



Russell George AS
Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

SeneddESS@senedd.cymru

24 Awst 2020

Annwyl Russell,

Diolch am y cyfle i fynychu sesiwn eich Pwyllgor ar 11 Mai 2020. Gweler isod fy ymateb i'ch llythyr dyddiedig 22 Mai ynghylch meysydd na chawsant eu cwmpasu yn ystod y sesiwn oherwydd y cyfyngiadau amser.

Pa asesiadau a wnaed gan Lywodraeth Cymru o effaith hirdymor y feirws ar y galw am drafnidiaeth a phatrymau teithio?

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi comisiynu '*All Change?*' – arolwg hydredol i archwilio effaith COVID-19 ar agweddau ac ymddygiadau mewn perthynas â'r defnydd o drafnidiaeth. Amcan yr arolwg oedd deall ymddygiad teithio yn ystod cyfnod y cyfyngiadau symud fel sail dros olrhain newidiadau mewn ymddygiad ymysg yr un grŵp o bobl dros amser ac wrth i'r cyfyngiadau symud gael eu llacio. Mae mwyafrif y canfyddiadau a geir yn yr adroddiad cryno ar lefel y DU. Fodd bynnag, mae'r adroddiad yn nodi bod ymddygiad teithio wedi bod yn debyg ar draws y rhannau gwahanol o'r DU yn ystod cyfnod y cyfyngiadau symud.

Defnydd o drafnidiaeth yn ystod y cyfyngiadau symud (23 Mawrth – 10 Mai)

- Newidiodd y cyfyngiadau symud ymddygiad pobl; gan arwain at lai o deithio, llai o ddefnydd o geir a thrafnidiaeth gyhoeddus, a mwy o deithio llesol.
- Mathau preifat o gludiant a theithio llesol oedd y ffyrdd mwyaf cyffredin o deithio o gwmpas yn ystod y cyfyngiadau symud:
 - 63% a fu'n gyrru ceir yn ystod y cyfyngiadau symud, bu 65% yn cerdded neu'n olwyno i gyrraedd cyrchfan a bu 21% yn beicio. I'r gwrthwyneb, ni wnaeth cyfraddau uchel o bobl – 82% ac 88% yn y drefn honno – ddal bysiau na threnau.
 - Roedd y defnydd o fysiau yn uwch na'r defnydd o drenau; ond dim ond 6% a fu'n teithio ar fysiau unwaith yr wythnos neu'n amlach a hyd yn oed llai, 2%, a fu'n teithio ar drenau.
- Er bod ymddygiad teithio wedi tueddu i fod yn debyg ledled y DU, bu pobl sy'n byw yng Nghymru ac yng Ngogledd Iwerddon yn gyrru'n llawer amlach; teithiodd mwy na hanner (52%) y rheini sy'n byw yng Nghymru a dwy ran o dair (66%) o'r rheini sy'n byw yng Ngogledd Iwerddon mewn car fel gyrrwr unwaith yr wythnos neu fwy o gymharu â 46% yn Lloegr a 47% yn yr Alban. Roedd y gostyngiad yn y mathau o drafnidiaeth a ddefnyddiwyd yn fwyaf nodedig ar gyfer teithio mewn car (naill ai fel gyrrwr neu deithiwr), bws a thrên. Roedd y rheini sy'n byw yng Nghymru ac yng Ngogledd Iwerddon hefyd yn arbennig o debygol o ddweud eu bod wedi gyrru ychydig yn llai neu lai o lawer yn ystod y cyfyngiadau symud – 55% a 58% yn y drefn honno, o gymharu â 47% yn yr Alban a 48% yn Lloegr.

Arweiniodd y cyfyngiadau symud at newidiadau mewn cynlluniau siopa, hamdden, cymudo a theithio gyda phobl yn nodi eu bod yn gweithio gartref, yn teithio'n llai aml i fynd i siopa ac yn siopa'n agosach at gartref o gymharu â'r hyn roeddent yn ei wneud o'r blaen.

