



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

www.llyw.cymru

Llywodraeth Cymru

TRAFODAETH AM Y POLISI YNGLŶN Â GWASANAETHAU BYSIAU

Gwella gwasanaethau bysiau lleol yng
Nghymru

Adroddiad ar ganlyniad yr
ymgyngoriad

ISBN 978-1-78859-320-5
18 Awst 2017

Barn a safbwyntiau'r rhanddeiliaid a ymatebodd i'r ymgynghoriad a fynegir yn yr adroddiad cryno hwn ar ganlyniad yr ymgynghoriad, ac nid safbwyntiau Llywodraeth Cymru.

Y penawdau

- Daeth 81 o ymatebion i law yn ystod yr ymgynghoriad, y daeth 32 ohonynt (39%) gan ddefnyddwyr gwasanaethau.
- Roedd cyfran fawr o'r ymatebion a gawsom yn rhai gan grwpiau a phobl sy'n byw yn y De-ddwyrain: dyma 31 (neu 38%) o gyfanswm yr ymatebion. Yn y grŵp hwn, roedd 21 o'r 31 o ymatebion (neu 67%) yn ymatebion gan ddefnyddwyr gwasanaethau.
- Dywedodd 94%¹ o'r ymatebwyr a fynegodd farn wrthym eu bod yn cytuno y dylai awdurdodau lleol nodi sut y bydd gwasanaethau bysiau'n cael eu darparu fel rhan o'r Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol.
- Roedd 63% o'r farn y dylai'r cyfnod o rybudd ar gyfer cofrestru gwasanaethau bysiau gyda'r Comisiynydd Traffig, sef 56 diwrnod ar hyn o bryd, aros fel y mae.
- Dywedodd 92% wrthym eu bod yn cytuno y dylai fod yn ofynnol i gwmnïau bysiau ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn gwneud cais i'r Comisiynydd Traffig i ychwanegu llwybrau bysiau lleol, eu newid, neu eu dileu.
- Roedd 88% yn cytuno y dylai Llywodraeth Cymru fod â phŵer i sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol a chenedlaethol.
- Roedd 75% yn cytuno â'r cynnig mai Llywodraeth Cymru a ddylai reoli rhwydwaith bysiau TrawsCymru® o dan gytundebau masnachfrait bysiau, ac y dylai awdurdodau lleol allu cyflwyno masnachfreintiau bysiau yn eu hardaloedd. Roedd 17%, sef cwmnïau bysiau yn bennaf, yn anghytuno.
- Roedd 91% yn cytuno y dylai Gweinidogion Cymru bennu'r ansawdd i gwmnïau a'r seilwaith bysiau ei gyrraedd o ran gwasanaethau bysiau lleol drwy gyhoeddi arweiniad statudol ar ôl ymgynghori â rhanddeiliaid.

¹ Mynegir pob canran ar ffurf nifer yr ymatebwyr a fynegodd farn am gwestiwn penodol yn y ddogfen ymgynghori.

- Roedd 79% yn cytuno y dylid dileu'r cyfyngiad a osodir ar awdurdodau lleol rhag gallu sefydlu eu cwmnïau gweithredu bysiau eu hunain.

Er bod y ddogfen ymgynghori ynglŷn â'r polisiau'n cynnwys gwybodaeth am y cynllun tocynnau rhatach gorfodol a'r broses o'i weithredu yng Nghymru, ni ofynnwyd dim cwestiynau penodol am y cynllun yn ystod yr ymgynghoriad hwn. Er hynny, manteisiodd rhai ymatebwyr ar y cyfle i ddweud eu barn wrthym am y cynllun.

Awgrymodd cwmni bysiau sy'n gweithredu ledled y DU y dylai Llywodraeth Cymru reoli'r broses o weinyddu ac ad-dalu yng nghyswllt teithiau rhatach yn uniongyrchol, gan nodi bod astudiaeth ddiweddar gan Traveline Cymru wedi awgrymu y gallai hynny arbed hyd at £1 filiwn y flwyddyn o gostau gweinyddu yn unig. Ymysg yr awgrymiadau eraill a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriad oedd darparu tocynnau rhatach parhaus i bobl iau; ac awgrymodd ymatebydd arall y byddai pobl hŷn yn barod i gyfrannu at y tocyn bysiau di-dâl i bobl hŷn.

Roedd cael amgylchedd mwy sefydlog o ran cyllid y sector cyhoeddus ar gyfer cynllunio gwasanaethau bysiau lleol a'u darparu yn thema allweddol y dychwelwyd ati yn yr ymatebion drwyddynt draw. Dywedodd un awdurdod lleol wrthym fod angen adolygu'r dull ariannu presennol, gan honni ei fod yn fiwrocraidd, yn arbennig o'i gyfuno â gweithlu llai.

Cefndir

Ar 8 Mawrth 2017, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ddogfen ymgynghori yn nodi nifer o gynigion amlinellol awgrymedig ynglŷn â sut y gellid gwella'r dull o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Cyhoeddwyd yr ymgynghoriad fel rhan o'r drafodaeth bolisi barhaus rhwng Llywodraeth Cymru, cwmnïau bysiau lleol, awdurdodau lleol a grwpiau teithwyr, gan adeiladu ar sail y gwaith a wnaed gan Grŵp Cynghori Llywodraeth Cymru ar Bolisi Bysiau yn 2014 ac, yn fwy diweddar, Uwchgynhadledd Bysiau Cymru, a gynhaliwyd yn Wrecsam ym mis Ionawr 2017.

Fel y nodir yn ein dogfen ymgynghori, mae camau'n cael eu cymryd i fynd i'r afael â rhai o'r materion a ddaeth i'r amlwg o'r uwchgynhadledd, ond yn y tymor hwy mae angen sefydlu fframwaith ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau lleol sydd o fudd i bawb: gwasanaethau gwell i deithwyr, bargaen deg i gwmnïau bysiau, a threfniadau mwy eglur i awdurdodau lleol allu cynllunio a threfnu trafndiaeth leol yn eu hardaloedd.

Sut y gwnaethom ymgynghori

Yn y datganiad llafar a wnaed yng Nghynulliad Cenedlaethol Cymru ar 28 Chwefror 2017 am ddyfodol gwasanaethau bysiau yng Nghymru, cyhoeddodd Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith, fwrriad i gychwyn trafodaeth bolisi genedlaethol ynglŷn â'r dull gorau o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yn y tymor hwy. Yn y ddogfen ymgynghori a gyhoeddwyd yn sgil hynny ar 8 Mawrth, nodwyd nifer o gynigion a fyddai'n sail i'r ymgynghoriad.

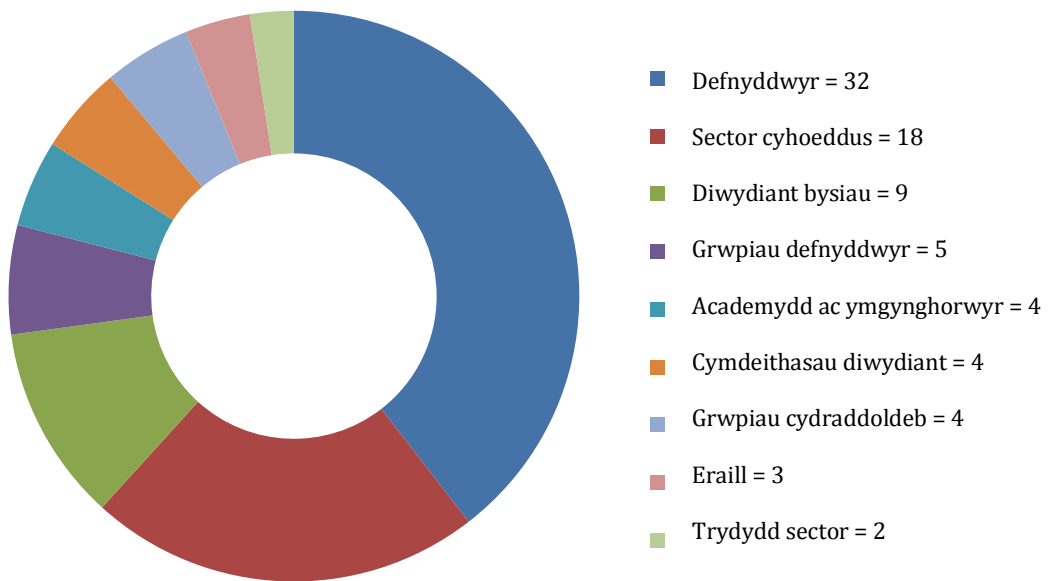
Cyhoeddwyd y ddogfen ymgynghori, ynghyd â chrynodeb polisi a oedd yn dangos y nodau a'r amcanion y mae Llywodraeth Cymru yn gobeithio'u cyflawni yn y tymor hwy, ar wefan Llywodraeth Cymru. Roedd yr ymgynghoriad ar agor tan 31 Mai 2017. Ar ben hynny, cyflwynwyd y ddogfen ymgynghori a'r ffurflen ymateb yn electronig i aelodau Cynulliad Cenedlaethol Cymru, cynrychiolwyr awdurdodau lleol, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, cwmnïau bysiau yng Nghymru, grwpiau Teithwyr, a grwpiau cydraddoldeb.

Cynhaliwyd grwpiau trafod cyn yr ymgynghoriad gyda'r Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO), Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, Comisiynydd Traffig Cymru, a'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd. Oherwydd pwysigrwydd cysylltiadau trafniadaeth ar draws y ffin rhwng Cymru a Lloegr, cafodd y ddogfen ymgynghori ei rhannu hefyd ag awdurdodau lleol cyfagos yn Lloegr, ynghyd â'r Adran Drafnidiaeth, Transport Scotland a'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd.

Yn ystod cyfnod yr ymgynghoriad, bu swyddogion Llywodraeth Cymru mewn nifer o ddigwyddiadau a chyfarfodydd grwpiau a gwnaethant gynnal cyfres o ymweliadau â gweithredwyr i godi ymwybyddiaeth o'r ymgynghoriad. Ymysg y cyfarfodydd hyn oedd cyfarfod Grŵp Cyflawni LINC, Fforwm y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth (CILT) yn Llandudno, cyfarfod ATCO yn y Fenni, a Fforymau Rhanbarthol Cludiant Cymunedol yn y Gorllewin a'r Dwyrain.

Erbyn 31 Mai, roedd Llywodraeth Cymru wedi cael 81 o ymatebion ffurfiol i'r ymgynghoriad. Defnyddwyr gwasanaethau oedd y grŵp mwyaf o bell ffordd o'r rhai a ymatebodd: daeth 32 (39%) o'r holl ymatebion ganddynt, fel y dangosir isod.

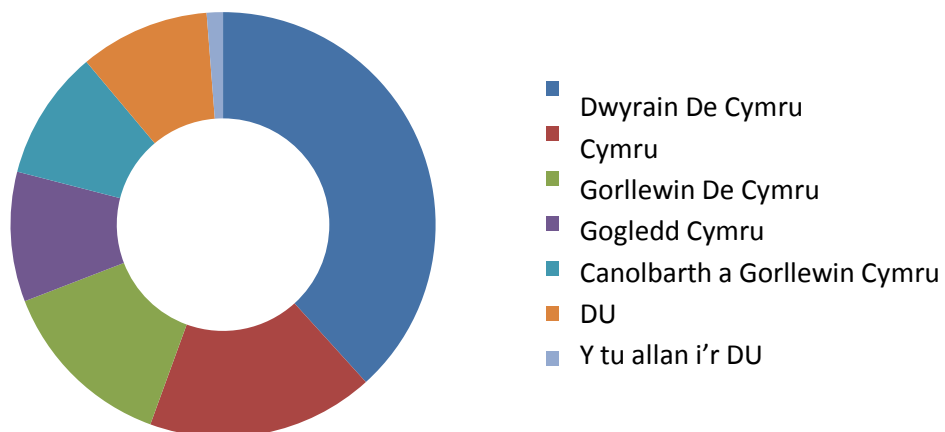
Ymatebwyr yn ôl sector



Ffigur 1 Nifer yr ymatebion a gafwyd yn ôl sector

Roedd cyfran fawr o'r ymatebion a gawsom yn rhai gan grwpiau a phobl sy'n byw yn y De-ddwyrain: dyma 31 (neu 38%) o gyfanswm yr ymatebion. Yn y grŵp hwn, roedd 21 o'r 31 o ymatebion (neu 67%) yn ymatebion gan ddefnyddwyr gwasanaethau.

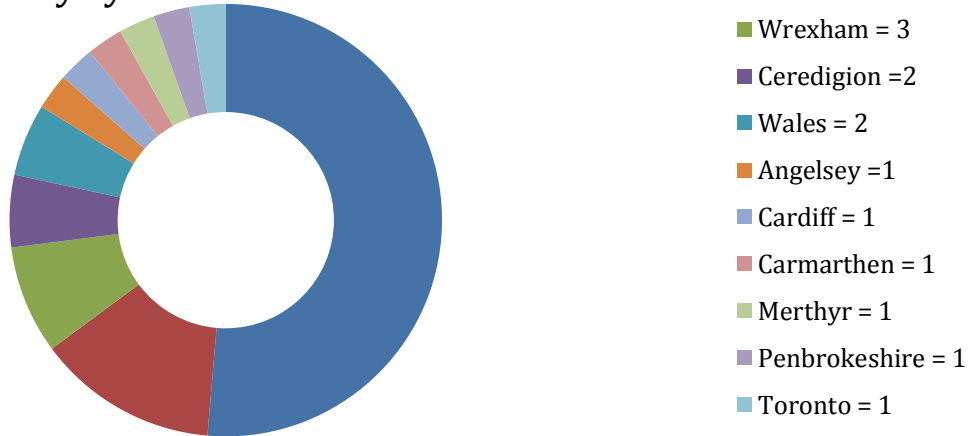
Nifer yr ymatebion a gafwyd yn ystod yr ymgynghoriad, yn ôl ardal



Ffigur 2 Nifer yr ymatebion a gafwyd yn ôl ardal

Fel y dengys Ffigur 1 uchod, defnyddwyr gwasanaethau a grwpiau defnyddwyr oedd y garfan fwyaf niferus a ymatebodd i'r ymgynghoriad hwn. O'r cyfanswm o 37 o ymatebion gan y grŵp hwn, daeth y mwyafrif ohonynt, sef 19 (neu 51%) o Ronda Cynon Taf.

