

Trafnidiaeth Gyhoeddus ym Mlaenau Gwent

Y Pwyllgor Deisebau | 4 Chwefror 2020
Petitions Committee | 4 February 2020

Rhif y ddeiseb: P-05-934

Teitl y ddeiseb: Trafnidiaeth Gyhoeddus ym Mlaenau Gwent

Geiriad y ddeiseb: Hoffai'r bobl isod fynegi pryder ynghylch y drafnidiaeth gyhoeddus wael sy'n cael ei darparu ym Mlaenau Gwent. Mae'r sefyllfa hon wedi arwain at drigolion yn dioddef anawsterau wrth geisio teithio i'r gwaith. Maent hefyd yn cael problemau wrth geisio teithio i ysbytai ac apwyntiadau doctor er mwyn cael sylw meddygol. Mae'r toriadau hefyd wedi gwneud y broses o deithio ar yr amseroedd gorau yn llafurus ac, mewn rhai achosion, yn amhosibl.

1. Y cefndir

Er bod cymhwysedd deddfwriaethol sylfaenol ar gyfer gwasanaethau rheilffordd yn faes a gedwir yn ôl, mae gan Lywodraeth Cymru gyfrifoldeb gweithredol am gaffael a gweithredu masnachfaint reilffordd Cymru a'r Gororau, a reolir gan Drafnidiaeth Cymru (TfW) ac a weithredir gan KeolisAmey sy'n masnachu fel TrCTrenau.



Fodd bynnag, er bod gan Lywodraeth Cymru bwerau i fuddsoddi mewn seilwaith rheilffyrdd, nid yw'r cyfrifoldeb gweithredol ar gyfer polisi a chyllid seilwaith rheilffyrdd wedi'i ddatganoli ac, yn hytrach Ysgrifennydd Gwladol y DU dros Drafnidiaeth sy'n gyfrifol amdano. Nid yw Llywodraeth Cymru yn derbyn unrhyw ddyraniad Grant Bloc ar gyfer seilwaith rheilffyrdd.

Dadreoleiddiwyd gwasanaethau bysiau yn y 1980au ac mae mwyafrif gwasanaethau bysiau lleol Cymru yn gweithredu ar sail fasnachol. Fodd bynnag, mae dyletswydd ar awdurdodau lleol i sicrhau darpariaeth gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus y maent yn eu hystyried yn briodol er mwyn bodloni unrhyw ofynion trafndiaeth gyhoeddus na fyddent yn cael eu bodloni fel arall. Mae hyn yn cynnwys caffael gwasanaethau â chymorthdal. Mae trwyddedu a rheoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat yn cael eu trin ar lefel yr awdurdod lleol hefyd.

Mae gan y Cynulliad gymhwysedd helaeth i ddeddfu ar gyfer bysiau, tacsis a gwasanaethau hurio preifat, er bod meysydd sylweddol, fel trwyddedu gweithredwyr Cerbydau Gwasanaeth Gyhoeddus, yn parhau i fod wedi'u cadw yn ôl.

2. Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

Dyfarnodd Llywodraeth Cymru'r contract i weithredu masnachfaint reilffordd Cymru a'r Gororau, ac elfennau reilffordd o Fetro De Cymru i KeolisAmey, sy'n masnachu fel TrCTrenau, ym mis Hydref 2018. Er nad yw llinell Glynebwy sy'n gwasanaethu Blaenau Gwent wedi'i chynnwys yn rhaglen drydaneiddio'r Cymoedd ar hyn o bryd, mae'r contract newydd yn cynnwys ymrwymiad i weithredu gwasanaeth newydd un trên yr awr o Lynebwy i Gasnewydd erbyn 2021. [Mae Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno cerbydau ychwanegol wedi'u hadnewyddu](#) i'w defnyddio ar y lein, ac mae Trafnidiaeth Cymru wedi paratoi achos busnes amlinellol (heb ei gyhoeddi hyd yma) ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith i gynyddu'r capasiti i bedwar trên yr awr o Lynebwy i Gaerdydd a Chasnewydd.

