

# Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus:

## Ymateb y Pwyllgor i Bapur Gwyn Llywodraeth Cymru

Mehfin 2019

### 1. Papur Gwyn ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus: craffu ar y cynigion

Cafodd y Pwyllgor dystiolaeth ar gynigion y Papur Gwyn ar gyfer Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn ystod ei ymchwiliad i Ddatblygiad Trafnidiaeth Cymru yn y Dyfodol, a chynhaliodd ymchwiliad byr ar wahân i'r diwygiadau arfaethedig i wasanaethau bws, tocynnau teithio rhatach, taccis a cherbydau hurio preifat. Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi barn y Pwyllgor ar y dystiolaeth a gasglwyd.

#### 1.1. Y cefndir

1. Ym mis Rhagfyr 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru nifer o gynigion deddfwriaethol yn ei Phapur Gwyn ar wella trafndiaeth gyhoeddus. Mae'r cynigion yn ymwneud â gwasanaethau bws, tocynnau teithio rhatach, taccis a cherbydau hurio preifat, a Chyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Cafodd y Papur Gwyn ei lywio gan ymgynghoriadau Llywodraeth Cymru yn ystod 2017, a gynhaliwyd yng ngoleuni'r pwerau a ddatganolwyd gan Ddeddf Cymru 2017 (Deddf 2017). Daeth yr ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol i ben ar 27 Mawrth 2019 a chafodd Llywodraeth Cymru dros 500 o ymatebion, gyda 300 ohonynt gan Gymdeithas Cerbydau Hacni Caerdydd.



## 1. 2. Y dystiolaeth a glywodd y Pwyllgor

- 2.** Roedd ymchwiliad y Pwyllgor, “Pwerau Newydd: Posibiliadau Newydd” yn ystyried y pwerau trafniadaeth a ddatganolwyd gan Ddeddf 2017, ac ym mis Chwefror 2018 anfonwyd llythyr at Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ar y pryd yn crynhoi'r materion allweddol a godwyd.<sup>1</sup> Nododd y Pwyllgor gefnogaeth gref i Traveline Cymru ysgwyddo'r gwaith o gofrestru gwasanaethau bws, a galwodd hefyd ar y Gweinidog i ystyried ar fyrder y broses o ddiwygio'r system drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat, o ystyried y ddeddfwriaeth hynafol bresennol a'r datblygiadau technolegol sydd wedi bod yn y maes hwnnw.
- 3.** Cyhoeddwyd cynigion Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ym mis Ionawr 2019 ar gyfer sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn fuan ar ôl i'r Pwyllgor gychwyn ymchwiliad i ddatblygu Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol. Roedd yr ymchwiliad hwnnw yn cynnwys sylwadau gan randdeiliaid ar y cynigion i greu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth, sydd i'w gweld yn adroddiad y Pwyllgor<sup>2</sup> a gyhoeddwyd ar 1 Mai 2019.
- 4.** Penderfynodd y Pwyllgor gynnal ymchwiliad byr yn benodol ar gynigion eraill y Papur Gwyn ar gyfer gwasanaethau bws, tocynnau teithio rhatach, trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat, a swyddogaethau'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth arfaethedig. Gwahoddodd y Pwyllgor randdeiliaid i rannu eu hymatebion i ymgynghoriad Llywodraeth Cymru, a chynhaliodd ei ddigwyddiad rhanddeiliaid ei hun ar 1 Mai i gasglu barn.<sup>3</sup> Yna, trafododd y Pwyllgor y cynigion gyda Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth yn ystod sesiwn graffu gyffredinol ar 9 Mai,<sup>4</sup> a chafodd dystiolaeth gan gynrychiolwyr llywodraeth leol ar 23 Mai. Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi'r safbwyntiau a fynegwyd, ynghyd â chasgliadau ac argymhellion y Pwyllgor.
- 5.** Nodir barnau ar elfennau penodol o'r cynigion isod, ond ar gyfer gweledigaeth gyffredinol y Llywodraeth ar gyfer rhwydwaith integredig, roedd rhai o'r prif negeseuon o'r digwyddiad rhanddeiliaid yn cynnwys: problem sylfaenol o ran tanariannu sydd wedi cyfrannu at doriadau sylweddol mewn gwasanaethau a llai o arbenigedd mewn awdurdodau lleol; yr angen i ganolbwyntio ar lais teithwyr

---

1

<http://senedd.assembly.wales/documents/s74452/Correspondence%20to%20the%20Cabinet%20Secretary%20for%20Economy%20and%20Transport%20including%20annexed%20summary%20of%20key%20i.pdf>

<sup>2</sup> [www.assembly.wales/laid%20documents/cr-ld12511/cr-ld12511-w.pdf](http://www.assembly.wales/laid%20documents/cr-ld12511/cr-ld12511-w.pdf)

Y Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau | 23 Mai 2019, EIS(5)-14-19(P1)

<sup>4</sup> <http://record.assembly.wales/Committee/5545>

a deall anghenion pobl nad ydynt yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus; rhedeg rhwydwaith wedi'i amserlennu sydd hefyd yn galluogi pobl i gymudo ar adegau nad ydynt yn ystod oriau brig, gan fynd i'r afael â thagfeydd yn ein dinasoedd; mynd i'r afael ag anghenion gwahanol iawn i bobl mewn rhannau gwledig a threfol o Gymru; ac ystyriaeth gryfach o rôl trafndiaeth gymunedol.

**6.** Mae'r Pwyllgor yn nodi pryderon Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru nad oedd Asesiad Effaith Rheoleiddiol llawn yn cyd-fynd â'r cynigion gan nodi manylion y goblygiadau cyllido. Roedd y Papur Gwyn yn addo y byddai Asesiad Effaith Rheoleiddiol drafft yn cael ei gyhoeddi ym mis Ionawr 2019, yn ystod y cyfnod ymgynghori. Mae CLILC hefyd yn tynnu sylw at yr angen am gydweithio wrth lunio'r fersiwn nesaf o'r cynigion - casgliad a wnaed hefyd yn adroddiad y Pwyllgor ar ddatblygu Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol.<sup>5</sup>

**Argymhelliad 1.** Dylai Llywodraeth Cymru weithio'n agos nawr gyda llywodraeth leol i lunio'r fersiwn nesaf o'i chynigion Papur Gwyn i wella trafndiaeth gyhoeddus. Dylid cyhoeddi'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol a addawyd ochr yn ochr â chanlyniad yr ymgynghoriad, er mwyn galluogi rhanddeiliaid allweddol i asesu'r goblygiadau ariannu sydd ynghlwm wrth gynigion manwl y llywodraeth.

