Senedd Cymru
Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Dyfodol bysiau a threnau yng Nghymru

Hydref 2022

www.cynulliad.cymru

Senedd Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl. Mae'r Senedd, fel y'i gelwir, yn deddfu ar gyfer Cymru, yn cytuno ar drethi yng Nghymru, ac yn dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Senedd:
www.senedd.cymru/SeneddHinsawdd

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

Y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1SN

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddHinsawdd@senedd.cymru**
Twitter: **@SeneddHinsawdd**

© Hawlfraint Comisiwn y Senedd 2022
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 difrïol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn y Senedd sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Senedd Cymru
Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Dyfodol bysiau a threnau yng Nghymru

Hydref 2022

Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 23 Mehefin 2021. Ceir ei gylch gwaith yn:
www.senedd.cymru/SeneddHinsawdd

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:

Cadeirydd y Pwyllgor:
Llyr Gruffydd AS
Plaid Cymru

Janet Finch-Saunders AS
Ceidwadwyr Cymreig

Huw Irranca-Davies AS
Llafur Cymru

Delyth Jewell AS
Plaid Cymru

Jenny Rathbone AS
Llafur Cymru

Joyce Watson AS
Llafur Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd 5

Argymhellion 6

1. Cyflwyniad 9

Rhan 1: Craffu ar waith Trafnidiaeth Cymru 12

2. Llywodraethu, swyddogaethau a datblygiad Trafnidiaeth Cymru ..14

Trefniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru 14

Datblygu rôl Trafnidiaeth Cymru 15

Adnoddau ariannol Trafnidiaeth Cymru 15

Llywodraethu trafnidiaeth 17

Ein barn ni 18

Argymhellion 19

Rhan 2: Dyfodol gwasanaethau bysiau a threnau ar ôl Covid 22

3. Dyfodol gwasanaethau bysiau a threnau ar ôl Covid 24

Cynhwysiant cymdeithasol 28

Ein barn ni 31

Argymhellion 32

4. Cymorth ar gyfer gwasanaethau bysiau a threnau 34

Cymorth i ddatgarboneiddio 34

Cyllid Llywodraeth y DU 36

Codi tâl ar y ffyrdd 37

Ein barn ni 38

Argymhellion 39

5. Newid moddol 40

Targedau newid moddol Llywodraeth Cymru 40

Newid ymddygiad 42

Cael gwared ar rwystrau a chynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus: 10 egwyddor o'n gwaith ymgysylltu 47

Ein barn ni 48

Argymhellion 49

6. Diwygio bysiau a threnau 51

Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ar ddiwygio bysiau 51

Polisi bysiau ehangach 54

Diwygio'r rheilffyrdd 54

Metro 55

Llywodraethu trafnidiaeth 56

Integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus 57

Ein barn ni 58

Argymhellion 60

Atodiad A: Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig 61

Gwybodaeth ychwanegol 61

Rhagair y Cadeirydd

Rydym yn wynebu gaeaf anodd iawn. Gyda chostau byw yn codi'n aruthrol, gwyddom y bydd y misoedd nesaf yn her wirioneddol i lawer ohonom.

I nifer o bobl sy'n byw mewn tlodi trafnidiaeth, bydd diffyg mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus fforddiadwy a dibynadwy yn gwneud eu bywydau hyd yn oed yn anoddach. Gwyddom y bydd hyn yn effeithio'n fwy ar bobl anabl, pobl hŷn a menywod o gymharu â grwpiau eraill. Yn aml, nid yw pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yn gallu cael mynediad at y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt i allu byw a gweithio bywydau llawn.

Ar ddechrau tymor y Senedd hon, nododd y Pwyllgor drafnidiaeth gyhoeddus fel un o'n blaenoriaethau. Yr adroddiad hwn, ar wasanaethau bysiau a threnau, yw ein hadroddiad cyntaf ar y pwnc.

Mae rhan gyntaf o'r adroddiad hwn yn trafod ein gwaith craffu blynyddol ar waith Trafnidiaeth Cymru. Mae Trafnidiaeth Cymru yn gyfrifol am gyflawni rhai mentrau trafnidiaeth trawsnewidiol, gan gynnwys y tri phrosiect Metro yng Nghymru. Mae'n bwysig ein bod yn eu dwyn i gyfrif o ran eu perfformiad.

Mae'r ail ran yn trafod adferiad bysiau a threnau ar ôl pandemig Covid yn ehangach. Gwyddom oll fod y pandemig wedi cael effaith enfawr ar y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus. Roedd llawer o bobl yn ofni mynd ar y bws neu'r trên, a hynny'n ddealladwy. Pobl yn yr ardaloedd tlotaf a gafodd eu taro galetaf gan y gostyngiadau mewn gwasanaethau bysiau.

Roedd trafnidiaeth gyhoeddus eisoes yn rhy ddrud i lawer o bobl. Gwyddom y bydd y misoedd nesaf yn anoddach fyth. Rydym wedi galw ar Lywodraeth Cymru i gyflwyno cynigion i leihau prisiau tocynnau yng Nghymru, i roi'r cymorth sydd ei angen ar bobl dros y gaeaf.

Fel Pwyllgor, rydym yn teimlo fod bysiau a rheilffyrdd yn allweddol, nid yn unig i gyrraedd ein targedau newid hinsawdd yng Nghymru, ond hefyd i greu cymdeithas lle gall pobl gael mynediad hawdd at y gwasanaethau, yr addysg a'r gwaith sydd eu hangen arnynt i fyw bywyd llawn. Byddwn yn parhau i gadw llygad barcud ar gynnydd dros y misoedd nesaf.

Yn olaf, hoffwn, ar ran y Pwyllgor, ddiolch i'r gweithwyr rheng flaen yn y diwydiant bysiau a threnau a wnaeth sicrhau bod y wlad yn parhau i symud yn ystod y pandemig. Mae wedi bod yn gyfnod anodd iawn, ond rydych chi wedi gwneud gwahaniaeth cadarnhaol i fywydau llawer o bobl yng Nghymru.

Argymhellion

Argymhelliad 1. Yn y dyfodol, dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi ei gynllun busnes a'r cynllun ariannol cysylltiedig a gwneud hynny cyn dechrau'r flwyddyn ariannol oni bai bod amgylchiadau eithriadol. Tudalen 19

Argymhelliad 2. Dylai Trafnidiaeth Cymru sicrhau bod ei Ddangosyddion Perfformiad Allweddol yn cael eu cyhoeddi a'u bod yn hygyrch. Dylai roi diweddariad i'r Pwyllgor ar y mater hwn chwe mis ar ôl cyhoeddi'r adroddiad hwn. Tudalen 19

Argymhelliad 3. Dylai swyddogion Llywodraeth Cymru weithio gyda Trafnidiaeth Cymru i sicrhau bod ei ddyraniadau cyllidebol fel y'u nodir yng nghyllideb Llywodraeth Cymru yn dryloyw ac yn hygyrch. Tudalen 20

Argymhelliad 4. Dylai swyddogion Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru gydweithio i symleiddio'r broses o bennu'r gyllideb i'w gwneud mor effeithiol â phosibl. Dylid cyhoeddi manylion cyllideb Trafnidiaeth Cymru yn llawn mewn da bryd. Credwn y dylai fod yn bosibl i'r Pwyllgor hwn graffu'n llawn ar gyllideb Trafnidiaeth Cymru yn ystod y broses graffu ar y gyllideb ddrafft. Tudalen 20

Argymhelliad 5. Dylai Trafnidiaeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor o fewn y chwe mis nesaf ar weithio mewn partneriaeth â Chyd-bwyllgorau Corfforaethol ac awdurdodau lleol ynghylch datblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Tudalen 20

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y gwaith y mae'n ei wneud gyda phartneriaid eraill i ddeall patrymau teithio yn y dyfodol, gan gynnwys gwaith a hamdden, a'u heffaith ar bolisi trafnidiaeth. Tudalen 32

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru amlinellu cynllun gweithredu clir o ran sut y bydd yn annog, neu'n helpu i annog, teithwyr i ddychwelyd i ddefnyddio gwasanaethau bysiau cyhoeddus. Dylai nodi'r amserlenni ar gyfer y gwaith hwn a sut y bydd yn asesu ei effaith. Tudalen 32

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r sector bysiau i fynd i'r afael â'r prinder gyrwyr a'r effaith ar ddarpariaeth gwasanaethau. Tudalen 33

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno cynigion cyn gynted â phosibl i fynd i'r afael â thlodi trafnidiaeth yng Nghymru sy'n deillio o'r argyfwng costau byw, gan gynnwys prisiau teithio â chymhorthdal a chymorth ariannol arall. Tudalen 33

Argymhelliad 10. Rhaid i Lywodraeth y DU sicrhau bod gan Gymru lefel o gyllid ar gyfer gwella'r seilwaith rheilffyrdd sy'n deg, ac sy'n adlewyrchu'r angen sylweddol am fuddsoddiad mewn rhwydwaith sydd ar ei hôl hi. ..... Tudalen 39

Argymhelliad 11. Rhaid i Lywodraeth Cymru symud yn gyflym i gyflawni ei gwelliannau seilwaith arfaethedig ei hun, fel y gwelliannau i amlder Maesteg. Dylai ymateb Llywodraeth Cymru i'r adroddiad hwn gynnwys manylion am gynlluniau i'w hariannu gan Lywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru, gan gynnwys y cynnydd hyd yma ac amserlen ar gyfer cyflawni. ..... Tudalen 39

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru nodi ei hasesiad o'r costau sy'n deillio o'i tharged i ddatgarboneiddio 50 y cant o fflyd bysiau Cymru dros y 6 blynedd nesaf. Dylai egluro pa gyllid y bydd yn ei ddarparu dros y cyfnod hwnnw i gynorthwyo gweithredwyr bysiau i ddatgarboneiddio'r fflyd. Dylai adrodd yn rheolaidd ar gynnydd. ..... Tudalen 39

Argymhelliad 13. Er mwyn gwneud y mwyaf o'r cyllid sydd ar gael yng Nghymru ar gyfer datgarboneiddio, dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cyngor, cymorth ac arweiniad i weithredwyr bysiau sy'n dymuno gwneud cais i raglenni Llywodraeth y DU am gyllid ar gyfer bysiau allyriadau isel iawn. ..... Tudalen 39

Argymhelliad 14. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am unrhyw drafodaethau y mae wedi'u cael â Llywodraeth y DU ar bolisi codi tâl ar ffyrdd. ..... Tudalen 39

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru nodi pa asesiad y mae wedi'i wneud o effaith costau ynni a'r argyfwng costau byw ar ei thargedau newid moddol. Os nad yw wedi gwneud hynny eisoes, dylai wneud y gwaith hwn ac adrodd yn ôl i'r Pwyllgor o fewn y 3 mis nesaf ar gynnydd. ..... Tudalen 49

Argymhelliad 16. Dylai Llywodraeth Cymru archwilio'r posibilrwydd o ddatblygu targedau mwy gronynnog, er enghraifft, ar lefel ranbarthol ar gyfer newid moddol, a chysylltu'r rhain â chyflawni polisïau yn rhanbarthol ac yn lleol. ..... Tudalen 49

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am waith y grŵp sy'n cael ei sefydlu i archwilio llwybrau posibl i sero net erbyn 2035. Dylai esbonio pam nad yw wedi gofyn i Bwyllgor y DU ar Newid yn yr Hinsawdd, sef y cynghorydd statudol i lywodraethau yn y DU, wneud y dadansoddiad hwn ar ei rhan. ..... Tudalen 49

Argymhelliad 18. Dylai Llywodraeth Cymru nodi faint o gyllid sydd wedi'i ailgyfeirio o brosiectau oherwydd yr adolygiad ffyrdd a sut y defnyddiwyd y cyllid ailgyfeirio hwnnw, gan gynnwys a ddefnyddiwyd unrhyw gyllid i helpu gwasanaethau bysiau neu drenau. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau y dylid defnyddio cyllid o brosiectau sydd wedi'u canslo ar gyfer trafnidiaeth gynaliadwy a mesurau datgarboneiddio yn yr un ardal neu ranbarth. ..... Tudalen 50

Argymhelliad 19. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y gwaith y mae wedi'i wneud hyd yma ar newid ymddygiad a thrafnidiaeth. ..... Tudalen 50

Argymhelliad 20. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am ymyriadau penodol gyda'r nod o annog newid moddol yn y boblogaeth fawr sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yng Nghymru. ..... Tudalen 50

Argymhelliad 21. Dylai Llywodraeth Cymru nodi ei safbwynt ar yr awgrymiadau a wnaed gan aelodau'r cyhoedd drwy ein gwaith ymgysylltu, ac sydd wedi'u cynnwys yn yr Adroddiad hwn. ..... Tudalen 50

Argymhelliad 22. Dylai Great British Railways barhau yn seiliedig ar statws cyfartal i Lywodraeth y DU a llywodraethau datganoledig. ..... Tudalen 60

Argymhelliad 23. Dylai Trafnidiaeth Cymru ddarparu gwybodaeth am y sefyllfa ddiweddaraf o ran costau Metro yn sgil chwyddiant cynyddol ac unrhyw effaith y mae hyn wedi'i chael ar yr amserlen gyflawni ar gyfer pob un o'r cynlluniau. ..... Tudalen 60

Argymhelliad 24. Dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi'r iteriad diweddaraf o'i gynllun cyflawni pum mlynedd ar gyfer pob un o'r tri chynllun Metro yng Nghymru. ..... Tudalen 60

Argymhelliad 25. Dylai Trafnidiaeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y cynlluniau peilot tocynnau integredig a dylai esbonio'r camau nesaf. ..... Tudalen 60

Argymhelliad 26. Yn amodol ar drafodaethau gyda'r sefydliad, dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno cynigion ar gyfer cynnwys Trafnidiaeth Cymru fel ymgynghorai cynllunio statudol ar gyfer datblygiadau mawr. ..... Tudalen 60

1. Cyflwyniad

1. Ym mis Ionawr 2022, cyhoeddodd y Pwyllgor ei flaenoriaethau ar gyfer y Chweched Senedd. Roeddent yn cynnwys dyfodol trafnidiaeth gyhoeddus ac adfer gwasanaethau ar ôl Covid.

2. Fel rhan o'r gwaith hwn, cytunodd y Pwyllgor i gynnal sesiwn graffu flynyddol gyda Trafnidiaeth Cymru a chyhoeddi adroddiad ar ganlyniadau'r gwaith hwnnw. Adlewyrchir hyn yn Rhan 1 o'r adroddiad hwn. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth gan James Price a Geoff Ogden o Trafnidiaeth Cymru ar 17 Mawrth 2022.

3. Mae Rhan 2 o'r adroddiad hwn yn trafod materion yn ymwneud ag adfer gwasanaethau bysiau a threnau ar ôl pandemig Covid-19. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan y canlynol:

- Mark Barry, Athro Ymarfer mewn Cysylltedd, Ysgol Daearyddiaeth a Chynllunio, Prifysgol Caerdydd (26 Mai);
- Yr Athro Graham Parkhurst, Cyfarwyddwr, Canolfan Trafnidiaeth a Chymdeithas, Prifysgol Gorllewin Lloegr (26 Mai);
- Silviya Barrett, Cyfarwyddwr Polisi ac Ymchwil – Yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well (26 Mai);
- David Beer, Uwch Reolwr Cymru - Ffocws ar Drafnidiaeth Cymru (26 Mai);
- Joe Rossiter, Rheolwr Polisi a Materion Allanol - Sustrans Cymru, yn cynrychioli Transform Cymru (26 Mai);
- Bev Fowles, Is-Gadeirydd - Cymdeithas Bysiau a Choetsys Cymru (CaBAC) (26 Mai);
- Gemma Lelliott, Cyfarwyddwr Cymru - Cymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA) (26 Mai);
- Jane Reakes-Davies, Cadeirydd - Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru (CPT) (26 Mai);
- Josh Miles, Cyfarwyddwr – Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru (CPT) (26 Mai);
- Chris Llewelyn, Prif Weithredwr Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (13 Gorffennaf);

- Tim Peppin, Cyfarwyddwr Adfywio a Datblygu Cynaliadwy - Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (13 Gorffennaf); a
- Roger Waters, Cadeirydd Grŵp Swyddogion Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, a Chyfarwyddwr Gwasanaethau Rheng-flaen - Cyngor Rhondda Cynon Taf (13 Gorffennaf).

4. Ar 15 Mehefin, cynhaliodd y Pwyllgor sesiwn graffu gyffredinol gyda'r Gweinidog a'r Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd a gofynnodd sawl cwestiwn am drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r dystiolaeth hon wedi'i chynnwys yn yr adroddiad, lle bo'n briodol.

5. Cafodd ein gwaith ei ategu gan waith ymgysylltu helaeth â'r cyhoedd. Yn gyntaf, cynhaliodd y Pwyllgor ddigwyddiad i randdeiliaid ar 17 Mawrth 2022. Nod y sesiwn oedd deall barn rhanddeiliaid ar effeithiolrwydd gwasanaethau bysiau a threnau, eu diben yn y dyfodol, rhwystrau rhag i'r cyhoedd eu defnyddio, a safbwyntiau ar ba mor effeithiol yw polisi Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU. Roedd 20 o randdeiliaid yn cynrychioli sawl maes diddordeb, gan gynnwys grwpiau cynrychioli teithwyr o bob rhan o Gymru, yn bresennol yn y digwyddiad.

6. Yn ail, comisiynodd y Pwyllgor Dîm Ymgysylltu â Dinasyddion y Senedd i gynnal cyfres o grwpiau ffocws a chyfweliadau â theithwyr. Daethpwyd i hyd i'r cyfranogwyr drwy Aelodau'r Pwyllgor, grwpiau cymunedol, a sefydliadau gan gynnwys Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Sir Benfro, Cymdeithas Eryri, GIG Buddies, Rail Future Wales, a'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol. Cynhaliwyd cyfres o bum grŵp ffocws a chwe chyfweliad un-i-un rhwng 21 Mawrth a 21 Ebrill 2021.

7. Rydym yn ddiolchgar i bawb a'n helpodd ni gyda'n gwaith.

Ffoto: ©2022 Trafnidiaeth Cymru

Rhan 1:

Craffu ar waith Trafnidiaeth Cymru

2. Llywodraethu, swyddogaethau a datblygiad Trafnidiaeth Cymru

Trefniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru

8. Mae Trafnidiaeth Cymru yn gwmni sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru a sefydlwyd i gaffael y fasnachfraint reilffyrdd bresennol. Mae ei rôl fel corff cyflenwi trafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn datblygu. Gweinidogion Cymru sy'n parhau i fod â swyddogaethau gweithredol a chyfrifoldeb polisi.