Arwyddion a disgwyliadau ynghylch defnydd o drafnidiaeth yn y dyfodol (y pedair wythnos nesaf)

Ar yr adeg y gwnaed y gwaith maes ar gyfer yr arolwg, roedd y rhan fwyaf yn disgwyl y byddent yn cynnal yr ymddygiadau teithio a oedd ganddynt yn ystod y cyfyngiadau symud:

- Mae cymudo a gweithio gartref yn debygol o fod yn ffactorau pwysig ac mae'r rhan fwyaf o bobl yn disgwyl y byddant yn parhau i weithio gartref a theithio i'r gwaith yr un faint ag y gwnaethant yn ystod y cyfyngiadau symud.
- Disgwylir i'r defnydd o deithio llesol a mathau preifat o drafnidiaeth barhau a'r ffyrdd o deithio y rhagwelir y byddant fwyaf cyffredin dros y pedair wythnos nesaf yw cerdded/ olwyno yr holl ffordd i gyrraedd cyrchfan, wedi'u dilyn gan yrru car.
- Mae'r defnydd a ddisgwylir o fathau preifat o drafnidiaeth yn gwrthgyferbynnu'n fawr â'r mathau cyhoeddus o drafnidiaeth;
 - mae 8% o'r farn eu bod yn sicr neu'n debygol iawn o deithio ar fysiau dros y pedair wythnos nesaf, a 5% ar drenau.
 - Mae un rhan o bump (19%) o'r rheini sy'n gweithio o'r farn ei bod 'eisoës' neu y bydd yr 'amser cywir' wedi cyrraedd i gymudo gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus dros y mis nesaf, ac mae 48% o'r un farn ynghylch gwneud hynny mewn ceir.
 - Dywedodd 70% na fyddent yn gyfforddus iawn os o gwbl i deithio ar fysiau, trenau, tramiau a gwasanaethau rheilffordd tanddaearol/metro.

Camau gweithredu i annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus:

- 'Teithwyr a staff sy'n dilyn rheolau cadw pellter cymdeithasol wrth deithio (mewn arosfannau bysiau, ar blatfformau, ac mewn gorsafoedd)' yw'r opsiwn a gaiff ei ddewis amlaf o restr o 13 o gamau gweithredu fel yr hyn sydd fwyaf tebygol o annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus – gan 37% o'r bobl yn gyffredinol a 43% o'r rheini a oedd yn teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus unwaith yr wythnos neu fwy cyn y cyfyngiadau symud.
- Mae'r rhai sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn wythnosol neu'n amlach hefyd yn rhoi blaenoriaeth i wisgo mygydau wyneb/gorchuddion wyneb (33%) ac i lanhau cerbydau trên/bysiau yn well/yn fanylach ac ati (31%).
- Nododd 11% (25% o'r cyhoedd ehangach) na fyddai yr un o'r mesurau hyn yn cynnig anogaeth.

Mae Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru wrthi'n gweithio gyda chydweithwyr yn yr Adran Trafnidiaeth i nodi'r amrywiaeth o senarios posibl ar gyfer y galw am deithio yn y dyfodol. Mae'r rhain yn amrywio o ddychwelyd yn raddol i batrymau teithio blaenorol, ond gyda chyfran uwch o bobl yn gweithio gartref, i senarios mwy eithafol lle ceir cynnydd mawr yn y defnydd o geir preifat neu gwmp yn y galw am deithio. Nid oes unrhyw gonsensws eto ynghylch beth fydd yr effaith hirdymor.

Fel rhan o'r gwaith a wneir ar gyfer Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, mae Model Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru gan Lywodraeth Cymru yn cael ei ddefnyddio i asesu effaith y cynnydd yn nifer y bobl sy'n gweithio gartref ar y galw am deithio ar hyd coridorau ffordd/rheilffordd gwahanol. Yn seiliedig ar ddadansoddiadau economaidd ehangach a gynhaliwyd, rhagwelir y bydd y galw cyffredinol am deithio ar gyfer yr asesiad hwn yn gostwng tua 20% er bod rhai amrywiadau bach mewn ardaloedd yn seiliedig ar y prif

sectorau cyflogaeth. Caiff yr allbynnau o'r asesiad hwn eu hadolygu dros yr wythnosau i ddod.

