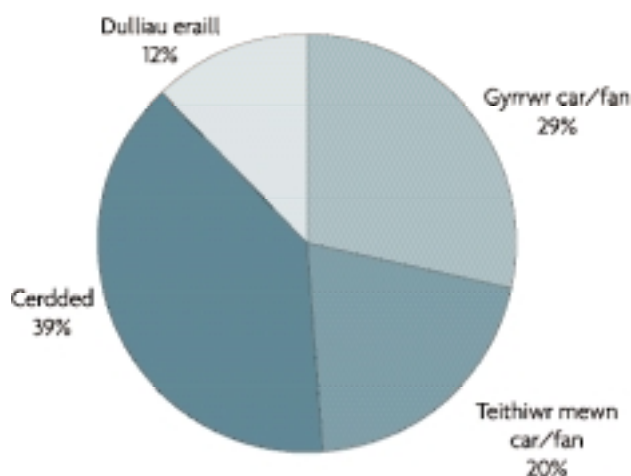
Trafnidiaeth gyhoeddus heddiw

Y darlun cyfredol

2.1. Cyn nodi ein gweledigaeth ar gyfer trafniadaeth gyhoeddus, mae angen deall anghenion y defnyddwyr a nodi'r problemau cyfoes sy'n gysylltiedig â darparu trafniadaeth gyhoeddus yng Nghymru. Canfyddir trafniadaeth gyhoeddus yn rhywbeth o safon isel. Profir hyn gan y symudiad a ddigwyddodd, oddi wrth drafnidiaeth gyhoeddus a dulliau cludo eraill, at y car fel y dull teithio moddol.

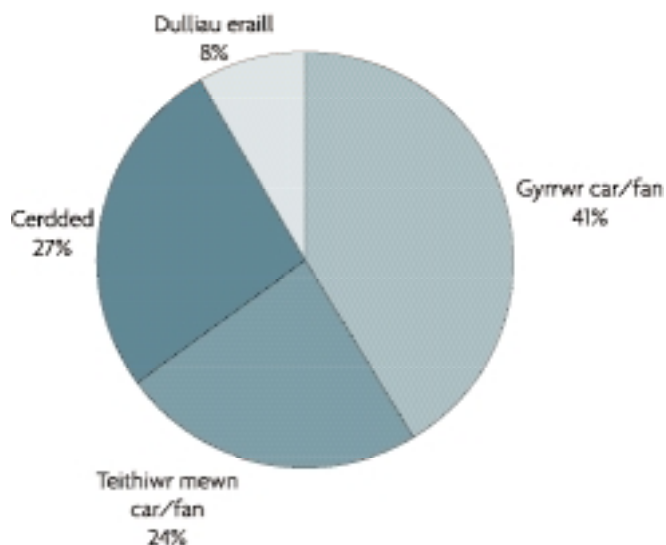
2.2 Mae'r siart isod yn dadansoddi teithiau y pen y flwyddyn yn ôl y prif ddull rhwng 1985 a 1986. 12% yn unig o'r holl deithiau yng Nghymru a wnaed trwy ddull heblaw car (ac eithrio cerdded), gan gynnwys trafniadaeth gyhoeddus.

Teithiau y pen y flwyddyn yn ôl y prif ddull 1985-86



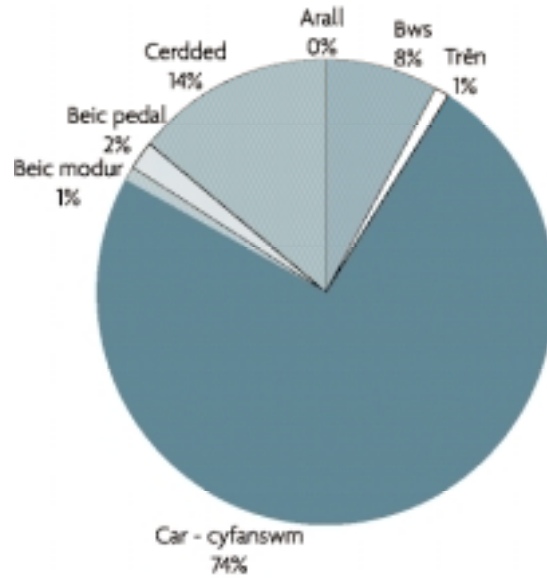
2.3. Yn y siart isod, dangosir yr un dadansoddiad ddeuddeng mlynedd yn ddiweddarach (sef yn ystod 1997-99). Mae'r newid dull teithio o blaid defnyddio ceir/faniau (cynnydd real o 30%) wedi lleihau canran y teithiau a wneir trwy ddulliau eraill i 8%.

Teithiau y pen y flwyddyn yn ôl y prif ddull 1997-99



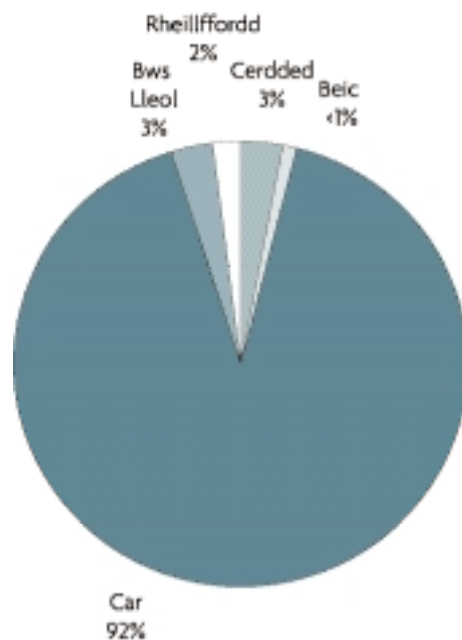
2.4. Y daith i'r gwaith yw un o'r prif ysgogwyr traffig, sydd hefyd yn creu'r galw brig yn y system drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n hollbwysig newid oddi wrth ddefnyddio car ar gyfer y daith hon. Yn y siart isod dangosir maint y defnydd o bob dull ar gyfer y daith hon – cyfanswm y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yma yw 9%. Gall y ffigur hwn amrywio'n fawr, yn enwedig mewn ardaloedd trefol. Yng Nghaerdydd, er enghraifft, mae'r ffigur yn 17%.

Dull teithio i'r gwaith - Cymru gyfan pob unigolyn



2.5. Yn y patrymau teithio cyffredinol trwy Gymru, sy'n gynnwys y daith i'r gwaith ochr yn ochr ag ysgogwyr teithiau eraill, mae cyfran trafndiaeth gyhoeddus o gymharu â cheir yn llai hyd yn oed, sef 5%. Dengys hyn faint yr her sy'n wynebu'r Cynulliad Cenedlaethol, wrth iddo geisio gwella hygyrchedd i rai nad oes ganddynt geir, tra'n cynnig dewisiadau eraill mwy deniadol i berchnogion ceir.

Cymhariaeth maint teithio y pen yng Nghymru 1992-99 (milltiroedd cyfartalog y pen y flwyddyn)



2.6. Nid yn annisgwyl, mae gwell dewis o drafnidiaeth yn yr ardaloedd trefol, ac y mae'r gwahaniaethau daearyddol yn amlwg. Mae lefel y gwasanaeth yn isel,





ac mewn llawer ardal mae'n anodd cael mynediad at unrhyw fath o drafnidiaeth, yn enwedig o ystyried nad oes car gan 30% o'r cartrefi yng Nghymru, a bod y ffigur hwnnw'n codi i 40% ym Mlaenau Gwent a Merthyr Tudful. Mae'r ifanc, yr oedrannus, yr anabl a'r rhai na allant fforddio car dan anfantais. Ar yr un pryd, mae problemau tagfeydd yn cynyddu mewn ardaloedd trefol, ac yng Ngogledd-ddwyrain a De-ddwyrain Cymru mae hyn yn cyfrannu at arafu teithiau i'r gwaith ac yn achosi anawsterau parcio.

Bysiau

2.7. Y math mwyaf poblogaidd o gludiant cyhoeddus yng Nghymru yw'r bws, er bod nifer y teithiau teithwyr wedi lleihau 26% rhwng 1988-89 a 1998-99.

2.8. Un o'r problemau a wynebir gan weithredwyr bysiau yng Nghymru yw'r costau gweithredu uchel am bob taith teithiwr – sef 68c, sy'n cymharu â chyfartaledd o 52c ym Mhrydain Fawr – ac y mae'r costau wedi codi 4.6% er 1989-90, tra bo'r cyfartaledd ym Mhrydain Fawr wedi gostwng 5.5%. Fodd bynnag, y costau gweithredu am bob kilometr cerbyd yng Nghymru yw'r isaf ym Mhrydain Fawr (ym 1999-2000, yr oedd pris y costau yng Nghymru yn 68c o gymharu â chyfartaledd o 85c ym Mhrydain Fawr). Mae hyn yn tanlinellu'r broblem sy'n wynebu gweithredwyr bysiau yng Nghymru, yn enwedig y rhai sy'n gweithredu mewn ardaloedd gwledig – gan fod teithiau bws yn tueddu i fod yn hwy mewn ardaloedd gwledig, mae'r gweithredwyr bysiau gwledig yn wynebu costau uwch am bob taith teithiwr na'r gweithredwyr trefol.

2.9. Bu Cyngor Defnyddwyr Cymru yn adolygu'r ddarpariaeth o wasanaethau bysiau lleol, o safbwynt y defnyddiwr¹. Ceisiodd eu harolwg nodi'r materion y byddai angen eu targedu cyn y byddai defnyddwyr yn debygol o 'ddewis' y gwasanaeth bysiau lleol fel dull cludo. Daeth i'r casgliad fod y gwasanaethau bysiau sy'n gweithredu ar hyn o bryd yn aml yn methu â darparu ar gyfer anghenion y defnyddiwr, ac nad ydynt yn cynrychioli dewis gwirioneddol o gludiant i'r mwyafrif. Un o ganfyddiadau pwysicaf yr arolwg oedd fod 79% o'r defnyddwyr bysiau yn adrodd y byddai'n well ganddynt deithio mewn car, a bod y ffigur hwn yn codi i 89% yng Nghaerdydd a De-ddwyrain Cymru, lle y gellir dadlau bod y gwasanaethau'n well nag ydynt mewn mannau eraill. Yr oedd canran uwch o bobl ifainc (38%) yn defnyddio'r bws lleol yn rheolaidd, o gymharu â phob grŵp arall, ond eto yr oedd 90% yn dweud y byddai'n well ganddynt deithio mewn car. Yr oedd gwahaniaethau rhanbarthol yn yr ymatebion, a oedd yn adlewyrchu anghysondeb y gwasanaethau, ac ym marn y Cyngor, mae hyn yn ganlyniad i ddarnio'r cyfrifoldebau a'u rhannu rhwng gwahanol weithredwyr ac awdurdodau. Tynnodd yr adroddiad sylw hefyd at wahaniaeth daearyddol, yn bennaf rhwng Canolbarth/Gorllewin Cymru a'r rhanbarthau eraill mwy trefol. Ar nodyn ychydig yn fwy cadarnhaol, dywedodd 58% o'r atebwyr y byddent yn defnyddio bysiau pe bai'r gwasanaethau'n gwella.

2.10. Daeth yr adroddiad i'r casgliad fod defnyddwyr bysiau'n debygol o fod yn rhai nad oeddynt yn berchnogion ceir, neu'n bobl a ataliwyd rhag gyrru oherwydd anabledd neu oedran; edrychid ar fysiau fel y dewis olaf, ac yr oedd tuedd iddynt gael eu defnyddio gan bobl ar incwm isel, heb fawr ddim dewis arall. Trwy gyfeirio at astudiaeth a wnaed gan y Cyngor yn y Rhondda ym 1997, gwelwyd fel yr oedd pobl ar incwm isel wedi dewis mynd i ddyled trwy brynu car yn hytrach na dibynnu ar fysiau lleol. Yr oedd yr adroddiad hefyd yn

¹ Cyngor Defnyddwyr Cymru, 'Teithio ar Fws yng Nghymru – Taith y Defnyddiwr', Ionawr 2001.

tanlinellu pryderon ynghylch diogelwch a'r mynediad at wybodaeth. Yr oedd defnyddwyr yn fwy tebygol o fwynhau ac felly o ddewis teithio ar fws os oedd llochesi glân a chyfforddus yn yr arosfeydd, gwybodaeth gywir amser-real ar gael, a chyfleusterau lluniaeth a storfeydd bagiau yn y safleoedd bysiau mwyaf. Yr oedd gyrwyr y bysiau hefyd yn cyfrannu'n sylweddol at y profiad o deithio. Dylai'r dulliau tocynnu a'r strwythurau prisio fod yn hawdd i'w deall ac yn fforddiadwy; ac yr oedd nifer o ystyriaethau'n effeithio ar ansawdd y gwasanaeth, gan gynnwys dibynadwyedd, cyflymder, diogelwch a chyfforddusrwydd. Dadansoddir casgliadau'r adroddiad ymhellach yn **Atodiad 2**.

2.11. Mae sicrhau datblygiad arwyddocaol mewn trafndiaeth gyhoeddus yn parhau her sylweddol. Un sbardun a fydd yn sicrhau y bydd cerbydau a rholstoc yn cael eu hamnewid a'u huwchraddio yw Deddf Gwahaniaethu ar Sail Anabledd 1995. Fodd bynnag, mae proffidioldeb yn is yng Nghymru nag yn Lloegr a'r cyfle i fuddsoddi mewn cerbydau newydd, felly, yn llai; ac y mae hynny'n atgyfnerthu'r ddelwedd o ansawdd gwael. Er bod nifer y gweithredwyr yn fawr, mae gan gwmnïau cenedlaethol (Arriva, First Group a Stagecoach) gyfran sylweddol o'r farchnad, tra bo Cardiff Bus, Islwyn Bus a Newport Transport yn parhau yn eiddo i'r awdurdodau lleol. Bydd gwella seilwaith, sicrhau blaenoriaeth i fysiau ar goridorau traffig prysur, a chostau gweithredu cystadleuol yn ystyriaethau allweddol, o ran sicrhau y gall gweithredwyr gadw prisiau tocynnau ar lefel sy'n cymharu'n ffaithiol â defnyddio car, a'u bod ar gael i bawb.

Rheilffyrdd

2.12. Yn achos y rheilffyrdd, digwyddodd twf cyson yn y defnydd, ac y mae Valley Lines, er enghraifft, wedi cynyddu nifer y teithwyr 21% dros y pedair blynedd diwethaf. Mae cyfleoedd y rheilffyrdd wedi eu cyfyngu gan faint y rhwydwaith, ac eithrio ambell gyfle prin i aildechrau cludo teithwyr ar wasanaeth sy'n cludo nwyddau yn unig ar hyn o bryd. Fel arfer mae angen cefnogaeth refeniw sylweddol er mwyn cynnal y gwasanaethau, ac ni fu'r diffyg buddsoddi mewn seilwaith, a barhaodd am flynyddoedd tan yn ddiweddar, o gymorth i sicrhau gwelliannau arwyddocaol. O ganlyniad i fasnachfaint Cymru a'r Gororau bydd modd gwneud penderfyniadau hirdymor ynglŷn â buddsoddi; ac y mae Cynulliad Cenedlaethol Cymru eisoes wedi ymrwymo i gefnogi gwelliannau seilwaith, yn enwedig ar reilffyrdd Valley Lines, Bro Morgannwg a Cambrian. Ar hyn o bryd mae'r Cynulliad hefyd yn cynnal astudiaeth o ddichonoldeb cynllun rheilffordd ysgafn ym Mae Caerdydd.