Mae'r llythyr gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y Cadeirydd ynghylch y ddeiseb yn nodi y bydd cerbydau newydd sbon yn cael eu cyflwyno o 2022 ymlaen. Dywed hefyd fod Llywodraeth Cymru yn ariannu Cyngor Blaenau Gwent i lunio astudiaeth ar Abertyleri:

... yn ystyried y materion allweddol a'r cyfleoedd yn y cwm ac yn nodi ymyriadau posibl ym maes trafndiaeth er mwyn mynd i'r afael â'r materion hynny a chyflawni'n hamcanion llesiant.

O ran gwasanaethau bysiau, ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar Bapur Gwyn, gwella trafndiaeth gyhoeddus, rhwng mis Rhagfyr 2018 a mis Mawrth 2019. Roedd hyn yn cynnwys cynigion ar gyfer:

- pwerau awdurdodau lleol i wneud Partneriaethau Ansawdd Estynedig ar gyfer bysiau;
- pwerau awdurdodau lleol i sefydlu masnachfreintiau bysiau;
- pwerau awdurdodau lleol i bennu eu gweithrediadau eu hunain ar gyfer bysiau;
- gwybodaeth a monitro gwell ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus.

Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno Bil er mwyn gweithredu'r mesurau hyn yn ystod tymor presennol y Cynulliad.

Ym mis Gorffennaf 2019, cyhoeddodd y Gweinidog Ddatganiad Ysgrifenedig: Y Diweddaraf ynghylch y Bil Trafnidiaeth Gyhoeddus (Cymru) a'r agenda ar gyfer diwygio gwasanaethau bysiau yn ehangach. Yn y Bil, mae'r datganiad yn nodi:

Bydd y newidiadau a gynigir yn y Bil yn ceisio mynd i'r afael a rhai o effeithiau negyddol dadreoleiddio ar ddefnyddwyr, gweithredwyr ac awdurdodau drwy greu sawl dull a fyddai'n galluogi awdurdodau lleol i ymyrryd os byddant yn dymuno gwneud hynny. Ni fydd defnyddio'r dulliau hyn ar eu pennau eu hunain, fodd bynnag, yn stopio neu'n gwrthdroi'r dirywiad yn y niferoedd sy'n defnyddio bysiau.

Ein nod yw cynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus drwy annog teithwyr i ystyried peidio â defnyddio eu ceir preifat. Bydd hynny'n lleihau tagfeydd, allyriadau carbon ac yn gwella ansawdd aer a pherfformiad economaidd. Hoffem weld mwy o bobl yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus er mwyn cyrraedd gwahanol lefydd, a hynny'n brydlon ac yn gyflym.

Roedd y datganiad hefyd yn amlinellu gwaith ehangach ar wasanaethau bysiau, gan gynnwys prosiectau peilot ar gyfer Teithio Bws Ymatebol Integredig a gyhoeddwyd yn flaenorol gan Lywodraeth Cymru. Mae un o'r prosiectau peilot hyn, y disgwylir iddo ddechrau ganol 2020, ym Mlaenau Gwent.

Er mai awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am ddarparu gwasanaethau bysiau lleol, mae Llywodraeth Cymru yn rhoi cymorth ariannol i wasanaethau trwy sawl dull ariannu. Mae'r [Aseiad Effaith Rheoleiddiol Drafft ar gyfer y Bil Trafnidiaeth Gyhoeddus \(Cymru\)](#) yn nodi bod Llywodraeth Cymru wedi darparu £116 miliwn ar gyfer bysiau cyhoeddus yn 2017-18.

At hynny, mae Llywodraeth Cymru yn darparu [cyllid i awdurdodau lleol i fuddsoddi mewn seilwaith teithio](#), gan gynnwys trwy'r Gronfa Rhwydwaith Trafnidiaeth Leol, y Gronfa Trafnidiaeth Leol, y Gronfa Teithio Llesol, y Grant Diogelwch ar y Ffyrdd a'r Grant Llwybrau Diogel mewn Cymunedau. Gan gyfeirio at y grantiau hyn, mae'r llythyr gan y Gweinidog yn dweud:

Rydym wedi dyfarnu £850,000 i Gyngor Blaenau Gwent yn 2019-20 ar gyfer cynlluniau teithio llesol, llwybrau diogel i ysgolion a gwella'r seilwaith safleoedd bysiau.

