

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig yng Nghymru

Mai 2013



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

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

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

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

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

Ffôn: 029 2089 8153
Ffacs: 029 2089 8021
E-bost: Pwyllgor.Menter@cymru.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2013
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

**Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig
yng Nghymru**

Mai 2013



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Y Pwyllgor Menter a Busnes

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

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



Nick Ramsay (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Mynwy



Mick Antoniw (o 24.04.13)
Llafur Cymru
Pontypridd



Byron Davies
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin De Cymru



Keith Davies
Llafur Cymru
Llanelli



Dafydd Elis-Thomas
Plaid Cymru
Dwyfor Meirionnydd



Julie James
Llafur Cymru
Gorllewin Abertawe



Alun Ffred Jones
Plaid Cymru
Arfon



Eluned Parrott
Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Canol De Cymru



David Rees
Llafur Cymru
Aberavon



Ken Skates (tan 24.04.13)
Llafur Cymru
De Clwyd



Joyce Watson
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Argymhellion y Pwyllgor	5
Rhagair.....	9
Cyflwyniad i'r ymchwiliad	12
Gweledigaeth a strategaeth drosfwaol.....	13
Pwerau ac arweinyddiaeth Llywodraeth Cymru.....	13
Integreiddio polisi a chynllunio defnydd tir.....	18
Cydweithio rhwng gweithredwyr bysiau.....	21
Partneriaethau, contractau a masnachfreintiau	22
Cyd-drefnu amserlenni trafndiaeth a gwybodaeth	27
Integreiddio prisiau a threfniadau o ran tocynnau	31
Seilwaith a chyfnewidfeydd trafndiaeth o safon	34
Cyfnewidfeydd.....	34
Ansawdd a hygyrchedd gwasanaethau	35
Cyfleoedd yn sgil Masnachfrait Cymru a'r Gororau	37
Trafndiaeth gymunedol a thrafndiaeth gyhoeddus sy'n ymateb i'r galw	39
Strwythurau, cynllunio a darparu integredig	43
Consortia Trafndiaeth Rhanbarthol	43
Cyd-awdurdodau Trafndiaeth	44
Gweithrediaeth Trafndiaeth Teithwyr.....	46
Atodiad A – Cylch Gorchwyl yr Ymchwiliad	50
Atodiad B – Digwyddiad Caffi'r Byd	52
Atodiad C – Canlyniadau'r Arolwg o Ddefnyddwyr Trafndiaeth Gyhoeddus.....	60
Tystion.....	66
Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig	67

Argymhellion y Pwyllgor

Mae argymhellion y Pwyllgor wedi'u rhestru isod yn y drefn y maent yn ymddangos yn yr adroddiad hwn. Caiff ein hargymhellion i gyd eu cyfeirio at Lywodraeth Cymru. Ewch i'r tudalennau perthnasol yn yr adroddiad i weld y dystiolaeth a'r casgliadau ategol.

Argymhelliad 1. Parhau i lobïo Llywodraeth y DU am berthynas statudol gyda Network Rail, yn cynnwys datganoli pwerau i bennu allbynnau lefel uchel i seilwaith rheilffyrdd Cymru, tebyg i bwerau Llywodraeth yr Alban. (Tudalen 15)

Argymhelliad 2. Parhau i lobïo Llywodraeth y DU am fwy o rôl yn y broses dyfarnu masnachfreintiau rheilffyrdd fel y mae'n effeithio ar Gymru, yn arbennig bwerau i bennu cytundebau masnachfaint sydd at ei gilydd yn cynnwys gwasanaethau i Gymru'n unig, megis Masnachfaint Cymru a'r Gororau ar hyn o bryd. (Tudalen 16)

Argymhelliad 3. Parhau i lobïo Llywodraeth y DU am ddatganoli rheoleiddio a chofrestru bysiau i Gymru, yn cynnwys gwneud Comisiynydd Traffig Cymru yn atebol i Weinidogion Cymru. (Tudalen 16)

Argymhelliad 4. Defnyddio'r holl bwerau sydd ar gael iddi i yrru integreiddio ar drafnidiaeth gyhoeddus, a sicrhau bod gan staff ar bob lefel o lywodraeth y sgiliau a'r arfau i wireddu polisi trafndiaeth gyhoeddus effeithiol. (Tudalen 17)

Argymhelliad 5. Manteisio ar y cyfle a geir wrth adnewyddu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Cenedlaethol a Rhanbarthol i hyrwyddo trafndiaeth gyhoeddus integredig a sicrhau bod polisi yn cael ei gyd-drefnu a'i wireddu'n effeithiol ar lefel genedlaethol a rhanbarthol. (Tudalen 17)

Argymhelliad 6. Sicrhau bod newidiadau i'r gyfundrefn gynllunio, sydd i gael eu cyflwyno drwy'r Bil Diwygio Cynllunio a ddaw gerbron yn fuan, yn cynnwys gofyniad cryfach ar i bob cynllun datblygu mawr (a) gynnwys darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus ddigonol a mynd ati'n ymarferol i hyrwyddo trafndiaeth gyhoeddus integredig, gynaliadwy, neu fel arall y gwrthodir caniatâd cynllunio iddo; a (b) ymgynghori â chyrff cynllunio trafndiaeth yn gynnar, a hynny'n cynnwys cynlluniau

sy'n cael eu hariannu gan Lywodraeth Cymru.

(Tudalen 20)

Argymhelliad 7. Sicrhau bod cysylltiadau cerdded a beicio at wasanaethau a seilwaith trafndiaeth gyhoeddus yn cael blaenoriaeth wrth roi Bil Teithio Llesol (Cymru) ar waith, a chymryd camau drwy bolisiau bysiau a rheilffyrdd ehangach i wella'r seilwaith cerdded a beicio a'r ddarpariaeth ar gyfer beiciau ar fysiau a threnau.

(Tudalen 20)

Argymhelliad 8. Sefydlu mecanweithiau cyflawni priodol fel bod cynllunio trafndiaeth yn dod yn elfen brif ffrwd ar draws gwaith holl adrannau Llywodraeth Cymru, yn enwedig mewn perthynas â mynediad at wasanaethau ieched, addysg a chymdeithasol.

(Tudalen 20)

Argymhelliad 9. Sicrhau bod y tasgluoedd trafndiaeth integredig sy'n cael eu sefydlu ar hyn o bryd yn y Gogledd a'r De-ddwyrain yn arwain at gynlluniau cyflawni clir, wedi'u costio, sy'n adlewyrchu meysydd polisi ehangach megis ieched a chynllunio defnydd tir.

(Tudalen 20)

Argymhelliad 10. Sefydlu a oes defnydd effeithiol yn cael ei wneud yng Nghymru o ddarpariaethau o dan Ddeddf Trafndiaeth 2000 (fel y'i diwygiwyd) i wella gwasanaethau bysiau, a hyrwyddo'u gweithrediad er mwyn hwyluso mwy o gydweithredu a chyd-drefnu gwasanaethau.

(Tudalen 26)

Argymhelliad 11. Symud tuag at reoleiddio mwy ar y farchnad fysiau yng Nghymru, yn cynnwys ystyried trefn fasnachfreinio o ran tendro llwybrau/rhwydweithiau bysiau, a hynny wedi'i seilio ar gystadleuaeth ar yr ochr gyflenwi.

(Tudalen 26)

Argymhelliad 12. Sicrhau bod trefniadau newydd i ariannu bysiau a Strategaethau Rhanbarthol Rhwydweithiau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yn rhoi blaenoriaeth i gyd-drefnu gwasanaethau a darparu gwybodaeth o safon uchel, yn cynnwys safonau ansawdd a chyfyngu ar ba mor aml y ceir newid amserlenni.

(Tudalen 30)

Argymhelliad 13. Sefydlu a yw'r ddyletswydd i ddatblygu cynlluniau gwybodaeth am fysiau o dan Ddeddf Trafndiaeth 2000 yn cael ei chyflawni gan awdurdodau lleol Cymru, a darparu cymorth i sicrhau eu bod yn cydymffurfio.

(Tudalen 30)

Argymhelliad 14. Pwyso ar yr holl weithredwyr trafndiaeth i weithio gyda'i gilydd a chyda rhanddeiliaid perthnasol i roi'r arferion gorau ar waith o ran cyd-drefnu amserlenni, cysylltu gwasanaethau a chyhoeddi gwybodaeth amser real er mwyn darparu cysylltiadau di-dor rhwng rhwydweithiau bysiau, rheilffyrdd a thrafnidiaeth gymunedol.

(Tudalen 30)

Argymhelliad 15. Datblygu cynllun i ddarparu tocynnau trafndiaeth gyhoeddus cwbl integredig i Gymru ar draws pob rhwydwaith trafndiaeth fel blaenoriaeth, ochr yn ochr â darparu e-bwrs GoCymru.

(Tudalen 33)

Argymhelliad 16. Nodi'r arferion gorau o ran datblygu cyfnewidfeydd a chyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus, a gweithio gyda rhanddeiliaid i ddatblygu a gweithredu safonau er mwyn darparu seilwaith o'r fath.

(Tudalen 35)

Argymhelliad 17. Edrych eto ar y deg argymhelliad a wnaed gan y Pwyllgor Cyfle Cyfartal ynglŷn â hygyrchedd gwasanaethau trafndiaeth i bobl anabl, a rhoi gwybodaeth ddiweddarar inni ar y cynnydd sydd wedi'i wneud o ran gweithredu'r argymhellion hynny.

(Tudalen 37)

Argymhelliad 18. Datblygu dealltwriaeth drylwyr o anghenion teithwyr fel sail i Broses Cynllunio Tymor Hir Network Rail a Masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau.

(Tudalen 38)

Argymhelliad 19. Sicrhau bod integreiddio rhyngfoddol yn elfen allweddol o Fasnachfaint newydd Cymru a'r Gororau, ac y dylai hynny gwmpasu gwybodaeth, tocynnau ac amserlennu integredig.

(Tudalen 38)

Argymhelliad 20. Cyflwyno model Bwcabus mewn ardaloedd gwledig o Gymru nad ydynt wedi'u cysylltu â'r prif rwydwaith bysiau ar hyn o bryd.

(Tudalen 39)

Argymhelliad 21. Gweithio gyda rhanddeiliaid perthnasol i wireddu darpariaeth trafndiaeth gymunedol gyson, o ansawdd uchel, ar draws yr holl Consortia Trafndiaeth Rhanbarthol.

(Tudalen 40)

Argymhelliad 22. Darparu mwy o gymorth i gynlluniau trafndiaeth gymunedol arloesol a hyrwyddo arferion da er mwyn i'r sector ddarparu cymaint o gyfleoedd â phosibl, ac yn arbennig iddo ddarparu gwasanaethau lle mae'r farchnad fasnachol yn methu.

(Tudalen 40)

Argymhelliad 23. Darparu mwy o sicrwydd ynglŷn ag ariannu dros gyfnod hwy fel bod modd i weithredwyr trafndiaeth gymunedol gynllunio a buddsoddi yn y dyfodol. (Tudalen 42)

Argymhelliad 24. Canfod a datrys anghysondebau rhwng awdurdodau lleol o ran a ydynt nid yn unig yn caniatáu i weithredwyr trafndiaeth gymunedol dendro am wasanaethau bws masnachol ond hefyd yn eu hannog i wneud hynny. (Tudalen 42)

Argymhelliad 25. Ceisio cryfhau'r strwythurau rhanbarthol fel bod ganddynt y pwerau gweithredol a'r capasiti i gynllunio a darparu pob elfen o drafndiaeth integredig, yn cynnwys gwerthusiad trylwyr o'r model Gweithrediaeth Trafndiaeth Teithwyr. (Tudalen 49)

Rhagair

Mae trafndiaeth gyhoeddus integredig yn
“beth cythreulig o gymhleth i’w wireddu”¹

1. Mae “problem gudd” o dlodi trafndiaeth yng Nghymru. Nid oes car gan chwarter o bob aelwyd ac ym Merthyr a Blaenau Gwent mae’r ffigur hwnnw cyn uchod â 36%. Mae dros 1.5 miliwn o bobl wedi’u hynysu ac yn methu cyrchu at wasanaethau allweddol oherwydd trafndiaeth gyhoeddus “annigonol.”²
2. Rydym yn cytuno felly â’r sylw yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru fod trafndiaeth gyhoeddus yn “anadl einioes”,³ nid yn unig i gynnal cymunedau ond hefyd i alluogi Cymru i gystadlu am fewnfuddsoddiad a busnes gyda rhannau eraill o’r DU.
3. Ein gweledigaeth yw y dylai teithwyr fwynhau system trafndiaeth gyhoeddus hawdd, ddi-dor a chyfforddus yng Nghymru sy’n cydgysylltu ar draws y wlad gyfan; system y gall dinasyddion ei deall ac ymddiried ynnddi. Mae’r angen i wella’r integreiddio o fewn trafndiaeth gyhoeddus er mwyn manteisio ar fuddsoddi gan y sectorau preifat a chyhoeddus a’i wneud mor effeithiol â phosibl hyd yn oed yn fwy yn yr hinsawdd gyfredol o galedi ariannol.
4. Fodd bynnag, daeth yn amlwg ar ddechrau ein hymchwiliad fod integreiddio o fewn trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn druenus o brin, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Efallai fod enghreifftiau lleol o integreiddio ond anaml y’u gwelir; nid yw’r strwythurau polisi ac ariannu cyfredol yn ysgogi integreiddio; ac er pryder inni mae diffyg uchelgais a dychymyg ymysg rhai o’r unigolion a’r sefydliadau sydd â rhan allweddol i’w chwarae er cynllunio a gwireddu integreiddio.
5. Mae angen newid sylweddol felly ar ran yr holl randdeiliaid: gweledigaeth ac arweinyddiaeth gryfach i sicrhau trafndiaeth gyhoeddus integredig, a’r holl gyrff yn gweithio gyda’i gilydd yn fwy effeithiol i wireddu’r weledigaeth honno.

¹ Cofnod y Trafodion paragraff 206, 21 Tachwedd 2012

² Tystiolaeth ysgrifenedig Sustrans paragraff 7 a Chofnod y Trafodion paragraffau 192-193, 21 Tachwedd 2012

³ Llywodraeth Cymru, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, Mai 2008, td51

6. Buom yn cysylltu'n uniongyrchol â defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus wrth gasglu tystiolaeth. Darparodd digwyddiad "caffi'r byd" (ymgysylltu â'r cyhoedd) yn Abertawe sylfaen tystiolaeth gadarn yn sail i'n hymchwiliad, ac yn ychwanegol at hynny cynhaliwyd arolwg ar-lein ar wahân ar ein gwefan i geisio barn defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus. Crynhodd tri Aelod o'n Pwyllgor eu profiadau o deithio ar drafndiaeth gyhoeddus hefyd ar ffurf dyddiadur fideo o'u siwrneiau. Gallwch weld eu fideos ar ein [gwefan](#).

7. Nid ydym yn yr adroddiad hwn yn bwriadu canolbwyntio ar y rhwystrau niferus rhag integreiddio trafndiaeth gyhoeddus gan eu bod wedi'u mynegi'n dda yn y dystiolaeth ysgrifenedig a llafar a gyflwynwyd i'n hymchwiliad, a'u nodi yn Atodiad B. Yn hytrach, rydym am ganolbwyntio ar sut mae modd goresgyn y problemau hynny, ac awgrymu sut y gall Llywodraeth Cymru helpu yn y broses honno.

8. Rydym wedi strwythuro'r adroddiad o gwmpas yr elfennau a ystyriwn ni'n hanfodol er mwyn integreiddio trafndiaeth gyhoeddus yn effeithiol:

- gweledigaeth a strategaeth drosfwaol;
- integreiddio polisi a chynllunio defnydd tir;
- cydweithio rhwng gweithredwyr bysiau;
- cyd-drefnu amserlenni trafndiaeth a gwybodaeth;
- integreiddio prisiau a threfniadau o ran tocynnau;
- seilwaith a chyfnewidfeydd trafndiaeth o safon;
- trafndiaeth gymunedol a thrafndiaeth gyhoeddus sy'n ymateb i'r galw;
- strwythurau, cynllunio a darparu integredig.

9. Yn bennaf oll, bydd integreiddio llawn yn dibynnu ar ddyhead gwleidyddol ar y lefel genedlaethol a lleol, a phopeth yn y canol. Mae hynny'n golygu nid dim ond cael y strwythurau priodol ond hefyd cael y bobl â'r sgiliau a'r gallu iawn yn gweithio yn y system.

10. O raid mae ein hargymhellion yn canolbwyntio ar y meysydd sy'n rhan o'n cylch gwaith, sef strategaethau, polisiau a threfniadau ariannu Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, rydym hefyd yn yr adroddiad hwn wedi amlygu sawl maes lle credwn y byddai datganoli pwerau ymhellach yn cyfrannu at system drafndiaeth gyhoeddus fwy

integredig i Gymru. Rydym wedi ysgrifennu at y Comisiwn ar Ddatganoli (Comisiwn “Silk”) i awgrymu y gallai Rhan 2 o’i adolygiad edrych ar y meysydd canlynol:

- perthynas statudol rhwng Llywodraeth Cymru a Network Rail. Gallai hyn olygu datganoli pwerau, gydag ariannu priodol, i bennu allbynnau lefel uchel o ran seilwaith rheilffyrdd Cymru, tebyg i bwerau Llywodraeth yr Alban;
- mwy o rôl yn y broses dyfarnu masnachfreintiau rheilffyrdd fel y mae’n effeithio ar Gymru, yn arbennig bwerau i bennu cytundebau masnachfrait sydd at ei gilydd yn cynnwys gwasanaethau i Gymru’n unig (gwasanaethau i deithwyr sy’n cychwyn a gorffen yng Nghymru), megis Masnachfrait Rheilffyrdd Cymru a’r Gororau ar hyn o bryd; a
- rheoleiddio a chofrestru bysiau, yn cynnwys gwneud Comisiynydd Traffig Cymru yn atebol i Weinidogion Cymru.

