

<b>CYFARFOD</b>	<b>PWYLLGOR CRAFFU CYMUNEDAU</b>
<b>DYDDIAD</b>	<b>4 Rhagfyr 2012</b>
<b>TEITL</b>	<b>Gwasanaethau Bws Lleol a Chludiant Dysgwyr</b>
<b>PWRPAS</b>	<b>I Godi Ymwybyddiaeth a Diweddariad o'r Broses</b>
<b>ADRODDIAD GAN</b>	<b>Aled Davies - Pennaeth Adran Rheoleiddio</b>
<b>ARWEINYDD PORTFFOLIO</b>	<b>Y Cyngorydd W. Gareth Roberts, Aelod Cabinet Amgylchedd</b>

## **1. CEFNDIR**

- 1.1 Mae Cyngor Gwynedd ar hyn o bryd yn ymgymryd â throsolwg ac adolygiad o wasanaethau cludiant i deithwyr sy'n cael eu darparu ar eu rhan. Mae sgôp yr adolygiad yn cynnwys cludiant i ddysgwyr a gwasanaethau bws lleol.
- 1.2 Mae'r gwaith sy'n ymwneud â chludiant dysgwyr yn rhoi ffocws ar ddarparu cludiant lle mae gan yr Awdurdod gyfrifoldeb deddfwriaethol, neu drwy bolisi, i'w ddarparu. Y bwriad yw cyflenwi'r rhain yn y dulliau mwyaf effeithiol ac effeithlon bosib.
- 1.3 O ran gwasanaethau bws lleol, y nod yw cynnal cyfleoedd teithio priodol ar gyfer cyfarfod anghenion rhesymol craidd ar gyfer:
- Cymudo
  - Mynediad i wasanaethau
  - Siopa
  - Cymdeithasu
  - Hamdden a thwristiaeth
- 1.4 Rhoddir sylw penodol i leihau'r nifer o seddi gweigion sydd ar y cerbydau sy'n darparu gwasanaethau bws lleol.

## **2. TREFNIADAU PRESENNOL**

- 2.1 Er mwyn i wasanaethau bws weithio'n effeithiol, o ystyried yr angen i fod yn ariannol ac amgylcheddol gynaliadwy, mae angen dwysedd poblogaeth neu o leiaf dwysedd o deithwyr sydd am deithio rhwng dau le, neu ar y trywydd rhyngddynt yn rheolaidd. Mae symud o'r egwyddor yma yn arwain at sefyllfa, pan fod lefelau cyfartalog o deithwyr yn isel, lle fod angen lefelau sylweddol o gymhorthdal i'w cynnal.
- 2.2 Gyda thwf ym mherchnogaeth ceir yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, lle'n aml fydd cartrefi a mwy na un car, mae hyfywdra gwasanaethau bws lleol wedi dioddef oherwydd lleihad yn ei defnydd. Mae ffactorau fel cyfleustra a chyfleoedd i weithio oriau hyblyg wedi dylanwadu ar batrymau teithio pobl drwy ei gwneud yn llai cyson. Mae hyn yn ei dro yn ei gwneud hi'n fwy anodd i ddylunio a darparu rhwydweithiau bysiau lleol sydd yn diwallu anghenion mewn ffyrdd atyniadol. Wedi dweud hyn mae gwasanaethau bws lleol yn gallu

bod yn bwysig iawn i'r rhai sydd yn wir ddibynol arnynt i wneud siwrneiau hanfodol ac mae rhwng 75-80% o deithiau cludiant cyhoeddus yng Nghymru yn cael ei gwneud ar wasanaethau bws. O bosib bydd twf yn y niferoedd sy'n dibynnu ar wasanaethau bws wrth i gostau moduro gynyddu.

