

Cynulliad Cenedlaethol Cymru  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a  
Sgiliau  
Datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y  
dyfodol  
EIS(5) FDTfW10  
Ymateb gan Bus Users UK

National Assembly for Wales  
Economy, Infrastructure and Skills  
Committee  
The future development of Transport  
for Wales  
Evidence from Bus Users UK

---

## Cefndir

Trafnidiaeth Cymru (TC) yw'r cwmni sy'n gweithredu polisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru. Fel y cyfryw, mae'n bwysig bod datblygiad TC yn y dyfodol yn wir gydnabod yr heriau a'r cyfleoedd ar gyfer trafndiaeth yng Nghymru.

Am hynny, mae Bus Users UK yn croesawu'r cyfle i ymateb i ymchwiliad y Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau i ddatblygiad Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol.

### 1. Mae'r ymgynghoriad yn gofyn p'un ai fod llywodraethu, strwythur a chyllid cyfredol Trafnidiaeth Cymru yn effeithiol ac yn dryloyw

Sefydlwyd Trafnidiaeth Cymru fel y cwmni sy'n gweithredu polisi Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru. Er bod gan TC y gallu i wneud penderfyniadau gweithredol annibynnol, Llywodraeth Cymru sy'n rheoli'r nodau cyffredinol a'r perfformiad ar y lefel strategol.

Rydym yn ystyried bod y llywodraethu, strwythur a'r cyllid yn rhesymol dryloyw, gan dderbyn y berthynas reoli rhwng Llywodraeth Cymru a TC. Fodd bynnag, byddem yn hoffi gweld mwy o dryloywder. Er mwyn cadarnhau a yw'r llywodraethu, strwythur a'r cyllid yn effeithiol, hoffem weld mwy o atebolrwydd a chraffu priodol ar weithredoedd a phenderfyniadau.

### 2. Mae'r ymgynghoriad yn gofyn pa gamau y dylid eu cymryd i ddatblygu'r agweddau hyn ar y sefydliad? Pa fodelau llywodraethu ac arfer da eraill sydd ar gael?

Y gymhariaeth amlwg yw â Transport for London (TfL).

Un o'r meysydd lle gall TC ddysgu gan TfL yw'r ffordd dryloyw y mae TfL yn cynnal ei gyfarfodydd bwrdd. Er bod TC yn cyhoeddi nodiadau ar ei gyfarfodydd bwrdd, nid yw'r cyfarfodydd hyn yn agored i aelodau o'r cyhoedd eu mynychu fel arsylwyr. Mae TfL yn cyhoeddi hysbysiad o ddyddiad, amser a lleoliad eu cyfarfodydd ar y wefan hon ynghyd ag ym mhrif swyddfa TfL ac yn lleoliad y cyfarfod. Cynhelir y cyfarfodydd yn gyhoeddus oni bai fod angen trafod gwybodaeth sydd wedi'i heithrio rhag cael ei chyhoeddi. Cyhoeddir yr holl bapurau (oni bai eu bod wedi'u heithrio rhag cael eu cyhoeddi) bum diwrnod gwaith llawn cyn pob cyfarfod. Caiff cyfarfodydd bwrdd TfL eu recordio a'u gweddarlledu'n fyw hefyd. Hoffem weld TC yn mabwysiadu arferion tebyg er mwyn dod yn fwy tryloyw.

Mae TfL yn cyhoeddi ac yn hysbysebu adroddiad blynyddol, gan gyflwyno cyfrif gwrthrychol a hawdd ei ddarllen o weithgareddau, cyflawniadau, y sefyllfa ariannol a pherfformiad. Hoffem weld TC yn mabwysiadu'r dull hwn, ar y cyd â chyfres o sioeau teithiol sy'n amlygu llwyddiant i randdeiliaid allweddol. Byddai'r cyfryw ddigwyddiadau'n cynnwys cyflwyniad yn Uwchgynhadledd flynyddol Bysiau Cymru.