Llythyr cylch gwaith a chynllun busnes

9. Ym mis Ebrill 2022, rhoddodd Gweinidogion Cymru lythyr cylch gwaith i Trafnidiaeth Cymru ar gyfer tymor y llywodraeth gan nodi cyfres o amcanion. Mae'r llythyr cylch gwaith yn gofyn am ddatblygu cynllun busnes blynyddol a ddylai gynnwys "manylion ariannol sy'n dangos sut y bydd Trafnidiaeth Cymru yn cyflawni'r cylch gwaith ac yn cael ei phroffilio dros gyfnod o 12 mis".

10. Cyn y trefniant hwn, roedd Trafnidiaeth Cymru yn arfer cael llythyr cylch gwaith blynyddol, gyda gofynion tebyg o ran cyhoeddi cynllun ariannol.

11. Gofynnwyd i James Price pam na chafodd y cynllun busnes ei gyhoeddi yn y blynyddoedd blaenorol (cyhoeddwyd y diweddaraf yn 2018-19). Yn ei ymateb, sicrhaodd y Pwyllgor fod cynlluniau busnes wedi bod ar waith yn y cyfamser ond na chawsant eu cyhoeddi. Dywedodd mai'r rheswm dros hynny oedd nad oeddent erioed wedi cyrraedd sefyllfa sefydlog yng nghyllid y Llywodraeth a oedd yn caniatáu iddynt gyhoeddi cynllun busnes. Eglurodd cyn gynted ag y dechreuodd COVID, roeddent mewn sefyllfa gyllidebol frys, ac roedd yn credu bod pob fersiwn o'r gyllideb a oedd yn gywir yn newid yn wythnosol. Arweiniodd hyn at gyfres o gytundebau gyda Llywodraeth Cymru lle roedd awdurdod i wariant.

12. Roedd James Price yn disgwyl i Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi cynllun busnes, yn ddelfrydol cyn y flwyddyn ariannol oedd ar ddod, ond yn sicr cyn gynted â phosibl. Dywedodd fod y broses cynllunio busnes wedi dechrau gyda swyddogion Llywodraeth Cymru hyd yn oed cyn iddynt gael y llythyr cylch gwaith. Ychwanegodd nad oes ganddynt gylch gwaith wedi'i ariannu'n llawn eto, ond eu bod yn gweithio tuag at hynny, ac yn gobeithio ei gael yn fuan iawn.

13. Dywedodd James Price mai ei nod y dylai Trafnidiaeth Cymru fod mor dryloyw â phosibl ac ymrwymodd y byddant yn llawer mwy tryloyw nag yr ydynt ar hyn o bryd. Byddai'n sicrhau bod y cynllun busnes diweddaraf yn cael ei gyhoeddi cyn gynted â phosibl ac awgrymodd y

gallai Trafnidiaeth Cymru rannu gwybodaeth ariannol â'r Pwyllgor y tu allan i'r broses cynllunio busnes. Dywedodd y byddai'n croesawu barn y Pwyllgor ar sut y gallai Trafnidiaeth Cymru fod yn fwy tryloyw.

14. Gan gyfeirio at ddangosyddion perfformiad Trafnidiaeth Cymru, dywedodd James Price fod pob un o'i ddangosyddion perfformiad ariannol ar gyfer rhan rheilffyrdd ei fusnes wedi'u cyhoeddi ar gyfer y pedwar mis blaenorol. Dros y misoedd nesaf, byddai Trafnidiaeth Cymru yn ehangu hynny i rai dangosyddion perfformiad allweddol corfforaethol ehangach hefyd, ond yr hyn y mae'n ceisio ei wneud yw cael dangosyddion mewn fformat sy'n galluogi'r Pwyllgor i gymharu ei berfformiad â meincnodau penodol. Ymrwymodd i ddiweddaru'r Pwyllgor ynghylch pryd y byddai'r gyfres lawn o ddangosyddion perfformiad yn cael eu cyhoeddi.

Datblygu rôl Trafnidiaeth Cymru

15. Mae rôl Trafnidiaeth Cymru wedi ehangu y tu hwnt i wasanaethau rheilffordd. Mewn ymateb i gwestiwn am y broses ar gyfer pennu cyfrifoldebau Trafnidiaeth Cymru, siaradodd James Price am fwrdd llywio Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth integredig yn y dyfodol. Bydd y bwrdd yn ystyried pa weithgareddau y mae am i Trafnidiaeth Cymru eu gwneud neu beidio â'u gwneud. Esboniodd y byddai hyn yn ystyried a fyddai cyfrifoldeb pellach arnynt i fwrw ymlaen am gyfnod amhenodol, fel teithio llesol, er enghraifft. Esboniodd fod mecanwaith tebyg yn bodoli o fewn Trafnidiaeth Cymru, gyda sicrwydd gan Fwrdd Trafnidiaeth Cymru. Mae hyn yn golygu ystyried nifer o faterion, gan gynnwys a fydd trosglwyddo cyfrifoldebau yn digwydd i amserlen y gellir ei chyflawni ynghyd â chyllid priodol. Esboniodd Geoff Ogden fod yr ochr diwydrwydd dyladwy o sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn fodlon â'r hyn y mae Trafnidiaeth Cymru yn ei wneud a bod y bwrdd yn fodlon â'r cyfeiriad yn cael ei wirio'n rheolaidd.

Adnoddau ariannol Trafnidiaeth Cymru

16. Mae Trafnidiaeth Cymru yn cael dyraniad ym mhob un o gyllidebau Llywodraeth Cymru. Mae Cyllideb 2022-23 Llywodraeth Cymru yn cynnwys £654.53m ar gyfer Trafnidiaeth Cymru. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor, "nid yw'r gyllideb hon yn gwneud unrhyw ddyraniadau penodol i Trafnidiaeth Cymru y tu hwnt i ddarparu rheilffyrdd … mae swyddogion yn dal i drafod gyda hwy eu cynllun busnes ar gyfer y flwyddyn ariannol nesaf".

Tryloywder dyraniadau cyllideb

17. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch eglurder cyllideb Trafnidiaeth Cymru, dywedodd James Price y byddai Trafnidiaeth Cymru yn trafod sut mae cyllideb Trafnidiaeth Cymru yn cael ei chyflwyno'n gyhoeddus gyda Llywodraeth Cymru. Dywedodd, bod modd gweld cyfanswm Trafnidiaeth Cymru wrth edrych ar wefannau cyhoeddedig Llywodraeth Cymru. Mae'r ffigur yn

cynnwys llawer o wahanol linellau gwariant yng nghyllideb Llywodraeth Cymru, ond nid ydynt yn llinellau gwariant llawn yn y gyllideb. Dywedodd y gallai hyn fod yn gliriach.

Proses o osod cyllideb

18. Disgrifiodd James Price y broses o osod cyllideb fel un sy'n esblygu. Dywedodd fod cyllideb Trafnidiaeth Cymru yn tueddu i ddod o nifer o linellau gwariant cyllidebol gwahanol o fewn Llywodraeth Cymru. Esboniodd fod hyn yn golygu y byddai tua 20 neu 25 o drafodaethau dwyochrog gwahanol yn cael eu cynnal gyda gwahanol ddeiliaid cyllidebau ar draws Llywodraeth Cymru a hyd nes y bydd pob un darn wedi'i hoelio, nid ydynt mewn sefyllfa i allu cael cynllun busnes terfynol ar gyfer y flwyddyn. Dyma un rheswm pam na fu'n bosibl cael cynllun busnes, yn enwedig yn ystod cyfnod COVID yn ôl ef.

Datganiad pum mlynedd o'r cronfeydd

19. Mae Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru yn nodi y bydd gan Trafnidiaeth Cymru Ddatganiad o'r Cronfeydd sydd ar Gael dros gyfnod o bum mlynedd. Pan ofynnwyd i James Price am hyn, dywedodd fod cynllun pum mlynedd yn ddymunol, gan ei fod yn caniatáu iddynt gynllunio'n fwy synhwyrol; mae'n caniatáu iddynt recriwtio'r bobl sydd eu hangen, gyda'r sicrwydd y gallant parhau i'w cyflogi am o leiaf bum mlynedd; mae'n eu galluogi i weithio gyda'u cadwyn gyflenwi a chael gwell gwerth am arian; ac mae'n caniatáu iddynt symud prosiectau yn ôl ac ymlaen wrth i ddigwyddiadau fynd rhagddynt, ond gan barhau i gyflawni pethau o fewn bloc o bum mlynedd.

Defnydd Trafnidiaeth Cymru o ymgynghorwyr

20. Bu beirniadaeth yn y gorffennol am ddefnydd Trafnidiaeth Cymru o ymgynghorwyr. Mae llythyr cylch gwaith diweddaraf Trafnidiaeth Cymru yn nodi:

> *"Rwy'n disgwyl i'r ffordd mae cyflogeion Trafnidiaeth Cymru ac ymgynghorwyr allanol ar draws y gwasanaethau hyn yn cael eu defnyddio gael ei chydbwyso mewn ffordd sy'n sicrhau gwerth amlwg am arian, ac yn cadw gwybodaeth fewnol, dealltwriaeth, capasiti a gwybodaeth am y diwydiant o fewn Trafnidiaeth Cymru."*

21. Dywedodd James Price fod defnydd Trafnidiaeth Cymru o ymgynghorwyr allanol wedi lleihau ers i bryderon gael eu mynegi gan Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau yn y Senedd flaenorol. Amcangyfrifodd fod nifer yr ymgynghorwyr wedi gostwng o tua 39 i 29 ac y dylid ystyried y gostyngiad yng nghyd-destun cynnydd sylweddol yng nghyfrifoldebau'r sefydliad. Dywedodd eu bod yn amlwg yn dal i ddefnyddio rhywfaint o ymgynghoriaeth, sef yr hyn y gallech ei ddisgrifio fel cwmnïau ymgynghori, ond cânt eu defnyddio ar gyfer darnau penodol o

waith gorchwyl a gorffen. Dywedodd nad ydynt yn bobl sy'n eistedd yn eu swyddfeydd ochr yn ochr â nhw yn gwneud swyddi; ond rhywun, er enghraifft, sydd efallai'n adeiladu darn bach, pwrpasol o dechnoleg gwybodaeth ar gyfer peiriant gwerthu tocynnau.

22. Esboniodd James Price fod Trafnidiaeth Cymru wedi cychwyn ar fenter ar y cyd â dau gwmni, sef Keolis ac Amey, a oedd yn caniatáu iddynt gael mynediad llawn a dirwystr, fwy na lai, i eiddo deallusol unrhyw un o'r ddau gwmni hynny sy'n cyd-fynd â'u gweithgarwch ehangach am gyfnod o bum mlynedd. Dywedodd fod sawl pwynt lle gellir dod â'r cytundeb i ben. Ychwanegodd mai'r cyfanswm y gellid ei wario, neu sy'n debygol o gael ei wario, yn y maes hwnnw yw tua £10 miliwn dros y cyfnod o bum mlynedd.

Llywodraethu trafnidiaeth

23. Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu Cyd-bwyllgorau Corfforedig statudol i gyflawni swyddogaethau cynllunio trafnidiaeth llywodraeth leol yn rhanbarthol, ymysg pethau eraill. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor ym mis Ionawr 2022 y byddai dyletswyddau cynllunio trafnidiaeth yn cael eu trosglwyddo i'r Cyd-bwyllgorau ar 28 Chwefror 2022 yn ne-ddwyrain Cymru a 30 Mehefin 2022 yn y gogledd, y canolbarth a'r de-orllewin. Nododd y bydd Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol y Cyd-bwyllgorau "yn cael eu datblygu ochr yn ochr" â'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth sy'n cael ei ddatblygu gan Trafnidiaeth Cymru.

24. Ym mis Gorffennaf 2022, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y Cynllun Datblygu Trafnidiaeth Cenedlaethol er mwyn ymgynghori arno. Gofynnwyd i Geoff Ogden sut cafodd y Cynllun ei ddatblygu ochr yn ochr â'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Atebodd fod Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol, Llywodraeth Cymru, Network Rail, a'r Adran Drafnidiaeth ar y gwaith o ddatblygu rhaglenni metro ac y bydd y rhaglenni hynny yn bwydo i mewn i'r cynllun cyflawni trafnidiaeth cenedlaethol. Ychwanegodd y byddai'r gwaith hwn yn ffurfio sylfaen bwysig i'r cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol hefyd gan eu bod yn adlewyrchu gwaith da sydd eisoes wedi digwydd yn y rhanbarthau. Dywedodd, gan y bydd y cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol yn dilyn y cynllun cyflawni trafnidiaeth cenedlaethol, nid yw'n siŵr a fyddent yn cael eu datblygu ochr yn ochr, ond mae'n credu y dylent gyd-fynd â'i gilydd.

25. Mewn ymateb i gwestiwn am y berthynas rhwng Trafnidiaeth Cymru a'r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol arfaethedig, dywedodd James Price fod Trafnidiaeth Cymru eisoes yn gweithio gyda swyddogion lleol ledled Cymru ar y mater hwn. Ei weledigaeth o'r berthynas oedd y byddai'r Cyd-bwyllgorau yn rhoi arweiniad gwleidyddol, o fewn fframweithiau strategaethau cenedlaethol, ac y byddai Trafnidiaeth Cymru yn cynnig opsiynau yn seiliedig ar dystiolaeth i awdurdodau etholedig.

26. Mewn ymateb i gwestiwn am sut mae Trafnidiaeth Cymru yn helpu i bontio'r bwlch sgiliau trafnidiaeth, dywedodd James Price mai ei ddyhead oedd y gallai Trafnidiaeth Cymru ddarparu arbenigedd ar gyfer cynllunio trafnidiaeth a gweithgareddau perthnasol eraill. Eglurodd:

> *"we are having a series of conversations with local government, both with individual authorities and through the Welsh Local Government Association, and with the Welsh Government, to try and create a path where Transport for Wales can provide expert services to local government in the same way that we provide them to the Welsh Government, and in that way try to be the technical glue that holds all of this together."*

Ein barn ni

Rydym yn cydnabod bod y pandemig Covid wedi bod yn gyfnod heriol i sefydliadau fel Trafnidiaeth Cymru. Gellid deall pam na chafodd y cynllun ariannol 12 mis ei gyhoeddi, o ystyried ei bod yn ymddangos bod trefniadau ariannu Trafnidiaeth Cymru gyda Llywodraeth Cymru yn ystod y cyfnod hwnnw wedi bod yn ansicr. Fodd bynnag, nodwn mai dim ond un cynllun busnes yr oedd Trafnidiaeth Cymru wedi'i gyhoeddi ar gyfer rhan o flwyddyn cyn ein sesiwn graffu a'i fod wedi dod i ben ym mis Mawrth 2019, ymhell cyn Covid-19.

Heb gynllun busnes neu gynllun ariannol, yn hanesyddol mae manylion cyllideb Trafnidiaeth Cymru ar gael drwy ei adroddiad blynyddol yn unig. Mae'n annerbyniol nad yw'r dogfennau hyn ar gael. Credwn ei bod yn bwysig bod Trafnidiaeth Cymru yn mynd ati yn awr i gyhoeddi ei gynllun busnes a'i adroddiad blynyddol yn rheolaidd, yn bennaf oherwydd mai dyma ofynion ei lythyr cylch gwaith.

Cyhoeddwyd cynllun busnes diweddaraf Trafnidiaeth Cymru (2022-23) yn haf 2022, ar ôl ein sesiwn dystiolaeth ac ychydig cyn cyhoeddi'r adroddiad hwn. Yn y dyfodol, disgwyliwn i gynlluniau busnes a chynlluniau ariannol cysylltiedig gael eu cyhoeddi cyn dechrau pob blwyddyn ariannol. Dylai hyn fod yn drefn arferol ar gyfer y sefydliad, a dim ond mewn amgylchiadau eithriadol y dylid gwyro oddi wrtho. Rydym yn croesawu'r sylwadau gan James Price ynghylch cyflwyno a chyhoeddi Dangosyddion Perfformiad Allweddol, a byddwn yn dychwelyd at y mater hwn yn ystod y broses graffu flynyddol nesaf.

Mae'r materion hyn yn allweddol o ran tryloywder Trafnidiaeth Cymru. Rydym yn nodi bod James Price wedi dweud wrthym ei fod am i Trafnidiaeth Cymru fod yn sefydliad blaenllaw o ran bod yn agored ac yn dryloyw. Ar sail y dystiolaeth a gawsom, credwn fod cryn dipyn o waith i'w wneud o hyd cyn i Trafnidiaeth Cymru ennill y clod hwnnw. Byddwn yn dychwelyd at y mater hwn y flwyddyn nesaf, a disgwyliwn weld cynnydd.

O ran tryloywder dyraniadau cyllideb Trafnidiaeth Cymru, rydym yn falch bod James Price yn cydnabod y gallai'r modd y caiff cyllideb Trafnidiaeth Cymru ei chyflwyno fod yn gliriach. Nodwn, yn ystod gwaith craffu ar y gyllideb yn 2020, fod Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau y Bumed Senedd wedi codi'r mater hwn gyda Llywodraeth Cymru a dywedwyd wrtho mai mater i Trafnidiaeth Cymru oedd y manylion o dan y Llinell Wariant yn y Gyllideb. Fodd bynnag, mae'n ymddangos nad yw Trafnidiaeth Cymru yn gallu darparu'r manylion hyn ychwaith, yn rhannol oherwydd y broses o bennu'r gyllideb (isod). Mae hynny'n anffodus. Byddwn yn gofyn i'r Gweinidog presennol a yw hwn yn fater y gall swyddogion Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru gydweithio i'w ddatrys. Byddwn yn dychwelyd at y mater hwn y flwyddyn nesaf, a disgwyliwn weld cynnydd.

Nodwn fod James Price wedi dweud wrthym y gallai'r broses o osod cyllideb olygu cymaint â 25 o drafodaethau dwyochrog gyda gwahanol ddeiliaid cyllidebau Llywodraeth Cymru. Rydym yn cydnabod bod rôl a chyfrifoldebau Trafnidiaeth Cymru yn rhychwantu llawer o adrannau'r llywodraeth, ond siawns y gellid symleiddio'r broses hon. Dylai swyddogion Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru ystyried y mater hwn ac adrodd yn ôl ar eu casgliadau.

