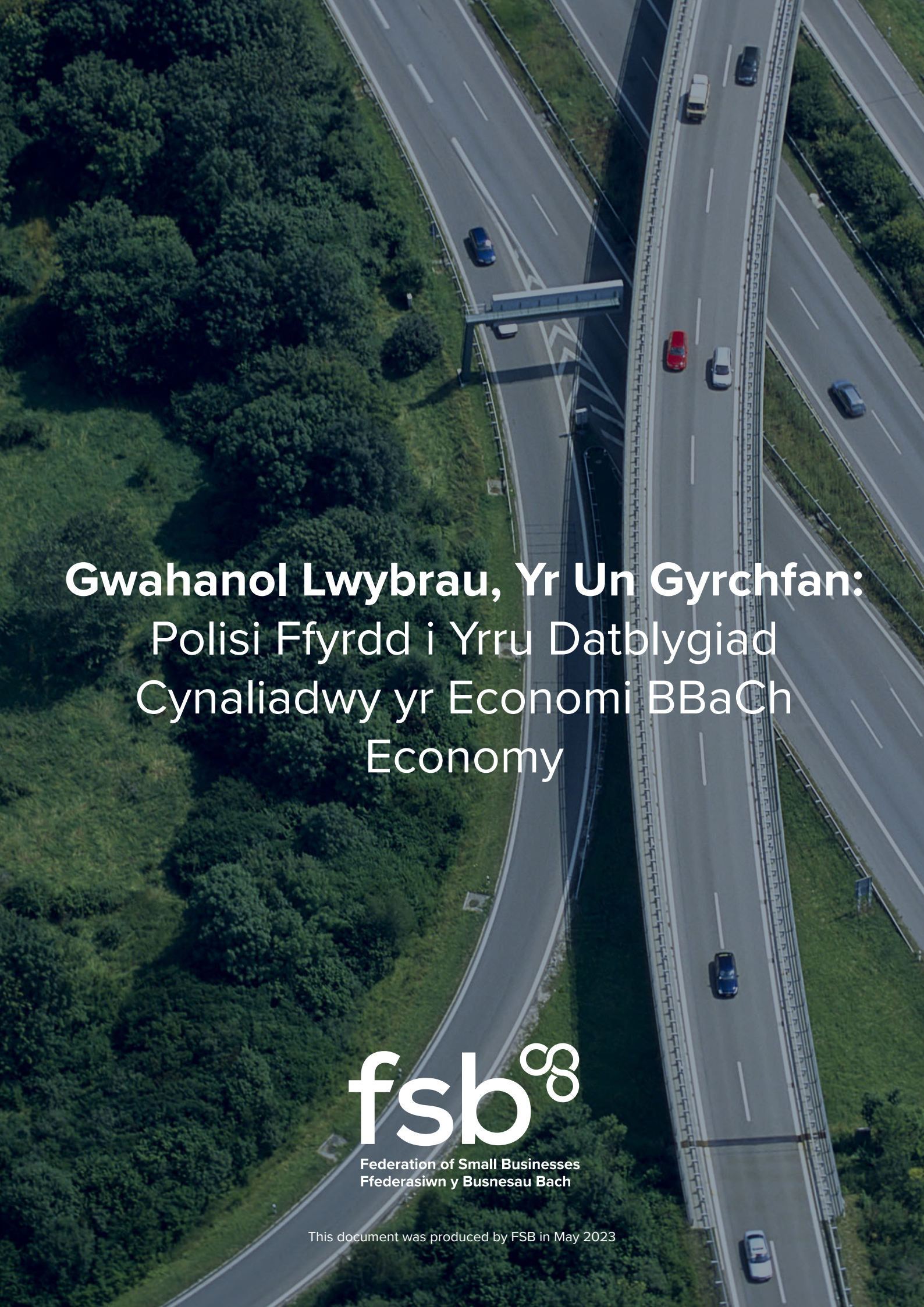


Gwahanol Lwybrau, Yr Un Gyrchfan:
Polisi Ffyrdd i Yrru Datblygiad Cynaliadwy yr Economi BBaCh
Economy

Federation of Small Businesses
Ffederasiwn y Busnesau Bach

This document was produced by FSB in May 2023

Diolchiadau

Byddai'r awdur, Dr. Llyr ap Gareth, yn hoffi cydnabod y cymorth a'r cyfraniad gan gydweithwyr yn yr FSB - yn arbennig aelodau o Uned Bolisi Cymru, tîm FSB Cymru (yn arbennig Ben Cottam, Gwyneth Sweatman a Kiera Marshall) Yn ogystal, diolch i gydweithwyr ar draws y DU, timau polisi'r Alban a Gogledd Iwerddon, ac yn arbennig yr arbenigedd a ddarparwyd gan Friederike Anders.

fsb Federation of Small Businesses

Cyflwyniad

Mae ffyrdd wedi cipio'r dychymyg ers tro byd.