Ymatebion gan ddefnyddwyr a grwpiau defnyddwyr yn ôl lleoliad

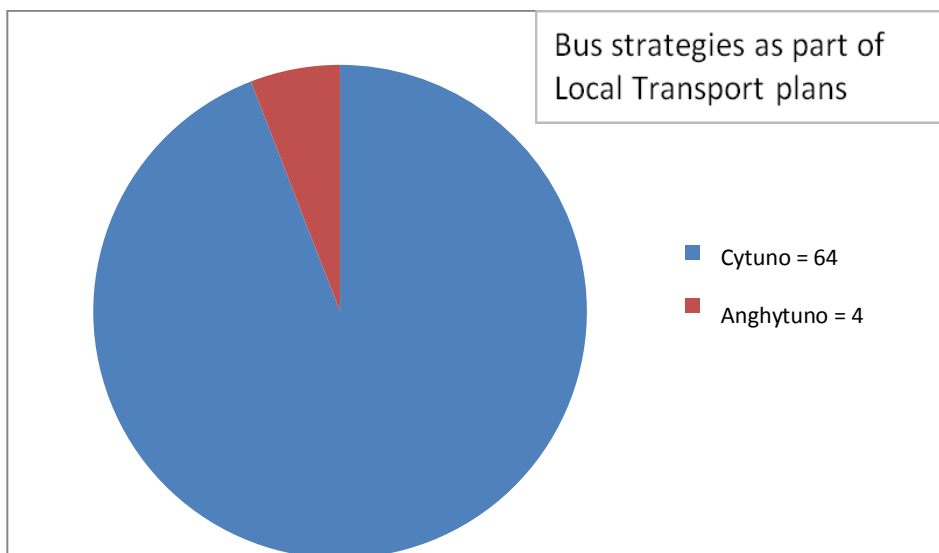


Ffigur 3 Ymatebion gan ddefnyddwyr a grwpiau defnyddwyr yn ôl lleoliad

Yr hyn y mae pobl wedi'i ddweud

Gwasanaethau bysiau yn rhan o Gynlluniau Trafnidiaeth Lleol

Yn yr ymgynghoriad, gwnaethom ofyn i bobl a oeddent yn cytuno y dylai cynlluniau trafndiaeth lleol nodi sut y bydd awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardaloedd. Bu i fwyafrif yr ymatebwyr a fynegodd ddewis, sef 64 o 68, neu fwy na 94%, ddweud wrthym eu bod yn cytuno y dylai awdurdodau lleol nodi sut y bydd gwasanaethau bysiau'n cael eu darparu fel rhan o'r Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol.



Ffigur 4 Dadansoddiad o'r ymatebion ynghylch strategaethau bysiau'n cael eu cynnwys mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol

Nododd un ymatebydd ei bod yn hanfodol cael mwy o reolaeth ar gwmnïau bysiau er mwyn cyflawni'r lefelau ansawdd ac amlder y mae Llywodraeth Cymru wedi'u gwneud yn ofynnol. Bu i rai o'r ymatebwyr a oedd yn cytuno â'r cynnig fynegi pryderon, fel y canfyddiad bod diffyg profiad perthnasol mewn rhai awdurdodau o ran gallu cynllunio llwybrau bysiau lleol. Awgrymodd un awdurdod lleol, er nad oedd yn gwrthwynebu'r awgrymiad, fod y broses o ddarparu gwasanaethau bysiau lleol mewn rhai ardaloedd yn dibynnu ar gael y cyllid ar eu cyfer, ac y dylid gofalu nad yw disgwyliadau'n cael eu hennyn pan nad oes dim cyllid i'w cyflawni.

Yn ei ymateb ar ran y diwydiant bysiau yng Nghymru, dywedodd Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr (CPT) Cymru wrthym ei bod yn debyg mai Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol sydd fwyaf tebygol o sôn am gyllid a'i ymrwymo i faterion bysiau, boed yn gyllid seilwaith neu'n gymorth refeniw (a allai gynnwys cyllid 'sbarduno' ar gyfer gwasanaeth i ardal gyflogaeth newydd, er enghraifft). Dyma un maes lle y mae maint bach awdurdodau lleol Cymru yn peri bod modd ymchwilio i'r lefel fanwl lle y mae gwasanaethau bysiau a buddiannau eu teithwyr yn cyd-daro'n naturiol.

Mynegodd CPT bryder ynglŷn â chyllid, gan nodi ei fod yn gallu amrywio'n fawr dros gyfnod pum mlynedd y cynllun, wrth i bob blwyddyn ariannol ddiodeff ei lefel ei hun o ostyngiad i wariant. Roedd CPT Cymru'n rhannu'r pryderon am y cydbwysedd rhwng cyllid cyfalaf a refeniw, gyda chyfyngiadau arbennig o ddifrifol ar yr ail. Enghraifft syml a roddwyd i ategu'r mater hwn oedd darparu cyfalaf ar gyfer cysgodfannau bysiau newydd, ac yna peidio â chael unrhyw gyllid refeniw parhaus i'w glanhau a'u cynnal.

Dywedodd CPT wrthym hefyd fod awdurdodau trafndiaeth lleol yn Lloegr yn gosod materion sy'n ymwneud â bysiau mewn dogfen 'Strategaeth Fysiau' ar wahân, er nad oes dim gofyniad cyfreithiol i wneud hynny erbyn hyn. Mae ansawdd y dogfennau strategaethau bysiau'n amrywio'n fawr, o ymrwymadau pendant a pholisïau cadarn i restrau o ddymuniadau a datganiadau niwlog ynglŷn â chefnogi bysiau, fel yr addewid i gael tocynnau integredig ymhen rhai blynyddoedd. Er bod dogfennau strategaethau bysiau'n creu cyfle i archwilio materion sy'n ymwneud â bysiau i raddau mwy, mae'r materion hynny'n tueddu i fod braidd yn brin wedyn yn y prif Gynllun Trafnidiaeth Lleol. Ar y cyfan, mae'n debyg bod egwyddor 'gynhwysol' Cymru yn un well yn hyn o beth.

Nododd un cwmni bysiau mai'r awdurdodau lleol sydd yn y sefyllfa orau i ddeall materion lleol, ond bod angen eu hannog drwy brosesau cyllid a chynllunio er mwyn cyflawni'r argymhellion a wneir mewn unrhyw gynlluniau.

Nododd cwmni bysiau sy'n darparu gwasanaethau bysiau lleol o dan fodel menter gymdeithasol y tu allan i Gymru y dylai awdurdodau lleol lunio cynlluniau trafnidiaeth sy'n manylu ynglŷn â'r ddarpariaeth o wasanaethau bysiau lleol. Ar ben hynny, dylai'r cynlluniau hyn ymdrin â'r modd y mae awdurdodau'n bwriadu gwella gwasanaethau, a'r dull o ariannu newidiadau, a nodi bod pob dewis wedi'i archwilio – p'un ai trefn fasnachfrait, cynlluniau gwella bysiau, neu gadw'r system bresennol yw'r dewis hwnnw.

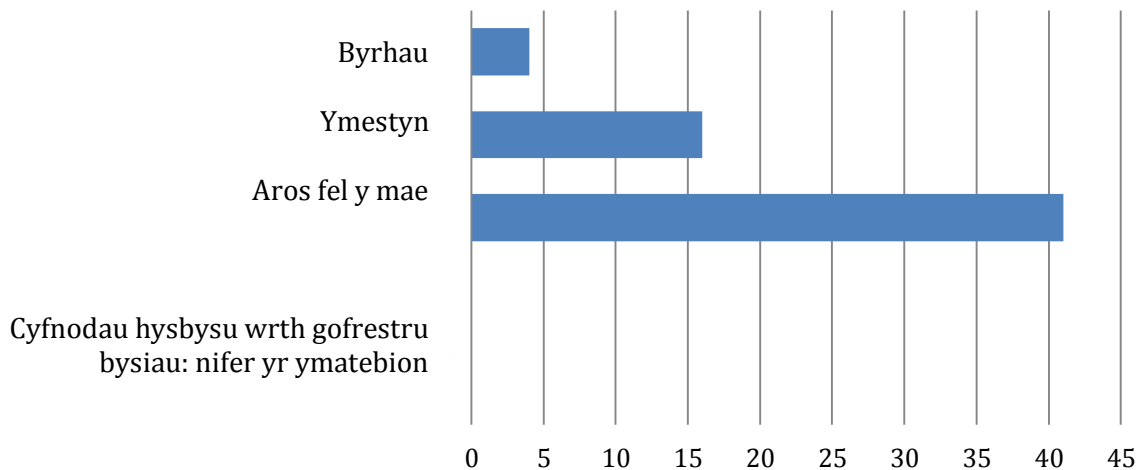
Roedd un o'r cwmnïau bysiau mwy yn cytuno â'r farn hon. Yn arbennig, roedd y cwmni'n awyddus i weld cynlluniau trafnidiaeth lleol yn mynd i'r afael â mater pwysig tagfeydd ac oedi oherwydd traffig, a fydd, oni chânt eu datrys, yn ei gwneud yn gynyddol ddrud darparu gwasanaethau bysiau ac yn llai deniadol, naill ai yn sgil amseroedd teithio hwy neu achosion o darfu ac oedi. Pan fo partneriaid yn gwybod am fannau lle y ceir tagfeydd, dylai Comisiynydd Traffig Cymru ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol eu datrys, a'u grymuso i wneud hynny.

I atgyfnerthu'r pwynt hwn, tynnodd y cwmni bysiau sylw at waith ymchwil gan KPMG, ar ran Greener Journeys, sy'n dangos y cynhyrchir £7 ar ffurf manteision economaidd ehangach fesul £1 sy'n cael ei gwario ar y seilwaith bysiau (KPMG, 2015).

Cyfnodau cofrestru bysiau

Fel rhan o'r ymgynghoriad, bu inni ofyn a ddylai'r cyfnod o rybudd sy'n ofynnol ar gyfer cofrestru gwasanaeth bysiau gyda'r Comisiynydd Traffig (sef 56 diwrnod) gael ei ymestyn neu ei fyrhau, neu a ddylid ei gadw fel y mae. O'r 65 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 41 (neu 63%) o'r farn y dylid cadw'r cyfnod o rybudd ar gyfer cofrestru bysiau fel y mae, tra bo 4 (neu 6%) o'r ymatebwyr yn teimlo y dylai'r cyfnod fod yn fyrrach ac 16 (neu 24%) o'r farn y dylai'r cyfnod o rybudd gael ei ymestyn.

Cyfnodau cofrestru llwybrau bysiau



Ffigur 5 Dadansoddiad o'r ymatebion ynghylch cyfnodau cofrestru llwybrau bysiau

I gefnogi'r ddadl o blaid ymestyn y cyfnod o rybudd ar gyfer cofrestru bysiau, dywedodd un ymatebydd ei bod yn hurt bod cwmnïau bysiau'n gallu newid eu gwasanaethau fel y mynnant, heb ddim rhwymedigaeth i ymgynghori â defnyddwyr a chan ddisgwyl y byddai awdurdodau lleol yn rhedeg ar eu hôl yn ceisio diweddarau amserlenni a gwasanaethau gwybodaeth eraill ar draul y cyhoedd.

Nododd un awdurdod lleol, er bod sefydlogrwydd gwasanaethau'n fater allweddol er mwyn cynnal ewyllys da a hyder teithwyr ar draws y rhwydwaith, ei bod yn bwysig hefyd fod y cwmnïau bysiau lleol yn gallu ymateb yn hyblyg i unrhyw newidiadau yn y galw gan deithwyr a phatrymau teithio. Ystyrir ei bod yn ymddangos bod y cyfnod presennol o 56 diwrnod o rybudd i'r Comisiynydd Traffig ynglŷn â newidiadau i wasanaethau'n cyflawni'r cydbwysedd cywir yn y cyswllt hwn.

Yn ei ymateb, dywedodd CPT Cymru wrthym fod angen yn aml i gwmnïau bysiau wneud newidiadau i wasanaethau ar gryn fyrder. Yn arbennig, gwneir llawer o addasiadau i amserlenni fel bod yr amseroedd sydd wedi'u trefnu'n cyd-fynd ag amseroedd y gellir eu cyflawni, fel bod cwmnïau'n cydymffurfio â safonau dibynadwyedd y Comisiynydd Traffig a bod teithwyr yn gweld amser cyrraedd a hysbysebiri y gellir ei gyflawni. Erbyn hyn, dyma fwyafrif y newidiadau cofrestru a wneir i wasanaethau bysiau.

Gan nodi bod y cyfnod presennol o rybudd, sef 56 diwrnod, bron gyhyd â deufis, nododd CPT y dylai hynny fod yn gyfnod digon hir i ymgymryd yn gywir â swyddogaethau sy'n gysylltiedig â newidiadau i wasanaethau fel paratoi cyhoeddusrwydd a dulliau eraill o gyfathrebu â theithwyr, ac i'r awdurdod lleol benderfynu a oes angen iddo gymryd camau i ymateb i'r newid i'r cofrestrriad.

Nododd CPT hefyd mai 70 diwrnod yw'r cyfnod sylfaenol o rybudd yn yr Alban, ond bod y cyfnod hwnnw'n cynnwys cyfnod ymgynghori o 28 diwrnod ac yna gyfnod o 42 diwrnod o rybudd i'r Comisiynwyr Traffig. Yn achos newidiadau pan fo'r cwmni a'r Awdurdod Lleol yn gytûn, gellir lleihau'r cyfnod ymgynghori i 14 diwrnod, gan olygu mai 56 diwrnod yw'r cyfnod cyfan o rybudd. Dylid nodi bod y cyfnod ymgynghori yn caniatáu i awdurdodau lleol ymateb yn unig i newid arfaethedig; nid oes ganddynt ddim pŵer fetu yng nghyswllt newidiadau i wasanaethau. Gallai gweithredu fetu orfodi cwmni i barhau i weithredu gwasanaeth y gwyddys ei fod yn gwneud colled, sy'n anghyfreithlon (ym marn CPT) o dan Reoliad 1370/2007 yr UE, gan y byddai, i bob bwrpas, yn cyfateb i Rwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus heb daliad digolledu dyledus.

Roedd y cyfnod o rybudd ar gyfer cofrestru gwasanaethau bysiau lleol yn bwynt a nodwyd ar ran Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd-ddwyrain Cymru, a ddywedodd wrthym y dylai'r cyfnod hwn fod yn 70 diwrnod yn gyffredinol, er mwyn rhoi digon o amser i awdurdodau trafndiaeth asesu bylchau, ceisio cymeradwyaeth wleidyddol, gweithredu newidiadau, a thynnu sylw'r cyhoedd iddynt.

Dywedodd y Bwrdd wrthym ei bod yn amlwg y bydd angen hyblygrwydd o hyd ar awdurdodau lleol gan y Comisiynydd Traffig wrth ddisodli gwasanaethau masnachol, oherwydd mae'n debyg mai cyfaddawd yn unig yw cyfnod 70 diwrnod, a hynny rhwng y trefniadau presennol ac, mewn rhai sefyllfaoedd mwy cymhleth, yr amser gwirioneddol sydd ei angen i weithredu unrhyw newidiadau.

