

Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a  
Sgiliau

## **Tawelu'r traffig: Effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau**

---

Gorffennaf 2017



**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

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

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:  
**[www.cynulliad.cymru/SeneddESS](http://www.cynulliad.cymru/SeneddESS)**

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

**Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau**  
**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
**Bae Caerdydd**  
**CF99 1NA**

Ffôn: **0300 200 6565**

E-bost: **[SeneddESS@cynulliad.cymru](mailto:SeneddESS@cynulliad.cymru)**

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

**© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2017**

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

Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a  
Sgiliau

## **Tawelu'r traffig: Effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau**

---

Gorffennaf 2017



**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

# Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Sefydlwyd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 28 Mehefin i archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisïau, yn cwmpasu'r meysydd a ganlyn (ond heb fod yn gyfyngedig iddynt): datblygu economaidd; trafnidiaeth; seilwaith; cyflogaeth; sgiliau; a gwaith ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

---

## Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



**Russell George AC (Cadeirydd)**  
Ceidwadwyr Cymreig  
Sir Drefaldwyn



**Hannah Blythyn AC**  
Llafur Cymru  
Delyn



**Hefin David AC**  
Llafur Cymru  
Caerffili



**Vikki Howells AC**  
Llafur Cymru  
Cwm Cynon



**Mark Isherwood AC**  
Ceidwadwyr Cymreig  
Gogledd Cymru



**Jeremy Miles AC**  
Llafur Cymru  
Castell-nedd



**Adam Price AC**  
Plaid Cymru  
Dwyrain Caerfyrddin a Dinefwr



**David J Rowlands AC**  
UKIP Cymru  
Dwyrain De Cymru

---

# Cynnwys

Crynodeb y Cadeirydd / Rhagair.....	5
Argymhellion .....	6
01. Cyflwyniad.....	8
02. Effeithiau tagfeydd .....	11
03. Mesurau i fynd i'r afael â thagfeydd.....	16



# Crynodeb y Cadeirydd / Rhagair

Mae cludiant cyhoeddus yn wasanaeth sydd wedi'i esgeuluso, ac mae bysiau'n cael eu hanwybyddu'n aml pan fyddwn yn sôn am ein rhwydwaith trafndiaeth. Eto i gyd, mae bysiau'n cario mwy o deithwyr nag unrhyw fath arall o gludiant cyhoeddus, ac mae'n offeryn anhepgor ar gyfer gweithwyr, dysgwyr, siopwyr a theithwyr hamdden yn eu bywydau bob dydd.

Cynlluniwyd yr ymchwiliad byr hwn i gael cipolwg cyflym ond manwl ar dagfeydd – mater sy'n peri problemau gwirioneddol i'r diwydiant bysiau ac sy'n cael sgil-ffaith enfawr ar yr economi, yr amgylchedd ac iechyd pobl Cymru.

Mae ein casgliad yn syml – yn y bôn, mae hyn yn fater lle mae angen ewyllys wleidyddol gryfach. Yn fras, mae'r pwerau, yr ysgogyddion, a'r ddeddfwriaeth yn eu lle. Yr hyn sydd ei angen arnom yn awr yw cynllun gweithredu gan Lywodraeth Cymru sy'n dwyn ynghyd yr hyn sy'n gweithio, ac yn annog awdurdodau lleol i fabwysiadu ac addasu arferion da.

Mae'r adroddiad hwn yn nodi manylion yr holl bethau yr ydym am eu gweld yn y cynllun gweithredu. Mae angen gwneud cynnydd ar fyrder os ydym am fynd i'r afael â'r dirywiad yn y gwasanaethau bysiau yng Nghymru a sicrhau bod gennym system drafnidiaeth gyhoeddus sy'n addas ar gyfer cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol.

Rydym yn ddiolchgar i bawb a roddodd dystiolaeth i'r ymchwiliad hwn, ac rydym yn gobeithio y bydd ein hadroddiad yn ychwanegu at y dystiolaeth sy'n cyflwyno dadl gref dros weithredu.

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a large, sweeping initial 'R' and a long horizontal flourish underneath.

Russell George AC  
Cadeirydd  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

# Argymhellion

**Argymhelliad 1.** Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru, ar fyrder, ddatblygu a chyhoeddi cynllun gweithredu i nodi sut y bydd yn mynd i'r afael ag effeithiau tagfeydd traffig ar y diwydiant bysiau yng Nghymru. Dylai'r cynllun gynnwys:

- Cydnabyddiaeth o raddfa a maint effeithiau tagfeydd ar y diwydiant bysiau yng Nghymru, ac ymrwymiad cadarn i fynd i'r afael â'r mater.
- Cyfeiriad strategol clir ar gyfer awdurdodau priffyrdd a gweithredwyr bysiau ar y camau gweithredu i fynd i'r afael ag effeithiau tagfeydd ar wasanaethau bysiau.
- Manylion ymrwymiad y Gweinidog i wneud gwaith pellach i ddeall yr achosion sydd wrth wraidd y mater, gan gwmpasu ardaloedd trefol a gwledig. Dylid defnyddio'r wybodaeth hon i lunio'r atebion gofynnol.
- Sut y bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi awdurdodau lleol i weithio mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau i ddatblygu a gweithredu mesurau blaenoriaeth i fysiau, gan gynnwys newidiadau i gyllid er mwyn sicrhau atebion hirdymor, cynaliadwy.
- Gofynion gan Lywodraeth Cymru i weithredwyr bysiau fod yn fwy tryloyw ac agored am eu refeniw fel un o amodau derbyn cymorth o dan y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.
- Canllawiau i awdurdodau lleol ar sut i sefydlu a gwneud y gorau o effeithiolrwydd cynlluniau partneriaeth ansawdd bysiau. Awgrymiadau ynghylch sut y gall awdurdodau lleol weithio mewn ffordd drawsffiniol, gan ddefnyddio dulliau newydd a phresennol, er mwyn sicrhau yr eir i'r afael â thagfeydd sy'n effeithio ar wasanaethau bysiau ar sail ranbarthol.
- Asesiad o'r ystod lawn o offer sydd ar gael a pha mor ddefnyddiol y gallent fod wrth fynd i'r afael ag effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau yng Nghymru, gan gynnwys: gweithredu cynlluniau parcio a theithio, taliadau i leddfu tagfeydd, taliadau parcio uwch, ardollau parcio yn y gweithle, a mesurau blaenoriaeth i fysiau.
- Cynlluniau ar gyfer ymgyrch codi ymwybyddiaeth genedlaethol i annog newid moddol mewn dewisiadau trafniadaeth mewn ardaloedd trefol a gwledig, gan gydnabod yr heriau unigryw a gyflwynir gan wahanol leoliadau. Rhaid i hyn werthu manteision teithio ar fws lle mae hwn yn opsiwn ymarferol. Mae annog pobl i roi gorau i ddefnyddio eu ceir o blaid bysiau yn gam hollbwysig wrth



**ddarparu gwasanaeth bysiau cynaliadwy, o ansawdd uchel, dibynadwy ar gyfer cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol. ....Tudalen 10**