Mae delwedd y ffordd wedi cadw apêl ramantaidd arddegau America'r 1950au – y ffordd lydan agored fel delwedd o ryddid a phosibilrwydd. Roedd bod 'ar y ffordd' yn rhan allweddol o'r fytholeg Bitnic, ac o'i geni roedd caneuon roc a rôl yn canmol y ffordd yn gyffredin iawn, gyda 'Route 66' yn dal i gadw rhamantiaeth rymus, yn cysylltu roc, a Dwyrain a Gorllewin UDA. Trwy gydol hanes mae ffyrdd wedi'u cysylltu â chysylltedd, ffyniant, cyfnewid diwylliannol, a masnach – delwedd 'Ffordd y Sidan' yn cysylltu'r Gorllewin a'r Dwyrain yn gyrru ffortiynau gwledydd, rhanbarthau a chyfandiroedd cyfan, gan ddod â nwyddau, a thrwy fasnach, swyddi a chyfnewid, ddaioni cymdeithasol hefyd.

Yn yr olwg yma, mae ffyrdd yn symbolau o agoredrwydd, o gysylltiadau yn wynebu at allan a masnach, a thrwy'r cysylltiad cryf â'r car, o ryddid unigol wrth i'r ugeinfed ganrif fynd yn ei blaen.

Ochr yn ochr â datblygiad ceir fel 'Brenin y Ffordd', datblygodd barn arall am y ffordd - fel ffynhonnell problemau - mae'r ddelwedd o draffyrdd wedi tagu, o gythraul gyrru, o berygl ac iechyd gwael yn ennyn ymateb cryf. Gwaethygir hyn eto gan y ffaith fod y car preifat a'r injan danio yn ffynhonnell allyriadau CO2 enfawr, ac yn un o'r prif feysydd i ymyrryd sydd ei angen er mwyn mynd i'r afael ag argyfwng newid hinsawdd y byd. Mae tystiolaeth gref nad yw delwedd y car yn gysylltiedig â dyrchafiad y rhai yn eu harddegau yn y 1950au mor amlwg gyda'r cenedlaethau iau ag o'r blaen. Mae newid cenedliadol yn ei le. [1]

Yn y darlun hwn, mae ffyrdd wedi'u cysylltu â pherygl, niwsans, tagfeydd, ac yn y diwedd drychineb hinsawdd.

Mae digonedd o enghreifftiau yng Nghymru ble mae'n hawdd inni allu dod o hyd i'r farn hollt yma.

Roedd y rhethreg a wnelo â'r drafodaeth hirfaith ynglŷn â ffordd liniaru'r M4 yn enghraifft o hyn - Ar un llaw roedd y diffyg ffordd liniaru'n cael ei bortreadu fel 'troed ar bibell wynt economi Cymru' [2], a bod y 'tarfu a'r oedi cyson ar hyd y prif lwybr traffordd ar draws De a Gorllewin Cymru a achosir gan dagfa twnnel Brynglas o gwmpas Casnewydd yn niweidio economi Cymru yn sylweddol.' [3]

Ar y llaw arall, roedd cynigion yr M4 yn cael eu gweld gan rai fel "ymosodiad uniongyrchol ar natur [a fyddai'n] rhwygo... fforest law Amasonaidd ei hun Cymru'. [4]

Ym myrdwn polisi Llywodraeth Cymru mae'r ymyriadau'n canolbwyntio ar droi'r hierarchaeth drosodd o farn oblygedig o'r car preifat fel y norm, tuag at deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Fel mae briff Gwasanaethau Ymchwil annibynnol y Senedd yn ei roi:

"Mae cyfeiriad polisi trafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn glir. Cyflwynodd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy sy'n blaenoriaethu teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus dros gerbydau modur preifat. Canslodd y Prif Weinidog brosiect dadleuol ffordd liniaru'r M4, gydag atebion amgen yn canolbwyntio ar gyflwyno trafnidiaeth gyhoeddus yn lle hynny." [5]

[1] Cylchgrawn Car Dealer, 'Perchenogaeth ceir yn disgyn yn ddramatig mewn ardaloedd trefol wrth i bobl ifanc droi eu cefn ar gerbydau' (Tach 16 2020)
[2] David Cameron, 2017 https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2017-09/m4-corridor-around-newport-wider-economic-impact-assessment-report.pdf
[3] Cymru Ar-lein 'Neges arweinwyr busnes i wleidyddion – Cyflawnwch y Llwybr Du neu golli swyddi a buddsoddiad' (Chwef 3 2016) – nid oedd y llofnodwyr yn cynnwys yr FSB
[4] Newyddion y BBC 'Ffordd liniaru'r M4: Honnir bod y Llwybr yn 'ymosodiad ar natur', (Medi 27 2017)
[5] F Howerth, Gwasanaeth Ymchwil y Senedd 'Dyfodol Bysiau a Threnau' (Ion 13 2023) https://research.senedd.wales/research-articles/the-future-of-bus-and-rail/

Mae newid dulliau teithio - gan annog symudiad o geir preifat i ddulliau teithio eraill - yn nod dymunol pan fydd dewis arall argyhoeddiadol. Yn yr un modd, mae lleihau tagfeydd ac allyriadau yn angenrheidiol mewn argyfwng newid hinsawdd, ac yn economaidd yn y pen draw gan fod llai o dagfeydd yn helpu symudedd busnes. Ond, nid yw'n strategaeth sy'n gallu cynnwys pob ffordd, a'n haeriad yw bod y lens yma ar ei phen ei hun yn methu gormod ar gyfer polisi effeithiol ledled y system.