11. Yn olaf, rydym wedi ystyried yn ofalus y dystiolaeth ynglŷn â’r ffordd orau o gynllunio a gwireddu trafndiaeth gyhoeddus integredig ar lefel leol a rhanbarthol. Rydym yn argyhoeddedig fod angen strwythurau rhanbarthol cryfach sy’n gallu dod â phawb a phopeth ynghyd er mwyn cael gwir integreiddio. Rydym wedi argymhell i Lywodraeth Cymru ei bod yn ystyried yr achos o blaid model Gweithrediaeth Trafndiaeth Teithwyr wedi’i ddylunio yng Nghymru, ar gyfer Cymru.

Cyflwyniad i'r ymchwiliad

12. Roedd ein hymchwiliad i drafnidiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru yn canolbwyntio ar reilffyrdd, bysiau a thrafnidiaeth gymunedol. Prif amcanion yr ymchwiliad oedd ystyried i ba raddau y mae trafnidiaeth gyhoeddus wedi'i hintegreiddio; pa ffactorau sy'n cyfyngu ar integreiddio; pa mor llwyddiannus yw'r fframweithiau cyfreithiol, polisi a darparu yn hyrwyddo integreiddio; a pha gamau y dylid eu cymryd i wella'r integreiddio.⁴

13. Canolbwyntiasom ar integreiddio i'r *sawl sy'n defnyddio* trafnidiaeth gyhoeddus. Agorodd yr ymchwiliad ar 15 Tachwedd 2012 gyda digwyddiad "caffi'r byd"⁵ i ymgysylltu â'r cyhoedd yn Amgueddfa Genedlaethol y Glannau, Abertawe. Roedd a wnelo'r prif faterion a godwyd gan deithwyr ag ansawdd gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a'r cyd-drefnu arnynt, a cheir crynodeb o'r drafodaeth ar ddiwedd yr adroddiad hwn.

14. Hefyd, cynaliasom arolwg ar-lein o ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn cael argraffiadau ehangach ac i geisio barn cynifer â phosibl o deithwyr. Roedd y blaenoriaethau allweddol a nodwyd yn yr atebion yn ymwneud ag amllder y gwasanaethau a'r cyd-drefnu arnynt. Ceir crynodeb o'r canfyddiadau yn Atodiad C.⁶

15. Hoffem ddiolch i bawb a gyfrannodd at ein hymchwiliad. Yn arbennig, rydym yn ddiolchgar i'r bobl hynny a gymerodd ran yn ein digwyddiad yn Abertawe, i'r tystion a frwydrodd drwy eira a llifogydd i roi tystiolaeth yn y Senedd, ac yn arbennig i Jonathan Bray o'r Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr a deithiodd o Leeds.

16. Rydym yn ddiolchgar hefyd i'r tri Aelod o'r Pwyllgor a gofnododd eu siwrneiau ar drafnidiaeth gyhoeddus ar fideo.

⁴ Mae cylch gorchwyl llawn yr ymchwiliad wedi'i gynnwys yn Atodiad A

⁵ Trafodaeth mewn sefyllfa anffurfiol yw caffi'r byd lle mae'r rhai sy'n cymryd rhan yn rhannu profiadau ac yn ystyried materion mewn grwpiau bach

⁶ Ceir crynodeb o'r arolwg yn Atodiad C

Gweledigaeth a strategaeth drosfwaol

“There is often a lack of vision in the transport industry in relation to integration”⁷

Pwerau ac arweinyddiaeth Llywodraeth Cymru

17. Un o amcanion Strategaeth Drafnidiaeth Llywodraeth Cymru yw symud tuag at system trafnidiaeth gyhoeddus “gwbl gynaliadwy” lle mae mwy o wasanaethau ar gael, a’r rheini o safon uwch. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig i’r ymchwiliad hwn, dywedodd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd:

“Whilst we are making good progress with our plans for an integrated transport system, more work needs to be done.”⁸

18. Dadleuai Stuart Cole, Athro Emeritws Trafnidiaeth yng Nghanolfan Ymchwil Trafnidiaeth Cymru, Prifysgol Morgannwg, fod pwerau cyfredol Llywodraeth Cymru’n cyfyngu’n ddifrifol ar ei gallu i rannu’r buddsoddi rhwng yr atebion gorau i broblemau trafnidiaeth.⁹

19. Yn gyffredinol mae materion Priffyrdd a Thrafnidiaeth wedi’u datganoli i Gymru, er nad yw’r meysydd allweddol canlynol wedi’u datganoli:

- pennu allbynnau/gwelliannau seilwaith rheilffyrdd;
- darparu a rheoleiddio gwasanaethau rheilffordd;
- cofrestru gwasanaethau bws lleol;
- trwyddedu gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus.

20. Dywedodd yr Athro Cole wrthym:

“I would like to see the Traffic Commissioner’s responsibilities transferred to the Minister in Cardiff. I would want to see the regulation of the bus industry transferred to Cardiff...Those are two essential elements that have to be transferred before we

⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole tudalen 10

⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru tudalen 1

⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 4

can even think about a fully integrated public transport policy.”¹⁰

21. Cytunai Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru hefyd y dylai'r pwerau i reoleiddio bysiau gael eu datganoli.¹¹

22. Roedd Network Rail yn credu y gallai datganoli pwerau i sefydlu'r blaenoriaethau seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru i Weinidogion Cymru “o bosibl” helpu i integreiddio trafndiaeth, er iddo rybuddio y byddai newid o'r fath yn golygu y byddai trafndiaeth yn gorfod cystadlu yn erbyn pethau fel iechyd ac addysg.¹²

23. Canmolodd sawl tyst, yn cynnwys Passenger Focus UK a'r Athro Cole, strwythur mwy datganoledig Network Rail yng Nghymru yn sgil penodi Rheolwr Llwybrau Cymru, ac fel y mae hyn yn cyfrannu at well gwaith drwy bartneriaeth i hyrwyddo blaenoriaethau Cymru.¹³

24. Roedd Network Rail hefyd yn cydnabod bod y strwythur datganoledig newydd yn gallu darparu gwasanaethau wedi'u teilwrio'n well ac yn gallu ymateb yn well i anghenion rhanddeiliaid.¹⁴

25. O ran y berthynas rhwng Network Rail a Llywodraeth Cymru, gwnaeth Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru (CILT) y pwynt nad oes unrhyw ddata am faint o'r gwariant yng Nghymru sy'n dod oddi wrth Network Rail, faint oddi wrth Lywodraeth Cymru, sut mae hynny'n cymharu â buddsoddiad Network Rail yng ngweddill y UK, ac felly pa un a yw Cymru'n cael cyfran deg o'r holl fuddsoddi mewn rheilffyrdd. Galwai CILT felly am fwy o dryloywder yn y ffordd y caiff rheilffyrdd eu hariannu.¹⁵ Hyderwn y bydd y wybodaeth hon yn cael ei darparu bellach yn sgil sefydlu Llwybrau Cymru Network Rail.

26. Disgrifiodd yr Athro Cole y berthynas waith rhwng Network Rail a Llywodraeth Cymru fel un dda, ond dywedodd wrthym ei fod am weld

¹⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 42, 29 Tachwedd 2012

¹¹ Cofnod y Trafodion paragraff 201, 5 Rhagfyr 2012

¹² Cofnod y Trafodion paragraffau 28-29, 10 Ionawr 2013

¹³ Cofnod y Trafodion paragraffau 106, 134, 21 Tachwedd 2012; tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 13

¹⁴ Cofnod y Trafodion paragraffau 8-10, 10 Ionawr 2013

¹⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 181, 16 Ionawr 2013

y berthynas bresennol o gytuno a phartneriaeth yn cael ei rhoi ar sail statudol.¹⁶

27. Dywedodd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd hyn yn ei bapur ysgrifenedig:

“Current [rail] legislation does not align with the effective delivery of my priorities.”¹⁷

28. Dywedodd wrthym yn ddiweddarach y byddai datganoli'r pwerau i ddyfarnu masnachfreintiau ac ariannu yn “arwyddocaol” ac y byddai o gymorth mawr i'r Llywodraeth wrth lywio dyfodol trafndiaeth integredig yng Nghymru.¹⁸

29. Dywedodd y Gweinidog ar y pryd wrthym hefyd fod diffyg datganoli a rheolaeth – yn enwedig rheolaeth gyfyngedig dros wasanaethu bws – yn rhwystr allweddol rhag integreiddio.¹⁹ Dywedodd wrthym yn ddiweddarach y byddai datganoli'r gwaith o reoleiddio gwasanaethau bws yng Nghymru yn wirioneddol arwyddocaol o ran cyfarwyddo awdurdodau i wireddu blaenoriaethau'r Llywodraeth, heb wrthwynebu.²⁰

30. Rydym yn cydnabod yr anawsterau a wynebir gan Lywodraeth Cymru yn ceisio integreiddio trafndiaeth gyhoeddus er nad oes pwerau “integredig” wedi cael eu datganoli. O bwysu a mesur y dystiolaeth, gwelwn fod tri maes penodol lle credwn y byddai datganoli pwerau i Gymru o fudd i system drafndiaeth gyhoeddus fwy integredig, ac rydym wedi ysgrifennu at y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru yn gofyn i Ran 2 o'i adolygiad ystyried y materion hynny.

Argymhellion 1, 2 a 3: dylai Llywodraeth Cymru:

Parhau i lobio Llywodraeth y DU am berthynas statudol gyda Network Rail, yn cynnwys datganoli pwerau i bennu allbynnau lefel uchel i seilwaith rheilffyrdd Cymru, tebyg i bwerau Llywodraeth yr Alban.

¹⁶ Cofnod y Trafodion paragraffau 38 a 40, 29 Tachwedd 2012

¹⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru tudalen 10

¹⁸ Cofnod y Trafodion paragraffau 196-198, 24 Ionawr 2013

¹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru tudalen 2

²⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 198, 24 Ionawr 2013

Parhau i lobïo Llywodraeth y DU am fwy o rôl yn y broses dyfarnu masnachfreintiau rheilffyrdd fel y mae'n effeithio ar Gymru, yn arbennig bwerau i bennu cytundebau masnachfaint sydd at ei gilydd yn cynnwys gwasanaethau i Gymru'n unig, megis Masnachfaint Cymru a'r Gororau ar hyn o bryd.

Parhau i lobïo Llywodraeth y DU am ddatganoli rheoleiddio a chofrestru bysiau i Gymru, yn cynnwys gwneud Comisiynydd Traffig Cymru yn atebol i Weinidogion Cymru.

31. Er gwaethaf yr angen i ddatganoli pwerau ymhellach, clywsom mai nid ar ddarparu pwerau a strwythurau polisi yn unig y mae gweledigaeth gydlynol i drafndiaeth gyhoeddus integredig yn ddibynnol: mae hefyd yn dibynnu ar ddiwylliant, sgiliau a gallu sefydliadol. Dywedodd Sustrans Cymru:

“At the Welsh Government level, the skill set needed to take forward integrated transport is simply not there, and it is particularly true of rail. The capacity to do it simply is not there. At local authority level, there is a lot of experience in terms of buses, but there is very little experience in terms of active travel.”²¹

32. Dywedodd Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru (CILT) hefyd:

“Ultimately it is the combination of skills, resources, collaboration, an effective strategy and appropriate regulatory framework which will improve integrated public transport provision.”²²

33. Soniodd tystion hefyd am y diffyg arweinyddiaeth strategol gan Lywodraeth Cymru. Awgrymodd y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol nad yw uchelgais Llywodraeth Cymru bob amser yn cael ei wireddu'n effeithiol. Tynnodd TraCC, Consortiwm Trafnidiaeth Rhanbarthol y Canolbarth, sylw at y ffaith fod y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol cyfredol yn rhagflaenu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, ac awgrymodd fod llunio'r cysylltiadau a cheisio gwella'r integreiddio

²¹ Cofnod y Trafodion paragraff 230, 21 Tachwedd 2012

²² Tystiolaeth ysgrifenedig CILT tudalen 5

wedi cael ei adael i raddau helaeth i'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol.²³

34. Nodwn sylwadau'r Gweinidog ar y pryd fod paratodau ar droed ar gyfer y cyfnod nesaf o Gynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol, ôl 2015.²⁴ Nodwn hefyd y bydd yn bryd adnewyddu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol yn 2015. Credwn fod hyn yn gyfle i sicrhau yr ymdrinnir â chynllunio a darparu trafndiaeth gyhoeddus mewn ffordd gwbl gydgyssylltiedig.

Argymhellion 4 a 5: dylai Llywodraeth Cymru:

Defnyddio'r holl bwerau sydd ar gael iddi i yrru integreiddio ar drafndiaeth gyhoeddus, a sicrhau bod gan staff ar bob lefel o lywodraeth y sgiliau a'r arfau i wireddu polisi trafndiaeth gyhoeddus effeithiol.

Manteisio ar y cyfle a geir wrth adnewyddu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Cenedlaethol a Rhanbarthol i hyrwyddo trafndiaeth gyhoeddus integredig a sicrhau bod polisi yn cael ei gyd-drefnu a'i wireddu'n effeithiol ar lefel genedlaethol a rhanbarthol.

²³ Tystiolaeth ysgrifenedig TraCC tudalen 7

²⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 186, 24 Ionawr 2013

Integreiddio polisi a chynllunio defnydd tir

“To achieve integrated transport you need integrated policy and integrated government”²⁵

35. Er bod integreiddio polisi yn un o gonglfeini'r ffordd y mae Llywodraeth Cymru'n ymdrin â thrafnidiaeth, codwyd pryderon gan sawl tyst ynglŷn â pha mor effeithiol yw Llywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol yn ymarferol yn integreiddio polisiau trafndiaeth gyhoeddus gyda pholisiau defnydd tir a meysydd polisi eraill, megis iechyd, addysg a gwasanaethau cymdeithasol.

36. Dywedodd Sustrans Cymru wrthym:

“One of the silo barriers that we currently have is the journey to school. Education departments have no role in the journey to school; that is the responsibility of the transport department. That is true at the Welsh Government level and the local authority level. It is about cutting through those false barriers to try to deliver a win that will benefit everybody.”²⁶

37. Cododd TraCC bryderon ynglŷn ag ailstrwythuro gwasanaethau cyhoeddus allweddol fel y ddarpariaeth iechyd heb roi ystyriaeth briodol i hygyrchedd canolfannau gwasanaeth mwy canolog. Dywedodd y dylai mynd i'r afael â hynny fod yn fater o'r pwys pennaf i bawb ohonom.²⁷

38. Aeth Sustrans ymlaen i ddweud:

“Our experience is that public transport and integrated transport are often considered very late in the development process, both for residential and commercial developments. Active travel - walking and cycling - is usually not considered at all.”²⁸

39. Dywedodd Bus Users UK wrthym fod datblygiadau preswyl mawr fel y rhai yn ardaloedd y Rhws, Croes Cwrlwys a Phontprennau o Gaerdydd yn enghreifftiau lle cafodd ystadau diwydiannol neu breswyl

²⁵ Sustrans - Cofnod y Trafodion paragraff 211, 21 Tachwedd 2012

²⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 215, 21 Tachwedd 2012

²⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig TraCC tudalen 6

²⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 248, 21 Tachwedd 2012

mawr eu codi heb ystyried o gwbl sut y gallai pobl gymudo drwy ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.²⁹

40. Cododd yr Athro Cole bryderon hefyd ynglŷn â datblygiadau preswyl newydd, megis y pedwar safle arfaethedig yng Nghynllun Datblygu Lleol drafft Caerdydd sydd â rhyw 20,000 o dai i gyd.

41. O ran y datblygiadau trefol newydd sy'n cael eu cynllunio yng nghyffiniau Caerdydd, dyma a ddywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth:

“In a couple of instances, disused rail lines [need] to be reopened and, in other instances, the introduction of dedicated bus ways. Those things need to be considered as part of land-use planning so that section 106 agreements can be used to get contributions out of developers to make sure that those transport schemes are put in place at the beginning, and not thought about afterwards when we have a lot of additional cars on the road.”³⁰

42. Calonogwyd ni o glywed gan Network Rail ei fod wedi dechrau ar Broses Gynllunio Tymor Hir. Dyma a ddywedodd:

“Start looking now at where future demand for the railway will come from, where commuting demand is, where new houses are being built under local authorities' local development plans, where the jobs are going to be, such as at the Enterprise Zone in Cardiff, for instance, and where future demands are going to come from for between 10 years and 30 years from today.”³¹

43. Er ein bod yn croesawu ffordd ragweithiol cyrff fel Network Rail o ymdrin â'r broses gynllunio, ofnwn mai rhywbeth sy'n cael ei ystyried ar ôl popeth arall yw trafndiaeth gyhoeddus, a thrafnidiaeth gynaliadwy yn ehangach, yn y rhan fwyaf o achosion, yn hytrach na'i fod yn rhan annatod o ddatblygiad arfaethedig, boed hwnnw'n dai, siopau, ysgolion neu ysbytai. Mae'n hanfodol fod unrhyw ddatblygiad newydd yn cael ei dargedu gerllaw canolfannau trafndiaeth gyhoeddus a bod ymyriadau trafndiaeth y dyfodol yn cael eu cyfeirio i'r manau

²⁹ Cofnod y Trafodion paragraffau 22-23, 21 Tachwedd 2012

³⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 234, 16 Ionawr 2013

³¹ Cofnod y Trafodion paragraff 44, 10 Ionawr 2013

hynny lle mae'r angen mwyaf amdanynt er mwyn lleihau'r ddibyniaeth ar geir.