# 01. Cyflwyniad

1. "Traffic congestion is a disease which if left unchecked will destroy the bus sector". Dyma gasgliad y gwaith arloesol ar effaith tagfeydd ar deithwyr bysiau, a ysgrifennwyd gan yr Athro David Begg ar gyfer Greener Journeys yn 2016.
2. Trafodwyd effaith tagfeydd ar y diwydiant bysiau yn helaeth yn ystod uwchgynhadledd fysiau gyntaf Cymru a gynhaliwyd ym mis Ionawr 2017 ac mae'n destun pryder mawr i weithredwyr gwasanaethau bysiau. Trafodwyd hyn yng nghyd-destun y lleihad sylweddol yn nifer y teithwyr a gwasanaethau yng Nghymru yn ddiweddar.
3. Mae gwasanaethau bysiau cofrestredig yng Nghymru wedi haneru bron dros y degawd diwethaf, o 1,943 o wasanaethau ym mis Mawrth 2005 i 1,058 ym mis Mawrth 2015.<sup>1</sup> Gostyngodd nifer y teithiau ar fysiau tua 19% rhwng 2008 a 2015.
4. Mae teithio ar fysiau yn cyfrif am dros 80% o drafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, ac mae Bus Users Cymru yn disgrifio gwasanaethau bysiau fel achubiaeth i'r rhai nad oes ganddynt gar. Mae hyn yr un mor wir ar gyfer y rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig lle nad yw teithio ar drenau'n aml yn opsiwn teithio hyfyw.
5. Mae cyflymder bysiau yn lleihau yn gynt nag unrhyw ddull arall o gludiant. Nid oes amheuaeth bod cyflymder teithio arafach yn gwneud teithio ar fws yn llai deniadol i gwsmeriaid. Mae dibynadwyedd gwasanaeth gwael yn aml yn cael ei achosi gan dagfeydd ar hyd y llwybr. Dywed Stagecoach ei fod wedi gweld lleihad o 2mya (13%) mewn cyflymder bysiau rhwng 1995 a 2015, sy'n golygu bod angen 6 bws ychwanegol (cynnydd o 26%) i gynnal yr un lefel o wasanaeth.
6. Er y gellid ystyried tagfeydd yn broblem drefol, maent yn cael effaith ddaearyddol eang yng Nghymru. Mae tagfeydd yn cael nifer o effeithiau; maent yn cynyddu amseroedd teithio, yn gwneud teithiau bws yn annibynadwy, yn cynyddu costau gweithredol (a phrisiau yn sgil hynny), yn tansellio hyder teithwyr, ac yn atgyfnerthu canfyddiadau negyddol o fysiau. Mae achosion tagfeydd yn niferus ac amrywiol, ond mae tystiolaeth yn awgrymu eu bod yn gysylltiedig â chynnydd mewn perchnogaeth ceir, gwaith ffordd di-drefn, cynnydd mewn cerbydau hurio preifat, canolfannau manwerthu y tu allan i drefi, a'r doreth o siopa ar-lein a faniau dosbarthu sy'n gysylltiedig â hynny. Beth bynnag yw'r achos, mae'n amlwg bod tagfeydd yn cael effaith ddifrifol ar y diwydiant bysiau, nid yn unig yng Nghymru, ond ledled y DU. Canfu gwaith diweddar<sup>2</sup> gan Gynulliad Llundain ar leihau tagfeydd traffig yn y ddinas y gall y defnydd cynyddol o fysiau helpu i leddfu tagfeydd, ond bod y defnydd wedi lleihau o ganlyniad i ddirwiad mewn dibynadwyedd.
7. Ceir enghreifftiau o fuddsoddiad sylweddol yn y diwydiant bysiau, mae ansawdd y cerbydau yn gwella, ac mae'r ddeddfwriaeth i gefnogi newid moddol i drafndiaeth gyhoeddus gynaliadwy yn ei le. O ystyried hyn, mae'r Pwyllgor yn awyddus i ymchwilio i pam mae niferoedd y teithiau bysiau wedi lleihau'n gyson yn ystod y blynyddoedd diwethaf, a'r hyn y gellir ei wneud i liniaru tagfeydd er mwyn cynnal a gwella gwasanaethau bysiau ar gyfer pobl Cymru.

## Cefndir yr ymchwiliad

8. Cynhaliodd Llywodraeth Cymru ei Huwchgynhadledd Fysiau gyntaf yn Wrecsam ym mis Ionawr 2017. Nod y gynhadledd oedd trafod y ffordd orau o ddatblygu diwydiant bysiau gwell, mwy

<sup>1</sup> Daw'r ffigurau o [adroddiadau blynyddol y Comisiynwyr Traffig \(Tabl 13, 2014-15, a Thabl 14 2004-5\)](#)

<sup>2</sup> 'London stalling: reducing traffic congestion in London', Cynulliad Llundain, 2017

cynaliadwy i Gymru. Un o themâu amlwg y gynhadledd oedd effeithiau negyddol parhaus a di-ildio tagfeydd ar y diwydiant bysiau yng Nghymru, a sut i fynd i'r afael â'r mater.

**9.** Yn ystod y Pedwerydd Cynulliad, cynhaliodd y Pwyllgor Menter a Busnes nifer o ymholiadau a oedd yn mynd i'r afael â materion trafndiaeth, gan gynnwys gwaith ar Deithio Llesol a Thrafnidiaeth Gyhoeddus Integredig. Mae'r ymchwiliad hwn ar dagfeydd bysiau yn parhau â thema'r gwaith hwn.

**10.** Cylch gorchwyl yr ymchwiliad oedd:

- Sut mae tagfeydd yn effeithio ar y sector bysiau yng Nghymru a sut mae'n cymharu â rhannau eraill o'r DU?
- Sut y dylid gwella polisi i fynd i'r afael ag effaith tagfeydd ar y sector bysiau?
- A yw tagfeydd yn effeithio ar yr angen am gymhorthdal cyhoeddus ar gyfer gwasanaethau bws yng Nghymru?

**11.** Cynhaliwyd ymgynghoriad y Pwyllgor o ganol mis Ebrill i ddechrau mis Mehefin 2017. Cafwyd tystiolaeth ysgrifenedig gan Bus Users Cymru, Stagecoach, Cymdeithas Cydgysylltwyr Trafnidiaeth Cymru (ATCO), Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC), yr Athro Stuart Cole, Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru (CPT), a The TAS Partnership.

**12.** Cymerodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan Bws Caerdydd, CPT, The TAS Partnership, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru ac ATCO Cymru ar 29 Mis Mehefin, a chan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith ar 13 Gorffennaf.

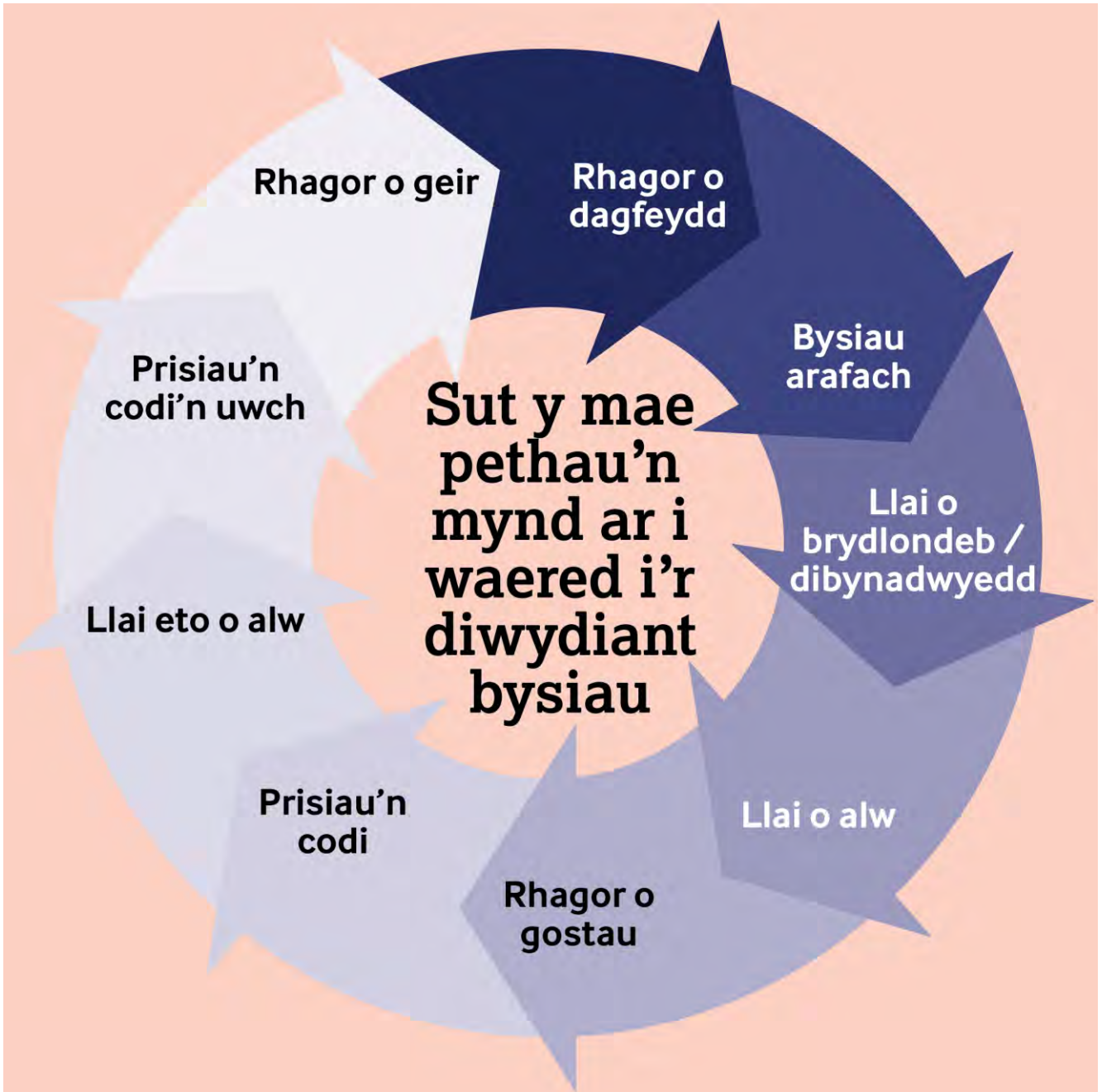
**13.** O'r dystiolaeth, mae'r Pwyllgor wedi llunio un argymhelliad.