## 2. Cynigion ar gyfer gwasanaethau bws a thocynnau teithio rhatach

**7.** Mae'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol yn pryderu nad oes sôn am drafndiaeth gymunedol mewn ymgynghoriad ynghylch "Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus". Mae'n awgrymu y gallai bwriadau i ddatblygu gwasanaethau bws effeithio ar wasanaethau trafndiaeth gymunedol. Mewn cyfarfod â'r Pwyllgor, dywedodd y Cynghorydd Andrew Morgan:

"it needs to be recognised that, in an awful lot of communities, community transport is the backbone of the transport network because regular bus services have been withdrawn. I know Welsh Government is looking at various pilots about booking services, a demand-led service, but there's also, I think, a lot of lost opportunities with community transport."<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> [Datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y Dyfodol \(Casgliad 9\), Mai 2019](#)

<sup>6</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 117

8. Roedd yn teimlo y byddai trafndiaeth gymunedol yn chwarae rôl fwy fyth yn y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yn y dyfodol, ac roedd “cyfleoedd wedi eu colli” iddo ddarparu gwasanaethau pwysig, er enghraifft gwasanaethau ambiwlans nad ydynt yn rhai brys, am ffracsiwn o’r gost gyfredol.<sup>7</sup>

9. Mae’r Pwyllgor yn nodi cynlluniau i gynnwys gweithredwyr o’r gymuned drafndiaeth yng nghynlluniau peilot Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bws “sy’n ymateb i’r galw”. Fodd bynnag, mae’n dal i fod yn wir na wnaeth y Papur Gwyn ei hun gydnabod rôl y sector hwnnw.

**Argymhelliad 2.** Mae’r Pwyllgor yn rhannu pryder y Gymdeithas Cludiant Cymunedol na chafodd y sector ei gydnabod na’i ystyried yng nghynigion cychwynol Llywodraeth Cymru, ac nid yw’n glir sut y byddant yn berthnasol i’r sector hwnnw. Mae’n annog Llywodraeth Cymru i roi ystyriaeth lawn i rôl trafndiaeth gymunedol yn y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, ac effaith ei chynigion ar y sector, gan sicrhau yr eir i’r afael â hyn wrth ddatblygu cynigion ymhellach.

10. Gwnaeth y Comisiynydd Traffig sylwadau ar ystod o faterion, gan awgrymu, os nad eir i’r afael â’r rhain wrth weithredu’r Papur Gwyn, y bydd cyfleoedd yn cael eu colli i reoleiddio trafndiaeth gyhoeddus i deithwyr mewn modd cydlynol, effeithlon ac effeithiol. Soniodd am yr angen i fynd i’r afael â’r broses cofrestru bysiau - proses sydd yng ngofal y swyddfa ganolog yn Leeds ar hyn o bryd gan olygu bod angen postio ffurflen gofrestru. Mae’r Comisiynydd hefyd yn awgrymu y dylid gwneud gwell defnydd o Grant Llywodraeth Cymru ar gyfer Cefnogi Gwasanaethau Bws i wella cydymffurfiad â gwiriadau’r Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd - h.y. gwiriadau diogelu. Er bod gwiriadau’r Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd yn faterion a ddargedwir, mae’r Comisiynydd yn teimlo y gellid atal taliadau tocynnau teithio rhatach a/neu gyllid y Grant Cefnogi Gwasanaethau bws os na chynhelir gwiriadau priodol. Mae hwn yn fater pwysig i Lywodraeth Cymru fynd i’r afael ag ef.

11. Awgryma Traveline Cymru y gallai PTI Cymru, sef sefydliad ymbarél Traveline, fod yn rhan o’r gwaith o gofrestru bysiau, gan wella ansawdd y wybodaeth am wasanaethau i’r cyhoedd. Galwodd y Pwyllgor ar Lywodraeth Cymru i roi ystyriaeth gynnar i hyn ym mis Chwefror 2018, yn dilyn ei ymchwiliad i’r pwerau newydd a roddwyd o dan Ddeddf 2017. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor mewn sesiwn graffu gyffredinol ar 9 Mai 2019 y byddai newidiadau i drefniadau cofrestru bysiau yn digwydd mewn ffordd “de facto”, ac roedd yn rhagweld symud i “fyd masnachfreinio”, lle byddai prosesau cofrestru yn dechrau dod i ben gan y

---

<sup>7</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 118

byddai bysiau'n troi'n wasanaethau dan gontract yn hytrach na gwasanaethau rheoledig.<sup>8</sup>

**12.** Mae'r Pwyllgor yn aneglur sut y bydd cynigion masnachfreinio, fel y'u nodir yn y Papur Gwyn, yn golygu bod materion cofrestru yn dod i ben. Mae'r Papur Gwyn yn cynnig y bydd masnachfreinio yn "dull" i awdurdodau lleol ei ddefnyddio, ond ymddengys fod tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cael ei defnyddio'n eang.

**13.** Mae'r Papur Gwyn yn nodi nad yw'r cynigion deddfwriaethol ar gyfer gwasanaethau bws ond un elfen o broses ddiwygio ehangach, sy'n ymdrin yn benodol â darparu gwasanaethau bws. Roedd hyn hefyd yn glir o dystiolaeth lafar y Gweinidog, wrth iddo gyfeirio at y cynlluniau trafndiaeth pilot a gyhoeddwyd yn flaenorol sy'n ymateb i'r galw, ynghyd â chynigion ehangach ar gyfer diwygio'r rhwydwaith bysiau a gwella llwybrau bysiau.<sup>9</sup>

**Argymhelliad 3.** Mae'r Pwyllgor yn credu ei bod yn anodd deall goblygiadau llawn cynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bws yn seiliedig ar y Papur Gwyn yn unig. Mae'n argymhell bod Llywodraeth Cymru yn nodi ei gweledigaeth ar gyfer gwasanaethau bws - camau deddfwriaethol ac anneddfwriaethol - gan egluro sut y mae'r rhain yn darparu dull cydlynol o wella gwasanaethau. Dylai'r cynlluniau cynhwysfawr hyn gynnwys sut y mae'n bwriadu mynd i'r afael â materion cofrestru bysiau, a dylid cyhoeddi'r cynlluniau hyn cyn y Bil. Bydd hyn yn golygu y gall goblygiadau'r cynigion deddfwriaethol gael eu deall yng nghyd-destun cynlluniau ehangach yn ystod y broses graffu.

**14.** Roedd y Papur Gwyn yn ymgynghori ar wahanol fodelau ar gyfer darparu gwasanaethau bws yn y dyfodol, gan gynnwys Partneriaethau Ansawdd Estynedig, masnachfreinio a gwasanaethau bws sy'n cael eu rhedeg gan awdurdodau lleol, a thrafododd y Pwyllgor hyn gyda rhanddeiliaid.

