



north wales economic ambition board  
bwrdd uchelgais economaidd gogledd cymru

**ADRODDIAD I'R IS-GRŴP CYFLENWI CLUDIANT**  
**30ain GORFFENNAF 2021**

---

**Enw:** MATERION BYSIAU RHANBARTHOL  
**Awdur:** PETER DANIELS – CYNGOR SIR DDINBYCH

---

**1. Diben yr Adroddiad**

Ystyried effaith yr argyfwng iechyd ar wasanaethau bysiau yn ystod y 18 mis blaenorol ac i ba raddau y gall y rhanbarth ddal i weithio'n agosach yn y dyfodol.

**2. Y Penderfyniad a Geisir**

Gofynnir i'r Is-grŵp Cyflenwi Cludiant ystyried pa gamau ychwanegol y gallai'r Is-grŵp ddewis eu cymryd, efallai ar gyfer ei gyfarfod ym mis Medi 2021.

**3. Cefndir ac Ystyriaethau Perthnasol**

**GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL**

- 3.1. Bydd yr Aelodau'n gyfarwydd â'r problemau a wynebwyd gan weithredwyr bysiau yn ystod y pandemig a'r ymateb iddo. Yn gryno, bu cyfnodau pan oedd gofyn i weithredwyr bysiau gludo neb ond pobl yn teithio at ddibenion hanfodol, pan ddisgynnodd nifer y teithwyr i ryw 10 y cant o'r rhai sy'n teithio fel arall. Roedd yr adferiad ym mis Awst 2020 yn wan ac yn cael ei rwystro'n gyntaf gan fesurau lleol cyn y cyfnod clo cenedlaethol o fis Rhagfyr ymlaen. Gwaethygydd hyn gan brinderau gyrrwr, yn Arriva yn y Rhyl ac yn enwedig yn Wrecsam, lle'r oedd Arriva'n cludo rhyw bump y cant o nifer arferol y teithwyr.
- 3.2. O fis Ebrill 2021 ymlaen, bu gwasanaethau bysiau ar gael yn fwy cyffredinol a dychwelodd teithwyr ar hyd yr arfordir trefol a Glannau Dyfrdwy i ryw 40 y cant o niferoedd cyn y feirws, gan gyrraedd brig o ryw 70 y cant ar gyfartaledd dros wyliau'r Sulgwyn a disgyn i ryw 60 y cant wedi hynny. Yn gyffredinol mae gwasanaethau gwledig yn gwella'n arafach a bu'r rhai sy'n dibynnu fwyaf ar deithwyr di-dâl yn arbennig o araf. Mae Arriva'n teithio rhyw 80 i 85 y cant o'i filltiroedd a'r prif gyfyngiad ar wella fydd argaeledd gyrrwyr, a fydd yn dal i achosi problemau drwy gydol yr haf. Mae BbaCh yn tueddu i weithredu'n nes at 100 y cant o'u
-

milltiroedd, oherwydd mwy o effaith cludiant ysgol, sydd wedyn yn peri bod bysiau ar gael rhwng adegau prysur yr ysgolion, a defnyddio gyrwyr cylchdeithiau wrth gefn.

### **GWEITHREDU CENEDLAETHOL A RHANBARTHOL**

3.3. Mae ymarferwyr wedi gweithio'n agos bob amser ond wedi gwneud hynny'n arbennig drwy gydol y pandemig. Oherwydd y newidiadau angenrheidiol a'u brys, roedd yn anodd ceisio cefnogaeth wleidyddol lawn, er bod swyddogion wedi ymgynghori â'u haelodau arweiniol priodol. Sicraodd cymorth ariannol dan Gynllun Brys Llywodraeth Cymru ar gyfer y Sector Bysiau trwy Drafnidiaeth Cymru bod gweithredwyr wedi gallu dal i gynnig gwasanaethau derbyniol. Mae rhannu'r cymorth hwn a rheoli'r cyllid wedi rhoi baich sylweddol ar yr awdurdod arweiniol (Sir y Fflint). Yn ogystal, yn ystod y trafodaethau hir ar y cynllun BES ac adolygu'r rhwydwaith, bu swyddogion Sir Ddinbych yn mynychu cyfarfodydd cenedlaethol ac yn cynorthwyo cydgysylltu'r ymateb i BES a materion eraill ar ran y rhanbarth.