Wrth gydbwyso holl reidrwydd newid arferiad a defnydd, rhaid inni gydnabod hefyd fod ffyrdd yn chwarae rhan bwysig wrth hyrwyddo datblygu economaidd, twf a chyfle. Mae seilwaith ffyrdd dibynadwy, yn cael ei gynnal a'i gadw'n dda ar draws Cymru gyfan yn fater allweddol i fusnesau llai.

Mae'r adroddiad hwn yn ceisio cyfannu'r strategaethau ac ehangu eu gorwelion - gan ddarparu lens letach i weithio drwyddi trwy bolisi. Mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn effeithiol wrth gyfathrebu'r hyn y mae am ei atal a beth sy'n annymunol, ond yn llai effeithiol wrth gyfleu'r cyfleoedd i ddatblygu trafnidiaeth (yn cynnwys ar gyfer ffyrdd). Mae wedi'i gadarnhau pam y mae ffyrdd yn ddrwg – ond nid ar gyfer beth y maen nhw'n dda a sut y gallwn eu defnyddio'n gadarnhaol yn y dyfodol. Ein haeriad yw, er mwyn creu ymagwedd fwy rhagweithiol at ddatblygu economaidd, yw bod angen i naratif mwy cadarnhaol o 'alluogi' fod yn fwy amlwg yn ffordd Llywodraeth Cymru o fynd ati.

Mae'r papur hwn felly yn ceisio amlinellu strategaeth gadarnhaol ar gyfer ffyrdd o fewn fframwaith datblygu cynaliadwy. Strategaeth sy'n rhoi cyfrif am weithgareddau economaidd arbennig y mae ffyrdd yn eu hybu, ac y gallwn ddal i roi gwerth arnynt mewn modd sy'n hwyluso masnach, buddsoddiad, a theithio busnes, gan ddeall mewn modd sy'n newid pwyslais fwy y gweithgaredd materol yr ydym yn dymuno ei gymell a'i anghymell i hyrwyddo cynaliadwyedd.

Y nod felly yw nid dim ond newid 'dulliau' trafnidiaeth, ond i roi gwerth ar ba 'weithgaredd' y caiff dulliau trafnidiaeth eu defnyddio ar ei gyfer a sut y gallwn neilltuo gwerth ychwanegol at weithgaredd economaidd (yn ogystal â chostau i ymddygiad arall) o fewn y seilwaith trafnidiaeth yma.

Mae hefyd i ymdrechu i ddarparu mwy o eglurder a gwell prosesau ar gyfer gwneud penderfyniadau ynghylch seilwaith yn y dyfodol. Nid yw'r saga ynglŷn â'r M4 a'r gwrthdroadau polisi a'r dadleuon yn ymwneud â'r Adolygiad Ffyrdd diweddar yn unigryw i Gymru. Mae'r rhain yn broblemau sy'n gynhenid mewn penderfyniadau sy'n boenus, hir dymor, a chymhleth ac yn gallu tolcio hyder economaidd. Gallwn ddysgu o sefydliadau a adeiladwyd mewn mannau eraill am sut i sicrhau gwell prosesau wedi'u seilio ar hyder ac ymddiriedaeth mewn cyrff annibynnol yr ymddiriedir iddynt y gorchwyl o gael gwell canlyniadau.

Yn dilyn rhestr o argymhellion a throsolwg o sbardunwyr polisi, mae'r adroddiad wedi'i rannu'n dair rhan. Mae Pennod 1 yn edrych ar 'Ble'r ydym yn awr?', ar y gwahanol fframweithiau a dadansoddiadau sydd gennym yn eu lle ar hyn o bryd ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru yn y dyfodol.

Mae Pennod 2 yn gofyn 'Ble byddem yn hoffi mynd?', gan ddadansoddi sut ydym yn sicrhau bod BBaChau a'r economi wedi'u harneisio i fwyhau cyfleoedd, a sut y gall strategaeth ffyrdd ein helpu yn yr ymdrech hwnnw.

Mae Pennod 3 yn gofyn y cwestiwn 'Sut ydym yn cyrraedd yno?' ac yn ymorol am y prosesau trwy ba rai yr ydym yn cyrraedd adeiladu seilwaith megis ffyrdd, pam fod y prosesau hyn yn ansefydlog ac yn dueddol i fethu, a sut y gallwn fynd i'r afael â hyn trwy edrych at gyrff annibynnol sy'n cydweddu â chyflawni rhanbarthol Llywodraeth Cymru ac ag uchelgeisiau'r DU ar gyfer Codi'r Gwastad.

Sbardunwyr Polisi

Datgarboneiddio

Mae Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru wedi datgan ein bod mewn argyfwng hinsawdd. Fel rhan o hyn, mae trafnidiaeth wedi'i chlustnodi fel maes ble mae angen newid i liniaru yn erbyn canlyniadau amgylcheddol anffafriol. Bydd Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy newydd yn ymorol am newid y dulliau trafnidiaeth yr ydym yn eu blaenoriaethu.