## 2. 1. Partneriaethau Ansawdd Estynedig

**15.** Mae'r Ymgyrch dros Drafndiaeth Well yn gryf o blaid y gofyniad i awdurdodau lleol gynnal asesiad priodol o anghenion trafndiaeth gyhoeddus a phennu safonau gwasanaeth gofynnol. Roedd yn amlwg o ddigwyddiad rhanddeiliaid y Pwyllgor fod cefnogaeth gyffredinol o blaid cynigion y Partneriaethau Ansawdd Estynedig, ac y gallent fod yn bwysig iawn ar gyfer cynnwys darparwyr trafndiaeth gymunedol. Mae CLILC yn eu croesawu fel "dull

---

<sup>8</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Mai 2019, paragraff 177

<sup>9</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Mai 2019, paragraff 171

arall". Fodd bynnag, mae CLILC yn dweud bod lefelau ariannu yn hanfodol - heb fwy o arian, dywedodd ei bod yn anodd gweld pa effaith a gâi Partneriaethau Ansawdd Estynedig.

**16.** Mae Stagecoach yn credu bod y trefniadau partneriaeth presennol yn ddigonol ac nad oes angen deddfwriaeth bellach. Mae'n awgrymu mai diffyg arian ac adnoddau yw'r prif rwystrau i awdurdodau lleol rhag defnyddio dulliau partneriaeth cyfredol. Roedd y pryder hwn ynglŷn â diffyg arian ac adnoddau yn neges gref a ddeilliodd o ddigwyddiad rhanddeiliaid y Pwyllgor, ac mae CLILC yn dweud y bydd lefel yr arian yn hanfodol i ddarparu gwasanaethau bws o safon. Crynhodd y Cyngorydd Andrew Morgan y sefyllfa fel a ganlyn:

"Just simply trying to change the system with the existing funding regime in public transport, you will get some betterment, but it's going to be marginal. In some of the areas, to make the changes we need, it is going to take additional public funding, both capital and revenue, and that is a problem I think that everyone recognises."<sup>10</sup>

**17.** Pan gododd y Pwyllgor y mater hwn ynghylch ariannu gyda'r Gweinidog mewn sesiwn graffu gyffredinol, roedd yn derbyn bod pryder ynghylch diffyg arian ac adnoddau yn "bwynt teg", ac ymrwymodd i ystyried y pwysau ariannu ar y sector dros yr haf cyn cyflwyno cynigion manylach.<sup>11</sup> Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ymrwymiad hwn ac yn edrych ymlaen at weld ymateb cynhwysfawr gan y Gweinidog i'r materion ariannu.

## 2. 2. Masnachfaint

**18.** Byddai'r Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well o blaid dull hyblyg o fasnachfreinio a fyddai'n bodloni anghenion lleol penodol - er enghraifft, gallai awdurdod fasnachfreinio rhan fach o'i rwydwaith, gan wahodd cynigion tendr am hawliau ecsgliwsif i lwybrau proffidiol iawn, ar yr amod bod y cwmni sydd â'r tendr buddugol yn darparu llwybrau cymdeithasol angenrheidiol hefyd.

**19.** Mae'r Comisiynydd Traffig yn dweud bod ymdrechion i gyflwyno masnachfaint y tu allan i Lundain wedi arwain at anawsterau o ran y gost ariannol. Dywed Transport Focus nad oes angen i fasnachfaint fod ar raddfa fawr fel y mae yn Llundain, sydd â system sy'n gweddu orau i weithredwyr bysiau ar raddfa fawr. Gallai fod mor fach â llwybr unigol o fewn ardal a fyddai'n fwy deniadol i weithredwyr llai. Dywed Transport Focus fod ganddo le i gredu y gallai

---

<sup>10</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 21

<sup>11</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 11 Hydref 2019, paragraff 182

hyn fod yn wir, ac os felly byddai'n ddefnyddiol pe bai canllawiau neu is-ddeddfwriaeth yn rhoi eglurhad. Mae'r Pwyllgor yn edrych ymlaen at weld yr alwad hon am eglurder yn cael ei hateb mewn cynigion deddfwriaethol yn y dyfodol.

**20.** Awgryma'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol na fydd symud o rwydwaith cwbl fasnachol i un a gomisiynir yn gyhoeddus o reidrwydd yn trawsnewid ystod ac ansawdd y gwasanaethau. Rhaid i fasnachfaint ystyried rôl y sector trafndiaeth gymunedol nid-er-elw o'r cychwyn cyntaf i sicrhau rhwydwaith mwy integredig a chydnerth.

**21.** Dywed Stagecoach nad oes angen masnachfreinio lle bo awdurdodau lleol yn gallu llunio contractau o ansawdd gyda phwerau presennol. Mae'n dweud na all pwerau masnachfreinio ddatrys y mater sylfaenol yn sgil prinder arian awdurdodau lleol, ac mae hefyd yn awgrymu bod masnachfreinio yn rhwystro arloesedd, yn cyfyngu ar fuddsoddiad y sector preifat, ac yn effeithio'n negyddol ar gyflog a thelerau ac amodau gweithwyr. Ceir anawsterau yn sgil prosesau caffael sy'n canolbwyntio ar gost dros feini prawf eraill sy'n adlewyrchu ansawdd darpariaeth y gwasanaeth. Mae Stagecoach yn awgrymu y dylid creu system gaffael ar wahân ar gyfer pob awdurdod lleol, ac y dylid cynnal prosesau tendr o safbwynt partneriaethau i greu gwerth i'r awdurdod lleol, gan leihau'r risg y gallai gweithredwyr fethu.

### 2.3. Gwasanaethau bws awdurdodau lleol

**22.** Mae'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol yn cwestiynu a all awdurdodau lleol ddarparu a chomisiynu gwasanaethau bws heb wrthdaro buddiannau, yn enwedig o safbwynt herio a dwyn ei hun i gyfrif.

**23.** Nid yw Stagecoach yn credu bod cyfiawnhad dros gael cwmnïau bysiau awdurdodau lleol a dywed nad oes eu hangen mewn ardaloedd trefol poblog yng Nghymru. Mae'n awgrymu y byddai gweithredu bysiau awdurdodau lleol yn gostus, yn cymryd llawer o amser, yn methu â chynnig gwerth am arian i'r trethdalwr ac ei bod yn bosibl y gall hyn dorri rheolau cymorth gwladwriaethol. Os caiff gweithredwr awdurdod lleol ei ystyried lle nad yw'r rhwydwaith masnachol yn ymateb i anghenion trafndiaeth lleol, byddai'n dda deall pam hynny. Gall fod ateb mwy cost-effeithiol.



