

Y Pwyllgor Menter a Busnes

Ymchwiliad i Drafnidiaeth Gyhoeddus Integredig

Digwyddiad Caffi'r Byd, Amgueddfa Genedlaethol y Glannau, Abertawe
Dydd Iau 15 Tachwedd 2012

Diben

Nod y digwyddiad hwn oedd rhoi cyfle i'r Pwyllgor Menter a Busnes wrando ar farn a phrofiadau defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus a grwpiau defnyddwyr er mwyn sefydlu sylfaen o dystiolaeth ar gyfer ei ymchwiliad i drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru.

Cyfle i drafod mewn amgylchedd anffurfiol yw Caffi'r Byd, lle mae'r rhai sy'n cymryd rhan yn rhannu profiadau ac yn trafod materion mewn grwpiau bach.

Roedd 26 o bobl yn bresennol o'r sefydliadau canlynol: Atacsia De Cymru, BayTrans, Cynghrair Pobl Anabl Pen-y-bont ar Ogwr, Bus Users UK, Bus Users UK Cymru, Ffederasiwn Busnesau Bach De Cymru, Fforwm Rheilffordd Calon Cymru, Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd Calon Cymru, Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Sir Benfro, Passenger Focus, Cymdeithas Teithwyr Trên Sir Benfro, Cymdeithas Trafnidiaeth Wledig Preseli, Railfuture, Railfuture De Cymru, Grŵp Gweithredu Twnnel Hafren, Cymdeithas Teithwyr Trên Amwythig-Aberystwyth, Swansea Access for Everyone.

Cynhaliodd Aelodau'r Cynulliad gyfres o drafodaethau ar y pum thema a ganlyn: prisiau a threfniadau o ran tocynnau; cyd-drefnu gwasanaethau ac amserlenni; marchnata, cyfathrebu a darparu gwybodaeth; integreiddio â defnydd tir a meysydd polisi eraill; ansawdd gwasanaethau a'r seilwaith, a pha mor ddibynadwy ydynt.

Adroddodd pob grŵp ar ei sylwadau mewn sesiwn grynhoi ar y diwedd. Y materion canlynol oedd pwyntiau allweddol y drafodaeth.

1. Prisiau a threfniadau o ran tocynnau: i ba raddau mae tocynnau yn darparu gwerth am arian ac a yw systemau tocynnau yn symleiddio neu'n cymhlethu'r broses o deithio.

- **“Nid yw pris tocynnau yn deg”** – nid yw strwythurau'r prisiau yn glir ac nid yw'n hawdd deall pam y gall prisiau amrywio cymaint o ardal i ardal, ymysg gweithredwyr gwahanol a rhwng pellteroedd lleol a phell.
- Cafwyd barn amgen nad oedd strwythurau'r prisiau mor bwysig â chyfathrebu gwybodaeth am brisiau tocynnau i'r cwsmer mewn dull haws a chliriach.

- Gall prisiau tocynnau weithiau fod yn rhyfedd (e.e. mae'n rhatach teithio o Lyn Ebwy i Cheltenham drwy Gaerdydd nac o Gaerdydd i Cheltenham ar yr un trê).n).
- Gall y system fod yn ddryslyd (fe'i disgrifiwyd fel "dog's breakfast", e.e. nid yw rhai tocynnau'n ddilys ar wasanaethau sy'n cael eu rhedeg gan weithredwyr gwahanol, hyd yn oed lle maen nhw'n gwneud yr un teithiau).
- Gall prisiau tocynnau trafndiaeth gyhoeddus fod yn is na'r gost o deithio yn y car, ond yn aml mae cyfleuster defnyddio'r car yn cuddio'r gost wirioneddol, lawn sy'n gysylltiedig â gyrru.
- Dylai defnyddio gwahanol fathau o drafnidiaeth i gwblhau taith fod yn gwbl rwydd o ran talu a phrynu tocynnau.
- Dylid integreiddio'r broses o dalu am docynnau yng Nghymru a gweddill y DU yn llwyr. Ond a fyddai angen deddfwriaeth sylfaenol i wneud hynny?
- Ystyriwyd cynllun peilot cerdyn GO CYMRU Llywodraeth Cymru (Fersiwn Cymru o'r cerdyn Oyster) yn esiampl o arfer da, er y gallai fod yn fwy tryloyw o ran sut y caiff teithiau eu priso, a theimlwyd y dylai gynnwys gostyngiadau a chynigion.
- Ystyriwyd PlusBus yn arfer da hefyd, er nad yw'r daith gyntaf, at yr orsaf drenau, yn gynwysedig yn y cynllun.
- Nodwyd bod Clwb 55 Arriva a cherdyn gostyngiad rheilffyrdd Sir Benfro yn syniadau da.
- Nid yw teithwyr anabl yn cael gwasanaeth o'r un safon, felly dylid rhoi gostyngiad iddynt hwy a'u gofalgwyr.
- Mae pobl nad ydynt yn gallu mynd ar-lein o dan anfantais o ran archebu tocynnau o flaen llaw.