44. Nodwn fod polisi cynllunio Cymru – Cynllun Gofodol Cymru, Polisi Cynllunio Cymru a Nodyn Cyngor Technegol Rhif 18 – eisoes yn cyfeirio at yr angen i ystyried trafndiaeth yn gyffredinol a thrafnidiaeth gyhoeddus integredig yn arbennig. Rydym yn bryderus felly fod cymaint o'r dystiolaeth yn awgrymu bod y ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus mewn datblygiadau newydd yn aml yn annigonol.

45. Nodwn sylw'r Gweinidog ar y pryd ei fod am weld awdurdodau cynllunio a datblygwyr yn gweithio'n agosach gyda'i gilydd, ond nid oedd ei bapur yn dangos sut y gellid gwella'r sylw a roddir i faterion trafndiaeth gyhoeddus yn y broses gynllunio.³²

Argymhellion 6, 7, 8 a 9: dylai Llywodraeth Cymru:

Sicrhau bod newidiadau i'r gyfundrefn gynllunio, sydd i gael eu cyflwyno drwy'r Bil Diwygio Cynllunio a ddaw gerbron yn fuan, yn cynnwys gofyniad cryfach ar i bob cynllun datblygu mawr (a) gynnwys darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus ddigonol a mynd ati'n ymarferol i hyrwyddo trafndiaeth gyhoeddus integredig, gynaliadwy, neu fel arall y gwrthodir caniatâd cynllunio iddo; a (b) ymgynghori â chyrrff cynllunio trafndiaeth yn gynnar, a hynny'n cynnwys cynlluniau sy'n cael eu hariannu gan Lywodraeth Cymru.

Sicrhau bod cysylltiadau cerdded a beicio at wasanaethau a seilwaith trafndiaeth gyhoeddus yn cael blaenoriaeth wrth roi Bil Teithio Llesol (Cymru) ar waith, a chymryd camau drwy bolisïau bysiau a rheilffyrdd ehangach i wella'r seilwaith cerdded a beicio a'r ddarpariaeth ar gyfer beiciau ar fysiau a threnau.

Sefydlu mecanweithiau cyflawni priodol fel bod cynllunio trafndiaeth yn dod yn elfen brif ffrwd ar draws gwaith holl adrannau Llywodraeth Cymru, yn enwedig mewn perthynas â mynediad at wasanaethau iechyd, addysg a chymdeithasol.

Sicrhau bod y tasgluoedd trafndiaeth integredig sy'n cael eu sefydlu ar hyn o bryd yn y Gogledd a'r De-ddwyrain yn arwain at gynlluniau cyflawni clir, wedi'u costio, sy'n adlewyrchu meysydd polisi ehangach megis iechyd a chynllunio defnydd tir.

³² Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru tudalen 13

Cydweithio rhwng gweithredwyr bysiau

46. Roeddem am wybod a oedd rheolau cystadleuaeth cyfredol y DU yn atal integreiddio rhwng gweithredwyr trafndiaeth ynteu ai amharodrwydd sydd yna rhwng gweithredwyr i gydweithio â'i gilydd. Mae'n ymddangos bod barn gref am y materion hyn.

47. Nid oedd First Group yn credu bod cystadleuaeth yn atal integreiddio nac yn atal pobl rhag gweithio gyda'i gilydd.³³

48. Mewn cyferbyniad, awgrymai Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru (ATCO) fod rheolau cystadleuaeth y DU yn dal i gael eu gweld fel rhwystr allweddol rhag i weithredwyr gyd-drefnu'u hamserlenni a'u trefniadau tocynnau rhag ofn iddynt gael dirwyon gan y Comisiwn Cystadleuaeth. Dadleuai fod y feddylfryd honno wedi arwain at ryfeloedd bysiau yn ninasoedd prysuraf Prydain ar draul yr hyn y mae teithwyr yn amlwg am ei weld, sef trafndiaeth gyhoeddus integredig.³⁴

49. Dywedodd ATCO hyn wrthym yn ddiweddarach:

“Operators are not really allowed to talk to one another on multimodal ticketing. We have a situation in our area where two operators run the same route but will not accept each other's tickets.”³⁵

50. Dywedodd yr Athro Cole:

“There is no requirement on bus companies to integrate tickets and timetables between themselves or with other operators despite their being members of the same overall group.”³⁶

51. Dywedodd Lloyds Coaches, cwmni teuluol o Fachynlleth, wrthym:

“Operators...are protective of their own operational territories, concerned by possible revenue abstraction especially in relation to commercially operated services/journeys and are unable to

³³ Cofnod y Trafodion paragraff 212, 5 Rhagfyr 2012

³⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig ATCO paragraff 5.3

³⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 112, 29 Tachwedd 2012

³⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole tudalen13

see that joined up thinking in terms of coordination between modes may bring about higher revenue returns.”³⁷

52. O ran sut mae gwella’r cydweithio rhwng gweithredwyr, roedd amrywiaeth barn eang. Dywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth (CILT) wrthym:

“...we have a diverse point of view within the Institute. Those of our members who work within the bus industry want the lightest possible touch. I can point out some deficiencies in that view in that bus provision solely open to competition leaves a situation where bus companies maximise profits; they cherry-pick routes to do that and they offer a limited service.”³⁸

53. Eto i gyd aeth CILT ymlaen i ddweud nad oes modd cael rhwydwaith sy’n diwallu anghenion teithwyr yn llwyr drwy gystadleuaeth:

“You must have a voluntary arrangement under the quality partnerships or some type of contract. There is no evidence of one working yet. Indeed, the way of giving you assurance of having a network available at the times that you want it is to go for a franchising system, as they have done in London.”

Partneriaethau, contractau a masnachfreintiau

54. O dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000 (fel y’i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth Leol 2008) mae pedair ffordd o ymdrin â darparu gwasanaethau bws, sydd wedi’u bwriadu i wella ansawdd heb dorri’r rheolau cystadleuaeth: cytundebau partneriaeth gwirfoddol, cytundebau cymwys, cynlluniau partneriaeth ansawdd³⁹ a chontractau ansawdd⁴⁰. Nid oes contractau ansawdd wedi cael eu rhoi ar waith yn y DU hyd yma.

55. Roedd y dystiolaeth a gyflwynodd First Group yn dadlau’n chwyrn yn erbyn contractau ansawdd. Dadleuai y byddent yn cael effaith ansefydlogi ddifrifol, a hynny ar unwaith, ar y ddarpariaeth

³⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig Lloyds Coaches tudalen 1

³⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 212, 16 Ionawr 2013

³⁹ Lle mae un awdurdod lleol neu fwy yn pennu safonau i weithredwyr gwasanaethau bws

⁴⁰ Lle mae un awdurdod lleol neu fwy yn pennu pa wasanaethau ddylai gael eu darparu yn yr ardal dan sylw

gwasanaethau bws lleol, y byddent yn gwneud i ffwrdd ag arbenigedd a gwybodaeth gweithredwyr bysiau, a dywedai mai talwyr lleol y dreth gyngor a busnesau lleol fyddai'n gorfod ysgwyddo'r gost a'r risg.⁴¹

56. Haerai SWITCH, Consortiwm Trafnidiaeth Integredig De-orllewin Cymru, fod contractau a phartneriaethau ansawdd yn gostus i'w gweithredu a'u bod yn cymryd llawer o amser.⁴² Roedd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth a Chyddfederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru hefyd yn erbyn contractau ansawdd ac yn ffafrio gweithredu'n wirfoddol drwy bartneriaeth.⁴³ Dywedodd Lloyds Coaches mai dim ond yn niffyg unrhyw beth arall, pan fydd pob opsiwn arall wedi methu, y dylid defnyddio contractau ansawdd.⁴⁴

57. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr⁴⁵:

“There are considerable ‘first mover disadvantages’ on quality contracts. This often leads to politicians and transport planners seeking to achieve the ends of a QC whilst not being prepared to adopt the means to those ends (the QC process itself). That is not to say that bus services can't be improved without a QC – they can. However, if all the benefits of a QC are sought across a large area (including simple and fully integrated ticketing, service stability, integration across the modes) then you need a Quality Contract. Twenty five years of bus deregulation's failure to achieve these basic objectives prove the point.”⁴⁶

58. Awgrymodd TraCC fod partneriaethau a chontractau ansawdd yn gallu cynnal gwell integreiddio rhwng gwasanaethau bws lleol a phellter hirach er y bydd integreiddio â gwasanaethau rheilffordd yn parhau y tu hwnt i'w cwmpas.⁴⁷

59. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr yn awgrymu y byddai defnyddio contractau

⁴¹ Tystiolaeth ysgrifenedig First Group tudalen 4

⁴² Tystiolaeth ysgrifenedig SWITCH tudalennau 3-4

⁴³ Tystiolaeth ysgrifenedig ATCO paragraff 7.3; tystiolaeth ysgrifenedig CPT tudalen 3

⁴⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig Lloyds Coaches tudalen 4

⁴⁵ Y corff sy'n dod â buddiannau'r chwe Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr yn Lloegr ynghyd ac yn eu hyrwyddo

⁴⁶ Y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr paragraff 4.12

⁴⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig TraCC tudalen 8

ansawdd o fudd i integreiddio gwasanaethau bws a rheilffordd, a nododd y gwaith trydaneiddio yng Nghaerdydd a'r Cymoedd fel cyfle arbennig.⁴⁸ Dywedodd y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr wrthym yn ddiweddarach:

“Not to take the opportunity [of Cardiff and Valleys electrification] to link in bus services and to co-ordinate fares at the same time would, I would suggest, be a major missed opportunity.”⁴⁹

60. Awgrymodd y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr hefyd y gallai contractau ansawdd fod yn fwy effeithlon o ran costau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig lle caiff gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gymhorthdal helaeth, yn aml fesul llwybr.

61. Dywedodd Passenger Focus UK wrthym:

“Our view is that [quality contracts] can deliver all the things that passengers want, but bus operators, of course, are opposed to them, because they take away their commercial freedom, the entrepreneurship and the innovation. London has a similar framework, and, although so much money goes into London, it gets things right on the integration of transport, with simple ticketing, great information at bus stops, a greater frequency of service and the things that are really important to passengers. So, yes, that can help, but we do not yet have the evidence to say that it can, even from a passenger perspective.”⁵⁰

62. Awgrymodd yr Athro Cole y gallai partneriaethau ansawdd a chontractau ansawdd helpu gydag integreiddio a gwella safonau cerbydau, ond fel “mesur interim” yr oedd yn eu hystyried ac nid yw'r naill opsiwn na'r llall yn gwireddu holl fanteision model masnachfreinio ar bob llwybr.⁵¹ Yn ddiweddarach dywedodd wrthym:

“Nid yw cystadleuaeth yn y farchnad, ar ei phen ei hun, yn gweithio'n iawn ac mae'n costio mwy i wasanaethau cyhoeddus. Felly, y *middle ground* yw cael y ddau i weithio

⁴⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr paragraff 4.14

⁴⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 65, 7 Chwefror 2013

⁵⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 156, 21 Tachwedd 2012

⁵¹ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalennau 12-14 a 19

mewn partneriaeth gyda'i gilydd. Os nad yw hynny'n gweithio, mae'n rhaid inni symud ymlaen at ryddfrenio."⁵²

63. Roedd yr Athro Cole yn argymhell trefn fasnachfrenio lawn debyg i fasnachfrenio ar y rheilffyrdd, lle câi masnachfreintiau eu rhoi gan Lywodraeth Cymru neu gorff trafndiaeth integredig rhanbarthol – byddai hynny'n darparu'r gorau o'r ddau fyd: rheolaeth gyhoeddus dros fanylebau'r gwasanaethau; a gwasanaethau'n cael eu rhedeg yn breifat – a byddai hefyd yn rhoi sefydlogrwydd i'r defnyddiwr.⁵³

64. Ym marn yr Athro Cole, gan mai dim ond cynghorau sir yng Nghymru a all ddyfarnu partneriaethau bws ansawdd a chontractau bws ansawdd, ac nid Llywodraeth Cymru na Chonsortia Trafnidiaeth Rhanbarthol, roedd hyn yn ddadl dros ddatganoli pwerau dros reoleiddio bysiau o San Steffan.⁵⁴

65. Dywedai papur Llywodraeth Cymru yr hoffai'r Gweinidog ar y pryd weld mwy o gynlluniau partneriaethau ansawdd yn cael eu sefydlu i lywio'r ddarpariaeth gwasanaethau bws ond y byddai'n ystyried cefnogi cynlluniau contractau ansawdd lle mae "tystiolaeth glir" nad yw gweithredu drwy bartneriaeth yn gwireddu'r gwelliannau sy'n ofynnol.⁵⁵

66. Credwn fod y farchnad bysiau wedi'i dadreoleiddio sydd gennym ar hyn o bryd yn gallu bod yn anaddas i wireddu amcanion cymdeithasol ac amgylcheddol gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, ac yn arbennig i wasanaethu ardaloedd a llwybrau nad oes dichon iddynt dalu'r ffordd yn fasnachol. Rydym yn deall pryderon gweithredwyr ynglŷn â chontractau ansawdd, ond rydym ninnau hefyd yn poeni nad yw'r dull partneriaeth wirfoddol y maen nhw'n ei ffafrio wedi bod yn effeithiol hyd yma ac na wnaiff weithio'n ddigon cyflym nac effeithiol i deithwyr ar lawr gwlad.

67. Yn ein barn ni, mae mwy o gydweithredu rhwng gweithredwyr yn hanfodol er mwyn llwyddo i integreiddio trafndiaeth. Mae hyn yn debygol o fod yn fwy fyth o flaenoriaeth o ystyried y cyhoeddiad gan y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd y bydd ei adolygiad o'r arian i fysiau yn arwain at ostyngiad o oddeutu 25 y cant

⁵² Cofnod y Trafodion paragraff 35, 29 Tachwedd 2012

⁵³ Cofnod y Trafodion paragraff 47, 29 Tachwedd 2012

⁵⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole tudalen 11

⁵⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru tudalen 7

o'i gymharu â'r flwyddyn flaenorol.⁵⁶ Dywedodd tystion wrthym y bydd y gostyngiad ariannu hwn sy'n cael ei gynllunio yn golygu colli rhai gwasanaethau bws ffiniol⁵⁷ a newidiadau sylweddol o ran cynnydd ym mhris tocynnau, datgofrestru gan weithredwyr bysiau a llai o wasanaethau'n cael eu noddi gan gynghorau.⁵⁸

68. Fel y dywedodd un person a ymatebodd i'n harolwg o ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus:

“Mae'n mynd yn rhy anodd. Mae llawer o bobl...wedi rhoi'r gorau i geisio mynd i unrhyw le ar y bysiau. Mae'r henoed yn arbennig yn dioddef oherwydd hyn. Mae'n arwain at unigedd ac iselder iddyn nhw (a minnau). Rhaid inni allu mynd i ysbytai ond mae wedi mynd yn amhosibl. Da chi, helpwch.”

69. Rydym yn croesawu'r bwriad wrth wraidd polisi newydd Llywodraeth Cymru i wneud arian i weithredwyr bysiau yn amodol ar wireddu “allbynnau ansawdd” megis tocynnau sy'n dderbyniol i sawl gweithredwr a chyd-drefnu amserlenni. Fodd bynnag, rydym yn rhannu pryderon rhai tystion y gallai'r lefel o arian fod yn annigonol i wireddu'r manteision hyn yn llawn, ac y gallai gael effaith niweidiol ar rai gwasanaethau.

70. Rydym hefyd yn cydnabod yr anawsterau a achosir gan ddeddfwriaeth cystadleuaeth, er nad ydym yn glir a yw'r darpariaethau yn Neddf Trafndiaeth 2000 mewn perthynas â defnyddio cynlluniau contractau ansawdd wedi cael eu defnyddio'n llawn yng Nghymru.

Argymhellion 10 ac 11: dylai Llywodraeth Cymru:

Sefydlu a oes defnydd effeithiol yn cael ei wneud yng Nghymru o ddarpariaethau o dan Ddeddf Trafndiaeth 2000 (fel y'i diwygiwyd) i wella gwasanaethau bysiau, a hyrwyddo'u gweithrediad er mwyn hwyluso mwy o gydweithredu a chyd-drefnu gwasanaethau.

Symud tuag at reoleiddio mwy ar y farchnad fysiau yng Nghymru, yn cynnwys ystyried trefn fasnachfreinio o ran tendro llwybrau/rhwydweithiau bysiau, a hynny wedi'i seilio ar gystadleuaeth ar yr ochr gyflenwi.