## Ffocws cyhoeddus

Mae'r diffyg ffocws cyhoeddus ymddangosiadol gan TC yn destun pryder arbennig. Er bod hyn wedi gwella'n ddiweddar wrth i TC fynychu digwyddiadau ac egluro beth maent yn ei wneud ac yn gobeithio'i gyflawni, ychydig o syniad sydd gan y rhan fwyaf o aelodau'r cyhoedd am beth yw TC a beth yw ei bwrpas. Mae Bus Users UK yn pryderu am fod diffyg cyfle i aelodau o'r cyhoedd ymgysylltu â TC. Yn ddiweddar penderfynodd y Gweinidog gau'r panel Cynghori Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus (y mae Bus Users UK yn aelod ohono). Y sail resymegol dros gau'r panel yw yr ystyriwyd y byddai'r pynciau a drafodir yn ffitio'n well o fewn pensaernïaeth gynghori TC. Er y gellid cyflwyno dadl dros hyn, rydym yn pryderu ynghylch y diffyg mewnbwn i'r broses gan ddefnyddwyr annibynnol. Mae'n rhaid mynd i'r afael â hyn fel mater o frys.

Gan ddychwelyd at y cymariaethau â TfL, mae hwn wedi cyflwyno trefniadau a luniwyd i annog unigolion a grwpiau o bob rhan o'r gymuned i ymgysylltu â, cyfrannu at, a chyfranogi yn ei waith. Byddem yn cymell TC i ddatblygu cynllun i wella'i opsiynau o ran ymgysylltu â'r cyhoedd a mewnbwn defnyddwyr.

3. Mae'r ymgynghoriad yn gofyn am fewnbwn ar rôl Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol wrth gyflawni polisi trafndiaeth. Pa gyfrifoldebau ychwanegol ddylai ymgymryd â nhw a sut ddylai'r rhain ymgysuno â rôl Llywodraeth Cymru, Llywodraeth leol ac awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol datblygol?

Mae TC yn dechrau edrych ar wasanaethau bysiau. Rydym yn deall bod tair ffrwd waith wedi cael eu datblygu gyda'r nod o fwydo i mewn i'r cynllun busnes a gaiff ei gwblhau ym mis Mawrth 2019.

- Tocynnu a Swyddfa Gefn
- Teithio Ymatebol Integredig
- Rhwydwaith Bysiau Cenedlaethol

Rydym yn croesawu diddordeb datgannedig TC mewn gwella gwasanaethau bysiau a'u gwneud yn fwy hygyrch i'r holl ddefnyddwyr bysiau. Dros y ddwy flynedd diwethaf, mae rhannau o Ogledd Cymru yn benodol wedi gweld newidiadau difrifol i'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau oherwydd amrywiol ffactorau. Mae hyn wedi achosi caledi mawr i nifer o ddefnyddwyr bysiau, yn enwedig y rhai hynny sy'n byw mewn ardaloedd gwledig ac sydd wedi gweld amllderau'r gwasanaethau'n gostwng yn sylweddol neu'n diflannu'n llwyr. Mae gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd gwledig yn rhaff achub i lawer. Mae'r bws yn chwarae rhan allweddol mewn galluogi pobl i chwarae rhan lawn mewn cymdeithas. Bydd cynnal rhwydweithiau bysiau gwledig yn her bwysig i TC. Mae Bus Users UK wedi bod yn gweithio ar y mater hwn ers tro ac mae'n falch o gynghori ar sut mae mynd i'r afael â'r problemau, fel a ganlyn.

### Rhwydweithiau Bysiau Gwledig

Mae grwpiau penodol o bobl yn dibynnu ar wasanaethau bysiau yn fwy nag eraill. Gellir nodweddu'r rhain fel:

- a) Pobl ifanc, cyn oed gyrru, gan amlaf yn ymwneud â theithiau i'r ysgol, man hyfforddi neu i swyddi penwythnos

- b) Oedolion ifanc, sy'n fwyfwy aml yn dewis peidio â dysgu sut i yrru neu beidio â bod yn berchen ar gar bellach
- c) Oedolion iau yn mynd allan mewn grwpiau ar gyfer gweithgareddau cymdeithasol neu hamdden
- ch) Oedolion neu deuluoedd heb ddigon o incwm gwario i fod yn berchen ar, a defnyddio car
- d) Oedolion sydd wedi colli eu trwydded yrru am un o'r 182 o resymau meddygol cyfredol a restrir gan y DVLA
- dd) Oedolion sydd â gwaharddiadau dros dro ar eu trwydded yrru
- e) Pobl hŷn â cheir sy'n dewis teithio ar y bws gan ddefnyddio'u pasys bws am ddim
- f) Pobl oedrannus iawn - i'r rhain, y bws yw'r unig ffordd i symud o gwmpas a chysylltu â phobl eraill.