**24.** Soniodd Stagecoach hefyd am faterion ynghylch y broses dendro. Tynnodd sylw at y problemau yn sgil proses gaffael awdurdod lleol sef, yn bennaf, “y cyntaf i’r felin - a’r rhataf sy’n ennill”, a hefyd y risgiau o wynebu her gyfreithiol.<sup>12</sup>

**25.** Mae CLILC o’r farn, o dan yr amgylchiadau presennol, a heb unrhyw adnoddau ychwanegol, ei bod yn anodd gweld llawer o awdurdodau unigol yn gallu gweithredu gwasanaethau bws. Pan holwyd CLILC gan y Pwyllgor ynghylch y posibilrwydd o wrthdaro buddiannau pe bai awdurdodau lleol yn gyfrifol am gomisiynu a darparu gwasanaethau, derbyniodd y pwynt, ond dywedodd na ddylai hyn fod yn broblem os yw’r broses yn “agored a thryloyw”, a bod awdurdodau lleol eisoes yn gweithredu fel hyn wrth ddarparu gwasanaethau.<sup>13</sup>

**26.** Clywodd y Pwyllgor nifer o bryderon cryf am y model masnachfreinio, ac am wasanaethau bws sy’n cael eu rhedeg gan awdurdodau lleol, ond clywyd cryn gefnogaeth gan randdeiliaid o blaid Partneriaethau Ansawdd Estynedig.

**Argymhelliad 4.** Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi mewn tystiolaeth i’r Pwyllgor ei bod yn ffafrio model masnachfaint yn y dyfodol, ac mae’r Pwyllgor yn nodi y bydd y Papur Gwyn yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru gyhoeddi canllawiau masnachfaint. O ystyried y materion a godwyd gan rai rhanddeiliaid, mae’r Pwyllgor felly’n argymhell bod Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi canllawiau drafft ochr yn ochr â’r Bil, er mwyn galluogi’r Pwyllgor a rhanddeiliaid i ddeall sut y caiff y pwerau hyn eu defnyddio.

## 2. 4. Rhannu Gwybodaeth ar gyfer gwasanaethau bws

**27.** Mae CLILC yn dweud ei bod yn hen bryd i gynigion deddfwriaethol fynnu bod cyrff yn darparu gwybodaeth am wasanaethau bws lleol. Mae Traveline yn croesawu’r cynnig i ryddhau data agored ar lwybrau, amserlenni, prisiau a gwybodaeth am docynnau. Un o’r prif resymau y mae cwsmeriaid yn cwyno yw oherwydd gwallau yn y wybodaeth a ddarperir pan nad yw Traveline yn gwybod am newidiadau i wasanaethau.

**28.** Dywed Traveline ei fod eisoes wedi gwneud gwaith sylweddol i ddarparu data amser real cywir gan ddefnyddio arian Llywodraeth Cymru, ac mae’n annog y llywodraeth a Thrafnidiaeth Cymru i beidio “ailddyfeisio’r olwyn”. Mae’r sefydliad hefyd yn tynnu sylw at y cyfleoedd y mae’r pwerau datganoledig yn eu cynnig ar gyfer gwell darpariaeth cyfrwng Cymraeg i deithwyr, y rôl y gallai Traveline ei

---

<sup>12</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>13</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraffau 72-76



chwarae i gefnogi gweithredwyr trafndiaeth sydd â llai o adnoddau Cymraeg, a'r potensial i greu swyddi yn y dyfodol yn swyddfa Traveline yng Ngogledd Cymru.

**29.** Mae'r Pwyllgor yn croesawu ffocws y llywodraeth ar sicrhau gwell prosesau ar gyfer rhannu gwybodaeth am wasanaethau bws. Dylai camau i wella profiad teithwyr bws fod yn ganolog i ddarparu gwasanaethau yn y dyfodol ar draws rhwydwaith integredig.

## 2. 5. Tocynnau teithio rhatach

**30.** Dywed Age Cymru ei bod yn hanfodol bod y cynllun tocynnau teithio rhatach yn parhau i gael ei gefnogi gan Lywodraeth Cymru, ond roedd pobl hŷn yr ymgynghorwyd â hwy yn teimlo nad oedd yn afresymol codi'r oedran i allu hawlio tocynnau rhatach yn unol ag oedran ymddeol y wladwriaeth, ac yn unol ag amcanion gwreiddiol y cynllun (h.y. er budd pensiywyr). Er na fyddai Age Cymru yn gyffredinol yn ffafrio lleihau hawliau pobl hŷn, mae'n dweud bod cynyddu'r oedran i allu hawlio tocynnau rhatach yn gyfaddawd rhesymol os yw'n sicrhau y gellir cadw'r cynllun a'i fod yn gynaliadwy.

**31.** Fodd bynnag, mae Age Cymru yn pryderu am yr effaith ar y bobl hŷn hynny a allai ei chael yn anos parhau i weithio hyd at oedran pensiwn y wladwriaeth, fel gofalwyr a phobl hŷn sydd â phroblemau iechyd neu anabledau.

**32.** Mae'r Comisiynydd Traffig o'r farn bod gwir angen am y cynnydd, ac y gallai gynyddu arian y Grant Cymorth Gwasanaethau Bws. Mae'r Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr hefyd o blaid y cynnig, ond tynnodd sylw at bwysigrwydd cynnal asesiad effaith llawn.

**33.** Mae CLILC yn deall y rhesymeg dros y cynnig ac yn cytuno mewn egwyddor ar yr angen i ddod o hyd i ffyrdd o sicrhau bod tocynnau teithio rhatach yn gynaliadwy ac yn deg. Fodd bynnag, mae'n awgrymu bod ffyrdd eraill o gyflawni hyn - e.e. cerdyn â dyraniad blynyddol o deithiau am ddim, ac wedi hynny byddai teithiwr yn talu, neu gyfyngiadau o ran amser o'r dydd y gellid defnyddio tocynnau.<sup>14</sup> Soniodd cynrychiolwyr llywodraeth leol hefyd am y risg y gallai cynyddu'r oedran cymhwysra gael effaith negyddol ar nifer y teithwyr ar fysiau ynghyd â newid moddol, er enghraifft gyda mwy o bobl sy'n gweithio dros 60 oed yn ailddechrau gyrru yn hytrach na defnyddio eu tocyn bws am ddim i gyrraedd y gwaith. Nodwyd hefyd y dylid ystyried y gostyngiad yn nifer y bobl ifanc sy'n berchen ar gar wrth ddiwygio'r system trafndiaeth gyhoeddus gyda'r nod o annog

---

<sup>14</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraffau 84-86

newid moddol a mwy o ddefnydd o bysiau.<sup>15</sup> Rydym yn ymwybodol bod Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori ar ystod ehangach o opsiynau ar gyfer tocynnau teithio rhatach yn ei hymgyngoriad ym mis Hydref 2017 cyn cyhoeddi'r Papur Gwyn.