Nododd un ymatebydd i'r ymgynghoriad ei bod yn debyg, o safbwynt cwmni bysiau, fod y cyfnod presennol o 56 diwrnod o rybudd yn gywir ar y cyfan ar gyfer dileu gwasanaeth nad yw'n hyfyw â chymhorthdal neu hebdo. Fodd bynnag, o safbwynt defnyddwyr, yn arbennig yn achos teithiau hanfodol i'r gwaith, i'r ysgol, neu i gyfleusterau iechyd, yn aml bydd hwn yn gyfnod rhy fyr o rybudd er mwyn dod o hyd i drefniadau eraill neu swydd neu ysgol newydd.

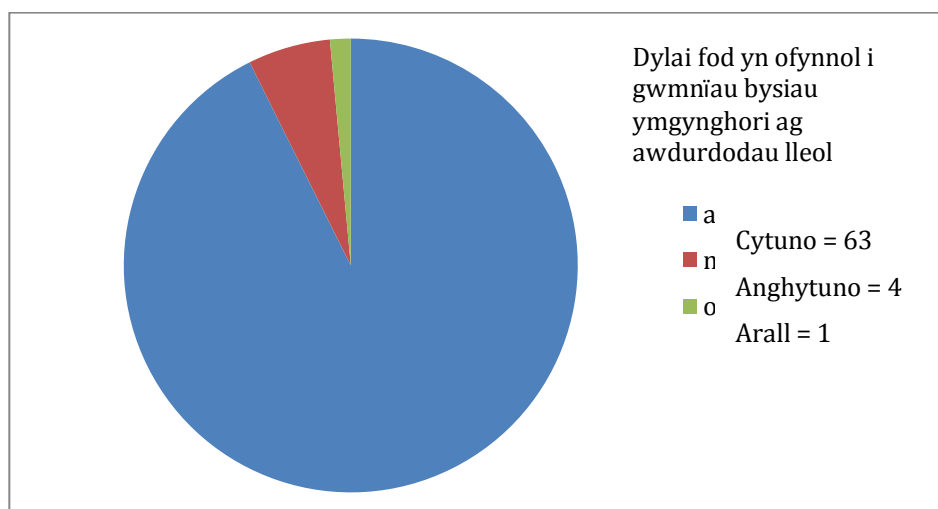
Awgrymodd un cwmni y gallai fod lle i drefnu pethau'n wahanol a chytuno ar ddyddiadau newid drwy gydol y flwyddyn, y byddai newidiadau i wasanaethau wedi'u cyfyngu iddynt cymaint ag y bo modd. Gallai fod pedwar o'r rhain i gyd, a gallent gwmpasu dechrau mis Medi ar gyfer y flwyddyn ysgol newydd, dechrau mis Ionawr ar gyfer y flwyddyn newydd, a dechrau mis Ebrill a mis Mehefin i adlewyrchu amrywiadau tymhorol. Byddai'n bwysig bod awdurdodau lleol hefyd yn ymrwmo i lunio a chyhoeddi gwybodaeth am amserlenni i gyd-daro â'r dyddiadau hyn.

Cydnabu'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA) fod hwn yn faes cymhleth. Mae'r cyfnod o 56 diwrnod yn helpu i greu sail gadarn ar gyfer cystadlu a chyflawni manteision i deithwyr. Yn ei adroddiad yn 2011 ar ei ymchwiliad i'r farchnad, argymhellodd y Comisiwn Cystadleuaeth y dylid ymestyn y cyfnod o rybudd i 90 diwrnod mewn rhai amgylchiadau, er iddo gydnabod y gall hynny greu risgiau o ran lleihau hyblygrwydd cwmnïau i ymateb i'r galw.

Cwmnïau bysiau i ymgynghori ag awdurdodau lleol

Mewn cysylltiad â'r cwestiwn am y cyfnod a ddylai fod yn ofynnol pan fo cwmnïau bysiau'n cofrestru gwasanaethau bysiau gyda'r Comisiynydd Traffig, bu inni ofyn a ddylai fod yn ofynnol i gwmnïau bysiau ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn bod ceisiadau i ddileu llwybrau bysiau, eu newid, neu eu hychwanegu, yn cael eu cyflwyno i'r Comisiynydd Traffig.

Dywedodd mwyafrif yr ymatebwyr a fynegodd ddewis (92% neu 63 o'r ymatebwyr) wrthym eu bod yn cytuno y dylai fod yn ofynnol i gwmnïau bysiau ymgynghori ag awdurdodau lleol, a honnodd rhai fod cofrestru llwybrau heb ymgynghori ag awdurdodau lleol yn gyntaf yn tansilio'r broses o gydweithredu ar lefel lleol.



Ffigur 6 Dadansoddiad o'r ymatebion ynghylch y cynnig i'w gwneud yn ofynnol i gwmnïau bysiau ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn cofrestru gwasanaethau lleol gyda'r Comisiynydd Traffig

Nododd un awdurdod lleol y dylai perthnasoedd gwaith da rhwng yr awdurdod lleol a cwmnïau bysiau gael eu meithrin a'u hannog ledled Cymru. Bydd cyflwyno trefn fwy ffurfiol o drafod cyn cofrestru yn gymorth yn hyn o beth, ond os na fydd modd gweithredu hynny, ac os na fydd rhai cwmnïau bysiau'n sicrhau bod ymgynghoriad digonol yn cael ei gynnal ag awdurdodau lleol cyn i wasanaeth gael ei newid, dylai'r cyfnod presennol o 56 diwrnod gael ei ymestyn.

Roedd awdurdod lleol sy'n cwmpasu ardal fwy gwledig yn cytuno â'r egwyddor y dylai cwmnïau bysiau ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn i geisiadau gael eu cyflwyno i'r Comisiynydd Traffig, gan nodi bod hynny'n digwydd eisoes pan fo cwmni bysiau am gofrestru newidiadau er mwyn gwneud gwasanaethau'n fwy dibynadwy, neu i ymateb i anghenion teithwyr. Yr hyn nad oedd yn glir oedd y fframwaith deddfwriaethol a fyddai'n ategu 'cymeradwyaeth' awdurdodau lleol i gofrestriad cyn iddo gael ei gyflwyno i'r Comisiynydd Traffig. Os nad oes dim pwerau o'r fath, mae'n amheus a oes 'manteision ychwanegol' i'r teithiwr yn sgil y cam biwrocrataidd ychwanegol hwn.

Awgrymodd un ymatebydd fod angen diffinio cyfnodau ymgynghori ac y dylent fod yn gymesur â'r diben y bwriedir i'r newid ei gyflawni. Er enghraifft, mae angen cyfnod ymgynghori byrrach wrth gofrestru gwasanaethau ar frys.

Bu i rai ymatebwyr a oedd yn cefnogi'r cynnig awgrymu bod angen i gwmnïau bysiau ymgynghori'n ehangach â theithwyr, awdurdodau cyhoeddus, a chynhyrchwyr teithiau, y bydd newidiadau arfaethedig i wasanaethau a llwybrau bysiau'n effeithio arnynt.

Cyfeiriodd un cwmni at bwysigrwydd ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn newid llwybr bysiau, ei amrywio, neu ei ychwanegu, oherwydd, fel yn achos cwestiwn dau'r ymgynghoriad, sy'n ymwneud â chyfnodau i gofrestru llwybrau gyda'r Comisiynydd Traffig, ni ellir ystyried llwybr ar wahân i rai eraill a gall hyd yn oed newidiadau i un llwybr gael effaith sylweddol ar y rhwydwaith cyfan.

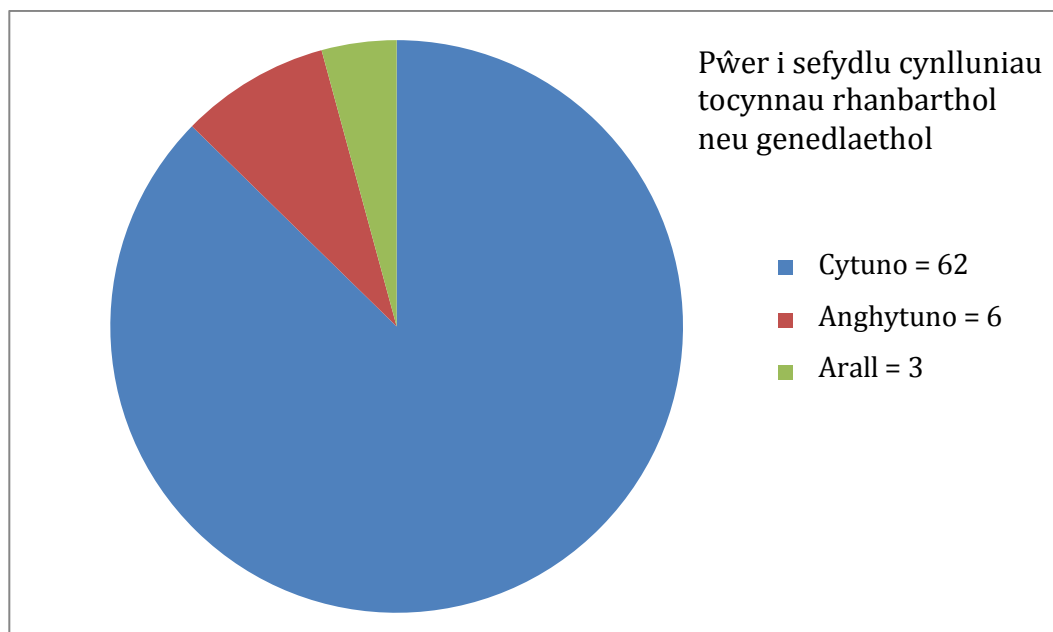
Nid oedd pob ymatebydd yn cefnogi'r cynnig i'w gwneud yn ofynnol i gwmnïau bysiau ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn gwneud newidiadau i'r rhwydwaith bysiau. Mynegodd rhai bryder na fydd toriadau yn yr awdurdod lleol ond yn gohirio cofrestradau bysiau, tra bu i ymatebydd arall nodi bod angen i awdurdodau lleol ddeall gwasanaethau bysiau er mwyn i'r ymgynghoriad fod yn un o sylwedd.

Nododd un cwmni bysiau sy'n gweithredu ledled y DU ei bod yn arfer dda i gwmnïau hysbysu awdurdodau lleol o flaen llaw am eu bwriad i wneud newidiadau i wasanaethau, a hynny fel rhan o'u hymgyngoriad cyffredinol â theithwyr a phobl eraill yr effeithir arnynt. Mae hyn eisoes yn gweithio'n dda yn anffurfiol, ac mae'r cyfle i awdurdodau ymgysylltu â chwmnïau yn y broses o ddatblygu Cod Ymddygiad Sefydlogrwydd Gwasanaethau Lleol, pan fo cwmnïau'n ymrwymo'n wirfoddol na fyddant ond yn newid cofrestriadau bysiau ar ddyddiadau a bennwyd o flaen llaw mewn unrhyw flwyddyn benodol (ac eithrio mewn ymateb i newidiadau annisgwyl i'r galw neu'r cyflenwad), yn gallu creu elfen sylweddol o reolaeth mewn sefyllfaoedd o'r fath.

Nododd cwmni lleol arall mai bwriad y cam gwreiddiol o ymestyn y cyfnod rhybudd o 42 diwrnod i 56 diwrnod ar gyfer newid neu amrywiad oedd creu cyfnod ymgynghori, ond methodd Deddf 1985 â rhoi diffiniad digonol o 'ymgyngori'.

Cynlluniau tocynnau

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a ddylai awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru gael pŵer i sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol a chenedlaethol. Bu i fwyafrif o'r ymatebwyr a fynegodd ddewis (88% neu 62 o 71) ddweud wrthym eu bod yn cytuno â'r cynnig hwn, ac roedd chwe ymatebydd yn anghytuno.



Ffigur 7 Dadansoddiad o'r ymatebion ynghylch y cynnig i roi pŵer i Lywodraeth Cymru sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol neu genedlaethol.

Dyweddodd CMA wrthym fod manteision posibl cynlluniau tocynnau aml-weithredwr yn cael eu cydnabod o dan 'eithriad bloc' cynlluniau tocynnau trafniadaeth gyhoeddus, sy'n eithrio mathau penodol o gytundebau rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr masnachol o gyfraith gystadleuaeth. Ar yr amod eu bod yn bodloni telerau'r eithriad bloc, rhoddir caniatâd datganedig o dan Ddeddf Cystadleuaeth 1998 i gytundebau sy'n ymwneud â chynlluniau fel cardiau teithio aml-weithredwr a thocynnau unigol, tocynnau trwodd a thocynnau ychwanegol. Fodd bynnag, ni ddylai cynlluniau gyfyngu'n ddiangen ar allu cwmnïau i gynnig eu trefniadau tocynnau eu hunain pan fônt yn gallu cyflawni anghenion lleol yn y ffordd orau neu gystadlu i gynnig y tocynnau â'r gwerth gorau.

Nododd ymatebwyr eraill fod angen sefydlu cynlluniau tocynnau sy'n caniatáu teithiau ni waeth pwy fo'r darparwr, ac awgrymodd rhai y dylai tocyn bysiau Cymru gyfan fod ar gael. Nododd teithiwr arall fod angen i docynnau integredig fod wedi'u hategu ag amserlenni integredig. Mae creu cynlluniau tocynnau heb allu cydlynu amserlenni'n taseilio'r manteision i deithwyr.

Dyweddodd CPT wrthym fod cyfyngiadau yn y ddarpariaeth gyfreithiol bresennol, sef, yn bennaf, mai dim ond awdurdodau lleol neu gonsortia o awdurdodau lleol a gaiff sefydlu cynlluniau statudol. Ni chaiff Llywodraeth Cymru wneud hynny ac, yn fwy sylfaenol, nid yw'r ddeddfwriaeth (bresennol) yn caniatáu unrhyw gamau i orfodi cwmnïau trenau neu drenau ysgafn i gymryd rhan. Wrth gwrs, nid yw'r un o'r cyfyngiadau hyn yn berthnasol i gynlluniau aml-weithredwr gwirfoddol. Newid deddfwriaethol bach fyddai rhoi'r un pwerau i Lywodraeth Cymru â'r rhai sydd gan awdurdodau lleol.