⁵⁶ Llythyr gan y Gweinidog at y Cadeirydd dyddiedig 13 Tachwedd 2012

⁵⁷ Y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth - Cofnod y Trafodion paragraff 220, 16 Ionawr 2013

⁵⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Sewta paragraff 4.13

Cyd-drefnu amserlenni trafndiaeth a gwybodaeth

“Public transport integration utterly relies on timetable coordination to function”⁵⁹

71. Yn ôl y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO), mae gwybodaeth am drafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn anghyson ac yn aml yn annigonol.⁶⁰

72. Clywsom yn ystod ein hymchwiliad am y gwasanaeth o'r radd flaenaf y mae TravelineCymru yn ei ddarparu i gynllunio siwrneiau ymlaen llaw dros y ffôn, y rhyngwyd neu drwy apps ffonau symudol, er y nodwyd nad oes modd cael gafael yn hwylus eto ar wybodaeth am drafndiaeth gymunedol a gwasanaethau eraill sy'n ymateb i'r galw. Clywsom awgrymiadau y gellid gwella TravelineCymru ymhellach pe bai'n cael ei ddatblygu'n un gwasanaeth gwybodaeth cenedlaethol am drafndiaeth – neu'n “siop un stop”.⁶¹

73. Roedd llai o ganmoliaeth i wybodaeth deithio tra ydych yn teithio, fodd bynnag. Yn ôl Bus Users UK, y gwendid mwyaf yn y ddarpariaeth gwybodaeth i'r cyhoedd sy'n teithio yw'r diffyg safoni.⁶² Dywedodd y Gymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol:

“Ceredigion does not seem to have any timetables that we can fathom, while Pembrokeshire is amazing.”⁶³

74. Clywsom sawl cwyn fod amserlenni bysiau'n newid yn aml ac nad ydynt yn cael eu diweddarau, sy'n achosi rhwystredigaeth ac anhwylostod mawr i deithwyr. Awgrymodd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO) felly y dylid cyfyngu newidiadau i amserlenni bysiau i ddwywaith y flwyddyn.⁶⁴ Dywedodd Bus Users UK wrthym mewn tystiolaeth atodol nad yw 12 awdurdod lleol yng Nghymru hyd yn oed yn cyhoeddi amserlenni bysiau cyfredol.⁶⁵

⁵⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig ATCO paragraff 5.1

⁶⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig ATCO paragraff 6.3

⁶¹ Cofnod y Trafodion paragraffau 77 a 86, 24 Ionawr 2013

⁶² Cofnod y Trafodion paragraff 33, 21 Tachwedd 2012

⁶³ Cofnod y Trafodion paragraff 20, 5 Rhagfyr 2012

⁶⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 128, 29 Tachwedd 2012

⁶⁵ Tystiolaeth atodol Bus Users UK

75. Roeddem yn siomedig i glywed nad yw darpariaethau sydd wedi'u cynnwys yn Neddf Trafnidiaeth 2000 ynglŷn â darparu gwybodaeth am fysiau wedi cael eu gweithredu yng Nghymru yn ôl pob golwg. Dywedodd Sewta, Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, wrthym yn ei thystiolaeth ysgrifenedig nad oes unrhyw gynlluniau gwybodaeth am fysiau wedi cael eu sefydlu yng Nghymru o dan y Ddeddf hyd y gwyddai hi.⁶⁶

76. Dadleuai Bus Users UK o blaid arddangos gwybodaeth amser real ar fwy o arosfannau bws, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, ond rhybuddiodd, er bod y gwaith o osod y dechnoleg honno yn cael ei roi o dan bennawd cyfalaf fel arfer, na fydd arian refeniw ar gael o reidrwydd i gynnal a diweddarau'r wybodaeth.⁶⁷

77. Pwysleisiodd Passenger Focus UK hefyd yr angen i ddarparu gwybodaeth amser real yn holl orsafoedd rheilffyrdd Cymru. Calonogwyd ni felly o glywed gan Network Rail ei fod, drwy ei gynllun moderneiddio, yn cymryd camau breision tuag at ddarparu gwybodaeth fyw, gyfredol:

“Every station bar a few... on the central Wales line, which receives four trains in each direction a day, [will] have those electronic screens.”⁶⁸

78. Cododd Passenger Focus UK lawer o bryderon ynglŷn â chysylltiadau o wasanaethau prif lein i wasanaethau gwledig. Dywedwyd wrthym nad yw'r amserlenni bob amser yn cael eu cyd-drefnu a bod teithwyr yn gallu wynebu oedi o 58-munud neu 59-munud cyn cael cysylltiad.

79. Ar y llaw arall, roedd yn ddiddorol nodi o dystiolaeth ysgrifenedig Railfuture fod y gyfundrefn reoleiddio gyfredol – lle caiff cosbau ariannol eu rhoi i gwmnïau trenau os yw eu trenau'n rhedeg yn hwyr – mewn gwirionedd yn atal cysylltiadau rhag cael eu dal yn ôl pan fydd oedi ar wasanaeth.⁶⁹

80. Tynnodd Passenger Focus sylw at broblem neilltuol yng Nghymru, lle nad yw amserlenni bysiau ac amserlenni trenau byth yn cael eu cyd-

⁶⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig Sewta tudalen 19

⁶⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 43, 21 Tachwedd 2012

⁶⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 80, 10 Ionawr 2013

⁶⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig Railfuture paragraff 4.2.2.8

drefnu'n dda iawn.⁷⁰ Dywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth (CILT) fod cyd-drefnu amserlenni'n llai pwysig pan fydd gwasanaethau'n rhedeg yn weddol aml ar lwybr (e.e. bob 10 i 15 munud) ond gyda gwasanaethau llai aml dylid cael cysylltiadau priodol, wedi'u gwarantu.⁷¹

81. Awgrymodd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth fod integreiddio bysiau a threnau yn neilltuol o anodd mewn ardaloedd gwledig lle mae gwasanaethau bus yn rhedeg yn anaml, ond y dylid dal bysiau yn ôl i gwrdd â threnau sy'n rhedeg yn hwyr. Roedd Lloyds Coaches hefyd o blaid "amseroedd cysylltu clustogi" fel nad yw teithwyr yn cael eu dal rhwng gwasanaethau.⁷²

82. Clywsom enghreifftiau o wybodaeth am wasanaethau bysiau yn cael ei harddangos mewn gorsafoedd rheilffyrdd (fel Abertawe) ond dywedodd Network Rail nad yw'n ymddangos bod llawer o drafod gyda gweithredwyr bysiau nac awdurdodau lleol ynglŷn â darparu gwybodaeth am drenau mewn gorsafoedd bysiau.⁷³

83. Dywedodd Trenau Arriva Cymru wrthym fod gwybodaeth am y rheilffyrdd wedi cael ei gosod yng ngorsaf fysiau Pen-y-bont ar Ogwr, fodd bynnag, sy'n profi ei bod yn bosib cydweithio os yw'r ewyllys yn bodoli, ac os gellir sefydlu gweithio da drwy bartneriaeth a'r modd technegol i'w wireddu.⁷⁴

84. Dywedodd Sustrans Cymru wrthym:

"Enabling individual users to achieve integrated journeys where there are no excessive delays, where they can transfer easily between different modes, including active travel, is important to them."⁷⁵

85. Mewn cyferbyniad, dywedodd First Group wrthym mewn perthynas â chyd-drefnu gwasanaethau ac amserlenni gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd:

⁷⁰ Cofnod y Trafodion paragraffau 93-94, 21 Tachwedd 2012

⁷¹ Tystiolaeth ysgrifenedig CILT tudalen 3

⁷² Tystiolaeth ysgrifenedig Lloyds Coaches tudalen 2

⁷³ Cofnod y Trafodion paragraff 88, 10 Ionawr 2013

⁷⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 87, 16 Ionawr 2013

⁷⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 208, 21 Tachwedd 2012

“Trying to link them does not work. They are two different markets. Yes, there is a benefit in providing integration and opportunity to travel, but linking the timetables together does not make a great deal of sense.”⁷⁶

86. Ond un llais unig oedd First Group yn ôl pob golwg. Dywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth na allai ddeall unrhyw un a oedd o’r farn na fyddem am integreiddio gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd, yn enwedig ar rwydweithiau pellter hir yng Nghymru.⁷⁷

87. Roedd sylwadau First Group yn groes i’r farn a fynegwyd yn ein digwyddiad i randdeiliaid – caffi’r byd – yn Abertawe. Roedd hefyd yn mynd yn groes i’r gwaith da gan Drenau Arriva Cymru yn ceisio cysylltu gwasanaethau bws â gwasanaethau trên yng ngorsaf Bangor, er bod Arriva yn cydnabod bod gwneud hynny’n dal yn fynydd i’w ddringo.⁷⁸

Argymhellion 12, 13 a 14: dylai Llywodraeth Cymru:

Sicrhau bod trefniadau newydd i ariannu bysiau a Strategaethau Rhanbarthol Rhwydweithiau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yn rhoi blaenoriaeth i gyd-drefnu gwasanaethau a darparu gwybodaeth o safon uchel, yn cynnwys safonau ansawdd a chyfyngu ar ba mor aml y ceir newid amserlenni.

Sefydlu a yw’r ddyletswydd i ddatblygu cynlluniau gwybodaeth am fysiau o dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000 yn cael ei chyflawni gan awdurdodau lleol Cymru, a darparu cymorth i sicrhau eu bod yn cydymffurfio.

Pwyso ar yr holl weithredwyr trafndiaeth i weithio gyda’i gilydd a chyda rhanddeiliaid perthnasol i roi’r arferion gorau ar waith o ran cyd-drefnu amserlenni, cysylltu gwasanaethau a chyhoeddi gwybodaeth amser real er mwyn darparu cysylltiadau di-dor rhwng rhwydweithiau bysiau, rheilffyrdd a thrafnidiaeth gymunedol.

⁷⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 168, 5 Rhagfyr 2012

⁷⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 228, 16 Ionawr 2013

⁷⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 34, 16 Ionawr 2013

Integreiddio prisiau a threfniadau o ran tocynnau

“The concept of the end-to-end journey needs to be hard-wired into transport policy and planning”⁷⁹

88. Cyfeiriodd Passenger Focus at y cymhlethdod, dryswch a drwgdybiaeth ar hyn o bryd ynglŷn â strwythurau prisiau a'r trefniadau o ran tocynnau ymysg defnyddwyr trafniadaeth gyhoeddus. Rhoddwyd neges glir inni fod angen i weithredwyr symleiddio ac integreiddio'u gwahanol systemau prisiau a thocynnau.⁸⁰

89. Roeddem wedi'n calonogi felly o glywed gan Drenau Arriva Cymru ei fod yn ymdrechu i wneud y strwythurau prisiau yn fwy gwastad a gwneud pethau'n decach ar draws y rhwydwaith.⁸¹ Roeddem hefyd yn falch o glywed bod Trenau Arriva Cymru yn gweithio i sicrhau y bydd teithwyr yn gallu teithio o unrhyw orsaf drenau yn y DU i Faes yr Eisteddfod yn Ninbych yr haf hwn gan ddefnyddio tocyn cyfun.⁸²

90. Tynnodd llawer o dystion sylw at fanteision tocynnau integredig. Dywedodd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO) yr amcangyfrifir bod traean o'r cynnydd yn y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn Llundain yn 1999-00 i'w briodoli i'r cerdyn Oyster a ffyrdd eraill o symleiddio'r trefniadau o ran tocynnau.⁸³ Dywedodd y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr wrthym hefyd y bu cynnydd yn y defnydd gan deithwyr pa le bynnag y mae trefniadau tocynnau symlach wedi cael eu cyflwyno.⁸⁴

91. Clywsom gan Drenau Arriva Cymru fod ganddo gynlluniau i dreialu trefn fudol i ddarparu tocynnau ym mis Medi, ond y bydd y diffyg signalau band eang a ffôn symudol mewn rhai ardaloedd yn cyfyngu ar hynny. Clywsom hefyd fod Arriva am ragori ar dechnoleg o fath y cerdyn Oyster.⁸⁵ Mae hyn yn bwysig oherwydd, fel y dywedodd y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wrthym, mae'n gwbl bosibl, wrth i

⁷⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 260, 21 Tachwedd 2012

⁸⁰ Cofnod y Trafodion paragraffau 110-117, 21 Tachwedd 2012

⁸¹ Cofnod y Trafodion paragraff 118, 16 Ionawr 2013

⁸² Cofnod y Trafodion paragraff 28, 16 Ionawr 2013

⁸³ Tystiolaeth ysgrifenedig ATCO paragraff 3.2

⁸⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 85, 4 Chwefror 2013

⁸⁵ Cofnod y Trafodion paragraffau 77 a 104, 16 Ionawr 2013

dechnoleg symud yn ei blaen, nad cael cerdyn clyfar fydd y drefn i'w mabwysiadu.⁸⁶

92. Adleisiodd y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr y farn hon:

“Technology can do anything... By the time we will have cracked smartcards, things will probably have moved on.”⁸⁷

93. Mae Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn cynnwys ymrwymiad i gyflwyno Cerdyn Hawl i Drafnidiaeth Cymru Gyfan erbyn 2014. Mae'r cynllun (“GoCymru”) yn cael ei dreialu yng Nghasnewydd a Bangor ac mae Llywodraeth Cymru'n buddsoddi tua £8 miliwn dros dair blynedd.⁸⁸

94. Yn ystod ein hymchwiliad, nododd adroddiadau yn y cyfryngau y caiff Cerdyn Hawl i Drafnidiaeth Cymru ei gyflwyno o ran teithio ar fysiau erbyn 2014 ond na chaiff ei ymestyn i deithio ar y rheilffyrdd nes caiff Masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau ei dyfarnu yn 2018. Eglurodd y Gweinidog ar y pryd mewn llythyr at y Cadeirydd, dyddiedig 5 Chwefror 2013, y byddai'n cyhoeddi amserlen “yn y misoedd nesaf” i ymestyn y Cerdyn i gwmnïau rheilffordd.⁸⁹

95. Dyma oedd barn yr Athro Cole:

“The Welsh Government is rightly testing the All Wales Public Transport Entitlement Card...Its extension nationally for all bus and rail journeys...must be a priority.”⁹⁰

96. Tynnodd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO) sylw at y ffaith fod y Cerdyn yn cael ei ddatblygu ar hyn o bryd fel e-bwrs (sy'n caniatáu teithio heb arian parod) yn hytrach na thocyn cwbl integredig. Er i ATCO ddweud wrthym mewn tystiolaeth lafar fod tocynnau integredig yn anodd o dan y ddeddfwriaeth gyfredol, awgrymodd y gellid gwneud aelodaeth o gynllun tocynnau integredig yn amod talu o dan y Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol (olynydd y Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Lleol a'r Grant

⁸⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 157, 24 Ionawr 2013

⁸⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 81, 7 Chwefror 2013

⁸⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru tudalen 4

⁸⁹ Llythyr gan y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau at y Cadeirydd, 5 Chwefror 2013

⁹⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 7

Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau)⁹¹ ac yn amod o fasnachfrait rheilffyrdd nesaf Cymru.⁹²

97. Gofynasom i'r Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd egluro'r broses er symud o'r e-bwrs arfaethedig i docynnau cwbl integredig. Dywedodd wrthym:

“I am not yet convinced that a route-based system is better than a finance-based system. I am not clear on what the benefits would be for Wales, given the diverse numbers of transport operators that we have.”⁹³

98. Yn ein barn ni, dylai teithwyr allu gwneud siwrneiau o'u dechrau i'w diwedd ar draws pob gweithredwr a modd o gludiant gan ddefnyddio un tocyn, a hynny wedi'i seilio ar strwythurau prisiau syml a thryloyw.

Argymhelliad 15: dylai Llywodraeth Cymru:

Datblygu cynllun i ddarparu tocynnau trafndiaeth gyhoeddus cwbl integredig i Gymru ar draws pob rhwydwaith trafndiaeth fel blaenoriaeth, ochr yn ochr â darparu e-bwrs GoCymru.

⁹¹ Bydd y Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn disodli'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Lleol a'r Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau a bydd yn cael ei reoli o 1 Ebrill 2013 gan y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol, gyda blwyddyn drosiannol tan fis Ebrill 2014

⁹² Tystiolaeth ysgrifenedig ATCO paragraffau 3.14, 3.16 a 3.18

⁹³ Cofnod y Trafodion paragraff 236, 24 Ionawr 2013

Seilwaith a chyfnwidfeydd trafndiaeth o safon

Cyfnwidfeydd

99. Soniodd llawer o'r tystion i'n hymchwiliad am yr angen am gyfnwid mwy effeithiol ac effeithlon rhwng bysiau a threnau, nid yn unig o ran cyd-drefnu amserlenni a gwasanaethau ond hefyd o ran seilwaith ffisegol a lleoliad.

100. Nododd yr Athro Cole y blaenoriaethau canlynol o ran gwelliannau: gwybodaeth gyfnwid bysiau / rheilffyrdd yn cynnwys arwyddion clir, yn enwedig lle nad yw'r gwahanol foddau wrth ymyl ei gilydd yn gorfforol; gwybodaeth ar y platfform am lwybrau bws, tacsï a cherdded i ganol dinasoedd; a gwasanaethau bws / trên sy'n cysylltu â'i gilydd.