**34.** Mae Stagecoach wedi mynegi pryder y gallai cyfyngu ar gymhwystra leihau'r defnydd a wneir o fysiau ac arwain at ddirywiad pellach mewn gwasanaethau. Fodd bynnag, mewn tystiolaeth i'r Pwyllgor, gwnaeth Llywodraeth Cymru y pwynt bod ei hagenda ddiwygio yn ymwneud â denu mwy o bobl i deithio yn gyffredinol ar drafnidiaeth gyhoeddus, ac felly mae angen ystyried hefyd gamau eraill, fel tocynnau haws a theithiau cyflymach.<sup>16</sup>

**Argymhelliad 5.** Mynegwyd nifer o bryderon am y cynnig i gynyddu oedran cymhwystra y cynllun gorfodol ar gyfer tocynnau teithio rhatach, ond mae lefel benodol o gefnogaeth o blaid newid cynyddrannol. Fodd bynnag, mae CLIC wedi sôn am opsiynau eraill ar gyfer newid y system bresennol. Felly, mae'r Pwyllgor yn annog Llywodraeth Cymru i ystyried yr holl effeithiau negyddol posibl yn ofalus, er mwyn osgoi canlyniadau anfwriadol i ddeiliaid tocynnau, gwasanaethau bws neu'r amgylchedd.

### 3. Cynigion ar gyfer tacsis/cerbydau hurio preifat

**35.** Disgrifir y cynigion fel "cyfle a gollwyd" gan Bennaeth y Gwasanaethau Rheoliadol a Rennir ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr, Caerdydd a Bro Morgannwg. Dywedodd wrth y Pwyllgor fod y cynigion yn "gam yn ôl" o ymgynghoriadau blaenorol â swyddogion trwyddedu, a oedd yn ystyried cynigion y Papur Gwyn i fod yn "siomedig".<sup>17</sup>

**36.** Ategwyd y farn hon gan randdeiliaid eraill. Dywedodd Paul O'Hara o Gwmni Cydweithredol Taxis Caerdydd ac Undeb y GMB, er ei fod yn cytuno â nifer o'r cynigion, fod y Papur Gwyn yn gyfle a gollwyd i fynd i'r afael â materion yn ymwneud â llogi trawsffiniol – lle mae gyrwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn un awdurdod lleol yn gweithio mewn un arall.<sup>18</sup> Roedd Panel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan yn cytuno nad aethpwyd i'r afael yn effeithiol â materion o ran gweithio trawsffiniol, a dywedodd fod y cynigion presennol ymhell o fod yn

---

<sup>15</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 86

<sup>16</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Mai 2019, paragraff 180

<sup>17</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 27

<sup>18</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

diwygio'r broses trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat gyda chymaint o angen am ddiwygiadau yn y maes hwnnw.<sup>19</sup>

## Materion trawsffiniol

---

**37.** Mae'r Pwyllgor yn ymwybodol iawn o'i drafodaethau â rhanddeiliaid fod gweithrediadau trawsffiniol yn fater sy'n hollti barn o fewn y diwydiant. Fel y cydnabu'r Gweinidog a'i swyddogion mewn tystiolaeth lafar i'r Pwyllgor, mae hwn yn fater anodd lle nad oes atebion hawdd yn ôl pob tebyg, gan ei fod yn golygu cydbwysio anghenion gyrwyr a'r diwydiant ag anghenion teithwyr a'r cyhoedd. Er bod y Papur Gwyn yn mynd i'r afael â rhai pryderon cyffredin ynghylch gweithio trawsffiniol drwy safonau a chamau gorfodi, ni fyddai'r cynigion yn mynd i'r afael â'r awgrym bod mwy o gyflenwad nag sydd ei angen ar hyn o bryd, a dadleuir gan rai yn y sector fod hyn yn effeithio ar incwm gyrwyr a'u llesiant o ganlyniad i oriau hir. Gall hyn fod yn broblem sylweddol i ddinasoedd fel Caerdydd, ond dywedodd rhanddeiliaid hefyd wrth y Pwyllgor fod yn rhaid adlewyrchu anghenion ardaloedd gwledig, lle bo problem o ran tan-gyflenwad, mewn cynigion yn y dyfodol. Mae Uber yn dadlau yn erbyn cap ar nifer y tacsis/cherbydau hurio preifat, gan ddweud y byddai hynny'n niweidiol i ddiogelwch teithwyr, ac meddai fod Grŵp Gorchwyl a Gorffen Adran Drafnidiaeth y DU ar drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat wedi gwrthod y cynnig hwn am yr un rheswm.

**38.** Mae Uber hefyd wedi nodi nifer o ddadleuon yn erbyn cyfyngu ar weithio trawsffiniol, gan gynnwys manteision diogelwch a chyfleustra i deithwyr wrth iddynt orfod aros am lai o amser. Yn achos gyrwyr, mae'n dadlau y byddai gallu ymgymryd â rhagor o deithiau, a lleihau "milltiroedd di-ddim" a deithiwyd heb deithwyr, yn golygu mwy o incwm i yrwyr ynghyd â llai o dagfeydd a llygredd.

**39.** Dywed cynrychiolwyr llywodraeth leol nad yw cynigion y Papur Gwyn yn llwyddo i gyflawni'r newidiadau sydd eu hangen i'r broses drwyddedu i ddechrau mynd i'r afael â materion trawsffiniol:

"...one of the things we'd like to see is the Welsh Government introduce a change that says that, if you are licensed by a particular authority and you do take fares, the journey should either start or finish in the local authority area within which you are licensed. And that should mean, then, that that would provide a more equitable trading environment for those drivers who feel they're being unfairly discriminated against. And the earlier conversation we had around national standards, of course, would mean that there wouldn't be a rush to a licensing authority that

---

<sup>19</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

was perceived to be easier to get a licence from ... and we should see some equity in the industry. ....these are the things we were asking the Welsh Government to do two years ago, and we're still nowhere near there yet.”<sup>20</sup>

**Argymhelliad 6.** Mae'r Pwyllgor yn annog Llywodraeth Cymru i barhau i weithio gydag awdurdodau lleol a phartïon eraill sydd â diddordeb i ystyried ffyrdd o oresgyn materion gweithredol trawsffiniol, gan gynnwys newidiadau i'w chynigion presennol ar gyfer tacsis/cerbydau hurio preifat.