Trafnidiaeth gymunedol

2.13. Nid yw trafndiaeth gymunedol yn wasanaeth a ddiffiniwyd yn eglur, ac y mae'n cwmpasu nifer o wahanol fathau o ddarpariaeth. Canolbwyntiodd yn draddodiadol ar yr ardaloedd gwledig, lle y gall gwasanaethau gysylltu â'r prif lwybrau bysiau yn ogystal â chyfleusterau lleol allweddol megis ysbytai, marchnadoedd ac ysgolion. Fodd bynnag, clywsom dystiolaeth fod gan drafndiaeth gymunedol lawer i'w gynnig o ran hybu cynhwysiant cymdeithasol mewn cymunedau diarffordd yng nghefn gwlad a'r cymoedd, a hefyd o ran pontio'r bylchau rhwng gwasanaethau bysiau a rheilffordd mewn ardaloedd trefol. Yn olaf, mae nifer o fusnesau rheilffordd trac cul sy'n rhan o'r sector hamdden ond sydd â photensial, mewn rhai achosion, i gysylltu hefyd â'r rhwydwaith rheilffyrdd a bysiau.





Swyddogaeth y Cynulliad Cenedlaethol

2.14. Mae swyddogaeth y Cynulliad Cenedlaethol yn allweddol o ran sicrhau gwell trafndiaeth gyhoeddus, yn benodol o ganlyniad i'w gyfrifoldebau yn unol â Deddf Trafndiaeth 2000, am ddarparu canllawiau ar baratoi Cynlluniau Trafndiaeth Lleol, strategaethau bysiau a phartneriaethau bysiau o ansawdd da, a chymeradwyo contractau bysiau o ansawdd da. Gall bennu cosbau am wasanaethau annibynadwy, i'w gweinyddu gan y Comisiynydd Trafndiaeth. Gall y Cynulliad Cenedlaethol amrywio prisiau tocynnau consesiynol a chymeradwyo argymhellion awdurdodau lleol ynglŷn â thagfeydd a pharcio mewn gweithleoedd. Mae ganddo reolaeth sylweddol ar y cyllid seilwaith i'r awdurdodau lleol trwy gyfrwng y Grant Trafndiaeth, sy'n cynnwys pecynnau trafndiaeth integredig ar gyfer datblygiadau bysiau a rheilffyrdd, a hefyd trwy gyfrwng y cymorth refeniw i fisiau a thrafndiaeth gymunedol.

2.15. Mae'n ofynnol i Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd (ASRh) ymgynghori gyda'r Cynulliad Cenedlaethol ynghylch strategaethau'r Awdurdod. Nid oes pwerau rheoliadol gan y Cynulliad dros weithrediadau'r gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, sy'n gyfrifoldeb naill ai i'r Adran Drafndiaeth, Llywodraeth Leol ar Rhanbarthau (DTLR), ASRh neu'r Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch.

Fframwaith Trafndiaeth

2.16. Mae'r Cynulliad Cenedlaethol wedi paratoi Fframwaith Trafndiaeth sy'n nodi ei weledigaeth ar gyfer datblygu trafndiaeth integredig. Y weledigaeth honno yw system drafndiaeth sy'n cynnig lefelau hygyrchedd cyson; sy'n mynd i'r afael ag anfantais ac annhegwch cymdeithasol; sy'n darparu symudedd strategol ar gyfer adnewyddu ac amcanion economaidd eraill; ac yn cyflawni'r cyfan o fewn meincnodau ansawdd aer, sŵn a pharamedrau amgylcheddol eraill.

2.17. Elfen allweddol mewn gwireddu'r weledigaeth hon yw gwella system drafndiaeth gyhoeddus Cymru yn sylweddol o fewn pum mlynedd. Y nodau hirdymor ar gyfer trafndiaeth yw:

- galluogi tua chwarter yr holl gymudo i'r gwaith i ddigwydd mewn dull heblaw'r car (sy'n cymharu â thua phumed ran yn y 1990au diweddar);
- lleihau'r pwysau ar yr amgylchedd trwy wella trafndiaeth gyhoeddus a chynnig dewisiadau eraill, yn lle teithio mewn car;
- annog cludo cyfran uwch o nwyddau ar y rheilffyrdd.

2.18. Nid yn unig y mae'r Fframwaith Trafndiaeth yn pwysleisio'r angen am wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel, sy'n rhan o system drafndiaeth integredig ehangach – y mae hefyd yn gosod hyn o fewn fframwaith gofodol, er mwyn annog darpariaeth sy'n addas i anghenion amrywiol cymunedau mewn gwahanol leoedd. Trwy wneud hyn, gall y fframwaith trafndiaeth fapio anghenion rhwydwaith Cymru yn y dyfodol, gan nodi unrhyw fylchau, a chaniatáu i wneuthurwyr polisi droshaenu'r coridorau trafndiaeth hyn gyda mentrau ar gyfer cynllunio defnydd tir, adfywio economaidd a chynhwysiant cymdeithasol.

2.19. Gan fod y Cynulliad Cenedlaethol wedi ymrwymo i ddatblygu cynaliadwy ym mhob peth a wnêl, yr egwyddor honno sy'n llywio'r modd y datblygir y

system drafnidiaeth integredig. Mae trafndiaeth ei hunan yn flaenoriaeth drawsbynciol, gyda chysylltiadau annatod â chynllunio defnydd tir, gwella iechyd cyhoeddus, hwyluso twf economaidd, a hybu cynhwysiant cymdeithasol mewn cymunedau diarffordd. Mae'r Strategaeth Datblygu Economaidd Genedlaethol yn ogystal â'r Fframwaith Cynllunio Gofodol Cenedlaethol arfaethedig yn ategu'r Fframwaith Trafndiaeth ac yn rhannu ei amcanion.



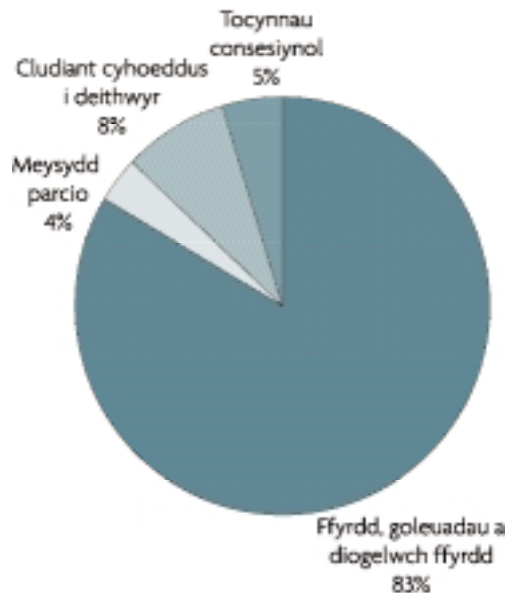
Swyddogaeth awdurdodau lleol

2.20. Gydâ'r awdurdodau lleol y mae'r cyfrifoldeb allweddol am ddatblygu gwell trafndiaeth gyhoeddus mewn partneriaeth â'r gweithredwyr.

2.21. Fel awdurdodau trafndiaeth, mae dyletswydd ar yr awdurdodau lleol i baratoi Cynlluniau Trafndiaeth Lleol ar gyfer eu hardaloedd, gan gynnwys strategaethau bysiau. Mae ganddynt hefyd amrywiaeth o bwerau sy'n eu galluogi i ddarparu gorsafoedd bysiau, arosfeydd a gwelliannau seilwaith eraill, cyfleusterau parcio-a-theithio, cymorth refeniw i wasanaethau cymdeithasol-angenrheidiol, a phennu prisiau tocynnau consesiynol. Oherwydd eu cyfrifoldeb am reoli priffyrdd a thraffig, gallant wellâ'r cyfleoedd i ddefnyddio trafndiaeth, ac y mae eu pwerau cynllunio yn eu galluogi i sicrhau y cymerir trafndiaeth gyhoeddus i ystyriaeth mewn datblygiadau newydd.

2.22. Yr awdurdodau lleol sy'n darparu gwasanaethau trafndiaeth i ysgolion ac i'r gwasanaethau cymdeithasol, a gallant hefyd gynorthwyo trafndiaeth gymunedol. Mae'r siart isod yn crynhoi gwariant yr awdurdodau lleol ar ffyrdd a thrafnidiaeth lleol.

Gwariant net gan awdurdodau lleol ar ffyrdd lleol a thrafnidiaeth (a)



(a) amcangyfrifon cyllideb 1999-2000

Yr hyn sy'n cael ei wneud

2.23. Er gwaethaf y canfyddiad o safon isel, mae llawer yn cael ei wneud eisoes i wella trafndiaeth gyhoeddus. Gyda chymorth y Cynulliad Cenedlaethol, mae'r awdurdodau lleol mewn rhai ardaloedd, trwy gyfrwng eu consortia, wedi llwyddo i wellâ'r seilwaith yn sylweddol dros y tair blynedd diwethaf. Mae enghreifftiau



i'w gweld ar draws Cymru o welliannau i orsafoedd bysiau a rheilffordd, lonydd bysiau tywysedig, prosiectau parcio a theithio a gwelliannau rheoli traffig sydd eisoes ar droed. Cymer gryn amser cyn y gwelir effaith hyn ar ffurf gwell trafndiaeth gyhoeddus, gan nad yw llawer o'r prosiectau hyn eto wedi eu cwblhau; ond y mae arwyddion calonogol o'r potensial am welliannau sylweddol ymhen amser. **Serch hynny, daethom i'r casgliad fod yr her o wrthdroi'r dirywiad cyffredinol yn y defnydd a wneir o gludiant cyhoeddus yn galw am weithredu mwy cydgyfeiriedig, trwy bartneriaeth rhwng y gweithredwyr, yr awdurdodau lleol a'r Cynulliad Cenedlaethol.**

2.24. Ym Mhennod 3 rhown awgrymiadau gerbron ar sut i yrru ymlaen â hyn yng nghyd-destun Fframwaith Trafnidiaeth y Cynulliad Cenedlaethol.

Pennod 3

Gweledigaeth ac ansawdd





Gweledigaeth ac ansawdd

Ein gweledigaeth

3.1. Ein gweledigaeth yw y dylai trafndiaeth gyhoeddus fod yn integredig, yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn ddull o deithio a ffeirir gan bobl Cymru.

Dylai fod enw da i drafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig ymhlith pobl ifainc. Dylai weithredu fel mecanwaith cadarnhaol o blaid cyfleoedd cyfartal – mae trafndiaeth gyhoeddus yn gwasanaethu cyfrannau uwch o blant ac oedolion ifainc, benywod, yr oedrannus ar di-waith – ac o blaid gwelliant sylweddol yn y lefelau hygyrchedd i bobl anabl.

Ymhen deng mlynedd...

- Dewis o wasanaethau o ansawdd uchel, gan gynnwys trafndiaeth rheilffordd, bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, sydd hefyd yn manteisio ar dacsis ac yn cysylltu â strategaethau cerdded a beicio;
- Gwasanaethau fforddiadwy a fyddai'n ddeniadol i bobl ifainc, er enghraifft, yn ogystal ag i deuluoedd ac i bobl sy'n teithio i'w gwaith;
- Gwir gynnydd o ran sicrhau mynediad cyfartal at drafnidiaeth gyhoeddus, fel y gall pobl nad oes ganddynt geir gael mynediad at wasanaethau da;
- Gwir gynnydd o ran sicrhau ei bod yn hawdd i bobl ag anabledd ddefnyddio'r system drafnidiaeth;
- O fewn y polisiau cyffredinol ar gyfer datblygu cynaliadwy, penderfyniadau cynllunio ar gyfer datblygiadau newydd sy'n cynnwys trafndiaeth gyhoeddus fel elfen anhepgor;
- System drafnidiaeth gyhoeddus sy'n cyfrannu at leihau llygredd;
- 'Nod barcud' i drafnidiaeth Cymru, y cytunir arno gan bawb sy'n darparu gwasanaeth, er mwyn pennu safonau isaf a fydd yn cael eu monitro gan ddarparwyr trafndiaeth, awdurdodau lleol ar Comisiynydd Traffig. Dylid gwella delwedd trafndiaeth gyhoeddus, gan frandio'r gwasanaethau fel a wneir yn achos masnachfaint reilffordd Cymru ar Gororau.

Gwneud gwasanaethau'n fwy deniadol...

- Gwasanaethau amlach mewn ardaloedd trefol, sydd hefyd yn ddibynadwy ac yn ddiogel, fel bod bus neu drên ar gael yn rheolaidd;
- Rhwydwaith o wasanaethau gan gynnwys trafndiaeth gymunedol yn yr ardaloedd teneuaf eu poblogaeth – trefol neu wledig – a hysbysebiri yn effeithiol, sydd hefyd yn dilyn patrwm rheolaidd ac yn gosod yr un pwyslais ar gydraddoldeb a diogelwch;
- Pwyslais ar gerbydau modern, sydd hefyd yn cydymffurfio â'r arferion gorau, o ran galluogi pobl ag anabledd i deithio'n hawdd;
- Gwelliannau seilwaith, gan gynnwys lonydd bysiau tywysedig neu reilffyrdd ysgafn, er mwyn osgoi tagfeydd a denu teithwyr, boed ceir ganddynt ai peidio;
- Rhwydwaith coetsis pellter hir ochr yn ochr â gwasanaethau rheilffordd o fewn Cymru a thu hwnt, fel bod dewis ar gael i'r bobl;
- Gwell cyfnewidfeydd rhwng gwahanol ddulliau trafndiaeth, gwell manau aros ac arwyddion da i ddangos y ffordd at y gwasanaethau;
- Gwell ar gyfleusterau tocynnau trwodd, ar wybodaeth i deithwyr gan y canolfannau gwylbodaeth.

Ein her

3.2. Y newid allweddol ac angenrheidiol yw darbwyllo pobl y gallant ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus hefyd, yn ogystal â defnyddio'u ceir. Mae hynny'n golygu darparu mynediad at gyflogaeth, hamdden a chyfleusterau lles trwy gyfrwng trafndiaeth gyhoeddus ddibynadwy, yn enwedig i rai nad oes ganddynt gar wrth law.

3.3. Hon yw'r her i ni - **sef gwella trafndiaeth gyhoeddus nes ei bod yn cynnig gwasanaeth fforddiadwy, hygyrch ac integredig i holl bobl Cymru, ac yn ogystal yn ddewis deniadol a all gymryd lle'r car.** Mae hyn yn galw am weledigaeth sydd â buddsoddi yn gefn iddi – buddsoddi cyhoeddus a phreifat. Gwnaed argraff dda arnom gan y cynnydd a welsom yn y dinasoedd y buom yn ymweld â hwy yn y DU a mannau eraill yn Ewrop, a oedd eisoes wedi buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus dros gyfnod o amser. Mae modd gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn hygyrch a deniadol mewn amryw o ffyrdd – megis rheilffyrdd ysgafn, bysiau tywysedig, neu ddefnyddio dychymyg wrth reoli traffig a llunio rheoliadau parcio – gan wneud realiti o gystadlu â'r car.