101. Tynnodd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO) sylw at effaith yr hyn a elwir yn 'bris cyfnwid', lle mae anhwylustod newid gwasanaethau neu foddau trafndiaeth yn ymladd yn erbyn newid moddol o drafnidiaeth breifat i drafnidiaeth gyhoeddus. Câi cyfleusterau cyfnwid diogel, o ansawdd uchel, eu hystyried yn allweddol er mwyn goresgyn hyn.⁹⁴

102. Roedd Passenger Focus UK o'r farn fod angen dod â gorsafoedd bysiau a rheilffordd ynghyd. Roedd y corff hefyd o blaid parcffyrdd fel canolfannau trafndiaeth.⁹⁵

103. Credai Network Rail y gallai'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wneud mwy i annog a hyrwyddo datblygu canolfannau gyda chysylltiadau bws pellter hir o ansawdd uchel.⁹⁶ Fodd bynnag, lle nad yw'r gorsafoedd wrth ymyl ei gilydd (fel gorsafoedd bysiau a threnau Abertawe), dywedodd Network Rail ei bod yn bwysig gweithio gydag awdurdodau lleol i wneud y profiad o drosglwyddo o drên i fws mor hwylus â phosibl a sicrhau bod yr arosfannau bws y tu allan i'r orsaf yn hawdd cyrchu atynt – eu bod yn union y tu allan i'r drws.⁹⁷ Fodd bynnag, dywedodd Network Rail:

⁹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig ATCO tudalen 5

⁹⁵ Cofnod y Trafodion paragraffau 164-166, 21 Tachwedd 2012

⁹⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 76, 10 Ionawr 2013

⁹⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 60, 10 Ionawr 2013

“There is no imperative for a private bus company to provide a bus to go to a railway station, so we need a holistic view as to how we get an integrated transport network.”⁹⁸

104. Pwysleisiodd Passenger Focus bwysigrwydd darparu cyfleusterau parcio ceir ar orsafoedd rheilffordd.⁹⁹ Dywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth (CILT):

“The biggest thing that can be done to exploit electrification is to increase the number of park-and-ride facilities, particularly on the outskirts of our big cities such as Cardiff and Swansea.”¹⁰⁰

105. Ar y llaw arall, awgrymodd Sustrans, gan fod meysydd parcio’n ddrud ac yn llenwi’n gyflym, y byddai darparu gwell llwybrau beicio a cherdded at orsafoedd rheilffordd a bysiau yn golygu mwy o sicrwydd efallai o ran faint o amser y mae siwrneiau’n ei gymryd.¹⁰¹ Pwysleisiodd Sustrans hefyd y ddarpariaeth gyfyngedig ar hyn o bryd i gario beiciau ar drenau a bysiau.

106. Gwnaeth Trenau Arriva Cymru y pwynt y dylai cerdded a beicio fod yn elfen o unrhyw strategaeth i Gymru neu ranbarthau Cymru yn y dyfodol i integreiddio trafndiaeth gyhoeddus.¹⁰²

Argymhelliad 16: dylai Llywodraeth Cymru:

Nodi’r arferion gorau o ran datblygu cyfnewidfeydd a chyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus, a gweithio gyda rhanddeiliaid i ddatblygu a gweithredu safonau er mwyn darparu seilwaith o’r fath.

Ansawdd a hygyrchedd gwasanaethau

107. Daeth Adroddiad McNulty, a gomisiynwyd gan Lywodraeth y DU ac a gyhoeddwyd ym mis Mai 2011, i’r casgliad fod angen i reilffyrdd Prydain arbed £1 biliwn yn fras erbyn 2018-19. Roedd yn argymhell cyfres o newidiadau yn y diwydiant rheilffyrdd, yn cynnwys cynnydd yn y trenau Gweithredir gan Yrrwr yn Unig a llai o staff mewn gorsafoedd. Dywedodd Passenger Focus UK wrthym:

⁹⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 66, 10 Ionawr 2013

⁹⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 166, 21 Tachwedd 2012

¹⁰⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 232, 16 Ionawr 2013

¹⁰¹ Cofnod y Trafodion paragraff 238, 21 Tachwedd 2012

¹⁰² Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru tudalen 4

“Staff visibility is incredibly important to passengers. This issue comes across every time in our research, regardless of the factor we are studying. It improves people’s sense of personal security at stations and on trains. It also improves the availability of information and means that passengers who need it can get help with getting on the train, buying a ticket or whatever.”¹⁰³

108. Calonogwyd ni felly o glywed hyn gan Drenau Arriva Cymru:

“If it is to do with closing booking offices, we have no particular plans to do anything like that, and we believe that the staffing levels that we have now are fit for purpose, and they are reviewed at least every year, depending on demand and growth in patronage.”¹⁰⁴

109. Dywedodd Trenau Arriva Cymru fod integreiddio yng Nghymru yn tueddu i olygu prosiectau i wella mynediad at drenau ond nad yw’n dilyn unrhyw strategaeth na pholisi penodol ar integreiddio.¹⁰⁵

110. Roedd hygyrchedd gwasanaethau yn faes amlwg arall lle mynegwyd pryderon a chwynion gan dystion i’r ymchwiliad, ac roedd yn elfen bwysig yn nhrefodaethau caffï’r byd a gynhaliwyd yn Abertawe. Mae Atodiad B yn cynnwys catalog o broblemau a wynebïr gan deithwyr anabl wrth deithio ar wasanaethau bws a thrên yng Nghymru.

111. Mewn tystiolaeth lafar, clywsom hefyd gan y Gymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol am enghreifftiau fel hyn:

“Taking people to a rail station where the northbound platform might be accessible and the southbound platform might not. It is difficult for service users to get absolute information as to the accessibility of the various legs of a journey.”¹⁰⁶

112. Roeddem yn bryderus iawn o glywed am y profiadau hyn, o gofio i Bwyllgor Cyfle Cyfartal y Trydydd Cynulliad gyhoeddi adroddiad

¹⁰³ Cofnod y Trafodion paragraff 119, 21 Tachwedd 2012

¹⁰⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 138, 16 Ionawr 2013

¹⁰⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru tudalen 3

¹⁰⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 24, 5 Rhagfyr 2012

cynhwysfawr ddwy flynedd yn ôl am effaith polisi Llywodraeth Cymru ar hygyrchedd gwasanaethau trafndiaeth i bobl anabl yng Nghymru.¹⁰⁷

Argymhelliad 17: dylai Llywodraeth Cymru:

Edrych eto ar y deg argymhelliad a wnaed gan y Pwyllgor Cyfle Cyfartal ynglŷn â hygyrchedd gwasanaethau trafndiaeth i bobl anabl, a rhoi gwybodaeth ddiweddarar inni ar y cynnydd sydd wedi'u wneud o ran gweithredu'r argymhellion hynny.

Cyfleoedd yn sgil Masnachfrait Cymru a'r Gororau

113. Mae Masnachfrait gyfredol Cymru a'r Gororau yn dod i ben yn 2018. Dywedodd Trenau Arriva Cymru wrthym nad yw'r fasnachfrait bresennol yn cynnwys unrhyw rwymedigaethau penodol yn y contract ynglŷn ag integreiddio:

“No specific contractual obligations for us to provide specific infrastructure or facilities in connection with integrated services apart from an obligation to work with local bus operators on through ticketing schemes.”¹⁰⁸

114. Mewn tystiolaeth lafar, nododd Passenger Focus fod darparu gwell gwybodaeth, marchnata, amserlennu clir ac argaeledd tocynnau amlfoddol yn faterion pwysig i roi sylw iddynt yn y fasnachfrait newydd.¹⁰⁹

115. Rhagwelai'r Athro Cole y gallai'r fasnachfrait newydd ddarparu cyfle i integreiddio'r rheilffyrdd â'r rhwydwaith bysiau pellter hir, yn arbennig TrawsCymru.¹¹⁰ Dyma hefyd farn bersonol un o gynrychiolwyr y Consortia Trafndiaeth Rhanbarthol.¹¹¹

116. Rhybuddiodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth fel hyn:

“We might want a gold-plated railway service, but if it will not generate a feasible financial model for the operator of the

¹⁰⁷ Ymchwiliad i effaith polisi Llywodraeth Cymru ar hygyrchedd gwasanaethau trafndiaeth ar gyfer pobl anabl yng Nghymru, y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, Chwefror 2011

¹⁰⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru tudalen 1

¹⁰⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 131, 21 Tachwedd 2012

¹¹⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 76, 29 Tachwedd 2012

¹¹¹ Cofnod y Trafodion paragraff 71, 24 Ionawr 2013

franchise, maybe we need to take that into account and come up with a realistic objective that we might want to achieve.”¹¹²

117. Credwn fod Masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau yn darparu cyfle i wireddu dyheadau Cymru o ran ansawdd, hygyrchedd a chysylltedd y ddarpariaeth trafniadaeth gyhoeddus o 2018 ymlaen. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym ei bod eisoes yn dechrau sefydlu blaenoriaethau i'r fasnachfaint newydd a bod ymgynghoriad cyhoeddus ynglŷn ag amcanion polisi i'r rheilffyrdd yn cael ei gynllunio ar gyfer rhan gyntaf 2013.¹¹³

Argymhellion 18 a 19: dylai Llywodraeth Cymru:

Datblygu dealltwriaeth drylwyr o anghenion teithwyr fel sail i Broses Cynllunio Tymor Hir Network Rail a Masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau.

Sicrhau bod integreiddio rhyngfoddol yn elfen allweddol o Fasnachfaint newydd Cymru a'r Gororau, ac y dylai hynny gwmpasu gwybodaeth, tocynnau ac amserlennu integredig.

¹¹² Cofnod y Trafodion paragraff 236, 16 Ionawr 2013

¹¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru tudalen 11

Trafnidiaeth gymunedol a thrafnidiaeth gyhoeddus sy'n ymateb i'r galw

“Community transport is seen as an add-on or an afterthought, quite often, rather than being a valid part of integrated transport policy.”¹¹⁴

118. Rhai o'r gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mwyaf arloesol a theilwredig y clywsom amdanynt yn yr ymchwiliad hwn oedd y rhwydwaith Bwcabus yn Sir Gaerfyrddin a Cheredigion, a gwasanaethau trafndiaeth gymunedol. Rhwydwaith bysiau masnachol, sy'n ymateb i'r galw, yw Bwcabus; mae trafndiaeth gymunedol yn wasanaeth di-elw sy'n cael ei gynnal mewn ardaloedd gwledig a threfol gan y gymuned er budd y gymuned, ac yn aml mae'n cael ei ddarparu gan wirfoddolwyr.

119. Clywsom gan yr Athro Cole, pensaer cysyniad Bwcabus, fod y galw am y gwasanaeth wedi cynyddu 40 y cant yn yr ardaloedd gwledig cyntaf iddo eu gwasanaethu (Caerfyrddin, Castellnewydd Emlyn ac Aberteifi) a bod y gwasanaeth wedi cael ei ymestyn i ardaloedd eraill.¹¹⁵

120. Galwodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth am i gynllun Bwcabus gael ei gyflwyno mewn rhannau eraill o Gymru, i wneud yn siŵr fod gan bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yn y Canolbarth a'r Gogledd ddarpariaeth ddigonol o drafnidiaeth integredig.¹¹⁶

Argymhelliad 20: dylai Llywodraeth Cymru:

Cyflwyno model Bwcabus mewn ardaloedd gwledig o Gymru nad ydynt wedi'u cysylltu â'r prif rwydwaith bysiau ar hyn o bryd.

121. Dywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth mai tameidiog ar y gorau yw'r integreiddio rhwng trafndiaeth gymunedol a'r rhwydwaith trafndiaeth ehangach ar hyn o bryd.¹¹⁷ Ar y llaw arall, clywsom hefyd fod gweithredwyr bysiau masnachol yn gadarnhaol

¹¹⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 38, 5 Rhagfyr 2012

¹¹⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 66, 29 Tachwedd 2012

¹¹⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 188, 16 Ionawr 2013

¹¹⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 208, 16 Ionawr 2013

iawn am y cyfraniad pwysig y gall trafndiaeth gymunedol ei wneud yn cysylltu cymunedau anghysbell â'r rhwydwaith bysiau ehangach.¹¹⁸

122. O'r dystiolaeth a glywsom gan gynlluniau trafndiaeth gymunedol unigol, credwn fod trafndiaeth gymunedol yn dyngedfennol mewn ardaloedd o Gymru lle nad yw'r farchnad yn darparu drwy weithredwyr masnachol. Mae'n dyngedfennol hefyd i deithwyr fel yr henoed a'r anabl sy'n ei chael hi'n anodd defnyddio gwasanaethau trafndiaeth confensiynol a bod angen mynediad o ddrws i ddrws arnynt. Gwnaeth y pwynt a wnaed gan y Gymdeithas Trafndiaeth Gymunedol pan gyfeiriodd at "fom amser demograffig" argraff arnom hefyd:

"Given the projected growth, particularly in the oldest-old, as they are called - people aged over 80 - over the next 20 years, we feel that transport policy needs to be taking their needs into account far more."¹¹⁹

123. Mynegwyd pryder mewn tystiolaeth ysgrifenedig gan y Gymdeithas Trafndiaeth Gymunedol y caiff Strategaeth Rhwydweithiau Rhanbarthol Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol arfaethedig Llywodraeth Cymru ei datganoli i'r Consortia Trafndiaeth Rhanbarthol heb safonau cenedlaethol i drafndiaeth gymunedol. Mae'r Gymdeithas am weld strategaeth drosfwaol i Gymru gyfan sy'n pennu gofynion o ran lefel ac ansawdd trafndiaeth gymunedol ar draws Cymru, gyda strategaethau rhanbarthol yn cael eu datblygu oddi tani.¹²⁰

Argymhellion 21 a 22: dylai Llywodraeth Cymru:

Gweithio gyda rhanddeiliaid perthnasol i wireddu darpariaeth trafndiaeth gymunedol gyson, o ansawdd uchel, ar draws yr holl Consortia Trafndiaeth Rhanbarthol.

Darparu mwy o gymorth i gynlluniau trafndiaeth gymunedol arloesol a hyrwyddo arferion da er mwyn i'r sector ddarparu cymaint o gyfleoedd â phosibl, ac yn arbennig iddo ddarparu gwasanaethau lle mae'r farchnad fasnachol yn methu.

124. Roeddem yn pryderu o glywed gan y Gymdeithas Trafndiaeth Gymunedol fod y cynllun tocynnau teithio rhatach ar drafndiaeth gymunedol, sef cynllun peilot a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru yn

¹¹⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 258, 5 Rhagfyr 2012

¹¹⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 38, 5 Rhagfyr 2012

¹²⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 69, 5 Rhagfyr 2012

2005-06 i alluogi'r henoed a phobl ag anableddau difrifol i ddefnyddio'u tocyn bws arbennig ar 15 cynllun trafndiaeth gymunedol peilot ar draws Cymru, wedi parhau ar sail o fis-i-fis er mis Medi 2011. Mae hyn yn achosi anawsterau difrifol i weithredwyr trafndiaeth gymunedol, sydd wedi gorfod rhoi rhybudd diswyddo i yrwyr.¹²¹

125. Roedd yn arwyddocaol hefyd clywed hyn:

“The qualitative evidence that we have gathered over the years shows quite clearly that the use of concessionary fares on community transport enables people to retain their independence for longer. There are people who are completely housebound, for instance, who would not be able to get out without it. It contributes significantly to improving their quality of life.”¹²²

126. Bydd deg y cant o'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol newydd yn cael ei neilltuo ar gyfer trafndiaeth gymunedol. Galwodd SWITCH am gymorth refeniw tymor hwy (o leiaf dair blynedd) i wasanaethau trafndiaeth gymunedol – a bws.¹²³ Dywedodd TAITH, Consortiwm Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, hefyd wrthym fod her allweddol yn ei wynebu dros y 12 i'r 18 mis nesaf, sef:

“To find a way of supporting [community transport] over a period of time to enable them to grow and develop the capacity to be able to offer the seamless service that the health sector, for example, will expect to have, if it is going to commission significant services from the community transport sector.”¹²⁴

127. Gwnaeth y Gweinidog ar y pryd yn glir inni na allai fforddio unrhyw fuddsoddi pellach mewn trafndiaeth gymunedol.¹²⁵ Nodwn sylw'r Gweinidog ar y pryd am raddfa'r ariannu, ond rydym yn credu bod sicrwydd ariannu yn fater gwahanol.

Argymhelliad 23: dylai Llywodraeth Cymru:

¹²¹ Cofnod y Trafodion paragraff 55, 5 Rhagfyr 2012

¹²² Cofnod y Trafodion paragraff 67, 5 Rhagfyr 2012

¹²³ Tystiolaeth ysgrifenedig SWITCH tudalen 1

¹²⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 129, 24 Ionawr 2013

¹²⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 289, 24 Ionawr 2013

Darparu mwy o sicrwydd ynglŷn ag ariannu dros gyfnod hwy fel bod modd i weithredwyr trafndiaeth gymunedol gynllunio a buddsoddi yn y dyfodol.

128. O ran caffael gwasanaethau trafndiaeth, dywedodd y Gymdeithas Trafndiaeth Gymunedol wrthym fod awdurdodau comisiynu yn aml yn amharod i ystyried cymysgeddau gwahanol o fathau o drafnidiaeth, megis trafndiaeth gymunedol. Dywedodd un gweithredwr o Aberpennar, sy'n gweithredu ledled de-ddwyrain Cymru, wrthym:

“We do not have a good relationship with commercial operators. There is a feeling that community transport is second class - they do not see us as part of their mainstream operation. In rural areas it is a little different, because community transport is needed more frequently to provide bus services that the commercial operators do not, but because we are in an area where there are commercial bus operators, they tend to see us as competitors and second class.”¹²⁶

129. Mewn cyferbyniad, roedd gan Wynedd enghreifftiau da o weithredwyr bysiau cymunedol a masnachol yn gweithio gyda'i gilydd. Ym marn y Gymdeithas Trafndiaeth Gymunedol gallai trafndiaeth gymunedol helpu i fynd i'r afael â'r bylchau mewn rhwydweithiau a mynediad gwael i aneddiadau allweddol. Roedd am weld ffordd wahanol o ymdrin â thendro a allai ffafrio gweithredwyr trafndiaeth lleol sydd â record gydnabyddedig o ymgysylltu â'r gymuned. Gellid gwneud hwn drwy fynnu bod ceisiadau tendro yn dangos gwerth, yr effaith ar ieched a'r gymdeithas, a gwasanaeth cyfartal.