## Safonau cenedlaethol

---

**40.** Yn gyffredinol, roedd rhanddeiliaid yn gryf o blaid gosod safonau cenedlaethol cadarn, ac mae rhai yn gweld gosod a phlisma'r safonau hyn fel rôl amlwg ar gyfer Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol. Clywodd y Pwyllgor achos cryf gan lywodraeth leol o fanteision safonau cenedlaethol: i edrych ar addasrwydd gyrrwyr a gweithredwyr posibl; i wella gwybodaeth yn yr ardal leol; i wella dyluniad, ymddangosiad a pherfformiad cerbydau; i ddechrau symud i gerbydau allyriadau isel; i gael safonau ar deledu cylch cyfyng a chadw cofnodion; ac i ddiogelu'r cyhoedd. Dywedodd Dave Holland:

“...We put our children in taxis, we put the elderly and the vulnerable in taxis to transport them to hospital, and due to the night-time economy in Cardiff, there are some very vulnerable people in the early hours of the morning who use taxis to go home. So, those national standards would underpin, with the proposals on enforcement, some big improvements, I think, in the taxi-licensing regime.”<sup>21</sup>

**41.** Aeth ymlaen i ddweud, pe bai safonau cenedlaethol yn cael eu cyflwyno a bod gan awdurdodau trwyddedu bwerau gorfodi gwell, y byddai rhan fawr o'r broblem sy'n ymwneud â hurio trawsffiniol yn dechrau diflannu. Fodd bynnag, meddai wedyn y gallai Llywodraeth Cymru wneud mwy i gynorthwyo hynny hefyd.<sup>22</sup>

**42.** Mae'r Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well yn credu y dylai unrhyw safonau cenedlaethol fod yn fan cychwyn yn unig, ac ni ddylai atal arloesedd na safonau uwch lle bo'n briodol. Er bod y Comisiynydd Traffig yn credu y byddai safonau cenedlaethol yn arwain at gysondeb, rhoddodd hefyd enghreifftiau lle gellid

---

<sup>20</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 96

<sup>21</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 91

<sup>22</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 109

dymuno cyflwyno safonau lleol penodol – er enghraifft gallai ardaloedd ag ansawdd aer gwael fod â safonau cerbydau uwch, a dylid ystyried safonau gwahanol ar gyfer gwahanol gerbydau lle bo hynny'n briodol (ar gyfer cerbydau *limousine* er enghraifft).

**43.** Roedd y Panel Arbenigol ar Drwyddedu yn credu y byddai safonau'n sicrhau cysondeb, ac yn mynd i'r afael â chanfyddiadau o anghysondeb rhwng awdurdodau lleol, ac roedd yn dadlau dros gael safonau cenedlaethol ar wahân ar gyfer cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr. Fodd bynnag, nid yw'n argymhell y dylid caniatáu i awdurdodau lleol osod amodau lleol ychwanegol y tu hwnt i'r safon genedlaethol. Ymddengys hefyd mai dyma oedd y consensws yn nigwyddiad rhanddeiliaid y Pwyllgor – awgrymwyd na ddylai fod hyblygrwydd – a chadarnhaodd Dave Holland y farn hon i'r Pwyllgor:

“what we'd like to see is some form of necessity test put in place that a local authority that wishes to move away from a national standard would need to have very good reason to do it, and maybe that could be subject to some sort of assessment by the Welsh Government.”<sup>23</sup>

**Argymhelliad 7.** Dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno safonau cenedlaethol llym, unffurf ar gyfer tacsis/cerbydau hurio preifat, gyrwyr a gweithredwyr cyn gynted â phosibl, p'un a yw trwyddedu yn parhau i fod yn fater i awdurdodau lleol ai peidio.

## Gorfodi

---

**44.** Mae'r Panel Arbenigol ar Drwyddedu yn credu mai cyfrifoldeb yr Awdurdod Trwyddedu cartref yw dirymu trwydded cerbyd - a fydd â gwybodaeth leol am y gyrrwr. Fodd bynnag, mae'n credu ei bod yn briodol i unrhyw awdurdod trwyddedu allu atal trwydded unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal os ceir risg uniongyrchol i ddiogelwch y cyhoedd. Gellid rhoi gwybod am hyn i'r Awdurdod Trwyddedu cartref ei ystyried neu gymryd camau pellach.

**45.** Mae'r Comisiynydd Traffig yn awgrymu, pe penderfynid na ddylai awdurdod lleol (neu Gyd-awdurdod Trafnidiaeth) allu dirymu neu atal trwydded, y dylid ystyried caniatáu iddo wahardd y deiliad trwydded hwnnw (neu'r gyrrwr) rhag gweithredu neu yrru o fewn ei ardal.

---

<sup>23</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 90

## Rhannu gwybodaeth ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat

---

**46.** Mae'r Panel Arbenigol ar Drwyddedu yn disgrifio bod creu cronfa ddata a threfniant rhannu gwybodaeth yn "hanfodol". Mae'n credu y dylid ehangu hyn i gynnwys "cerbydau a gweithredwyr, perchnogion a dosbarthwyr" i annog camau gorfodi cryfach. Mae hefyd yn awgrymu bod yn rhaid i unrhyw gronfa ddata genedlaethol gysylltu â chronfa ddata gyfatebol yn Lloegr i osgoi dyblygu a sicrhau diogelwch y cyhoedd ar draws y ffin genedlaethol.

**47.** Mae Uber yn cefnogi rhannu gwybodaeth i wella diogelwch, a dywedodd y dylid rhoi gwybod am gwynion difrifol, a rheoleiddio cwynion o'r fath, er mwyn diogelu pobl rhag gyrwyr problematig sy'n symud rhwng gweithredwyr cyn i'w trwydded gael ei dirymu.

**48.** Mae'r Comisiynydd Traffig hefyd o blaid rhannu gwybodaeth, ond roedd yn awgrymu y bydd angen rheoli hyn yn ofalus oherwydd deddfwriaeth diogelu data.

**49.** Mae'r Pwyllgor o blaid gwella prosesau rhannu gwybodaeth, ledled Cymru a rhwng Cymru a Lloegr. Dylid mynd i'r afael ag unrhyw rwystrau posibl o ganlyniad i ddeddfwriaeth diogelu data a'u goresgyn gyda rhagdybiaeth o blaid blaenoriaethu diogelwch teithwyr.