Roeddem yn bryderus mai dim ond dyhead oedd yr ymrwymiad yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru y bydd gan Trafnidiaeth Cymru Ddatganiad Pum Mlynedd o'r Cronfeydd sydd ar gael yn ôl James Price. Nodwn fod y gyllideb derfynol, a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022, yn cynnwys Datganiad Tair Blynedd o'r Cronfeydd sydd ar Gael. Rydym yn derbyn mai mater i Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU i'w ddatrys yw hwn a disgwyliwn i'r ddwy lywodraeth weithio tuag at wireddu'r dyhead.

Yn olaf, roeddem yn falch o glywed am weithio mewn partneriaeth gyda chyrff eraill ar y rhaglen Metro a thrafodaethau cynnar ynghylch Cydbwyllgorau Corfforaethol a datblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Byddwn yn dychwelyd at y mater hwn yn ein sesiwn graffu flynyddol nesaf a byddwn yn ddiolchgar am ddiweddariad ar gynnydd yn gynnar y flwyddyn nesaf.

Argymhellion

Argymhelliad 1. Yn y dyfodol, dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi ei gynllun busnes a'r cynllun ariannol cysylltiedig a gwneud hynny cyn dechrau'r flwyddyn ariannol oni bai bod amgylchiadau eithriadol.

Argymhelliad 2. Dylai Trafnidiaeth Cymru sicrhau bod ei Ddangosyddion Perfformiad Allweddol yn cael eu cyhoeddi a'u bod yn hygyrch. Dylai roi diweddariad i'r Pwyllgor ar y mater hwn chwe mis ar ôl cyhoeddi'r adroddiad hwn.

Argymhelliad 3. Dylai swyddogion Llywodraeth Cymru weithio gyda Trafnidiaeth Cymru i sicrhau bod ei ddyraniadau cyllidebol fel y'u nodir yng nghyllideb Llywodraeth Cymru yn dryloyw ac yn hygyrch.

Argymhelliad 4. Dylai swyddogion Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru gydweithio i symleiddio'r broses o bennu'r gyllideb i'w gwneud mor effeithiol â phosibl. Dylid cyhoeddi manylion cyllideb Trafnidiaeth Cymru yn llawn mewn da bryd. Credwn y dylai fod yn bosibl i'r Pwyllgor hwn graffu'n llawn ar gyllideb Trafnidiaeth Cymru yn ystod y broses graffu ar y gyllideb ddrafft.

Argymhelliad 5. Dylai Trafnidiaeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor o fewn y chwe mis nesaf ar weithio mewn partneriaeth â Chyd-bwyllgorau Corfforaethol ac awdurdodau lleol ynghylch datblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Ffoto: ©2022 Trafnidiaeth Cymru

Rhan 2:

Gwasanaethau bysiau a threnau ar ôl Covid

3. Dyfodol gwasanaethau bysiau a threnau ar ôl Covid

27. Cafodd trafnidiaeth gyhoeddus ei tharo'n galed gan y pandemig Covid. Mae nifer y teithwyr a'r refeniw yn parhau i fod yn is na'r lefelau cyn y pandemig. Ar 20 Hydref 2021 dywedodd y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd wrth y Pwyllgor fod nifer y teithwyr ar fysiau 66-70 y cant, a'r rheilffyrdd 65 y cant y lefelau cyn COVID-19.

28. Yn ôl tystiolaeth gan y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr (CPT) mae'r defnydd o fysiau yng Nghymru tua 30-35 y cant yn is na'r lefelau cyn y pandemig. Mae'r Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well (CBT) yn dweud bod newid mewn patrymau gwaith yn golygu bod defnydd lleol o fysiau a threnau 75-80 y cant y lefelau cyn y pandemig. Dywedodd Roger Waters (Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd) wrth y Pwyllgor fod y ffigurau diweddaraf yn dangos bod teithwyr sy'n talu am docynnau tua 60 i 65 y cant y lefelau blaenorol cyn COVID yn rhanbarth de-ddwyrain Cymru. Roedd cyfradd adennill tocynnau teithio consesiynol yn is – sef rhwng 50 a 57 y cant lefelau cyn Covid ar draws y 10 awdurdod yn ne-ddwyrain Cymru.

29. Awgrymodd yr Athro Graham Parkhurst (Prifysgol Gorllewin Lloegr) ei bod yn debygol y byddai bysiau'n gweld adferiad cyflymach o gymharu â'r rheilffyrdd, gan fod bws yn cael ei ddefnyddio ar gyfer mwy o'r teithiau hanfodol a wneir. Ychwanegodd fod proffil defnyddwyr y rheilffyrdd yn wahanol, sy'n cynnwys pobl sydd efallai ar y cyflogau uwch, mewn swyddi lle mae ganddynt fwy o reolaeth dros weithio'n hyblyg, ac mai dyna'r farchnad all gymryd mwy o amser i ddychwelyd, os o gwbl. Ategodd David Beer (Ffocws ar Drafnidiaeth Cymru) hyn, gan ddweud, er gwaethaf gostyngiadau cyffredinol yn nifer y teithwyr, eu bod yn gweld bod teithio hamdden wedi dychwelyd fwy na thebyg i lefelau uwch na chyn COVID, sy'n newyddion da, ond nid yw cymudo a teithio ar gyfer busnes wedi dychwelyd yr un fath. Mae'n credu mai'r prif resymau dros hynny yw bod pobl wedi newid y ffordd y maent yn defnyddio trafnidiaeth.

30. Roedd disgwyl i lefelau teithwyr bws adfer i tua 80-85 y cant lefelau cyn Covid, yn ôl Josh Miles (CPT), ond roedd modelu a wnaed gan CPT yn awgrymu y bydd yn cyrraedd rhyw 90 y cant lefelau teithwyr cyn COVID erbyn tua 2030 os bydd y llwybr presennol yn parhau. Roedd yr adferiad araf yn golygu heriau i'r sector o ran hyfywedd ac ar gyfer uchelgeisiau cyffredinol ynghylch newid moddol.

Ymateb i newidiadau yn y galw

31. Mae'r adferiad ar ôl COVID-19 yn cael ei gymhlethu gan ansicrwydd ynghylch diben trafnidiaeth gyhoeddus yn y dyfodol a'r galw. **Nod Llywodraeth Cymru yw bod** 30 y cant o

weithlu Cymru yn gweithio o bell. Yn ei ymateb i adroddiad y Pwyllgor ar gyllideb ddrafft 2022-23, dywedodd Llywodraeth Cymru fod Trafnidiaeth Cymru yn defnyddio ei fodelau trafnidiaeth rhanbarthol newydd i "ddeall effaith bosibl mwy o weithio o bell ar drafnidiaeth gyhoeddus". Bydd y rhagolygon hyn yn "llywio sut y bydd ein polisïau yn y dyfodol yn datblygu i annog defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus … a sicrhau bod y rhai sy'n teithio i'r gwaith yn llai aml yn gwneud hynny ar drafnidiaeth gyhoeddus".

32. Roedd newidiadau sylfaenol i alw ac ymddygiad eisoes ar y gweill cyn pandemig Covid, gan gynnwys cynnydd mewn siopa ar-lein a gweithio gartref, ond cyflymwyd y newidiadau hyn yn sgil y pandemig. Tynnodd Josh Miles sylw at y ffaith y byddai'r tueddiadau hyn yn cael effaith ar y galw am wasanaethau bysiau. Cafodd yr effaith ar drafnidiaeth gyhoeddus ei gwaethygu yn sgil pryder parhaus ymhlith rhai teithwyr am faterion iechyd cyhoeddus. Roedd hyn yn arbennig o wir ar gyfer deiliaid cerdyn teithio rhatach. Tynnodd yr Athro Parkhurst sylw at ddata ar nifer y teithwyr a oedd yn dangos bod adferiad yn well ar benwythnosau o gymharu â dyddiau'r wythnos. Roedd hyn yn dangos bod yna symudiad o'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus at ddibenion nad ydynt yn ddewisol, fel gwaith, tuag at fwy o deithiau at ddibenion fel hamdden a thwristiaeth.

33. Pwysleisiodd Joe Rossiter (Sustrans Cymru) fod y rhain o bosibl yn newidiadau hirdymor yn y defnydd o ddulliau trafnidiaeth. Ychwanegodd eu bod hefyd yn gweld pethau a allai fod yn fwy addawol o ran llai o bobl yn berchen ar gar a llai o filltiroedd yn cael eu teithio oherwydd bod mwy o bobl yn gweithio o gartref, mwy o bobl yn dewis peidio mynd yn y car at ddibenion hamdden hefyd, oherwydd bod y cynnydd mewn e-fasnach yn golygu nad oes angen i bobl fynd i'r siopau o reidrwydd a defnyddio eu cerbyd i wneud hynny.

34. Credai Chris Llewellyn (CLILC) fod awdurdodau lleol mewn sefyllfa dda i ddeall anghenion eu cymunedau gan fod ganddynt hanes hir o ddarparu gwasanaethau trafnidiaeth, deall y cyd-destun economaidd lleol, a deall y busnesau bach a chanolig sy'n gweithredu o fewn eu hardaloedd. Ychwanegodd Roger Waters gan fod yr awdurdodau lleol yn gweithio'n agos iawn nawr gyda'r gweithredwyr o ran cyllid gwasanaethau brys bysiau, mae ganddynt ddealltwriaeth dda iawn o ble mae'r gofynion presennol.

35. Dywedodd Jane Reakes-Davies (CPT) ei bod yn haws asesu'r galw mewn ardaloedd trefol. Bu'n rhaid i'w chwmni newid rhai o'u rhwydweithiau i addasu i'r galw ac ychwanegodd eu bod yn gweithio'n agos iawn gyda'r awdurdodau lleol i geisio deall pa adborth maen nhw'n ei gael gan y cyhoedd ynghylch y galw, ond maent yn edrych yn ddygn i weld sut mae cwsmeriaid yn ymddwyn, a'u bod wedi ymddwyn yn hollol wahanol i'r hyn yr oeddent wedi'i ragweld.

Effaith gweithio o gartref

36. Roedd yr Athro Parkhurst yn credu bod COVID-19 wedi bodloni'r galw a oedd yn cael ei atal i bobl i weithio o gartref, ac na fydd hi'n hawdd troi hynny'n ôl. Tynnodd yr Athro Mark Barry (Prifysgol Caerdydd) sylw at y ffaith bod y 30 i 40 mlynedd diwethaf wedi canolbwyntio ar ddylunio ac adeiladu seilwaith i symud cymudwyr rhwng mannau penodol o fewn awr ar ddechrau a diwedd y dydd. Roedd cynnydd yn y rhai sy'n gweithio o gartref yn rhoi cyfle i ddylunio seilwaith nad yw'n anhygoel o brysur rhwng 8:30 a 9:30 bob bore.

37. Dywedodd James Price y byddai Trafnidiaeth Cymru yn gwneud mwy i ddeall y galw yn well. Dywedodd ei bod hi'n bosib nad oedd mor angenrheidiol yn y gorffennol ag y bydd yn y dyfodol. Eglurodd:

> *"we're working in industries that, typically, have thought that they run a timetable and everyone fits around it, which is not how it's going to be in the future"*.

38. Ychwanegodd fod Trafnidiaeth Cymru yn cael sgyrsiau gyda chyflogwyr am dueddiadau gwaith yn y dyfodol a sut i ymateb drwy, er enghraifft, strwythurau prisio.

39. Dywedodd Chris Llewelyn fod Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru yn rhan o weithgor ystwyth a hyblyg gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid undebau llafur eraill a gafodd ei sefydlu i ystyried patrymau gwaith y dyfodol. Dywedodd ei bod yn anodd iawn ar hyn o bryd asesu'r patrwm sy'n dod i'r amlwg. Amlygodd y byddai costau ynni yn effeithio ar y galw am weithio o gartref.

Negeseuon cyhoeddus

40. Bu sawl cyfrannwr yn canmol ymgyrch hybu trafnidiaeth gyhoeddus Trafnidiaeth Cymru, sef 'y rhwydwaith cymdeithasol go iawn'. Fodd bynnag, roedd teimlad cyffredinol bod angen gwneud mwy i fynd i'r afael â'r her o annog pobl i ddefnyddio bysiau a threnau.

41. Roedd David Beer yn amau mai'r rheswm pam bod adferiad yn wannach ymysg deiliad cerdyn teithio rhatach yw oherwydd mai'r neges gyhoeddus ar ddechrau'r pandemig oedd bod trafnidiaeth gyhoeddus yn anniogel. Ategodd Silviya Barrett (CBT) hyn, gan ddweud ei bod yn poeni ar ddechrau'r pandemig bod y negeseuon mor gryf yn dweud wrth bobl i osgoi trafnidiaeth gyhoeddus. Ac, yn amlwg, mae hynny wir wedi glynu gan arwain at nerfusrwydd o hyd ymhlith pobl o ran trosglwyddo feirws.

42. Cadarnhawyd hyn gan gyfranogwyr yn ein gwaith ymgysylltu, a oedd yn cytuno bod negeseuon Llywodraeth Cymru, yn enwedig yn ystod y cyfnod clo cyntaf, wedi dychryn y

cyhoedd i'r fath raddau fel y bydd yn anodd annog pobl i ddychwelyd i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Dywedodd un person wrthym:

> *"Fe wnaeth y pandemig greu'r fath her fawr oherwydd mai'r neges a gafodd ei chyfleu oedd i bobl osgoi teithio cymaint â phosibl. Ond yng nghyd-destun byd lle'r ydym yn ceisio cael mwy o bobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, roedd y neges hon yn dipyn o risg."*

43. Roedd y rhai a gymerodd ran yn ein gwaith ymgysylltu yn teimlo bod llawer o bobl yn parhau i beidio â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus oherwydd pryderon parhaus yn ymwneud â'r pandemig. Nodwyd mai'r henoed, pobl agored i niwed, a phobl â phryderon iechyd oedd y rhai mwyaf annhebygol o ddychwelyd i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Dywedodd un:

> *"Dyw fy ngwraig a minnau, sydd wedi ymddeol, wedi dod yn gyfforddus eto gyda thrafnidiaeth gyhoeddus o gwbl. Roeddem yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn rheolaidd cyn y pandemig, yn enwedig rhwng Caernarfon a Bangor. Am gyfnod hir, doedden ni ddim yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus o gwbl. Rydym yn dal i fod braidd yn amharod i wneud hynny."*

44. I Jane Reakes-Davies, y gostyngiad yn nifer y teithwyr cerdyn teithio rhatach fu'r newid mwyaf arwyddocaol yn nifer y teithwyr ar ôl Covid, gyda theithwyr a allai fod wedi defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i deithio i dref wahanol sawl diwrnod yr wythnos bellach yn teithio un diwrnod yn unig. Cytunodd sawl cyfrannwr y byddai perswadio deiliaid cerdyn teithio rhatach i ddychwelyd i drafnidiaeth gyhoeddus yn her a bod angen negeseuon clir bellach am ddiogelwch trafnidiaeth gyhoeddus.

45. I'r gwrthwyneb, dywedodd Gemma Lelliott (Cymdeithas Cludiant Cymunedol) wrth y Pwyllgor fod y sector trafnidiaeth gymunedol eisoes wedi dychwelyd i'r lefelau cyn y pandemig ac, mewn rhai mannau, roedd gweithredwyr yn ei chael yn anodd ateb y cynnydd yn y galw. Roedd rhywfaint o'r cynnydd hwnnw o ganlyniad i deithwyr sy'n defnyddio cardiau teithio rhatach efallai yn dewis trafnidiaeth gymunedol yn hytrach na thrafnidiaeth gyhoeddus prif ffrwd, lle mae'r dewis hwnnw ar gael iddynt, oherwydd eu bod yn teimlo'n fwy diogel, maent wedi cael cymorth ychwanegol, yn enwedig lle rydym wedi gweld nifer sylweddol o deithwyr hŷn a phobl anabl.

Gostyngiadau mewn gwasanaethau

46. Cyfeiriodd sawl un a gymerodd ran yng ngwaith ymgysylltu'r Pwyllgor at effaith llai o wasanaethau yn ystod y pandemig. Dywedodd un wrthym:

> *"Mae problem benodol gyda'r gwasanaethau rheilffordd ar hyd arfordir Gogledd Cymru.. Dyw lefel y gwasanaeth dal ddim wedi'i hadfer i'r hyn yr oedd cyn COVID. Roedd hyn yn rhwystredig gan fy mod wedi arfer cael gwasanaeth bob awr i Gaer a Manceinion; fe wnaeth y gwasanaeth hwnnw ddiflannu gyda'r pandemig ac nid yw wedi dychwelyd."*

47. Cadarnhaodd Silviya Barrett fod y canfyddiad hwn yn gywir, gan ddweud bod gwasanaethau bysiau yng Nghymru wedi gostwng 45 y cant yn y 10 mlynedd rhwng 2011/12 a 2020/21, ond yn y flwyddyn ddiwethaf honno, rhwng mis Mawrth 2020 a Mawrth 2021, sef blwyddyn gyntaf y pandemig, roedd y toriadau yn 36 y cant yn y flwyddyn honno'n unig. Roedd y gostyngiad mewn gwasanaethau rheilffyrdd a bysiau wedi cael effaith sylweddol ar gymunedau gwledig, yn ôl Joe Rossiter.

48. Mae effaith y gostyngiad yn narpariaeth y gwasanaeth ar gynhwysiant cymdeithasol yn cael ei thrafod ymhellach isod.

Prinder gyrwyr

49. Mae prinder gyrwyr yn broblem barhaus ar draws y diwydiant, sy'n effeithio ar y gwasanaethau a ddarperir. Dywedodd Jane Reakes-Davies eu bod wedi wynebu'r sefyllfa adnoddau fwyaf heriol y mae'r diwydiant bysiau wedi'i gweld erioed, o ran nifer y gyrwyr, ac mae pobl, yn anffodus, wedi gwneud penderfyniadau i adael y diwydiant a chwilio am waith yn rhywle arall oherwydd bod mwy o sicrwydd yn y meysydd hynny. Eglurodd Bev Fowles (Cymdeithas Bysiau a Choetsys Cymru) fod gan yrwyr loriau a gyrwyr bysus yr un trwyddedau. Roedd cynnydd yng nghyflogau gyrwyr lorïau yn golygu bod llawer o yrwyr bysiau wedi gadael y sector i fanteisio ar y cyfleoedd sydd ar gael iddynt yn y sector cludo nwyddau. Roedd ei gwmni wedi creu ysgol yrru er mwyn cryfhau gallu'r cwmni i recriwtio a hyfforddi gyrwyr newydd.