3.4. Gyda'r arian hwnnw a dymuniad Llywodraeth Cymru i fynnu mwy o reolaeth dros wasanaethau bysiau, daeth nifer o ffrydiau gwaith cysylltiedig â diwygio bysiau a rheolaeth ariannol. O flaen cefndir y galwadau ar amser swyddogion wrth geisio parhau'r rhwydwaith a chytuno ar wasanaethau o fewn fframwaith BES, mae materion cenedlaethol a rhanbarthol wedi ychwanegu pwysau sy'n gofyn sylw:

3.5. Llwybr Newydd / Yr Agenda Datgarboneiddio

Y strategaethau trosfwaol hyn sy'n pennu'r sefyllfa ehangach o ran swyddogaeth gwasanaethau bysiau yn y tymor hwy. Bydd angen cryn adlunio gwasanaethau bysiau, fel rhan o ateb cludiant cyfun. Yn y dyfodol, bydd gofyn datblygu gweledigaeth rymus gyda chynllun cyflawni'n gefn iddi.

3.6. Sefydlu 'Rhwydwaith Cyfeiriol'

Mae cynllun BES yn cynnig symud i gyfeiriad sefydlu rhwydwaith cyfeiriol. Dyma'r rhwydwaith sy'n cael cymorth cyllid argyfwng ac a luniwyd i fod yn debyg i'r un cyn yr argyfwng. Yn ei hanfod, mae'n gam tuag at ddatblygu cynnig ar gyfer diwygio'r rhwydwaith. Fodd bynnag, mae'n adlewyrchu newidiadau a gynlluniwyd cyn yr argyfwng, cynaliadwyedd tymor canolig ac argaeledd gyrwyr ac mae'n debygol o fod yn llai dadleuol.

3.7. Adolygiad Rhwydwaith Bysiau Gogledd Cymru

Ledled Cymru, mae Trafnidiaeth Cymru wedi talu am adolygiad eang ac eithaf gwreiddiol gan ymgynghorwyr Arup ac mae hwn wedi datblygu fwyaf yn y Gogledd. Ar hyn o bryd, gan mai drafft yw hwn eto, mae Trafnidiaeth Cymru wedi gofyn peidio â'i rannu'n eang. Bydd rhai goblygiadau helaeth i wasanaethau lleol yn sgil cynlluniau cadarnhaol a negyddol fel ei gilydd a gallent fod yn anodd i aelodau eu derbyn mewn rhai ardaloedd. Oddi mewn, fe all fod lle i

wasanaethau Fflecsi ychwanegol. Bydd y cyfnod ymgynghori â rhanddeiliaid a datblygu cynlluniau cyflawni manwl yn gofyn cyfraniad sylweddol aelodau a swyddogion.

### 3.8. Llywodraethu

Yn cyd-fynd ag adolygiad Trafnidiaeth Cymru uchod, mae disgwyl newid strwythurau llywodraethu ar draws y sector, gyda goblygiadau i weithredwyr ac, yn anad dim, i awdurdodau lleol. Mae'n ymddangos yn debygol y bydd penderfyniadau ynghylch dylunio rhwydwaith yn cael eu gwneud ar sail ranbarthol neu isranbarthol, gan gyfrannu at ddylunio rhwydwaith ehangach.

### 3.9. Metro

Er ei fod yn llawer ehangach (i gynnwys y rheilffyrdd), mae'n anochel bod prosiect Metro'n gysylltiedig ag adolygu a diwygio'r rhwydwaith bysiau a llywodraethu sut fydd bysiau'n rhedeg. Bydd angen i rwydweithiau bysiau gyfuno'n llawn gyda dulliau teithio eraill, creu cyfleoedd i gyfnewid a bod yn addas ar gyfer un trefniant tocyn aml-ddull.

### 3.10. CJC

Mae angen gweld yr uchod yng nghyd-destun y gofyniad i ranbarthu dan Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau 2021. Cludiant fydd un o'r meysydd gwasanaeth cynnar i'w cynnwys yn y CJC eginol a bydd angen ystyried goblygiadau hyn i adnoddau awdurdodau lleol.

### 3.11. Swyddogaeth Trafnidiaeth Cymru

Mae'n fwyfwy amlwg mai Trafnidiaeth Cymru yn hytrach nag awdurdodau lleol sydd â'r adnoddau. Cynyddwyd gallu Trafnidiaeth Cymru'n sylweddol i ddatblygu prosiectau Metro eginol a chynorthwyo datblygu agwedd genedlaethol at rwydweithiau bysiau. Denwyd rhan o'r gallu hwnnw o awdurdodau lleol, gan gynyddu rhai pwysau lleol mewn cynghorau.