## Cyfrifoldeb am Drwyddedu a Chamau Gorfodi

---

**50.** Mae'r Papur Gwyn yn cynnig symud pob un o'r swyddogaethau presennol o ran trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat oddi wrth awdurdodau lleol ac i Gyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol. Er bod cefnogaeth gref o blaid cyflwyno safonau cenedlaethol a rhannu data, mae'r rhan fwyaf o randdeiliaid yn awgrymu y dylai camau gorfodi barhau i fod ar lefel leol i fanteisio ar wybodaeth leol. Dywedodd y Panel Arbenigol ar Drwyddedu na fyddai'n cefnogi trosglwyddo swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat i Gyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol yn seiliedig ar y wybodaeth a ddarparwyd, gan nad oes digon o fanylion. Daeth y safbwynt hwn yn amlwg hefyd yn sesiwn rhanddeiliaid y Pwyllgor.

**51.** Er bod y Comisiynydd Traffig yn "ddigamsyniol" o blaid symud swyddogaethau trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat i awdurdod trwyddedu cenedlaethol er mwyn diogelu'r cyhoedd yn well wrth iddynt deithio, mae Paul O'Hara o Gwmni Cydweithredol Tacsis Caerdydd yn credu ei bod yn hollbwysig y gall awdurdodau lleol reoli niferoedd a rheoleiddio'r fasnach. O'r herwydd, mae'n gwrthwynebu gweld corff trwyddedu unigol neu hyd yn oed Gyd-awdurdod Trafnidiaeth rhanbarthol yn ymgymryd â swyddogaethau trwyddedu 22

awdurdod lleol. Yn yr un modd, mae'r Panel Arbenigol ar Drwyddedu yn dweud na fyddai'n cefnogi'r cynnig i drosglwyddo swyddogaethau i awdurdod cenedlaethol yn seiliedig ar y wybodaeth a ddarparwyd. Dywed nad oes unrhyw dystiolaeth i gefnogi'r angen i drosglwyddo'r swyddogaethau trwyddedu hyn oddi wrth awdurdodau lleol.

**52.** Er iddo gydnabod bod angen diwygio, ac y gellid gwneud mwy i weithio'n rhanbarthol, nid oedd Dave Holland o'r farn y dylid symud swyddogaethau trwyddedu i Gyd-awdurdodau rhanbarthol pan oedd yr arbenigedd ar lefel leol:

"I think it should stay with the local authorities. Local authorities are good at what they do and, as I say, we've been asking for reform of the taxi legislation for some years. If these national standards come into place, you will see improvements. And I don't think handing it to a body that doesn't have a lot of knowledge is the right thing to do. If you want to reduce the number of licensing authorities, well, let the local authorities deliver it regionally, because we're good at it."

**53.** Un maes arall lle collwyd cyfle yn ôl cynrychiolwyr llywodraeth leol oedd y ffaith nad yw'r cynigion yn ceisio gwneud y gyfundrefn ariannu yn fwy cadarn. Dywedodd David Holland wrth y Pwyllgor:

"..the 1976 legislation dictates at the moment what local authorities can recover by way of fees for operating taxi and private-hire vehicle licensing, and it is not on a full cost recovery basis. So, the councils have to put some of their own revenue support grant money in to enforce the law against drivers. And it's miscreant drivers, particularly in Cardiff—we have big challenges there that take a lot of resource."<sup>24</sup>

**54.** Er y croesawir cynigion ynghylch safonau cenedlaethol, camau gorfodi ac arferion rhannu gwybodaeth, mae rhanddeiliaid wedi nodi bylchau yn y fersiwn gyntaf o gynigion ar gyfer tacsis/cherbydau hurio preifat gan Lywodraeth Cymru. Nid yw'n glir nac yn ddealladwy gan rhanddeiliaid beth fyddai effaith y dull trwyddedu cenedlaethol arfaethedig drwy Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth, ac ar hyn o bryd prin yw'r gefnogaeth sydd o'i blaid.

**Argymhelliad 8.** Mae'r Pwyllgor o blaid diwygiadau prydlon i'r fframwaith trwyddedu ond nid yw'n credu y dylai Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth fod yn gyfrifol am wasanaethau tacsî a cherbydau hurio preifat tan i Lywodraeth Cymru ymgynghori ar ddull clir, a phenderfynu ar y dull i'w ddilyn. Dylai hyn esbonio sut

---

<sup>24</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 31



y bydd y dull trwyddedu newydd yn gweithio'n ymarferol, a galluogi rhanddeiliaid i ddeall y goblygiadau a llywio'r cynigion.

## 4. Strwythur a swyddogaethau posibl y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth

**55.** Roedd cynigion y Llywodraeth yn amlinellu dau opsiwn ar gyfer Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth - naill ai Cyd-awdurdod cenedlaethol gyda swyddogaethau cenedlaethol/strategol penodol a thri Cyd-awdurdod rhanbarthol ar wahân, neu un Cyd-awdurdod cenedlaethol gyda byrddau neu bwyllgorau rhanbarthol. Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig, o dan y naill opsiwn neu'r llall, y byddai'n cael ei chynrychioli ar yr awdurdod ac unrhyw un o bwyllgorau'r awdurdod.

**56.** Gwnaed dadleuon o blaid ac yn erbyn cynrychiolaeth Weinidogol ar y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth - gan gydnabod rôl Gweinidogion Cymru wrth osod cyfeiriad strategol, ond hefyd o gydnabod y risg o wrthdaro buddiannau. Mae rhanddeiliaid yn cefnogi'r egwyddor y dylai Gweinidogion Cymru allu cyhoeddi canllawiau ac ymyrryd pan ystyrir bod Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn methu, er bod nifer wedi gofyn am esboniad o'r amgylchiadau lle byddai'n briodol ymyrryd.

**57.** Mae'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol wedi dweud nad yw'n gweld yr angen am Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol ar wahân, ac roedd yn credu y byddai ei swyddogaethau yn gweddu orau i Drafnidiaeth Cymru. Mae hefyd yn pryderu, er bod adrannau trafndiaeth awdurdodau lleol yn rhoi llawer o gymorth o ran cludiant cymunedol, daw arian hefyd gan y gwasanaethau cymdeithasol, addysg a byrddau iechyd, ac felly byddai angen dod â hyn ynghyd i allu cynllunio'n effeithiol.

**58.** Nid oedd yn eglur gan Transport Focus chwaith sut y byddai Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ar wahân yn cysylltu ac yn cydlynu ar draws rhanbarthau, na sut y byddai Cyd-awdurdod cenedlaethol yn gweithredu ochr yn ochr â Thrafnidiaeth Cymru, neu'n wahanol i Drafnidiaeth Cymru. Mae nifer o ymatebion, yn enwedig gan lywodraeth leol, wedi gofyn am ragor o fanylion am Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ac wedi galw i weld y ddeialog yn parhau, ac mae hyn yn adlewyrchu tystiolaeth a gafwyd yn ymchwiliad y Pwyllgor i ddatblygu Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol.