2. Cyd-drefnu gwasanaethau ac amserlenni: materion ynghylch newid rhwng gwahanol fathau o drafnidiaeth a gweithredwyr gwasanaethau, o ran teithio rhwng ardaloedd gwahanol, yn ogystal â pha mor hawdd ydyw i ddefnyddwyr ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

- Mae anghysondeb yn safon y wybodaeth a geir gan weithredwyr teithio, a cheir dim ond ychydig o integreiddio a chyd-drefnu rhyngddynt.
- Mae teithio integredig yn anodd, yn enwedig i deithwyr anabl, o ganlyniad i ddiffyg hygyrchedd a chyfathrebu rhwng darparwyr gwasanaethau gwahanol, a diffyg integreiddio rhwng amserau trenau a bysiau.
- Gall diffyg cyd-drefnu gan wahanol fathau o drafnidiaeth achosi straen i deithwyr - mae angen amserau aros hirach er mwyn i wasanaethau trenau a bysiau, neu hyd yn oed gwasanaethau trenau gan weithredwyr gwahanol, fod oll yn gysylltiedig.
- Mae angen gwella'r cyfleusterau aros mewn gorsafoedd cyfnewid.
- Gall amserlenni fod yn ddryslyd - "mae angen gradd mewn amserlennu arnoch".
- Caiff yr amserlenni eu llunio am resymau masnachol, yn hytrach nag ar sail anghenion y defnyddwyr (e.e. pan nad yw gwasanaethau ar gael gyda'r nos neu ar ddydd Sul).
- Dylai'r wybodaeth a roddir ar amserlenni ddangos darpariaeth hygyrchedd pob gwasanaeth.

- Mae'n anodd dod o hyd i wybodaeth, yn enwedig i bobl anabl. Byddai modd gwella hyn drwy ddarparu amserlenni mewn print bras ac amserlenni clywedol.
- Nodwyd bod anghysondebau wrth groesi'r ffin â Lloegr.
- Bydd y Bil teithio llesol yn cynnig cyfle i wella darpariaeth, ond dylai'r Bil gynnwys llwybrau cerdded at ganolfannau teithio.
- Trafnidiaeth gymunedol yw'r ddolen wan, ond rhaid ei hintegreiddio â mathau eraill o deithio, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig lle gall pobl hŷn deimlo'n unig yn eu cartrefi eu hunain. Mae angen "bwrw pennau at ei gilydd".
- A oes modd defnyddio tacsis fel cyswllt trafndiaeth gymunedol mewn rhai ardaloedd?
- Gall cludo beiciau ar fysiau a threnau fod yn broblem - mae enghraifft o arfer da yng Nghnada, lle mae bysiau'n cludo beiciau ar flaen y cerbyd.

3. Marchnata, cyfathrebu a darparu gwybodaeth: i ba raddau mae defnyddwyr yn ei chael hi'n hawdd dod o hyd i wybodaeth am wasanaethau cyn mynd ar daith ac yn ystod y daith.

- Nodwyd nad yw'r wybodaeth sydd ar gael yn ystod y daith yn ddigonol. Yn benodol, mae diffyg arwyddion, nid oes modd cael y wybodaeth ddiweddaraf, ac mae diffyg gwybodaeth am hygyrchedd i bobl anabl.
- Mae gwasanaethau bysiau yn arbennig o annibynadwy, ac yn aml dyna sy'n gyfrifol am rwystro teithiau wedi'u hintegreiddio. Mae'r wybodaeth sydd ar gael am wasanaethau bysiau yn wael; felly, byddai cael y wybodaeth ddiweddaraf yn ddefnyddiol iawn, oherwydd byddai'n rhoi gwybod i ddefnyddwyr am unrhyw oedi gan eu galluogi i wneud cynlluniau amgen, os oes angen.
- Mae Cymru ar ei hôl hi yn y maes hwn o gymharu â Lloegr, ac mae ardaloedd gwledig yn benodol yn cael gwasanaeth gwael.
- Cafwyd trafferthion gyda gwybodaeth Traveline, gan gynnwys diffyg gwybodaeth am brisiau tocynnau.
- Gall ansawdd y gwasanaeth i gwsmeriaid gan ganolfannau galwadau Arriva fod yn wael, gan nad oes gan fwyafrif y staff wybodaeth leol am y gorsafoedd.
- Gan fod amserlenni bysiau'n newid mor rheolaidd, yn aml mae'r fersiynau papur yn hen yn syth ar ôl eu cyhoeddi. Yn aml, nid yw amserlenni'r trenau a'r bysiau yn gysylltiedig.
- Yn aml, nid yw'r dechnoleg newydd ar drenau a bysiau (e.e. cyfleusterau clyweledol ar fysiau) yn gweithio. Dylid cael mwy o gyhoeddiadau sain ar fysiau.
- Mae gan staff y gwasanaethau trafndiaeth rôl hanfodol wrth roi gwybodaeth, cymorth a chynngor.
- Mae'r fasnachfaint rheilffyrdd nesaf yn gyfle i nodi y dylai staff y gwasanaethau trafndiaeth gerdded ar hyd y trên.
- Dylid cael gwell integreiddio rhwng trafndiaeth gyhoeddus a darpariaeth Shopmobility.

