‘Cylch dieflig dirywiad’: Sut mae tagfeydd yn effeithio ar y sector bysiau yng Nghymru?

View this post in English | Darllenwch yr erthygl yma yn Saesneg
27/06/17

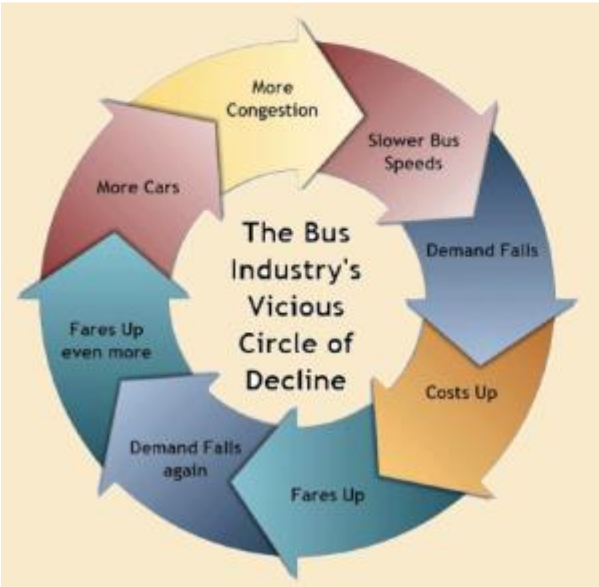
Mae cwmnïau bysiau yn ninasoedd Cymru yn dioddef oherwydd tagfeydd sy’n ymestyn amseroedd teithio ac yn lleihau niferoedd y teithwyr, yn ôl tystiolaeth a gyflwynwyd i ymchwiliad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau i effeithiau tagfeydd ar y diwydiant bysiau.

Yn ôl adroddiad yn 2016 yn ystyried effaith tagfeydd ar deithwyr bysiau (PDF 2.5MB) ar lefel y DU gan yr Athro David Begg ar gyfer Greener Journeys, mae’r diwydiant wedi’i ddal mewn ‘fortecs’ neu ‘gylch dieflig’, sy’n bygwth ‘dinistrio’ y diwydiant bysiau drwy gyfuniad o ddirywiad mewn dibynadwyedd, llai o alw gan gwsmeriaid a phrisiau teithio uwch.

Yn ei ragair i adroddiad yr Athro Begg, pwysleisiodd Syr Peter Hendy bwysigrwydd dibynadwyedd a chyflymder teithiau, gan nodi y byddai hyd yn oed weithredwr bysiau gorau’r byd mewn perygl pe bai tagfeydd yn dinistrio dibynadwyedd a chyflymder teithiau.

Y cwestiwn o dagfeydd

Mae effaith tagfeydd ar y diwydiant bysiau yn peri pryder i weithredwyr bysiau a chafodd ei drafod yn helaeth yn ystod uwchgynhadledd gyntaf Llywodraeth Cymru ynglŷn â bysiau, a gynhaliwyd ym mis Ionawr 2017. Gostyngodd nifer y gwasanaethau bysiau cofrestredig yng Nghymru tua 46%, o 1,943 o wasanaethau i 1,058 rhwng mis Mawrth 2005 a mis Mawrth 2015. Gostyngodd nifer y teithiau ar fysiau tua 19% rhwng 2008 a 2015



Yn yr adroddiad ym mis Mehefin 2015 ar Economeg Bysiau yng Nghymru gan y Bartneriaeth TAS ar gyfer Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, nodwyd gostyngiad sylweddol yng nghynhyrchiant y diwydiant dros y degawd diwethaf o ganlyniad i gynnydd o ran tagfeydd ac o ran y galw am le ar y ffyrdd.

Problemau llygredd

Mae adroddiad yr Athro Begg yn amlygu'r ffaith, yn ogystal â bod yn ddrwg i fusnes, bod bysiau araf hefyd ar gyfer yn ddrwg o ran llygredd, gyda chychwyn a stopio rheolaidd yn cyfrannu at gynnydd o 25% mewn allyriadau carbon deuocsid am bob cilometr gan fws yn y DU ers 2000.

Credir bod ansawdd aer gwael yn cyfrannu at 1,300 o farwolaethau cynamserol yng Nghymru bob blwyddyn. Yn Lloegr, sefydlwyd fframwaith Parthau Aer Glân sy'n tynnu sylw at rôl gostyngiad mewn tagfeydd traffig o ran sicrhau aer glân. Yng Nghymru, mae ymgynghoriad y DU ar fynd i'r afael â nitrogen deuocsid yn ein trefi a'n dinasoedd yn nodi y bydd Llywodraeth Cymru yn ymgynghori ar gynigion manwl ar gyfer Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru yn y 12 mis nesaf.

Mae adroddiad diweddar Greener Journeys, sef Improving Air Quality in Towns and Cities a gyhoeddwyd ym mis Ebrill 2017 yn nodi bod bysiau yn cael eu cydnabod fel rhan annatod o'r ateb i faterion ansawdd aer a bod yn rhaid gwneud y mwyaf o rôl bysiau.

Yr ochr ariannol

Ariannu yng Nghymru

Mae gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn cael cymhorthdal drwy Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru, sef system ariannu allweddol a weinyddir drwy awdurdodau lleol.