**59.** Mae'r Comisiynydd Traffig yn awgrymu bod y trefniadau presennol gyda 22 o awdurdodau trafndiaeth ar wahân yn anaddas mewn amgylchedd modern lle mae angen cynllunio trafndiaeth yn strategol. Ond fel y Gymdeithas Cludiant

Cymunedol, mae'n tybio y gallai Trafnidiaeth Cymru gyflawni unrhyw rôl gydlyn genedlaethol. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod y byddai angen ystyried atebolrwydd democrataidd mewn unrhyw strwythur llywodraethu lle'r oedd gan Trafnidiaeth Cymru, fel cwmni sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru, rôl mewn perthynas â swyddogaethau awdurdodau lleol.

**60.** Mae Stagecoach yn credu na fydd creu cyrff rhanbarthol newydd yn fwy llwyddiannus na'r dull presennol os na ellir deall y rhesymau dros ostyngiad yn nifer y teithwyr ar fysiau, ac os nad eir i'r afael â'r rhesymau hynny.

**61.** Barn CLILC yw y byddai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol yn rhy fawr ac anhylaw, o ystyried yr amrywiaeth o gyrff a fyddai'n disgwyl bod yn rhan ohono – h.y. nid yn unig y 22 awdurdod lleol ond partneriaid, rhanddeiliaid, a grwpiau defnyddwyr hefyd. O ran Cyd-awdurdod rhanbarthol, er bod cynrychiolwyr llywodraeth leol yn gefnogol ar y cyfan i gyrff trafniadaeth ar y cyd fod â phwerau ychwanegol yn statudol, mae CLILC yn awgrymu y dylid cael pedwar Cyd-awdurdod Trafnidiaeth rhanbarthol yn hytrach na thri. Mae hyn oherwydd gwahanol amgylchiadau ac anghenion gwahanol rannau o Gymru, er enghraifft y gwasanaethau bws â phrisiau cryn dipyn yn rhatach yng nghefn gwlad Canolbarth Cymru, a'r cysylltiadau rhwng gwahanol rannau o'r wlad. Mae rhanddeiliaid eraill hefyd wedi pwysleisio pwysigrwydd cydnabod nad yw un model yn gweddu pawb, a bod yn rhaid i strwythur y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth gydnabod hynny.

**62.** Gan fod y Pwyllgor wedi ystyried cynigion y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn fanylach gyda rhanddeiliaid, mae wedi dod yn llai eglur beth fyddai rôl Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol. Dywedodd y Cyngorydd Andrew Morgan wrth y Pwyllgor:

“it's unclear at present what the national one would be for, and we'd be concerned about are we layering the system or fragmenting it.”<sup>25</sup>

**63.** Mae CLILC yn ffafrio dull sy'n cydlynu'n dynnach ar lefel genedlaethol, gan gyd-fynd â'r trafodaethau rhwng Cadeiryddion y Bargeinion Dinesig a Thwff a Gweinidogion Cymru ar faterion datblygu economaidd, a nodi pwysigrwydd cysylltu trafniadaeth a thrafodaethau datblygu economaidd. Dywedodd Dr Tim Peppin:

“...we feel that a tight meeting like that with the people responsible for transport in each of the regions with the Minister and Deputy Minister

---

<sup>25</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 129

would have a huge benefit in terms of co-ordination, as opposed to trying to bring together a meeting that could involve 30 or 40 people. You know, where do you hold that, and all the logistical arrangements about trying to get those meetings set up. So, bringing together the people who are central to overseeing transport in each of their regions with the Minister and Deputy Minister would seem to be a way forward.”

**64.** Roedd CLILC yn rhagweld y byddai Trafnidiaeth Cymru yn cymryd rhan yn y trafodaethau hynny fel partner rhanddeiliaid, a nododd Roger Waters rôl bwysig Trafnidiaeth Cymru wrth gyflawni “rhaid o’r tasgau mawr ac anodd sydd i’w cael ledled Cymru”.<sup>26</sup>

**65.** Gwnaeth cynrychiolwyr llywodraeth leol y pwynt pwysig hefyd mai awdurdodau lleol, nid Llywodraeth Cymru, sy’n gyfrifol am lawer o’r pwerau sydd eu hangen i ddatblygu a gweithredu rhwydwaith trafniadaeth integredig gwell. Byddai angen i strwythur unrhyw Gyd-awdurdod Trafnidiaeth fod â chysylltiadau cryf iawn ag awdurdodau lleol, sydd â swyddogaethau ar hyn o bryd sy’n cwmpasu popeth o reoli priffyrdd a thraffig (er enghraifft gweithredu mesurau blaenoriaeth i fysiau), i ddefnydd strategol o dir a chynllunio trafniadaeth, yn ogystal â phethau fel trafniadaeth i ysgolion a diogelwch ar y ffyrdd.<sup>27</sup>

**66.** Mae’r Pwyllgor yn cydnabod, er bod consensws ynghylch yr angen am safonau cenedlaethol a gwell integreiddio ac arferion rhannu gwybodaeth ar gyfer rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus Cymru, ceir gwahaniaeth barn ynghylch y strwythur llywodraethu gorau i gyflawni hyn.

**67.** Er ei bod yn ymddangos bod cefnogaeth gref o blaid Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth rhanbarthol â digon o adnoddau i gydlynu’r gwaith o gynllunio trafniadaeth ranbarthol, nid yw’r Pwyllgor o’r farn bod achos mor gryf wedi’i wneud ar gyfer Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol, y tu hwnt i’r angen am fodd i weithredu safonau cenedlaethol ac ysgogi cyflawniad amcanion strategol Llywodraeth Cymru ar gyfer rhwydwaith integredig.

**Argymhelliad 9.** Dylai Llywodraeth Cymru barhau i weithio’n agos gyda llywodraeth leol a rhanddeiliaid eraill ar strwythur llywodraethu ymarferol ar gyfer Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Dylai ailasesu a yw ei chynigion yn addas at y diben, ynteu a fyddent yn creu haenau ychwanegol o fiwrocratiaeth nac yn gwanhau arbenigedd ac adnoddau trafniadaeth presennol. Rhaid i’r strwythur

---

<sup>26</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraff 138

<sup>27</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 23 Mai 2019, paragraffau 147-150

allu rhoi cyfeiriad strategol clir i ddatblygu rhwydwaith trafndiaeth integredig, gan gydnabod anghenion gwahanol iawn ardaloedd trefol ac ardaloedd gwledig Cymru, gan roi anghenion y teithwyr yn gyntaf.