- Mae cau gwasanaethau cyhoeddus (e.e. swyddfeydd post ac ysbytai) yn lleihau nifer y lleoedd sy'n darparu gwybodaeth am deithio.
- Dylai cyflogwyr gael rôl o ran darparu gwybodaeth am deithio.
- Mae'n bwysig annog pobl ifanc i deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus o'u plentyndod drwy ei gwneud yn hawdd iddynt hwy a'u teuluoedd ei defnyddio.
- Mae gwybodaeth am drafnidiaeth i dwristiaid yn bwysig iawn, ar-lein ac ar bapur.
- Mae diffyg integreiddio rhwng awdurdodau lleol a chonsortia trafndiaeth rhanbarthol.
- Mae angen i ddarparwyr trafndiaeth wella eu strategaethau marchnata.
- Weithiau, mae dod o hyd i drafnidiaeth gymunedol yn anodd.
- Mae darparwyr trafndiaeth gymunedol yn gweld bod ganddynt hwy ac awdurdodau lleol adnoddau prin i ddarparu gwybodaeth.
- Mae angen i'r wybodaeth am drafnidiaeth fod ar gael/yn hygyrch ac yn gyfredol, ar-lein ac ar bapur.

4. Integreiddio â meysydd polisi eraill: i ba raddau mae gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn cydweddu â pholisiau ehangach, fel cynllunio ynghylch defnyddio tir, a pholisiau o ran tai, addysg, ac iechyd, i sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth yn cael eu darparu pan fydd cyfleusterau neu wasanaethau yn cael eu datblygu.

- Mae datblygiadau newydd yn tueddu i ganolbwyntio ar ddefnyddio ceir: fel arfer, ystyrir trafndiaeth gyhoeddus yn rhywbeth ychwanegol, e.e. datblygiadau manwerthu y tu allan i'r dref.
- Soniodd nifer o'r rhai a gymerodd ran am y trafferthion a gawsant wrth ymweld â chanolfannau siopa fel canolfan McArthur Glen ym Mhen-y-bont **ar Ogwr, sydd "bron yn amhosibl" ei chyrraedd gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.**
- Mae angen i awdurdodau lleol a darparwyr trafndiaeth weithio gyda'i gilydd mwy yn ystod y camau cynllunio, er mwyn helpu i fynd i'r afael â'r materion hyn.
- Nid yw'n glir pa ran sydd gan drafndiaeth yn y darlun cyfan o ran darparu gwasanaethau cyhoeddus.
- Dylai pob canolfan gwasanaeth cyhoeddus (e.e. ym meysydd iechyd, hamdden ac addysg) ystyried yn strategol pa mor hygyrch yw i bobl sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, a hynny yn y tymor byr a'r tymor hir.
- Mae angen i arosfannau bysiau fod wedi'u lleoli yn union y tu allan i ysbytai, fel nad oes rhaid i gleifion ac ymwelwyr gerdded ymhell.
- Dylai darparwyr trafndiaeth adolygu amserlenni'r bysiau i ystyried oriau ymweld ysbytai ac anghenion defnyddwyr.
- Mae angen digon o leoedd parcio ger gorsafoedd trenau i annog mwy o **ddefnyddwyr i "barcio a theithio", ynghyd ag oriau** agor hirach, fel nad ydynt yn cau yn gynnar gyda'r nos.
- Yn ogystal, mae angen cysylltiadau gwell o ran teithio ar fysiau i orsafoedd trenau.
- Mewn rhai ardaloedd gwledig, os nad ydych yn defnyddio car, Trafndiaeth Gymunedol yw'r unig ddewis.
- Cynlluniau datblygu lleol yw'r prif ddull o sicrhau bod gwaith cynllunio ym maes trafndiaeth ac o ran polisiau eraill yn cael ei integreiddio.
- Bydd gan wahanol grwpiau o bobl amrywiaeth o anghenion o ran hygyrchedd – mae angen darparu ar gyfer y sbectrwm cyfan o anghenion anabled.
- Rhoddir llai o ystyriaeth i bobl sydd â nam ar eu golwg.