#### **GOBLYGIADAU I WEITHREDU RHANBARTHOL**

3.12. Ynddynt eu hunain mae'r materion unigol yn 3.5 i 3.11 uchod yn arwyddocaol. Ni ddylid ystyried yr un ohonynt ar wahân ac mae ymateb rhanbarthol cryfach i'r materion hyn yn ofynnol bellach. Ar o bryd mae'r gallu i gyflawni hyn yn gyfyngedig, ond bydd penodi adnodd cludiant rhanbarthol o fewn BUEGC yn gwella rhywfaint ar bethau.

3.13. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi mynegi ei fod yn dymuno gweithredu mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol. Yn ystod yr argyfwng, oherwydd sut y gorfodwyd awdurdodau lleol i ymateb i bwysau dybryd, mae Trafnidiaeth Cymru wedi gallu llywio'r agenda hwnnw. Yn y dyfodol, dylai datblygu blaenoriaethau ar gyfer y rhanbarth fod ar sail partneriaeth gyfartal, fel bod aelodau etholedig yn cadw eu llais ar rwydweithiau bysiau lleol. Bydd hyn yn

bwysicach fyth wrth i newidiadau llywodraethu ddigwydd ac wrth i wasanaethau masnachol mewn egwyddor ddal i ddibynnu ar gyllid Llywodraeth Cymru. Mae cyllid a deddfwriaeth yn fwyfwy tebygol o gael eu defnyddio i gael mwy o reolaeth dros lwybrau masnachol.

- 3.14. I wneud hyn, mae angen i'r rhanbarth ystyried yn ofalus sut mae'n trefnu ei hun, er mwyn cyflenwi cludiant cyhoeddus seiliedig ar fysiau. Bydd swyddogaeth y grŵp aelodau'n hanfodol ac fe all fod angen cyfarfodydd amlach i arolygu'n ddigonol. Bydd angen peth amser i ystyried datblygu'r agwedd hon a bydd adroddiad gyda rhai cynigion manwl yn cael ei baratoi ar gyfer cyfarfod y grŵp ym mis Medi.
- 3.15. Yn y cyfamser, gofynnir i'r aelodau gefnogi'r drefn bresennol, gyda Sir y Fflint yn aros fel yr awdurdod ariannol arweiniol tra bo awdurdod arall (Sir Ddinbych ar hyn o bryd) yn cynorthwyo rhai o'r penderfyniadau gweithredol dybryd ac allweddol, ar ôl ymgynghori â chydweithwyr.

### **3. Argymhelliad**

- 3.1. Bod Aelodau'n ystyried yr agenda anodd ar rwydwaith bysiau yn y rhanbarth ac, wedi ystyried yr angen dybryd am fwy o weithio rhanbarthol a'r pwysau sy'n wynebu'r rhanbarth, bod aelodau'n cael dewisiadau ar gyfer gallu a chyflawni ar gyfer eu cyfarfod ym mis Medi 2021; a
- 3.2. Bod Aelodau, yn y cyfamser, yn awdurdodi swyddogion i ddal i weithio fel y gallant ymladd y pwysau gweithredol sy'n wynebu awdurdodau.

---

#### **YMATEBION SWYDDOGION STATUDOL:**

**i. Swyddog Monitro – corff cyfrifol:**

Mae'r adroddiad yn amlygu yr heriau sydd yn wynebu cludiant cyhoeddus ar hyn o bryd a'r materion fydd angen sylw. Mae'n briodol fod yr Is Fwrdd yn cymryd y trosolwg rhanbarthol er ffurfio argymhellion posib i'r cyrff penderfynu priodol yn y Cynghorau. Mae'n amserol nodi hefyd y bydd sefydlu Strategaeth Drafnidiaeth Rhanbarthol yn disgyn o fewn cyfrifoldebau cyd Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru o Fis Mehefin 2022. Bydd ymateb i hyn yn ffurfio rhan o waith rhanbarthol ehangach ar sefydlu y corff.

**ii. Pennaeth Cyllid – corff cyfrifol:**

Cyfrifoldeb pob awdurdod unigol yw materion cyllidebol. Ar hyn o bryd, mae cyllid BES Trafnidiaeth Cymru'n cwmpasu costau gweithredol ychwanegol. Bydd

angen cyflwyno unrhyw gostau ychwanegol cysylltiedig ag unrhyw newidiadau strwythurol i'r aelodau ar yr adeg briodol – h.y. Is-Fwrdd rhanbarthol Medi 2021 am gyfeiriad, ac yna'r fforwm benderfynu perthnasol ym mhob awdurdod unigol.