Bydd y ddibyniaeth ar wasanaethau bysiau gan bob grŵp o bobl yn wahanol, yn yr un modd â rhwng cymunedau trefol a rhai gwledig ynysig. Ar sail y dadansoddiad uchod, mae'r safonau a'r lefelau o wasanaethau a ddarperir yn cael yr effaith mwyaf ar y bobl yng ngrwpiau a, ch ac f, tra bod y rhai yn b, c, d, dd ac e yn gweld llai o effaith, nid lleiaf oherwydd bod yr ystadegau'n awgrymu y bydd y rhan fwyaf o'r rhain yn gallu defnyddio neu'n gallu dewis defnyddio ceir preifat neu dacsis. Fodd bynnag, mae gwasanaethau bysiau o ansawdd da sy'n ddeniadol i'r rhain hefyd yn gwasanaethu'r grwpiau mwy agored i niwed yn well ar yr un pryd. Felly mae datblygu eu defnydd yn fuddiol i'r gymdeithas gyfan mewn ffordd na all targedu'r rhai mwy agored i niwed yn unig ei wneud.

Mae'r gwasanaethau a ddarperir i gymunedau ynysig yn fwyfwy bregus wrth i awdurdodau lleol gwtogi ar eu gwariant, yn enwedig dan y pennawd cyllideb hwn. Nid yw'n ofyniad statudol, ond tybir yn gyffredinol na fyddai'r deddfwyr gwreiddiol wedi rhagweld sefyllfa ble byddai awdurdod lleol yn ystyried angen cymdeithasol, yn deall effaith dinistriol peidio â darparu ar gyfer hwn, ac yn dewis peidio â gwneud felly beth bynnag. Gan fod y gofyniad cyfreithiol yn awgrymu bod Awdurdodau Lleol ond yn rhoi ystyriaeth i'r goblygiadau cymdeithasol wrth leihau neu ddileu gwasanaethau bysiau, mae mwy a mwy ohonynt yn dewis targedu eu hadnoddau mewn mannau eraill ac yn codi eu hysgwyddau ynghylch y problemau a ddaw yn sgil hyn, nes bod rhaid iddynt gynyddu'r gyllideb Gofal Cymdeithasol i Oedolion i ddelio â'r canlyniadau. Mae hon yn sefyllfa anghynladwy a gellid aralleirio'r gofyniad yn gyflym er mwyn gwneud hyn yn

ddyletswydd statudol. Mae hwn yn newid a fyddai'n cael ei groesawu gan lawer o Awdurdodau Lleol.

Yn fwyfwy aml bellach, mae'r model o ddarpariaeth gwasanaethau bysiau yn golygu bod cyflwyno gwasanaethau i gymunedau ynysig yn fwy bregus hefyd. Wrth i gyllid ostwng, mae pwysau'r costau rheoliadol, yn enwedig y rhai sy'n berthnasol i weithredwyr Trafnidiaeth Gymunedol, wedi cynyddu. Mae hyn yn achosi problemau digynsail i'r rhai hynny sy'n ceisio darparu unrhyw fath o wasanaeth trafndiaeth i gymunedau ynysig, yn enwedig rhai gwledig. O ganlyniad, mae posibilrwydd cynyddol o achosi unigedd cymdeithasol go iawn, ynghyd â'r canlyniadau iechyd a lles a ddaw yn ei sgil. Awgrymwn y byddai'n amserol i dreialu model newydd o ddarpariaeth mewn ardaloedd daearyddol detholedig, gan leihau'r rhwystrau rheoliadol mwy beichus am gyfnod i annog darparwyr newydd yn yr ardaloedd dewisol. Er y gallai hyn ymddangos yn radical, mae'r model budd cymunedol neu gydweithredol wedi bod yn llwyddiannus mewn nifer o enghreifftiau yn y fasnach dafarndai a gweithrediadau siopau/swyddfeydd post cymunedol.

Gallai defnyddio model dielw fel menter gymdeithasol, cwmni cydweithredol cymunedol neu Gwmni Buddiannau Cymunedol ddatblygu dull newydd o ddarpariaeth trafndiaeth sy'n seiliedig yn y gymuned. Byddai hyn yn cynnig opsiwn newydd sy'n mynd i'r afael â phryderon diogelwch a medrusrwydd gyrru gweithredwyr prif ffrwd, ac ar yr un pryd byddai'n lleihau'r posibilrwydd o ddod yn gystadleuydd uniongyrchol i weithredwr masnachol - mae hwn yn faes pryder a fynegir yn aml.