Mae Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda busnesau er mwyn deall eu disgwyliadau a'u cynlluniau ar gyfer cael staff i ddychwelyd i'r gwaith ac i weithio gartref. Caiff rhagdybiaethau rhagolygol eu haddasu yn seiliedig ar y gwaith hwn.

Gyda'r mathau newydd o drafnidiaeth ranbarthol ar gyfer Gogledd Cymru / De-orllewin a Chanolbarth Cymru ar gael i'w defnyddio dros yr haf, y bwriad yw rhedeg senarios ar ôl COVID-19 dros yr haf yn seiliedig ar well gwybodaeth am y tueddiadau mwyaf tebygol.

Pa newidiadau hirdymor y gall fod eu hangen i flaenoriaethau o ran cyllideb trafndiaeth a pholisïau yn gyffredinol?

Mae trafodaethau'n mynd rhagddynt gydag Awdurdodau Lleol ynghylch sut y gallwn ddefnyddio argyfwng COVID-19 i gyflawni newid sylweddol mewn darpariaeth bysiau a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Caiff cyllid COVID-19 ar gyfer y diwydiant bysiau yn y dyfodol ei ddarparu drwy'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau. Caiff y cynllun ei gyflwyno fesul cam a bydd yn cynnig rhwydwaith mwy integredig a hyblyg er mwyn sicrhau bod y cyflenwad yn cyfateb i'r galw, yn darparu gwasanaethau hyblyg ac yn dyrannu unrhyw gyllid ychwanegol. Bydd y cyllid brys hwn, a gynhelir ar lefelau hanesyddol ar hyn o bryd, am gyfnod cychwynol o dri mis a bydd yn darparu cymorth ariannol i'r diwydiant bysiau er mwyn sicrhau bod bysiau yn parhau i symud ledled Cymru.

Bydd y Cynllun yn darparu cymhorthdal gweithredu yn lle refeniw a gollwyd o ganlyniad i COVID-19 a bydd bysiau yn cludo llawer llai o deithwyr o ganlyniad i'r rheolau cadw pellter cymdeithasol. Yn ogystal â diwallu anghenion byrdymor brys, bwriedir i'r cytundeb sy'n sail i'r Cynllun gynrychioli dechrau partneriaeth barhaus rhwng gweithredwyr a chyrrff cyhoeddus er mwyn gallu ail-lunio rhwydwaith bysiau Cymru, gan gefnogi'r broses reoli a rhyngweithio ar draws mathau o drafnidiaeth, gan gynnwys systemau tocynnau clyfar, llwybrau unedig a threfniadau amserlennu integredig.

Bydd gweithredwyr yn gweithio gydag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru i benderfynu ar y llwybrau cychwynol a pha mor aml y dylai gweithredwyr redeg gwasanaethau yn unol â'r cyllid sydd ar gael. Wrth gytuno ar y lefelau hyn ar gyfer gwasanaethau bysiau, bydd angen ystyried y canlynol:

- o y ffordd orau o wasanaethu gweithwyr allweddol (gan gynnwys staff y GIG, ond heb fod yn gyfyngedig iddynt);
- o y ffordd orau o gefnogi gweithgarwch economaidd wrth i'r economi ailgychwyn;
- o capasiti bysiau'r Gweithredwyr o ystyried y gostyngiad mewn patrymau gwasanaeth a'r gofyniad i gydymffurfio â'r canllawiau ar gyfer cadw pellter cymdeithasol;
- o sut i ymdopi ag unrhyw brinder staff y mae Gweithredwyr yn ei wynebu.