Elfennau ansawdd

3.4. Y man cychwyn allweddol er mwyn gwella delwedd trafndiaeth gyhoeddus yw dyrchafu **ansawdd** y gwasanaethau, boed y rheini'n wasanaethau bysiau, yn drafndiaeth gymunedol neu'n wasanaethau rheilffordd. Credwn y dylai gwasanaeth o ansawdd da gynnwys yr elfennau canlynol:

- Amser teithio
- Amllder y gwasanaeth
- Dibynadwyedd y gwasanaeth
- Fforddiadwyedd – ar lefel yr unigolyn ar lefel genedlaethol
- Rholstoc/cerbydau modern
- Cyfforddusrwydd y gwasanaeth/gwasanaethau ategol pan fo'n briodol
- Gwasanaethau cwsmeriaid
- Gwybodaeth gyhoeddus hygyrch a dibynadwy
- Safleoedd bysiau/rheilffordd hwylus a deniadol (hwylus ar gyfer aneddiadau a rhwydweithiau trafndiaeth eraill)
- Hwylustod a chyflymder y cysylltiadau â dulliau trafndiaeth eraill (cyfnewidfeydd da, amserlennu synhwyrol a threfniadau tocynnau trwodd)
- Hygyrchedd ffisegol (yn achos teithwyr anabl yn benodol)
- Diogelwch personol a diogelwch gweithredol
- Sgiliau effeithiol gan y staff, ynghyd â hyfforddiant priodol
- Y gallu â'r parodrwydd i arloesi.

Dyrchafu ansawdd

3.5. Yn ystod ein hymweliadau â dinasoedd eraill yn Ewrop, gwnaed argraff dda arnom gan y pwyslais a osodwyd ar ansawdd da yn hytrach na'r pris isaf wrth ddarparu gwasanaethau, gan gynnwys yr achosion pan ddigwyddodd tendro. Mae'r Comisiwn Ewropeaidd yn pwysu fwyfwy ar dendro ar gyfer gwasanaethau; ond yn gyffredinol mewn mannau eraill yn Ewrop, ac yn wahanol i'r DU, mae'r sector cyhoeddus yn cyfrannu'n helaeth at ddarparu'r





gwasanaethau. Er bod Ewrop yn awr yn rhoi rhagor o sylw i ysgogi cystadleuaeth, yr oedd yn eglur y byddai ansawdd da'n parhau'n ffactor penderfyniadol wrth ystyried gwerth am arian. Byddem yn argymhell yr un agwedd yng Nghymru. Yr ydym yn croesawu ymrwymiad ASRh i ddyfarnu masnachfrait reilffordd Cymru ar Gororau ar sail ansawdd yn ogystal ag amllder gwasanaethau, a byddwn yn parhau i bwysu am becyn sy'n cynnwys dibynadwyedd, diogelwch, amllder a gwelliannau mewn gorsafoedd er mwyn adeiladu rhwydwaith rheilffyrdd o ansawdd da.

3.6. Mae Deddf Trafnidiaeth 2000 yn galluogi awdurdodau lleol i weithredu cynlluniau partneriaeth ansawdd bysiau, sy'n caniatáu i awdurdod lleol a gweithredwr ar y cyd i ddatblygu gwelliannau i'r seilwaith ar gwasanaethau. Y cydrannau posibl mewn partneriaeth ansawdd yw'r canlynol:

Cydrannau posibl mewn partneriaeth ansawdd

Gweithredwyr

- Safonau isaf ar gyfer cyflwyno gwasanaeth
- Safonau ansawdd cerbydau
- Hyfforddiant, ymddygiad ac ymarweddiad y gyrwyr
- Prisiau tocynnau a threfniadau tocynnu
- Dyddiadau penodedig ar gyfer adolygu gwasanaethau
- Darparu gwybodaeth mewn amseroedd traddodiadol a real, ar y bws ac oddi arno (mewn partneriaeth)
- Trawsatebwyr canfod cerbydau detholus ar y bysiau

Cyfarwyddiaeth Drafnidiaeth y Cynulliad Cenedlaethol (cefnffyrdd)

- Blaenoriaethau i fysiau pan fo'n briodol
- Rheoli traffig yn gyffredinol

Awdurdodau lleol

- Rheoli traffig, gan gynnwys blaenoriaeth i fysiau, llwybrau bysiau tywysedig, dulliau tawelu traffig ac arwyddion ffyrdd
- Gorfodi rheoliadau parcio
- Prisiau tocynnau a thâl brocer ar docynnau
- Adeiladu a chynnal seilwaith ar gyfer teithwyr,
- Systemau cerddwyr (mewn partneriaeth)
- Hysbysu dyfarniadau contract yn gynnar
- Hwyluswr prosiect, ar gyfer cydgysylltu, lansio a monitro

Heddlu

- Gorfodi blaenoriaethau
- Diogelwch teithwyr ar cyhoedd

Partneriaethau ansawdd

3.7. Mae partneriaethau ansawdd eisoes yn bod yng Nghymru ar sail anstatudol. Yng Ngwynedd, mae un bartneriaeth yn ymdrin â phroblemau gweithredwyr bach gwledig sy'n gwasanaethu cymunedau diarffordd, ac y ma'r buddion yn cynnwys bysiau llawr isel, amserlenni sydd wedi eu gwella a'u cydgysylltu, gwell seilwaith a chyhoeddusrwydd. Mae nifer y teithwyr ar y llwybr Amlwch-Bangor wedi cynyddu bron 20% dros gyfnod o ddwy flynedd, gyda chynnydd o 50% yn y gwasanaethau. Mae partneriaeth ansawdd bysiau Glannau Dyfrdwy wedi gweld cynnydd hyd at 22% yn y defnydd o'u gwasanaeth. Ceir enghreifftiau eraill yng Nghonwy, y Rhyl a Phrestatyn, Castell-nedd a Phort Talbot ar cysylltiad rhwng Glynebwy a Chasnewydd.

3.8. Gwnaed argraff ddofn arnom gan y bartneriaeth ansawdd a ddatblygir gan Awdurdod Gweithredol Trafnidiaeth i Deithwyr Manceinion Fwyaf ar gyfer yr ardal gyfan. Byddai'r cysyniad hwn yn addas i'r ardaloedd mwyaf trefol yng Nghymru. Ceir cyfle eto i ystyried a ddylid mabwysiadu partneriaethau ansawdd ar gyfer bysiau, a bydd angen i'r awdurdodau lleol wneud rhagor o waith cyn y gellir gwneud unrhyw benderfyniad.

3.9. Cyn y gellir sefydlu partneriaeth ansawdd, mae'r ddeddfwriaeth yn mynnu bod cyfleoedd eraill i gyrraedd amcanion partneriaeth ansawdd yn cael eu profi yn gyntaf. Ni fydd partneriaeth ansawdd yn gweithio oni ellir dangos ei bod yn cynnig ychwanegolrwydd, ac nad yw'n achos syml o ddargyfeirio adnoddau o feysydd gwariant eraill yr awdurdod lleol. Yn ogystal, rhaid monitro gweithrediad y bartneriaeth. Mae swyddogaeth y Comisiynydd Traffig yn gritigol yn hyn o beth, a dylid adolygu'r trefniadau gweinyddol cyfredol ar berthynas â'r Cynulliad Cenedlaethol.

3.10. Yn achos partneriaethau rheilffyrdd rhwng awdurdodau lleol, mae Railtrack a chwmnïau gweithredu rheilffyrdd yn cyflawni gwelliannau tebyg, ac y mae llawer yn cael ei wneud i wella gorsafoedd, gwybodaeth ac arwyddion, ac ansawdd y rholstoc, er enghraifft trwy uwchraddio'r cerbydau presennol ar reilffyrdd y Cymoedd a chyflwyno trenau newydd ar arfordir gogledd Cymru.

3.11. Yr ydym yn awyddus hefyd i sicrhau y gellir datblygu trafndiaeth gymunedol yn rhan annatod o'r ddarpariaeth drafndiaeth gyhoeddus, ac y gweithredir safonau cyffredin.

Nod barcud

3.12. Yr ydym wedi ymchwilio i'r posibilrwydd o ddatblygu **safon ansawdd** neu **nod barcud** ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, a fyddai'n pennu'r safonau ansawdd isaf yn y meysydd a amlinellir uchod. Yr ydym yn argymhell datblygu nod barcud yn rhan o'r gwaith a ymgymerir ynglŷn â phartneriaethau ansawdd a chontractau, gan gwmpasu gwasanaethau bysiau yn y lle cyntaf, ac y gellid ei estyn yn ddiweddarach i gynnwys trafndiaeth gymunedol, rheilffyrdd a dulliau teithio eraill.

Argymhelliad 1: y datblygir nod barcud, yn rhan o'r gwaith a ymgymerir mewn perthynas â phartneriaethau ansawdd a chontractau, a fydd yn cwmpasu gwasanaethau bysiau yn y lle cyntaf ac a estynnir yn ddiweddarach i gynnwys trafndiaeth gymunedol, rheilffyrdd a dulliau teithio eraill.

Fforddiadwyedd

3.13. Fforddiadwyedd yw un o elfennau allweddol ansawdd. Ni fydd trafndiaeth gyhoeddus yn wir hygyrch oni all unigolion a'u teuluoedd ei fforddio, yn enwedig yn ein cymunedau a ddieithriwyd fwyaf yn gymdeithasol. Yr ydym yn croesawu'r estyniad a fwriedir yn y **cynllun prisiau consesiynol**, sy'n darparu trwyddedau consesiynol yn ddi-dâl, a disgowntiau hyd at 50% ar fysiau i bensiynwyr ar anabl yng Nghymru eleni, ac a fydd yn caniatáu teithio am ddim o Ebrill 2002 ymlaen. *Credwn y byddai'n fuddiol ystyried estyn y cynllun hwn i gynnwys trafndiaeth gymunedol, a bod achos o blaid ei estyn i dacsis ar sail gyfyngedig, hwyrach mewn ardaloedd gwledig lle nad oes mynediad at unrhyw fath o drafndiaeth. Mae angen rhoi sylw hefyd i gyfleoedd teithio pobl ifainc.* Wrth benderfynu ynglŷn ag estyn consesiynau, rhaid dangos bod y goblygiadau o ran gwariant yn darparu gwerth am arian.



Buddsoddi

3.14. Buddsoddi yw craidd unrhyw welliannau sylweddol. Mae angen i'r Cynulliad Cenedlaethol a'r awdurdodau lleol ystyried pa flaenoriaeth i'w rhoi i drafnidiaeth, a **rhoi sylw i'r lefelau tanfuddsoddi hanesyddol**. Yr ydym yn croesawu'r cynnydd presennol mewn buddsoddiadau cyfalaf a'r cymorth referniw ychwanegol trwy gymorthdaliadau i wasanaethau amhroffidiol. Mae angen sicrhau bod yr olaf yn cael ei dargedu'n dda, a dylid ystyried a ddylid cysylltu'r buddsoddiadau cyfalaf a referniw a ddarperir gan y Cynulliad Cenedlaethol â sefydlu partneriaethau ansawdd bysiau. Er gwaethaf y farn gyffredin fod ar wasanaethau bysiau angen rhagor o gymorth referniw, mae'n amlwg mai llwythi ysgafn a gludir yn aml ar y bysiau, ac y mae'n rhaid dangos bod y cymorth a roddir yn effeithiol.

Argymhelliad 2: y dylai'r Cynulliad Cenedlaethol, yr awdurdodau lleol a'r gweithredwyr trafnidiaeth roi sylw i'r lefelau hanesyddol o danfuddsoddi mewn trafnidiaeth gyhoeddus.

Prosiectau allweddol

3.15. Hoffem amlygu rhai meysydd allweddol y gellid rhoi peth blaenoriaeth iddynt o ran buddsoddi yn y dyfodol.

- Ar ein hymweliad â Frankfurt cawsom gyfle i edmygu llwyddiant y canolfannau symudedd yn rhanbarth Rhein-Main yn yr Almaen. Mae'r canolfannau hyn yn cwmpasu pob math o deithio, tocynnu a gwybodaeth, a chroesgyfeirio i drafnidiaeth gwasanaeth cymdeithasol a thrafnidiaeth anghenion arbennig, ac yn ymwneud â phob math o gyfathrebu, gan gynnwys ymweliadau personol, papur, teleffon, rhynggrwyd a gofynion unigol. *Ystyriwn fod potensial i gynnal arbrofion peilot ar ganolfannau gwybodaeth "pob dull" mewn mannau ar draws Cymru.* Gwnaed dechrau da eisoes gyda gwybodaeth 'ar-y-stryd' yng Nghaerdydd a Chastell-nedd Port Talbot; a bydd Abertawe yn dilyn maes o law. Datblygiad rhagorol arall yw estyn y gwasanaeth teleffon a ddarperir gan Gwybodaeth Teithwyr Cymru, ar gyfer bysiau ar y dechrau, i gynnwys trenau hefyd. Gwelir enghreifftiau da hefyd o ddefnyddio'r Gymraeg ar arwyddion ac mewn gwybodaeth deithio trwy Gymru.
- Gwnaed argraff dda arnom hefyd gan boblogrwydd yr **ail genhedlaeth** o drafnidiaeth gyhoeddus, megis cynlluniau rheilffordd ysgafn, a all ddyrchafu delwedd trafnidiaeth gyhoeddus yn sylweddol. Yr ydym yn croesawu'r astudiaeth ddichonoldeb gyfredol ar gyfer cynllun rheilffordd ysgafn ar ym Mae Caerdydd, a'r prosiect arloesol ULTRA a ddatblygir hefyd yng Nghaerdydd.
- Mae **safbwyntiau teithwyr** yn fater hollbwysig. Mae'n hanfodol cynnwys y teithwyr yn ystod pob cam wrth ddatblygu a gwella trafnidiaeth gyhoeddus. Yr ydym yn cydnabod bod angen i awdurdodau lleol ymgynghori ynghylch eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol, ac yn credu y dylid ymdrechu'n arbennig i gysylltu â'r rhai sy'n dibynnu fwyaf ar drafnidiaeth gyhoeddus, megis yr ifanc a'r oedrannus, a phobl o gymunedau a ddieithriwyd yn gymdeithasol. *Cefnogwn alwad Cyngor Defnyddwyr Cymru am grŵp i gynrychioli defnyddwyr bysiau trwy Gymru gyfan, a chredwn y byddai'n fuddiol sefydlu grŵp troswaol, i gynrychioli defnyddwyr pob math o drafnidiaeth gyhoeddus.* Gellid gwneud hyn mewn partneriaeth â chyngor statudol y teithwyr rheilffordd, Ffederasiwn Cenedlaethol Defnyddwyr Bysiau yng Nghymru a Phwyllgor Ymgynghorol Trafnidiaeth Pobl Anabl.