Cynhwysiant cymdeithasol

50. Mae trafnidiaeth gyhoeddus yn gymdeithasol-economaidd bwysig ac yn hanfodol er mwyn cael mynediad at wasanaethau cyhoeddus. Roedd cyflwyniad ysgrifenedig gan Trafnidiaeth Cymru yn amlygu nad oes gan 13 y cant o gartrefi Cymru fynediad at gar, a bod 25 y cant o ddefnyddwyr bysiau yn anabl neu â salwch hirdymor.

51. Mae academyddion ym Mhrifysgol De Cymru wedi bod yn **monitro effaith y pandemig ar fynediad at wasanaethau cyhoeddus ar fysiau**. Roedd hyn yn cymharu data cyn y pandemig o fis Awst 2019 â'r data ym mis Awst 2021 wrth ddatblygu Dangosydd Mynediad at Fysiau Cymru (WABI). Gyda rhai eithriadau, gwelodd y rhan fwyaf o ardaloedd ostyngiad yn

hygyrchedd ar fws. Roedd nifer y gwasanaethau a gollwyd ar ei fwyaf mewn ardaloedd trefol, ond o ran canran, ardaloedd gwledig oedd ar eu colled fwyaf. Canfu hefyd mai'r gostyngiad mwyaf yn y mynediad at wasanaethau bysiau oedd yn ardaloedd mwyaf difreintiedig Cymru. Mae hyn yn awgrymu mai'r ardaloedd sydd â'r angen mwyaf am wasanaethau bws welodd y lleihad mwyaf yn y gallu i gael mynediad at wasanaethau cyhoeddus ar fysiau.

52. Dywedodd y Dirprwy Weinidog:

> *"public transport, when you get it right, is a place of equality, where everybody can use it and everybody can interact, and you're there as citizens, not simply as consumers. And so, for me, there is a values lens on this whole debate as well as a practical one. And we've got the big job of shifting perceptions to make buses a place where people—all people—feel they belong and want to go on to get around instead and a better experience than getting in their car."*

53. Ychwanegodd y Gweinidog:

> *"there's a gender lens on this. So, if you analyse the journeys that women take to work, they look very different from the commuter journey that we traditionally think of, because lots and lots of women have caring responsibilities, they drop off or pick up or do various things on the way to work, they use buses much more often, they use side streets much more often, and all that kind of stuff. And there's a class or poverty lens to it as well. We're talking about the small percentage of people who actually own cars. Very large numbers of people don't own cars and are absolutely reliant on a network that is designed for the car owners. So, there are other lenses to look at this as well. It's essential for net zero, but it's actually essential for the alleviation of poverty and the equality and inclusion agendas, all of which we also want to make sure we're looking at."*

Hygyrchedd

54. Dywedodd Joe Rossiter wrthym nad yw hanner y gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru yn gwbl hygyrch i bobl anabl, ac nid oes gan 34 y cant fynediad ar gyfer cadeiriau olwyn. Aeth ymlaen i egluro mai ardaloedd mwy gwledig Cymru yn bennaf sydd lleiaf abl i gael mynediad at wasanaethau sy'n angenrheidiol ar gyfer bywyd o ddydd i ddydd.

55. Yn ein gwaith ymgysylltu, disgrifiodd sawl cyfranogwr sydd ag anghenion hygyrchedd y rhwystrau y maent yn eu hwynebu wrth geisio cael mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus. Dywedodd un defnyddiwr bws o'r gogledd wrthym:

> *"Mae gyrwyr bysiau yn Llandudno yn gwneud gwaith da i raddau, ond mae'n rhaid i chi eu hatgoffa i helpu pobl. Mae gan y bysiau rampiau â llaw i helpu pobl fel fi, sy'n defnyddio cadair olwyn, i fynd ar y bws. Ond yn aml iawn mae'n rhaid i chi ofyn i'r gyrrwr am help - mae'n rhaid i chi eu cadw ar flaenau eu traed! Weithiau mae'n rhaid i mi gwyno i Arriva am y diffyg cymorth."*

56. Dywedodd defnyddiwr trên wrthym:

> *"Os oes gennych broblemau symudedd a'ch bod am ddefnyddio'r trên, mae angen i chi wybod a yw'r orsaf drenau'n hygyrch, a oes mynediad di-gam, ac a fydd y cymorth rydych wedi'i archebu ymlaen llaw i fynd ar y trên o'r platfform ar gael mewn gwirionedd, neu a fydd yn cael ei ganslo ar y funud olaf heb unrhyw rybudd? Mae hefyd angen i chi wybod a yw staff yr orsaf drenau yn gwybod sut i'ch cefnogi os oes gennych anableddau dysgu ac yn methu deall y cyhoeddiadau."*

57. Eglurodd cyfranogwr arall yr hyn yr hoffent ei weld o ran trafnidiaeth gyhoeddus:

> *"Waeth ble rydych chi'n byw yng Nghymru, boed hynny mewn ardaloedd trefol neu wledig, wedi'ch cysylltu'n dda iawn neu heb gysylltiad da, mae wastad problemau o ran hygyrchedd ar gyfer pobl sydd ag anghenion cymorth symudedd. Os ydych chi'n ddefnyddiwr cadair olwyn neu ffrâm gerdded, rydych chi eisiau gwybod y bydd lle ar y bws i chi, bod gyrrwr y bws wedi'i hyfforddi i ddefnyddio'r ramp, bod gyrrwr y bws yn hyderus am eich rhoi ar y bws, ac y gallwch gyrraedd eich sedd cyn i'r bws ddechrau symud."*

Tlodi trafnidiaeth

58. Dywedodd Joe Rossiter fod adroddiad diweddar ar dlodi trafnidiaeth a gyhoeddwyd gan Sustrans Cymru wedi canfod, mewn llawer o ardaloedd yng Nghymru, fod mwy na hanner yr aelwydydd yn gwario dros 10 y cant o'u hincwm ar y gost o redeg car, p'un a oes ganddynt un neu beidio. Tlodi trafnidiaeth oedd yn cael yr effaith fwyaf difrifol ar y rhai sydd eisoes yn wynebu rhwystrau, gan gynnwys pobl ag anableddau.

59. Dywedodd David Beer fod ymchwil ei sefydliad wedi dangos y byddai dwy agwedd yn gwella cynwysoldeb – sef cyrhaeddiad y rhwydwaith a dewis ehangach o amseroedd teithio.

Esboniodd fod angen i bobl allu teithio gyda'r nos ac ar ddydd Sul ac yn aml bydd angen iddynt ddychwelyd i'w cartrefi o'u cyrchfannau.

60. Dywedodd Jane Reakes-Davies, o ran cynyddu cyrhaeddiad teithwyr, mai fforddiadwyedd yw'r flaenoriaeth i'r rhan fwyaf o weithredwyr yn enwedig gan fod ymddygiad pobl wedi newid. Eglurodd fod hyn yn cynnwys strwythurau prisiau hyblyg ar gyfer teithwyr nad oedd angen iddynt gymudo'n ddyddiol mwyach ac nad oeddent felly'n prynu tocynnau tymor.

61. Cydnabu James Price mewn rhai sefyllfaoedd bod trafnidiaeth gyhoeddus yn rhy ddrud, ac mae'n bosibl bod trenau pellter hir yn ddrud. Esboniodd po fwyaf y mae modd llenwi'r capasiti, yr isaf fydd y pris ar y cyfan, oherwydd gall y cymhorthdal ddod i lawr, a pho fwyaf effeithlon yw'r diwydiant—ac esboniodd fod yna weithgareddau rheoleiddio aneffeithlon iawn wedi'u cynnwys—yr isaf fydd y pris.

62. Dywedodd yr Athro Mark Barry fod mynd i'r afael â chynhwysiant cymdeithasol yn codi cwestiynau heriol i'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau pan fo cyllid cyhoeddus yn brin. Er enghraifft, cwestiynodd a yw'n bwysicach darparu teithiau bws am ddim i bawb dros 60 oed, neu a yw'n bwysicach darparu teithiau bws am ddim i bawb o dan 25 oed sy'n ceisio cyrraedd y gwaith. Dywedodd ei fod yn ffafrio'r canlynol:

> *"providing a bit more support for younger people in a very uncertain work environment where travel costs make up a disproportionately high proportion of what people actually earn, and we need to get our economy moving as well. So, maybe we say that older people should just pay £1. That will change behaviours and make the networks a bit more responsive to what we really need to be doing, rather than moving people around every afternoon for a trip on the bus, which is actually, in some cases, what's happening."*

Ein barn ni

Mae pandemig Covid-19 wedi cael effaith sylweddol ar lefelau defnydd trafnidiaeth gyhoeddus. Ond, mae llawer o'r newidiadau sylfaenol a welsom oherwydd y pandemig eisoes yn dod yn fwyfwy cyffredin mewn cymdeithas, a siopa ar-lein a gweithio o gartref yw'r rhai mwyaf amlwg. Ar hyn o bryd mae'n anodd asesu pa mor barhaol fydd y newidiadau hyn, a'u heffaith ar nifer y teithwyr, ond mae'n hollbwysig bod Llywodraeth Cymru a phartneriaid yn barod i weithredu unwaith y daw patrymau newydd i'r amlwg.

Nodwn mai nod Llywodraeth Cymru yw bod 30 y cant o weithlu Cymru yn gweithio o bell. Rydym eto i weld asesiad o'r effaith y bydd hyn yn ei chael ar wasanaethau trenau a bysiau.

Rydym yn nodi bod Llywodraeth Cymru, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru ac eraill yn cydweithio i ystyried patrymau gwaith y dyfodol a byddem yn ddiolchgar am y wybodaeth ddiweddaraf am y gwaith hwn.

O ran annog teithwyr i ddychwelyd i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, roeddem yn falch bod nifer o randdeiliaid yn canmol ymgyrch hyrwyddo Trafnidiaeth Cymru. Fodd bynnag, rydym yn cytuno â rhanddeiliaid a chyfranogwyr yn ein gwaith ymgysylltu bod hon yn her sylweddol, yn enwedig o ran annog deiliaid cerdyn teithio rhatach i ddychwelyd, a bod angen gwneud mwy. Byddem yn ddiolchgar am ddiweddariad gan Lywodraeth Cymru am unrhyw drafodaethau y mae'n eu cael ag eraill am y mater hwn.

Rydym yn nodi'r sylwadau gan unigolion yn y diwydiant bysiau ynghylch prinder gyrwyr a'r effaith ar y gwasanaethau a ddarperir. Byddem yn ddiolchgar pe byddai Llywodraeth Cymru yn esbonio pa gyfleoedd sydd ar gael i helpu i recriwtio a sut mae'n helpu i ddatblygu sgiliau yn y maes hwn.

O ran cynhwysiant cymdeithasol, rydym yn bryderus o glywed mai pobl yn yr ardaloedd tlotaf a gafodd eu taro galetaf gan leihad mewn gwasanaethau bysiau. Mae tlodi trafnidiaeth yn effeithio'n anghymesur ar rai grwpiau demograffig, gan gynnwys pobl anabl, pobl hŷn a menywod. Rydym yn pryderu y bydd yr argyfwng costau byw yn gwaethygu'r sefyllfa hon. Credwn y dylai Llywodraeth Cymru nodi sut y bydd yn helpu pobl yng Nghymru sydd mewn tlodi trafnidiaeth yn ystod y cyfnod eithriadol o heriol hwn. Mae gwledydd eraill yn Ewrop, gan gynnwys yr Almaen a Sbaen, eisoes wedi cymryd camau o'r fath trwy strwythurau prisiau tocynnau. Nodwn, ers inni gwblhau ein hymchwiliad, fod Llywodraeth y DU wedi ymrwymo i gyflwyno mesurau tebyg yn Lloegr o fis Ionawr 2023. Mae'r Alban a Gogledd Iwerddon wedi gwneud ymrwymiadau tebyg hefyd. Mae heriau o'r maint yr ydym yn eu hwynebu yn gofyn am feddwl yn greadigol a gallent sicrhau'r buddion ychwanegol o gynyddu nifer y teithwyr ar fysiau a threnau a lleihau'r defnydd o geir.

Argymhellion

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y gwaith y mae'n ei wneud gyda phartneriaid eraill i ddeall patrymau teithio yn y dyfodol, gan gynnwys gwaith a hamdden, a'u heffaith ar bolisi trafnidiaeth.

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru amlinellu cynllun gweithredu clir o ran sut y bydd yn annog, neu'n helpu i annog, teithwyr i ddychwelyd i ddefnyddio gwasanaethau bysiau cyhoeddus. Dylai nodi'r amserlenni ar gyfer y gwaith hwn a sut y bydd yn asesu ei effaith.

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r sector bysiau i fynd i'r afael â'r prinder gyrwyr a'r effaith ar ddarpariaeth gwasanaethau.

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno cynigion cyn gynted â phosibl i fynd i'r afael â thlodi trafnidiaeth yng Nghymru sy'n deillio o'r argyfwng costau byw, gan gynnwys prisiau teithio â chymhorthdal a chymorth ariannol arall.

4. Cymorth ar gyfer gwasanaethau bysiau a threnau

63. Darparodd Llywodraeth Cymru gymorth sylweddol i fysiau a threnau yn ystod y pandemig, gan gynnwys drwy'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau. Daeth y Cynllun Brys ar gyfer Bysiau 2 i ben ym mis Gorffennaf 2022. Roedd cyllideb Llywodraeth Cymru 2022-23 yn cynnwys dyraniad o £28m ar gyfer cymorth brys i wasanaethau bysiau. Ym mis Mehefin 2022, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru becyn cymorth pellach o £48m ar gyfer y diwydiant bysiau.

64. Mae Cynllun Sero Net Llywodraeth Cymru yn nodi y bydd angen "newid cyflym tuag at dechnolegau dim allyriadau mewn cerbydau" ar gyfer yr holl deithiau na ellir eu gwneud drwy deithio llesol. Polisi presennol Llywodraeth Cymru yw i'r **50 y cant o fysiau gwasanaeth sy'n llygru fwyaf i gael eu disodli gan fflyd bysiau allyriadau sero pibenni cyn 2028** ac i bob **tacsi a cherbyd llogi preifat i fod yn allyriadau sero erbyn 2028**. Mae'r Cynllun Sero Net yn ymrwymo i "ddatgarboneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd" – gan gyfeirio at "raglen gynhwysfawr" i gyflwyno trenau newydd, gan gynnwys tyniant trydan ar Linellau Craidd y Cymoedd sydd wedi'u datganoli. Gan nad yw asedau rheilffyrdd cenedlaethol Network Rail wedi'u datganoli, mae'n cyfeirio at rôl Llywodraeth y DU.

65. Mae strategaeth drafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn ymgorffori hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy, sy'n rhoi blaenoriaeth i ateb y galw am deithio ar droed, ar feic ac ar drafnidiaeth gyhoeddus cyn cerbydau modur preifat. Bydd buddsoddiad yn canolbwyntio ar fesurau i reoli galw, gwneud gwell defnydd o'r seilwaith presennol (gan gynnwys cynllunio cydgysylltiedig rhwng trafnidiaeth a defnydd tir), ac ar ehangu a hyrwyddo dewisiadau teithio cynaliadwy.

Cymorth i ddatgarboneiddio

66. Awgrymodd yr Athro Mark Barry er mwyn darparu rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus integredig yn iawn, gyda'r capasiti sy'n rhoi'r dewis a'r opsiynau i beidio â defnyddio car, mae angen buddsoddi swm sylweddol mewn seilwaith rheilffyrdd yn ogystal â seilwaith bysiau. Dywedodd mai'r her fwyaf i Lywodraeth Cymru fydd cynhyrchu'r ffrydiau refeniw i wasanaethu'r math o gyllid cyfalaf sydd ei angen, ac ystyried wedyn sut i gymell pobl i ddefnyddio'r holl gapasiti hwnnw ar ôl ei greu.

67. Cyfeiriodd Josh Miles at fesurau blaenoriaeth i fysiau, gan nodi cyllid o £500 miliwn sydd ar gael yn yr Alban ar gyfer cronfa partneriaeth bysiau ar gyfer awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i dargedu'r coridorau allweddol hynny sy'n gwneud bysiau'n gyflymach, gan eu gwneud yn rhatach ac yn fwy effeithiol ac yn fwy deniadol i deithwyr. Ychwanegodd nad yw hynny'n cael ei wneud ar raddfa ar hyn o bryd yng Nghymru, a'i fod yn credu bod angen edrych ar y math

yna o beth er mwyn newid y naratif a gwneud bysiau'n fwy deniadol. Cytunodd Bev Fowles y byddai newid moddol yn wynebu llawer o heriau yn deillio o seilwaith hynafol. Er ei fod yn cymeradwyo'r uchelgais, mae'n credu na fyddai newid moddol yn digwydd oni bai yr eir i afael â hyn ac fe fyddai'r gost ariannol o wneud hynny'n sylweddol. Gan gyfeirio at gludiant cyflym ar fysiau, dywedodd James Price:

> *"We are doing lots of work in this area…certainly in areas like the Burns commission area and in north-east Wales, but I think it would be wrong for me not to point out the obvious local-level political challenges in doing that. So, most of the networks that we would be talking about here are not in control of a national body or even a regional body; there will be local authority roads. As we know, it can be very difficult—politically very difficult—to drive through some of those things. I think evidence says that a well-designed scheme, two years after it's implemented, is typically welcomed, but it's not welcomed in the run-up to it. I think that is something that is beyond TfW's capability to deal with, but it is something that is worthy of some scrutiny and some thought."*

68. Nododd sawl cyfrannwr mai'r rhwystr mwyaf i ddatgarboneiddio'r fflyd bysiau yw cost. Nododd Roger Waters fod prynu bws trydan mor ddrud sy'n golygu nad oes gan fusnesau achos busnes, fel y cyfryw, i wneud y newid ar hyn o bryd, ac felly mae angen cymorth cyfalaf arnynt gan y sector cyhoeddus er mwyn newid. Cytunodd yr Athro Parkhurst fod gwariant cyfalaf yn her allweddol, ond unwaith y bydd gweithredwyr bysiau wedi caffael cerbyd trydan, bydd manteision sylweddol o ran costau cynnal a chadw ac ynni. Awgrymodd mai ffordd bosibl o fynd i'r afael â'r her hon yw i'r sector cyhoeddus brynu'r cerbydau a'u prydlesu i gwmnïau yn y sector preifat. Dywedodd y gallai'r sector cyhoeddus yn caffael fflyd bysiau ar raddfa fawr arwain at well gwerth am arian. Cytunodd yr Athro Barry â'r awgrym hwnnw, gan ddweud ei fod yn ei chael hi'n anodd gweld, heb hynny, sut y gallai cwmnïau bysiau llai sy'n gweithio ar elw tynn fyth fforddio'r cyllid cyfalaf i droi eu fflydoedd yn rhywbeth sy'n fwy cynaliadwy.