Mewn tystiolaeth i'r ymchwiliad, awgrymodd Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Cludiant (ATCO) Cymru a Stagecoach fod angen buddsoddiad cyhoeddus ychwanegol mewn mesurau seilwaith priffyrdd i fynd i'r afael â thagfeydd a rhoi blaenoriaeth i fysiau ar y ffyrdd. Roeddent yn dweud y gallai mynd i'r afael â thagfeydd arwain at fwy o elw i weithredwr, a fyddai'n eu gwneud yn llai dibynnol ar gyllid cyhoeddus fel cymhorthdal i wasanaethau. I'r gwrthwyneb, os na roddir sylw i hyn, gallai tagfeydd arwain at yr angen am fwy o gymhorthdal cyhoeddus i gynnal hyfywedd masnachol rhai gwasanaethau.

Roedd ATCO Cymru yn dadlau y bydd angen adnoddau sylweddol er mwyn mynd ati'n effeithiol i weithredu polisïau cyfredol i fynd i'r afael â thagfeydd, yn enwedig ar gyfer cynlluniau seilwaith priffyrdd. Fodd bynnag, mae'n credu bod modd gwneud achos busnes cryf o dan yr arweiniad ar arfarnu a chynllunio trafnidiaeth Cymru i gyfiawnhau faint o fuddsoddiad sydd ei angen.

Mae ATCO hefyd yn tynnu sylw at ddeddfwriaeth bresennol sy'n galluogi awdurdodau lleol i sefydlu Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd gyda gweithredwyr bysiau lleol, gan ddadlau bod potensial i'r ddenu cyllid y sector preifat ac felly gwneud y gorau o fudd arian cyhoeddus.

Arian y Deyrnas Unedig

Mae tagfeydd hefyd yn cyfrannu'n negyddol at y darlun economaidd-gymdeithasol ehangach, gyda goblygiadau o safbwynt twf economaidd. Tynnodd TAS sylw at ymchwil blaenorol gan Syr Rod Eddington, a oedd yn ymchwilio i'r cysylltiad rhwng trafnidiaeth a chynhyrchiant economaidd, twf a sefydlogrwydd y DU. Dywedodd TAS y gellid gwella effeithlonrwydd economaidd drwy leihau faint o amser y mae tagfeydd yn ei wastraffu.

Mae Llywodraeth y DU wedi cydnabod bod tagfeydd yn broblem ac, fel rhan o'r Gronfa Fuddsoddi ar gyfer Cynhyrchiant Cenedlaethol a gyhoeddwyd yn Natganiad yr Hydref 2016, amlinellodd £2.6 biliwn i fynd i'r afael â thagfeydd a sicrhau bod rhwydweithiau trafnidiaeth y DU yn addas at y dyfodol. Mae'r datganiad yn nodi'n glir bod fformiwla Barnett yn cael ei gymhwyso fel mai Llywodraeth Cymru a fydd yn gyfrifol am benderfyniadau ynghylch sut i wario dyraniadau mewn meysydd datganoledig fel trafnidiaeth.

Yr atebion

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

Ar hyn o bryd, mae awdurdodau lleol yng Nghymru eisoes yn cael eu hannog i ystyried mesurau i leihau tagfeydd gan fframwaith Polisi Cynllunio Cymru. Mae'r opsiynau'n cynnwys rheoli darpariaeth meysydd ceir ac ystyried defnyddio pwerau i godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd a/neu ardoll parcio yn y gweithle.

Yn ei adroddiad, nododd yr Athro Begg fod angen i fwy o ddinasoedd godi taliadau tagfeydd ac ardollau parcio a rhoi mesurau cyfyngu parcio ar waith. Roedd TAS o blaid gweithredu'r mesurau polisi bras sydd eisoes yn bodoli. Roedd yn dadlau bod awdurdodau lleol yn methu ymgymryd yn effeithiol â'u cyfrifoldebau rheoli traffig, gan gyfrannu'n anfwriadol at ddirywiad economaidd y diwydiant bysiau yng Nghymru. Hefyd cafwyd galwadau am fwy o fesurau i roi blaenoriaeth i fysiau, gan gynnwys ailddyrannu lle ar y ffyrdd.

Er gwaethaf hyn, dywedodd ATCO Cymru na ddylid cyfyngu newidiadau i'r seilwaith priffyrdd yn unig:

> At a national level, tax and fiscal matters such as fuel duty can influence car ownership and use. At a regional and local level, Spatial Plans and Local Development Plans can ensure that new developments and facilities do not generate extra traffic by locating them along existing public transport routes.

Er bod amrywiaeth eang o atebion posibl ar gael, yr her fwyaf o bosibl yw symud i ffwrdd oddi wrth ddefnyddio ceir preifat. Dywedodd ATCO Cymru y bydd mesurau i

annog pobl i roi'r gorau i deithio mewn ceir o blaid teithio ar fysiau yn debygol o fod yn amhoblogaidd ac y bydd angen ewyllys wleidyddol gref.

Bydd y Pwyllgor yn clywed tystiolaeth bellach gan amrywiaeth o dystion yn ystod ei gyfarfod nesaf ar 29 Mehefin 2017.

Erthygl gan Keri McNamara a Sean Evans, Gwasanaeth Ymchwil Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Ffynhonnell: Cyflwyniad uwchgynhadledd bysiau y Gwasanaethau Gwybodaeth ar gyfer Trafnidiaeth i Deithwyr ynghylch costau'r diwydiant a busnes cynaliadwy (PDF, 5.2MB).
Llun o Wikimedia Commons. Dan drwydded Creative Commons.

Mae'r erthygl hon hefyd ar gael fel dogfen PDF i'w hargraffu: 'Cylch dieflig dirywiad': Sut mae tagfeydd yn effeithio ar y sector bysiau yng Nghymru? (PDF, 273KB)