**Argymhelliad 1.** Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru, ar fyrder, ddatblygu a chyhoeddi **cynllun gweithredu** i nodi sut y bydd yn mynd i'r afael ag effeithiau tagfeydd traffig ar y diwydiant bysiau yng Nghymru. Dylai'r cynllun gynnwys:

- Cydnabyddiaeth o raddfa a maint effeithiau tagfeydd ar y diwydiant bysiau yng Nghymru, ac ymrwymiad cadarn i fynd i'r afael â'r mater.
- Cyfeiriad strategol clir ar gyfer awdurdodau priffyrdd a gweithredwyr bysiau ar y camau gweithredu i fynd i'r afael ag effeithiau tagfeydd ar wasanaethau bysiau.
- Manylion ymrwymiad y Gweinidog i wneud gwaith pellach i ddeall yr achosion sydd wrth wraidd y mater, gan gwmpasu ardaloedd trefol a gwledig. Dylid defnyddio'r wybodaeth hon i lunio'r atebion gofynnol .
- Sut y bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi awdurdodau lleol i weithio mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau i ddatblygu a gweithredu mesurau blaenoriaeth i fysiau, gan gynnwys newidiadau i gyllid er mwyn sicrhau atebion hirdymor, cynaliadwy.
- Gofynion gan Lywodraeth Cymru i weithredwyr bysiau fod yn fwy tryloyw ac agored am eu reffeniw fel un o amodau derbyn cymorth o dan y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.
- Canllawiau i awdurdodau lleol ar sut i sefydlu a gwneud y gorau o effeithiolrwydd cynlluniau partneriaeth ansawdd bysiau. Awgrymiadau ynghylch sut y gall awdurdodau lleol weithio mewn ffordd drawsffiniol, gan ddefnyddio dulliau newydd a phresennol, er mwyn sicrhau yr eir i'r afael â thagfeydd sy'n effeithio ar wasanaethau bysiau ar sail ranbarthol.
- Asesiad o'r ystod lawn o offer sydd ar gael a pha mor ddefnyddiol y gallent fod wrth fynd i'r afael ag effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau yng Nghymru, gan gynnwys: gweithredu cynlluniau parcio a theithio, taliadau i leddfau tagfeydd, taliadau parcio uwch, ardollau parcio yn y gweithle, a mesurau blaenoriaeth i fysiau.
- Cynlluniau ar gyfer ymgyrch codi ymwybyddiaeth genedlaethol i annog newid moddol mewn dewisiadau trafndiaeth mewn ardaloedd trefol a gwledig, gan gydnabod yr heriau unigryw a gyflwynir gan wahanol leoliadau. Rhaid i hyn werthu manteision teithio ar fws lle mae hwn yn opsiwn ymarferol. Mae annog pobl i roi gorau i ddefnyddio eu ceir o blaid bysiau yn gam hollbwysig wrth ddarparu gwasanaeth bysiau cynaliadwy, o ansawdd uchel, dibynadwy ar gyfer cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol.

## 02. Effeithiau tagfeydd

**14.** Mae effeithiau tagfeydd traffig ar wasanaethau bysiau'n eang. Drwy ei adolygiad o effaith tagfeydd ar deithwyr bysiau, aeth yr ymgyrchwyr o blaid bysiau, Greener Journeys, ati i fesur maint y broblem a'r effaith ar y sector bysiau. Mae'r cydgysylltiad rhwng tagfeydd a gwasanaethau bysiau'n cael ei grynhoi yn yr adroddiad, sy'n nodi bod y dystiolaeth a arweiniodd at y casgliad bod tagfeydd traffig yn glefyd a fydd yn dinistrio'r sector bysiau os nad eir i'r afael ag ef.



**15.** Mae gweithredwyr gwasanaethau bysiau'n cael eu gorfodi i ymateb mewn un o ddwy ffordd: naill ai ceisio cynnal amlder y gwasanaeth (gyda chynnydd cysylltiedig yn y costau) neu leihau amlder y gwasanaeth. Clywodd y Pwyllgor gan CPT Cymru ac ATCO Cymru fod pob gostyngiad o 10% mewn amser teithio yn arwain at ostyngiad o 10% o leiaf mewn teithwyr.

**16.** Clywodd y Pwyllgor gan Bws Caerdydd mai ei ddwy gost fwyaf yw tanwydd a llafur a, phan fydd cyflymder y traffig yn lleihau, bod arnynt angen mwy o oriau â thâl a thanwydd i ddarparu'r un

gwasanaeth. Yn y pen draw, mae hyn yn arwain at y sgil effaith o gynnydd mewn prisiau ar gyfer defnyddwyr bysiau, gan wneud y bws yn opsiwn trafndiaeth llai deniadol.

---

“If our costs go up, the only way that we can recoup revenue is to increase fares. Having said that, we haven’t actually increased fares since 2014, because we’re mindful that our patronage is very sensitive to fares. You could say it’s a last resort, but it’s probably not too far in the future that we will need to consider increasing fares again—not just because of inflationary pressures, but because of the extra costs that we’re facing because of congestion.” – Richard Davies, Bws Caerdydd

---

**17.** Bu’r gwaith sy’n ymwneud yn benodol â Chymru i asesu effeithiau tagfeydd bysiau yng Nghymru yn gyfyngedig. Yn benodol, clywodd y Pwyllgor gan The TAS Partnership a CLILC fod angen gwneud gwaith pellach i ddeall pam mae pobl yn dewis defnyddio'r car yn hytrach na'r bws, yn enwedig o ran datblygu dealltwriaeth ansoddol o effaith tagfeydd ar ddewisiadau teithio.

**18.** Clywodd y Pwyllgor fod Ysgrifennydd y Cabinet ar hyn o bryd yn ystyried cynnig gan Transport Focus i wneud rhywfaint o waith yn y maes hwn. Nododd, pe bai'r cynnig hwn yn cael ei gefnogi, neu pe bai angen i Ysgrifennydd y Cabinet gomisiynu gwaith amgen, byddai'r canlyniadau'n debygol o gael eu cyhoeddi yn gynnar yn 2018. Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn gwneud gwaith modelu i ddeall materion o ddydd i ddydd yn well.