69. Dywedodd Gemma Lelliott fod gan y sector trafnidiaeth gymunedol ddiddordeb mawr mewn datgarboneiddio'r fflyd. Fodd bynnag, mae'r gost yn rhwystr sylweddol. Dywedodd fod rhywfaint o arian wedi'i sicrhau ar gyfer prosiectau ar raddfa fach, ond bod hynny wedi bod yn ad hoc iawn. Eglurodd:

> *"Because the electric buses or electric cars are so much more expensive, it's really challenging. You can't work to the same timetable as you would have done with a diesel vehicle. Alternatively, you can put your fares up significantly, but it then means you're excluding significant portions of the*

> *population; part of the reason a lot of those operators exist is because people can't afford to use other modes of transport."*

70. Gwnaeth cynllun datgarboneiddio bysiau sy'n cael ei weinyddu gan Transport Scotland ariannu hyd at 75 y cant o gostau gwahaniaethol bysiau allyriadau isel iawn o gymharu â bysiau disel, ynghyd â hyd at 75 y cant o'r gost cyfalaf ar gyfer seilwaith ategol. Yn 2020 defnyddiwyd £10.1m i gyflwyno 57 o fysiau, ac yn 2021 defnyddiwyd £40.5m ar gyfer 215 o fysiau newydd yn yr Alban.

Cyllid Llywodraeth y DU

Cyllid ar gyfer rheilffyrdd

71. O ran ariannu'r seilwaith rheilffyrdd, dywedodd y Dirprwy Weinidog:

> *"I don't want to repeat the arguments we've rehearsed in the Senedd Chamber, but rail infrastructure is not devolved. There is a structural problem with our funding system, one that the House of Commons Welsh Affairs Select Committee has identified, and that is a Conservative-dominated committee, so this is not making a partisan point here, but there is a problem with the way that the UK Treasury and the Department for Transport categorise rail spend, so we don't get our consequential of UK Government spend on new schemes, and there's a historic problem of underinvestment in Wales given the amount of the network that we have. So, both those two things are not new problems, but nor are they showing any signs of being addressed by the UK Government."*

72. Dywedodd yr Athro Mark Barry fod Cymru wedi cael ei gwasanaethu'n wael gan ecosystem y diwydiant rheilffyrdd ers rhyw 30 neu 40 mlynedd o ran buddsoddiad a chyllid gwella. Dywedodd na fyddai amcanion datgarboneiddio yn cael eu cyflawni nes bod y mater hwn wedi'i ddatrys. Esboniodd fod y buddsoddiad sydd ei angen ar y rheilffyrdd yn darparu'r gwasanaethau asgwrn cefn y bydd llawer o'n gwasanaethau bws yn integreiddio â nhw. Aeth ymlaen i ddweud os yw Cymru eisiau datgarboneiddio, mae angen y pwerau hynny arni a mynediad at y math o gyllid na allwn ond breuddwydio amdano a welwyd yn Llundain yn ystod yr 50 mlynedd diwethaf. Dywedodd yr Athro Parkhurst:

> *"There are clearly major cross-border issues on managing rail infrastructure, but any mature adjacent countries manage those in very professional ways with an equitable involvement from both parties. What tends to happen, and it's no disrespect for very capable officials at Westminster or the DfT, Wales is*

> *halfway up page 2. We hardly ring the bell in terms of what we are going to do, because they're so busy dealing with the bigger, shinier projects elsewhere in the UK, and until that's resolved, we're always on the back foot in terms of the funding required".*

73. Dywedodd Roger Waters fod awdurdodau lleol yn edrych ar gyfleoedd i ddefnyddio cyllid refeniw sydd ar gael drwy'r gronfa ffyniant gyffredin i gymell y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys drwy gynnig prisiau rhatach yn ystod oriau brig.

Cyllid ar gyfer datgarboneiddio bysiau

74. Dywedodd Roger Waters fod Bws Caerdydd, Bws Casnewydd a Stagecoach wedi llwyddo i sicrhau cyllid ar gyfer bysiau trydan drwy gynllun bysiau allyriadau isel iawn yr Adran Drafnidiaeth. Dywedodd y byddai awdurdodau lleol, lle bynnag y bo modd, yn gweithio gyda'r cwmnïau i gynorthwyo gyda'r cyfnod trawsnewid.

75. Nododd Silviya Barrett fod yr Adran Drafnidiaeth wedi cael dwy rownd o arian ar gyfer cyllid ardaloedd rhanbarthol bysiau allyriadau sero (ZEBRAs). Ond dywedodd ei fod wedi cael ei ddyrannu ar sail gystadleuol, felly bydd rhai awdurdodau'n elwa, ac eraill ddim. Felly, mae'n golygu cael sicrwydd o gymhorthdal i fuddsoddi mewn cerbydau allyriadau sero ac yn y seilwaith sy'n cyd-fynd â hynny.

Codi tâl ar y ffyrdd

76. Eglurodd yr Athro Parkhurst y byddai'n rhaid i lywodraethau ystyried datrysiadau ar gyfer talu am drafnidiaeth yn fuan. Efallai y bydd costau ceir trydan yn lleihau yn eu gwneud yn ddeniadol i fwy o ddefnyddwyr a byddai'r costau'n fach iawn ar gyfer llawer o deithiau byr. Cyfeiriodd sawl cyfrannwr at godi tâl ar y ffyrdd fel cyfle i atal pobl rhag defnyddio ceir ond hefyd fel ffordd o godi refeniw i ariannu datgarboneiddio trafnidiaeth gyhoeddus. Roedd yn well gan yr Athro Parkhurst agwedd genedlaethol, strategol, yn hytrach na dibynnu ar awdurdodau lleol penodol i gyflwyno taliadau tagfeydd lleol, a allai gael effeithiau anffodus ar ddefnydd tir a'r galw am deithio trwy ddulliau gwahanol mewn lleoliadau gwahanol os yw'n canolbwyntio gormod ar leoliadau penodol. Dywedodd yr Athro Mark Barry fod Trysorlys y DU eisoes yn edrych ar godi tâl ar ffyrdd i lenwi'r bwlch mewn refeniw treth tanwydd wrth i fwy o geir trydan gael eu defnyddio. Dywedodd y dylai Llywodraeth Cymru weithredu nawr i sicrhau y gall sicrhau'r gyfran briodol o refeniw codi tâl ar ffyrdd i'w gwario ar seilwaith a gwasanaethau yng Nghymru.

Ein barn ni

Mae'r dadleuon am y diffyg cyllid ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru wedi cael llawer o sylw. Serch hynny, nid yw hyn yn eu gwneud yn llai gwir. Mae llywodraethau olynol y DU wedi ymwrthod â'u cyfrifoldebau i Gymru ar y mater hwn. Nid yn unig y mae'r tanfuddsoddi hanesyddol mewn seilwaith rheilffyrdd wedi effeithio ar wasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru ond mae hefyd wedi effeithio ar y system trafnidiaeth gyhoeddus ehangach, oherwydd yn aml iawn, seilwaith rheilffyrdd yw asgwrn cefn mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus. Mae penderfyniadau fel na ddylai Cymru gael cyllid canlyniadol yn sgil cynlluniau seilwaith rheilffyrdd newydd Llywodraeth y DU yn Lloegr, megis HS2, yn rhwbio halen yn y briw.

Hyd nes y caiff y mater hwn ei ddatrys, credwn y bydd yn anodd i Lywodraeth Cymru gyrraedd ei thargedau trafnidiaeth sero net. Mae'n ddyletswydd ar Lywodraeth y DU i geisio datrys y mater hwn a gwneud hynny'n gyflym.

Ochr yn ochr â'r angen am fuddsoddiad gan Lywodraeth y DU, rydym yn nodi ymrwymiadau Llywodraeth Cymru sydd heb eu cyflawni, fel cynigion Gwella Amlder Cangen Maesteg. Credwn fod yn rhaid symud ymlaen yn gyflym gydag unrhyw gynlluniau a ariennir gan Lywodraeth Cymru nad ydynt wedi'u cyflawni.

Rydym yn nodi y bydd angen symiau sylweddol o arian i ddatgarboneiddio fflyd bysiau Cymru i gyrraedd targedau Llywodraeth Cymru. Roedd y cyfranwyr yn ein gwaith yn unfrydol eu barn y byddai'n amhosibl i weithredwyr dalu costau trawsnewid fflyd ac y byddai angen ymyrraeth sylweddol ar lefel genedlaethol. Mae Transport Scotland wedi cyfrannu cyllid i ddechrau'r cyfnod trawsnewid yn yr Alban. Os tybiwn y caiff dull tebyg ei fabwysiadu yma, byddai angen mwy na £50m y flwyddyn yng Nghymru i gyrraedd targed 2028 o osod 300 o fysiau newydd y flwyddyn (dros 4 blynedd) yng Nghymru yn ôl y prisiau presennol. Byddai'r ffigur hwn, wrth gwrs, yn cynyddu gyda chwyddiant. O ystyried y targed y mae'n gweithio tuag ato, credwn y dylai Llywodraeth Cymru egluro ei dealltwriaeth o'r costau i drawsnewid i fflyd bysiau trydan yn bennaf a nodi'r camau sy'n cael eu cymryd i gefnogi'r gwaith trawsnewid hwnnw'n ariannol. Dylai unrhyw asesiad o gostau ystyried arbedion sy'n deillio o lai o deithio mewn car.

Nodwn fod rhai gweithredwyr bysiau wedi bod yn llwyddiannus yn sicrhau cyllid gan gynllun bysiau allyriadau isel iawn Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU. Roedd rhai cyfranwyr yn ein gwaith yn dadlau nad oedd pob gweithredwr bysiau mewn sefyllfa i allu manteisio ar gyllid o'r fath, oherwydd, er enghraifft, mynediad gwael at seilwaith gwefru. Ond dyma'r cyfeiriad teithio y bydd angen i weithredwyr addasu os ydynt yn dymuno parhau i weithredu yn y sector. Dylent fod yn ceisio manteisio ar unrhyw gymorth ariannol a fydd yn eu cynorthwyo i drawsnewid eu

fflyd. Credwn y dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod gan weithredwyr bysiau fynediad at y cymorth a'r canllawiau sydd eu hangen ar gyfer ceisiadau i gynlluniau fel y cynllun bysiau allyriadau isel iawn.

Mae codi tâl ar y ffyrdd yn bolisi a fydd yn cyflawni dau ddiben – bydd yn llenwi'r bwlch mewn refeniw treth sy'n deillio o ddefnyddio ceir trydan, a bydd yn darparu ffynhonnell barhaus o gyllid y gellir ei hailgyfeirio at ddibenion datgarboneiddio. Credwn ei bod hi'n werth ystyried cael polisi o'r fath ar lefel genedlaethol yng Nghymru, i gyd-fynd ag ymyriadau lleol megis taliadau tagfeydd. Wrth gwrs, ni ddylid cyflwyno polisi o'r fath yn ystod argyfwng costau byw a dylid rhoi ystyriaeth bellach i effaith polisi o'r fath cyn ei ddatblygu. Os bydd Llywodraeth y DU yn datblygu polisi o'r fath ar lefel y DU, credwn y dylai Llywodraeth Cymru geisio dylanwadu ar ei y gwaith o'i ddatblygu yn gynnar.

Argymhellion

Argymhelliad 10. Rhaid i Lywodraeth y DU sicrhau bod gan Gymru lefel o gyllid ar gyfer gwella'r seilwaith rheilffyrdd sy'n deg, ac sy'n adlewyrchu'r angen sylweddol am fuddsoddiad mewn rhwydwaith sydd ar ei hôl hi.

Argymhelliad 11. Rhaid i Lywodraeth Cymru symud yn gyflym i gyflawni ei gwelliannau seilwaith arfaethedig ei hun, fel y gwelliannau i amlder Maesteg. Dylai ymateb Llywodraeth Cymru i'r adroddiad hwn gynnwys manylion am gynlluniau i'w hariannu gan Lywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru, gan gynnwys y cynnydd hyd yma ac amserlen ar gyfer cyflawni.

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru nodi ei hasesiad o'r costau sy'n deillio o'i tharged i ddatgarboneiddio 50 y cant o fflyd bysiau Cymru dros y 6 blynedd nesaf. Dylai egluro pa gyllid y bydd yn ei ddarparu dros y cyfnod hwnnw i gynorthwyo gweithredwyr bysiau i ddatgarboneiddio'r fflyd. Dylai adrodd yn rheolaidd ar gynnydd.

Argymhelliad 13. Er mwyn gwneud y mwyaf o'r cyllid sydd ar gael yng Nghymru ar gyfer datgarboneiddio, dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cyngor, cymorth ac arweiniad i weithredwyr bysiau sy'n dymuno gwneud cais i raglenni Llywodraeth y DU am gyllid ar gyfer bysiau allyriadau isel iawn.

Argymhelliad 14. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am unrhyw drafodaethau y mae wedi'u cael â Llywodraeth y DU ar bolisi codi tâl ar ffyrdd.

5. Newid moddol

Targedau newid moddol Llywodraeth Cymru

77. Mae trafnidiaeth yn cyfrif am 17 y cant o allyriadau Cymru, gyda 55 y cant ohono'n dod o geir. Mae polisi datgarboneiddio trafnidiaeth wedi'i nodi yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ac yn y Cynllun Sero Net. Mae'r Cynllun Sero Net yn cynnwys **tair blaenoriaeth datgarboneiddio trafnidiaeth**:

- Lleihau'r angen i deithio gan gynnwys galluogi tua 30 y cant o weithwyr Cymru i weithio o bell neu'n agos i'w cartrefi;
- Buddsoddi mewn dulliau teithio cynaliadwy megis bysiau, trenau a theithio llesol; ac
- Annog newid ymddygiad a newid moddol i ddulliau mwy cynaliadwy a gweithredol.

78. Mae **Strategaeth Drafnidiaeth** a **Chynllun Sero Net** Llywodraeth Cymru yn gosod targedau ar gyfer newid moddol. Mae'n disgwyl i 7 y cant o deithiau gael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2030 a 13 y cant erbyn 2040, i fyny o waelodlin o 5 y cant. Mae hyn yn rhan o darged ehangach bod 45 y cant o deithiau'n cael eu gwneud trwy ddulliau cynaliadwy (trafnidiaeth gyhoeddus neu deithio llesol) erbyn 2040.

79. Cydnabu'r Dirprwy Weinidog fod y targedau'n uchelgeisiol. Dywedodd fod newid moddol, am y tro cyntaf, wrth wraidd strategaeth drafnidiaeth Cymru. Byddai'r targed o gael 30 y cant o bobl yn parhau i weithio o gartref, er enghraifft, a hynny'n hyblyg, yn gyfraniad pwysig at newid moddol. Fodd bynnag, dywedodd fod angen mynd drwy nifer o wahanol bwyntiau, a'u bod nhw'n gymhleth, ac yn digwydd yn wyneb 70 mlynedd o bolisi trafnidiaeth Prydain. Felly, dywedodd nad yw hynny'n hawdd. Dywedodd, er mwyn cyrraedd y targedau, bod angen dull fesul cam gyda chynlluniau penodol ar gyfer cyflawni. Roedd y rhain naill ai eisoes ar waith neu wrthi'n cael eu datblygu.

80. Gwnaeth y Dirprwy Weinidog grynhoi'r dull gweithredu Llywodraeth Cymru:

> *"We have an overall strategy, we are now working on proposals for bus, for rail, for active travel and for roads, and on top of that, as part of our net-zero plan, we're looking at a behaviour change programme, which is still in its fairly early days because we've not done this before, but it is an important part of the mix that we have both incentive and disincentive, hard and soft measures, working together, and have the capacity and capability across*

> *central and local government to deliver that in a coherent way. Frankly, none of those pieces has been in place, so we're having to create it."*

81. Pwysleisiodd y Dirprwy Weinidog fod her i bob gwleidydd roi eu harian ar eu gair. Dywedodd ei fod yn credu bod hynny'n digwydd. Ond dywedodd ei fod yn sylweddoli maint yr her a pha mor gyflym y mae'n rhaid iddynt weithredu. Nododd fod penderfyniadau gwleidyddol anodd eisoes yn cael eu cymryd er mwyn gwneud cynnydd tuag at y targedau datgarboneiddio a chyfeiriodd at ganslo ffordd liniaru'r M4 a'r adolygiad o ffyrdd, a oedd eisoes wedi gweld dwy ffordd yn cael eu canslo, fel enghreifftiau. Fodd bynnag, pwysleisiodd bwysigrwydd yn ogystal â dweud 'na', bod angen hefyd dweud 'ie':

> *"So, we've set up, in south-east Wales, the Burns commission, which has been endorsed significantly by the UK union connectivity review, led by Sir Peter Hendy. He was asked by Boris Johnson to look again at the M4. He looked at the M4, he looked at the Burns alternative, and he endorsed the Burns alternative—the UK Government's own tsar on this. So, we've had the rubber stamp there. Conservatives in the UK Government may not like that, but their own review showed that.*
>
> *We're trying to put that same approach in place in the north. And the great thing about the Burns commission work was not just making those broad-brush analyses, but also putting in place the delivery mechanisms to deliver them."*

82. Mewn ymateb i gwestiwn am uchelgais y targedau newid moddol, dywedodd James Price:

> *"They are evidence-based and replicable. But, all future forecasts are based on a series of assumptions, and it depends what you assume on electric vehicle take-up, for example, as to how many people you need to get to move. There is a scenario where we need to be more ambitious than the current targets are to hit the climate change targets, but all of the figures in all of the documents are there or thereabouts."*

83. Croesawodd Joe Rossiter y targedau uchelgeisiol ar gyfer newid moddol ond pwysleisiodd nad ydynt yn cyrraedd y targedau y mae angen iddynt eu cyrraedd. Eglurodd, ers 1990, fod allyriadau yn y sector trafnidiaeth wedi gostwng 6.3 y cant. Daeth i'r casgliad bod angen cymryd y camau hynny nawr er mwyn eu gwthio i'r cyfeiriad cywir, oherwydd, yn hanesyddol, mae'r sector trafnidiaeth ymhell y tu ôl i sectorau eraill o ran datgarboneiddio.