Dyweddodd CPT Cymru wrthym hefyd na fyddai o blaid cyfreithloni unrhyw ddull o gyflwyno cynllun tocynnau a fyddai'n peri bod Llywodraeth Cymru neu unrhyw gorff cyhoeddus arall yn gosod pris a oedd naill ai'n is na phris cynhyrchion tocynnau ei aelodau ei hun (cwmnïau bysiau), neu a oedd yn druenus o aneconomaidd. Pwysleisiodd CPT hefyd fod mwyafrif llethol y tocynnau aml-weithredwr ac amlfoddol llwyddiannus yn cael eu rhedeg ar ffurf cynlluniau *gwirfoddol*, sy'n dilyn yr arweiniad a bennir gan yr awdurdodau cystadlu, yn arbennig yng nghyswllt prisio a dosbarthu referniw. Mae mwyafrif y cynlluniau gwirfoddol sefydledig hyn wedi gweithredu'n llwyddiannus ers llawer o flynyddoedd heb angen technoleg newydd ddrud.

Dyweddodd cwmni bysiau lleol wrthym hefyd fod yr obsesiwn â chynnwys rhyng-argaeledd â gwasanaethau trenau'n methu'r cyfle i sicrhau rhyng-argaeledd â bysiau, ac mai dyna ddylai fod yn fan cychwyn.

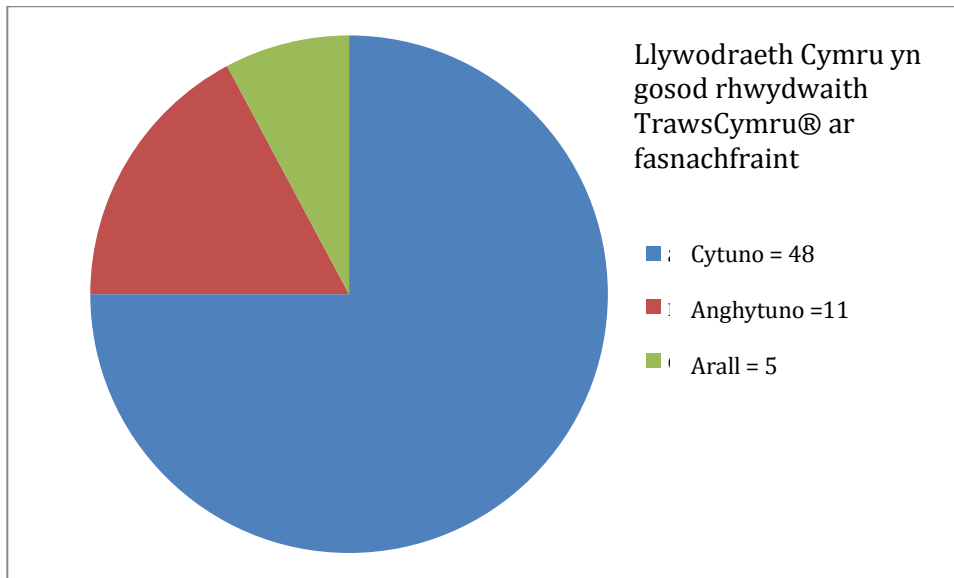
Ar y llaw arall, nododd nifer o awdurdodau lleol fod y pwyslais o dan y ddeddfwriaeth bresennol ar annog cystadleuaeth rhwng cwmnïau bysiau wedi'i gwneud yn anodd cyflwyno trefniadau tocynnau integredig. Mae hynny'n arbennig o wir mewn ardaloedd lle y gall fod un cwmni bysiau mawr sy'n dewis marchnata'i gyfleuster 'Cerdyn teithio' ei hun a pheidio â chymryd rhan mewn cynllun aml-weithredwr amgen – a hynny er mwyn cryfhau ei sefyllfa gystadleuol.

O'r blaen, roedd deddfwriaeth gystadleuaeth yn creu rhwystr i atal cwmnïau bysiau rhag cyflwyno cynlluniau tocynnau ar y cyd, ond mae hwnnw wedi'i ddileu i raddau helaeth drwy Orchymyn Deddf Cystadleuaeth 1998 (Eithriad Bloc Cynlluniau Tocynnau Trafnidiaeth Gyhoeddus) (Diwygio) 2005. Nid proses wedi'i symleiddio yw cydymffurfio â (gofynion) y Gorchymyn hwn a gall y rhwystr biwrocraidd, yn ogystal â'r angen i sicrhau dyraniad teg o refeniw o'r tocynnau a werthir, atal cyfranogaeth fwy eang gan lawer o'r cwmnïau bysiau lleol llai mewn cynllun tocynnau integredig rhanbarthol. Oherwydd hynny, mae angen deddfwriaeth newydd er mwyn symleiddio'r drefn ac annog cwmnïau i gymryd rhan mewn cynllun tocynnau rhanbarthol ac integredig.

Awgrymodd un awdurdod lleol y dylai Llywodraeth Cymru, yn lle edrych ar gynlluniau tocynnau rhanbarthol a chenedlaethol, ystyried sut y gellid rheoleiddio tocynnau bysiau yng Nghymru fel rhan o'r safonau ansawdd.

Darparu rhwydwaith TrawsCymru®

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a ddylai'r broses o ddatblygu a darparu rhwydwaith bysiau pellter hwy TrawsCymru® ddod o dan reolaeth Llywodraeth Cymru o dan gytundebau masnachfaint. O'r 64 o ymatebwyr a fynegodd ddewis yn yr ymgynghoriad, roedd 48 (neu 75%) yn cytuno â'r cynnig, tra bo 11 o'r ymatebwyr (neu 17%), sef cwmnïau bysiau yn bennaf, yn anghytuno.



Ffigur 8 Dadansoddiad o'r ymatebion i'r cynnig bod Llywodraeth Cymru yn gosod rhwydwaith bysiau TrawsCymru® ar fasnachfrait yn uniongyrchol

Roedd un ymgynghorydd bysiau o'r farn fod y ddadl a gyflwynwyd o blaid dod â'r rhwydwaith o dan reolaeth Llywodraeth Cymru gan ddefnyddio cytundebau masnachfrait bysiau yn naif ac yn or-syml.

Dywedodd CPT fod y cynnig hwn yn tynnu sylw at gwestiynau pwysig ynglŷn â'r gwahaniaeth rhwng contract a masnachfrait, gan ddweud mai'r gwahaniaeth syml yw bod contract yn cynnwys taliad i gyflawni gweithgaredd penodol tra bo masnachfrait yn awgrymu rhyw fath o gyfyngu [*exclusivity*].

Wrth ddadlau yn erbyn gosod y rhwydwaith ar fasnachfrait, nododd CPT fod rhan fwyaf rhwydwaith TrawsCymru® yn gweithredu o dan contract. Ar hyn o bryd, rhaid i'r contractau gael eu gosod gan Lywodraeth Cymru drwy awdurdod lleol, a hynny oherwydd, o dan delerau Deddf Trafnidiaeth 1985, ni all Llywodraeth Cymru ddyfarnu ei contractau gwasanaethau bysiau ei hun.

Ar yr olwg gyntaf, mae'n ymddangos mai newid synhwyrol a mân i ddeddfwriaeth fyddai caniatáu i Lywodraeth Cymru osod gwasanaethau bysiau ar dendr. Ond mae peth rhinwedd mewn sianelu'r contract drwy awdurdod lleol oherwydd gallai wedyn ddylanwadu ar yr amserlen a diwygio'r gwasanaethau y mae ef ei hun wedi'u rhoi ar dendr, os yw gwasanaeth TrawsCymru® hefyd yn diwallu angen lleol.

Tynnodd CPT sylw hefyd at natur gydweithredol y trefniadau presennol, sy'n peri bod gwasanaethau lleol o dan gontract yn cael eu cysylltu â gwasanaethau a gofrestrwyd yn fasnachol i ddarparu'r rhwydwaith presennol, gan nodi'r dull partneriaeth a fabwysiadwyd, fel cysylltu gwasanaeth T4 TrawsCymru® â gwasanaeth X4 Stagecoach rhwng Aberhonddu, Merthyr a Chaerdydd. Os bydd Llywodraeth Cymru yn ysgwyddo'r risg refeniw o ran TrawsCymru®, Llywodraeth Cymru fydd y 'cwmni gweithredu', i bob pwrpas. Pe bai'n mabwysiadu dull gweithredu arbennig o ddiffynnol ar ei rhannau hi o'r llwybr, gellid cymryd bod hynny'n wrth-gystadleuol.

Nododd cwmni bysiau sy'n gweithredu ledled y DU nad oes dim cyfiawnhad gwrthrychol dros y cam gweithredu hwn. Ar hyn o bryd, mae rhwydwaith TrawsCymru® yn perfformio'n dda o dan bartneriaeth gyhoeddus-breifaf sy'n peri mai'r cwmnïau gweithredu sy'n ysgwyddo'r risg refeniw ond eu bod yn cael rhywfaint o gymorth refeniw ar gyfer rhannau o'r rhwydwaith na ellir eu gweithredu'n fasnachol. Byddai gosod y rhwydwaith hwn ar fasnachfaint, ynghyd â chael y cyfyngiadau ar wasanaethau cyfochrog y byddai'r dull gweithredu hwn yn eu hawdurdodi, yn creu goblygiadau niweidiol difrifol yn yr ardaloedd hynny lle y mae'n bosibilrwydd rhesymol y bydd gwasanaethau o'r fath sy'n cystadlu (yn anuniongyrchol) yn cael eu darparu (er enghraifft Merthyr Tudful – Caerdydd, Ystradgynlais – Abertawe). Byddai angen i'r cwmnïau sy'n gweithredu'r gwasanaethau hyn gael eu digolledu am yr hyn sy'n cyfateb i atafaelu eu busnesau heb gyfiawnhad, i bob pwrpas.

Nid oedd pob cwmni bysiau'n cefnogi'r farn hon. Awgrymodd cwmni bysiau arall fod y gwasanaethau bysiau hyn yn elfennau hollbwysig o rwydwaith bysiau Cymru. Mae iddynt werth gwleidyddol, economaidd a chymdeithasol, ac felly dylid eu gweithredu â pha fodel bynnag yw'r un gorau ar gyfer sicrhau bod poblogaeth yn cael y gwasanaeth sydd ei angen arni. Masnachfaint yw'r model hwnnw. Mae'n caniatáu i'r comisiynydd ddylunio gwasanaethau a llwybrau i'r teithwyr a fydd yn eu defnyddio, ac nid er elw masnachol cwmnïau gweithredu. Yn benodol, mae masnachfaint yn galluogi comisiynwyr i ddylunio rhwydwaith a fydd yn gwreiddio llwybrau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol, yn lleihau arwahanrwydd cymdeithasol, ac yn cynnal dull economaidd hanfodol o gysylltu â byd cyflogaeth, byd addysg, a gwasanaethau.

Awgrymodd cwmni bysiau mawr arall a oedd yn cefnogi'r cynnig, gan nodi bod rhan fwyaf rhwydwaith TrawsCymru® yn destun contractau a osodwyd ar dendr, y dylai pwy bynnag sy'n ysgwyddo'r cyfrifoldeb hwn yn y pen draw ystyried y manteision sy'n gysylltiedig â gadael i gwmnïau gyflenwi'r bysiau a'r coetsys yn ôl manyleb sydd wedi'i chynnwys yn y tendr, yn hytrach na chael gafael ar y cerbydau ei hun.

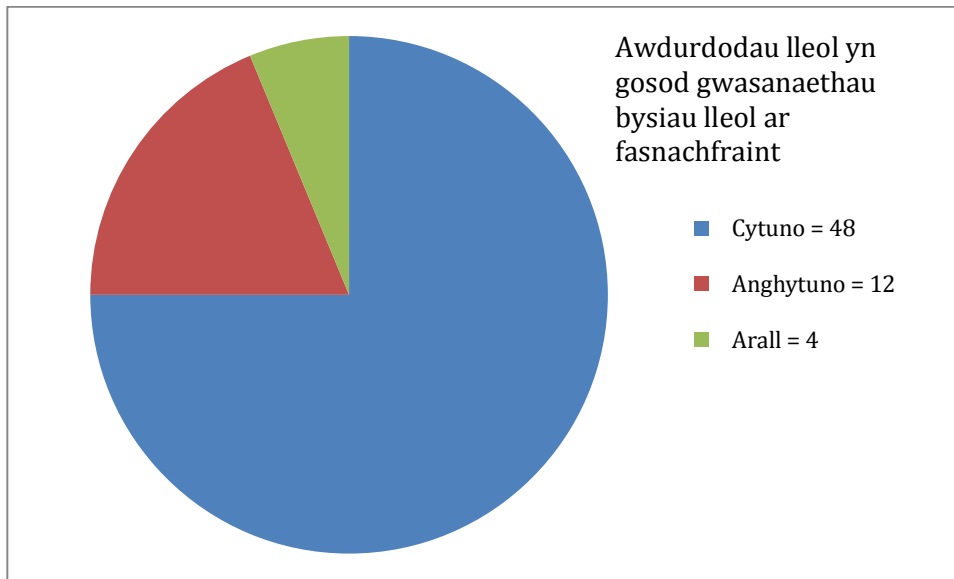
Nododd un awdurdod lleol y byddai brand masnachfaint ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd a bysiau Llywodraeth Cymru yn gyfle i wella'r sefyllfa o ran integreiddio. Bydd integreiddio'n llwyr yn rhoi mwy o gyfle i Gymru ymestyn y rhwydwaith bysiau a cheisio cynnwys gwasanaethau pellach o dan y cynllun twf masnachfreintiau, a fyddai'n cynnwys gwasanaethau lleol a gwasanaethau sy'n cysylltu ar draws y ffin â'r rhwydwaith rheilffyrdd yn Lloegr: ag Amwythig a Henffordd, er enghraifft. Adleisiwyd y pwynt hwn gan rai grwpiau o ddefnyddwyr bysiau. Mae rhwydwaith TrawsCymru® yn hollbwysig er mwyn cysylltu aneddiadau nas gwasanaethir gan y rhwydwaith rheilffyrdd, ac felly rhaid peidio â gadael iddo ddioddef yn sgil pwysau marchnad cwmnïau gweithredu, neu gystadlu â nhw.

Mynegodd Bwrdd Uchelgais Gogledd-ddwyrain Cymru bryder ynglŷn â'r drefn o Lywodraeth Cymru yn rheoli'r rhwydwaith bysiau hwn yn uniongyrchol, gan ddatgan y dylai awdurdodau lleol gael eu cynnwys yn llwyr yn y gwaith o ddatblygu a rheoli rhwydwaith TrawsCymru®, p'un a yw'n cael ei osod ar dendr neu fasnachfaint. Nododd y Bwrdd mai'r rhai sy'n mynd ar deithiau lleol yw prif ddefnyddwyr y gwasanaethau hyn - yn sicr yn y gogledd - yn hytrach na'r rhai sy'n mynd ar deithiau rhanbarthol. Mae peth pryder bod ariannu TrawsCymru® yn arwain at grynhoi adnoddau ar lwybrau penodol, gan olygu bod gwasanaethau bysiau eraill a gynorthwyir yn cael trafferthion oherwydd diffyg buddsoddi. Dylai lefel well y gwasanaeth a'r cyllid y mae rhwydwaith TrawsCymru® yn elwa arni fod ar gael i bob gwasanaeth bysiau strategol, p'un a yw'n fasnachol neu'n un sy'n cael cymorth.