**19.** O ran maint y broblem ledled Cymru, awgrymodd tystiolaeth gan CPT Cymru, sy'n cyfeirio at ganfyddiadau adroddiad Greener Journeys, nad oes rheswm na thystiolaeth i awgrymu bod y sefyllfa yng Nghymru yn wahanol i'r sefyllfa gyffredinol yn y DU, sef barn a gefnogir gan ATCO. Amlygodd nifer o dystion y ffaith fod tagfeydd yn broblem mewn ardaloedd trefol a gwledig. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, amlygodd The TAS Partnership:

---

“It must not be assumed that serious delays due to congestion are restricted solely to urban areas or locations where routes cross the Strategic Road Network (SRN). It is our experience that congestion often begins outside the town or city, with several examples of services in smaller towns and villages having to be retimed to handle the effects of this congestion.”<sup>3</sup>

---

**20.** Nododd Charlie Nelson o Gymdeithas Cydgysylltwyr Trafnidiaeth Cymru fod tagfeydd yn fater o raddfa, gyda chlyfnodau hwy o dagfeydd yn ystod oriau brig mewn dinasoedd mawr fel Caerdydd a Chasnewydd o gymharu â threfi llai. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet fod mwy o broblem mewn ardaloedd gyda dwysedd traffig uwch.

## Effeithiau Amgylcheddol

**21.** Mae **ffigurau allyriadau** nwyon tŷ gwydr diweddaraf Llywodraeth Cymru yn dangos bod cludiant, yn 2014, yn gyfrifol am 12.77% o gyfanswm yr allyriadau yng Nghymru, yn ail yn unig i allyriadau o'r sector busnes. Bu ychydig o welliant dros y blynyddoedd, gydag allyriadau trafndiaeth ar gyfer 2014 dim ond ychydig yn is na'r llinell sylfaen yn 1990.

**22.** Ceir cysylltiad cryf wedi'i gadarnhau rhwng tagfeydd, cynnydd mewn allyriadau a dirywiad mewn ansawdd aer lleol. Mae teithiau arafach yn llai cynhyrchiol ac yn defnyddio mwy o danwydd, sy'n arwain at fwy o allyriadau yn y pen draw. Nododd tystiolaeth CPT Cymru fod allyriadau'r bibell wacáu

---

<sup>3</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

bedair gwaith yn fwy mewn traffig trwyn-i-gynffon nag y maent mewn traffig sy'n llifo'n ddirwystr. Mae gan Gymru ymrwymïadau datgarboneiddio uchelgeisiol o dan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, ac uchelgais i sicrhau dyfodol carbon isel cynaliadwy a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae gan drafnidiaeth rôl allweddol i'w chwarae o ran cyflawni dyletswyddau Cymru o dan y Ddeddf. Er mwyn cyrraedd y targedau hynny, bydd angen darbwyllo pobl i gyfnewid ceir preifat am drafnidiaeth gyhoeddus, felly mae gan gamau i fynd i'r afael â thagfeydd y potensial i wneud gwahaniaeth gwirioneddol.

**23.** Awgryma adroddiad Greener Journeys mai'r ateb cyflymaf a mwyaf cost-effeithiol i'r epidemig ansawdd aer yw rhoi lle canolog i fysiau yn y strategaeth ansawdd aer, ac y gall mesurau sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau sicrhau 75% yn llai o allyriadau fesul pob cilomedr teithiwr bws nag ar gyfer teithwyr mewn ceir.

## Effaith economaidd

**24.** Pwysleisiodd tystiolaeth ysgrifenedig gyflwynwyd i'r Pwyllgor y cysylltiadau rhwng effeithlonrwydd trafnidiaeth a thwf economaidd, gan gynnwys yr honiad bod y ffordd y mae'r system ffyrdd yn cael ei rheoli mewn ardaloedd trefol yn niweidiol i economïau trefol. Dywedodd Stagecoach fod cynhyrchiant is o ganlyniad i deithiau arafach yn atal creu swyddi newydd, a allai leihau refeniw ardrethi busnes, gan arwain at effaith negyddol gyffredinol ar economïau lleol. Dywed fod hyn yn cael effaith negyddol gronrus ar gyllidebau refeniw awdurdodau lleol a gwariant ar gludiant teithwyr gan gynnwys cyfleusterau mewn safleoedd bysiau a gorsafoedd.

**25.** Mae Llywodraeth y DU wedi cydnabod y cysylltiad rhwng tagfeydd a chynhyrchiant ac, fel rhan o'r Gronfa Buddsoddi mewn Cynhyrchiant Cenedlaethol a gyhoeddwyd yn Natganiad yr Hydref 2016, dywedodd ei bod yn neilltuo £2.6 biliwn i fynd i'r afael â thagfeydd a sicrhau bod rhwydweithiau trafnidiaeth y DU yn addas ar gyfer y dyfodol. Cyhoeddodd datganiad yr Hydref fod hyn a nifer o benderfyniadau eraill i fuddsoddi mewn gwariant seilwaith yn golygu y bydd cynnydd o £400 miliwn yng nghyllideb Llywodraeth Cymru hyd at 2020-21 a gaiff ei ddyrannu yn unol â'i blaenoriaethau ei hun.

**26.** Wrth ymateb i'r cyhoeddiad dilynol o gystadleuaeth gwerth £690,000,000 ar gyfer awdurdodau lleol ledled Cymru i fynd i'r afael â thagfeydd trefol yng Nghyllideb Gwanwyn 2017, meddai Clair Haigh, Prif Weithredwr Greener Journeys:

---

“Congestion is strangling towns and cities across the UK, bringing urban centres to a standstill and costing the economy more than £13 billion each year [...]

Investment in bus priority measures and bus infrastructure can ease congestion and reduce roadside emissions, delivering £7 of economic benefit for every £1 invested. The Department for Transport must ensure these funds are allocated to measures which make public transport a more convenient and appealing travel option for drivers.”<sup>4</sup> – Claire Haigh, Greener Journeys

---

**27.** Yn ei dystiolaeth, cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai £33 miliwn ar gael i fynd i'r afael â manau lle ceir problem benodol, yn ychwanegol at y £15 miliwn dros bedair blynedd a ddyrannwyd drwy gronfa'r rhwydwaith trafnidiaeth lleol.

---

<sup>4</sup> [www.greenerjourneys.com/news/greener-journeys-responds-urban-congestion-fund/](http://www.greenerjourneys.com/news/greener-journeys-responds-urban-congestion-fund/)

## Rôl cymhorthdal cyhoeddus

**28.** Mae Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru yn ddull ariannu allweddol i gefnogi gwasanaethau bysiau a chaiff ei weinyddu drwy awdurdodau lleol Cymru. Mae costau gweithredu uwch yn arwain at brisiau uwch sy'n troi teithwyr i ffwrdd, yn lleihau refeniw ac yn rhoi mwy o ddibyniaeth ar gymorth refeniw ar gyfer gwasanaethau ymylol. Mae Stagecoach yn awgrymu'r hyn a ganlyn:

---

“Increasing bus service sustainability, by introducing measures to address congestion and increase capital spending on bus priority measures, would reduce the requirement for local authority revenue support, making services more sustainable and reducing the number of marginal services.”<sup>5</sup> – Nigel Winter, Stagecoach yn Ne Cymru

---

**29.** Trafodwyd hefyd yr angen am gymhorthdal gydag ATCO. Pwysleisiodd os bydd cyflymder cyfartalog gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd trefol yn parhau i arafu, gall fod angen mwy o gymhorthdal cyhoeddus er mwyn cynnal gwasanaethau bysiau lleol presenol sy'n ymylol o ran eu hyfywedd masnachol:

---

“The need for public subsidy to mitigate the impact of congestion on local bus services in Wales should only arise in order to fund the implementation of these congestion busting measures which, in turn, will reverse the downward spiral into a [virtuous] circle of improvement.”<sup>6</sup> – Adrian Morgan, Cynllunydd Trafnidiaeth Strategol, ATCO

---

**30.** Amlygodd CPT Cymru y gwahaniaeth rhwng y lefelau o arian cyhoeddus rhwng bysiau a threnau. Dywedodd fod lefel y cymhorthdal cyhoeddus ar gyfer pob taith ar fws i deithwyr yng Nghymru yn 29c, o gymharu â £7.27 am bob taith ar y trê. Mae bysiau a threnau'n gwasanaethu gwahanol farchnadoedd ac, yn hynny o beth, gall cymharu cymhorthdal cyhoeddus fesul cilometr teithiwr fod yn fetrig mwy priodol. Mae **ffigrau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd** ar gyfer Trenau Arriva Cymru yn dangos cymhorthdal o 8.1c fesul cilometr teithiwr yn 2015-16.