Mae ein hymchwil wedi dangos yn gyson gydnabyddiaeth BBaCh o'u cyfrifoldeb i chwarae eu rhan ar ein siwrnai i ddatgarboneiddio ac i gyflawni ein huchelgeisiau Sero Net. Serch hynny, mae llawer o fusnesau bach heb fod â'r adnoddau neu'r arbenigedd i ddeall sut y gallant wneud gwahaniaeth.

Er y bydd sylw ar deithio llesol a buddsoddi mewn trafnidiaeth gyhoeddus o gymorth wrth ysgafnu tagfeydd ar ffyrdd, mae angen mwy o ystyriaeth ynghylch defnydd masnachol anochel o gerbydau a chymorth i drawsnewid i gerbydau trydan i sicrhau nad yw busnesau bach yn cael eu cosbi gan y trawsnewid hwn.

Rhagolygon economaidd

Mewn storm economaidd, mae'n hanfodol bwysig fod adferiad economaidd yn ffocws sylfaenol. Bydd creu ymdeimlad o gydgenhadaeth, gan ddarparu eglurder ar nodau, mesurau, gwerthoedd a gweledigaeth hir dymor ymarferol yn dyngedfennol i lywio tuag at gynaliadwyedd, a chefnogi BBaChau yn y trawsnewid hwnnw.

Mae cyllid cyhoeddus cyfyngedig yn mynnu bod polisi'r dyfodol yn asesu, yn realistig ac yn gadarnhaol, sut y gall BBaChau elwa ar gyfleoedd y chwyldro cerbydau trydan yr un pryd â lleihau effaith costau. Bydd gwariant ar a chymorth i seilwaith yn rhan annatod o hyn ond mae angen edrych eto ar y broses drwy ba un y deuwn i benderfynu ar brosiectau gwerth gorau. Gall system annibynnol o wneud pendefyniadau y gellir ymddiried ynddi yn y lle hwn eistedd y tu allan i wleidydda pob dydd a darparu ar gyfer gwell canlyniadau.

Technoleg ac Arloesi

Bydd technoleg yn parhau i amharu ar sut ydym yn edrych ar ddulliau trafnidiaeth, rhwydweithiau, rhwyddineb mynediad, a chyllido seilwaith newydd. Mae'r newid i gerbydau trydan a mathau o gerbydau gwyrddach eraill yn golygu bod yna gloc sy'n ticio i fynd i'r afael â beth sy'n cymryd lle tollau tanwydd. Rhaid inni sicrhau ein bod yn defnyddio unrhyw gyfleoedd newydd i gymell gweithgaredd economaidd cynaliadwy a bod rheoliadau ar gyfer busnes dan unrhyw system newydd yn gymesur.

Y Cyd-destun Gwledig

Rhaid rhoi sylw i'r cyfleoedd a'r heriau i fusnesau mewn ardaloedd gwledig ar y cychwyn yn hytrach na'i fod yn ôl-ystyriaeth. Mae trafodaethau ynghylch materion megis prisio ffyrdd, taliadau atal tagfeydd, a pharthau allyriadau isel wedi canolbwyntio ar y trefol a'r dinesig hyd yn hyn.

Rhaid i ddatblygu economaidd a gwledigrwydd fod yn ffocws canolog polisi trafnidiaeth yn y dyfodol a rhaid iddo fod yn uchelgeisiol er mwyn datblygu economaidd gwledig. Dylai hyn chwarae rhan wrth godi'r gwastad mewn cymunedau o amddifadedd, yn arbennig y rheini na wasanaethwyd yn ddigonol gan y system drafnidiaeth yn hanesyddol. Mae angen strwythurau a phrosesau llywodraethu hefyd i sicrhau bod trafodaethau sydd wedi bod yn drefol-ganolog hyd yma yn prif-ffrydio prawfesur polisïau o safbwynt anghenion cefn gwlad trwy'r holl brosesau llunio polisïau.

I ble mae arnom eisiau mynd? Ciplun o dref Gymreig yn 2043

Mae trafnidiaeth wedi helpu i ddarparu mynediad rhwydd i ganol trefi ar draws trefi o wahanol faint ar draws Cymru.

Mae tagfeydd wedi ysgafnu'n sylweddol gan gyfrannu at well ansawdd aer a llai o niwsans. Mae symudedd mini yn darparu llawer o'r danfoniadau wedi'u gerio o warysau a swyddfeydd didoli ar gyrion y dref, gan ddarparu digonedd o gyflogaeth leol a cherbydau sy'n gallu ffitio'r ardaloedd. Mae hyn wedi caniatáu mynediad i ddanfoniadau nwyddau mwy fel y bo angen.

Mae cerbydau'n rhannu lleoedd neu maent â llwybrau wedi'u diffinio'n glir trwy'r dref gan ddarparu rhwyddineb mynediad i fusnesau lleol.

Mae costau Trafnidiaeth Gyhoeddus i lawr oherwydd trydaneiddio, ac mae costau teithio hyblyg mewn ardaloedd gwledig i'r trefi wedi gostwng yn sylweddol gan fod costau tanwydd yn cyfrannu at deithio llawer rhatach sy'n llai costus trwy bellter.