- Mae gan bron bob tref yng Nghymru orsafoedd bysiau a rheilffordd ar wahanol safleoedd, a phrin iawn yw'r math o integreiddio hollgynhwysfawr, sy'n cwmpasu pob dull teithio, a welir mewn dinasoedd eraill yn Ewrop, megis Amsterdam. *Yr oeddem o'r farn bod **cyfnewidfeydd** yn faes lle y mae cyfle i ddatblygu.* Gwnaed llawer o waith da eisoes, er enghraifft yng Nghaerffili lle y mae cyfnewidfa rhwng y rheilffordd a bysiau, ac wrth wella'r gorsafoedd rheilffordd yng Nghaerdydd ac yng Nghastell-nedd. Mae cyfle penodol yng Nghaerdydd i wella'r ddarpariaeth wybodaeth a'r mynediad rhwng y bysiau a'r orsaf reilffordd. Daeth y cyllid o nifer o wahanol ffynonellau, gan gynnwys y Cynulliad Cenedlaethol, yr awdurdodau lleol, Ewrop, Railtrack a'r cwmnïau gweithredu.
- Mae cyfleusterau **parcio a theithio** yn gymorth sylweddol i leihau maint y tagfeydd mewn trefi a dinasoedd, yn ogystal â darparu llwybrau hygyrch at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, yn enwedig i rai sy'n byw mewn ardaloedd heb gysylltiad uniongyrchol â thrafnidiaeth gyhoeddus. Cawsom argraff dda o'r datblygiadau gan y consortia SWIFT (Consortiwm Teithio Cyflym Integredig De Cymru) a SWITCH (Consortiwm Trafnidiaeth Integredig y De-orllewin), yn enwedig y cyfleuster parcio a theithio yng ngorsaf Caerffili, sydd hefyd yn gweithredu fel cyfnewidfa bysiau a rheilffordd. *Ystyriwn fod cyfle sylweddol i ddatblygu cyfleusterau parcio a theithio, yn ogystal â chynlluniau eraill i leihau tagfeydd yng nghanol trefi.* Pan fo'n briodol, dylai awdurdodau lleol ystyried cynlluniau i godi tâl am barcio yn y gweithle a thâl tagfeydd, y byddai'n ofynnol i'r Cynulliad Cenedlaethol eu cymeradwyo.
- Pobl ifainc heddiw yw teithwyr y dyfodol, ac yr ydym yn pryderu bod ansawdd gwael peth o'r drafnidiaeth ysgol yn eu troi yn erbyn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Clywsom fod y farchnad bysiau gwasanaeth lleol yn ehangu ac yn cystadlu â chaffael trafndiaeth ysgol; o ganlyniad mae'n ofynnol rhedeg bysiau ar deithiau masnachol a theithiau ysgol ar yr un adeg o'r dydd. *Credwn y byddai'n fuddiol sefydlu **prosiect arddangos trafndiaeth ysgol** i ystyried, fel mater hirdymor, caffael bysiau sydd wedi eu cynllunio'n arbennig fel bysiau ysgol.*
- Mae **trafnidiaeth gymunedol** dan adolygiad ar hyn o bryd, *ac ystyriwn fod potensial i'w datblygu yn rhan o'r ddarpariaeth brif-ffrwd.*
- Mae'r ddarpariaeth o **goetsis pellter hir** o fewn Cymru hefyd dan adolygiad, *a byddem yn croesawu unrhyw welliannau a fyddai'n gwneud y math hwn o drafnidiaeth yn fwy hygyrch, yn ogystal â chysylltu cymunedau ar draws Cymru.*
- Gwnaed argraff dda arnom gan y weledigaeth ar gyfer **cerdded a beicio** a fynegwyd gan Glwb Teithio'r Beicwyr, ac yr ydym hefyd yn aros yn frwdfrydig am ganlyniad gwaith y Fforwm Trafnidiaeth mewn perthynas â'r astudiaeth Sustrans (Trafndiaeth Gynaliadwy) gan fod gan y ddau gorff gyfraniad pwysig i'w wneud i unrhyw ystyriaeth o drafnidiaeth gyhoeddus.
- Mae gan **gynlluniau teithio gwyrdd** ran bwysig i'w chwarae, o ran dwyn gweithwyr cyflogedig a gweithredwyr trafndiaeth at ei gilydd. Yr ydym yn croesawu'r modd y mae'r Cynulliad Cenedlaethol wedi symud ymlaen â'i gynllun trafndiaeth werdd ei hunan, a'i gymorth i fentrau gan yr awdurdodau lleol sy'n amcanu i wneud cyfraniad sylweddol trwy leihau dibyniaeth ar y car.



Argymhelliad 3: bod y Cynulliad Cenedlaethol a'r awdurdodau lleol yn cydweithio â gweithredwyr, teithwyr a buddianwyr eraill i yrru'r blaenoriaethau hyn yn eu blaen, fel y mae'r cyllid yn caniatáu.



Gwireddu'r weledigaeth

3.16. Mae'n amlwg na ellir sicrhau gwelliannau trwy weithredu yn unig o fewn ffiniau presennol yr awdurdodau lleol, a bod angen adeiladu ar y partneriaethau rhanbarthol sydd eisoes wedi eu sefydlu rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr, er mwyn gwella'r system drafnidiaeth gyhoeddus mewn gwirionedd.

3.17. Mae'n ofynnol i'r awdurdodau lleol baratoi strategaethau bysiau (erbyn Ebrill 2003) ac i'w cynnwys o fewn Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol. Mae SWIFT yn paratoi strategaeth fysiau ranbarthol a fydd yn cwmpasu'r holl awdurdodau lleol o fewn ei ardal. Er mwyn integreiddio'r gwasanaethau ar draws ffiniau'r awdurdodau lleol, credwn y dylai'r holl gonsortia rhanbarthol ddilyn yr arweiniad hwn. Yn ein barn ni, trwy baratoi strategaeth ranbarthol rhoddir cyfle i'r awdurdodau lleol i ystyried dull holistig o gynllunio trafndiaeth gyhoeddus – gan gynnwys rheoli traffig (ffyrdd awdurdod lleol a chefnffyrdd), beicio a cherdded, rheilffyrdd a datblygiadau trafndiaeth gymunedol. Awgrymwn y dylid cyfeirio at y rhain fel **strategaethau trafndiaeth gyhoeddus** rhanbarthol (ar sail anstatudol).

3.18. Bydd angen gwahanol atebion mewn gwahanol ardaloedd. Mewn rhai ardaloedd trefol dylai unrhyw welliant gyrraedd y 'màs critigol' er mwyn cael effaith sy'n ddigon mawr i achosi newid yn y dull teithio, e.e. coridorau gyda lonydd bysiau, neu lonydd bysiau tywysedig, bysiau sy'n sbarduno goleuadau traffig, gwybodaeth amser-real, rhyng-docynnu a chardiau SMART, a fyddai'n gwneud teithio ar y bus yn opsiwn deniadol. Mewn ardaloedd eraill, megis ardaloedd gwledig yn benodol, hygyrchedd fyddai'r ystyriaeth allweddol.

Argymhelliad 4: bod awdurdodau lleol yn paratoi strategaethau trafndiaeth gyhoeddus rhanbarthol erbyn Ebrill 2003, a fydd yn adlewyrchu'r strategaethau bysiau (sy'n ofyniad statudol) a hefyd yn cynnwys datblygiadau ynglŷn â rheilffyrdd a thrafnidiaeth gymunedol. Dylid paratoi'r rhain ar sail ranbarthol er mwyn adlewyrchu patrymau teithio cyn belled ag y gellir.

3.19. Ystyriwn mai swyddogaeth y Cynulliad Cenedlaethol yw pennu'r weledigaeth gyffredinol gan ddarparu arweiniad i drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru, a chynorthwyo awdurdodau lleol a gweithredwyr (ac unrhyw gyrff eraill yn y dyfodol) i gyflwyno gwelliannau ar y lefelau rhanbarthol a lleol. Dylai'r strategaethau trafndiaeth gyhoeddus ranbarthol lywio'r penderfyniadau cyllido a wneir gan y Cynulliad Cenedlaethol; a dylai'r grantiau fod yn gysylltiedig â chyrraedd y targedau ar amcanion a bennir yn y strategaethau rhanbarthol ar Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol. Dylai pob cyllid ddibynnu ar sefydlu rhaglen gadarn o fonitro a gwerthuso (gweler y drafodaeth bellach ar hyn ym Mhennod 6). Awgrymwn hefyd y dylid targedu buddsoddiadau cenedlaethol ochr yn ochr â buddsoddiadau'r awdurdodau eu hunain er mwyn sicrhau'r effaith fwyaf, ac y dylai buddsoddiad y Cynulliad Cenedlaethol mewn bysiau fod yn gysylltiedig â sefydlu partneriaethau ansawdd bysiau.

Argymhelliad 5: dylai strategaethau trafndiaeth rhanbarthol lywio penderfyniadau'r Cynulliad Cenedlaethol ynglŷn â chyllido, a dylid targedu cyllid o'r fath ochr yn ochr â buddsoddiadau'r awdurdodau lleol eu hunain, er mwyn cael yr effaith fwyaf sy'n bosibl. Ar y sail hon yn unig y gellir cyfiawnhau gwariant ychwanegol ar drafnidiaeth, a hynny lle y gellir monitro a gwerthuso'r canlyniadau.

3.20. Ym Mhennod 4, byddwn yn ystyried pa mor dda y mae'r strwythurau presennol yn gweithio, ac a oes angen unrhyw newidiadau i wella'r modd y cyflwynir trafndiaeth gyhoeddus ar y lefelau lleol a rhanbarthol.

Pennod 4

Y strwythurau trefniadol presennol





Y strwythurau trefniadol presennol

Consortia rhanbarthol gwirfoddol

4.1. Mae datblygu gwell trafniadaeth gyhoeddus yn galw am drefniadau gweithredu sy'n addas i'r pwrpas, ac y mae'r cyfrifoldebau allweddol ar yr awdurdodau lleol, yn rhinwedd eu swyddogaeth fel awdurdodau trafniadaeth. Trwy bennu'r weledigaeth, a thrwy ei bwerau i ddarparu canllawiau a chyllid, mae gan y Cynulliad Cenedlaethol hefyd ran gritigol i'w chwarae mewn sicrhau bod y datblygiadau'n digwydd yn gydlynol ac yn cael yr effaith fwyaf.

4.2. Mae'r dystiolaeth a dderbyniaisom yn awgrymu na all dau ar hugain o awdurdodau lleol, trwy weithio ar eu pen eu hunain, sicrhau y sefydlir system drafnidiaeth gyhoeddus gynhwysfawr. Cydnabyddir hynny eisoes gan yr awdurdodau lleol, a sefydlodd consortia er mwyn cynllunio a chyflawni datblygiadau. Grwpiau gwirfoddol yw'r rhain, sydd wedi ymddangos er pan ad-drefnwyd llywodraeth leol ym 1996. Y consortia yw'r canlynol:

De-ddwyrain Cymru

- Mae **SWIFT** yn cynnwys chwe awdurdod lleol, sef Pen-y-bont ar Ogwr, Caerffili, Caerdydd, Merthyr Tudful, Rhondda Cynon Taf a Bro Morgannwg. Mae pob corff aelodol yn arwain y Consortiwm yn ei dro.
- Mae **TIGER** (Integreiddio Trafnidiaeth yn Rhanbarth Economaidd Gwent) yn cwmpasu Blaenau Gwent, Caerffili, Sir Fynwy, Casnewydd a Thorfaen, yn gweithio mewn partneriaeth â gweithredwyr trafniadaeth. Torfaen yw'r awdurdod blaen ar gyfer rheoli.
- Grwpiau a ffurfiwyd ar gyfer gweithredu yw'r uchod, yn hytrach na grwpiau ar gyfer dibenion polisi ehangach, ac y mae'r ddau gonsortiwm yn gysylltiedig â Grŵp Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTAG), a wasanaethir gan aelodau gwleidyddol yn ogystal â swyddogion, ac sy'n ystyried strategaeth a materion yn ymwneud â'r holl ranbarth.

De-orllewin Cymru

- Mae **SWITCH** yn cwmpasu Sir Gaerfyrddin, Castell-nedd a Phort Talbot, Sir Benfro ac Abertawe, ac y mae gan Geredigion statws sylwedydd yn y consortiwm. Yr awdurdod blaen sy'n rheoli ar hyn o bryd yw Castell-nedd a Phort Talbot. Arweinir SWITCH gan aelodau gwleidyddol gyda gwasanaeth swyddogion. Mae'n cyfateb yn fras i SEWTAG.

Canolbarth Cymru

- Mae **Partneriaeth Canolbarth Cymru** yn cwmpasu Powys a Cheredigion, ac y mae gan y consortiwm gysylltiadau gweithredol â rhan ddeheuol Gwynedd. Mae'r berthynas ymâh llai ffurfiol nag yng nghonsortia De Cymru.

Gogledd Cymru

- Mae **TAITH** yn cwmpasu Ynys Môn, Gwynedd, Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint a Wrecsam. Yn ychwanegol, mae gan Sir y Fflint a Wrecsam gysylltiad â Swydd Gaer, er mwyn hybu cydweithio ar gynllunio defnydd tir,

trafnidiaeth a thai o fewn eu hardal teithio-i'r-gwaith. Bu'r awdurdodau hyn yn cysylltu â'i gilydd ers tro byd yn Fforwm Economaidd Gogledd Cymru, a sefydlwyd y consortiwm er mwyn cael gwell cydweithrediad wrth gynllunio rhaglenni i'r dyfodol ac wrth wneud ceisiadau am gyllid.

Potensial y consortia

4.3. Mae'r grwpiau consortiwm yn amrywio o ran ffurfioldeb a chylchoedd gwaith. O ran eu cyraeddiadau, mae'r consortia yn ardaloedd mwy trefol De-ddwyrain Cymru, gan gynnwys SWIFT a TIGER wedi gwneud mwy o gynnydd na'r gweddill. Llwyddodd SWIFT, yn arbennig, i sefydlu strategaeth reilffordd a gefnogir trwy'r camau gweithredu gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru. Mae'n ofynnol, serch hynny, i'r Cynulliad Cenedlaethol gael sicrwydd y gall y consortia gwirfoddol gyflawni'r hyn sydd ei angen, er mwyn sicrhau newidiadau sylweddol.

4.4. Un dimensiwn pwysig yw'r angen i ystyried y **goblygiadau trawsffiniol** ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus. Mewn nifer o rannau o Gymru, yn enwedig yn y Gogledd-ddwyrain, sydd â chysylltiadau sylweddol â Swydd Gaer a Gogledd-orllewin Lloegr yn gyffredinol, dylai'r awdurdodau lleol dros y ffin fod yn rhan integredig o unrhyw drefniadau consortiwm rhanbarthol ar gyfer yr ardaloedd hynny. Dylai consortia mewn ardaloedd eraill hefyd yng Nghymru, lle y mae llawer yn teithio ar draws y ffin gyda thrafnidiaeth gyhoeddus, sicrhau y gwneir trefniadau cyffelyb.

4.5. Wrth geisio sicrhau gwelliannau, mae nifer o faterion sy'n galw am sylw. Un ohonynt yw "**cyfansoddiad**" y consortia. Nid oes gan yr un o'r consortia presennol fodolaeth annibynnol na staff cynorthwyol ei hunan, ac y mae'r awdurdodau lleol aelodol yn darparu cymorth i'r consortia mewn gwahanol ffyrdd. Er mwyn gweithredu strategaeth gydlynol, bydd angen i'r consortia ganfod yr ewylllys wleidyddol i lwyddo. Byddai arnom ninnau angen sicrwydd y byddai awdurdodau lleol yn barod i ddefnyddio'u pwerau ynglŷn â chynllunio, rheoli traffig a phriffyrdd, a rheoliadau parcio mewn modd sydd wedi ei gadedu'n briodol.

4.6. Fel cam cyntaf, credwn y dylai pob un o'r consortia, wrth lunio'i strategaeth drafndiaeth gyhoeddus ranbarthol, gytuno â'r partneriaid cyfansoddol, gan gynnwys y Cynulliad Cenedlaethol, ar sut y gellir cyrraedd yr amcanion. Dylai cytundeb o'r fath nodi'r staff a'r adnoddau ariannol a ddyrennir ar gyfer cyflawni'r amcanion.