**31.** Ni fu'n bosibl dod o hyd i gymariaethau gwirioneddol tebyg at ei debyg rhwng cymorthdaliadau bysiau a rheilffyrdd yn yr ymchwiliad byr hwn. Nododd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai'n croesawu mwy o dryloywder gan weithredwyr bysiau ynghylch eu refeniw er mwyn i Lywodraeth Cymru allu gwneud cymhariaeth fwy gwybodus. Teimlai'r Pwyllgor y dylai tryloywder o'r fath fod yn un o amodau derbyn y Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau.

---

<sup>5</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>6</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig



**Casgliad 1.** Mae'r Pwyllgor yn rhannu pryderon rhanddeiliaid nad yw llywodraeth leol a chenedlaethol, hyd yma, wedi mynd i'r afael yn ddigonol ag effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau, ac yn nodi y bydd methiant i wneud hynny ar fyrder yn arwain at ganlyniadau dybryd i'r diwydiant bysiau yng Nghymru.

**Casgliad 2.** Mae'r Pwyllgor yn glir bod effeithiau tagfeydd yn eang, gan arwain at sgil-ffeithiau i'r diwydiant bysiau, yr economi, yr amgylchedd ac iechyd pobl Cymru. Mae ar Gymru angen system drafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy ac effeithlon i ddiwallu anghenion y genhedlaeth bresennol a chenedlaethau'r dyfodol.

**Casgliad 3.** Bydd cael pobl allan o'u ceir ac ar fysiau yn helpu i leihau tagfeydd, ond tra bod y tagfeydd ar y lefelau presennol, mae bysiau'n ddewis llai deniadol y mae pobl, o bosibl, yn llai parod i'w fabwysiadu. Rhaid cymryd camau i flaenoriaethu gwasanaethau bysiau (gan gynnwys drwy fesurau blaenoriaeth i fysiau) os yw teithio ar fysiau i ddod yn ddewis amgen hyfyw.

**Casgliad 4.** Mae gwasanaethau bysiau'n achubiaeth i'r rhai nad oes ganddynt fynediad i gar neu wasanaethau rheilffordd. Rydym yn bryderus ynghylch y bygythiad i rai gwasanaethau sy'n llai hyfyw yn fasnachol yn sgil y pwysau ar gostau gweithredwyr bysiau oherwydd tagfeydd.

**Casgliad 5.** Mae gan drafnidiaeth rôl allweddol i'w chwarae o ran lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr Cymru. Mae llai o dagfeydd yn lleihau allyriadau niweidiol, ac yn gwella ansawdd yr aer.

**Casgliad 6.** Er bod tagfeydd traffig yn broblem i'r diwydiant bysiau ledled Cymru, mae'r Pwyllgor yn credu bod angen gwneud rhagor o waith i ddeall materion sy'n benodol berthnasol i Gymru. Dylai'r gwaith hwn archwilio i ba raddau y mae tagfeydd yn effeithio ar wasanaethau yng Nghymru, yn ogystal ag i ba raddau y mae eu heffeithiau'n rhan o'r ffactorau ehangach sy'n dylanwadu ar bobl wrth iddynt wneud dewisiadau trafndiaeth. Gyda'i gilydd, dylai'r rhain helpu i ddatblygu dealltwriaeth ynghylch sut y gellir annog mwy o bobl i ddewis teithio ar fysiau. Er y bydd y gwaith hwn yn fuddiol ar gyfer datblygu dull gweithredu strategol lefel uchel, ni ddylai beri oedi o ran camau gweithredu Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau.

## 03. Mesurau i fynd i'r afael â thagfeydd

### Beth y gellir ei wneud?

**32.** Mae amrywiaeth o fesurau ac opsiynau ar gael i awdurdodau lleol i flaenoriaethu gwasanaethau bysiau. Mae mesurau atal traffig / rheoli'r galw yn cynnwys taliadau atal tagfeydd, taliadau parcio uwch, llai o fannau parcio ac ardollau parcio yn y gweithle. Mae dewisiadau eraill yn cynnwys rhoi cynlluniau parcio a theithio a mesurau blaenoriaeth i fysiau ar waith. Roedd CPT Cymru yn feirniadol iawn o'r cynlluniau pilot parcio am ddim yng nghanol trefi, gyda John Pockett yn eu disgrifio fel y mesur gwrth-drafnidiaeth gyhoeddus gwaethaf iddo ei weld erioed.<sup>7</sup>

**33.** Mae consensws cryf na fydd y gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus yn unig yn ddigon i fynd i'r afael ag effeithiau tagfeydd ar y diwydiant. Mae'r dull a ddefnyddir mewn nifer o ddinasoedd yn y DU yn un deublyg: yr 'abwyd' o drafnidiaeth gynaliadwy well ynghyd â'r 'ffon' o atal ceir. Amlygodd The TAS Partnership:

---

“Unless additional costs such as enhanced parking [charges] [...] are placed on the car journey, it is very difficult for the bus to become truly competitive against the private car.”<sup>8</sup> – Chris Martin, The TAS Partnership

---

**34.** Mae tystiolaeth gan yr Athro Stuart Cole, ATCO Cymru a Bus Users Cymru yn cefnogi'r angen am newid moddol o geir i fysiau, a nododd y gellir gwella atyniad teithio ar fysiau drwy leihau tagfeydd, gan arwain at wella amseroedd teithio. Mae'n bwysig bod yr heriau unigryw o gyflawni'r newid moddol mewn lleoliadau gwahanol yn cael ei ddeall yn llawn a'u hystyried wrth lunio polisiau.

**35.** Mae Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith yn cefnogi'r alwad am newid moddol tuag at drafnidiaeth gyhoeddus, ac mae'n datgan y gellir cyflawni hyn drwy wneud bysiau'n fwy deniadol o ran pris, drwy brisiau tocynnau cystadleuol a syml, drwy gynlluniau tocynnau aml- weithredwr wedi'u hategu gan drefniadau rhannu refeniw tryloyw a theg, a thrwy roi cyhoeddusrwydd i ba mor dda yw ein rhwydwaith bysiau eisoes. Yn ei dystiolaeth lafar, pwysleisiodd fod rhai gweithredwyr yn gwneud buddsoddiadau sylweddol mewn bysiau newydd, deniadol – ond nad oedd hyn yn digwydd ar draws y sector.

### Blaenoriaethu

**36.** Dywedodd Bws Caerdydd wrth y Pwyllgor, os yw bysiau'n mynd i fod yn rhan o'r ateb, mae angen rhoi blaenoriaeth iddynt.<sup>9</sup> Teimlai'r tystion nad oedd llywodraeth leol a Llywodraeth Cymru wedi cymryd camau digonol hyd yma i fynd i'r afael â'r mater hwn ac effeithiau tagfeydd traffig, a'i bod yn hanfodol cydnabod bodolaeth a maint y broblem os am wneud cynnydd o ran delio â hyn. Mae angen i Lywodraeth Cymru bennu cyfeiriad strategol, a darparu fframwaith i awdurdodau lleol a gweithredwyr weithio o'i fewn. Bydd angen i Lywodraeth Cymru ei hun gymryd camau i ymdrin â'r rhwydwaith cefnffyrdd.

**37.** Mynegodd CPT Cymru y farn y bu'r car yn 'frenin' yn rhy hir, a bod angen i'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau wneud safiad dewr i unioni'r fantol:

---

<sup>7</sup> Paragraff 67, 29 Mehefin 2017

<sup>8</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>9</sup> Paragraff 45, 29 Mehefin 2017

---

“Buses are not given the political importance they deserve, and are treated as the Cinderella of public transport [...] Decision makers do not appear to understand fully the social, economic and environmental importance of buses; this is often reflected in the lack of priority to buses in the decisions they make. This is in terms of both funding and also actual on-road bus priority measures [...]”<sup>10</sup>

“It’s as if, if you’ve got a car, you’re king, and I do think that government, Welsh Government, local government, everybody, need to stop running scared. It’s the politicians, I have to say, more than officials, then, who need to take a lead and stop running scared of car users.”<sup>11</sup> – John Pockett, CPT Cymru.