Yn ei ymateb, dywedodd CMA y gall fod yn briodol cyflwyno masnachfreintiau mewn amgylchiadau penodol, ond ni ddylid ond rhoi'r gorau i gystadleuaeth ar y ffordd a chael cystadleuaeth i'r farchnad yn ei lle mewn amgylchiadau pan fo'n glir mai dyna'r unig ffordd o sicrhau canlyniadau gwell i'r cyhoedd sy'n teithio.

Awdurdodau lleol yn gosod gwasanaethau bysiau ar fasnachfaint

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a ddylid caniatáu i awdurdodau lleol sefydlu cynlluniau masnachfaint bysiau yn eu hardaloedd, ac, os felly, pa ddulliau diogelu a ddylai fod ar waith er mwyn sicrhau nad yw manteision diwydiant bysiau cystadleuol yn cael eu colli. O'r 64 o ymatebion a gafwyd gan ymatebwyr a fynegodd ddewis ynglŷn â'r cynnig hwn, roedd 48 (neu 75%) yn cytuno â'r cynnig, tra bo 12 (neu 18%) yn anghytuno.



Ffigur 9 Dadansoddiad o'r ymatebion ynghylch y cynnig y dylai awdurdodau lleol allu gosod gwasanaethau bysiau lleol ar fasnachfaint

Er nad oedd yn erbyn cyflwyno trefn o osod gwasanaethau bysiau ar fasnachfaint, dywedodd CMA wrthym mai ei farn oedd y dylai unrhyw gynigion ei gwneud yn glir fod disgwyl i awdurdodau lleol geisio gwneud i'r farchnad bresennol weithio'n well i ddefnyddwyr yn y lle cyntaf, gan gynnwys drwy bartneriaethau lleol. Mewn llawer o achosion, gall gwelliannau i farchnad ddadroleiddiedig, fel cardiau teithio aml-weithredwr, gyflawni canlyniadau a ddymunir heb aberthu'r manteision sy'n gysylltiedig â chystadleuaeth. Mater i'r awdurdod lleol ddylai fod dangos methiannau a fyddai'n cyfiawnhau dewis symud i fodel masnachfaint.

Dylai fod yn ofynnol i awdurdodau lleol fynd ati'n gywir i nodi ac egluro'u pryderon drwy asesiad cyhoeddedig, a ddylai ystyried materion cystadleuaeth yn ddigonol, gan gynnwys y rhai a ganlyn ac eraill:

- Risgiau sy'n gysylltiedig â masnachfreintiau, sy'n ymwneud â chanlyniadau a gweithredu;

- Manteision sy'n gysylltiedig â chystadleuaeth ar y ffordd y gallant fod yn rhoi'r gorau iddynt; ac
- Yr amgylchiadau pan fo'n debygol mai masnachfaint yw'r drefn fwyaf/leiaf effeithiol

Canfu gwaith blaenorol a wnaed gan CMA nifer o risgiau sy'n gysylltiedig â masnachfreintiau, gan gynnwys:

- Ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol gaffael a datblygu sgiliau a galluoedd ychwanegol mewn meysydd fel dylunio a monitro rhwydweithiau;
- Gall cymhellion ar gyfer effeithlonrwydd ac ansawdd gwasanaethau fod yn llai pendant nag o dan system ddadroleiddiedig, yn arbennig os nad oes dim bygythiad cystadleuol effeithiol yn ystod cyfnod y contract, gan olygu y gall y rhwydwaith fod yn llai ymatebol i newidiadau yn y galw gan gwsmeriaid; ac
- Mae angen cystadleuaeth effeithiol ar y fasnachfaint, sy'n golygu bod angen digon o gwmnïau cystadleuol sydd mewn sefyllfa i gyflwyno cynnig.

Bu i rai ymatebwyr eraill, er eu bod yn cefnogi'r cynnig, fynegi peth pryder, gan awgrymu y gallai toriadau yn yr awdurdodau lleol olygu y bydd yn anodd gweithredu masnachfreintiau bysiau mewn ardaloedd lleol. Pe bai'r drefn honno'n cael ei chyflwyno, byddai angen safoni'r dull o ymdrin â masnachfreintiau bysiau lleol ar draws awdurdodau lleol.

Dywedodd un cwmni bysiau a oedd yn cytuno y dylid caniatáu i awdurdodau lleol sefydlu cynlluniau masnachfaint **nad yw** masnachfreintiau'n wrth-gystadleuol; yn syml ddigon, maent yn symud cystadleuaeth o fod yn gystadleuaeth ar y ffordd i gystadleuaeth ar adeg y tendr, mewn marchnad sy'n gweithredu o dan fasnachfreintiau. Yn lle cael dau gwmni'n cynnig gwasanaethau cystadleuol ar lwybr penodol, bydd awdurdod yn dylunio proses dendro gystadleuol ac yn dyfarnu llwybrau yn ôl cryfder cais cwmni.

Dywedodd y cwmni wrthym y gellid honni mai'r model dadroleiddiedig presennol sy'n wrth-gystadleuol gan fod y cwmnïau bysiau mawr presennol yn gweithredu cartél *de facto*. Maent wedi rhannu Cymru a Lloegr i gyd rhyngddynt, yn answyddogol, ac maent yn mynd ati i osgoi cystadlu ar y ffordd. Roedd adroddiad Comisiwn Cystadleuaeth y DU ei hun o 2011 – sef *Local bus services market* – yn cydnabod mai ychydig iawn o

gystadleuaeth uniongyrchol sydd i'w chael, a bod hynny'n costio rhwng £5 miliwn a £10 miliwn y flwyddyn i awdurdodau lleol. Yr her yw sicrhau'r cydbwysedd cywir – cynorthwyo awdurdodau i wneud y penderfyniad gorau i'w poblogaeth leol gan osgoi eu bwrw oddi ar y cledrau â rhwystrau biwrocraataidd rhy heriol. Gall cyfyngiadau o'r fath ddarbwylo awdurdodau i beidio ag ystyried yr ystod gyfan o bwerau masnachfrait sydd ar gael, gan eu gorfodi i dderbyn y sefyllfa bresennol ddiodyn, sydd o safon is. Gallai'r dulliau diogelu ychwanegol gynnwys trefniadau llyfr agored ac adolygiadau cyfnodol.

Gan siarad o blaid masnachfreintiau lleol, dywedodd academydd yn y sector trafndiaeth wrthym fod nifer o fanteision i'w cael o gyflwyno masnachfreintiau bysiau lleol yng Nghymru. Mae'r drefn honno'n peri bod modd cystadlu o ran syniadau ynglŷn â darparu gwasanaethau a lefelau cyllid, gan greu marchnad fysiau fwy diogel a gwasanaeth nad yw'n gwbl ddibynnol ar y farchnad fasnachol. Mae'n peri bod modd ystyried ffactorau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol eraill ac mae'n atal ansefydlogrwydd yn y farchnad gan fod yr awdurdod trafndiaeth yn 'gwmni pan fetha popeth arall'.

Rhybuddiodd nifer o gwmnïau bysiau lleol na ddylid cyflwyno trefniadau masnachfreintiau bysiau lleol yng Nghymru. Dywedodd un cwmni wrthym na allwch atgynhyrchu system fasnachfreintiau Llundain yng Nghymru, a dyma bwynt a atgyfnerthwyd gan CPT, sy'n sefyll yn gadarn yn erbyn unrhyw fath o fasnachfreintiau heb drefniadau digolledu ar gyfer atafaelu busnesau. Cyfeiriodd at sylwadau'r Panel Contractau Ansawdd, a sefydlwyd i ystyried y Cynllun Contractau Ansawdd a gynigiwyd yn Tyne ac Wear, sef bod maint yr anfantais i'r cwmnïau'n gwbl anghymesur, gan ei bod uwchlaw dirwyon a osodir gan reoleiddwyr mewn ardaloedd eraill am gamymddygiadau difrifol.

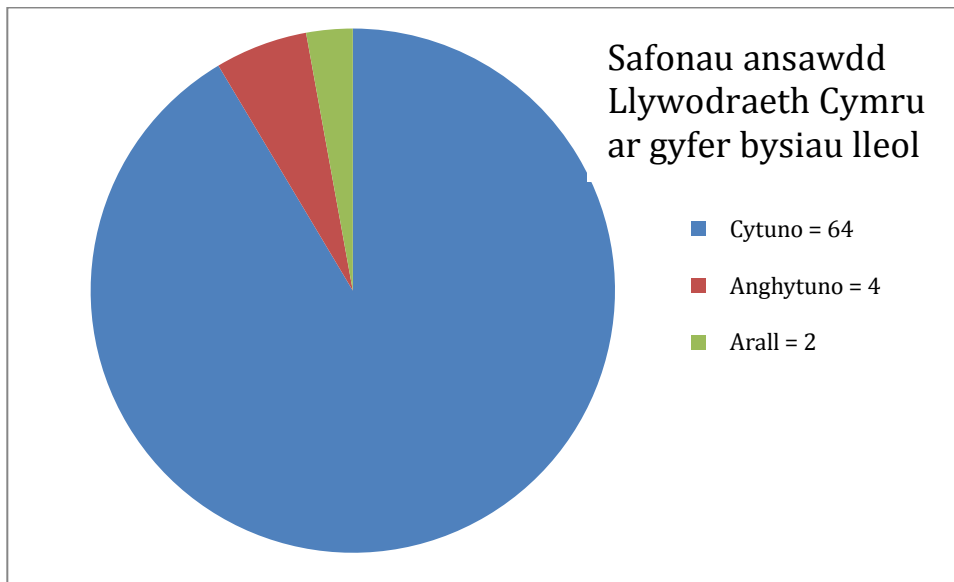
Yn yr achos hwnnw, dywedodd CPT wrthym fod cwmnïau'n aml yn dal yn talu dyledion a grëwyd ar gyfer caffael busnesau neu wariant cyfalaf a bod ganddynt rwymedigaethau pensiwn sylweddol. Os bydd eu gweithrediadau'n cael eu cymryd oddi arnynt, bydd y craidd llai sy'n weddill o'r grwpiau mawr yn ysgwyddo'r ddyled neu'r rhwymedigaeth bensiwn (hyd yn oed os yw rhan yn trosglwyddo i ddeiliad braint newydd), a gallai hynny arwain at ansefydlogrwydd mewn mannau eraill yn y rhwydwaith.

Nododd cwmni bysiau sy'n gweithredu ledled y DU hefyd fod y gyfundrefn bresennol yn gofyn am wybodaeth orau'r cwmnïau sy'n dibynnu ar allu ymateb i amodau'r farchnad – a chyfleoedd twf posibl – i gynnal eu busnesau a'u tyfu.

Mae'n anodd dychmygu sefyllfa pan fyddai awdurdod lleol sy'n ysgwyddo cyfrifoldebau'r broses o ddylunio rhwydwaith a gwasanaeth, a llunio'r fanyleb, heb y wybodaeth arbenigol sydd wedi cronni dros flynyddoedd o brofiad, yn gallu cyflawni hynny mewn ffordd a fyddai'n gosteffeithiol ac yn gynaliadwy.

Safonau ansawdd i fysiau

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a ddylai Gweinidogion Cymru bennu'r ansawdd y dylai cwmnïau ei gyrraedd o ran gwasanaethau bysiau lleol drwy gyhoeddi arweiniad statudol ar ôl ymgynghori â rhanddeiliaid. O'r 70 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 64 (neu 91%) yn cytuno â'r cynnig, tra bo 4 o'r ymatebwyr a oedd yn cynrychioli'r diwydiant bysiau'n anghytuno.



Ffigur 10 Dadansoddiad o'r ymatebion ynghylch cynigion y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi safonau ansawdd i gwmnïau bysiau sy'n darparu gwasanaethau bysiau lleol eu cyrraedd

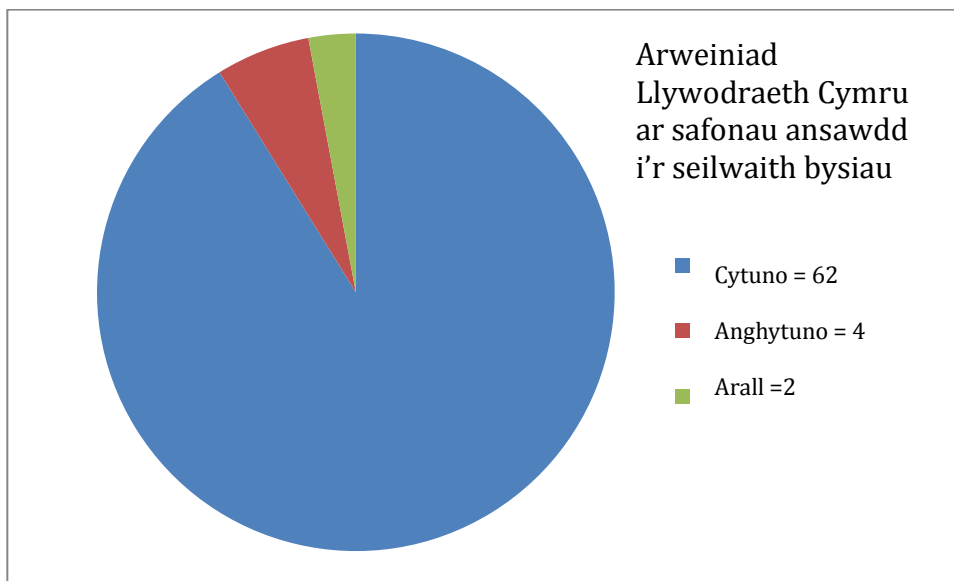
Awgrymodd un sefydliad sy'n ymgyrchu dros wella trafnidiaeth gyhoeddus y dylai safonau ansawdd hefyd gynnwys gofynion mewn cysylltiad ag amlder gwasanaethau.