- 2.3 Yn 2010/11 cafodd £1,655,062 ei wario fel cymhorthdal i gwmnïau i gynnal y rhwydwaith bysiau lleol yng Ngwynedd. Roedd £576,447 o'r cyfanswm yma o Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru. Cyfraniad Cyngor Gwynedd at gynnal y rhwydwaith bysiau oedd: £1,078,615.
- 2.4 Mae rhwydweithiau bysiau yn drefniadau deinamig sy'n golygu bod y math a lefel o wasanaeth yn medru newid am sawl rheswm dros amser. Fe all gwmni bws benderfynu fod fwy neu lai o alw ar gyfer gwasanaethau a newid ei darpariaeth ar drywydd i ymateb i hyn. Fe all Awdurdod Lleol addasu lefel a math o wasanaeth a ddarperir i adlewyrchu lefelau defnydd ond mae hefyd ffactorau eraill megis newidiadau yn y cyllidebau sydd ar gael i gefnogi gwasanaethau.
- 2.5 Mae Atodiad 1 yn rhoi'r cefndir i newidiadau diweddar yn y gwasanaethau bws rhwng Aberystwyth a Bangor. Mae'r esiampl yma yn amlinellu'r rhesymau pam bod newidiadau i'r rhwydwaith a beth i'w rhai o'r ystyriaethau a chyfyngiadau wrth geisio ymateb i'r fath sefyllfa.
- 2.6 Yn ystod mis Tachwedd 2012 derbyniwyd rhybudd oddi wrth gweithredwyr eu bod am ddiddymu gwasanaethau sy'n cael ei darparu ar sail masnachol ar y trywydd canlynol:

35 Dolgellau – Blaenau Ffestiniog (yn ystod y dydd)  
X94 Abermaw – Wrecsam (gyda'r nos)

Nid yw'r gwasanaethau yma ar hyn o bryd yn derbyn nawdd cyhoeddus i'w cynnal.

Mae'r Awdurdod yn gofyn am brisiau i ddarparu ystod o opsiynau ar gyfer cynnal lefel o wasanaeth yn lle'r rhai fydd yn cael ei colli. Er hyn, gyda phwysau digynsail ar gyllidebau, yr her fydd cyfiawnhau a chwilio'r cyllid referniw fyddai ei angen i ddarparu'r gwasanaethau yma.

- 2.7 Lle bynnag bosib, mae cyfleoedd teithio lleol ac addysg wedi ei integreiddio yng Ngwynedd. Mewn ardaloedd gwledig mae hyn yn cael ei dderbyn fel model o ymarfer da yn optimeiddio adnoddau, diwallu anghenion statudol a pholisi yn nhermau teithio dysgwyr ac uchafu cyfleoedd teithio i'r cyhoedd yn gyffredinol. Mae Atodiad 2 yn rhoi manylion am drefniadau cludiant ar gyfer dysgwyr sydd, ac sydd ddim, yn ddilys i gludiant am ddim.

### **Y Sefyllfa Yng Ngwynedd**

- 2.8 Mae'r rhwydwaith yng Ngwynedd yn cynnwys cymysgedd o wasanaethau sy'n

#### *a) Llwyf fasnachol*

Cwmnïau yn adnabod angen a marchnad leol ac yn ei ddiwallu gyda'r bwriad o wneud elw o'r teithwyr a gludwyd.

*b) Llwywr wedi ei gefnogi.*

Lle na tybir fod yna achos busnes i ddarparu gwasanaeth masnachol mae'r Awdurdod yn talu cymhorthdal (x) i gynnal darpariaeth. Fel arfer y cwmni bydd yn cadw'r refeniw o docynnau (y) gyda bod x+y yn ei gwneud hi'n hyfyw iddynt ddarparu'r gwasanaeth. Mae gosod contractau ar sail pris sefydlog fel yma yn dueddol o arwain at well ansawdd o wasanaeth gyda bod cwmnïau wedi ei ysgogi i uchafu'r nifer o deithwyr maent yn ei gludo.

*c) Rhannol fasnachol / rhannol wedi ei gefnogi*

Mae'r ganran o siwrneiau ar drywydd neu wasanaeth sydd yn cael eu darparu yn y fath modd yn newid o un esiampl i'r llall ond yn gymysgedd o 1 a 2 uchod. Enghraifft o'r fath drefniant byddai bod gwasanaethau yn medru bod yn fasnachol yn ystod y dydd a derbyn cymhorthdal gyda'r nos neu ar y Sul.