130. Ym mharagraff 66 uchod rydym wedi mynegi'r farn nad yw'r gost isaf yn lle'r gwerth gorau o reidrwydd yn help i integreiddio gwasanaethau bws masnachol. Serch hynny, yng nghyd-destun gostyngiad tebygol o 25 y cant yn yr arian i fysiau, efallai mai dyma'r drefn a gaiff ei ffafrio'n gynyddol.

Argymhelliad 24: dylai Llywodraeth Cymru:

Canfod a datrys anghysondebau rhwng awdurdodau lleol o ran a ydynt nid yn unig yn caniatáu i weithredwyr trafndiaeth gymunedol dendro am wasanaethau bws masnachol ond hefyd yn eu hannog i wneud hynny.

¹²⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 30, 5 Rhagfyr 2012

Strwythurau, cynllunio a darparu integredig

“What we are looking for...is a body with responsibility for co-ordinating transport across a region or an area, bringing together all those relevant parties”¹²⁷

Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol

131. Roedd *Gorchymyn Cynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol (Cymru) 2006* yn caniatáu i awdurdodau lleol Cymru lunio cynlluniau trafndiaeth ar sail ranbarthol yn hytrach na lleol. Ar hyn o bryd mae gan Gymru bedwar Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a baratowyd o dan y Gorchymyn.

132. Er bod sefydlu'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi gwella'r integreiddio fertigol rhwng blaenoriaethau trafndiaeth a'r ddarpariaeth yn genedlaethol a lleol, awgrymai Sustrans fod angen gwneud cryn lawer o waith eto ar integreiddio llorweddol rhwng darparwyr trafndiaeth a gwahanol agendâu polisi.¹²⁸

133. Dywedodd Bus Users UK Cymru wrthym fod y model Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn gweithio, er bod rhai consortia yn fwy aeddfed nag eraill.¹²⁹

134. Awgrymai Cwmni Lloyds Coaches, er bod rhai o'r consortia yn gweithio'n dda, nad oes gan staff awdurdodau lleol a chonsortia y sgiliau, y cymhelliant a'r brwdfrydedd gofynnol bob amser oherwydd pwysau ar y gyllideb ac uno adrannau.¹³⁰ Dywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth hefyd fod y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael eu tangyllido ac nad oes ganddynt ddigon o arbenigedd.¹³¹

135. Awgrymai tystiolaeth Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC) fod trefniadau llywodraethu presennol y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn “ffactor cyfyngu” fel yr oedd y ffaith eu bod yn dibynnu'n drwm ar staff awdurdodau lleol. Fodd bynnag, gwelai CLILC

¹²⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 67, 10 Ionawr 2013

¹²⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Sustrans paragraff 16

¹²⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 68, 21 Tachwedd 2012

¹³⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig Lloyds Coaches tudalen 3

¹³¹ Cofnod y Trafodion paragraff 171, 16 Ionawr 2013

y gallai trefniadau cydweithio newydd yn deillio o'r adolygiad bysiau a Chompack Simpson beri i'r consortia dyfu ac ysgwyddo mwy o rôl.¹³²

136. Roedd TraCC yn cydnabod bod rhywfaint o amrywiaeth ar draws y pedwar 'Rhanbarth' o ran adnoddau a chapasiti.¹³³ Dadleuai Sewta y byddai angen pwerau ac adnoddau ychwanegol ar lefel ranbarthol i roi rhaglen fwy uchelgeisiol o drafnidiaeth integredig ar waith.¹³⁴

137. Dywedodd Trenau Arriva eu bod o blaid dull cryfach a mwy strategol o gynllunio trafnidiaeth, gydag "ymgyrch" i sicrhau integreiddio, ar lefel genedlaethol a rhanbarthol.¹³⁵

138. Awgrymodd yr Athro Cole fod dau raganghenraid er mwyn gwireddu trafnidiaeth gyhoeddus integredig: un awdurdod ar y lefel strategol genedlaethol a rhanbarthol yn gyfrifol am bolisi a chyllidebu, a chyrrff cyd-drefnu ar lefel weithredol i sicrhau cyfnewid di-dor rhwng ac o fewn moddau trafnidiaeth. Roedd yn edifar gan yr Athro Cole nad oedd Sewta eto wedi cael ei droi'n Gyd-awdurdod Trafnidiaeth dros y De-ddwyrain.¹³⁶ Dywedodd wrthym yr hoffai weld pedwar Cyd-awdurdod Trafnidiaeth statudol yn cael eu creu yn ardaloedd pedwar consortiwm rhanbarthol Cymru, o dan ddarpariaethau Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 ("Deddf 2006").¹³⁷

Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

139. Mae gan Lywodraeth Cymru bwerau o dan y Ddeddf i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth i roi swyddogaethau trafnidiaeth awdurdodau lleol ar waith ar lefel ranbarthol. Dywedodd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd:

"Although it would be premature to move to establishing a statutory Passenger Transport Executive or Joint Transport Authority [JTA] at this stage, I have been clear that, if it appears that collaboration is not going to deliver the step change in efficiency and effectiveness of transport services necessary,

¹³² Tystiolaeth ysgrifenedig CLILC tudalen 4. Cytundeb wedi'i lofnodi rhwng Llywodraeth Cymru a llywodraeth leol yw Compact Simpson, sy'n dangos cydymrwymiad i ddiwygio gyda'r nod o ddarparu gwell gwasanaethau, a'r rheini'n gost-effeithiol, i gymunedau ar draws Cymru

¹³³ Tystiolaeth ysgrifenedig TraCC tudalen 7

¹³⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig Sewta paragraff 2.1

¹³⁵ Cofnod y Trafodion paragraffau 22-26, 16 Ionawr 2013

¹³⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole tudalen 23

¹³⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 81, 29 Tachwedd 2012

then I will look to use the Welsh Ministers' powers to create JTAs."¹³⁸

140. Yn ddiweddarach rhoddodd y Gweinidog ar y pryd bwyslais gwahanol ar ei gynigion pan ddywedodd wrthym nad oedd yn bwrw iddi gydag unrhyw awch i geisio sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Yn hytrach, roedd yn buddsoddi yn adnoddau a chapasiti'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol a oedd, mi gredai, â phwerau digonol i wireddu'u hamcanion.¹³⁹

141. Roedd Network Rail o blaid symud tuag at un corff cynllunio a chredai y gallai'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol gyflawni'r angen hwnnw o dan gylch gwaith gwahanol. Dywedodd wrthym fod cyrff Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr yn ddiamheuol wedi arwain at fanteision mewn ardaloedd trefol:¹⁴⁰

"...they bring an aligned and strategic approach across all transport modes within their area. They can promote things like cross-mode ticketing...they can also borrow money, which is quite important."¹⁴¹

142. Roedd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth yn credu'n gryf fod angen Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ar gyfer ardaloedd trefol mwyaf Cymru megis ardaloedd Caerdydd ac Abertawe, ond nid oedd mor siŵr am yr ardaloedd gwledig.

143. Ni chredai Sustrans UK fod Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn ateb i bob problem. Dywedodd:

"There is a danger that transport will go off in one direction to make up JTAs around city regions and education will go in a different area with local government reform, which will mean that we make a fragmented system even more fragmented."¹⁴²

¹³⁸ Llythyr gan y Gweinidog at y Cadeirydd, 13 Tachwedd 2012

¹³⁹ Cofnod y Trafodion paragraffau 204-206, 24 Ionawr 2013

¹⁴⁰ Corff trafndiaeth strategol i ranbarth dinas yw Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr ac mae'n atebol i Awdurdod Trafnidiaeth Integredig, sy'n cynnwys cynrychiolwyr etholedig o'r Cynghorau Dosbarth Metropolitan y mae'n eu gwasanaethu

¹⁴¹ Cofnod y Trafodion paragraff 22, 10 Ionawr 2013

¹⁴² Cofnod y Trafodion paragraffau 228-229, 21 Tachwedd 2012

144. Cawsom dystiolaeth gan nifer o sefydliadau a nododd amryw o anawsterau posibl o ran rhoi model Cyd-awdurdod Trafnidiaeth ar waith yng Nghymru. Roedd y Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth yn erbyn y syniad o Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth ar sail y gost o'u sefydlu.¹⁴³

145. Awgrymodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru y byddai costau sylweddol ynghlwm wrth sefydlu a rhedeg Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ac y byddai'n rhaid gofyn cwestiynau am y gallu i dalu'r costau hyn yn y sefyllfa ariannol ac economaidd yr ydym yn ei hwynebu dros y blynyddoedd nesaf.¹⁴⁴

146. Cwestiynai'r pedwar Consortiwm Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd fanteision sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ar sail cost, diffyg atebolrwydd lleol a diffyg pwerau priffyrdd llawn. Er enghraifft, dywedodd SWITCH:

“A JTA without full highway powers will be of limited use and without links to travel generating activities (health/education etc) will create another tier of “dis” integration rather than help. Setting up JTAs will cost a lot of money and take away local accountability.”¹⁴⁵

147. Roedd y dystiolaeth lafar gan y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol ar 24 Ionawr 2013 yn croes-ddweud ei hun yn ôl pob golwg. Awgrymodd Sewta y byddai Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn lefel arall o fiwrocratiaeth a fyddai'n gwneud i ffwrdd ag atebolrwydd lleol. Fodd bynnag, tynnodd Taith sylw at y drefn Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr yn Lloegr, yn arbennig ym Manceinion Fwyaf, gan awgrymu y gallai gadw cysylltiadau cryf â llywodraeth leol a chynnal trosolwg strategol o drafnidiaeth yr un pryd. Dywedodd y tyst fod y consortia'n credu y byddai teilwrio model o'r fath i Gymru yn drefn fwy pwerus na chreu, drwy ddeddfwriaeth, ryw gorff a fydd efallai yn wahanol i lywodraeth leol yn arbennig.

Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr

148. Nid yw creu cyrff Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr o dan *Ddeddf Trafnidiaeth 1968* yn gymwys i Gymru. Yn Lloegr mae'r Awdurdodau Trafnidiaeth Integredig sy'n llywodraethu cyrff

¹⁴³ Cofnod y Trafodion paragraff 153, 29 Tachwedd 2012

¹⁴⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig CLILC tudalen 6

¹⁴⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig SWITCH tudalen 3

Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr yn cynnwys cynrychiolwyr etholedig o'r awdurdodau lleol sy'n rhan o'r Weithrediaeth, a chânt eu henwebu gan y cynghorau.

149. Credai Passenger Focus UK y "gallai'r" model Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr weithio mewn cyd-destun trefol a threfol-gwledig yng Nghymru, ac y gallai ddarparu ffocws cliriach ar agweddau fel rheolaeth dros drefniadau o ran tocynnau, lefelau prisiau ac integreiddio.¹⁴⁶

150. Teimlai Ffederasiwn y Busnesau Bach fod rhinwedd yn y drefn o weithredu drwy Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth, ond credai y dylid edrych yn fanwl ar ddefnyddio cyrff Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr.¹⁴⁷

151. Dyma a ddywedodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth:

"The sorts of powers associated with the Passenger Transport Executives are more likely to bring about an integrated transport system. The regional consortia bring forward individual schemes to bring about integration. However, they tend to be very small-scale schemes to fit in with the grants available from the Welsh Government. I do not think that they have the vision that you would expect from what would be available from a Passenger Transport Executive."¹⁴⁸

152. Awgrymai'r papur a ddarparwyd gan y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr y byddai'r model Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr yn briodol i Gymru, ac er bod Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr yn tueddu i wasanaethu cytreffi ar hyn o bryd, nid oedd unrhyw reswm pam na allai'r ffordd hon o weithredu gael ei defnyddio hefyd mewn ardaloedd gwledig:

"It means there is a body which can focus entirely, consistently and coherently on delivering the best, most cost effective, and most fully integrated transport network that it can. A network which reflects the overall economic, social and environmental

¹⁴⁶ Cofnod y Trafodion paragraffau 148-149, 21 Tachwedd 2012

¹⁴⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig Ffederasiwn y Busnesau Bach Cymru tudalen 9

¹⁴⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 155, 16 Ionawr 2013

need of a sub-region whilst being accountable to all parts of that sub-region. This in essence is what PTEs / ITAs are.”¹⁴⁹

153. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr yn rhestru prif fanteision model Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr / Awdurdod Trafnidiaeth Integredig a dadleuai fod gan ardaloedd sydd â Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr well darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus yn gyffredinol na chytrefi tebyg sydd heb Weithrediaeth o’r fath.¹⁵⁰ Âi ymlaen i ddweud nad yw’r model o bosibl erioed wedi gwireddu’i lawn botensial gan nad yw gwasanaethau priffyrdd a bysiau strategol o dan ei reolaeth.

154. Efallai mai’r ddadl a oedd yn darbwylllo fwyaf, fodd bynnag, oedd pan ddywedwyd hyn wrthym:

“With a passenger transport executive/integrated transport authority model, you have a formal governance system with representation from all the constituent districts...which is totally fair in terms of...political proportionality...So, any discussions between the constituent local authorities take place in an arena that everyone knows is fair. No deals can be done outside of that. That helps in terms of getting a common strategic direction; you do not have to keep having the same arguments all the time.”¹⁵¹

155. Rydym yn cytuno â’r Gweinidog ar y pryd fod rhinwedd mewn gweld pa mor effeithiol fydd y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ehangu eu rôl a’u cyfrifoldebau ond rydym hefyd yn gweld manteision datblygu strwythur rhanbarthol mwy pwerus, sy’n cynnwys ystod ehangach o fuddiannau ac sydd â chysylltiad helaeth â’r agenda datblygu economaidd.

156. Er nad oes gan Gymru’r pwerau i greu Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr, rydym yn gweld cryfderau mawr yn y model a chredwn y dylai fod cynllun tymor hir i symud tuag at strwythur o’r fath, ar sail rhanbarthau dinas ehangach, fel bod trafndiaeth yn cael ei hintegreiddio â phob maes polisi perthnasol. Rhaid, felly, inni

¹⁴⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr paragraff 3.2

¹⁵⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig y Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr paragraff 2.4

¹⁵¹ Cofnod y Trafodion paragraff 17, 4 Chwefror 2013

gwestiynau a yw'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol presennol, yn gweithredu ar sail wirfoddol a heb bwerau gweithredol, yn ddigonol i greu'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus effeithiol, integredig yn rhanbarthol, y mae cymaint o'i angen arnom at y dyfodol.

Argymhelliad 25: dylai Llywodraeth Cymru:

Ceisio cryfhau'r strwythurau rhanbarthol fel bod ganddynt y pwerau gweithredol a'r capasiti i gynllunio a darparu pob elfen o drafnidiaeth integredig, yn cynnwys gwerthusiad trylwyr o'r model Gweithrediaeth Trafnidiaeth Teithwyr.

Atodiad A – Cylch Gorchwyl yr Ymchwiliad

Dyma oedd cylch gorchwyl yr ymchwiliad:

- pa mor integredig yw trafndiaeth gyhoeddus Cymru, yn enwedig mewn perthynas â gwasanaethau bysiau, rheilffyrdd a thrafnidiaeth gymunedol, a pha ffactorau sy'n llesteirio'r broses o'u hintegreiddio?
- pa mor llwyddiannus yw polisiau, trefniadau cyfreithiol, trefniadau gweinyddu / cyflenwi yng Nghymru o ran hybu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus integredig effeithiol sy'n diwallu anghenion teithwyr Cymru?
- pa gamau y gellir eu cymryd i greu system drafnidiaeth gyhoeddus fwy integredig yng Nghymru?

Materion allweddol

Ymysg y materion a ystyriwyd gennym, fel rhan o'r cylch gorchwyl hwn, roedd:

- sut y gellir hybu a gwella'r broses o integreiddio gwasanaethau rheilffyrdd, bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru er mwyn diwallu anghenion cymunedau a busnesau yn ardaloedd cefn gwlad ac ardaloedd trefol Cymru?
- pa mor llwyddiannus yw Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol o ran darparu system drafnidiaeth gyhoeddus integredig effeithiol?
- pa mor effeithiol yw polisiau Llywodraeth Cymru o ran hybu'r broses o integreiddio trafndiaeth gyhoeddus? Yn benodol, mae Llywodraeth Cymru yn ystyried sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yng Nghymru, ac yn ystyried pa mor ymarferol fyddai gweithredu masnachfaint rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ddiddifidend. Hefyd, mae'r Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau wedi nodi ei fod yn ystyried defnyddio partneriaethau ansawdd a chytundebau ansawdd i ddarparu gwasanaethau bysiau. I ba raddau fyddai'r cynigion hyn yn creu system drafnidiaeth gyhoeddus fwy integredig yng Nghymru?
- pa ddulliau arloesol o ddarparu trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru y gellid eu hystyried i greu system fwy integredig?

- i ba raddau mae rhanddeiliaid allweddol, yn enwedig gweithredwyr trafndiaeth a chyrff cyhoeddus, yn llwyddo i gydweithredu i sicrhau gwasanaeth effeithiol?
- sut y gall llwybrau datganoledig Network Rail hybu trafndiaeth gyhoeddus integredig effeithiol yng Nghymru?
- beth yw goblygiadau'r datganiad a gyhoeddodd Llywodraeth y DU mewn perthynas â Chymru a Lloegr ar gyfer Cyfnod Rheoli 5, sef High Level Output Specification and Statement of Funds Available, o ran datblygu gwasanaethau rheilffyrdd integredig yng Nghymru?
- pa enghreifftiau o arfer da'n ymwneud ag integreiddio trafndiaeth gyhoeddus y gellir eu nodi yng Nghymru, yn y DU ac yn rhyngwladol?