Roedd un ymatebydd yn anghytuno â chael arweiniad statudol, ac awgrymodd mai arweiniad polisi oedd yn briodol yn hytrach nag arweiniad statudol, sef pwynt a fynegwyd eto gan Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd-ddwyrain Cymru. Er bod y Bwrdd yn cytuno bod angen safonau cenedlaethol, mynegodd beth pryder am y term "arweiniad statudol", ac mae'n teimlo y dylai'r safonau naill ai fod yn orfodol (hynny yw, yn statudol) neu gynnig trywydd i'w ddilyn (hynny yw, arweiniad). Gan weithio ochr yn ochr â Llywodraeth Cymru, roedd y Bwrdd o'r farn fod rhan i awdurdodau lleol ei chwarae'n lleol neu'n rhanbarthol o ran penderfynu ar eu safonau

ansawdd eu hunain, a'u datblygu a'u monitro. Pa ddull bynnag a fabwysiadir, ni all safonau ansawdd ond gael eu mabwysiadu o gael adnoddau staff a chyllid digonol.

Safonau ansawdd ar gyfer y seilwaith bysiau

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a ddylai Gweinidogion Cymru gyhoeddi arweiniad statudol ar ôl ymgynghori er mwyn pennu ansawdd y seilwaith (arospfannau a chysgodfannau) a'r wybodaeth hygyrch i deithwyr a ddisgwylir. O'r 68 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 62 (neu 91%) yn cytuno â'r cynnig.



Ffigur 10 Dadansoddiad o'r ymatebion i'r cynigion y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi arweiniad ynglŷn â'r safonau ansawdd i'w cyflawni er mwyn darparu seilwaith bysiau

Awgrymodd ymatebwyr a oedd yn cefnogi'r cynnig fod angen gwella cyfnewidfeydd bysiau a bod angen iddynt fod yn addas i'r diben, tra bo eraill wedi nodi bod darparu cysgodfannau, arospfannau a gwybodaeth am amserlenni sy'n addas yn creu problemau, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig.

Er y cydnabyddir bod pennu safonau ar gyfer unrhyw agwedd ar weithredu bysiau a ddymunant, gan gynnwys gosod dyletswyddau ychwanegol ar awdurdodau lleol, yn gyfan gwbl o fewn cylch gwaith Gweinidogion Cymru, rhaid cydnabod bod pris yn gysylltiedig â safonau. Rhaid i Lywodraeth Cymru ochel rhag gosod safonau sy'n peri bod costau'n anghynaliadwy a bod mwy o wasanaethau'n cael eu colli o ganlyniad.

Dywedodd ymatebydd arall wrthym fod teithwyr, yn ddiamheuaeth, yn ymateb yn dda i gysgodfannau glân sy'n cael eu cynnal yn dda ac sydd â chasys gwybodaeth. Mae diffyg cyllid refeniw er mwyn cynnal cysgodfannau ac arddangosfeydd gwybodaeth yn arwain at amgylchedd budr ac anghroesawgar, sy'n lleihau'r ymdeimlad o ddiogelwch personol ymysg teithwyr. Yn yr un modd ag yn achos safonau a osodir ar gwmnïau, rhybuddiwyd na ddylid cyflwyno un safon i bopeth. Er enghraifft, nid yw'n debygol y byddai safon sy'n dderbyniol ar gyfer seilwaith arosfannau bysiau yn ardaloedd gwledig Powys i wasanaeth sy'n galw ddwywaith y dydd yn ddigonol ar brif lwybr yng Nghaerdydd.

Dywedwyd wrthym fod tri mater allweddol yn y cyswllt hwn, o safbwynt awdurdodau lleol :

- Mae bron yr holl wariant ar fysiau ar wahân i drafnidiaeth ysgol a thaliadau tocynnau rhatach yn wariant yn ôl disgrisiwn. Gan fod galwadau eraill ar gyllidebau awdurdodau lleol sy'n cael eu cywasgu drwy'r amser, mae'r holl wariant yn ôl disgrisiwn mewn perygl;
- Mae barn ymysg rhai swyddogion a chynghorwyr nad yw gwariant ar fysiau ond yn creu budd i gwmnïau masnachol a'i fod yn rhoi arian yn syth yn eu coffrau. O ganlyniad, maent yn amharod i ymrwymo cyllid i gynlluniau sy'n gysylltiedig â bysiau. Mae'r safbwynt hwn yn llwyr ddiystyru'r manteision i drigolion a/neu etholwyr a'r effaith ar y rhaniad moddol a materion ansawdd aer.

Yn anaml iawn y mae gan awdurdodau lleol ddigon o gyllid i gyflawni eu cyfrifoldebau presennol. Heb gyllid ychwanegol, gellir cyflawni safonau gwell dim ond drwy gymryd arian oddi ar rywbeth arall – llyfrgelloedd, cyfleusterau chwaraeon, gofal cymdeithasol, ac yn y blaen. Hyd yn oed os oes cyllid ychwanegol (fel yn achos talu Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau yn uniongyrchol i awdurdodau lleol yn Lloegr), oni bai ei fod yn cael ei glustnodi, mae'n hawdd ei ddargyfeirio i feysydd gwariant eraill.

Er ei fod yn cefnogi'r cynnig, nododd cwmni bysiau sy'n gweithredu ledled y DU ei fod yn cydnabod bod rhai awdurdodau lleol wedi rhoi'r gorau i lanhau a/neu gynnal cysgodfannau bysiau gan mai gwariant anstatudol yw hwn. Effaith hynny yw darbwyllio pobl i beidio â theithio ar fysiau. O ganlyniad, rydym yn cefnogi'r cynnig bod arweiniad statudol yn cael ei gyhoeddi a bod Llywodraeth Cymru yn cymryd camau os bydd awdurdodau lleol yn methu â chyflawni eu rhwymedigaethau.

Gan gefnogi'r cynnig hwn, dywedodd elusen flaenllaw ar gyfer pobl sydd wedi colli golwg wrthym fod seilwaith trafnidiaeth yn chwarae rhan allweddol o ran galluogi pobl sydd wedi colli golwg i deithio'n annibynnol. Gall lleoliad arosfannau a chysgodfannau bysiau a'r amgylchedd o'u cwmpas bennu pa mor hawdd y mae i'r bobl hynny ddefnyddio gwasanaethau bysiau, neu hyd yn oed a ydynt yn gallu eu defnyddio. Er enghraifft, problem gyffredin i bobl sydd wedi colli golwg yw celfi'r palmentydd a geir yn aml ar hyd y llwybr ger arosfannau bysiau, ac sy'n gallu creu perygl ychwanegol wrth fynd ar y bws a dod oddi arno. Canfu arolygon a gynhaliwyd yn 2012 a 2014 fod hanner yr ymatebwyr wedi dweud eu bod wedi taro yn erbyn rhwystrau ar y palmant ger drysau'r allanfeydd.

Gan groesawu arweiniad statudol a fyddai'n pennu disgwyliadau clir o ran safonau'r seilwaith ac atal sefyllfaoedd o'r fath, mae'r elusen yn argymhell y dylid cynnwys y ffactorau a ganlyn:

- Pa mor agos yw'r arhosfan fysiau neu'r gysgodfan fysiau i fannau diogel i groesi'r stryd (gan gynnwys croesfannau a reolir) a'r pellter o gyffyrdd;
- Cyflwr y palmant, gan gynnwys lled y palmant, darparu palmentydd is, ac wynebau rhybuddio teimladwy priodol. Dylid hefyd ystyried a oes lleiniau glas, a all fod yn wlyb ac yn llithrig;
- Y tebygolrwydd o ddenu pobl a fydd yn parcio'u ceir yn amhriodol a rhwystro mynediad at fysiau, defnyddio mesurau i wahardd parcio, a gwaith monitro gan swyddogion gorfodi trefniadau parcio;
- Dyluniad y gysgodfan fysiau ei hun, gan gynnwys defnyddio cyferbyniad lliw priodol ar gysgodfannau bysiau, fel bod strwythurau gwydr a metel i'w gweld yn amlwg yn eu lleoliad a'u bod mor weladwy ag y bo modd;
- Ni ddylai dysglau planhigion a seddau rwystro pobl rhag gallu mynd at yr arhosfan neu gysgodfan fysiau neu leihau gwelededd. Dylai arwyddion ar y gwydr gadw at ganllawiau'r Adran Drafnidiaeth;
- Byddai safonau ansawdd clir ynglŷn ag arddangos gwybodaeth i deithwyr yn cael eu croesawu hefyd. Nid yw mwyafrif y bobl sydd wedi colli golwg yn gallu defnyddio gwybodaeth argraffedig safonol. Ymysg y materion penodol sy'n gysylltiedig â defnyddio gwasanaethau bysiau mae anhawster darllen amserlenni neu wybodaeth mewn arosfannau bysiau, ac anhawster darllen y wybodaeth am lwybrau ar flaen bysiau.

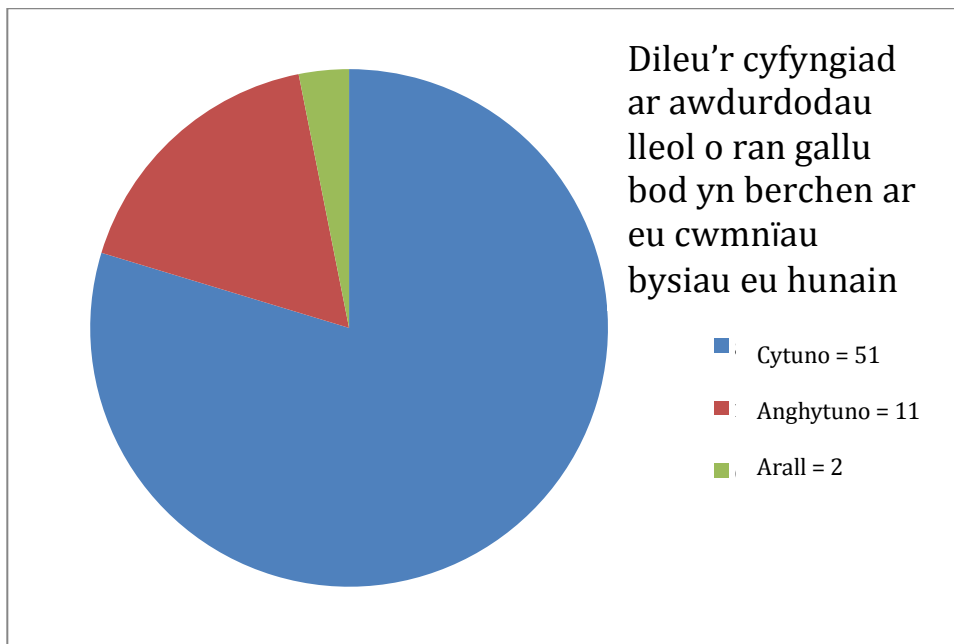
Adleisiwyd y gofynion hyn gan grwpiau cydraddoldeb eraill. Er enghraifft, i bobl hŷn sydd â symudedd cyfyngedig, mae cyrraedd yr arhosfan fysiau'n broblem fawr, a waethygir gan ddiffyg cyfleusterau mewn arosfannau bysiau. Mae rhai pobl hŷn yn gallu cerdded pellteroedd byr a sefyll am gyfnodau byr yn unig, ac felly byddai mwy o arosfannau a chysgodfeydd bysiau sydd â seddau yn helpu i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy hygyrch. Dywedodd Bus Users Cymru wrthym fod ansawdd y seilwaith yn amrywio yn anffodus iawn, ac nad yw hynny o gymorth o ran gwella hyder teithwyr. Mae awdurdodau lleol yn gyfrifol am osod a chynnal arosfannau bysiau, arddangosfeydd gwybodaeth ac yn y blaen, ond yn rhy aml o lawer bydd yr eitemau hyn olaf ar y rhestr pan fo cyllid yn brin. Mae angen i deithwyr wybod beth i'w ddisgwyl â chysondeb ledled Cymru, a bydd gwelliannau i ansawdd yn creu mwy o hyder ac yn cynyddu'r nifer sy'n defnyddio'r gwasanaethau.

Awgrymodd un ymatebydd nad oedd yn cytuno ag arweiniad statudol mai arweiniad polisi oedd yn briodol yn hytrach nag arweiniad statudol. Dywedodd ymatebydd arall a oedd yn anghytuno â'r syniad o'i gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wella ansawdd y seilwaith bysiau lleol nad oedd fawr o ddiben mewn gwneud hynny gan fod y cysgodfeydd yn cael eu fandaleiddio.

Dywedodd Bwrdd Uchelgais Gogledd-ddwyrain Cymru wrthym ei bod yn debyg mai aros am y bws yw'r agwedd leiaf braf ar y daith gyfan. Mae angen dull cyson a rhanbarthol, a bennir yn rhanbarthol/yn lleol, o ymdrin â'r math o seilwaith, y cyfleusterau ynddo ac wrth ei ochr, a'r wybodaeth a ddarperir yno sy'n gymesur ac yn gyson â'r lleoliad a nifer y teithwyr sy'n ei ddefnyddio. Dylai hyn gynnwys pob cyfleuster a gynhelir yn gyhoeddus, ni waeth pwy fo'r perchennog. Byddai hynny'n cydbwysu unrhyw fuddsoddiad mewn gwasanaethau bysiau yn erbyn y seilwaith. Teimlwn na fyddai angen i Lywodraeth Cymru fod yn rhan o hynny.

Cwmnïau bysiau y mae'r awdurdod lleol yn berchen arnynt

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a ddylai awdurdodau lleol allu sefydlu cwmnïau bysiau yn eu hardaloedd. O'r 64 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 51 (neu 79%) yn cytuno y dylid dileu'r cyfyngiad a osodir ar allu awdurdodau lleol i sefydlu eu cwmnïau gweithredu bysiau eu hunain. Roedd un awdurdod lleol a 10 o gwmnïau bysiau yn anghytuno, gan nodi bod gwasanaethau dinesig wedi gweithredu o'r blaen yng Nghymoedd y De, na chawsant eu gweithredu'n dda ac a ddarparodd wasanaeth wael.



Ffigur 11 Dadansoddiad o'r ymatebion a gafwyd ynglŷn â chynigion i ddileu'r cyfyngiad a osodir ar awdurdodau lleol rhag sefydlu eu cwmnïau bysiau eu hunain

Nododd cwmni bysiau sy'n gweithredu ledled y DU fod awgrymiadau yn y papur ymgynghori y gallai'r broses o sefydlu cwmnïau awdurdodau lleol newydd o'r fath fod yn destun rhyw fath o gyllid grant, y byddai gwrthwynebiad mawr iddo oherwydd byddai'n dileu'r sefyllfa gyfartal y dylai fod yn ofynnol i bob cwmni weithredu ynddi, ac yn cyfateb i gymorth gwladwriaethol anghyfreithlon. Byddai angen i unrhyw gyllid sydd ar gael i sefydlu gweithrediadau newydd o'r fath fod ar gael ar sail gyfwerth i gwmnïau presennol, ni waeth pwy sy'n berchen arnynt.