5. Ansawdd y gwasanaethau a'r seilwaith a pha mor ddibynadwy ydynt: ansawdd gwasanaethau a chyfleusterau cyfnewid, fel arosfannau bysiau a gorsafoedd bysiau a threnau.

- Mae'r ansawdd yn amrywio'n fawr – mae'r sefyllfa'n amrywio ac yn fater o lwc, ac mae amodau economaidd yn cael effaith ar y gwasanaethau a ddarperir.

- Mae ansawdd y gwasanaethau i deithwyr anabl yn ddibynnol iawn ar ymddygiad y cyhoedd yn ehangach, e.e. teithwyr neu fagiau yn y lleoedd sydd wedi eu clustnodi ar gyfer pobl anabl, neu yn rhywle sy'n rhwystro pobl anabl rhag eu defnyddio.
- Mae ansawdd y gwasanaethau i bobl anabl yn amrywio yn ôl a ydynt wedi neilltuo lle o flaen llaw ac a ydynt wedi gofyn am gymorth yn yr orsaf. Mae hyn yn ei gwneud yn anodd i deithwyr anabl deithio heb gynllunio o flaen llaw, oherwydd mae'n bosibl na fydd cymorth ar gael yn yr orsaf.
- Mae angen gwella hyblygrwydd wrth deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus i bob teithiwr, fel bod deithio heb gynllunio o flaen llaw mor hawdd ag yw mynd ar daith a gynlluniwyd.
- Pan fydd oedi mawr neu pan fydd gwasanaethau'n cael eu canslo, gall teithwyr ei chael yn anodd cysylltu â'u teulu a'u ffrindiau oherwydd diffyg dulliau cyfathrebu ar wasanaethau. Mae gorsafedd heb staff (fel gorsaf Llanelli) yn broblem o ran diogelwch ac o ran cael gafael ar wybodaeth.
- Mae angen gwella safonau trafndiaeth a'u gwneud yn gyson – gellid defnyddio pwerau'r Ddeddf drafnidiaeth yn well yn y cyd-destun hwn.
- Gall safonau hygyrchedd ar fysiau amrywio'n fawr.
- Mae angen hyfforddi staff y gwasanaethau trafndiaeth i ymdrin â'r holl anghenion hygyrchedd.
- Mae staff y gwasanaethau trafndiaeth yn bwysig o ran creu ymdeimlad o ddiogelwch – mae pryderon ynghylch diogelwch yn cael effaith sylweddol o ran rhwystro pobl rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus.
- Gall ymddygiad gwrthgymdeithasol fod yn broblem fawr ar rai gwasanaethau, ac mae angen mynd i'r afael â hynny.
- Mae angen i'r Heddlu Trafndiaeth Prydeinig wneud mwy o ran ymddygiad gwrthgymdeithasol, oherwydd ar hyn o bryd mae perygl i staff trafndiaeth gyhoeddus yn ogystal ag i ddefnyddwyr.
- Mae glendid a chysur hefyd yn hanfodol; gall diffyg yn hyn o beth olygu nad yw pobl yn dymuno deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae gan lawer o weithredwyr bysiau gerbydau hen iawn, sydd mewn cyflwr gwael, ac mae diffyg cysondeb ar draws y gwasanaethau.
- Gall fod gwrthdaro rhwng teithwyr - mae angen sicrhau bod digon o le i deithwyr sydd â chadeiriau olwyn, ac eraill, fel mamau sydd â phramiau.
- Mae nifer o fathau o fysiau nad oes ganddynt ddigon o le i fwy nag un defnyddiwr cadair olwyn, felly ni all teithwyr sydd â chadeiriau olwyn ac sy'n deithio gyda'i gilydd deithio ar y bysiau hyn.
- Os bydd gwasanaethau yn iawn ar gyfer pobl anabl, byddant yn iawn ar gyfer gweddill y boblogaeth.
- Dylai gweithredwyr deithio ymgynghori mwy â defnyddwyr.
- Dylid gwella lleoliad arosfannau a gorsafedd cyfnewid (e.e. yn Abertawe, lle mae'r orsaf drenau a'r orsaf fysiau ymhell ar wahân).
- Mae pryder y bydd toriadau i gyllideb y sector cyhoeddus yn effeithio ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.