Mae mynediad i drefi'n cael ei reoli hefyd gan gymelliadau dynamig yn lleol i reoli tagfeydd. Mae tagfeydd twristiaeth wedi ysgafnu trwy greu traffig a reolir yn dda gyda cherbydau'n cael eu sianelu i ardaloedd mynediad llai poblog mewn parciau cenedlaethol a thwristiaid yn cael eu gwasgaru ar draws cyrchfannau poblogaidd, gyda thrafnidiaeth yn cael ei darparu'n aml mewn lonydd cyflym dynodedig ar draws Cymru wledig.

Mae mwy o bobl yn byw mewn trefi gydag opsiynau tai da i wahanol grwpiau incwm, ac mae gweithio o bell wedi helpu gyda hyn hefyd. Mae hyn yn darparu incwm gwario cyffredinol rheolaidd i'w wario'n lleol mewn trefi sy'n unigol ac yn gwneud yn fawr o'u pwyntiau gwerthu unigryw, gyda siopau, caffis a bwytai annibynnol lleol yn ffynnu trwy gydol y flwyddyn.

Mae trefi'n darparu eu systemau eu hunain yn ôl anghenion (e.e., parthau allyriadau isel, taliadau atal tagfeydd, ffioedd parcio), ond mae yna fframwaith cyson sy'n rhagweladwy trwy ryngwyneb hawdd ei ddefnyddio ar gyfer unigolion a busnesau. Mae costau teithio'n gallu amrywio'n ddynamig, ond maen nhw'n rhagweladwy.

Mewn ardaloedd mwy trefol a dinasoedd mae systemau Metro wedi alinio ac integreiddio anghenion trafnidiaeth ar draws gwahanol ddulliau yn llwyddiannus, gan ddarparu ar gyfer cymudo di-dor gan ddefnyddio amryw o wahanol ddulliau. Mae'r rhain yn fforddiadwy, dibynadwy, a rhagweladwy. I BBaChau maen nhw'n darparu ar gyfer rhwyd eang o dalent y gallant ddod ag ef i mewn i'w busnes, beth bynnag fo'u sector, ac felly nid yw'r sectorau hynny nad ydynt yn gallu darparu gweithio o bell dan anfantais.

Mae hyn wedi'i gyflawni trwy gymysgedd da o adnoddau canolog i mewn i wybodaeth a gwneud penderfyniadau lleol yr un pryd â chadw system drafnidiaeth strategol ranbarthol glir. Bu'n trosoli adnoddau canolog a buddsoddiad sylweddol o'r tu allan i mewn ac mae wedi defnyddio pob cyfle i adeiladu egin fusnesau newydd, cadwyni cyflenwi, ac arbenigedd a sgiliau ar draws pob cymuned yng Nghymru.

fsb Federation of Small Businesses

Rhestr Argymhellion

Strategaeth Drafnidiaeth

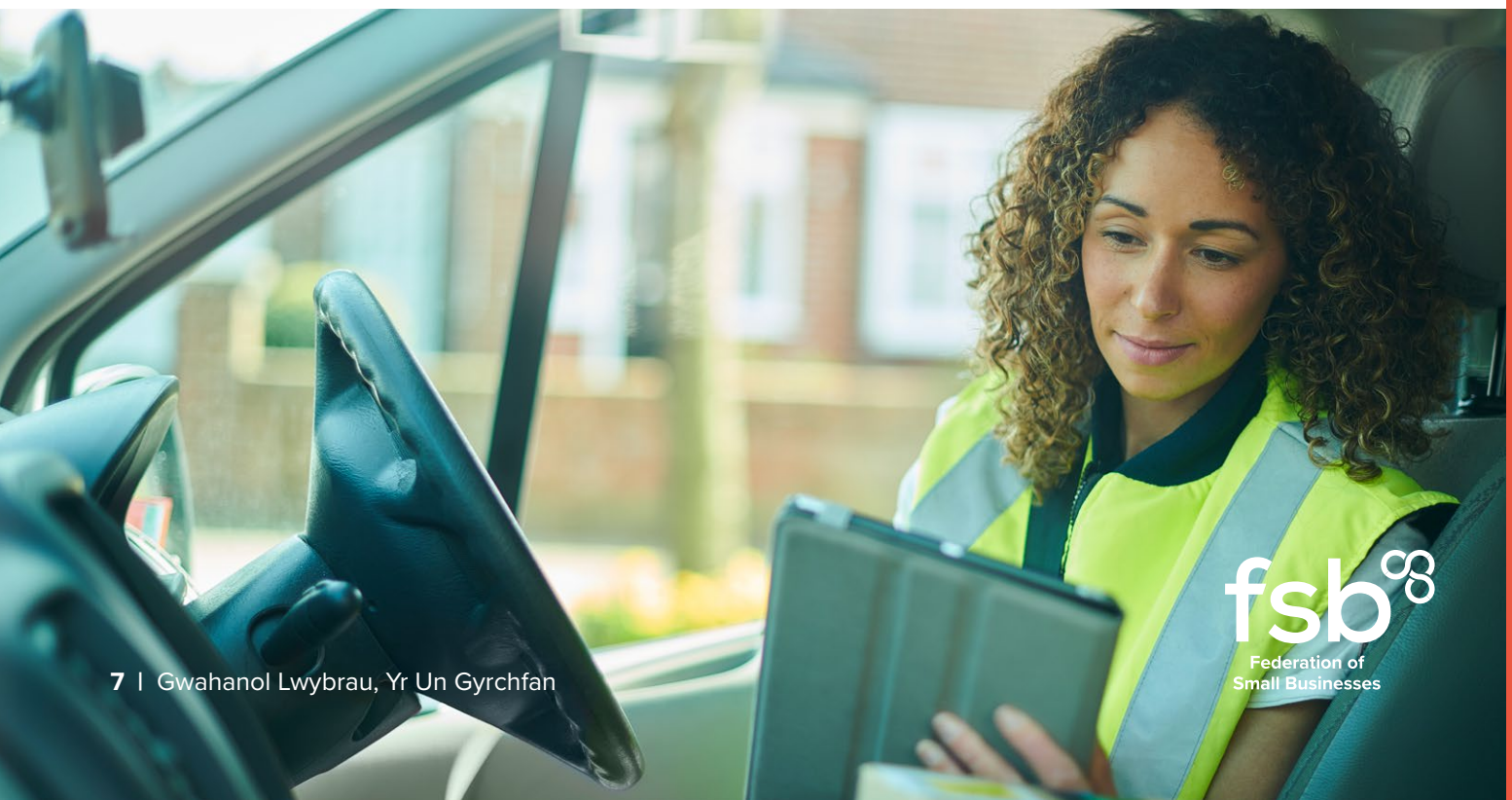
- Dylai Llywodraeth Cymru ymorol am ehangu'r fframwaith trafnidiaeth y tu hwnt i newid dulliau teithio yn arbennig fel y'i cymhwysir i deithio busnes anochel.
- Mae gwneud penderfyniadau ynglŷn â seilwaith yn gofyn am fframwaith datblygu economaidd ehangach a mesurau i gyfannu fframwaith Strategaeth Drafnidiaeth Llywodraeth Cymru.