Argymhelliad 6: bod pob consortiwm yn cytuno â'i bartneriaid, gan gynnwys y Cynulliad Cenedlaethol, ar y modd y cyrhaeddir amcanion y strategaethau trafndiaeth gyhoeddus rhanbarthol, gan gymryd i ystyriaeth y cysylltiadau â'r Cynlluniau Trafndiaeth Lleol (gan gynnwys patrymau teithio trawsffiniol) a'r cyllid sydd ar gael.

4.7. Mae Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC) wedi awgrymu ffurfio "**compactau**" rhwng yr awdurdodau lleol o fewn y consortia a'r Cynulliad Cenedlaethol. Byddai angen i gytundebau o'r fath bennu swyddogaeth pob un o'r partneriaid (gan gynnwys y cwmnïau bysiau a rheilffordd), y rhan a chwaraeir gan bob awdurdod lleol mewn gwneud penderfyniadau a'u hatebolrwydd o fewn y consortia. Yr awdurdodau lleol sy'n gyfrifol trwy statud am weithredu, ac awgrymwn felly y dylid ymchwilio ymhellach i weld a fyddai'r drefn hon yn





gweithio yn ymarferol. Hoffem weld ymchwil pellach hefyd i'r posibilrwydd o roi sail statudol i'r consortia presennol yn unol, er enghraifft â Deddfau Llywodraeth Leol 1999 neu 2000.

4.8. Mae yna oblygiadau hefyd i **adnoddau ariannol** ac i allu'r awdurdodau lleol i sefydlu blaenoriaethau ar y cyd ar gyfer cyllido tra'n cydymffurfio â'r rhwymedigaethau statudol a'r gofynion Gwerth Gorau sydd arnynt fel awdurdodau unigol. Codwyd amheuan ynghylch gallu awdurdodau lleol i gyllido'r consortia (mae'r consortia presennol yn cael rhywfaint o gymorth gan y Cynulliad Cenedlaethol). Awgrymwn y dylai adnoddau'r awdurdodau lleol eu hunain a chyllid o'r Cynulliad Cenedlaethol (Grant Trafnidiaeth, grant gwasanaethau trafniadaeth lleol, diogelwch ffyrdd a chefnffyrdd) ategu ei gilydd er mwyn cael yr effaith fwyaf. Os llwyddir felly i glustnodi'r cyllid cyfalaf hwn (a pheth cymorth refeniw), ystyriwn y byddai'n fuddiol pridiannu rhan o grant cynnal refeniw'r awdurdodau lleol ar gyfer trafniadaeth gyhoeddus, a thrafnidiaeth integredig yn gyffredinol.

4.9. Yr ydym yn cydnabod bod angen gwneud rhagor o waith i ddatblygu argymhellion ar gyfer cryfhau'r consortia, ac yn awgrymu bod yr awdurdodau lleol yn gyrru ymlaen â'r mater gan ymgynghori â'r Cynulliad Cenedlaethol.

Argymhelliad 7: dylai'r awdurdodau lleol ystyried sut y byddent yn sefydlu consortia rhanbarthol mwy cydnerth, gan adeiladu ar y trefniadau presennol, fel y gellir gwireddu gweledigaeth a strategaethau trafniadaeth gyhoeddus rhanbarthol y Cynulliad Cenedlaethol, gan gymryd i ystyriaeth yr anghenion a'r adnoddau sydd ar gael.

Argymhelliad 8: yn rhan o'r ystyriaeth hon, dylai'r awdurdodau lleol a Chabinet y Cynulliad Cenedlaethol ystyried sut yr effeithid ar awdurdodau unigol o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth berthnasol, er enghraifft Gwerth Gorau, ac a yw'n bosibl defnyddio'r ddeddfwriaeth bresennol i osod consortia ar sail statudol.

4.10. Mae CLLC wedi croesawu'r awgrym y dylai fod **cynrychiolaeth o'r Cynulliad Cenedlaethol ar bob consortiwm**, ac y mae swyddogion y Cynulliad eisoes yn mynychu cyfarfodydd swyddogion SWIFT fel sylwedyddion. Awgrymwn y dylai'r consortia gytuno ar union gylch gwaith a chyfrifoldebau cynrychiolwyr y Cynulliad Cenedlaethol, a gwahodd y Cynulliad i benodi cynrychiolwyr ar bob consortiwm.

Argymhelliad 9: bod Cabinet y Cynulliad Cenedlaethol yn ystyried sut y dylid ei gynrychioli ar bob consortiwm, ar y cyd â'r awdurdodau lleol, ac yn cytuno ar gylch gwaith ei gynrychiolwyr.

4.11. Yn ychwanegol, bydd angen **staff ar y consortia sydd â'r sgiliau perthnasol** i ymgymryd â'r gwaith. Dywedwyd wrthym bod cyfyngiadau staffio'n amharu ar ddatblygiadau. Awgrymwn fod awdurdodau lleol yn ystyried defnyddio staff ar y cyd trwy'r consortia rhanbarthol, er mwyn defnyddio'r adnoddau prin yn y ffordd fwyaf effeithiol. Byddai hynny hefyd y golygu y gallai cwmnïau bysiau, er enghraifft, drafod llwybrau taith unigol gyda nifer llai o wahanol awdurdodau. Yn ogystal â chyfrannu arbenigedd i'r consortia, credwn y dylai'r Cynulliad Cenedlaethol gynnig arweiniad ac arbenigedd i awdurdodau lleol a phartneriaid consortiwm eraill, a'u hysbysu o'n blaenoriaethau strategol. Awgrymwn y dylid sefydlu trefniadau secondio rhwng y Cynulliad Cenedlaethol a'r partneriaid yn y consortia er mwyn trosglwyddo cynifer o sgiliau ag y gellir, a gwella dealltwriaeth o'r blaenoriaethau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol.

4.12. Os ydym am lwyddo i wella trafndiaeth gyhoeddus, rhaid i'r Cynulliad Cenedlaethol weithio mewn partneriaeth â'r consortia ac ymwneud yn uniongyrchol ag awdurdodau lleol, gweithredwyr a theithwyr. Mae angen **gwella amlygrwydd** trafndiaeth gyhoeddus er mwyn darbwylllo pobl y gallant deithio gyda thrafnidiaeth gyhoeddus yn ogystal â defnyddio'u ceir. Mae'r consortia mewn sefyllfa ddelfrydol i hysbysebu'r mentrau trafndiaeth gyhoeddus yn eu rhanbarthau, ac i ddatblygu "brandio" y byddai teithwyr yn ei gysylltu â gwasanaethau o ansawdd da.

Argymhelliad 10: bod y consortia'n cynyddu eu hamlygrwydd ymysg teithwyr trwy, eu hunain, ddatblygu "brandio" a gysylltir â gwasanaethau o ansawdd da.

4.13. Yr ydym hefyd wedi ystyried y dadleuon dros **resymoli'r sefyllfa trwy gael pedwar consortiwm yn unig**, sy'n adlewyrchu terfynau fforymau economaidd y Cynulliad Cenedlaethol. Mae'n anochel y byddai hynny'n golygu rhannu rhai ardaloedd, a byddai angen profi effeithiolrwydd unrhyw ffurfwedd o'r fath.

Gwahoddwn eich sylwadau ar addasrwydd, neu anaddasrwydd, y nifer presennol o gonsortia rhanbarthol, ar gyfer cyflwyno gwell gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus integredig.





Pennod 5

Strwythurau trefniadol posibl eraill





Strwythurau trefniadol posibl eraill

Cefndir

5.1. Comisiynwyd Grŵp Babbie i baratoi dadansoddiad ffeithiol o strwythurau trefniadol posibl eraill. Rhoddir copi o'r Crynodeb Gweithredol yn **Atodiad 3**, ac y mae'r adroddiad llawn ar gael ar ein gwefan www.cymru.gov.uk.

5.2. Sefydlwyd yr Awdurdodau a'r Gweithrediaethau Trafnidiaeth i Deithwyr o ganlyniad i Ddeddf Trafnidiaeth 1968, ac y mae chwech o'r cyrff hyn yn Lloegr ac un yn yr Alban. Nid yw'r pŵer i'w sefydlu bellach yn bod, a byddai angen deddfwriaeth sylfaenol i sefydlu unrhyw ATD/ GTD ychwanegol. Mae aelodaeth yr Awdurdodau Trafnidiaeth i Deithwyr yn adlewyrchu'r niferoedd o awdurdodau lleol sydd o fewn eu ffiniau, ac y mae dyletswyddau cyffredinol yr ATD yn debyg i rai'r awdurdodau lleol ac eithrio yn achos rheilffyrdd, lle y mae gwahaniaethau sylweddol. Lleihaodd eu cyfrifoldebau gyda phreifateiddio'r bysiau a'r rheilffyrdd; ond, yn ôl adroddiad Babbie, maent wedi sicrhau lefelau buddsoddi uwch nag a geid fel arall yn y gwasanaethau bysiau a rheilffordd. Cyllidir yr ATD trwy gyfuniad o ardollau ar yr awdurdodau lleol aelodol a grantiau gan lywodraeth ganol, yn arbennig ar gyfer gwariant rheilffordd.

5.3. Yn ychwanegol, gall Gweithrediaeth yr Alban gyfarwyddo Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd (cyn belled â'u bod yn gwneud hynny yn unol â pholisi cyffredinol ar gyfer y rheilffyrdd) ar faterion mewn perthynas â'r fasnachfaint Scotrail, pan fo'r gwasanaethau'n cychwyn ac yn gorffen yn yr Alban. Gallant hefyd gynnig canllawiau ar wasanaethau eraill sy'n cychwyn neu'n gorffen yn yr Alban. Mae yna amrywiadau ar y modelau hyn mewn mannau eraill yn y DU, ond nid oes gan y Cynulliad Cenedlaethol unrhyw bŵer statudol cyfatebol yn achos rheilffyrdd. Mae'n ofynnol i Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd ymgynghori â'r Cynulliad ynglŷn â datblygiadau strategol, yn unol â Deddf Trafnidiaeth 2000, ac yn ymarferol mae'r Awdurdod wedi datblygu perthynas waith agos â'r Cynulliad Cenedlaethol, a arweiniodd at gyflwyno masnachfaint Cymru a'r Gororau. Yn Ewrop yn gyffredinol mae cyfranogiad y sector cyhoeddus yn fwy sylweddol o lawer, gan gynnwys perchnogaeth cwmnïau gweithredu yn ogystal â chyfrannu cymhorthdal uwch; ond defnyddir tendro cystadleuol fwyfwy, yn rhannol yn ymateb i ofynion y Comisiwn Ewropeaidd.

Cyd-destun Cymru

5.4. Gellir dadlau achos cryf dros arweinyddiaeth ar lefel Cymru gyfan. Yn hanesyddol, canolbwyntiodd y Swyddfa Gymreig ar ei chyfrifoldeb am gefnffyrdd ac ar gyllido priffyrdd awdurdod lleol; ac ni wnaed ymdrech o ddifrif i wella trafniadaeth gyhoeddus, tan yn ddiweddar. Er croesawu'r newid, prif swyddogaeth Cyfarwyddiaeth Drafniadaeth y Cynulliad Cenedlaethol o hyd yw cefnogi awdurdodau lleol. Er y bydd ein hargymhellion i baratoi strategaethau trafniadaeth gyhoeddus rhanbarthol yn arwain at ragor o gynllunio a gweithredu cydlynol, bydd bwlch i'w lenwi o hyd ar lefel Cymru gyfan.

5.5. Yn Neddf Trafnidiaeth 2000 ehangwyd cyfrifoldebau'r Cynulliad Cenedlaethol am fysiau, trwy ei alluogi i ddarparu canllawiau i awdurdodau lleol ar baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol, strategaethau bysiau, partneriaethau ansawdd bysiau a chymeradwyo contractau ansawdd bysiau. Gall y Cynulliad

bennu cosbau, a weithredir gan y Comisiynydd Trafnidiaeth, a'r Cynulliad hefyd sy'n cymeradwyo cynigion gan awdurdodau lleol i godi tâl parcio gweithle neu dâl tagfeydd. Fodd bynnag, nid oes pwerau rheoliadol gan y Cynulliad Cenedlaethol sy'n effeithio ar y diwydiannau bysiau a rheilffordd; ac y mae angen ystyried i ba raddau y dylid trosglwyddo'r pwerau hynny i'r Cynulliad Cenedlaethol neu i ATD.

5.6. Mae'r cyfrifoldebau'n aros gyda'r Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth Leol a'r Rhanbarthau (DTLR) am reoleiddio bysiau mewn perthynas â materion fel safonau cerbydau a'r ddeddfwriaeth ynglŷn â phobl anabl. Mae gan yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch gyfrifoldebau mewn perthynas a bysiau a rheilffyrdd, ac y mae'n adrodd yn ôl i'r DTLR; tra bo gan Swyddfa'r Rheolydd Rheilffyrdd gyfrifoldebau arbennig mewn perthynas â gweithrediadau Railtrack. Mae'r materion hyn i gyd yn galw am dull gweithredu safonol, ac y mae'n anodd canfod achos ymarferol dros eu trin yn wahanol. Nid yw'r cyfrifoldebau hyn wedi eu trosglwyddo i ATD/GTD. Gellir dadlau y dylid sicrhau gwell synergedd rhwng y Cynulliad Cenedlaethol neu ATD a'r awdurdodau lleol yn achos y Comisiynydd Traffig. Mae potensial hefyd i chwarae rhan amlycach yn y materion rheilffordd strategol a gweithredol, a drinnir gan Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd.

Swyddogaeth a gweithgareddau ATD Cymreig

5.7. Mae'r Cynulliad Cenedlaethol, yn ystod nifer o'i ddadleuon llawn, wedi cefnogi sefydlu ATD. Fodd bynnag, nid yw'r union fodel ATD/GTD presennol yn ateb y gofynion yn rhwydd o ran datblygu trafndiaeth gyhoeddus ar draws Cymru gyfan. Cyrff trefol yw'r Awdurdodau presennol (er bod dimensiwn gwledig i rai ohonynt) sy'n amrywio o ran maint poblogaeth o 2.50 miliwn yn achos Manceinion Fwyaf i 1.10 miliwn yn Tyne a Wear. Yn ogystal â bysiau, mae ganddynt fuddiant sylweddol mewn rheilffyrdd. **Byddai'n rhaid i'r model Cymreig, felly, fod yn un a gynlluniwyd yn benodol i ateb dibenion Cymru.** Mae angen ystyried sut y gallai ATD i Gymru gyrraedd ein hamcanion, ac yr ydym wedi rhoi ystyriaeth i'r adroddiad a gyhoeddwyd ym 1999 gan Grŵp Ymgynghorol Trafnidiaeth Cymru², a hefyd yr adroddiad 'Teithio ar Fws yng Nghymru' a gyhoeddwyd gan Gyngor Defnyddwyr Cymru yn gynharach eleni.