84. Roedd Josh Miles yn cydnabod bod y targedau'n uchelgeisiol, ond bod angen gweithredu ar y cyd i wireddu'r uchelgeisiau hynny. Rhybuddiodd nad oedd yn hollol siŵr a ydynt wedi cyrraedd y pwynt hwnnw eto. Dywedodd fod mwy o waith i'w wneud er mwyn gwneud newid moddol yn ddeniadol, er mwyn eu symud o daflwybr 2030 i un newydd. Cytunodd Gemma Lelliott fod y targedau'n ddigon uchelgeisiol ond roedd yn bryderus nad oedd y cynnig cludiant cyhoeddus presennol yn ddigon i gwrdd â chynnydd mawr yn y galw ac mewn amrywiaeth o anghenion. Nid yw'r system trafnidiaeth gyhoeddus wedi'i hintegreiddio'n ddigonol nac yn hygyrch i bob defnyddiwr, gan gynnwys teithwyr anabl. Credai fod y rhain yn faterion sylfaenol y mae angen eu datrys er mwyn cyrraedd y targedau.

85. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch a ddylai targedau fod yn fwy gronynnog (h.y. rhanbarthol neu ar gyfer ardaloedd teithio penodol), roedd James Price a Geoff Ogden yn cytuno. Dywedodd James Price ei fod yn deall bod y gwaith modelu bellach ar gael i'w ddadansoddi ar y raddfa ronynnog honno.

Newid ymddygiad

86. Roedd y cyfranogwyr yn unfrydol eu barn mai annog newid ymddygiad yw'r her allweddol i'w goresgyn.

87. Tynnodd yr Athro Parkhurst sylw at y ffaith bod pandemig Covid-19 wedi rhoi cyfle bach i ddylanwadu ar ymddygiad teithio.

88. Roedd yr angen am gydbwysedd o fesurau i gymell trafnidiaeth gyhoeddus ac i atal pobl rhag defnyddio ceir yn farn sy'n cael ei rhannu gan yr holl gyfranwyr. Disgrifiodd rhai hyn fel yr angen am ddulliau "abwyd" a "ffon". Pwysleisiodd pawb y byddai angen rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus fforddiadwy ac integredig fel man cychwyn. Eglurodd David Beer fod yn rhaid cael rhwydwaith deniadol i ddenu pobl, ond rhaid hefyd gael y ffactor gwthio sy'n annog pobl edrych tuag at gyfeiriadau eraill.

89. O ran annog pobl i beidio â defnyddio ceir, dywedodd y Gweinidog, fod nifer fawr o ysgogiadau eraill ar draws y Llywodraeth yn mynd i'r cyfeiriad hwnnw'n fwriadol er mwyn annog llai o ddibyniaeth ar geir. Dywedodd y Dirprwy Weinidog:

> *"This behavioural issue of getting into people's mental maps and changing them and making the right thing to do the easy thing to do, as we mentioned earlier, is critical, and I would really welcome any scrutiny and work the committee might do to help us on this. Through our net-zero plan, we've got a commitment to look at a cross-Government behavioural change strategy, and if I can be perfectly honest with you, we're struggling with it. It is not*

> *easy, and we're working with academic experts and behaviouralists. We had sessions with the UK Government's former Cabinet Office, the 'nudge unit', on this as well. So, this is work in progress, but it's critical."*

90. Cytunodd y cyfranogwyr fod angen newidiadau sylweddol os yw trafnidiaeth gyhoeddus am gystadlu â cheir preifat. Dywedodd un wrthym:

> *"Mae wastad dewis i fynd â'r car. Mae'n rhaid i chi wneud trafnidiaeth gyhoeddus yn well na'r car. Mae'r dreth tanwydd, materion gwyrdd, ie, mae hynny ar ein meddyliau ni. Ond yn y pen draw, os yw'r dewis arall yn waeth na'r car, fydd pobl ddim yn ei ddefnyddio. Gallwch chi chwarae'r cerdyn gwyrdd cyhyd ag ydych chi eisiau, ond bydd pobl yn dychwelyd i'r car."*

91. Dywedodd David Beer fod ymchwil Ffocws ar Drafnidiaeth Cymru yn cadarnhau nad oedd cynaliadwyedd yn flaenoriaeth i bobl wrth feddwl am sut i wneud eu taith. Roedd cost a chyfleustra yn flaenoriaethau uwch. Dywedodd Dr Tim Peppin (CLILC) fod tueddiad y cyhoedd i gymharu costau teithiau unigol yn ffafrio defnyddio car gan nad yw'n ystyried costau parhaus ychwanegol fel yswiriant a chynnal a chadw. Nid oedd yr Athro Parkhurst yn credu y byddai gwneud trafnidiaeth gyhoeddus yn rhad, neu hyd yn oed am ddim, yn datrys y broblem ynghylch canfyddiadau ynghylch trafnidiaeth gyhoeddus, gan fod defnyddwyr mor gyfarwydd â chyfleustra'r car. Ychwanegodd mai'r ffactor pwysicaf bob amser fyddai p'un a all y cynnig neu'r cynnyrch fodloni disgwyliadau'r defnyddiwr. Teimlai'r Athro Mark Barry ei bod yn bryd newid patrwm ein ffordd o feddwl ynghylch defnyddio ceir, a fyddai'n golygu bod angen newid ein perthynas â'r car yn sylweddol mewn ffordd sylfaenol a dwys iawn:

> *"Cars are not free to society. Cars have a cost—the externalities—and we need to have a conversation and understand what those externalities are. I gave you an example: £16 billion every year in the UK as a result of 170,000 road traffic accidents, 25,000 serious injuries that take up intensive care unit time, and 1,700 deaths. Five people every day on average are killed in the UK in a road traffic accident; one cyclist every day. You add 20,000 to 30,000 premature deaths because of poor air quality, and it costs another £4 billion a year. You then look at induced demand-based sprawl and the development of stuff far, far away from where people can get to it unless they get in the car. These are real costs. They're not just fictitious things made up. And actually, people need to understand, if you get in a car, you have, actually, an obligation to take on board some of those costs, rather than dump it on everybody else in the way we have done for 50 years."*

92. O ran cynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, dywedodd David Beer fod cynlluniau teyrngarwch a thocynnau hyblyg wedi'u nodi yng ngwaith ymchwil ei sefydliad fel cymhellion a allai arwain at ddefnyddwyr yn dewis trafnidiaeth gyhoeddus dros y car. Cyfeiriodd at raglen i annog pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus am y tro cyntaf gyda phrisiau gostyngol fel un enghraifft. Cyfeiriodd Silviya Barrett at fenter y rhwydwaith rhanbarthol, "Give the train a try", fel enghraifft debyg. Dywedodd fod llywodraethau yn gynyddol yn defnyddio prisiau gostyngol gyda chymhorthdal y wladwriaeth fel ffordd i fynd i'r afael â'r argyfwng costau byw.

93. Awgrymodd Silviya Barrett y dylai awdurdodau lleol achub ar gyfleoedd i annog trigolion newydd yn yr ardal i brofi trafnidiaeth gyhoeddus leol, felly, pan fydd rhywun yn symud tŷ, er enghraifft, gall yr awdurdod lleol gynnig tocyn bws am ddim iddynt am gyfnod cyfyngedig o amser, er mwyn iddynt roi cynnig ar yr opsiynau trafnidiaeth lleol. Pwysleisiodd Silviya Barrett fod angen cydbwyso'r mathau hyn o gymhellion hefyd ag anghymhellion. Byddai hyn yn gofyn am arweinyddiaeth wleidyddol ar lefel leol. Rhoddodd, enghraifft o ddarparu cyfleusterau parcio a chostau parcio. Awgrymodd y gallai ailddyrannu rhai llefydd parcio, neu godi prisiau uwch am drwyddedau parcio i breswylwyr, effeithio ar faint o geir sydd gan gartref.

94. Eglurodd Josh Miles mai'r ffordd gyflymaf o gael pobl allan o geir ac ar drafnidiaeth gyhoeddus yw eu hannog i beidio â defnyddio ceir. Gellir cyflawni hyn mewn amrywiaeth o ffyrdd, yn dibynnu ar yr amgylchiadau, gan gynnwys lleoliad y fenter. Eglurodd:

> *"In a place like Cardiff, you might talk about congestion charging or you might talk about road user charging, those sorts of things that will change those behaviours, and, really, we need to. If we're going to really think about modal shift, we need to think about all of those issues and come up with the sorts of approaches that can have that right balance of carrot and stick, I think, and we're not quite there with it yet."*

95. Ychwanegodd David Beer y byddai codi tâl am lefydd parcio yn y gweithle a chodi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn gweithio fel cymhellion i beidio â defnyddio ceir. Teimlai Silviya Barrett mai codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd neu godi tâl ar y ffyrdd yw'r ffordd unigol fwyaf effeithiol i ysgogi newid ymddygiad. Roedd hyn oherwydd ei fod nid yn unig yn gweithredu fel cymhelliad i beidio â defnyddio ceir, ond hefyd fel ffordd i awdurdodau lleol gynhyrchu refeniw i fuddsoddi mewn darpariaeth trafnidiaeth gynaliadwy. Bu'r Pwyllgor yn ystyried codi tâl ar ffyrdd ym Mhennod 4.

96. Dywedodd James Price hyd yn oed gyda'r holl abwyd positif y gellir eu cynnig, mae'n debyg y bydd angen rhai ffyn hefyd er mwyn atal pobl rhag defnyddio ceir. Ychwanegodd nad

oes angen gwneud hynny drwy ddulliau fel codi tâl ar y ffyrdd, er y gallai rhyw fath o gerbyd cynaliadwy fod o gymorth.

Newid moddol mewn ardaloedd trefol a gwledig

97. Trafododd y cyfranogwyr yr heriau mewn ardaloedd gwledig o gymharu ag ardaloedd trefol. Dywedodd yr Athro Mark Barry fod y cyfleoedd mwyaf ar gyfer newid moddol yn digwydd mewn ardaloedd poblog iawn lle mae pobl yn cymryd nifer fawr o deithiau byr iawn o lai na thair milltir. Dylai mentrau i atal pobl rhag defnyddio ceir ganolbwyntio ar ardaloedd fel Caerdydd, Abertawe, Casnewydd, ac efallai Wrecsam. Esboniodd os ydych am ddatgarboneiddio yn gyflym, mae'n rhaid ddatgarboneiddio mewn mannau lle gellir cael y mwyaf o bobl allan o'u ceir gyflymaf, ac ardaloedd trefol fyddai hynny. Roedd yn cydnabod bod ardaloedd gwledig yn cyflwyno her wahanol. Dylai mesurau cosbi i atal pobl rhag defnyddio ceir fod yn fach iawn yn yr ardaloedd hynny, oherwydd mae gan y bobl sy'n byw yno fynediad i lai o ddewisiadau amgen yn hytrach na char.

98. Cydnabu James Price ei bod yn haws cyflawni rhywfaint o'r newid moddol mewn rhai rhannau o Gymru nag ydyw mewn rhannau eraill. Ychwanegodd mai un o'r cyfleoedd mawr yw teithio llesol mewn ardaloedd trefol yn ogystal â llwybrau pellter byrrach yn y wlad hefyd. Dywedodd Geoff Ogden fod strategaeth Trafnidiaeth Cymru yn cydnabod bod y llwybrau gwledig yn bwysig, ac mewn gwirionedd ni fydd hi mor hawdd symud pobl at drafnidiaeth gyhoeddus mewn niferoedd mor fawr ag mewn ardaloedd trefol efallai. Ychwanegodd fod angen parhau i weithio ar y naratif hwnnw a'r ddealltwriaeth gyffredin sy'n cefnogi'r rhesymeg o sut i gyrraedd y nod.

99. Cydnabu Josh Miles y byddai ymyriadau i annog defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd trefol, megis mesurau blaenoriaeth i fysiau, yn llai effeithiol mewn pentrefi gwledig, lle'r oedd tagfeydd yn llai o broblem. Fodd bynnag, roedd yn teimlo mai newid mewn meddylfryd oedd bwysicaf, ac roedd hyn yn wir mewn ardaloedd trefol a gwledig – sef mai nid car yw'r man cychwyn i bethau ddigwydd ond, yn hytrach, trafnidiaeth gyhoeddus a bod y car yn gweithio o gwmpas hynny.

100. Awgrymodd yr Athro Parkhurst y byddai'n gamgymeriad anwybyddu ardaloedd maestrefol a gwledig, yn enwedig o ystyried poblogaeth wledig fawr iawn Cymru a dibyniaeth uchel iawn ar geir yng nghefn gwlad. Roedd dadansoddiad yn y 2000au ar ran Adran Drafnidiaeth y DU yn dangos bod y rhan fwyaf o allyriadau carbon o geir yn dod o deithiau canolig, oherwydd eu bod yn eithaf aml ac yn weddol hir. Felly, ychwanegodd fod wir angen mynd i'r afael â'r teithiau hynny i'r trefi o ardaloedd gwledig a rhwng y trefi gwledig er mwyn mynd i'r afael â'r broblem hon. Pwysleisiodd bwysigrwydd adeiladu system drafnidiaeth wledig

integredig gref, sy'n cynnwys ceir, ond a fyddai'n golygu gyrru i'r pwynt trafnidiaeth gyhoeddus agosaf er mwyn teithio ymlaen. Ategodd Gemma Lelliott hyn, a ddywedodd y byddai'n croesawu mwy o fuddsoddiad mewn canolfannau trafnidiaeth wledig a rhyng-drefol, hybiau trafnidiaeth aml-fodd a fyddai'n caniatáu i bobl deithio mewn ffyrdd sy'n gweithio iddyn nhw. Gallai hyn olygu cael car cymunedol neu fws mini Fflecsi bach neu fws mini trafnidiaeth gymunedol yn eich hyb aml-fodd lleol, er mwyn gallu codi un o'r ffurfiau prif ffrwd o drafnidiaeth gyhoeddus wedyn.

Cael gwared ar rwystrau a chynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus: 10 egwyddor o'n gwaith ymgysylltu

Awgrymodd y rhai a gymerodd ran yn ein gwaith ymgysylltu y gwelliannau canlynol:

- Tocynnau integredig er mwyn i deithwyr allu trosglwyddo ar draws gwahanol foddau, gweithredwyr a lleoliadau.
- Tocynnau hyblyg i alluogi teithwyr i brynu sawl taith ar yr un pryd i'w defnyddio pan fyddant yn dymuno.
- Gwybodaeth teithio integredig amser real ar draws yr holl lwyfannau sydd ar gael, o gyhoeddiadau ar-lein i orsafoedd, o un ffynhonnell wybodaeth.
- Amseroedd cysylltu synhwyrol rhwng dulliau trafnidiaeth i roi digon o amser i bob teithiwr gyrraedd eu cysylltiad yn llwyddiannus.
- Trafnidiaeth gyhoeddus i redeg i amser rhwng cerbydau yn hytrach na chael ei amserlennu ar gyfer unrhyw amser penodol o'r dydd.
- Cynyddu'r gallu i gludo beiciau ar drafnidiaeth gyhoeddus
- Ailgyflwyno amserlenni papur
- Integreiddio polisi trafnidiaeth â pholisïau eraill sy'n effeithio ar gynllunio defnydd tir neu fuddsoddiadau cysylltiedig â seilwaith, megis ysbytai a datblygiadau tai.
- Gwella gwasanaethau rheilffordd Casnewydd i Sir Benfro trwy fynd i'r afael â'r tro cam yn Abertawe; cwblhau'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru; datblygu Caerfyrddin fel pen rheilffordd i ddarparu trenau amlach ar draws gorllewin Cymru; a chyflwyno gwasanaeth bob dwy awr i Abergwaun.
- Gwella gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn y gogledd drwy ddatblygu llwybrau y tu hwnt i brif goridor trafnidiaeth Caergybi, Bangor, Conwy a Chaer; datblygu llwybrau trafnidiaeth gyhoeddus o'r dwyrain i'r gorllewin, cysylltedd ac amlder; ailagor y rheilffordd o Fangor i Gaernarfon; a chyfeirio traffig ymwelwyr dydd i gyfnewidfa trafnidiaeth gyhoeddus lle gall ymwelwyr barhau â'u taith gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Ein barn ni

Credwn fod y targedau sifft moddol ar hyn o bryd yn ddigon uchelgeisiol ac ymestynnol. Fodd bynnag, rydym yn rhannu pryderon llawer o'n rhanddeiliaid nad ydynt wedi'u hategu gan yr offer i sicrhau y gellir eu cyflawni. Yn ogystal â'r cyfyngiadau amlwg ar fynediad Llywodraeth Cymru at gyllid ar gyfer materion fel seilwaith rheilffyrdd, sy'n parhau i fod wedi'i gadw'n ôl i Lywodraeth y DU, mae corff enfawr o waith yn cael ei ddatblygu'n raddol gan Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol, awdurdodau trafnidiaeth rhanbarthol ac eraill. Derbyniodd y Dirprwy Weinidog fod cydgysylltu'r gwaith hwn yn her fawr. Rydym yn cytuno ac yn credu bod hyn yn peri risg y mae'n rhaid mynd i'r afael ag ef. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried sut y gellir dod â'r rhanddeiliaid lleol a chenedlaethol allweddol ynghyd i ddatblygu gweledigaeth a dealltwriaeth gyffredin o sut y gellir cyflawni targedau newid moddol. Credwn hefyd y dylai Llywodraeth Cymru nodi pa asesiad y mae wedi'i wneud o effaith costau ynni a'r argyfwng costau byw ar ei thargedau newid moddol.

Credwn y byddai'n ddefnyddiol pe bai data a thargedau newid moddol ar lefel fwy manwl, er enghraifft, yn rhanbarthol. Byddai hyn yn addysgiadol ac yn ddefnyddiol ar gyfer datblygu ymyriadau polisi lleol, ac yn cysylltu â chynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol a ragwelir. Byddem yn ddiolchgar pe bai Llywodraeth Cymru yn nodi ei safbwynt ar y mater hwn ac yn egluro sut y gellir ei gyflawni.

Ymrwymodd Cytundeb Cydweithio Llywodraeth Cymru a Phlaid Cymru i "[g]omisiynu cyngor annibynnol i ymchwilio i lwybrau posibl tuag at sero net erbyn 2035". Ar 4 Awst 2022, cyhoeddodd y Gweinidog ddatganiad ysgrifenedig yn dweud bod Cadeirydd wedi'i benodi i arwain y gwaith hwn. Byddem yn ddiolchgar am ddiweddariad cynnar ar yr amserlen ar gyfer y gwaith hwn, a rhagor o wybodaeth am ei oblygiadau ar gyfer y targedau sifft moddol. At hynny, nodwn mai diben Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU (CCC), sef corff statudol, annibynnol, yw darparu cyngor arbenigol i lywodraethau yn y DU ar dargedau allyriadau. Hoffem gael eglurhad gan y Gweinidog ynghylch pam na ofynnwyd i'r CCC wneud y gwaith hwn.