Cludo Nwyddau a Logisteg

- Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu strategaeth cludo nwyddau ar frys ochr yn ochr â lens economaidd ar gyfer trafnidiaeth, yn cynnwys yr effaith ar gwmnïau bach.
- Mae hi'n bwysig bod unrhyw strategaeth cludo nwyddau yn cydweddu â strategaeth canol trefi, gan edrych ar sut y gallwn gymell buddsoddiad trwy barthau buddsoddi yng nghanol trefi, a symud manwerthu i'r canol o ddatblygiadau ar gyrion trefi.
- Yn ei dro byddai angen i hyn gydgysylltu â chymelliadau sy'n benodol i sectorau i ddarparu gwasanaethau cludo nwyddau i ddatblygiadau ar gyrion trefi (i lacio cerbydau nwyddau trwm mewn trefi); byddai hyn yn creu cyfleoedd i BBaCh a chyfleoedd i'r hunangyflogedig trwy fflydiau symudedd mini ar gyfer yr ychydig filltiroedd diwethaf ble bo'n briodol.

Cyfathrebu

- Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau strategaeth gadarnhaol ar gyfer ffyrdd - beth fyddant yn ei wneud yn hytrach na beth na fyddant yn ei wneud - i sicrhau ei bod yn adeiladu tuag at bob cyfle economaidd, cymdeithasol, ac amgylcheddol yn hytrach na chanolbwyntio ar reoli'r risgiau.
- Trwy ddarparu'r strategaeth gyfathrebu yma a strategaeth ymgysylltu trwy gyfrwng sefydliadol annibynnol i'w chyflawni, gall ymorol am sicrhau ymrwymiad ac ymddiriedaeth ac osgoi trafodaeth ar 'ymosodiad ar fodurwyr'.