---

**38.** Clywodd y Pwyllgor y bydd mesurau i annog pobl i roi'r gorau i deithio mewn ceir er mwyn teithio ar fws yn debygol o arwain at wrthwynebiad lleol ac y bydd angen ewyllys wleidyddol gref. Nododd ATCO Cymru:

---

“[local politicians] need to be prepared to be resolute in promoting public transport policies to relieve congestion. Introducing a statutory requirement may remove the element of political risk, assuming that the statutory requirement is not equally contentious to introduce in the first place.”<sup>12</sup> – Adrian Morgan, ATCO

---

## Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

**39.** Mewn tystiolaeth i'r Pwyllgor, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet fod mynd i'r afael â thagfeydd yn flaenoriaeth i Lywodraeth Cymru oherwydd eu heffaith ar yr economi, yr amgylchedd ac iechyd pobl Cymru. Mae'n cydnabod bod tagfeydd traffig yn cael effaith negyddol ar ddibynadwyedd gwasanaethau bysiau, a bod hyn yn ei dro yn gwneud teithio ar y bws yn llai deniadol.

**40.** Fodd bynnag, yn y Pwyllgor dywedodd fod tagfeydd yn un o “amrywiaeth o ffactorau”, gan gynnwys ansawdd bysiau a gwasanaethau sy'n canolbwyntio ar deithwyr.

**41.** Mae Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn cynnwys nifer o gynlluniau i fynd i'r afael ag effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau yng Nghymru. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Ceisio nodi manau sy'n achosi tagfeydd a manau lle maent ar eu gwaethaf ar y rhwydwaith sy'n cael effaith ar ddibynadwyedd a phrydlondeb bysiau a sicrhau bod yr atebion yn cael eu cynnwys yn y rhaglen ehangach i wneud gwelliannau i'r priffyrdd; a
- Datblygu pecyn o fesurau i roi blaenoriaeth i fysiau ar hyd coridorau strategol pwysig.

**42.** Yn ychwanegol at y mesurau a amlinellir uchod, nododd Ysgrifennydd y Cabinet ei fod yn sefydlu nifer o weithgorau i ymgymryd â gwaith pellach i ystyried sut i:

- wella profiad teithwyr mewn safleoedd bysiau; datblygu atebion ariannu sy'n cynnig mwy o sefydlogrwydd i'r diwydiant bysiau yng Nghymru; a

---

<sup>10</sup> Tystiolaeth ysgreifenedig

<sup>11</sup> Para 67, 29 Mehefin 2017

<sup>12</sup> Tystiolaeth ysgreifenedig

- darparu system drafnidiaeth integredig sy'n darparu hygyrchedd gwell ac atebion o ran tocynnau.

**43.** Cadarnhaodd hefyd y byddai'r gweithgorau hyn yn ystyried tagfeydd, ac y byddai Llywodraeth Cymru yn cynnal ail Uwchgynhadledd Fysiau yn gynnar yn 2018 i adrodd yn ôl ar y cynnydd a wnaed ers yr Uwchgynhadledd Fysiau gyntaf.

**44.** Nid yw **cynllun pum pwynt** Llywodraeth Cymru i gefnogi gwasanaethau bysiau lleol, a ysgogwyd yn rhannol gan fethiant tri chwmi bysiau yn 2016, yn cyfeirio o gwbl at fesurau i fynd i'r afael â thagfeydd. Nid yw ei hymgyngoriad ar wella gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru, sy'n nodi ei gweledigaeth ar gyfer darparu rhwydwaith mwy effeithiol o wasanaethau bysiau yn y tymor hwy, yn cyfeirio at hynny'n benodol ychwaith. Fodd bynnag, o gael ei gwestiynu, mynnodd Ysgrifennydd y Cabinet fod y ddogfen yn mynd i'r afael â thagfeydd – gan nodi lonydd bysiau a phartneriaethau ansawdd bysiau fel enghreifftiau.

### **Pwerau Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol**

**45.** Mae'r fframwaith deddfwriaethol i gefnogi blaenoriaethu gwasanaethau bysiau yn gadarn yn ei le yng Nghymru. Mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) yn ein hymrwymo i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr, gan gynnwys y rhai o drafnidiaeth, yn sylweddol er mwyn cyflawni targedau lleihau uchelgeisiol ar gyfer 2050. Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, sy'n drosfwaol, yn gosod datblygu cynaliadwy wrth wraidd prosesau gwneud penderfyniadau pob corff cyhoeddus, ac yn eu hymrwymo i weithredu i gyflawni pob un o'r saith nod llesiant a ymgorfforir yn y Ddeddf. Mae Deddf Teithio Byw (Cymru) 2013 yn annog symudiad i ffwrdd o deithio mewn car, tuag at dulliau mwy cynaliadwy, a mabwysiadu dull gweithredu mwy integredig ar gludiant a theithio.

**46.** Clywodd y Pwyllgor fod nifer o ysgogiadau polisi eisoes ar gael i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol a allai helpu i leihau tagfeydd ond bod nifer o'r rhain, gan gynnwys pwerau sy'n ymwneud â pholisi parcio ceir, polisi cynllunio a strategaeth priffyrdd, yn cael eu tanddefnyddio.

**47.** Dywedodd the TAS Partnership:

---

“A failure by Welsh local transport and highways authorities to exercise their full statutory responsibilities for traffic demand management means that, in our opinion, they are inadvertently participating in the economic degeneration of the Welsh bus industry through their passivity towards the effects of congestion on the sector.”<sup>13</sup> – Chris Martin, The TAS Partnership

---

**48.** O ran yr ysgogiadau ychwanegol sydd ar gael i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, meddai ATCO Cymru:

---

“In terms of improving policies to address the impact of congestion on the bus sector, ATCO Cymru argues that the focus should not just be on physical infrastructure measures along the highway. At a regional and local level, Spatial Plans and Local Development Plans can ensure that new developments and facilities do not generate extra traffic by locating them along existing public transport routes.”<sup>14</sup> – Adrian Morgan, ATCO Cymru

---

<sup>13</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>14</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

49. Awgrymodd ATCO Cymru hefyd fod rôl i Lywodraeth y DU ddylanwadu ar y berchnogaeth a'r defnydd o geir drwy fesurau treth a chyllidol megis treth tanwydd.

50. Dywedodd Simon Jones, Cyfarwyddwr Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru, nad yw awdurdodau lleol yn defnyddio'r holl bwerau sydd ar gael iddynt.

---

“We have some legislative tools that would really help in this space around congestion and only one local authority in Wales is making use of the ability to fine people blocking bus lanes and yellow boxes.”<sup>15</sup> – Simon Jones, Llywodraeth Cymru

---

## Gweithio mewn partneriaeth

51. Pwysleisiwyd pwysigrwydd y bartneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau dro ar ôl tro. Mae Deddf Trafnidiaeth 2000 yn cynnwys pwerau sy'n galluogi awdurdodau lleol i sefydlu cynlluniau partneriaeth o ansawdd. Cytundebau rhwng y cyngor a gweithredwyr gwasanaethau bysiau yw'r rhain i wella ansawdd y gwasanaethau a chyfleusterau o fewn ardal y cynllun. Gall y rhain gynnwys gofynion yn ymwneud ag amlder, amseru ac uchafswm prisiau tocynnau. Er bod CPT Cymru yn cefnogi cynlluniau partneriaeth o'r fath, galwodd am arweiniad a chyfarwyddyd gan Lywodraeth Cymru. Awgrymodd ATCO Cymru fod cynlluniau o'r fath yn gyfle i ddenu buddsoddiad cyfalaf o'r sector preifat i wneud gwelliannau i ansawdd cerbydau a gwasanaethau ac y gall hyn, yn ei dro, sicrhau'r manteision gorau yn sgil y cyllid y mae awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru yn ei ymrwmo i roi blaenoriaeth i fysiau a seilwaith priffyrdd eraill. Yn ei gynllun pum pwynt ar gyfer y diwydiant bysiau, nododd Ysgrifennydd y Cabinet y bydd yn sefydlu dwy swydd cydlynedd bysiau newydd i ddatblygu'r model partneriaeth ansawdd bysiau statudol.