5.8. Mewn sefyllfa lle mae'r diwydiant bysiau wedi ei ddadreoleiddio i raddau helaeth a'r diwydiant rheilffyrdd hefyd wedi ei ddarnio, gallai'r ATD bennu'r agenda strategol ar gyfer datblygu trafndiaeth gyhoeddus integredig (bysiau, rheilffyrdd a thrafnidiaeth gymunedol). Gyda'i bwerau cyllido, gallai sicrhau y gweithredir yn unol â'i dargedau ar gyfer bysiau a thrafnidiaeth gymunedol trwy Gymru. Byddai angen iddo fanteisio ar y polisiau a'r strategaethau sydd yng nghynlluniau trafndiaeth yr awdurdodau lleol ac yn y strategaethau trafndiaeth gyhoeddus rhanbarthol er mwyn sefydlu dull o weithredu ar gyfer Cymru gyfan, tra'n cydnabod y gwahanol faterion sy'n codi mewn gwahanol rannau o Gymru.

5.9. Byddai effaith hyn ar awdurdodau lleol yn sylweddol, gan mai hwy sy'n bennaf cyfrifol am gynnal gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, ond yng nghyd-destun marchnad a ddadreoleiddiwyd i raddau helaeth. Byddai'n golygu tynnu cyllid o wariant presennol yr awdurdodau lleol ar fysiau, trafndiaeth gymunedol ac unrhyw wariant refeniw ar reilffyrdd, a'i ailddyrannu yn unol â thargedau'r ATD os yw'n penderfynu gweithredu trwy'i strwythur



² Grŵp Ymgynghorol Trafnidiaeth Cymru, 'Etifeddiaeth Trafnidiaeth yng Nghymru –Adroddiad Terfynol i Gynulliad Cenedlaethol Cymru', Mawrth 1999



adrannol ei hunan. Fel dewis arall, gallai weithredu trwy gonsortia o awdurdodau lleol, gan eu cyfarwyddo, i bob diben, ynglŷn â sut i ddefnyddio'u hadnoddau eu hunain.

5.10. Yn ogystal, mae cyfrifoldebau'r awdurdodau lleol mewn perthynas â chynllunio defnydd tir, rheoli priffyrdd a thraffig a rheoliadau parcio o bwys critigol er mwyn sicrhau y cymerir y dimensiwn trafndiaeth i ystyriaeth wrth wneud penderfyniadau cynllunio ac wrth symud ymlaen, er enghraifft, â phartneriaethau ansawdd bysiau. Fel yn achos yr ATD/GTD, byddai cydweithredu rhwng ATD Cymreig ac awdurdodau lleol yn hanfodol er mwyn gwneud cynnydd gwirioneddol ar fater gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol.

5.11. Yn achos rheilffyrdd, byddai angen i'r ATD sicrhau bod ganddo'r un pwerau â Gweithrediaeth yr Alban i gyfarwyddo Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd mewn perthynas â masnachfaint Cymru a'r Gororau. Dylai hefyd geisio pwerau i gynnig canllawiau ar wasanaethau sy'n cychwyn neu'n gorffen yng Nghymru (a ddarperir gan gwmnïau Virgin a First Great Western) a masnachfaint Wessex, a fydd yn gyfrifol am wasanaethau o Fryste i Gaerdydd. Byddai'n rhaid rhoi sylw i faterion mewn perthynas â natur drawsffiniol y gwasanaethau. Yn ychwanegol, byddai angen penderfynu i ba raddau y gellid trosglwyddo rhai o'r cyfrifoldebau rheoli penodol oddi wrth Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd, ac i bwy y dylid eu trosglwyddo. Mae Valley Lines yn gweithredu'n gyfan gwbl o fewn Cymru, ac yn ôl un senario, gallai Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd drosglwyddo'r cyfrifoldeb i'r ATD yn achos y cwmni hwnnw.

5.12. Byddai angen deddfwriaeth sylfaenol er mwyn sefydlu hyn, a byddai'n dibynnu ar nifer o ffactorau, megis:

- a fyddai'r ATD yn rhan o'r Cynulliad Cenedlaethol ynteu'n Gorff a Noddir gan y Cynulliad; ac
- a fyddai ganddo drefniant rheoli adrannol, ynteu a fyddai'n gweithredu trwy gonsortia'r awdurdodau lleol.

Dyblygu'r model ATD/GTD presennol

5.13. Opsiwn gwahanol fyddai sefydlu ATD/GTD yn Ne-ddwyrain Cymru. Yn y dystiolaeth a gawsom, dywedwyd wrthym bod angen gwahanol atebion mewn gwahanol rannau o Gymru. Yn Ne-ddwyrain Cymru mae llawer yn cael ei wneud i eisoes i sefydlu dull cydynol, ond mae gweithredu polisiau a strategaethau'n dibynnu ar gael deng awdurdod lleol i gydweithio â'i gilydd. Mae poblogaeth yr ardal yn 1.40 miliwn, ychydig yn fwy na'r boblogaeth o 1.26 miliwn yn ATD/GTD De Swydd Efrog, sy'n rhannu llawer o nodweddion De-ddwyrain Cymru. Byddai gan ATD/GTD ar gyfer yr ardal hon Valley Lines yn ddarparwr rheilffyrdd sylweddol, yn ogystal â nifer o weithredwyr bysiau a chyfle i hyrwyddo trafndiaeth gymunedol. Fel a nodir uchod, byddai awdurdodau lleol yn cadw eu cyfrifoldebau am gynllunio defnydd tir a rheoli priffyrdd a thraffig.

5.14. Ar lawer cyfrif, De-ddwyrain Cymru yw'r ardal sy'n debygol o wynebu problemau mwyaf o ran tagfeydd, wrth i niferoedd cynyddol deithio i'w gwaith o gymunedau'r Cymoedd i Gaerdydd a Chasnewydd. Mae angen mecanwaith cynllunio a gweithredu ar gyfer y rhanbarth cyfan, er mwyn cael mynediad at waith a hamdden trwy wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus modern. Er bod

problemau cyffelyb yng Ngogledd-ddwyrain Cymru, mae'r boblogaeth a gwmpesir yn o'n llai, ac y mae angen gweithredu ar y cyd ag awdurdodau lleol cyfagos yn Lloegr. Ni chredwn fod achos mor gryf o blaid y model ATD/GTD yn yr ardal honno.

Partneriaeth rhwng y Cynulliad Cenedlaethol a'r awdurdodau lleol

5.15. Opsiwn arall eto fyddai adeiladu ar y trefniadau presennol, tra'n ceisio rhywfaint o newid statudol a fyddai'n rhoi rhagor o lais i'r Cynulliad Cenedlaethol mewn perthynas â'r Comisiynydd Traffig a gwasanaethau rheilffordd. Mae'r Cynulliad Cenedlaethol eisoes wedi cyhoeddi Fframwaith Trafnidiaeth, ac y mae modd iddo gyflawni llawer gyda'i bwerau presennol, yn enwedig cyllido, yn ogystal â'r pwerau newydd a roddwyd iddo yn Neddf Trafnidiaeth 2000, ar yr amod ei fod yn gweithredu mewn partneriaeth gyda'r awdurdodau lleol, gyda chymorth cwmnïau gweithredu a chyrrff gwirfoddol sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gymunedol.

5.16. Byddai'r Cynulliad Cenedlaethol yn darparu arweiniad ar lefel Cymru gyfan ac yn ymgymryd â'r cyfrifoldebau a amlinellir ym mharagraff 5.8; ond ni fyddai pwerau statudol presennol yr awdurdodau lleol yn newid, a byddent yn parhau, er enghraifft, i drin cymorthdaliadau bysiau lleol. Byddai angen sefydlu cytundeb partneriaeth gyda'r awdurdodau lleol er mwyn sicrhau y gellid cyrraedd targedau'r Cynulliad Cenedlaethol. Dylai'r awdurdodau lleol hefyd ystyried y posibilrwydd o sefydlu consortia ar sail statudol fel a nodir ym Mhennod 4. Ystyriwn fodd bynnag y dylid newid yn sylweddol y modd y mae awdurdodau lleol yn gweithredu yn Ne-ddwyrain Cymru. Byddai'r opsiwn hwn yn ei gwneud yn ofynnol i'r Cynulliad Cenedlaethol gydweithio mewn partneriaeth agos â'r awdurdodau lleol, ac i'r awdurdodau ar y llaw arall ymrwymo i gyflwyno rhaglenni cytunedig.

5.17. Yn y senario hwn, byddai angen i'r Cynulliad Cenedlaethol ymchwilio ymhellach, i weld a allai sicrhau'r pwerau i gyfarwyddo Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd, yn yr un modd â'r model Albanaid. Yn ogystal, byddai angen iddo ystyried a ellir sefydlu consortiwm ar sail statudol yn Ne-ddwyrain Cymru. Dylid ymchwilio hefyd i'r posibilrwydd o gael Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd i ddirprwyo'r cyfrifoldeb am Valley Lines.

Casgliad

5.18. Mae'n hanfodol bod unrhyw newidiadau mewn strwythurau yn gwneud gwahaniaeth o blaid gwireddu ein gweledigaeth o well trafniadaeth gyhoeddus, a amlinellwyd yn gynharach, ac y mae **Atodiad 4** yn rhestru profion ar gyfer y modelau trefniadol amgen. **Byddem yn croesawu sylwadau ar yr opsiynau uchod**, ac yr ydym yn gwahodd awgrymiadau arloesol eraill ar gyfer gwellar strwythurau. Gweler Pennod 8 am fanylion pellach.





Pennod 6

Monitro a gwerthuso



Monitro a gwerthuso



6.1. Trwy fonitro a gwerthuso'n dda, dylai fod yn bosibl darparu tystiolaeth gadarn, a all briodoli effeithiau gweladwy i weithredoedd yr ymgymeryd â hwy fel rhan o raglen neu bolisi, tra'n cymryd i ystyriaeth yr hyn a fyddai wedi digwydd beth bynnag, yn absenoldeb y polisi dan sylw. Yn hanesyddol, bu'r monitro ar gwerthuso mewn perthynas â rhaglenni trafndiaeth yn anfodddhaol.

6.2. Mae'n hanfodol fod pob buddsoddiad mewn polisiau a rhaglenni trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei fonitro'n effeithiol, ar effaith o ran gwella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei gwerthuso. Gall gwerthuso ein helpu i wneud gwelliannau, a'n dysgu sut i osgoi camgymeriadau yn y dyfodol. Bydd yn ein galluogi hefyd i gasglu corff o dystiolaeth am 'yr hyn sy'n gweithio' yng Nghymru dros gyfnod o amser, ac felly'n darparu sylfaen o dystiolaeth ar gyfer datblygiadau polisi yn y dyfodol. Dylai monitro a gwerthuso fod yn rhan annatod o bob prosiect newydd o'i ddechreuad, gyda'r monitro'n digwydd ar adegau rheolaidd trwy gydol y prosiect, a gwerthusiadau annibynnol ffurfiol ar ganol ac ar ddiwedd y prosiect. Dylai'r monitro ar gwerthuso fod yn rhan o'r un broses o adolygu, a dylent gysylltu ag amcanion y prosiect ac â'r amcanion trafndiaeth gyhoeddus ehangach.

6.3. Dylid neilltuo darpariaeth ddigonol ar gyfer monitro a gwerthuso, gan fod casglu data weithiau'n gostus, a dylai'r cyllid cyffredinol ar gyfer prosiect fod yn amodol ar sefydlu fframwaith monitro a gwerthuso o flaen llaw. Nid yw polisiau a rhaglenni trafndiaeth yn bodoli mewn gwagle, a dylai'r fframwaith ystyried gwerthuso mentrau eraill, gan gynnwys mentrau o feysydd polisi eraill neu gan gyrrff eraill, os yw'r gweithredoedd polisi'n cefnogi ei gilydd i achosi newid.

6.4. Awgrymwn y dylid paratoi fframwaith sy'n cwmpasu trafndiaeth gyhoeddus ar y lefelau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol, ac yr ydym yn croesawu'r gwaith sydd yn awr ar droed i sefydlu meini prawf asesu yng nghyd-destun y Fframwaith Trafndiaeth. Bydd hyn yn cynnig system werthuso gyffredin ar gyfer pob buddsoddiad mewn trafndiaeth gyhoeddus, gyda setiau o feini prawf ar gyfer gwahanol raddfeydd a mathau o brosiectau.

Argymhelliad 11: bod y Cynulliad Cenedlaethol a'r awdurdodau lleol yn cytuno ar fframwaith gwerthuso i fesur y buddion o dargedu buddsoddiadau trafndiaeth gyhoeddus yn genedlaethol, yn rhanbarthol ac yn lleol, gan ganolbwyntio ar gyflwyno gwelliannau ac osgoi camgymeriadau yn y dyfodol.

Argymhelliad 12: bod canlyniadau gwerthuso polisiau, rhaglenni a chynlluniau unigol trafndiaeth gyhoeddus ar draws Cymru yn cael eu casglu i ffurfio corff o dystiolaeth o'r 'hyn sy'n gweithio' yng Nghymru dros gyfnod o amser, gan ddarparu sylfaen ar gyfer datblygu polisi yn y dyfodol.

6.5. Mae'r data o'r Cyfrifiad Cenedlaethol yn cynnwys data cyfanred perthnasol, ond byddai angen casglu data penodol er mwyn mesur llwyddiant prosiectau ar y lefel unigol. Dylid casglu data meintiol ac ansoddol, er mwyn adlewyrchu'r modd y mae ymyriadau trafndiaeth yn aml yn cyd-ddigwydd â newidiadau yn yr economi, newidiadau defnydd tir tu allan i faes yr astudiaeth, a llwyddiant neu fethiant ysgogwyr traffig allweddol, megis prif gyflogwyr. Er enghraifft, yn Neddwyrain Cymru bydd yr awdurdodau lleol yn mesur niferoedd y teithwyr i

ganfod poblogrwydd y gwasanaeth ar y llwybrau i mewn i Gaerdydd a Chasnewydd, oherwydd y teithio sylweddol sy'n digwydd, i weithio, hamddena a siopa yn y canolfannau hyn.

6.6. Yr ydym yn croesawu'r adolygiad cyfredol o'r gwaith casglu data gan y Cynulliad Cenedlaethol, a chredwn y dylai Cabinet y Cynulliad Cenedlaethol a'r awdurdodau lleol gytuno ar fframwaith ar gyfer mesur y buddion a ddaw o fuddsoddiadau wedi'u targedu mewn trafndiaeth gyhoeddus. Y mater allweddol i'r awdurdodau lleol, ac i'r Cynulliad Cenedlaethol wrth osod targedau yw sicrhau bod y targedau'n ystyrlon ac y gellir eu holrhain yn ôl yn fanwl i'r ymyriadau trafndiaeth a gyllidwyd.

6.7. Awgrymwn y dylai teithwyr gymryd rhan mewn paratoi'r fframwaith gwerthuso, er mwyn sicrhau bod y gwerthuso'n cynnwys yr elfennau ansoddol sydd o bwys i'r teithwyr. Dylid gwahodd safbwyntiau'r teithwyr hefyd, yn rhan o werthuso cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus unigol, a dylid ymgynghori â'r teithwyr yn gynnar yn y broses, fel y gellir rhoi sylw i'w cwestiynau hwy ynghyd â buddianwyr eraill wrth werthuso.

Argymhelliad 13: dylai teithwyr gymryd rhan mewn paratoi'r fframwaith gwerthuso, a chymryd rhan yn gynnar yn y broses o werthuso cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus unigol

6.8. Yn ystod ein harolwg daethom ar draws enghreifftiau prin o fanteisio ar dystiolaeth o'r hyn 'sy'n gweithio' mewn mannau eraill, hynny yw, tu allan i Gymru a'r DU. Yn ein barn ni, dylai pawb sy'n ymwneud â chynllunio a gweithredu polisi trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru ddysgu am yr hyn sy'n gweithio, neu nad yw'n gweithio, mewn mannau eraill, ac ystyried sut y gallwn ddysgu oddi wrth hyn er mwyn datblygu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mwy effeithiol yng Nghymru.