Prisio Defnyddwyr Ffyrdd

- Dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru weithio gyda'i gilydd i sicrhau system brisio deg, sefydlog a rhagweladwy ar gyfer ffyrdd yng Nghymru yn y dyfodol.
- Dylai llunwyr polisi ystyried yn arbennig sut y mae unrhyw system Prisio Defnyddwyr Ffyrdd arfaethedig yn ymwneud â'r materion canlynol:
    - Pellter a deithir gan y cerbyd.
    - Math o gerbyd (car yn erbyn cerbyd trydan yn erbyn HGV)
    - Ardal y teithir iddi (e.e., trefol yn erbyn gwledig)
    - Amser teithio (e.e., adegau prysur yn erbyn adegau tawel)
    - Rheswm dros deithio (busnes yn erbyn preifat)
- Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu cynllun cyllido clir a chysylltu'r buddsoddiad a phrisio dulliau trafnidiaeth sydd i'w rhoi yn eu lle â'i gilydd i sicrhau hyder mewn cysylltedd yn y dyfodol a hyder y bydd trafnidiaeth gyhoeddus yn gwella. Dylai prisio ffyrdd gael ei neilltuo ar gyfer seilwaith trafnidiaeth ac ar gyfer cyllido gwell trafnidiaeth gyhoeddus.
- Mae yna berygl cynyddol y gall BBaChau gael eu gadael ar ôl yn y trawsnewid i gerbydau trydan. Dylai strategaeth gyfathrebu hir dymor glir gael ei rhoi yn ei lle a dylai'r strategaeth honno, cymorth, a cherrig milltir gael eu cyfathrebu'n rhagweithiol i BBaChau, gan ddarparu'r amser tywys i mewn angenrheidiol i fusnesau roi cyfrif am y buddsoddiad hwn a'r trawsnewid.
- Dylai llywodraethau ymorol am gymell y symud hwn trwy gyflwyno cymelliadau treth neu gynlluniau sgrapio fel sydd wedi digwydd o'r blaen.
- Mae hi'n bwysig bod cyfrif yn cael ei roi am randdirymiadau ac ad-daliadau BBaCh o ddechrau'r broses ddylunio, a'u bod yn cael eu hymgorffori yn y system ar unrhyw daliadau atal tagfeydd, parthau allyriadau isel a strwythurau prisio ffyrdd ar gyfer anghenion teithio busnes hanfodol.
- Dylai unrhyw adolygiad prisio ffyrdd pellach gan Lywodraeth Cymru gynnwys dadansoddiad o'r pwerau i Lywodraeth Cymru, ac unrhyw strategaeth gael ei chysylltu â'r egwyddorion sydd wrth wraidd Fframwaith Polisi Treth Llywodraeth Cymru.
- Dylai ble mae'r pwerau dros brisio ffyrdd yn gorwedd, pa un ai'n lleol, yn ddatganoledig, Cymru a Lloegr/ Prydain Fawr neu'r Deyrnas Unedig, gael ei wneud yn glir.
- Rhaid i drawsnewid teg ar drafnidiaeth fabwysiadu ymagwedd 'meddwl yn fach i ddechrau' lawn ac edrych tuag at yr effaith a'r cyfleoedd i fusnesau bach a ddaw yn sgil unrhyw ymyriadau polisi, ac edrych ar BBaChau ar draws gwahanol leoliadau a sectorau a chyfleoedd ar gyfer datblygu economaidd a chodi'r gwastad ar draws Cymru.
- Rhaid i unrhyw gynllun prisio ffyrdd gael ei brofi i wneud y system mor syml â phosibl i BBaChau lywio drwyddi ac i ddarparu cymelliadau ar gyfer teithio busnes.

fsb Federation of Small Businesses

Gwledigrwydd a datblygu rhanbarthol

- Mae hi'n hanfodol bwysig fod unrhyw bolisi nid yn unig yn cael ei 'brawfesur o safbwynt anghenion cefn gwlad' ond bod y cyfleoedd ar gyfer ardaloedd gwledig yn cael eu hymgorffori a'u hamlygu ar y cychwyn, yn cynnwys y potensial wrth gefnogi datblygiad trefi fel canolfannau economaidd newydd.

- Mae angen i Bolisi Ffyrdd yn y dyfodol roi cyfrif am anghydraddoldeb rhanbarthol ac edrych y tu hwnt i reoli risgiau i groesawu cyfleoedd i ardaloedd sydd heb dderbyn cyllid digonol yn hanesyddol.

- Gan ymorol am ddull gweithredu siapio a gwneud marchnadoedd, dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru weithio gyda threfi marchnad a llywodraeth leol i ymorol am gynlluniau peilot a allai dyfu'n gyflym a fyddai'n darparu prawf o gysyniadau a thystiolaeth dros ddadrisgio buddsoddiad mewn symudedd gwledig fel gwasanaeth a chyfleoedd newydd wedi'u seilio o gwmpas cerbydau trydan a thrafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig a chefnwlad.

Caffael a Chynllunio

- Dylai caffael ar gyfer cynnal a chadw ffyrdd, yn cynnwys deunyddiau, cadwyni cyflenwi, a sgiliau a llafur ganolbwyntio ar y gymuned berthnasol ble mae'n bosibl i fwyhau gwerth lleol.

- Rhaid i raddfeydd amser a chostau cynllunio gael sylw fel nad yw atalfeydd i brosiectau yn parhau, ac nad yw materion capasiti mewn llywodraeth yn parhau i effeithio ar ddatblygu economaidd.

Seilwaith Gwefru Cerbydau Trydan

- Dylai Llywodraeth Cymru ailymweld â'r strategaeth cerbydau trydan gyda'r nod o ddarparu eglurder ar y cyfeiriad teithio, gyda llinellau amser clir, a gyda'r nod o gefnogi busnesau llai yn y broses fel rhan o'i huchelgais trawsnewid teg.

- Dylai strategaeth datblygu economaidd a chodi'r gwastad gydweddu â'r manteision y gall cysylltiadau trafnidiaeth a seilwaith gwefru cerbydau trydan eu cynnig gyda'r nod o edrych ar y manteision a'r cyfleoedd ac nid dim ond y risgiau.

Cynlluniau Buddsoddi yn y Dyfodol

- Dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cynllun buddsoddi hir dymor clir i ddarparu strategaeth gadarnhaol o ba waith y bydd yn ymorol am ei wneud yn ogystal â'i wrthod, gan ddarparu eglurder ac arwyddion y farchnad ar gyfer buddsoddi yn y dyfodol.

- Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu cyfleoedd ar gyfer prosiectau seilwaith newydd i sicrhau bod manteision economaidd-gymdeithsol a gollwyd yn dilyn y prosiectau a wrthodwyd yn yr Adolygiad Ffyrdd yn cael eu creu yn rhywle arall, pa un a yw'r rhain yn brosiectau a addaswyd at ddibenion gwahanol neu'n brosiectau amgen newydd i fynd i'r afael â chostau cyfle o'r bwlch yn natblygiad seilwaith ar gyfer y dyfodol.