Yn y dyfodol, bydd Llywodraeth Cymru, gyda chefnogaeth gan Drafnidiaeth Cymru, yn dylunio cynllun ariannu newydd ar y cyd ag awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau a fydd yn cynnwys dull teg a chyson o bennu prisiau siwrneiau a chynyddu defnydd, a chytundeb ag egwyddorion y Contract Economaidd a Siarter Gymdeithasol. Bydd y dull hwn yn ein galluogi i weithio mewn partneriaeth er mwyn gwella gwasanaethau i deithwyr, gan gynnwys glendid, dibynadwyedd a diogelwch, a fydd yn hanfodol yn ystod y cyfnod adfer wrth inni gydweithio i sicrhau rhwydwaith bysiau effeithlon, cynaliadwy a chadarn ar gyfer y dyfodol.

Pa effaith a gaiff y pandemig ar hyfywedd a darpariaeth buddsoddiadau seilwaith mawr? Yn benodol, darparu cynllun trydaneiddio'r cymoedd, y tair rhaglen metro yn fwy cyffredinol a'r cynlluniau priffyrdd?

Rydym wedi llwyddo i gwblhau'r broses o drosglwyddo asedau rheilffordd oddi wrth Network Rail. Mae wedi cymryd sawl blwyddyn o waith paratoi a thrafodaethau cyfreithiol cymhleth i gyrraedd y pwynt hwn, a hoffem ddiolch i'r holl bartneriaid dan sylw am eu gwaith caled a'u cydweithrediad.

Mae'r gwaith ar Fetro De Cymru yn mynd rhagddo'n dda. Ar ddechrau'r flwyddyn, agorodd Trafnidiaeth Cymru Hwb Seilwaith y Metro yn Nhrefforest, ynghyd â dechrau'r gwaith adeiladu ar ein Depo a Chanolfan Reoli'r Metro yn Ffynnon Taf. Mae wedi bod yn gwneud gwaith arolygu a dylunio ar draws llinellau rheilffordd y cymoedd, ac rwy'n falch y disgwylir i'r gwaith paratoi tir ddechrau dros yr haf.

Mae'n anochel y bydd y datblygiadau diweddaraf mewn perthynas â'r coronafeirws (COVID-19) yn effeithio ar y gwaith hwn oherwydd yr angen i gadw pellter cymdeithasol, a'r effaith bosibl ar waith cynhyrchu ac argaeledd y gadwyn gyflenwi. Fodd bynnag, hoffem eich sicrhau y dilynir canllawiau Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau y gellir cyflawni rhaglen Trawsnewid y Metro yn ddiogel.

Mewn perthynas â Metro Gogledd Cymru, mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn bwrw ymlaen â nifer o fentrau yn cynnwys y gwaith i wella Gorsaf Shotton a chreu gorsaf reilffordd newydd yng Nglannau Dyfrdwy. Mae gwaith hefyd yn mynd rhagddo mewn perthynas ag adolygu'r rhwydwaith bysiau ac mae strwythur llywodraethu bellach ar waith i reoli'r rhaglen o fentrau i ddatblygu system drafnidiaeth integredig yng Ngogledd Cymru.

Mae Trafnidiaeth Cymru hefyd yn parhau i gydweithio â rhanddeiliaid yng Ngorllewin a Chanolbarth Cymru i ddatblygu model trafndiaeth strategol. Bydd hwn yn llywio penderfyniadau buddsoddi yng Nghanolbarth Cymru a'r gwaith o ddatblygu Gweledigaeth y Metro yn Ne-orllewin Cymru a'r Cynllun Cyflenwi. Rydym yn bwriadu rhoi diweddariad ar y gwaith hwn cyn diwedd y flwyddyn.

Cynlluniau priffyrdd

Gwnaed Rheoliadau newydd, sef Rheoliadau Diogelu Iechyd (Cyfyngiadau'r Cofonafeirws) (Diwygio) (Cymru) 2020 (a wnaed ar 3 Ebrill ac a ddaeth i rym ar 12.01am ddydd Mawrth 7 Ebrill) a gyflwynodd ofyniad i gadw pellter cymdeithasol o 2 fetr yn y gweithle.