Dylai unrhyw gwmnïau dinesig o'r fath sy'n cael eu sefydlu ar y sail hon gystadlu'n dryloyw yn erbyn y farchnad agored heb ddim cymorthdaliadau cudd neu driniaeth ffafriol o ran dyfarnu tendrau.

Dywedodd cwmni bysiau arall sy'n gweithredu yn y DU wrthym nad oedd yn gweld bod dadl o blaid caniatáu i awdurdodau lleol sefydlu eu cwmnïau bysiau eu hunain. Mae digon o gyfle i Lywodraeth Cymru gaffael gwasanaethau bysiau lleol, a hyd yn oed rwydweithiau, gan weithredwyr dibynadwy o ansawdd heb angen sefydlu seilwaith a strwythurau rheoli costus a allai ddargyfeirio cyllid o flaenoriaethau gwariant cyhoeddus eraill.

Dywedodd CPT Cymru wrthym nad oedd yn credu bod unrhyw anghenraid i sefydlu cwmnïau bysiau awdurdodau lleol. O ran cwmnïau bysiau:

- mae angen cryn amser, cyllid, ac ymrwymiad i'w sefydlu;
- mae angen ymrwymiad, amser, profiad ac arbenigedd er mwyn rhedeg y busnes yn ôl y safonau llym sy'n ofynnol;

- rhaid sicrhau mai hynny yw gweithgaredd creiddiol y busnes; ac
- mae'n debygol y bydd eu helw'n fach iawn.

Yr unig amgylchiadau pan fyddai'n briodol cael cwmni awdurdod lleol yw pan fo methiant llwyr yn y farchnad – sef cwmni presennol yn methu a/neu ddim cynigion, neu un cynnig yn unig, am gontract. Yn sicr, nid yw'n glir pa fantais a fyddai'n deillio o gael cynghorau'n rhedeg gwasanaethau eu hunain.

Gan fynd ar drywydd pwynt a wnaed gan ymatebydd arall, dywedodd CPT wrthym hefyd fod gan lawer o awdurdodau Cymru brofiad o redeg eu cwmnïau bysiau eu hunain. Ers 1986, mae pob un ond dau o'r rhain wedi'i werthu i gwmnïau eraill neu wedi rhoi'r gorau i fasnachu, gan adael y ddwy enghraifft bresennol. Mae Caerdydd a Chasnewydd wedi goroesi gan eu bod yn gwasanaethu ardal drefol drwchus ei phoblogaeth ac sydd â marchnadoedd ffyddlon a rhwydweithiau cryf. Roedd y ffaith bod yr hen gwmni gwladoledig mawr yn y De wedi darford yn gymorth o ran cryfhau'r ddau gwmni hyn ym mlynnyddoedd cynnar y broses ddadreoleiddio.

Roedd y cwmnïau mawr yng Nghymru yn creu elw o 10% ar ôl treth ar gyfartaledd, a oedd yn cael ei gadw ar gyfer buddsoddiadau cyfalaf, ar y cyfan. Mae'r cwmnïau llai yn creu enillion llai. Felly, nid yw'r syniad y gallai cwmni y mae'r cyngor yn berchen arno ddarparu gwasanaethau gwell drwy amsugno elw dros ben yn wir. Byddai angen i unrhyw gwmni y mae'r cyngor yn berchen arno neilltuo peth elw ar gyfer adnewyddu'r fflyd ac yn y blaen, a sefydlu rhyw fath o gronfa wrth gefn fel na fyddai gostyngiad sydyn yn disbyddu cyllid y cyngor.

Pwysleisiodd CPT hefyd nad yw'r elw'n 'llenwi pocedi' cyfranddeiliaid. Ar gyfartaledd, dim ond 2.5% o'r elw a delir ar ffurf difidend. Mae bron deg gwaith yr arian a delir ar ffurf difidend yn cael ei ailfuddsoddi yn y busnes.

Roedd un awdurdod lleol nad oedd yn gwbl gefnogol i'r cynigion yn cydnabod y gall ardaloedd eraill yng Nghymru elwa drwy sefydlu eu cwmni bysiau hyd braich eu hunain i weithredu gwasanaethau bysiau lleol, ar yr amod bod achos busnes cryf o blaid dilyn y trywydd hwnnw. Rhaid i'r ardal ddangos sut y gall gyflawni gwell gwerth am arian i'r sector cyhoeddus, cynnig datrysiad posibl tuag at wella'r ddarpariaeth o wasanaethau bysiau lleol yng Nghymru, yn ogystal â chyflawni nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

Y tu hwnt i'r gweithrediadau hirsefydlog yng Nghaerdydd a Chasnewydd, nid yw'n debygol y bydd hynny'n cael ei gyflawni yn ardaloedd trefol y Ddeddwyrain, a chyllid sydd wedi'i dargedu yn y farchnad bresennol yw'r dull mwy realistig o fwrw ymlaen. Gall yr amgylchiadau mewn ardaloedd gwledig fod yn sylweddol wahanol a gall fod angen dulliau eraill o ymdrin â nhw.

Dyweddodd awdurdod lleol arall wrthym fod llawer o awdurdodau'n ei chael yn fwyfwy anodd cynnal cyllid i gynorthwyo gwasanaethau bysiau lleol oherwydd y cyfyngiadau ariannol presennol a'r trefniadau presennol ar gyfer ariannu bysiau, sy'n creu diwylliant lle y gall cwmnïau trafndiaeth fod â mwy o ddiddordeb mewn cael cymorthdaliadau yn hytrach na chludo teithwyr. Nid 'busnes creiddiol' awdurdodau lleol yw gweithredu gwasanaethau bysiau lleol neu sefydlu cwmnïau bysiau newydd mewn gwirionedd, a theimlwn nad yw'r trefniadau presennol, er bod angen eu hadolygu i ryw raddau, yn peri bod angen ychwanegu awdurdodau lleol at y cymysgedd o ddarparwyr gwasanaethau, oni bai bod yna faterion penodol yn lleol, fel ychydig iawn o gystadleuaeth, neu ddim cystadleuaeth, neu ddim darparwyr gwasanaethau, a all olygu fod angen i awdurdodau lleol ymyrryd.

Pan fo'r awdurdod lleol yn gweithredu gwasanaethau bysiau lleol mewn awdurdod gwledig mawr, gall fod yn eithaf cymhleth cyflawni'r gwaith oherwydd gall fod blaenoriaethau gwleidyddol gwahanol ar draws y sir. Nid yw cwmnïau bysiau masnachol yn wynebu'r un materion gwleidyddol; buddiant masnachol sydd ganddynt o sicrhau bod yr elw'n parhau ar gyfer eu cyfranddeiliaid. Yn amlwg, mae manteision ac anfanteision i ddwy ochr y ddadl hon, ac mae angen ymchwilio'n llawer mwy manwl iddynt.

Dyweddodd Bus Users Cymru wrthym nad yw, o ran egwyddor, yn gwrthwynebu'r syniad o awdurdodau lleol yn sefydlu cwmnïau bysiau, ond bod hanes yn dangos gostyngiad yn y niferoedd ac mai ychydig iawn o gwmnïau dinesig sy'n goroesi. Mae ffyrdd eraill o sicrhau cysondeb gwasanaethau, fel targedu cyllid lle nad yw cwmnïau masnachol yn ystyried bod gwasanaethau'n hyfyw. Anfantais fawr (o ran awdurdodau lleol yn gweithredu cwmnïau bysiau) yw lleihad yn nifer y staff medrus a phrofiadol yn dilyn toriadau cyllidebol.

Ymysg y sylwadau eraill a wnaed gan ymatebwyr oedd y dylid caniatáu i gwmnïau y mae'r awdurdod lleol yn berchen arnynt gael eu sefydlu dim ond pan fo cwmnïau preifat yn gwrthod gweithredu, ac efallai nad dyma'r dewis gorau ar adeg pan fo awdurdodau lleol yn cael eu had-drefnu. Mynegodd un ymatebydd bryder ynghylch ymyrraeth gan lywodraeth leol.

Dyweddod un ymatebydd wrthym y gallai gweithredu gwasanaethau bysiau dielw greu llawer o fanteision ychwanegol i fasnachfaint, nad ydynt wedi'u cyfyngu i arbedion cost, drwy atal elw rhag cael ei golli i gyfranddeiliaid preifat. Cwmnïau bysiau dinesig yw'r drefn arferol mewn llawer o wledydd ar gyfandir Ewrop, ac maent yn darparu gwasanaethau rhagorol (e.e. dinasoedd fel Munich a Fienna). Byddai gweithredu bysiau o dan drefn ddinesig yn creu budd i Gymru hefyd, a dyna ddylai fod y drefn arferol yma.

Ni ddylai fod dim gofynion i'w cyflawni cyn bod awdurdod lleol yn sefydlu ei gwmni bysiau ei hun. Dylai fod gofyniad ar gwmnïau masnachol i gyfiawnhau pam y dylid caniatáu iddynt barhau i gymryd rhenti monopoli gan fysiau sy'n wasanaethau cyhoeddus hanfodol. Dylai gwasanaethau bysiau gael eu rhedeg ar ffurf gwasanaethau cyhoeddus, nid dulliau o greu elw preifat.

Dyweddod CMA wrthym y gall cystadleuaeth rhwng cwmnïau bysiau greu manteision gwirioneddol i'r cyhoedd sy'n teithio. Mewn cyferbyniad â hynny, pan nad yw cwmnïau bysiau'n wynebu fawr ddim cystadleuaeth, neu os nad ydynt â dim cystadleuaeth o gwbl, yn aml mae llai o wasanaethau, a gwasanaethau llai aml, i deithwyr, ac mewn rhai achosion mae'r tocynnau'n ddrutach. Yn gyffredinol, gall cyflwyno cwmni newydd fod o fudd i gystadleuaeth, ni waeth pwy sy'n berchen arno. Daeth ymchwiliad y Comisiwn Cystadleuaeth i'r farchnad gwasanaethau bysiau lleol i'r casgliad fod lleihau nifer y cynigwyr ar gyfer masnachfreintiau bysiau yn gallu lleihau'r pwysau cystadleuol ac felly leihau'r pwysau cystadleuol i ostwng prisiau.

O ganlyniad, gall caniatáu i awdurdodau lleol sefydlu cwmnïau bysiau i weithredu gwasanaethau bysiau lleol helpu i sicrhau canlyniadau cystadleuol, gan gynnwys pan fo masnachfreintiau'n cael eu hystyried. Fodd bynnag, dylid cymryd camau i sicrhau nad oes gan unrhyw gwmni (boed yn un y mae'r awdurdod lleol yn berchen arno neu beidio) fantais weithredol annheg mewn marchnad ddadroleiddiedig neu yn y broses o gynnig ar gyfer masnachfaint.

Sylwadau eraill a gawsom

Yn ogystal â'r cwestiynau penodol y gwnaethom eu gofyn yn yr ymgynghoriad, gwnaethom annog pobl i rannu eu syniadau â ni am y modd y gellid gwella'r drefn o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru.

Mae llawer o'r cynigion a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriad yn dibynnu ar waith gan awdurdodau lleol yng Nghymru i gynllunio ac ategu'r broses o ddarparu gwasanaethau bysiau lleol fel rhan o system trafndiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru. Er ei bod yn cefnogi llawer o'r cynigion yn y ddogfen ymgynghori, mynegodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC) rai amheuan gan nad oedd fawr ddim cyfeiriad, neu ddim cyfeiriad o gwbl, at y dull o ariannu'r cynigion hirdymor hyn, y tu hwnt i'r cyfeiriadau yn natganiad Ysgrifennydd y Cabinet ar 28 Chwefror ynghylch defnyddio'r Gronfa Trafndiaeth Leol i gryfhau'r rhwydwaith bysiau. Nododd CLILC mai cronfa gystadleuol sy'n werth £19.8 miliwn y flwyddyn yw hon ar hyn o bryd ac mai dyma un o'r ychydig o ddewisiadau sydd gan awdurdod lleol ar gyfer ariannu seilwaith teithio llesol. Nid ystyrir ei bod yn briodol i welliannau hirdymor i'r seilwaith bysiau fod yn gystadleuol ac wedi'u seilio ar allu awdurdodau lleol i gyflwyno ceisiadau o safon am gyllid.

Nododd CLILC hefyd leihad yng ngallu llywodraeth leol i ganolbwyntio ar gynllunio rhwydweithiau bysiau a gwelliannau i'r seilwaith bysiau. Ym marn CLILC, roedd hynny wedi arwain at allu cyfyngedig i gynllunio'n strategol ynglŷn â bysiau mewn awdurdodau lleol, a bydd angen mynd i'r afael â hynny er mwyn i Gymru gael gwasanaeth bysiau gwell. Mae goblygiadau ychwanegol o ran adnoddau i lawer o'r cynigion.

Nododd CPT fod y tagfeydd sy'n cynyddu drwy'r amser, y gostyngiad canlyniadol i gyflymder ar y ffordd ac, yn bwysicach, y ffaith na ellir rhagweld amseroedd teithio yn achosi cylch o ostyngiad yn nifer y teithwyr, sydd wedi lledaenu erbyn hyn i effeithio ar Lundain. Er bod 160 o fysiau ychwanegol wedi'u cyflwyno i'r gwasanaeth, gostyngodd nifer y teithwyr yn Llundain 3.7% yn y ddwy flynedd ddiwethaf. Mae'n ymddangos mai'r prif resymau am hyn yw dileu'r gallu i dalu am docynnau ag arian parod ar y bws, y cynnydd mewn tagfeydd, priffyrdd yn culhau, colli mesurau blaenoriaeth bysiau a chyflwyno blaenoriaethau beicio mewn canolfannau maestrefol. Awgrymodd CPT fod y rhain i gyd yn faterion nad ydynt yn gysylltiedig â'r gyfundrefn weithredu. Oni eir i'r afael â mater tagfeydd, mae'n anochel y bydd nifer y teithwyr yn gostwng ni waeth pa gyfundrefn sydd ar waith, ac ni fydd y gostyngiad hwnnw'n cael ei wyrdroi â masnachfreintiau ar eu pen eu hunain.

Mynegodd CPT ei farn nad oes dim marchnad unigryw ar gyfer teithiau bysiau nad yw unrhyw foddau eraill yn effeithio arni. Yn amlwg, os yw bysiau'n arafach oherwydd tagfeydd, daw gwasanaeth rheilffyrdd cyfochrog yn fwy deniadol a bydd gwelliannau i wasanaethau rheilffyrdd, neu wasanaethau rheilffyrdd newydd, yn denu pobl a arferai deithio ar fysiau. Y car yw prif gystadleuydd gwasanaethau bysiau, a'r prif echdynnydd iddynt.