Telir y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau trwy'r awdurdodau lleol ac mae'n ariannu Grant Cynnal ar sail cilomedr byw (taliad i weithredwyr fesul cilomedr), ac Efen Leol y gellir ei defnyddio mewn amryw ffyrdd, gan gynnwys ariannu gwasanaethau â chymhorthdal. Mae'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau a'i ragflaenydd wedi'u rhewi ar £25 miliwn ers 2013-14. [Mewn datganiad i'r wasg gan Lywodraeth Cymru ym mis Mehefin 2019](#), awgrymwyd fod "nifer bach ond arwyddocaol o gynghorau" wedi rhoi'r gorau i ariannu bysiau o'u cyllidebau eu hunain ac yn dibynnu ar y Grant Cynnal yn unig.

[Mae StatsCymru yn nodi nad yw cyngor Blaenau Gwent wedi gwario unrhyw arian refeniw](#) ar gefnogaeth i weithredwyr bysiau ers dros ddeng mlynedd (ers 2007-08). Fodd bynnag, derbyniodd oddeutu £150,000 bob blwyddyn gan y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau rhwng 2016-17 a 2018-19.

Roedd [papur y Gweinidog i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau y Cynulliad](#) ar gyfer craffu ar gyllideb ddrafft 2020-21 yn dweud:

[Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod] y penderfyniadau anodd sy'n wynebu awdurdodau lleol o ganlyniad i raglen cyni Llywodraeth y DU. Serch hynny, [rydym] yn annog awdurdodau lleol i amddiffyn y dyfarniadau dangosol a gânt drwy'r [Grant Cynnal Refeniw] er mwyn cefnogi gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn eu hardaloedd.

Mae'n rhaid i awdurdodau lleol gadarnhau'r dyraniadau y maent wedi'u gwneud gan ddefnyddio dyfarniadau'r Grant Cynnal Refeniw i gefnogi'r

rhwydwaith bysiau er mwyn helpu i lywio fy mhenderfyniadau yn y dyfodol am ddyrannu cymorth Llywodraeth Cymru ar gyfer bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru. Disgwylir cyhoeddiad maes o law.

3. Camau Gweithredu Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Cafwyd trafodaethau helaeth ynghylch gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd yn y Cynulliad – yn gyffredinol ac mewn perthynas â Blaenau Gwent yn benodol. Mae sampl byr wedi'i nodi isod.

Ar 27 Tachwedd 2019, galwodd Mark Reckless AC ddadl fer ar wasanaethau bysiau yng Nghymru. Meddai:

Rwy'n credu bod amllder y gwasanaeth bysiau i ganol tref Glynebwy wedi haneru ac rwyf wedi siarad ag etholwyr sy'n sôn am yr effaith a gafodd ar eu bywydau cymdeithasol, o ran eu gallu i fynd allan, ond mae wedi cael effaith sylweddol iawn hefyd ar y gymuned fusnes yng Nglynebwy. Rwy'n gobeithio y bydd y Gweinidog yn gallu rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i ni ynglŷn â rhywfaint o'r hyn a ddywedodd eisoes mewn ymateb i fy nghyd-Aelod, David Rowlands, am yr hyn a oedd yn digwydd yng Nglynebwy a'r awydd i gynnal cynlluniau peilot yno o'r gwasanaeth bysiau seiliedig ar alw y siaradais amdano o'r blaen— y gweithrediad hwnnw yng Nghasnewydd. Tybed a yw hwn yn wasanaeth a all ddenu defnyddwyr newydd i ddefnyddio bysiau a darparu gwasanaeth lle nad oedd un o'r blaen, neu a ydyw, yn llai cadarnhaol, yn rhywbeth sydd ond yn gosod plastr ar y briw mewn ardaloedd lle mae gwasanaethau bysiau'n cael eu torri, boed hynny oherwydd pwysau ariannol neu broblemau tagfeydd, a'i fod yn ddewis amgen yn eu lle, yn hytrach nag ychwanegiad atynt?