52. Clywodd y Pwyllgor, ers 2013 a thranc y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol, y bu awdurdodau lleol yn gweithio ar sawl agwedd ar gynllunio gwasanaethau bysiau ar eu pen eu hunain. Fodd bynnag, yn ddiweddar, a chyda hwb o'r Cytundebau Dinasoedd a chefnogaeth oddi wrth Ysgrifennydd y Cabinet dros Gyllid a Llywodraeth Leol, mae awdurdodau lleol yn dweud wrthym eu bod yn dechrau dod at ei gilydd i weithio ar sail ranbarthol unwaith eto. Fel y dywedodd Charlie Nelson o ATCO Cymru, nid yw cwmnïau bysiau yn cydnabod ffiniau, ac amlygwyd yr ewyllys i weithio ar y cyd i sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus yn addas at y diben drwy sgwrsio â chynllunwyr trafndiaeth. Mae'r Pwyllgor yn glir bod cydweithio cydgysylltiedig rhwng ac ar draws awdurdodau lleol yn allweddol i bob agwedd ar y broses gynllunio datblygu lleol a strategol, ac y gallai meddwl deallus yn y maes hwn helpu i fynd i'r afael â rhai o effeithiau tagfeydd ar y diwydiant bws.

## Taliadau atal tagfeydd

53. Bu taliadau atal tagfeydd yn fater cynhennus mewn trefi a dinasoedd ledled y DU. Cafodd cynlluniau a gynigiwyd yn Swydd Caergrawnt, Caeredin a Manceinion eu rhoi o'r neilltu a bu gwrthwynebiad i'r awgrymiadau ynghylch codi taliadau atal tagfeydd yng Nghaerdydd. Fodd bynnag, canfu gwaith diweddar ar dagfeydd gan Gynulliad Llundain y gall prasio ffyrdd annog newid moddol o geir i drafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Amlygodd yr adroddiad Greener Journeys effaith gadarnhaol taliadau atal tagfeydd yn Llundain ar gyflymder bysiau:

---

“In the first year of congestion charging, bus speeds in the central zone improved by 7% and excess waiting time was cut by 30%.The congestion

---

<sup>15</sup> Paragraff 413, 13 Gorffennaf 2017

charge gave a bigger boost to bus passengers than any other single measure.”<sup>16</sup>  
– Yr Athro David Begg, Greener Journeys

---

**54.** Fodd bynnag, clywodd y Pwyllgor y gallai taliadau atal tagfeydd yng Nghaerdydd, er enghraifft, arwain at effaith economaidd negyddol, oherwydd gallai roi'r ddinas o dan anfantais o gymharu ag Abertawe neu Gasnewydd. Mewn ardaloedd lle nad oes cludiant cyhoeddus hyfyw arall ar gael, byddai perygl i godi tâl gael ei ystyried yn annheg.

**55.** Roedd Ysgrifennydd y Cabinet yn glir bod taliadau atal tagfeydd mewn trefi a chanol dinasoedd yn fater i awdurdodau lleol, ond dywedodd nad oedd yn cael ei ystyried ar gyfer cefnffyrdd. Ychwanegodd Simon Jones:

“There are tools that are already available to local authorities that they’re not using yet and I think that, before anybody starts thinking about some kind of new regime, perhaps the existing tools should be fully tested to see what difference they make.”<sup>17</sup> – Simon Jones, Llywodraeth Cymru

---

### Mesurau i roi blaenoriaeth i fysiau ac ailddyrranu lle ar y ffordd

**56.** Fel yr amlinellir uchod, mae cyfres o fesurau blaenoriaeth i fysiau ar gael i'r awdurdodau lleol. Clywodd y Pwyllgor gan Bws Caerdydd, er mwyn i'r mesurau hyn fod yn effeithiol, rhaid iddynt gael eu cymhwyso ar hyd y llwybr bws cyfan, yn hytrach nag ar wahân.

**57.** Clywodd y Pwyllgor gan ATCO Cymru y gallai ailddyrranu llai o le ar y ffyrdd i foduron fod yn ddadleuol ac yn anodd ei weithredu mewn rhai ardaloedd. Cefnogwyd y farn hon gan awdurdodau lleol:

“There are a lot of competing demands on the highway. There are a lot of competing demands in the planning process. There are housing developers, there are motoring groups, motoring organisations, and one of the difficulties in tackling congestion is, potentially, there is a lack of political will sometimes to overcome or to introduce controversial measures that would have an immediate impact on congestion.”<sup>18</sup> – Adrian Morgan, ATCO Cymru.

---

**58.** Gan gydnabod y mater o risg wleidyddol, awgrymodd ATCO Cymru fod gwleidyddion lleol yn debygol o gael mwy o wrthwynebiad i leihau lleoedd parcio ar y stryd neu gapasiti priffyrdd na chefnogaeth ar ei gyfer ac felly mae angen iddynt fod yn gadarn wrth hyrwyddo polisiau trafniadaeth gyhoeddus i leihau tagfeydd. Mae cytundeb bod angen clir am newid moddol, ond mynegodd awdurdodau lleol bryderon am y diffyg ewyllys wleidyddol i roi mesurau dadleuol ar waith er mwyn mynd i'r afael â thagfeydd.

**59.** Argymhellodd adroddiad Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad yn 2016 ar deithio byw y byddai angen i Lywodraeth Cymru, yn ei waith o hyrwyddo Teithio Byw, wneud dewisiadau sy'n rhoi blaenoriaeth i deithio byw dros foduro ac ailddyrranu gofod yn ogystal ag adnoddau i gefnogi'r nod hwn. Nododd y Pwyllgor Menter a Busnes y byddai hyn ond yn gweithio os oes gan Lywodraeth Cymru yr hyder i orffen yr hyn y mae wedi'i ddechrau gyda'i deddfwriaeth ei hun.

---

<sup>16</sup>The Impact of Congestion on Bus Passengers, Greener Journeys, 2016

<sup>17</sup> Paragraff 427, 13 Gorffennaf 2017

<sup>18</sup> Paragraff 343, 29 Mehefin 2017

**60.** Mae'r un egwyddor yn berthnasol mewn perthynas â blaenoriaethu bysiau. Mae parodrwydd gwleidyddol i wneud pethau a allai fod yn amhoblogaidd yn y tymor byr yn hanfodol er mwyn gwneud newidiadau sy'n newid y cydbwysedd oddi wrth geir preifat a thuag at drafnidiaeth gyhoeddus.

### Cysylltiadau â chynllunio defnydd tir

**61.** Roedd y Pwyllgor yn awyddus i ymchwilio i sut mae gweithredwyr bysiau a chynllunwyr yn cydweithio, yn enwedig fel rhan o'r broses Cynllun Datblygu Lleol. Mae'r dystiolaeth yn cyfeirio at broses ddigyswllt – teimlai cwmnïau bysiau nad oeddent bob amser yn ymwneud yn ddigonol â'r broses gynllunio. Awgrymodd awdurdodau lleol y dylai gweithredwyr fod yn fwy rhagweithiol yn ystod cyfnodau ymgynghori.

---

“Local authorities have a statutory duty to consult under the process [local and strategic planning], as part of the process, and local operators and their representatives, their trade bodies, are part of the consultation process. At the end of the day, they are given an opportunity to respond, to make representations, and if they're not able to do that to a sufficient level, or with sufficient force [...]

We try and involve them in all steps of the process, and at the end of the day, it is down to them as individual businesses and private businesses to be more proactive.”<sup>19</sup> – Adrian Morgan, ATCO

---

**62.** O ran integreiddio trafnidiaeth a chynllunio defnydd tir, awgrymodd rhai tystion y dylid cryfhau polisi cynllunio ymhellach i gyfyngu ar geisiadau cynllunio, megis datblygiadau a chanolfannau manwerthu ar gyrion trefi nad ydynt yn ffafrio teithio ar fws ac sy'n arwain at fwy o deithiau mewn ceir. Cefnogwyd y farn hon gan yr Athro Cole, a dynnodd sylw at yr angen am ddull cynllunio mwy cydgyssylltiedig a strategol, yn enwedig mewn perthynas â datblygiadau llai lle nad oes rhwymedigaethau cynllunio i ddarparu cludiant o dan adran 106 o Ddeddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990.