Gallai TC hefyd fodelu'r effeithiau cymdeithasol ac economaidd mewn ardal lle mae'r holl wasanaethau bysiau wedi'u tynnu'n ôl, gofyn am ac archwilio unrhyw fodel(au) newydd awgrymedig sy'n gweithredu, a chyhoeddi a defnyddio hyn i lywio'i strategaeth fysiau. Rydym hefyd yn credu y byddai'n fuddiol i gymunedau pe byddai TC yn gallu gwneud darpariaeth arbennig at gyfer awdurdodau lleol fel y gallent gymryd rheolaeth dros dro ar y gwasanaethau a ddarperir mewn ardal lle mae gweithredwyr masnachol wedi tynnu'n ôl yn llwyr. Byddai'r awdurdodau rheoliadol yn gyfrifol am sicrhau bod digon o ddisgiau ar gael, mewn dull amserol, i gynllunio a chyflwyno gwasanaethau yn eu lle. Byddai hyn yn tawelu meddwl preswylwyr cymunedau sy'n ofni y bydd pob opsiwn trafndiaeth yn diflannu pan fod prif weithredwr yn cyhoeddi ei fod yn cwtogi'n sylweddol ar ei wasanaethau.

## Cynrychiolaeth Teithwyr

Bus Users UK yw'r corff cynrychiadol annibynnol ar gyfer defnyddwyr bysiau yng Nghymru.

Mae Bus Users UK yn uchel ei barch am ei waith yng Nghymru. Mae'n hanfodol bod llais annibynnol yn parhau i gynrychioli'r teithiwr, a Bus Users UK yw'r dewis amlwg yn hyn o beth.

Rydym yn gyfarwydd iawn â'r sector bysiau yng Nghymru.

Trwy ein rhaglen ddigwyddiadau, Mae Eich Bws o Bwys, rydym yn deall beth yw barn a disgwyliadau teithwyr yng Nghymru o ran eu gwasanaethau bysiau.

Mae ein Swyddogion Cydymffurfio Bysiau'n chwarae rhan hanfodol yn y broses o fonitro gwasanaethau a gwella safonau'r gwasanaethau a ddarperir yng Nghymru.

Rydym yn deall beth yw'r amrywiol rwystrau i bobl wrth iddynt ddefnyddio gwasanaethau bysiau a beth ellir ei wneud i oresgyn y rhain.

## Ynghylch Bus Users UK

Rydym yn Gorff Datrys Anghydfodau Amgen (ADR) cymeradwy ar gyfer teithwyr bysiau a choetsis, a ninnau yw'r corff sy'n delio â chwynion dan y Rheoliadau Hawliau Teithwyr Ewropeaidd (Y tu allan i Lundain). Bydd yr hawliau hyn yn parhau y tu hwnt i Brexit.

Rydym wedi cydweithio'n agos â'r Adran Drafnidiaeth i gynghori ar hawliau teithwyr, yr agweddau ymglymiad teithwyr yn Neddf Gwasanaethau Bysiau 2017, manylion y Rheoliad Gwybodaeth Hygyrch a'r holl faterion eraill lle mae angen mewnbwn ar ran teithwyr.

Rydym wedi cydweithio'n agos â Llywodraeth Cymru ers blynnyddoedd lawer i gynghori ar bolisi trafnidiaeth, arfer cyfredol a syniadau newydd. Rydym hefyd yn delio â chwynion teithwyr bysiau yng Nghymru, yn uniongyrchol gan y teithiwr neu drwy eu Haelodau Cynulliad, ac rydym yn cydweithio â chymunedau i geisio rhoi'r ddadl dros ddarpariaeth gwasanaethau a chymhorthdal parhaus. Rydym hefyd yn cynnal digwyddiadau rheolaidd mewn lleoliadau gwledig a threfol ledled Cymru lle gall preswylwyr fynegi eu hanghenion i'w darparwyr trafnidiaeth a'u gwneuthurwyr polisi lleol a'u goleuo ynghylch effaith trafnidiaeth wael ar bobl sydd mewn perygl o allgáu cymdeithasol. Rydym yn cyflogi 3 swyddog

cydymffurfio bysiau sy'n cynnal gwaith monitro min ffordd, yn aml o ganlyniad i gwynion a dderbyniwyd. Maent hefyd yn cyflwyno tystiolaeth pan fod canlyniadau'r monitro'n arwain i Ymchwiliad Cyhoeddus dan arweiniad y Comisiynydd Traffig.