Atodiad B – Digwyddiad Caffi'r Byd

Diben

Nod y digwyddiad hwn oedd rhoi cyfle i'r Pwyllgor Menter a Busnes wrando ar farn a phrofiadau defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus a grwpiau defnyddwyr er mwyn sefydlu sylfaen o dystiolaeth ar gyfer ei ymchwil i drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru.

Cyfle i drafod mewn amgylchedd anffurfiol yw Caffi'r Byd, lle mae'r rhai sy'n cymryd rhan yn rhannu profiadau ac yn trafod materion mewn grwpiau bach.

Roedd 26 o bobl yn bresennol o'r sefydliadau canlynol: Ataxia De Cymru, BayTrans, Cynghair Pobl Anabl Pen-y-bont ar Ogwr, Bus Users UK, Bus Users UK Cymru, Disability Awareness Group (Cymdeithas Tai Taf), Ffederasiwn Busnesau Bach De Cymru, Fforwm Rheilffordd Calon Cymru, Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd Calon Cymru, Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Sir Benfro, Passenger Focus, Cymdeithas Teithwyr Trên Sir Benfro, Cymdeithas Trafnidiaeth Wledig Preseli, Railfuture, Railfuture De Cymru, Grŵp Gweithredu Twneel Hafren, Cymdeithas Teithwyr Trên Amwythig-Aberystwyth, Swansea Access for Everyone.

Cynhaliodd Aelodau'r Cynulliad gyfres o drafodaethau ar y pum thema a ganlyn: prisiau a threfniadau o ran tocynnau; cyd-drefnu gwasanaethau ac amserlenni; marchnata, cyfathrebu a darparu gwybodaeth; integreiddio a defnydd tir a meysydd polisi eraill; ansawdd gwasanaethau a seilwaith, a pha mor ddibynadwy dynt.

Adroddodd pob grŵp ar ei sylwadau mewn sesiwn grynhoi ar y diwedd. Y materion canlynol oedd pwyntiau allweddol y drafodaeth.

1. Prisiau a threfniadau o ran tocynnau: i ba raddau mae tocynnau yn darparu gwerth am arian ac a yw systemau tocynnau yn symleiddio neu'n cymhlethu'r broses o deithio.

- “nid yw pris tocynnau yn deg” – nid yw strwythurau'r prisiau yn glir ac nid yw'n hawdd deall pam y gall prisiau amrywio cymaint o ardal i ardal, ymysg gweithredwyr gwahanol a rhwng pellteroedd lleol a phell;

- cafwyd barn amgen nad oedd strwythurau'r prisiau mor bwysig â chyfathrebu gwybodaeth am brisiau tocynnau i'r cwsmer mewn dull haws a chliriach;
- gall prisiau tocynnau weithiau fod yn rhyfedd (e.e. mae'n rhatach teithio o Lyn Ebwy i Cheltenham drwy Gaerdydd nac o Gaerdydd i Cheltenham ar yr un trê);
- gall y system fod yn ddryslyd (fe'i disgrifiwyd fel "dog's breakfast", e.e. nid yw rhai tocynnau'n ddilys ar wasanaethau sy'n cael eu rhedeg gan weithredwyr gwahanol, hyd yn oed lle maen nhw'n gwneud yr un teithiau);
- gall prisiau tocynnau trafndiaeth gyhoeddus fod yn is na'r gost o deithio yn y car, ond yn aml mae cyfleuster defnyddio'r car yn cuddio'r gost wirioneddol, lawn sy'n gysylltiedig â gyrru;
- dylai defnyddio gwahanol fathau o drafnidiaeth i gwblhau taith fod yn gwbl rwydd o ran talu a phrynu tocynnau;
- dylid integreiddio'r broses o dalu am docynnau yng Nghymru a gweddill y DU yn llwyr. Ond a fyddai angen deddfwriaeth sylfaenol i wneud hynny?
- ystyriwyd cynllun peilot cerdyn GO Cymru Llywodraeth Cymru (fersiwn Cymru o'r cerdyn Oyster) yn esiampl o arfer da, er y gallai fod yn fwy tryloyw o ran sut y caiff teithiau eu prasio, a theimlwyd y dylai gynnwys gostyngiadau a chynigion;
- ystyriwyd PlusBus yn arfer da hefyd, er nad yw'r daith gyntaf, at yr orsaf drenau, yn gynwysedig yn y cynllun;
- nodwyd bod Clwb 55 Arriva a cherdyn gostyngiad rheilffyrdd Sir Benfro yn syniadau da;
- nid yw teithwyr anabl yn cael gwasanaeth o'r un safon, felly dylid rhoi gostyngiad iddynt hwy a'u gofalwyr;
- mae pobl nad ydynt yn gallu mynd ar-lein o dan anfantais o ran archebu tocynnau o flaen llaw;

2. Cyd-drefnu gwasanaethau ac amserlenni: materion ynghylch newid rhwng gwahanol fathau o drafnidiaeth a gweithredwyr gwasanaethau, o ran teithio rhwng ardaloedd gwahanol, yn ogystal â pha mor hawdd ydyw i ddefnyddwyr ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

- mae anghysondeb yn safon y wybodaeth a geir gan weithredwyr teithio, a cheir dim ond ychydig o integreiddio a chyd-drefnu rhyngddynt;
- mae teithio integredig yn anodd, yn enwedig i deithwyr anabl, o ganlyniad i ddiffyg hygyrchedd a chyfathrebu rhwng darparwyr gwasanaethau gwahanol, a diffyg integreiddio rhwng amserau trenau a bysiau;
- gall diffyg cyd-drefnu gan wahanol fathau o drafnidiaeth achosi straen i deithwyr - mae angen amserau aros hirach er mwyn i wasanaethau trenau a bysiau, neu hyd yn oed wasanaethau trenau gan weithredwyr gwahanol, fod oll yn gysylltiedig;
- mae angen gwella'r cyfleusterau aros mewn gorsafoedd cyfnewid;
- gall amserlenni fod yn ddryslyd - "mae angen gradd mewn amserlennu arnoch";
- caiff yr amserlenni eu llunio am resymau masnachol, yn hytrach nag ar sail anghenion y defnyddwyr (e.e. pan nad yw gwasanaethau ar gael gyda'r nos neu ar ddydd Sul);
- dylai'r wybodaeth a roddir ar amserlenni ddangos darpariaeth hygyrchedd pob gwasanaeth;
- mae'n anodd dod o hyd i wybodaeth, yn enwedig i bobl anabl. Byddai modd gwella hyn drwy ddarparu amserlenni mewn print bras ac amserlenni clywedol;
- nodwyd bod anghysondebau wrth groesi'r ffin â Lloegr;
- bydd y Bil Teithio Llesol yn cynnig cyfle i wella darpariaeth, ond dylai'r Bil gynnwys llwybrau cerdded at ganolfannau teithio;
- trafndiaeth Gymunedol yw'r ddolen wan, ond rhaid ei hintegreiddio â mathau eraill o deithio, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig lle gall pobl hŷn deimlo'n unig yn eu cartrefi eu hunain. Mae angen "bwrw pennau at ei gilydd";
- a oes modd defnyddio tacsis fel cyswllt trafndiaeth gymunedol mewn rhai ardaloedd?
- gall cludo beiciau ar fysiau a threnau fod yn broblem - mae enghraifft o arfer da yng Nghnada, lle mae bysiau'n cludo beiciau ar flaen y cerbyd.

3. Marchnata, cyfathrebu a darparu gwybodaeth: i ba raddau mae defnyddwyr yn ei chael hi'n hawdd dod o hyd i wybodaeth am wasanaethau cyn mynd ar daith ac yn ystod y daith.

- nodwyd nad yw'r wybodaeth sydd ar gael yn ystod y daith yn ddigonol. Yn benodol, mae diffyg arwyddion, nid oes modd cael y wybodaeth ddiweddaraf, ac mae diffyg gwybodaeth am hygyrchedd i bobl anabl;
- mae gwasanaethau bysiau yn arbennig o annibynadwy, ac yn aml dyna sy'n gyfrifol am rwystro teithiau wedi'u hintegreiddio. Mae'r wybodaeth sydd ar gael am wasanaethau bysiau yn wael; felly, byddai cael y wybodaeth ddiweddaraf yn ddefnyddiol iawn, oherwydd byddai'n rhoi gwybod i ddefnyddwyr am unrhyw oedi gan eu galluogi i wneud cynlluniau amgen, os oes angen;
- mae Cymru ar ei hôl hi yn y maes hwn o gymharu â Lloegr, ac mae ardaloedd gwledig yn benodol yn cael gwasanaeth gwael;
- cafwyd trafferthion gyda gwybodaeth Traveline, gan gynnwys diffyg gwybodaeth am brisiau tocynnau;
- gall ansawdd y gwasanaeth i gwsmeriaid gan ganolfannau galwadau Arriva fod yn wael, gan nad oes gan fwyafrif y staff wybodaeth leol am y gorsafoedd;
- gan fod amserlenni bysiau'n newid mor rheolaidd, yn aml mae'r fersiynau papur yn hen yn syth ar ôl eu cyhoeddi. Yn aml, nid yw amserlenni'r trenau a'r bysiau yn gysylltiedig;
- yn aml, nid yw'r dechnoleg newydd ar drenau a bysiau (e.e. cyfleusterau clyweledol ar fysiau) yn gweithio. Dylid cael mwy o gyhoeddiadau sain ar fysiau;
- mae gan staff y gwasanaethau trafndiaeth rôl hanfodol wrth roi gwybodaeth, cymorth a chyngor;
- mae'r fasnachfaint rheilffyrdd nesaf yn gyfle i nodi y dylai staff y gwasanaethau trafndiaeth gerdded ar hyd y trênn;
- dylid cael gwell integreiddio rhwng trafndiaeth gyhoeddus a darpariaeth Shopmobility;
- mae cau gwasanaethau cyhoeddus (e.e. swyddfeydd post ac ysbytai) yn lleihau nifer y lleoedd sy'n darparu gwybodaeth am deithio;
- dylai cyflogwyr gael rôl o ran darparu gwybodaeth am deithio;

- mae'n bwysig annog pobl ifanc i deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus o'u plentyndod drwy ei gwneud yn hawdd iddynt hwy a'u teuluoedd ei defnyddio;
- mae gwybodaeth am drafnidiaeth i dwristiaid yn bwysig iawn, ar-lein ac ar bapur;
- mae diffyg integreiddio rhwng awdurdodau lleol a chonsortia trafndiaeth rhanbarthol;
- mae angen i ddarparwyr trafndiaeth wella eu strategaethau marchnata;
- weithiau, mae dod o hyd i Drafnidiaeth Gymunedol yn anodd;
- mae darparwyr Trafndiaeth Gymunedol yn gweld bod ganddynt hwy ac awdurdodau lleol adnoddau prin i ddarparu gwybodaeth;
- mae angen i'r wybodaeth am drafnidiaeth fod ar gael/yn hygyrch ac yn gyfredol, ar-lein ac ar bapur.

4. Integreiddio â meysydd polisi eraill: i ba raddau mae gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn cydweddu â pholisïau ehangach, fel cynllunio ynghylch defnyddio tir, a pholisïau o ran tai, addysg ac iechyd, i sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth yn cael eu darparu pan fydd cyfleusterau neu wasanaethau yn cael eu datblygu.

- mae datblygiadau newydd yn tueddu i ganolbwyntio ar ddefnyddio ceir: fel arfer, ystyrir trafndiaeth gyhoeddus yn rhywbeth ychwanegol, e.e. datblygiadau manwerthu y tu allan i'r dref.
- soniodd nifer o'r rhai a gymerodd ran am y trafferthion a gawsant wrth ymweld â chanolfannau siopa fel canolfan McArthur Glen ym Mhen-y-bont ar Ogwr, sydd "bron yn amhosibl" ei chyrraedd gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.
- mae angen i awdurdodau lleol a darparwyr trafndiaeth weithio gyda'i gilydd mwy yn ystod y camau cynllunio, er mwyn helpu i fynd i'r afael â'r materion hyn;
- nid yw'n glir pa ran sydd gan drafnidiaeth yn y darlun cyfan o ran darparu gwasanaethau cyhoeddus;
- dylai pob canolfan gwasanaeth cyhoeddus (e.e. ym meysydd iechyd, hamdden ac addysg) ystyried yn strategol pa mor hygyrch yw i bobl sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, a hynny yn y tymor byr a'r tymor hir;

- mae angen i arosfannau bysiau fod wedi'u lleoli yn union y tu allan i ysbytai, fel nad oes rhaid i gleifion ac ymwelwyr gerdded ymhell;
- dylai darparwyr trafndiaeth adolygu amserlenni'r bysiau i ystyried oriau ymweld ysbytai ac anghenion defnyddwyr;
- mae angen digon o leoedd parcio ger gorsafoedd trenau i annog mwy o ddefnyddwyr i "barcio a theithio", ynghyd ag oriau agor hirach, fel nad ydynt yn cau yn gynnar gyda'r nos;
- yn ogystal, mae angen cysylltiadau gwell o ran teithio ar fysiau i orsafoedd trenau;
- mewn rhai ardaloedd gwledig, os nad ydych yn defnyddio car, Trafnidiaeth Gymunedol yw'r unig ddewis;
- cynlluniau Datblygu Lleol yw'r prif ddull o sicrhau bod gwaith cynllunio ym maes trafndiaeth ac o ran polisïau eraill yn cael ei integreiddio;
- bydd gan wahanol grwpiau o bobl amrywiaeth o anghenion o ran hygyrchedd - mae angen darparu ar gyfer y sbectrwm cyfan o anghenion anabledd;
- rhoddir llai o ystyriaeth i bobl sydd â nam ar eu golwg.

5. Ansawdd y gwasanaethau a'r seilwaith a pha mor ddibynadwy

ydynt: ansawdd gwasanaethau a chyfleusterau cyfnewid, fel arosfannau bysiau a gorsafoedd bysiau a threnau.

- mae'r ansawdd yn amrywio'n fawr - mae'r sefyllfa'n amrywio ac yn fater o lwc, ac mae amodau economaidd yn cael effaith ar y gwasanaethau a ddarperir;
- mae ansawdd y gwasanaethau i deithwyr anabl yn ddibynnol iawn ar ymddygiad y cyhoedd yn ehangach, e.e. teithwyr neu fagiau yn y lleoedd sydd wedi eu clustnodi ar gyfer pobl anabl, neu yn rhywle sy'n rhwystro pobl anabl rhag eu defnyddio;
- mae ansawdd y gwasanaethau i bobl anabl yn amrywio yn ôl a ydynt wedi neilltuo lle o flaen llaw ac a ydynt wedi gofyn am gymorth yn yr orsaf. Mae hyn yn ei gwneud yn anodd i deithwyr anabl deithio heb gynllunio o flaen llaw, oherwydd mae'n bosibl na fydd cymorth ar gael yn yr orsaf;

- mae angen gwella hyblygrwydd wrth deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus i bob teithiwr, fel bod teithio heb gynllunio o flaen llaw mor hawdd ag yw mynd ar daith a gynlluniwyd;
- dylai fod cerbydau dosbarth cyntaf ar drenau Arriva;
- pan fydd oedi mawr neu pan fydd gwasanaethau'n cael eu canslo, gall teithwyr ei chael yn anodd cysylltu â'u teulu a'u ffrindiau oherwydd diffyg dulliau cyfathrebu ar wasanaethau. Mae gorsafedd heb staff (fel gorsaf Llanelli) yn broblem o ran diogelwch ac o ran cael gafael ar wybodaeth;
- mae angen gwella safonau trafndiaeth a'u gwneud yn gyson - gellir defnyddio pwerau'r Ddeddf Trafndiaeth yn well yn y cyddestun hwn;
- gall safonau hygyrchedd ar fysiau amrywio'n fawr;
- mae angen hyfforddi staff y gwasanaethau trafndiaeth i ymdrin â'r holl anghenion hygyrchedd;
- mae staff y gwasanaethau trafndiaeth yn bwysig o ran creu ymdeimlad o ddiogelwch - mae pryderon ynghylch diogelwch yn cael effaith sylweddol o ran rhwystro pobl rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus;
- gall ymddygiad gwrthgymdeithasol fod yn broblem fawr ar rai gwasanaethau, ac mae angen mynd i'r afael â hynny;
- mae angen i'r Heddlu Trafndiaeth Prydeinig wneud mwy o ran ymddygiad gwrthgymdeithasol, oherwydd ar hyn o bryd mae perygl i staff trafndiaeth gyhoeddus yn ogystal ag i ddefnyddwyr.
- mae glendid a chysur hefyd yn hanfodol; gall diffyg yn hyn o beth olygu nad yw pobl yn dymuno teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae gan lawer o weithredwyr bysiau gerbydau hen iawn, sydd mewn cyflwr gwael, ac mae diffyg cysondeb ar draws y gwasanaethau.
- gall fod gwrthdaro rhwng teithwyr - mae angen sicrhau bod digon o le i deithwyr sydd â chadeiriau olwyn, ac eraill, fel mamau sydd â phramiau.
- mae nifer o fathau o fysiau nad oes ganddynt ddigon o le i fwy nag un defnyddiwr cadair olwyn, felly ni all teithwyr sydd â chadeiriau olwyn ac sy'n teithio gyda'i gilydd deithio ar y bysiau hyn.