Argymhelliad 14: dylai pawb sy'n ymwneud â chynllunio a gweithredu polisi trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru ddysgu am yr hyn sy'n gweithio, neu nad yw'n gweithio, mewn mannau eraill, ac ystyried sut y gallwn ddysgu oddi wrth hyn er mwyn datblygu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mwy effeithiol yng Nghymru.





Pennod 7

Crynodeb o'r argymhellion



Crynodeb o'r argymhellion

Argymhelliad 1: y datblygir **nod barcud ansawdd da**, yn rhan o'r gwaith a ymgymerir mewn perthynas â phartneriaethau ansawdd a chontractau, a fydd yn cwmpasu gwasanaethau bysiau yn y lle cyntaf ac a estynnir yn ddiweddarach i gynnwys trafndiaeth gymunedol, rheilffyrdd a dulliau teithio eraill.

Argymhelliad 2: y dylai'r Cynulliad Cenedlaethol, yr awdurdodau lleol a'r gweithredwyr trafndiaeth **roi sylw i'r lefelau hanesyddol o danfuddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus**.

Argymhelliad 3: bod y Cynulliad Cenedlaethol a'r awdurdodau lleol yn cydweithio â gweithredwyr, teithwyr a buddianwyr eraill i yrru'r blaenoriaethau canlynol yn eu blaen, fel y maer cyllid yn caniatáu:

- estyn y **cynllun tocynnau consesiynol** i gynnwys trafndiaeth gymunedol, a thacsis ar sail gyfyngedig, ac ystyried y cyfleoedd i roi cymorth teithio i bobl ifainc;
- peilota **canolfannau gwybodaeth** "pob dull" trwy Gymru gyfan;
- astudiaethau dichonoldeb ar gyfer **ail genhedlaeth** o drafnidiaeth gyhoeddus, megis cynlluniau rheilffyrdd ysgafn;
- sefydlu **grŵp teithwyr Cymru gyfan** trosfwaol, sy'n cwmpasu pob math o drafnidiaeth gyhoeddus;
- datblygu **cyfnewidfeydd** rhwng mathau o drafnidiaeth gyhoeddus;
- datblygu cyfleusterau **parcio-a-theithio**;
- sefydlu **prosiect arddangos trafndiaeth ysgol** i ystyried caffael, yn y tymor hir, fysiau a gynlluniwyd yn benodol fel bysiau ysgol;
- datblygu **trafnidiaeth gymunedol** yn rhan o'r ddarpariaeth brif-ffrwd;
- gwella'r ddarpariaeth o **goetsis pellter hir** o fewn Cymru.

Argymhelliad 4: bod awdurdodau lleol yn paratoi **strategaethau trafndiaeth gyhoeddus** rhanbarthol erbyn Ebrill 2003, a fydd yn adlewyrchu'r strategaethau bysiau (sy'n ofyniad statudol) a hefyd yn cynnwys datblygiadau ynglŷn â rheilffyrdd a thrafnidiaeth gymunedol. Dylid paratoi'r rhain ar sail ranbarthol er mwyn adlewyrchu'r patrymau teithio cyn belled ag y gellir.

Argymhelliad 5: dylai strategaethau trafndiaeth rhanbarthol **lywio penderfyniadau'r Cynulliad Cenedlaethol ynglŷn â chyllido**, a dylid targedu cyllid o'r fath ochr yn ochr â buddsoddiadau'r awdurdodau lleol eu hunain, er mwyn cael yr effaith fwyaf sy'n bosibl. Ar y sail hon yn unig y gellir cyfiawnhau gwariant ychwanegol ar drafnidiaeth, a hynny lle y gellir monitro a gwerthuso'r canlyniadau.

Argymhelliad 6: bod pob consortiwm yn cytuno â'i bartneriaid, gan gynnwys y Cynulliad Cenedlaethol, ar **y modd y cyrhaeddir amcanion y strategaethau trafndiaeth gyhoeddus** rhanbarthol, gan gymryd i ystyriaeth y cysylltiadau â'r cynlluniau trafndiaeth lleol (gan gynnwys patrymau teithio trawsffiniol) a'r cyllid sydd ar gael.

Argymhelliad 7: dylai'r awdurdodau lleol ystyried sut y byddent yn sefydlu **consortia rhanbarthol mwy cydnerth**, gan adeiladu ar y trefniadau presennol, fel y gellir gwireddu gweledigaeth a strategaethau trafndiaeth gyhoeddus rhanbarthol y Cynulliad Cenedlaethol, gan gymryd i ystyriaeth yr anghenion â'r adnoddau sydd ar gael.

Argymhelliad 8: yn rhan o'r ystyriaeth hon, dylai'r awdurdodau lleol a Chabinet y Cynulliad Cenedlaethol ystyried sut yr effeithid ar awdurdodau unigol o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth berthnasol, er enghraifft Gwerth Gorau, ac a yw'n bosibl **defnyddio'r ddeddfwriaeth bresennol i osod consortia ar sail statudol**.

Argymhelliad 9: bod Cabinet y Cynulliad Cenedlaethol yn ystyried sut y **dylid cynrychioli'r Cynulliad ar bob consortiwm**, ar y cyd â'r awdurdodau lleol, ac yn cytuno ar gylch gwaith ei gynrychiolwyr.

Argymhelliad 10: **bod y consortia'n cynyddu eu hamlygrwydd** ymysg teithwyr trwy, eu hunain, ddatblygu "brandio" a gysylltir â gwasanaethau o ansawdd da.

Argymhelliad 11: bod y Cynulliad Cenedlaethol â'r awdurdodau lleol yn **cytuno ar fframwaith gwerthuso i fesur y buddion o dargedu buddsoddiadau trafndiaeth gyhoeddus** yn genedlaethol, yn rhanbarthol ac yn lleol, gan ganolbwyntio ar gyflwyno gwelliannau ac osgoi camgymeriadau yn y dyfodol.

Argymhelliad 12: bod canlyniadau gwerthuso polisiau, rhaglenni a chynlluniau unigol trafndiaeth gyhoeddus ar draws Cymru yn cael eu casglu i ffurfio **corff o dystiolaeth o'r 'hyn sy'n gweithio' yng Nghymru** dros gyfnod o amser, gan ddarparu sylfaen ar gyfer datblygu polisi yn y dyfodol.

Argymhelliad 13: **dylai teithwyr gymryd rhan mewn paratoi'r fframwaith gwerthuso**, a chymryd rhan yn gynnar yn y broses o werthuso cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus unigol.

Argymhelliad 14: **dylai pawb sy'n ymwneud â chynllunio a gweithredu polisi trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru ddysgu am yr hyn sy'n gweithio, neu nad yw'n gweithio, mewn manau eraill**, ac ystyried sut y gallwn ddysgu oddi wrth hyn er mwyn datblygu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mwy effeithiol yng Nghymru.





Pennod 8

Ymgynghori





Ymgynghori

8.1. Byddem yn **croesawu eich safbwyntiau** ar y materion canlynol:

Y strwythurau trefniadol presennol (gweler Pennod 4)

- Addasrwydd (neu anaddasrwydd) y nifer presennol o gonsortia rhanbarthol ar gyfer cyflwyno gwell gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus integredig.

Opsiynau ar gyfer newid trefniadol (gweler Pennod 5)

- Sefydlu Awdurdod Trafnidiaeth i Deithwyr (ATD) ar gyfer Cymru. Gallai Awdurdod o'r fath fod yn rhan o'r Cynulliad Cenedlaethol neu'n Gorff a Noddir gan y Cynulliad (GNC) ar wahân. Gallai ei strwythur rhanbarthol fod naill ai'n is adrannau o'r Cynulliad Cenedlaethol neu'n GNC. Dewis arall fyddai iddo weithio trwy gonsortia o awdurdodau lleol;
- Sefydlu ATD/GTD (Gweithrediaeth Trafnidiaeth i Deithwyr) yn unol â'r model presennol, ar gyfer y deng awdurdod lleol yn Ne-ddwyrain Cymru;
- Datblygu'r trefniadau presennol gyda'r Cynulliad Cenedlaethol, gan adeiladu ar ei Fframwaith Trafnidiaeth, a chan ddefnyddio'i bwerau cyllido a'i bwerau eraill i ddarparu arweiniad, a gyflwynir yn Neddf Trafnidiaeth 2000. Byddai'r awdurdodau lleol hwyrach yn trefnu eu hunain ar sail statudol, yn Ne-ddwyrain Cymru yn arbennig, ac yn gweithio mewn partneriaeth â'r Cynulliad Cenedlaethol er mwyn cyrraedd targedau penodol;
- Atebion arloesol eraill.

8.2. Ceisid pwerau cyfarwyddo ychwanegol yn unol â'r model Albanaidd mewn perthynas â rheilffyrdd, ac ym mhob achos edrychid ar y posibilrwydd o ymgymryd â chyfrifoldeb dirprwyedig am Valley Lines.

8.3. Wrth sefydlu unrhyw gorff newydd, rhaid dangos y ceir gwerth am arian, a hoffem pe bai pob ateb ydd yn **esbonio'r buddion** a enillid ac yn amcangyfrif **y gost ariannol** ym mhob achos penodol. Rhestrir profion ar gyfer strwythurau trefniadol posibl eraill yn **Atodiad 4**.

Ateb

8.4. Dylid anfon eich ateb, yn Gymraeg, yn Saesneg neu'n ddwyieithog, at Bwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth erbyn **dydd Gwener 12 Hydref 2001**. Byddai'n hwylus pe bai modd ei e-bostio atom i environment.plan@wales.gsi.gov.uk. Os nad oes gennych gyfleuster at e-bost, gallwch anfon eich ateb atom trwy'r post i'r cyfeiriad canlynol:

Pwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdyd
Caerdydd
CF99 1NA

8.5. Os oes gennych unrhyw ymholiad, neu os hoffech drafod eich ateb cyn ei anfon atom, cysylltwch os gwelwch yn dda â Siwan Davies, Clerc y Pwyllgor ar 029 2089 8501 neu trwy e-bost: siwan.davies@wales.gsi.gov.uk

Y camau nesaf

8.6. Mae'n bosibl y byddwn yn cyhoeddi'r atebion sy'n ein cyrraedd yn electronig ar ein gwefan, ac yn rhoi copïau caled yn ein llyfrgell o'r atebion a geir trwy'r post. Fel rheol cyhoeddir enw a chyfeiriad (neu ran o gyfeiriad) yr awdur ynghyd â'r ateb, er mwyn hygyrdd yr ymgynghoriad. Os nad ydych yn dymuno cael eich adnabod fel awdur eich ateb, neu os nad ydych yn dymuno i'ch ateb gael ei gyhoeddi, nodwch hynny'n benodol yn eich ateb, os gwelwch yn dda.

8.7. Unwaith y byddwn wedi ystyried yr holl atebion, ein bwriad yw cyhoeddi ein hadroddiad a'n hargymhellion terfynol, a'u cymeradwyo i'r Cynulliad Cenedlaethol mewn cyfarfod llawn.





Atodiadau



Ymatebwyr

Mae'r cyrff isod naill ai wedi ymateb i wahoddiad y pwyllgor i gyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig neu wedi bod yn bresennol mewn cyfarfod o'r pwyllgor i drafod eu safbwyntiau. Mae copïau cyflawn o'r atebion ar gael ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol www.cymru.gov.uk

- Gofal Henoed Cymru
- Cymdeithas y Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth
- Cymdeithas y Contractwyr Peirianeg Sifil
- Cyngor Cefn Gwlad Cymru
- Y Gymdeithas Drafnidiaeth Gymunedol
- Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
- Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig
- Clwb Teithio Beicwyr Cymru
- Pwyllgor Ymgynghorol Trafnidiaeth Pobl Anabl
- Adran yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau (bellach yr Adran Trafnidiaeth, Llywodraeth Leol a'r Rhanbarthau)
- Y Comisiwn Hawliau Anabledd
- Anabledd Cymru
- Asiantaeth yr Amgylchedd Cymru
- Ffederasiwn y Busnesau Bach
- Y Gymdeithas Gludiant
- Y Sefydliad Logisteg a Thrafnidiaeth
- Y Sefydliad Priffyrdd a Chludiant
- Partneriaeth Canolbarth Cymru
- Fforwm Economaidd Gogledd Cymru (Panel Trafnidiaeth)
- Grŵp Mynediad Sir Benfro
- Prism Rail
- Sefydliad Cenedlaethol Brenhinol y Deillion
- SWITCH
- SWIFT
- Sustrans

- TIGER
- Cyswllt Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad Cymru
- Cyngor Defnyddwyr Cymru
- Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
- Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Cymru

Gwrandawodd y pwyllgor hefyd ar yr arbenigwyr canlynol:

- Yr Athro David Begg, Cadeirydd y Comisiwn dros Drafnidiaeth Integredig
- Yr Athro Stuart Cole, Cyfarwyddwr Uned Ymchwil Astudiaethau Trafnidiaeth, Prifysgol Morgannwg





Cefndir ychwanegol

Ansawdd gwasanaethau bysiau yng Nghymru

Mae Cyngor Defnyddwyr Cymru wedi nodi nifer o faterion allweddol sy'n effeithio ar ansawdd gwasanaethau bysiau yng Nghymru, megis dibynadwyedd, cyflymder, diogelwch a chyfforddusrwydd. Holwyd defnyddwyr bysiau ynglŷn â'r materion hyn mewn arolwg diweddar a gynhaliwyd gan Gyngor Defnyddwyr Cymru. Mae'r tabl isod yn crynhoi'r canfyddiadau.

Tabl A2.1: Ansawdd gwasanaeth bysiau lleol

	Defnyddwyr bysiau		
	Cadarnhaol	Negyddol	Ddim yn gwybod
A yw'r gwasanaeth yn ddibynadwy yn gyffredinol?	70%	26%	4%
A yw'r daith yn ddigon cyflym yn gyffredinol?	73%	21%	7%
A yw'r daith yn gyfforddus?	75%	19%	6%
A fyddwch yn teimlo'n ddiogel ar fws yn y nos?	42%	22%	36%

Ffynhonnell: Cyngor Defnyddwyr Cymru, 'Teithio ar Fws yng Nghymru – Taith y Defnyddiwr', Ionawr 2001

Atebodd 70% o'r defnyddwyr bysiau eu bod yn fodlon yn gyffredinol ar ddibynadwyedd y gwasanaeth, ac adroddodd 26% eu bod yn anfodlon. Yr oedd gwahaniaethau rhanbarthol amlwg ynglŷn â dibynadwyedd, gyda 44% o'r defnyddwyr yn y Cymoedd, 29% yn Ne-orllewin Cymru ac 28% yng Nghaerdydd /De-ddwyrain Cymru yn datgan anfodlonrwydd ynghylch dibynadwyedd y gwasanaeth, o gymharu â 13% yng Nghanolbarth/Gorllewin Cymru a 12% yng Ngogledd Cymru.

Datganodd 21% o'r defnyddwyr bysiau anfodlonrwydd oherwydd arafwch teithiau bws. Yr oedd defnyddwyr yng ngorllewin De Cymru (28%) ar Cymoedd (24%) yn amlwg yn llai bodlon na'r defnyddwyr mewn rhanbarthau eraill.