Rydym yn nodi sylwadau'r Dirprwy Weinidog am yr adolygiad ffyrdd a'r cyllid sydd wedi'i ailgyfeirio. Byddem yn ddiolchgar am asesiad gan Lywodraeth Cymru o'r cyllid sydd hyd yma wedi'i ailgyfeirio o brosiectau oherwydd yr adolygiad a rhagor o wybodaeth am sut y defnyddiwyd y cyllid ailgyfeirio hwnnw. Byddem hefyd yn croesawu esboniad am y meini prawf a ddefnyddir i benderfynu sut y defnyddir cyllid wedi'i ailgyfeirio. Credwn fod achos i'w wneud y dylid defnyddio cyllid sy'n cael ei ailgyfeirio o brosiectau ffyrdd i ariannu trafnidiaeth gynaliadwy a mesurau datgarboneiddio yn yr un ardal.

Dywedodd y Gweinidog wrth y Pwyllgor fod nifer fawr o ysgogiadau ar draws cyfrifoldebau polisi Llywodraeth Cymru yn cael eu defnyddio i annog pobl i beidio â defnyddio ceir. Rydym yn croesawu hyn a byddem yn ddiolchgar o gael rhagor o wybodaeth am y mater hwn. At hynny, byddem yn ddiolchgar am eglurhad gan y Gweinidog ynghylch sut y mae effeithiolrwydd yr ymyriadau polisi hyn yn cael eu mesur o ran lleihau'r defnydd o geir.

Ar y mater ehangach ynghylch newid ymddygiad, rydym yn croesawu gonestrwydd y Gweinidog pan ddywedodd bod Llywodraeth Cymru yn cael trafferth gyda'r mater. Dyma bwnc y mae gan y Pwyllgor ddiddordeb arbennig ynddo a bydd yn ei ystyried ymhellach yn ddiweddarach yn nhymor y Senedd hon. Yn y cyfamser, byddem yn ddiolchgar am ddiweddariad gan Lywodraeth Cymru ar gynnydd ei gwaith yn y maes hwn.

Rydym yn nodi bod llawer o'r ymyriadau polisi sy'n ymwneud â newid moddol yn canolbwyntio ar ardaloedd trefol. Rydym yn deall y rhesymau dros ganolbwyntio ar ardaloedd mor boblog – mae'n haws cyflawni ynddynt. Mae'n wir bod ardaloedd gwledig yn cyflwyno math gwahanol o heriau, ond ni ddylid eu gadael ar ôl. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am ymyriadau penodol gyda'r nod o annog newid moddol yn y boblogaeth fawr sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yng Nghymru.

Yn ystod ein gwaith ymgysylltu, siaradodd aelodau o'r cyhoedd a defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus yn fanwl am eu profiadau o'r rhwystrau i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Awgrymwyd sawl ffordd o fynd i'r afael â'r heriau hyn. Rydym yn ddiolchgar i'r bobl a wnaeth y cyfraniadau hyn a byddem yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ystyried yr adroddiad yn llawn. Byddem hefyd yn ddiolchgar am farn y Gweinidog ar y deg awgrym allweddol a wnaed fel rhan o'r gwaith hwnnw, sydd wedi'u cynnwys yn yr adroddiad hwn.

Argymhellion

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru nodi pa asesiad y mae wedi'i wneud o effaith costau ynni a'r argyfwng costau byw ar ei thargedau newid moddol. Os nad yw wedi gwneud hynny eisoes, dylai wneud y gwaith hwn ac adrodd yn ôl i'r Pwyllgor o fewn y 3 mis nesaf ar gynnydd.

Argymhelliad 16. Dylai Llywodraeth Cymru archwilio'r posibilrwydd o ddatblygu targedau mwy gronynnog, er enghraifft, ar lefel ranbarthol ar gyfer newid moddol, a chysylltu'r rhain â chyflawni polisïau yn rhanbarthol ac yn lleol.

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am waith y grŵp sy'n cael ei sefydlu i archwilio llwybrau posibl i sero net erbyn 2035. Dylai esbonio pam nad yw

wedi gofyn i Bwyllgor y DU ar Newid yn yr Hinsawdd, sef y cynghorydd statudol i lywodraethau yn y DU, wneud y dadansoddiad hwn ar ei rhan.

Argymhelliad 18. Dylai Llywodraeth Cymru nodi faint o gyllid sydd wedi'i ailgyfeirio o brosiectau oherwydd yr adolygiad ffyrdd a sut y defnyddiwyd y cyllid ailgyfeirio hwnnw, gan gynnwys a ddefnyddiwyd unrhyw gyllid i helpu gwasanaethau bysiau neu drenau. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau y dylid defnyddio cyllid o brosiectau sydd wedi'u canslo ar gyfer trafnidiaeth gynaliadwy a mesurau datgarboneiddio yn yr un ardal neu ranbarth.

Argymhelliad 19. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y gwaith y mae wedi'i wneud hyd yma ar newid ymddygiad a thrafnidiaeth.

Argymhelliad 20. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am ymyriadau penodol gyda'r nod o annog newid moddol yn y boblogaeth fawr sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yng Nghymru.

Argymhelliad 21. Dylai Llywodraeth Cymru nodi ei safbwynt ar yr awgrymiadau a wnaed gan aelodau'r cyhoedd drwy ein gwaith ymgysylltu, ac sydd wedi'u cynnwys yn yr Adroddiad hwn.

6. Diwygio bysiau a threnau

Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ar ddiwygio bysiau

101. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Bapur Gwyn ac Asesiad Effaith Rheoleiddiol drafft ar ddiwygio gwasanaethau bysiau Cymru ym mis Mawrth 2022. Mae'r rhain yn cynnig masnachfreinio bysiau gorfodol ledled Cymru, pwerau i awdurdodau lleol greu cwmnïau bysiau trefol, a llacio cyfyngiadau ar y cwmnïau trefol hynny.

102. O dan y cynigion, byddai Trafnidiaeth Cymru yn dod yn "ganolfan ragoriaeth ar gyfer contractio masnachfraint', gan weithio gyda'r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol rhanbarthol newydd a'u hawdurdodau lleol cyfansoddol i ddatblygu a thendro masnachfreintiau. Byddai Trafnidiaeth Cymru yn gweithio ar ran Llywodraeth Cymru. Llywodraeth Cymru yn hytrach nag awdurdodau lleol fyddai'n gyfrifol am y pŵer masnachfreinio. Yn ôl y Papur Gwyn, byddai hyn yn dod â masnachfreinio bysiau a gweithrediadau rheilffordd ynghyd o dan reolaeth Trafnidiaeth Cymru/Llywodraeth Cymru, gan symleiddio'r gwaith integreiddio.

103. Dywedodd y Dirprwy Weinidog:

> *"This deliberate political decision was taken in 1985 to privatise the bus industry. That has led us to the situation we have now where we've had a dramatic fall in bus patronage and a dramatic increase in car use; a dramatic increase in the cost of using the bus and the train, and a fall in the living standards of those who work in the industry. So, this is not an accident; this is a political act of design taken in the pursuit of a particular ideology in the mid 1980s, and it has failed. We are seeing market failure, and what we are trying to do is to build a new and better system. So, the economics are what we decide it to be, frankly. We have created a highly fragmented commercialised system where bus and rail do not connect, and where local authorities are being expected to mop up the difference with subsidy."*

Masnachfreinio bysiau

104. Dywedodd yr Athro Parkhurst nad oedd y dull o fasnachfreinio a nodir yn y Papur Gwyn heb risg, gan gynnwys posibilrwydd o gostau uwch. Mae manteision ac anfanteision i bob dull gweithredu, ond y peth allweddol yn ôl ef yw, beth bynnag fo'r fframwaith rheoleiddio, mae pethau'n gweithio orau pan fydd gan y sector cyhoeddus a phreifat berthnasoedd da a gweithredwyr cryf sydd eisiau darparu cynnyrch o ansawdd uchel a'r sector cyhoeddus yn eu cefnogi'n gryf. Nid oedd gan yr Athro Mark Barry farn ideolegol benodol ynghylch sut beth

ddylai'r berchnogaeth fod, ond teimlai y dylai'r flaenoriaeth fod yn canolbwyntio ar ba wasanaeth yr ydym ei eisiau, ble mae angen iddynt redeg, eu pris, fel y gall pobl eu fforddio, a caffael a chydosod y gwasanaethau yn y ffordd fwyaf effeithiol, yn gyhoeddus ac yn breifat yn ôl yr angen.

105. I Josh Miles, byddai'r cynigion yn gymhelliant cryfach i'r sector cyhoeddus fuddsoddi mewn gwasanaethau bysiau, megis mesurau blaenoriaeth bysiau. Byddai'r elfen o reolaeth y sector cyhoeddus hefyd yn darparu mecanwaith i Lywodraeth Cymru ddilyn polisïau eraill, fel tocynnau integredig. Eglurodd mai anfantais fwyaf y dull gweithredu arfaethedig oedd cost:

> *"We did a programme of work to understand how much a franchising regime may cost and, according to our estimations, it's around £61 million extra per year in terms of operating costs for the sector. Now, that could change, depending on the type of model that Welsh Government pursues. So, this is an illustrative example, but it's not a cheap thing to do. And the reason for that is you've got to go through tender exercises, you've got to build up the capacity to tender, you've got to go through contract management, audit, performance management regimes, network planning functions—all these types of things that don't currently exist in the public sector become additional costs."*

Masnachfreinio a chwmnïau llai

106. Dywedodd Josh Miles fod cyfundrefnau masnachfraint fel arfer yn eithaf heriol i weithredwyr llai. Mae'r math hwn o ddull yn tueddu i ffafrio gweithredwyr mwy, sy'n gallu fforddio'r costau sy'n deillio o gyflwyno cynigion masnachfraint. Mae gan Gymru ardaloedd gwledig sy'n cael eu gwasanaethu gan nifer fawr o gwmnïau teuluol, a allai gael trafferth mewn amgylchedd masnachfraint. Soniodd am y dystiolaeth yn Seland Newydd, lle symudon nhw o farchnad wedi'i dadreoleiddio i farchnad fasnachfraint, a oedd yn dangos cryn dipyn o grebachu yn y sector busnesau bach a chanolig, a lle roedd y cwmni dinesig yn cael trafferth hefyd. Felly, mae'n credu bod angen edrych ar hynny. Dywedodd Bev Fowles fod CaBAC yn arbennig o bryderus ynghylch masnachfreinio a'r anawsterau y mae hyn yn eu cyflwyno i weithredwyr llai.

107. Cytunodd yr Athro Parkhurst gan ddweud er y gall trefniadau masnachfreinio amrywio rhwng gwledydd, rydych yn tueddu i weld gweithredwyr monopoli lleol rhanbarthol mewn llawer o wledydd ar sail masnachfreinio. Cafwyd enghreifftiau o weithredwyr llai a mwy yn gweithio gyda'i gilydd i wneud cais am fasnachfreintiau, a gallai hyn fod yn fanteisiol os yw cwmni bach yn adnabod ardal wledig benodol yn dda a'i sylfaen cwsmeriaid, yna gallai weithio

gyda gweithredwr mwy. Cyfaddefodd ei bod yn anodd i gwmnïau bach fuddsoddi mewn newid a chael y capasiti technegol i ymgymryd â'r trawsnewid hwn, ond nid oedd yn anochel y byddent yn cael eu rhewi allan o'r drefn fasnachfreinio.

108. Awgrymodd yr Athro Mark Barry y gallai'r sefyllfa ar gyfer gweithredwyr llai ddod yn fwy cadarnhaol dros amser, unwaith y byddai'r sector wedi trawsnewid i fflyd trydan yn llwyr a bod mwy o gerbydau datgarboneiddio cost is ar gael i weithredwyr llai. Fodd bynnag, tan hynny, byddai angen ymyriadau penodol i helpu cwmnïau llai. Awgrymodd yr Athro Barry mai un ffordd o fynd i'r afael â'r her hon yw trwy fynd ati yn fwriadol i gynllunio caffael o amgylch yr hyn y gallai gweithredwr bach ei wneud, a darparu cerbydau trwy gapasiti'r fflyd er mwyn parhau i ganiatáu i weithredwyr llai chwarae rhan.

Capasiti a gallu awdurdodau lleol

109. Tynnodd sawl cyfrannwr sylw at yr angen am arbenigedd yn y sector cyhoeddus i gyflawni'r cynigion. Dywedodd Dr Peppin fod pryder bod yna risg y gallai symud i gynllunio rhwydwaith ar lefel genedlaethol a rhanbarthol leihau capasiti ac arbenigedd yn lleol.

110. Dywedodd Silviya Barrett fod ei sefydliad wedi gwneud rhywfaint o waith ymchwil ar ran yr Adran Drafnidiaeth a oedd yn benodol i Loegr, ond a oedd yn nodi bod capasiti mewn awdurdodau lleol wedi lleihau'n sylweddol o ran adnoddau, maint timau a gallu ac arbenigedd, felly mae'n rhywbeth sydd angen edrych arno.

111. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch a oes digon o adnoddau ariannol ac arbenigedd yng Nghymru i gyflawni'r cynigion yn y Papur Gwyn, nid oedd yr Athro Mark Barry yn anghytuno bod arbenigedd a chapasiti yn broblem, ond gwrthbwysodd hyn drwy ddweud gyda'r argyfwng hinsawdd, mae'n rhaid bwrw ymlaen a dechrau gwneud pethau hyd yn oed os nad yw pethau'n cael eu gwneud yn iawn drwy'r amser, oherwydd mae'n rhaid newid ac mae'n rhaid dechrau gwneud pethau yn wahanol. Cytunodd David Beer fod yr adnoddau a'r arbenigedd yn risg, ond mae'n cytuno bod rhaid bachu ar y foment a rhoi hynny ar waith. Yn ôl Joe Rossiter mae'n debygol bod angen buddsoddiad sylweddol a pharhaus i fynd i'r afael â chapasiti.

112. Pan ofynnwyd iddi am hyn, dywedodd y Dirprwy Weinidog:

> *"At the moment, there is resource inefficiently used: you have 22 different local authorities having their own contracting functions, their own network planning functions. That is both inefficient and ineffective. And what our plan is, through the bus Bill, is to create what we're calling a 'guiding mind', based on the European model of a supervisory board of Transport for Wales as that expert source of network planning."*

Polisi bysiau ehangach

113. Mae strategaeth bysiau Llywodraeth Cymru, Bws Cymru: cysylltu pobl â lleoedd, yn nodi ystod ehangach o gamau gweithredu, gan gynnwys adolygiad o gyllid bysiau; canllawiau seilwaith; tocynnau; darparu gwybodaeth; TrawsCymru; datgarboneiddio; ac ymgyrch adfer trafnidiaeth gyhoeddus.

114. Roedd Josh Miles yn credu bod Bws Cymru yn cynnwys llawer o'r meysydd cywir ond ei brif bryder oedd nad oedd rhai o elfennau sylfaenol y strategaeth yn cael eu cyflawni. Er enghraifft, cyfeiriodd at waith partneriaeth rhwng gweithredwyr, awdurdodau lleol, Llywodraeth Cymru, a chyrff sy'n cynrychioli teithwyr. Dywedodd fod angen canolbwyntio ar gyflawni:

> *"Local authorities don't have much by way of staff or resources to put into the process at the moment. I think we've got a lot of governance in the bus sector between local authorities, CJCs, TfW, Welsh Government, metros…So, there are just a lot of things going on and we haven't quite got the coherence or the investment to deliver things yet, I don't think."*

115. Roedd Gemma Lelliott yn falch bod Bws Cymru wedi cydnabod y sector trafnidiaeth gymunedol am y tro cyntaf, ac roedd hi wedi gweld y gwahaniaeth hwnnw o ran sut y mae Gweinidogion a swyddogion yn ymgysylltu â'r sector ac yn cydnabod gwerth yr hyn mae'n ei gynnig.

Diwygio'r rheilffyrdd

116. Er bod rhai pwerau gweithredol ar gyfer rheilffyrdd wedi'u datganoli, nid felly gyda'r system reilffyrdd. Mae'r meysydd nad ydynt wedi'u datganoli yn cynnwys trefniadau masnachfreinio yng Nghymru a seilwaith rheilffyrdd y tu allan i Rwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd. Yn dilyn adolygiad o reilffyrdd ym Mhrydain Fawr, cyhoeddodd Llywodraeth y DU Bapur Gwyn - y **Cynllun Williams-Shapps ar gyfer Rheilffyrdd**. Mae'r cynllun yn cynnig rhoi terfyn ar fasnachfreinio, gan symud at ddull consesiynau sy'n seiliedig ar ffioedd. Byddai "meddwl arweiniol" canolog newydd – Great British Railways (GBR) – yn integreiddio'r gwaith o gynllunio gwasanaethau a seilwaith. Byddai awdurdodau datganoledig yn parhau i arfer y pwerau presennol, a byddai cytundeb cydweithio newydd yn cael ei roi ar waith rhwng Cymru a GBR. Nid oes llawer o fanylion y tu hwnt i hyn ynghylch sut y bydd y cynllun yn effeithio ar reilffyrdd datganoledig.

117. Dywedodd James Price nad oedd unrhyw eglurder ynghylch a yw'r adolygiad yn symud tuag at ddatganoli pellach, y mae pobl, yn amlwg, wedi galw amdano, yn enwedig o ran datganoli traciau. Dywedodd oni bai y gellir gwella o ran sut mae Trafnidiaeth Cymru yn

gweithio gyda GBR o gymharu â sut y bu'n gweithio gyda'r Grŵp Cyflenwi Rheilffyrdd yn y gorffennol, yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail, yna bydd rhai o'r problemau hanesyddol yn parhau. Byddai hyn yn cynnwys tâl yn cael ei godi arnynt i fod yn rhan o'r GBR newydd na fydd o reidrwydd yn ddewisol, ac mae hynny i gynnwys pethau fel tocynnau ar lefel y DU. Ond nid yw llawer o'r llwyfannau tocynnau hynny ar lefel y DU yn gwneud yr hyn mae Trafnidiaeth Cymru am iddynt wneud. Gorffennodd drwy ddweud eu bod am fod mewn sefyllfa i allu ymuno lle mae'n gwneud synnwyr i Gymru a chwarae eu rhan, ond i beidio â bod yn rhan pan nad yw'n gwneud synnwyr. A'i ofn mwyaf yw mai'r hyn sydd ei angen ar Gymru yw dull trafnidiaeth aml-fodd, cysylltiedig, cwbl integredig, ond rheilffyrdd yn unig sy'n bwys i GBR. A dywedodd, os edrychwch ar y ffigurau, mae'r rheilffordd ar yr ymylon.