- 2.9 Yn gyffelyb a nifer o siroedd eraill, mae'r rhwydwaith bysiau yng Ngwynedd wedi esblygu yn hytrach na'i ddatblygu'n strategol oherwydd bod neb a rheolaeth neu weledigaeth llwyr ar ei gyfer.
- 2.10 Mae'r modd mae gwasanaethau yn cael ei darparu yn gallu bod yn gymhleth. Oherwydd trefniadau a chysylltiad gweithredol rhwng ei darparu, gall cyfleoedd teithio cyhoeddus cael ei gynnal am gost ymylol yn ystod y dydd drwy ddefnyddio adnoddau sydd yn cael ei dalu'n bennaf drwy gwrdd ag anghenion statudol i gludo dysgwyr.
- 2.11 Yn sgil newidiadau yn sut mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi gwasanaethau a'r diwydiant bysiau yng Nghymru ac yng nghyd-destun yr her ariannol y mae pob awdurdod lleol yn ei wynebu, rhaid i Cyngor Gwynedd ymateb. Nod yr adolygiad a'r broses ail-dendro yw gwneud hyn yn y modd mwy cadarnhaol posib.
- 2.12 Mewn cyfnod heriol, felly, mae'r Awdurdod yn cymeryd camau i ddatblygu rhwydwaith bysiau sy'n amgylcheddol ac ariannol gynaliadwy. Yr amcan yw darparu lefel o wasanaethau sy'n ddefnyddiol ac atyniadol i deithwyr o fewn yr adnoddau sydd ar gael i'w cynnal.
- 2.13 Er mwyn gwireddu hyn, mae'r Awdurdod yn ymdrechu i ennyn cyfranogiad y cwmnïau bws er mwyn ymateb i'r sefyllfa. Drwy gydweithio gyda'r cwmnïau, y gobaith yw y bydd yn bosib adnabod buddion effeithlonrwydd, a gwneud defnydd effeithiol o adnoddau i ddarparu gwasanaethau sydd yn debygol fod yn gynaliadwy yn yr hir dymor.

### **3. ADOLYGU Y RHWYDWAITH**

- 3.1 Mae'r Awdurdod wedi mabwysiadu matrices i arfarnu gwasanaethau bws lleol sydd yn derbyn cymhorthdal.

### 3.2 Y ffactorau a ystyrir o fewn y matrices yw:

- Cost fesul teithiwr;
- Math o ardal a wasanaethir (canolfan ranbarthol/ canolfan drefol/ canolfan leol / ardal ddifreintiedig/ cymunedau gwledig;
- Ardal dwristaidd;
- Niferoedd (nifer o deithwyr fesul siwrnai);
- A oes gwasanaeth am drafndiaeth eraill ar gael;
- Cyfnod o'r dydd/ dyddiau'r wythnos mae'n weithredol;
- Cyfleusterau a wasanaethir.

## 4. Y BROSES ADOLYGU

4.1 Mae'r broses yma o adolygu gwasanaethau cludiant i deithwyr eisoes wedi digwydd yn ardal Meirionnydd. Mae sylw yn awr yn cael ei roi i ardal Dwyfor gyda adolygiad Arfon i'w gwblhau yn fuan wedi hynny. Y nod yw cael y trefniadau newydd yn weithredol fel y ganlyn:

- Dwyfor - 18 Chwefror 2013
- Arfon - 03 Mehefin 2013

4.2 Lle nad yw'n bosib neu briodol i ddarparu gwasanaethau bws traddodiadol, oherwydd lefelau'r cymhorthdal sydd angen i'w cynnal a/neu ddiffyg lefelau cyfartalog o deithwyr. Mae'r Awdurdod yn awyddus i godi proffil a defnydd gwasanaethau sydd eisoes yn cael eu cynnig gan ddarparwyr Cludiant Cymunedol.

4.3 Mae'r Uned Cludiant Integredig hefyd yn bwriadu gweithio gyda chymunedau lleol er mwyn adnabod ffyrdd amgen o gynnig cyfleoedd teithio. Fe all hyn gynnwys datblygu gwasanaethau 'ar alw' neu brosiectau fydd yn cynyddu'r nifer sy'n rhannu ceir neu hwyluso cynlluniau gyrwyr gwirfoddol er enghraifft. Trwy yr adolygiad yn Meirionnydd mae 4 o wasanaethau "ar alw" wedi eu cyflwyno er sicrhau parhad gwasanaethau am gost is.

4.4 Dros yr haf 2012 ymgwymerwyd â phroses ymgynghori gyda defnyddwyr gwasanaethau. Fe gasglwyd dros 800 o ymatebion i holiaduron gan deithwyr ar fysiau. Roedd hyn hefyd yn cynnig cyfle i fonitro lefel defnydd siwrneai penodol a safonau'r gwasanaethau a ddarperir. Bydd y wybodaeth a gasglir yn cael ei fwydo i mewn i'r broses fel cyd-destun ar gyfer gwneud penderfyniadau ar y rhwydwaith a lefel y ddarpariaeth yn y dyfodol.