Mae'r gweithle yn cynnwys sefyllfaoedd agored fel safleoedd adeiladu a gwaith ffordd. Mae'r ddyletswydd i gadw pellter yn agored i 'fesurau rhesymol' er mwyn cydymffurfio, ac mae hyn wedi'i nodi yn y Canllawiau ar gyfer y rheoliadau a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru ar 7 Ebrill. Yn ogystal, mae cyrff proffesiynol, diwydiant a masnach eraill, yn cynnwys y Cyngor Arwain ar Adeiladu ar gyfer y diwydiant adeiladu, wedi cyhoeddi canllawiau defnyddiol ar gydymffurfio â'r rheoliadau newydd ac arferion gorau.

Felly, mae gwaith ar gynlluniau priffyrdd yn parhau yn unol â'r canllawiau presennol hyn. Mae nifer o fesurau a rheolaethau ychwanegol wedi cael eu cyflwyno i helpu pobl i gydymffurfio â'r canllawiau. Ymysg y mesurau hyn mae gweithio gartref lle bynnag y bo'n bosibl, cerbydau safle ychwanegol, staff glanhau ychwanegol, trefniadau lles diwygiedig a sesiynau briffio o bell mewn grwpiau llai neu'n unigol neu'n electronig.

Mae Fframwaith Llywodraeth Cymru ar gyfer Adferiad o'r pandemig yn sôn am fanteisio ar y newidiadau a all gael effaith gadarnhaol ymhell i'r dyfodol. Beth allai hyn ei gynnwys yn y maes trafndiaeth?

Yn ystod cyfnod y cyfyngiadau symud, cafwyd cynnydd mawr yn nifer yr unigolion a'r teuluoedd sy'n cerdded ac yn beicio, ar gyfer ymarfer corff ac er mwyn gwneud teithiau angenrheidiol. Nawr, mae angen inni weithredu i gynnal yr ymddygiadau teithio iach hyn sy'n ystyriol o'r hinsawdd ac osgoi dychwelyd i ddewisiadau teithio sy'n dibynnu'n sylweddol ar geir.

Dyrannwyd £15.4m o gyllid i awdurdodau lleol er mwyn cyflwyno mesurau i wella diogelwch ac amodau ar gyfer mathau cynaliadwy a llesol o deithio yn eu hardal mewn ymateb i argyfwng COVID-19 ac i gyflawni newidiadau parhaus mewn ymddygiad teithio yn y dyfodol. Bydd y cyllid yn gwella amodau i gerddwyr a beicwyr mewn ardaloedd trefol a gwledig.

Cawsom gyfanswm o 209 o gynigion ar gyfer mesurau gan yr holl awdurdodau lleol mewn ymateb i'r gwahoddiad am ddatganiadau o ddiddordeb. Mae hyn yn dangos yn glir yr angen i gyflwyno mesurau i ddiogelu iechyd a diogelwch y cyhoedd ac i alluogi pobl i ddewis y mathau mwyaf iach a chynaliadwy o drafnidiaeth ar gyfer teithiau byrrach nawr ac yn y dyfodol, ynghyd â pharodrwydd awdurdodau lleol i gyflwyno hyn. Mewn cydweithrediad â'r Dirprwy Weinidog Tai a Llywodraeth Leol, rydym yn bwriadu datblygu'r gyfran hon a sicrhau bod rhagor o gyllid ar gael pan fydd ei angen. Byddwn yn mynd ati i weithio gydag awdurdodau lleol er mwyn datblygu rhagor o ymyriadau uchelgeisiol fel rhan o'r rhaglen Trawsnewid Trefi.

Hyderaf y bydd y wybodaeth hon yn ddefnyddiol ichi.

Yn gywir,



Ken Skates AS/MS

Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth
Minister for Economy and Transport