---

“A new element has therefore to be introduced where developers part - fund the start-up of bus operations which may not be financially viable initially but could be when the full number of houses at that location in the LDP is achieved.”<sup>20</sup> – Yr Athro Stuart Cole

---

**63.** Mae'r Pwyllgor yn nodi, er bod Ysgrifennydd y Cabinet yn optimistaidd ynghylch cydweithio rhwng awdurdodau – yn enwedig o dan ysgogiad cytundebau dinasoedd – mae cwestiwn o hyd ynghylch a allai diffyg cydgyssylltu rhwng cynlluniau datblygu lleol ddod i'r amlwg fel rhwystr i gynllunio trafnidiaeth ranbarthol effeithiol.

### Cyllid a Chefnogaeth

**64.** Clywodd y Pwyllgor gan awdurdodau lleol fod cyllid tymor byr gan Lywodraeth Cymru wedi gwneud datblygu a gweithredu mesurau blaenoriaeth i fysiau yn fwy heriol a drud. O ystyried yr angen i ddefnyddio cyllid cyfalaf a refeniw, esboniwyd sut y byddai cyllid tymor hwy yn eu galluogi i sicrhau arbedion maint wrth dendro a chomisiynu gwaith.

---

<sup>19</sup> Paragraffau 335 a 341, 29 Mehefin 2017

<sup>20</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

**65.** Galwodd yr awdurdodau hefyd am gynnydd yn y cyllid a geir drwy Gronfa Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru, sef y brif ffynhonnell o gyllid allanol sydd ar gael i awdurdodau lleol i ddatblygu cynlluniau a nodwyd yn eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol, ac am ailfeddwl am y meini prawf asesu cyllid presennol.

---

“The level of funding that we’ve had over the past few years up through the local transport fund has meant that we’ve spread the jam very thinly across Wales. I think in order to make an impact, that level of funding needs to increase [...] Otherwise, we’re just going to be spreading jam even thinner.”<sup>21</sup> – Charlie Nelson, ATCO

---

**66.** Mae'r Pwyllgor yn nodi bod gan awdurdodau lleol y pŵer i godi Ardoll Seilwaith Cymunedol ar ddatblygiadau newydd, y gellid ei ddefnyddio i ariannu cynlluniau trafndiaeth lleol.

### Codi Ymwybyddiaeth

**67.** Mae gwasanaethau bus yn canfod eu hunain mewn cyfyng-gyngor: er mwyn lleihau tagfeydd, mae angen i fwy o bobl roi'r gorau i ddefnyddio eu ceir a newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Fodd bynnag, tra bo tagfeydd yn parhau i gael effaith sylweddol ar deithio ar fysiau, mae'n annhebygol y bydd y bus yn ddewis deniadol. Crynhowyd y sefyllfa gan Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru:

---

“So long as the buses are treated the same as all the other traffic and they’re caught in the congestion, it’s very, very hard to try to persuade people to change their behaviour.”<sup>22</sup> – Tim Peppin, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

---

**68.** Mae'r mesurau blaenoriaeth i fysiau a'r opsiynau eraill a drafodwyd uchod i leddfu effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau yn rhan o'r ateb. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth bod angen i weithredwyr, awdurdodau lleol a Llywodraeth Lleol wneud mwy i gyfleu'r neges ynghylch pam y dylai pobl newid i drafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol, ac i werthu'r manteision. Mae angen deall yn well pam mae pobl yn gwneud y dewisiadau trafndiaeth a wnânt, a sut y gallwn ddefnyddio hyn i newid ymddygiad. Mae'r Pwyllgor yn credu bod angen i'r diwydiant bysiau farchnata ei hun yn fwy cadarnhaol, a bod rôl i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol mewn datblygu a chyflwyno ymgrych genedlaethol i annog newid moddol i drafndiaeth gyhoeddus – gan dybio wrth gwrs bod trafndiaeth gyhoeddus yn ddewis deniadol.

---

<sup>21</sup> Paragraff 438, 29 Mehefin 2017

<sup>22</sup> Paragraff 266, 29 Mehefin 2015



**Casgliad 7.** Mae'r Pwyllgor yn cydnabod pryderon rhanddeiliaid nad yw Llywodraeth Cymru, hyd yma, wedi rhoi blaenoriaeth ddigonol i fynd i'r afael ag effaith tagfeydd traffig ar y diwydiant bysiau yng Nghymru.

**Casgliad 8.** Os yw Cymru am sicrhau newid moddol mewn ymddygiad teithio, bydd angen i Lywodraeth Cymru unioni'r anghydbwysedd rhwng ceir a thrafnidiaeth gyhoeddus. Ar lefel leol a chenedlaethol, bydd angen i wleidyddion fod yn feiddgar a phenderfynol wrth gefnogi mesurau i leihau effeithiau tagfeydd ar y diwydiant bysiau.

**Casgliad 9.** Mae fframwaith deddfwriaethol sefydledig ac uchelgeisiol ar waith yng Nghymru, sy'n rhoi ysgogiad i fynd i'r afael ag effeithiau tagfeydd.

**Casgliad 10.** Mae angen cyfeiriad strategol ar awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau gan Lywodraeth Cymru i'w cefnogi a'u harwain. Mae angen i Lywodraeth Cymru egluro ei blaenoriaethau ynghylch tagfeydd, a sicrhau bod y rhain yn cael eu cyfathrebu fel y gellir cymryd camau ar lefel leol.

**Casgliad 11.** Mae ystod o ddulliau a phwerau ar gael i awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru i fynd i'r afael â thagfeydd, y mae llawer ohonynt yn cael eu tanddefnyddio ar hyn o bryd.

**Casgliad 12.** Mae'r Pwyllgor yn glir bod gweithio mewn partneriaeth yn allweddol i fynd i'r afael â thagfeydd bysiau yng Nghymru. Rhaid i Lywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau gydweithio i nodi problemau a gweithredu mesurau i ymdrin â hwy. Bydd mwy o ddefnydd o gynlluniau partneriaeth o safon yn hanfodol, yn ogystal â chydweithio cydgyssylltiedig o fewn ac ar draws awdurdodau lleol ar faterion trafndiaeth. Mae cyfleoedd sylweddol ar gyfer gwneud cynnydd, yn enwedig mewn perthynas â chynlluniau datblygu lleol, Twf a Bargeinion Dinesgi.

**Casgliad 13.** Mae'r Pwyllgor yn cefnogi barn rhanddeiliaid y dylid ymestyn cyfnodau cyllido er mwyn cyflawni gwerth am arian ac er mwyn cynllunio'n fwy effeithiol.

**Casgliad 14.** Dylai gweithredwyr bysiau fod yn fwy agored a thryloyw am eu referniw – o fewn cyfygniadau'r Awdurdod Cystadleuaethau a Marchnadoedd – fod yn un o amodau Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru.

**Casgliad 15.** Mae angen i'r bws ddod yn opsiwn teithio mwy deniadol. Os yw pobl yn mynd i ddod allan o'u ceir a defnyddio bysiau yn lle hynny, yna mae angen i'r gwasanaeth fod yn ddibynadwy, yn effeithlon, yn gyfforddus ac yn gyfleus. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod heriau o ran cyflawni newid moddol, a bydd y rhain yn wahanol mewn lleoliadau trefol a dinesig. Mae gan y diwydiant waith i'w wneud i farchnata ei hun yn well, ond mae gan Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol rôl allweddol hefyd o ran codi ymwybyddiaeth o fanteision teithio ar fws. Mae lleihau tagfeydd yn un rhan o'r jig-so hwn, ond mae angen sicrhau newid yng nghanfyddiad y cyhoedd hefyd.