118. Dywedodd David Beer fod ei sefydliad yn cefnogi diwygio'r rheilffyrdd mewn egwyddor, fel ffordd o fynd i'r afael â darnio traciau a threnau. Dywedodd nad oedd digon o wybodaeth am fwriadau Llywodraeth y DU i ddeall y goblygiadau i Gymru. Ychwanegodd Silviya Barrett fod angen cael mwy o reolaeth dros fuddsoddiadau mewn seilwaith. Byddai mynd i'r afael â hyn yn gwella gallu'r Llywodraeth i wneud penderfyniadau o ran buddsoddi a rhedeg gwasanaethau.

119. Dywedodd y Dirprwy Weinidog wrth y Pwyllgor nad yw Great British Railways yn dangos llawer o arwydd o fod yn drefniant cydweithredol:

> *"we've said that we are happy in principle for this body to be created. We think it should be a body of equals, and we think that different parts of the UK should sit on that as partners and make the Great British railway work for the whole of Great Britain. There's not much sign of movement on that in the Department for Transport, but I'm afraid there's a pattern here, in all of our relationships with this UK Government, and, as the First Minister often says, this wasn't the case in previous iterations of Conservative Governments in recent years, but this one in particular seems pretty hardline in not being willing to co-operate with the devolution nature of our settlement."*

Metro

120. Mae systemau trafnidiaeth gyhoeddus Metro aml-ddull wrthi'n cael eu datblygu yn y gogledd, y gorllewin a'r de. Y system fwyaf datblygedig yw Metro De-ddwyrain Cymru, sy'n canolbwyntio ar foderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd ar hyn o bryd.

121. Mae trefniadau llywodraethu a chyflawni yn gymhleth. Mae gan nifer o gyrff gynlluniau sy'n gysylltiedig â'r Metro. Er enghraifft, mae Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol, a strwythurau llywodraeth leol rhanbarthol sy'n dod i'r amlwg fel Awdurdod Trafnidiaeth

Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn cymryd rhan. Mae Cyd-bwyllgorau Corfforedig hefyd yn cael eu sefydlu i ddechrau i ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a Chynlluniau Datblygu Strategol a fydd yn cysylltu â chynigion Metro ledled Cymru.

122. Mae'r Uned Cyflenwi Burns – a sefydlwyd gan Trafnidiaeth Cymru i weithredu argymhellion Comisiwn Burns ar atebion i dagfeydd yr M4 – hefyd yn cynllunio rhaglenni sy'n berthnasol i Fetro De-ddwyrain Cymru.

123. Dywedodd James Price fod y prosiect Metro yn mynd rhagddo'n gyflym. Ychydig o effaith yn unig yr oedd COVID wedi ei chael ar y prosiect. Fodd bynnag, bydd effaith chwyddiant yn cael ei theimlo yn y pris terfynol, ond dim mwy nag unrhyw beth arall.

124. Mewn ymateb i gwestiynau am hynt datblygiadau Metro y tu allan i dde-ddwyrain Cymru, dywedodd Dr Peppin yn sicr bod de-ddwyrain Cymru wedi bod ar y blaen yn hyn o beth oherwydd y buddsoddiad sydd wedi'i ymrwymo drwy waith y fargen ddinesig. Ychwanegodd Dr Llewelyn fod y tri phrosiect Metro ar wahanol gamau yn eu datblygiad. Esboniodd nad yw cynnydd yn wastad ac yn gyson a bydd rhywun bob amser ar ei hôl hi. Roedd David Beer yn credu bod gwahaniaeth sylfaenol rhwng yr awdurdodau sydd ar gael yn ne-ddwyrain Cymru o gymharu â'r gogledd. Dywedodd y collwyd cyfle i ddatblygu arbenigedd yng nghyn-Gonsortia Trafnidiaeth Rhanbarthol Cymru.

Llywodraethu trafnidiaeth

125. Dywedodd David Beer fod rhywfaint o ansicrwydd ynghylch trefniadau llywodraethu trafnidiaeth, gan gynnwys yn y CJCs a datblygu cylch gorchwyl Trafnidiaeth Cymru yn faes mwy aml-foddol. Aeth Josh Miles ymhellach, gan ddweud bod llywodraethu trafnidiaeth presennol yng Nghymru yn rhy gymhleth. Nododd sawl haen o'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau, gan gynnwys awdurdodau lleol sydd â phwerau trafnidiaeth statudol, cydbwyllgorau corfforaethol sydd yn y broses o gael eu ffurfio ond nad ydynt wedi'u sefydlu eto, nad oes ganddynt unrhyw adnoddau, ac eto sy'n cael eu trafod yn y ddeddfwriaeth bysiau fel chwaraewr allweddol, mae hefyd Trafnidiaeth Cymru, sydd ag agenda ranbarthol ynddo'i hun, ac yna comisiynau Burns i'r gogledd a'r de sydd hefyd yn nodi ymyriadau rhanbarthol.

126. Cytunodd y Dirprwy Weinidog y gall llywodraethu trafnidiaeth ymddangos yn gymhleth. Dywedodd:

> *"Frankly, this is one of our challenges: co-ordinating local authorities, Welsh Government and TfW. So, you now have, in south-east Wales, a Burns delivery unit, a tripartite arrangement, Cardiff and Newport council, TfW, Welsh Government, overseen by an independent panel, independently*

> *chaired by people we've deliberately recruited to be difficult and challenging, and that has produced a pipeline of schemes. This team, working together, are coming up with the WelTAG studies, the active travel studies, the funding bids for UK funding for rail schemes."*

Integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus

127. Mae integreiddio yn ffocws allweddol yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a pholisïau cysylltiedig. Bwriad y Bil Bysiau arfaethedig hefyd yw cefnogi integreiddio. Yn ei gyflwyniad ysgrifenedig i'r Pwyllgor, dywedodd yr Athro Mark Barry:

> *"It is overwhelmingly likely that in Wales, the full and effective integration of rail and bus (services & fares), and especially the ability to define and procure component bus services in the way described, needs both the Bus Legislation set out by WG and the full devolution of rail powers and funding, which UK Gov currently seems disinclined to support."*

Tocynnau integredig

128. Mae tocynnau integredig, fel trafnidiaeth gyhoeddus integredig yn cael ei gydnabod yn gyffredinol fel rhywbeth sydd ag ystod o fanteision ar gyfer gweithredwyr, teithwyr a llywodraethau. Mae Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ar wasanaethau bysiau yn nodi bod tocynnau integredig yn un o fanteision allweddol y cynigion. Mae llythyr cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru 2021-22 yn rhoi tasg i'r sefydliad "i ddarparu cynllun tocynnau cenedlaethol sy'n seiliedig ar gyfrifon" sy'n cynnwys platfform tocynnau 'clyfar' integredig aml-ddull ac aml-weithredwr, sy'n cefnogi systemau talu amrywiol heb arian parod.

129. Cyfeiriodd yr Athro Parkhurst at symudedd fel gwasanaeth, y gellid ei ddefnyddio i gynnig gwasanaethau integredig a sicrhau bod gweithredwyr yn gallu cymryd rhan mewn llwyfan o wasanaethau symudedd gyda pheth hyder y byddant mewn gwirionedd yn adennill eu cost o gymryd rhan ac yn gwneud elw rhesymol arno.

130. Esboniodd James Price y byddai Trafnidiaeth Cymru yn cynnal cynlluniau peilot dros y 12 mis nesaf ar gyfer bysiau a threnau, gan ddechrau yn ardal de-ddwyrain Cymru. Ychwanegodd ei fod yn credu y byddai hynny'n cyflymu eu gallu i ddiwygio bysiau o ran symud i farchnad wedi'i rheoleiddio, oherwydd nid yw'r dechnoleg yn broblem. Dywed fod hynny'n syml iawn a'u bod wedi gosod dilyswyr ym mhob bws ac yn y rhan fwyaf o orsafoedd yn ne Cymru, ac y byddant ar gael drwy Gymru gyfan. Yr anhawster yw cael gweithredwyr bysiau masnachol i dderbyn cynnyrch nad ydynt wedi'i greu.

Cynllunio trafnidiaeth a defnydd tir

131. Mae integreiddio cynllunio trafnidiaeth a systemau â meysydd polisi ehangach sy'n creu teithiau, fel iechyd, addysg a thai yn amcan hirsefydlog gan Lywodraeth Cymru. Mae integreiddio â chynllunio defnydd tir yn allweddol i hyn. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru wedi ymrwymo i adolygu TAN 18 – y Nodyn Cyngor Technegol cynllunio ar gyfer trafnidiaeth. Mae'r hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy, y bwriedir iddi ganolbwyntio ar fuddsoddiad a gwneud penderfyniadau ar ddulliau cynaliadwy, yn rhan o'r strategaeth trafnidiaeth a Pholisi Cynllunio Cymru. Dywed Polisi Cynllunio Cymru:

> *"Rhaid i'r hierarchaeth drafnidiaeth gynaliadwy fod yn egwyddor allweddol wrth baratoi cynlluniau datblygu, gan gynnwys wrth ddyrannu safleoedd ac wrth ystyried a phenderfynu ar geisiadau cynllunio."*

132. I ddechrau, bydd y Cyd-bwyllgorau Corfforedig newydd yn gyfrifol am Gynllunio Datblygiad Strategol yn ogystal â Chynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol.

133. Dywedodd Dr Peppin fod gwneud yn siŵr bod gwasanaethau a chyfleusterau yn cael eu lleoli mewn lleoliadau sy'n hawdd eu cyrraedd yn rhan allweddol o wneud yn siŵr bod yna ddull gweithredu cynhwysol. Os gall awdurdodau lleol annog cyfleusterau i gael eu lleoli mewn un lle, yna bydd trafnidiaeth gyhoeddus yn opsiwn llawer mwy hyfyw ac yn ddewis gwell. Ychwanegodd Dr Llewelyn fod digon o dystiolaeth, os caiff dull mwy cydlynol ac integredig ei fabwysiadu i ddarparu'r holl wasanaethau cyhoeddus, ac y gwelir y rhyng-gysylltedd a'r gorgyffwrdd rhwng y gwasanaethau hynny, mae mwy o werth yn cael ei wasgu allan o'r buddsoddiad a wneir, a bydd ansawdd y gwasanaeth a ddarperir i ddefnyddwyr gwasanaeth yn gwella hefyd.

Ein barn ni

Mae Bil diwygio bysiau Llywodraeth Cymru yn cynnig cyfle sylweddol i wella darpariaeth gwasanaethau bysiau yng Nghymru ac, yn bwysicaf oll, sicrhau eu bod yn canolbwyntio mwy ar y cwsmer. Fodd bynnag, nodwn y sylwadau gan nifer o randdeiliaid am y risgiau sy'n deillio o'r cynigion. Byddwn yn ystyried y materion hyn yn fanwl pan fyddwn yn ystyried y Bil yn ddiweddarach yn nhymor y Senedd hwn. Yn y cyfamser, mae ein safbwyntiau cychwynnol fel a ganlyn.

Yn ôl ymchwil gan CPT, mae'r costau posibl i'r sector o gyfundrefn fasnachfreinio yn enfawr. Mae risgiau y bydd hyn yn rhewi llawer o weithredwyr bysiau llai o'r system. Mae'r gweithredwyr hyn, yn enwedig yng nghefn gwlad Cymru, mewn sefyllfa dda i ddeall anghenion eu cymunedau lleol ac ymateb i newidiadau yn y galw. Rydym yn cytuno â'r awgrym y dylai'r Bil

gynnwys darpariaethau i sicrhau bod cwmnïau llai yn gallu cymryd rhan yn y broses fasnachfreinio. Rydym yn falch bod y Papur Gwyn yn cydnabod hyn ac yn cynnwys cynigion ar gyfer mynd i'r afael ag ef. Fodd bynnag, rydym yn pwysleisio y dylai'r broses gael ei dylunio mewn ffordd sy'n lleihau'r gost o gyflwyno cynigion ar gyfer y gweithredwyr llai hynny.

Rydym yn nodi'r pryderon ynghylch diffyg capasiti a gallu awdurdodau lleol i gyflawni'r dull gweithredu arfaethedig, ond rydym yn rhannu barn rhai rhanddeiliaid na allwn ganiatáu i berffeithrwydd atal cynnydd. Bydd gan Trafnidiaeth Cymru rôl fel "meddwl arweiniol" i ddarparu cymorth arbenigol i awdurdodau lleol. Nid yw hwn wedi'i ddatblygu'n ddigonol eto i asesu ei gryfderau na'i wendidau ond mae'n fater y byddwn yn dychwelyd ato maes o law. Rydym wedi gofyn am ddiweddariad ar y mater hwn yn Argymhelliad 6.

Roeddem yn falch o'r sylwadau cadarnhaol gan CTA am ymgysylltiad Gweinidogion a'u swyddogion â'r ymgynghoriad gyda'r sector Trafnidiaeth Gymunedol. Roedd llawer o'r rhai a gymerodd ran yn ein gwaith ymgysylltu yn canmol y sector yn fawr a gobeithiwn y bydd y dull hwn yn parhau.

Rydym yn nodi'r sylwadau gan y Dirprwy Weinidog a James Price ynglŷn â Great British Railways. Rydym yn arbennig o bryderus bod y Dirprwy Weinidog wedi dweud wrthym fod Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU yn gwrthwynebu ceisiadau am statws cyfartal i lywodraeth y DU a llywodraethau datganoledig. Credwn fod hyn yn annerbyniol. Os nad yw'r corff yn deall anghenion Cymru yn glir, sut y bydd yn sicrhau gwelliannau? Os nad ymdrinnir â hyn, mae perygl mawr na fydd Great British Railways yn gwneud dim i wella'r rheilffyrdd yng Nghymru, a gallant wneud y gwrthwyneb. Byddwn yn ysgrifennu at Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth Llywodraeth y DU ar y mater hwn.

O ran y prosiect Metro, dywedodd James Price wrthym y byddai chwyddiant yn cael effaith ar gost y prosiect. Ar 16 Mai tynnodd WalesOnline sylw at orwariant tebygol ar brosiect Metro De Cymru ac y bydd yn cael ei gyflawni flwyddyn yn hwyr. Mae chwyddiant wedi cynyddu'n sylweddol ers i Trafnidiaeth Cymru ymddangos gerbron y Pwyllgor. Byddem yn ddiolchgar am wybodaeth am y sefyllfa ddiweddaraf o ran costau Metro De Cymru yn sgil chwyddiant cynyddol ac unrhyw effaith y mae hyn wedi'i chael ar yr amserlen gyflawni. At hynny, byddem yn ddiolchgar am y wybodaeth ddiweddaraf am yr effaith ar y ddau brosiect Metro arall, sy'n llai datblygedig.

Mae Trafnidiaeth Cymru yn cyhoeddi gwybodaeth lefel uchel am gynlluniau Metro, ond dim cynlluniau cyflenwi manwl. Fodd bynnag, mae llythyr cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru yn nodi bod yn rhaid iddo ddatblygu "cynllun cyflawni pum mlynedd wedi'i gostio ynghyd â cherrig

milltir allweddol" ar gyfer cynlluniau'r Metro. Credwn, er budd tryloywder, y dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi'r iteriad diweddaraf o'i gynllun cyflawni pum mlynedd.

Rydym yn croesawu'r wybodaeth gan James Price ar y cynlluniau peilot tocynnau integredig. Roedd hwn yn fater allweddol i lawer o'r cyfranogwyr yn ein gwaith ymgysylltu ac fe'i hystyriwyd yn fecanwaith allweddol i annog mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus. Byddem yn ddiolchgar am ddiweddariad ynghylch a oeddent yn llwyddiannus a gwybodaeth bellach am y camau nesaf. Integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Mewn perthynas â thrafnidiaeth a chynllunio defnydd tir, nodwn fod Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i adolygu cyngor yn ymwneud â thrafnidiaeth a chynllunio. Credwn, fel rhan o'r gwaith hwn, y dylai Llywodraeth Cymru ystyried a ddylid cynnwys Trafnidiaeth Cymru fel ymgynghorai statudol ar gyfer datblygiadau mawr.

Argymhellion

Argymhelliad 22. Dylai Great British Railways barhau yn seiliedig ar statws cyfartal i Lywodraeth y DU a llywodraethau datganoledig.

Argymhelliad 23. Dylai Trafnidiaeth Cymru ddarparu gwybodaeth am y sefyllfa ddiweddaraf o ran costau Metro yn sgil chwyddiant cynyddol ac unrhyw effaith y mae hyn wedi'i chael ar yr amserlen gyflawni ar gyfer pob un o'r cynlluniau.

Argymhelliad 24. Dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi'r iteriad diweddaraf o'i gynllun cyflawni pum mlynedd ar gyfer pob un o'r tri chynllun Metro yng Nghymru.

Argymhelliad 25. Dylai Trafnidiaeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y cynlluniau peilot tocynnau integredig a dylai esbonio'r camau nesaf.

Argymhelliad 26. Yn amodol ar drafodaethau gyda'r sefydliad, dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno cynigion ar gyfer cynnwys Trafnidiaeth Cymru fel ymgynghorai cynllunio statudol ar gyfer datblygiadau mawr.

Atodiad A: Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Mae'r holl ymatebion i'r ymgynghoriad a gwybodaeth ysgrifenedig ychwanegol ar gael ar wefan y Pwyllgor.

Cyfeirnod	Sefydliad
BRT 01	Ffocws ar Drafnidiaeth
BRT 02	Cymdeithas Cludiant Cymunedol
BRT 03	Cydffederasiwn Cludwyr Teithwyr Cymru
BRT 04	Campaign for Better Transport
BRT 05	Mark Barry, Athro Ymarfer Cysylltedd
BRT 06	Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLlLC)
BRT 07	Transform Cymru
BRT 08	Yr Athro Graham Parkhurst
BRT 09	Yr Athro Kiron Chatterjee

Gwybodaeth ychwanegol

Teitl	Dyddiad
Trafnidiaeth Cymru: Papur i Bwyllgor y Senedd ar Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith	7 Mawrth 2022