- os bydd gwasanaethau yn iawn ar gyfer pobl anabl, byddant yn iawn ar gyfer gweddill y boblogaeth.
- dylai gweithredwyr teithio ymgynghori mwy â defnyddwyr.
- dylid gwella lleoliad arosfannau a gorsafoedd cyfnewid (e.e. yn Abertawe, lle mae'r orsaf drenau a'r orsaf fysiau ymhell ar wahân).
- Mae pryder y bydd toriadau i gyllideb y sector cyhoeddus yn effeithio ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.

Atodiad C – Canlyniadau'r Arolwg o Ddefnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus

Rhagymadrodd

Fel rhan o'r ymchwiliad hwn cynhaliodd y Pwyllgor arolwg o ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus i gasglu tystiolaeth am farn defnyddwyr am integreiddio trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru ac i ganfod y materion allweddol yn ymwneud ag integreiddio.

Cwblhaodd 61 o bobl yr arolwg i gyd. Gan fod y rhai a oedd yn ymateb yn dewis gwneud hynny eu hunain yn hytrach na'u bod wedi cael eu nodi fel sampl cynrychiadol o'r boblogaeth, mae nifer o gyfyngiadau i'r ffordd hon o weithredu. Yn arbennig, ni ellir dweud bod y canlyniadau'n gynrychiadol o'r boblogaeth yn ei chyfanrwydd, ac mae hunan-ddewis yn golygu bod risg sylweddol y bydd cynrychiolaeth anghymesur o blith pobl sy'n anfodlon â thrafnidiaeth gyhoeddus. Fodd bynnag, mae canlyniadau'r arolwg yn rhoi darlun buddiol o brofiadau'r rhai a ymatebodd fel defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru.

Sut mae'r rhai a ymatebodd yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus

Gofynnwyd tri chwestiwn i'r rhai a oedd yn ymateb:

- pa mor aml yr oeddent yn defnyddio bysiau, trenau neu drafnidiaeth gymunedol;
- pam yr oeddent yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus; ac
- a oes angen iddynt newid fel arfer er mwyn cyrraedd pen eu taith.

Bws oedd y modd teithio a gâi ei ddefnyddio amlaf gan yr ymatebwyr: roedd tua hanner (54 y cant) yn defnyddio'r bws yn fisol, wythnosol neu ddyddiol. **Câi'r trêni ei ddefnyddio'n llai aml na'r bws:** defnyddiai mwy na thraean (40 y cant) y trêni lai nag unwaith y mis. Nid oedd wyth o bob 10 ymatebydd byth yn defnyddio **Trafnidiaeth Gymunedol**, sy'n golygu bod y canlyniadau am y modd hwn yn llai defnyddiol.

Roedd ymatebwyr yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus **yn llai aml ar gyfer gweithgareddau y gellid eu hystyried yn ofynion ymarferol lle mae amser yn dyngedfennol**. Roedd tua hanner yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn fisol o leiaf ar gyfer gweithgareddau cymdeithasu a hamdden (52 y cant) a siopa (51 y cant). Fodd bynnag, nid oedd wyth o bob 10 (81 y cant) byth yn defnyddio trafndiaeth

gyhoeddus at ddibenion addysg, nid oedd ychydig dros hanner byth yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar gyfer gwaith neu fusnes (51 y cant) ac nid oedd ychydig llai na hanner byth yn ei defnyddio i ymweld â'r meddyg neu'r ysbyty (47 y cant). Mae sylwadau a wnaed drwy'r arolwg **yn awgrymu nad yw rhai ymatebwyr o leiaf yn teimlo bod gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn effeithiol at ddibenion mwy ymarferol, er y byddai pethau eraill megis oed yr ymatebwyr a pha un a ydynt mewn gwaith hefyd yn berthnasol.** Ni chasglwyd y wybodaeth honno yn ystod yr arolwg hwn.

Roedd angen i gyfran uchel o'r ymatebwyr newid y modd o deithio yn aml: roedd gofyn i draean yn union o'r ymatebwyr newid y modd o deithio 'bron bob amser' ac roedd angen i chwech o bob 10 ymatebydd newid 'yn aml' neu 'bron bob amser'.

Hwylustod teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus

Gofynnwyd i'r ymatebwyr i ba raddau yr oeddent yn cytuno y **gallent deithio fel arfer i'r manau y mae angen iddynt eu cyrraedd ar yr adeg y mae angen iddynt fynd yno** ar drafnidiaeth gyhoeddus, ac a **yw teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus yn dod yn haws.**

Roedd bron i chwech o bob 10 ymatebydd (59 y cant) yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf **eu bod fel arfer yn gallu teithio i'r manau y maent am fynd iddynt ar yr adeg y maent am deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus,** tra oedd tua chwarter (27 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf.

Roedd mwy, saith o bob 10 (67 y cant), yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf ei bod **yn dod yn haws cyrraedd y manau y maent am fynd iddynt ar drafnidiaeth gyhoeddus,** tra oedd llai na dau o bob 10 (17 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf â'r datganiad hwn.

Darparodd tri deg pump o ymatebwyr sylwadau yn egluro'u hatebion, a gellir ystyried tri o'r rheini'n sylwadau cadarnhaol. Roedd y gweddill yn feirniadol o'r ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus. Y mater a godwyd fynyachaf yn y sylwadau oedd **amlder y gwasanaethau** (22 sylw). Roedd y lleill yn cynnwys **cyd-drefnu gwasanaethau; ansawdd y gwasanaeth yn dirywio; seilwaith,** o ran ansawdd a phellter rhwng safleoedd a gorsafoedd; **mynediad i bobl ag anabledau;** a **lefelau prisiau.**

Argraffiadau o'r ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus ar hyn o bryd

Gofynnwyd i'r ymatebwyr i ba raddau yr oeddent yn cytuno â 12 datganiad am wahanol agweddau o'r ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus bresennol. Cafodd yr agweddau hyn eu grwpio'n dri maes pwnc sy'n cael eu trafod isod.

Amllder trafndiaeth gyhoeddus, a'r cyd-drefnu arni

Amllder a chyd-drefnu yw'r meysydd lle'r oedd yr ymatebwyr yn fwyaf anfodlon.

Roedd mwy na chwech o bob 10 ymatebydd (64 y cant) yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf â'r datganiad **fod amseroedd aros yn rhesymol**. Nid oedd unrhyw un yn cytuno'n gryf.

Roedd saith o bob 10 (70 y cant) yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf â'r datganiad **fod trafndiaeth gyhoeddus ar gael ar yr adeg y mae ei hangen arnynt**. Roedd dau o bob 10 (23 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf â'r datganiad hwn.

Roedd mwy na chwech o bob 10 (63 y cant) yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf â'r **datganiad fod trafndiaeth gyhoeddus ar gael ar y llwybrau lle mae ei hangen arnynt**. Roedd mwy na dau o bob 10 (22 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf.

Prisiau a threfniadau o ran tocynnau

Roedd tua phedwar o bob 10 ymatebydd (42 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf **fod tocynnau trafndiaeth gyhoeddus yn hawdd eu deall**, tra oedd tua thraean (33 y cant) yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf â'r datganiad hwn.

Roedd y lefelau anfodlonrwydd â **phrisiau tocynnau trê**n yn gymharol uchel gan fod mwy na chwech o bob 10 ymatebydd yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf **fod y rhain yn rhesymol eu pris**.

Roedd y lefelau anfodlonrwydd â phrisiau tocynnau bws yn is nag i docynnau trê, ond yn dal yn gymharol uchel gan fod ychydig mwy na phedwar o bob 10 (44 y cant) yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf **fod prisiau tocynnau bws yn rhoi gwerth da am arian**.

Mynediad at Drafnidiaeth Gyhoeddus

Roedd bron i chwech o bob 10 (58 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf **ei bod yn hawdd cael gafael ar wybodaeth**.

Roedd bron i bedwar o bob 10 ymatebydd (39 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf **nad oedd rhaid iddynt gerdded yn bell wrth newid** o'i gymhrau â thraean (33 y cant) a oedd yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf.

Roedd ychydig mwy na phedwar o bob 10 ymatebydd (45 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf **fod mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus ar droed yn hawdd** o'i gymharu â thua thri o bob 10 a oedd yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf (31 y cant).

Roedd bron i chwech o bob 10 (57 y cant) ddim yn cytuno nac anghytuno **fod mynediad ar feic yn hawdd**, sy'n awgrymu nad yw beicio yn flaenoriaeth i'r rhan fwyaf o ymatebwyr.

Darparodd tri deg dau o'r ymatebwyr sylwadau i egluro'u hatebion, a gellid cysylltu 21 o'r rheini â'r deuddeg datganiad a gynhwyswyd yn y cwestiynau. Roedd y nifer fwyaf o ymatebion (16 sylw) yn awgrymu bod angen gwella **amlder y gwasanaethau a'r cyd-drefnu arnynt** i raddau amrywiol.

Blaenoriaethau er mwyn gwella trafnidiaeth gyhoeddus

Gofynnwyd i'r ymatebwyr flaenoriaethu'r materion dan sylw yn y 12 cwestiwn yr oeddent wedi ymateb iddynt yng nghwestiwn pump drwy eu rhoi mewn trefn flaenoriaeth, gydag un fel y flaenoriaeth uchaf. Cafodd y canlyniadau eu pwysoli i adlewyrchu'r lefel gymharol o flaenoriaeth a roddwyd i bob mater gan ymatebwyr unigol.

Gwasanaethau amlach oedd y flaenoriaeth uchaf a nodwyd o gryn dipyn (gyda sgôr pwysol o 138), yn cael ei dilyn gan wella amserlennu er mwyn cwtogi amseroedd aros (sgôr o 103). Tocynnau rhatach ddaeth yn drydydd (sgôr o 92), ac yn agos at hynny roedd rhagor o lwybrau trafnidiaeth gyhoeddus (sgôr o 90) ac yn bumed tocynnau bws rhatach (sgôr o 77).

Effaith bosibl gwelliannau

Gofynnwyd i'r ymatebwyr a fyddai'r gwelliannau yr oeddent wedi rhoi blaenoriaeth iddynt yn eu gwneud yn fwy tebygol o ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Roedd mwy na naw o bob 10 (94 y cant) yn cytuno neu'n cytuno'n gryf y byddai'r newidiadau yn eu hannog i ddefnyddio mwy ar drafnidiaeth gyhoeddus, gyda mwy na hanner (53 y cant) yr ymatebwyr a oedd wedi ateb y cwestiwn hwn yn cytuno'n gryf.

Hyd yn oed â chaniatáu ar gyfer gogwydd posibl yn deillio o'r posibilrwydd y byddai ymatebwyr sydd wedi dewis gwelliannau a'u blaenoriaethu yn dueddol efallai o awgrymu y byddai eu lefelau defnydd yn cynyddu o ganlyniad, mae cryfder yr ymateb hwn yn eithriadol. Mae'n awgrymu, pe bai ansawdd y ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus

yn gwella, y byddai defnydd yr ymatebwyr o drafnidiaeth gyhoeddus yn cynyddu, a hynny'n sylweddol o bosibl.

Dadansoddi yn ôl dosbarthiad trefol-gwledig

Gofynnwyd i'r ymatebwyr ddarparu eu cod post. Darparwyd pum deg cod post dilys a olygai fod modd dyrannu'r ymatebion hyn i'r pedwar math o anheddiad a gynhwysir yn 'nosbarthiad trefol-gwledig' y Swyddfa Ystadegau Gwladol. Roedd pedwar math o anheddiad wedi'u cynnwys: Trefol (poblogaeth o fwy na 10,000); tref a chyrion; pentref; a phentrefan ac annedd ar ei ben ei hun. Cyfunwyd y ddau fath lleiaf o anheddiad wrth ddadansoddi'r arolwg hwn felly tri dosbarthiad a ddefnyddiwyd. Mae dadansoddi'r canlyniadau yn ôl dosbarthiad trefol-gwledig yn awgrymu amrywiadau rhwng profiadau ac agweddau tuag at drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru, er enghraifft:

Roedd yn llai tebygol y byddai angen i ymatebwyr trefol newid modd na'r rhai mewn ardaloedd eraill.

Roedd yn haws i ymatebwyr trefol gyrraedd pen eu taith na'r rhai mewn ardaloedd eraill, ac roeddent ychydig yn llai tebygol hefyd o anghytuno â'r datganiad ei bod yn dod yn haws gwneud hynny.

Amllder gwasanaethau a'r cyd-drefnu arnynt oedd y mater pwysicaf i'r holl ymatebwyr. Fodd bynnag, roedd y lefelau anfodlonrwydd yn is i drigolion trefol.

Roedd prisiau tocynnau trê'n yn fwy o ffynhonnell anfodlonrwydd i ymatebwyr trefol nag i'r rhai o ardaloedd eraill.

Mae'n werth nodi amrywiadau rhwng mathau o aneddiadau gan eu bod yn ymddangos yn gyson drwy ganlyniadau'r arolwg ar ei hyd. Fodd bynnag, dylid bod yn ofalus wrth ymdrin â nhw gan fod nifer yr ymatebion o'r dosbarthiadau 'tref' a 'phentref a llai' yn gymharol isel (7 ac 14 ymateb y naill a'r llall).

I gloi

Mae canlyniadau'r arolwg yn dangos nifer o themâu cyffredin sy'n berthnasol i ymchwiliad y Pwyllgor. Rhesymau pennaf ymatebwyr dros ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus oedd siopa, cymdeithasu a hamdden. Mae tystiolaeth ansoddol o sylwadau a ddarparwyd gan ymatebwyr yn awgrymu **bod hyn yn rhannol efallai gan nad yw'r rhwydweithiau bob amser yn effeithiol ar gyfer gofynion ymarferol, lle mae amser yn dyngedfennol, megis mynd i'r gwaith neu addysg, er y byddai materion eraill fel oed yr ymatebwyr a pha un a ydynt**

mewn gwaith yn berthnasol hefyd. Fodd bynnag, ni chafodd y wybodaeth hon ei chasglu yn ystod yr arolwg.

Roedd cyfran uchel o'r ymatebwyr yn anghytuno / anghytuno'n gryf eu bod fel arfer yn gallu mynd i'r manau yr oeddent am eu cyrraedd ar drafnidiaeth gyhoeddus, tra oedd cyfran uwch (bron i saith o bob 10) yn anghytuno / anghytuno'n gryf ei bod yn dod yn haws.

Materion ynglŷn ag amllder gwasanaethau a'r cyd-drefnu arnynt oedd y flaenoriaeth uchaf i ymatebwyr ac roedd mwy na naw o bob 10 ymatebydd yn cytuno / cytuno'n gryf yr hoffent ddefnyddio mwy ar drafnidiaeth gyhoeddus pe bai'r materion yr oeddent wedi'u nodi yn cael eu datrys.

Nodwyd nifer o wahaniaethau rhwng ymatebwyr trefol a rhai eraill. Yn arbennig, roedd yr angen i newid yn uwch y tu allan i'r ardaloedd trefol, ac mae'r canlyniadau'n awgrymu bod ymatebwyr trefol yn cael trafndiaeth gyhoeddus yn haws ei defnyddio. Fodd bynnag, roedd anfodlonrwydd sylweddol yn amlwg hefyd ynglŷn â thrafnidiaeth gyhoeddus drefol. Hefyd, mae'n ymddangos bod prisiau tocynnau trê yn flaenoriaeth uwch i ymatebwyr trefol, er mai materion amllder a chyd-drefnu oedd bennaf ym mhob ardal.

Tystion

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

<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/ielIssueDetails.aspx?Ild=4436&Opt=3>

21 Tachwedd 2012

Bus Users UK Cymru

Passenger Focus UK

Sustrans Cymru

29 Tachwedd 2012

Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru (ATCO)

Canolfan Ymchwil Trafnidiaeth Cymru, Prifysgol Morgannwg

5 Rhagfyr

Cymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol Cymru

Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr

Cwmni Lloyds Coaches

First Group

10 Ionawr 2013

Network Rail

16 Ionawr 2013

Trenau Arriva Cymru

Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru (CILT)

24 Ionawr 2013

Y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol

Y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau

7 Chwefror 2013

Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr

Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Darparodd yr unigolion a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn

<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=4436&Opt=0>

Sefydliad

Age Cymru

Trenau Arriva Cymru

Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru (ATCO)

Y Cyngorydd Richard Bertin, Cyngor Bro Morgannwg

Bus Users UK Cymru

Capital Traffic

Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru (CILT)

Comisiynydd Plant Cymru

Suzanne Chisholm

Dick Cole, Fforwm Cymunedol Bryn y Cwm

Cymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol Cymru

Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru

Anabledd Cymru

Stephen Drewell

R H Edwards

Ffederasiwn y Busnesau Bach

First Group

Kenneth Griffiths

Cŵn Tywys Cymru

D G HARRIS

Philip Inskip

Sefydliad y Peirianwyr Sifil: Cymru

Cwmni Lloyds Coaches
Grahame Nelmes
Network Rail
Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru
Yr Athro Stuart Cole, Prifysgol Morgannwg
Passenger Focus UK
Grŵp Gweithrediaethau Trafnidiaeth Teithwyr
Railfuture
Sustrans Cymru
TAITH (Consortiwm Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru)
TraCC (Consortiwm Trafnidiaeth Rhanbarthol y Canolbarth)
Sewta (Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru)
Siambwr Fasnach De Cymru
SWITCH (Consortiwm Trafnidiaeth Integredig De-orllewin
Cymru)
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
Llywodraeth Cymru
P A Willson
A Youde
Youth Are Funders