Mynegodd 19% o'r defnyddwyr bysiau anfodlonrwydd â chyfforddusrwydd y daith. Unwaith eto, yr oedd gwahaniaethau rhanbarthol. Dywedodd rhagor o ddefnyddwyr bysiau yng Nghaerdydd/De-ddwyrain Cymru (28%) ar Cymoedd (24%) eu bod yn anghyfforddus, o gymharu â defnyddwyr mewn rhanbarthau eraill.

Dangosodd arolwg Cyngor Defnyddwyr Cymru fod diogelwch yn hwyr y nos yn fater o bwys gwirioneddol i deithwyr ar fysiau. Dywedodd 42% o'r atebwyr eu bod yn teimlo'n ddiogel ar fws yn y nos, hynny yw, yr oedd 30% o'r benywod yn teimlo'n ddiogel, a 56% o'r gwrywod. Yr oedd yr ymdeimlad o ddiogelwch yn gostwng yn gyflym yn ôl oedran. 23% o rai 65 a throsodd a ddywedodd eu bod yn teimlo'n ddiogel yn y nos, sy'n cymharu â 70% rhwng 16 a 24 oed. Yma eto, yr oedd gwahaniaethau rhanbarthol yn amlwg, gyda 31% o ddefnyddwyr bysiau yng

Ngorllewin De Cymru, 32% yn y Cymoedd a 30% yng Nghaerdydd/De-ddwyrain Cymru yn dweud nad oeddynt yn teimlo'n ddiogel ar fysiau yn y nos, sy'n cymharu â 6% yng Nghanolbarth/Gorllewin Cymru a 7% yng Ngogledd Cymru.

Yn arolwg Cyngor Defnyddwyr Cymru, cyfrifwyd cyfartaledd ansawdd gwasanaeth ar gyfer pob un o'r pum rhanbarth. Yr oedd 27.6% o'r atebwyr yn anfodlon â'r gwasanaeth yn Ne-orllewin Cymru, 29.8% yn y Cymoedd a 25% yng Nghaerdydd/De-ddwyrain Cymru. Mae'r tabl isod yn crynhoi'r canlyniadau.

Tabl A2.2: Ansawdd y gwasanaeth (cyfartaledd) fesul rhanbarth

A ydych yn fodlon ar y gwasanaethyn gyffredinol?	Rhanbarth					
	Pob rhanbarth	Gogledd Cymru	Canol/Gorll. Cymru	Gorll. De Cymru	Y Cymoedd	Caerdydd/De-ddwyrain Cymru
Ydwyf	65.5%	72.2%	74.8%	59.6%	59.8%	62.6%
Nac ydwyf	21.8%	11.6%	12.6%	27.6%	29.8%	25.0%
Ddim yn gwybod	12.8%	15.6%	12.6%	12.8%	10.4%	12.2%

Ffynhonnell: Cyngor Defnyddwyr Cymru, 'Teithio ar Fws yng Nghymru – Taith y Defnyddiwr', Ionawr 2001



Adroddiad: Strwythurau Trefniadol ar gyfer Cynllunio Trafnidiaeth

Crynodeb Gweithredol yw'r canlynol o'r adroddiad 'Organisational Structures for Transport Planning' a gomisiynwyd gan Grŵp Babbie. Mae copi cyflawn o'r adroddiad ar gael ar ein gwefan www.cymru.gov.uk.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru Strwythurau Trefniadol ar gyfer cynllunio Trafnidiaeth

Adroddiad Terfynol

CRYNODEB GWEITHREDOL

Cefndir

Comisiynwyd yr adroddiad hwn gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru (CCC) er mwyn adolygu'r modelau ar strwythurau trefniadol cyfredol ar gyfer cynllunio gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus yn y Deyrnas Unedig ac mewn rhannau o Ewrop.

Yn Ewrop

Mae'r adroddiad yn nodi'r dull cynllunio canolog yn yr Iseldiroedd, lle mae llywodraeth ganol yn rhoi arweiniad cryf o ran cynllunio defnydd tir yn strategol a chynllunio priffyrdd a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae awdurdodau lleol wedyn, ar lefel sir a dosbarth, yn ffurfio partneriaethau lleol er mwyn datblygu cynlluniau a systemau lleol. Canlyniad y broses hon yw system drafniadaeth gyhoeddus gwbl integredig, gyda chyfleusterau cyfnewid bws/trên a bws/bws helaeth a system docynnu i'r wlad yn gyfan.

Yn yr Almaen mae strwythur y llywodraeth yn cynnwys llywodraethau ffederal, rhanbarthol a lleol. Sicrheir llif cyllid cyson trwy system o drethi tanwydd a neilltuir yn benodol i ddarparu gwasanaethau trafniadaeth. Trefnir trafniadaeth gyhoeddus ar sail is-ranbarthol, ac y mae'r strwythurau'n ymdebygu ar lawer cyfrif i'r ATD ar GTD yn y DU. Darperir pob gwasanaeth bysiau gan gwmnïau ar wahân, gyda chymhorthdal ar sail rhwydwaith (trwy gytundeb yn aml).

Yn Ffrainc hefyd, mae system o drethi cyflogaeth lleol yn ffynhonnell gyllid ar gyfer buddsoddiadau mawr mewn trafniadaeth gyhoeddus yn ogystal â chymhorthdal ar gyfer prisiau tocynnau. Y drefn arferol o lywodraeth leol yw'r system faerol ynghyd â chorff archwiliadol etholedig.

Yn yr Alban

Mae gan yr Alban bwerau unigryw i "gyfarwyddo" Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd mewn perthynas â'r fasnachfaint reilffordd ar gyfer yr Alban gyfan (Scotrail). Yn ychwanegol, mae GTD Ystrad Clud yn rym o bwys yn yr ardal ddiwydiannol orllewinol. Ar wahân i hyn, mae'r system o awdurdodau unedol yn gweithredu mewn materion trafniadaeth gyhoeddus yn yr un modd, i raddau helaeth, â'r awdurdodau unedol yng Nghymru.

Yng Ngogledd Iwerddon

Gyda'r rhan fwyaf o'r gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus yn eiddo i'r wladwriaeth, mae'r model yma yn ymdebygu i'r un ym Mhrydain ugain mlynedd yn ôl. Mae'r cynllunio'n digwydd yn bennaf ar y lefel genedlaethol, a rheolir y gweithrediadau bysiau a rheilffordd gan Gwmni Daliannol Trafnidiaeth Gogledd Iwerddon. Mae gwasanaethau rheilffordd yn cael cyllid cyfalaf a refeniw, tra bo

gwasanaethau bysiau yn cael peth cyllid cyfalaf, ond dim cymorth refeniw. Prin yw dylanwad yr awdurdodau lleol ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Awdurdodau a Gweithrediaethau Trafnidiaeth i Deithwyr (ATD ac GTD) ym Mhrydain

Sefydlwyd y rhain yn unol â Deddf Drafnidiaeth 1986 i hybu datblygiad rhwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus integredig mewn saith o'r prif gytreffi (mae Llundain yn achos ar wahân). Yr oeddynt yn gyfrifol ar y dechrau am wasanaethau rheilffordd (Adran 20), ac yr oedd yr GTD hefyd yn brif ddarparwyr gwasanaethau bysiau. Mewn deddfwriaeth ddiweddarach ailddiffiniwyd "ardaloedd dynodedig" pob ATD/GTD, a barodd iddynt golli'r swyddogaeth o weithredu bysiau. Mae dwy GTD yn gweithredu trenau (sef Metro Tyne a Wear a threnau tanddaearol Glasgow), ac y mae tair ohonynt wedi caffael systemau rheilffordd ysgafn trwy wahanol drefniadau contract.

Mae pob ATD/GTD yn parhau'n gyfrifol am y gwasanaethau rheilffordd yn eu hardaloedd, ac y mae ganddynt statws arbennig fel "cydlofnodwyr" y cytundebau masnachfaint a sefydlir gan Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd. Mae gwahanol drefniadau mewn grym ar gyfer rhannu'r risg refeniw, ond yn Lloegr trosglwyddir unrhyw enillion a wneir gan GTD yn ôl i Adran yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau, yn y pen draw. Caniateir i GTD Ystrad Clud gadw unrhyw warged refeniw.

Pwerau Cynulliad Cenedlaethol Cymru mewn perthynas â materion trafnidiaeth gyhoeddus

Ychydig o bwerau uniongyrchol sydd gan y Cynulliad Cenedlaethol ynglŷn â materion trafnidiaeth gyhoeddus; y mwyaf arwyddocaol ohonynt yw rheolaeth y Cynulliad ar awdurdodau (trafnidiaeth) lleol trwy broses y Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol, sy'n cynnwys cyhoeddi canllawiau a chymeradwyo cyllid trwy gyfrwng y Grant Trafnidiaeth a chynlluniau eraill.

Mewn perthynas â gwasanaethau rheilffordd, gall y Cynulliad ddylanwadu ar benodi un aelod o Fwrdd Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd; heblaw hynny, ni all ond cynnig cyngor pan ymgynghorir ag ef.

Materion i'w hystyried o ran atgyfnerthu cynllunio trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru

Mae'r adroddiad yn nodi nifer o faterion yr awgrymir y dylid eu hystyried, wrth i strategaeth esblygu, ar gyfer datblygu'r sefydliadau a all gynnal trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Y materion hynny yw'r canlynol:

- Yr angen am arweinyddiaeth gref a hyderus ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus
- Atebolrwydd
- Ymgynghori yn lleol
- Is-reolaeth
- Materion ynglŷn â ffiniau
- Ardaloedd gwledig
- Cysondeb â defnydd tir a chynllunio priffyrdd
- Canolfan rhagoriaeth
- Cydbwyso dulliau teithio
- Masnachfreintiau rheilffordd ac Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd
- Dichonoldeb a màs critigol





- Y ddadl refeniw v. cyfalaf
- Y risg refeniw
- Ffynonellau cyllid
- Pwerau priffyrdd
- Cynllunio defnydd tir
- Cynhwysiant cymdeithasol
- Ansawdd a monitro

Modelau posibl i Gymru

O'r dadansoddiad o wahanol fodelau yn y DU ac yng ngweddill Ewrop, mae'n bosibl canfod cyfres o strwythurau posibl, y byddai'n addas i'r Cynulliad Cenedlaethol eu hystyried wrth geisio datblygu systemau trafndiaeth gyhoeddus mwy effeithiol yng Nghymru.

Y mater trosfwaol cyntaf yw cysylltiadau sefydliadol rhwng defnydd tir, priffyrdd a chynllunio trafndiaeth gyhoeddus. Gellid sefydlu'r rhain trwy gyfrwng cyfundrefn ganolog (fel a wneir yng Ngogledd Iwerddon ac i raddau yn yr Iseldiroedd) neu'n fratiog gyda rhwymadau gwleidyddol ac ymgynghorol, sef y drefn fwyaf cyffredin.

Y mater nesaf yw graddfa diriogaethol unrhyw gyfundrefn o'r fath sy'n dwyn y cyfrifoldeb am drafndiaeth gyhoeddus. Gallai'r strwythur fod yn genedlaethol, yn rhanbarthol neu'n lleol, gan roi pwys ar egwyddor is-reolaeth, gyda chostau ac effeithiolrwydd y gyfundrefn yn gwrthbwysio hynny. Gellir amrywio'r drefn mewn gwahanol fannau wrth ymdrin â bysiau neu drenau. Mater sy'n codi o'r ystyriaethau hyn yw'r strwythur atebolrwydd gwleidyddol a'r potensial i'r Cynulliad Cenedlaethol a/neu awdurdodau lleol ymyrryd yn uniongyrchol.

Pwerau i weithredu

Mae'r adroddiad yn ymdrin yn bur fanwl â phwerau cyfredol Cynulliad Cenedlaethol Cymru, a'r pwerau newydd a fyddai'n angenrheidiol ar gyfer rhai o'r trynewidiadau a ddisgrifir uchod.

Yn benodol, byddai creu ATD ac GTD dynodedig yn gofyn am ddeddfwriaeth sylfaenol, ac felly hefyd unrhyw symudiad mawr yng nghyfrifoldebau Awdurdod Strategol y Rheilffyrdd.

Fodd bynnag, pe bai'r Cynulliad yn darlunio'n eglur y strwythur a fyn, er mwyn gyrru ymlaen â chynllunio trafndiaeth gyhoeddus, gellid asesu'r materion ymarferol a'r gofynion deddfwriaethol yn fwy manwl.

Un pwynt pwysig pellach y mae'n rhaid ei gymryd i ystyriaeth yw'r posibilrwydd o fecanwaith cyllido canolog ar gyfer gwasanaethau rheilffordd a bysiau, ac effaith bosibl hynny ar gyllidebau eraill.

Mae'n eglur, fodd bynnag, fod gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru, ar lawer cyfrif, y gallu i ddylanwadu ar y newid, trwy gryfhau'r gwahanol grwpiau ffurfiol ac anffurfiol sydd eisoes yn bod trwy Gymru, gan gynnwys creu byrddau i'w huno.

Profion

Mae'r adroddiad yn nodi nifer o brofion y gellir eu hystyried wrth arfarnu'r gwahanol fodelau trefniadol.

**Grŵp Babbie
Mai 2001**

Profion ar gyfer strwythurau trefniadol posibl eraill

Daw'r rhestr isod o dudalen 32 yn adroddiad Babbie 'Organisational Structures for Transport Planning'.

Y Profion

Ystyrir mai'r profion canlynol yw'r mwyaf perthnasol ar gyfer dewis yn derfynol y model, neu gyfuniad o fodelau mwyaf priodol, os penderfynir gyrru ymlaen â newidiadau sefydliadol.

- Perthnasedd i'r ardal

A fyddai'r gyfundrefn yn cael ei chanfod yn un sy'n diwallu anghenion teithio'r cyhoedd

- Atebolrwydd

Strwythur gweithredol a gwleidyddol sy'n effeithiol a chytbwys

- Datblygu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig

Gallu i symud i gyfeiriad amcanion y Cynulliad Cenedlaethol

- Ansawdd y penderfyniadau gwleidyddol

Denu nifer digonol o wleidyddion o safon ddigonol

- Pwerau rheilffordd effeithiol

Gallu i ddylanwadu'n effeithiol ar y broses fasnachfrait reilffordd

- Pwerau bysiau effeithiol

Gallu i gyflwyno rhwydwaith integredig

- Pwerau priffyrdd effeithiol

Gallu i sicrhau cydbwysedd teg o ran buddsoddi

- Dylanwadu ar gynllunio defnydd tir

Y gallu i ddylanwadu ar gynllunio defnydd tir o safbwynt trafndiaeth gyhoeddus

- Effaith ar y modd y mae teithwyr yn teithio

Y gallu i ysgogi teithwyr i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus

- Yr effaith ar drafndiaeth nwyddau

Effaith ar y modd y cludir nwyddau

- Cyfalaf

Y gallu i ddenu cyllid cyfalaf





- Refeniw

Y gallu i ddenu cyllid refeniw



- Sicrhau gwerth gorau

Bodloni'r meini prawf gwerth gorau



- Sgiliau

Cael y budd gorau o ddefnyddio sgiliau prin



- Hawdd i'w sefydlu

Y gofynion deddfwriaethol er mwyn gwneud newidiadau



- Sefydlogrwydd