Atebodd y Gweinidog fel a ganlyn:

Gofynnodd Mark Reckless a fydd cynlluniau peilot o'r fath—cynlluniau peilot seiliedig ar alw—yn debygol o arwain at bobl sydd wedi dibynnu ar eu car yn y gorffennol yn gadael yr allweddi gartref a defnyddio'r gwasanaethau arloesol newydd hynny. Nawr, lle rydym wedi gweld cynlluniau tebyg yn gweithredu yn y DU, rydym wedi gallu nodi bod newid moddol sylweddol wedi digwydd. Mynychais Bwyllgor yr

Economi, Seilwaith a Sgiliau yn ddiweddar a nodais un cynllun penodol yn ne Lerpwl a welodd fod tua 52 i 53 y cant o ddefnyddwyr y gwasanaeth bws seiliedig ar alw hwnnw yn bobl nad oeddent erioed wedi defnyddio'r gwasanaeth bysiau yn yr ardal honno o'r blaen mewn gwirionedd; maent yn gadael eu ceir gartref. Felly, mae'n cynnig potensial mawr i gynyddu nifer y cwsmeriaid yn sylweddol iawn ar draws y rhwydwaith bysiau.

Ar 25 Medi 2019, yn ystod dadl y Pwyllgor Cyllid ar flaenoriaethau gwariant y Llywodraeth, dywedodd Alun Davies AC:

Ychydig o wythnosau sy'n mynd heibio yn fy nghymorthfeydd cyngor ym Mlaenau Gwent lle nad yw pobl yn egluro i mi yr anawsterau y mae diffyg gwasanaethau bysiau, er enghraifft, yn eu golygu iddynt yn eu bywydau bob dydd—yr effaith a gaiff hynny ar ganol trefi, yr effeithiau a gaiff ar allu pobl i gyrraedd gwasanaethau cyhoeddus, yr effaith y mae'n ei chael ar allu pobl i siopa neu gymdeithasu. Os ydym o ddifrif ynghylch cydlyniant a chyfiawnder cymdeithasol yn ein cymunedau, rhaid i fynediad at system trafniadaeth gyhoeddus effeithiol fod yn ganolog i hynny. Mae'n amlwg i mi fod gwasanaethau bysiau ar hyn o bryd yn chwalu mewn rhannau helaeth o'r wlad, ac mae angen inni nodi hynny.

Wrth drafod gwasanaethau rheilffordd, ar 12 Mehefin 2019 gofynnodd David Rowlands AC i'r Gweinidog roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y cynnydd sy'n cael ei wneud ar wella'r cyswllt rheilffordd rhwng Glynebwy a Chasnewydd.

Ymatebodd y Gweinidog:

... [rydym] wedi ymrwymo i fwrw ymlaen â chynlluniau i gyflwyno pedwar trên yr awr cyn gynted ag y gallwn ar reilffordd Glynebwy. Ac mae'n rhywbeth y bûm yn gweithio'n agos iawn gyda'r Aelod lleol, Alun Davies, arno ers peth amser. Ond gallaf ddweud wrth yr Aelod heddiw ein bod wedi ymrwymo i gyflwyno gwasanaeth bob awr rhwng tref Glynebwy a Chasnewydd o 2021 ymlaen. Rwyf hefyd yn falch o ddweud y bydd trenau newydd sbon yn cael eu cyflwyno ar gyfer y gwasanaethau drwy Flaenau Gwent yn ystod 2022, a bydd hyn, yn amlwg, yn cynyddu capasiti a threnau ar lefel y platfform. Lywydd, bydd y trenau newydd sbon hyn yn darparu lle i lawer mwy o deithwyr, gyda chyfanswm capasiti o 425, o gymharu â 292 heddiw.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddarau o reidrwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.