Mae'n bosibl mai perchnogaeth ar gar mewn cartref sy'n cael y dylanwad mwyaf un ar y galw am fysiau.

Adleisiodd rhai awdurdodau lleol y pwynt hwn, a nododd un awdurdod lleol fod galw cynyddol o ran defnyddio tir wedi arwain at fwy o dagfeydd ledled Cymru a'r DU, yn arbennig mewn ardaloedd trefol. Mae effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau lleol yn arwain at amseroedd teithio arafach, ac felly mae'n gofyn am adnoddau ychwanegol o ran cerbydau a staff er mwyn cynnal amllder gwasanaethau. Mae hyn yn cynyddu'r costau i gwmnïau gweithredu ac mae'n peryglu lefel y gwasanaethau y bernir ei bod yn fasnachol hyfyw. Bydd mentrau i gynorthwyo gyda chynllunio'r defnydd o dir, a mesurau blaenoriaethu bysiau sy'n cyflymu amseroedd teithio, yn sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn parhau'n ddewis deniadol i deithwyr presennol a darpar deithwyr.

Wrecsam

Roedd nifer o drigolion sy'n byw yn y Gogledd Ddwyrain, lle yr oedd gwasanaethau bysiau'n cael eu darparu o'r blaen gan GHA Coaches, yn honni nad oedd ganddynt wasanaeth bysiau ddeuddeng mis ar ôl i'r cwmni fethu. Roedd ymatebwyr sy'n byw yn yr ardal hon yn cefnogi'r cynigion oherwydd byddai gan awdurdodau lleol fwy o hyblygrwydd i ymyrryd yn y gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau cyn i gwmni fethu.

Ymgynghori'n well

Dywedodd nifer o ymatebwyr o grwpiau cydraddoldeb a defnyddwyr-deithwyr wrthym fod angen i awdurdodau lleol a chwmnïau bysiau fel ei gilydd wella'r dull o ymgysylltu ac ymgynghori â theithwyr, er mwyn i'r broses fod yn un o sylwedd. Roedd hynny'n fater arbennig o berthnasol i deithwyr sy'n fwy agored i niwed ac sy'n dibynnu ar wasanaethau bysiau lleol er mwyn cyflawni eu hanghenion teithio dyddiol.

Gofal cwsmeriaid / Anafiadau teithwyr

Mynegodd rhai teithwyr hyn a ymatebodd i'r ymgynghoriad bryderon penodol am yrwyr yn symud y cerbyd o'r arhosfan fysiau cyn i deithwyr, ac yn arbennig yr henoed, fod wedi eistedd. Gall hyn arwain at anafiadau i'r teithwyr, sydd weithiau'n anafiadau difrifol. Awgrymwyd hefyd y dylid hyfforddi gywyr bysiau ynghylch ymdrin â digwyddiadau sy'n arwain at anafiadau, a phryd i alw am gymorth meddygol, ac y dylai cwmnïau bysiau sicrhau bod pecyn cymorth cyntaf ar gerbydau.

Nododd tri ymatebydd yn benodol fod angen symleiddio a chyhoeddi'r gweithdrefnau ar gyfer ymdrin â chwyn gan gwsmer.

Mae angen gwella'r amseroedd gweithredu a'r cysylltiad â moddau trafndiaeth gyhoeddus eraill

Thema gyffredin a ddaeth i'r amlwg o'r ymgynghoriad oedd bod angen i wasanaethau bysiau lleol fod ar gael i raddau mwy yn ystod cyfnodau allfrig, a bod angen gwneud gwelliannau i sicrhau bod y gwasanaethau hyn yn cysylltu'n haws â mathau eraill o drafndiaeth gyhoeddus.

Dywedodd un o drigolion Wrecsam wrthym fod angen iddo fynd i'r ysbyty'n rheolaidd, ond bod y gwasanaeth bysiau'n dechrau yn yr ardal am 11:40, sy'n ei gwneud yn amhosibl defnyddio trafndiaeth gyhoeddus i fynd i apwyntiadau ysbyty rheolaidd.

Dywedodd gweithiwr rhan-amser sy'n byw yn ardal Gorseinon wrthym am yr anhawster o ran defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar gyfer gwaith, a oedd yn arwain yn aml at gyfnodau aros hir oherwydd amllder a phrydlondeb gwael. Honnodd fod rhaid i drigolion lleol aros mwy nag awr am y bws nesaf yn aml.

Adleisiwyd y sylwadau hyn gan ymatebydd o'r Glais yn Abertawe, a honnodd ei bod yn anodd cyrraedd cyfleusterau siopa yng Nghastell-nedd ac Abertawe â thrafndiaeth gyhoeddus, gan awgrymu hefyd y gellid gwella'r sefyllfa o ran diffyg cyfleusterau parcio a theithio ac felly leihau tagfeydd mewn canolfannau siopa.

Soniodd un ymatebydd sy'n ymweld â Chymru'n rheolaidd hefyd am yr anhawster o ran defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru i gyrraedd safleoedd, sef, yn yr achos hwn, atyniadau i ymwelwyr a safleoedd treftadaeth, gan ddweud bod gwasanaeth T1, a weithredir yn rhan o rwydwaith TrawsCymru®, yn gam i'r cyfeiriad cywir. Ond mae'r diffyg trafndiaeth gyhoeddus i safleoedd treftadaeth a manau o ddi-ddordeb, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig, yn anghymhelliad sylweddol i dwristiaeth yng Nghymru.

Gwybodaeth i deithwyr

Mynegodd un cwmni beth siom nad oedd gwaith yr oedd wedi'i wneud ar ran Llywodraeth Cymru wedi'i adlewyrchu yn y ddogfen ymgynghori, ond pwysleisiodd fod angen i wybodaeth gael ei rhannu er mwyn sicrhau bod gan deithwyr y wybodaeth y mae ei hangen arnynt i gynllunio teithiau. Dywedodd ymatebwyr eraill wrthym fod angen gwella'r dull o gael gafael ar

wybodaeth ar gyfer cynllunio teithiau o ddrws i ddrws er mwyn i'r wybodaeth gynnwys pob math o drafnidiaeth. Mae'n bwysig sicrhau bod gwybodaeth am amserlenni a thocynnau ar gael yn ehangach.

Tocynnau rhatach

Er bod y ddogfen ymgynghori ynglŷn â'r polisiau'n cynnwys gwybodaeth am y cynllun tocynnau teithio rhatach gorfodol a'r dull o'i weithredu yng Nghymru, ni ofynnwyd dim cwestiynau penodol am y cynllun yn ystod yr ymgynghoriad hwn. Er hynny, manteisiodd rhai ymatebwyr ar y cyfle i ddweud eu barn wrthym am y cynllun.

Awgrymodd cwmni bysiau sy'n gweithredu ledled y DU y dylai Llywodraeth Cymru reoli'r broses o weinyddu ac ad-dalu yng nghyswllt teithiau rhatach yn uniongyrchol, gan nodi bod astudiaeth ddiweddar gan Traveline Cymru wedi awgrymu y gallai hynny arbed hyd at £1 filiwn y flwyddyn o gostau gweinyddu yn unig.

Ymysg yr awgrymiadau eraill a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriad oedd darparu tocynnau rhatach parhaus i bobl iau; ac awgrymodd ymatebydd arall y byddai pobl hŷn yn barod i gyfrannu at y tocyn bysiau di-dâl i bobl hŷn.

Cyllid a nifer y teithwyr

Roedd cael amgylchedd mwy sefydlog o ran cyllid y sector cyhoeddus ar gyfer cynllunio gwasanaethau bysiau lleol a'u darparu yn thema allweddol y dychwelwyd ati yn yr ymatebion drwyddynt draw. Dywedodd un awdurdod lleol wrthym fod angen adolygu'r dull ariannu presennol, gan honni ei fod yn fiwrocraidd, yn arbennig o'i gyfuno â gweithlu llai. Gall fod ffyrdd gwell o weinyddu cyllid gwasanaethau bysiau lleol er mwyn sicrhau ei fod yn creu'r canlyniadau gorau i'r cyhoedd. Os bydd dull mwy canolog o reoli'r diwydiant, mae'n debyg ei bod yn gwneud mwy o synnwyr gweinyddu'n ganolog hefyd.

Mae angen ymgyfarwyddo â thechnoleg a'i datblygu; mae dilyn / data peiriannau tocynnau / rhaglenni symudol i gyd â rhan i'w chwarae yn y broses o ddatblygu rhwydwaith trafnidiaeth sy'n addas ar gyfer yr 21ain ganrif ac sy'n dangos bod Cymru yn lle da i fusnesau, yn hygyrch, ac yn flaengar.

Nododd awdurdod arall mai cyllid yw'r allwedd i gynaliadwyedd a chynnal rhwydweithiau fforddiadwy. Mae cwmnïau gweithredu'n datgan dro ar ôl tro fod angen gwarantu y bydd cyllid ganddynt ar gyfer rhwng tair a phum mlynedd er mwyn buddsoddi mewn cerbydau mwy newydd a chynnig prisiau tendro fforddiadwy a deniadol. O ganlyniad, mae'n hanfodol i gyllid Llywodraeth Cymru sydd ar gael i awdurdodau lleol gael ei gyflwyno ar ffurf pecyn amlflwydd, fel y gellir rhoi hyder a sicrwydd i gwmnïau i'w galluogi i gynnig tendr am wasanaethau a gynorthwyr a buddsoddi mewn cerbydau. Mae'r drefn bresennol o gael cyllid o'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau ar gyfer un flwyddyn yn unig yn niweidio amgylchedd gweithredu sydd eisoes yn fregus.

Dywedodd cwmni bysiau cenedlaethol mwy wrthym, yn wyneb cynnydd mewn patrymau gwaith sy'n newid, cynnydd yn y pellteroedd y mae cyflogeion yn eu teithio'n rheolaidd i'r gwaith; newidiadau demograffig sy'n peri bod y boblogaeth yn heneiddio; cynnydd parhaus yn nifer y cerbydau y mae pobl yn berchen arnynt a theithiau â cheir; gwaith parhaus o ddatblygu parciau manwerthu ar gyrion trefi a'r tu allan iddynt, siopa ar y rhyngwrwd a danfoniadau i'r cartref a phwysau ar gyllidebau awdurdodau lleol, mae nifer y teithwyr ar fysiau wedi parhau i ostwng.

Mewn rhai achosion, mae'r gostyngiad hwn wedi'i atal gan fuddsoddiadau gan gwmnïau yn y sector preifat sy'n darparu bysiau gwell, technoleg docynnau well, systemau amser real a llwyfannau digidol newydd ar y we. Mae gormod o'r drafodaeth wleidyddol ac ar bolisïau sy'n mynd rhagddi ynglŷn â'r gwasanaethau bysiau'n tueddu i ystyried y diwydiant ar ei ben ei hun, gan chwilio am atebion gor-sympl o'r math "O na bai": "O na baent yn codi prisiau" neu "O na baent wedi dadreoleiddio", neu, yn awr – gan rai o leiaf – "Cyhyd ag y gallwn ni ei reoli...".

Nododd y cwmni fod y grymoedd sy'n llywodraethu'r farchnad ar gyfer gwasanaethau bysiau y tu hwnt i reolaeth ei reolwyr, i raddau rhyfeddol. Mae hynny i'w briodoli'n rhannol i'r ffaith mai galw deilliedig yw defnydd pobl o wasanaethau bysiau: nid yw'r mwyafrif o bobl yn teithio dim ond er mwyn teithio, fel y byddent yn prynu llyfr neu darn o gerddoriaeth; nid ydynt ond yn teithio er mwyn cyflawni diben. Pan fo'r rheswm am y daith honno'n cael ei dileu, fel y digwyddodd, er enghraifft, pan oedd pobl yn prynu setiau teledu yn y 1950au gan roi'r gorau i fynd i'r sinema mor aml, ni fydd y daith ei hun yn digwydd, a bydd y galw'n gostwng. Gallwn weld hynny ar hyn o bryd yn y gostyngiad yn nifer y teithiau i ymweld â siopau'r stryd fawr ac allfeydd manwerthu eraill.

Os gallwn ddeall yr holl resymau hynny dros deithio, ac ar yr un pryd dod yn gyfarwydd â'r hyn sy'n gwneud i bobl ddewis un dull o deithio (neu "fodd") yn hytrach nag un arall, rydym mewn sefyllfa fwy grymus i gynllunio ar gyfer y dyfodol a gwneud yr hyn a allwn i ddylanwadu ar y penderfyniadau hynny.

Mae'n rhaid ei bod y tu hwnt i amheuaeth fod modd dylanwadu ar y penderfyniadau. Sut arall y gellid egluro'r gwahaniaeth rhyfeddol mewn lefelau teithwyr rhwng gwahanol rannau o Gymru a Lloegr – hyd yn oed pan fo ardaloedd yn arbennig o debyg fel arall o safbwynt economaidd a demograffig?

Hoffem weld awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru yn canolbwyntio ar ddefnyddio pwerau sy'n bodoli eisoes yn fwy effeithiol er mwyn lliniaru'r defnydd o geir preifat.

Dylid cyfyngu ar argaeledd parcio a dylid gweithredu rheolaethau parcio yn y gweithle. Dylid defnyddio pwerau cynllunio presennol i gyfyngu ar ddatblygiadau sy'n fwy tebygol o beri mai ceir preifat fydd y prif ddull o deithio.

Yn y Gogledd, dywedodd cwmni gweithredu wrthym fod twf yn nifer y teithwyr wedi'i gyflawni drwy ddarparu gwasanaethau bysiau o ansawdd da, diogel, dibynadwy a phrydlon, a hynny'n gyson. Mae'n parhau i dyfu ac mae'n mynd yn groes i'r duedd a welir mewn mannau eraill yng Nghymru. Drwy bartneriaethau ag awdurdodau lleol yng Nghymru a'r ddeialog adeiladol y mae wedi'i meithrin â Llywodraeth Cymru, bwriad y cwmni yw darparu gwasanaethau bysiau o ansawdd dros y blynyddoedd i ddod.

Y camau nesaf

Bydd y sylwadau a'r cyfraniadau a gawsom yn yr ymgynghoriad hwn, o'u hystyried gyda'r gwaith a ddaeth i'r amlwg o'r gweithdai i drafod materion a nodwyd yn Uwchgynhadledd Bysiau Cymru, a gynhaliwyd yn Wrecsam yn 2017, yn llywio'r broses o ddatblygu cynigion mwy manwl a fydd yn nodi sut y bydd gwasanaethau bysiau'n cael eu cynllunio a'u darparu yng Nghymru.

Bwriedir i'r cynigion mwy manwl hyn gael eu cyhoeddi i fod yn destun ymgynghoriad yn 2018.