- Dylai Llywodraeth Cymru wahodd cynigion wedi'u hailddrafftio yng ngoleuni ei fframwaith polisi newydd i brofi bod ei ddefnydd yn ôl-weithredol yn yr achosion hyn yn golygu y gellir addasu'r cynigion i ffitio'r strategaeth ffyrdd newydd yn well.

Pensaernïaeth Sefydliadol i ddarparu Strategaeth Ffyrdd gadarnhaol

- Dylai strategaeth ffyrdd ddod o dan Gomisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru (NICW) diwygiedig wedi'i rymuso ac yn derbyn adnoddau'n statudol fel y nodwyd mewn polisi FSB blaenorol, gan ddarparu ar gyfer:
    - Golwg hir dymor,
    - Dull gweithredu annibynnol y gellir ymddiried ynddo a arwenir gan dystiolaeth
    - Bod yn ganolbwynt ar gyfer trafodaethau aml-lywodraeth cymhleth,
    - Yn ymgysylltu'n llawn â'r gymuned a rhanddeiliaid
    - Yn atebol yn llawn i'r Senedd, Senedd y DU a Llywodraethau'r DU a Chymru
- Dylai NICW diwygiedig geisio llunio ei gweledigaeth, a'r consensws sydd wrth ei gwraidd, ar draws terfynau datganoli yn cynnwys cyrff ehangach y DU.

Codi'r Gwastad yn Rhanbarthau Cymru

- Dylai agenda Codi'r Gwastad yn y DU edrych ar sut y gall yr ôl troed a'r llywodraethu rhanbarthol sy'n datblygu yng Nghymru (fel y'i datblygwyd gan Y Sefydliad ar gyfer Cydweithrediad a Datblygiad Economaidd (OECD) ar gyfer Llywodraeth Cymru) gael eu harneisio ar gyfer effaith fwy strategol am yr hirdymor yng Nghymru.

- Gall y cyrff rhanbarthol hyn wasanaethu wedyn fel 'man niwtral' ar gyfer partneriaeth rhwng llywodraeth y DU, llywodraeth Cymru, a llywodraeth leol gan ddarparu gwell canlyniadau a gwarchod rhag gwahaniaeth gormodol mewn llunio polisi. Dylent ddod â'r cysylltiad rhwng cyllido canolog, cynllunio strategol rhanbarthol a'r llais lleol i wneud penderfyniadau at ei gilydd hefyd.

Porthaethwy / Menai Bridge

- Dylai Llywodraeth Cymru ymorol am ddefnyddio datblygiad y strategaeth economaidd sydd wrth wraidd Porthladd Rhydd yn Ynys Môn i lunio sylfaen dystiolaeth i'r opsiynau i adeiladu cadernid systemau trafnidiaeth yr ynys, yn cynnwys ar gyfer traffig lleol, cludo nwyddau, ei rôl wrth ddod â datblygiad a buddsoddiad i mewn, ac asesu'r effaith bosibl ar draws gwahanol lefelau gofodol.

- Dylai'r opsiynau edrych ar wahanol leddfiadau i fynd i'r afael ag amseroedd ac ardaloedd arbennig pan ddigwydd tagfeydd, gan ymorol am unrhyw addasiadau posibl, ond yn sicrhau hefyd fod yr angen am drydedd groesfan wedi'i seilio ar dystiolaeth ac yn cael ei gydweddu â strategaeth ddatblygu ehangach ar gyfer Ynys Môn a Gogledd Cymru, ac effaith ehangach Brexit a rôl Caergybi fel cyswllt strategol arwyddocaol rhwng Ewrop a Phrydain Fawr ac Iwerddon.

Trefi Marchnad a Ffyrdd Osgoi

- Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu pa ddewisiadau eraill y byddai'n eu darparu yn lle'r manteision economaidd a all gael eu colli gyda llai o ffyrdd newydd, a ble mae'r lluosydd coll yn effeithio, y bydd meithrin sgiliau a gallu yn cael ei wireddu ar gyfer cymunedau ledled Cymru yn y dyfodol.

- Mae angen i unrhyw fframwaith gwneud penderfyniadau newydd ar gyfer ffyrdd roi cyfrif am y manteision i dagfeydd ac iechyd a lles i drigolion lleol.

- Mae angen i benderfyniadau ar ffyrdd roi cyfrif am y ffaith y bydd costau a manteision yn uwch i rai cymunedau nag i eraill, a'r dewisiadau eraill yn llai ymarferol neu'n fwy anodd. Mae angen i wahanol werth cymharol ffyrdd yn ôl lle gael ei adlewyrchu.

fsb Federation of Small Businesses

Pennod 1: Ble'r ydym yn Awr?

I ddeall cyfeiriad teithio polisi, mae hi'n bwysig ystyried y fframweithiau sydd gan wahanol gyfranogwyr i ddeall heriau a thrafodaethau ar opsiynau a blaenoriaethau polisi.

Bydd y Bennod hon yn edrych ar y lensys drwy ba rai y mae'r FSB, amrywiol Lywodraethau, a chyfranogwyr allweddol yn deall strategaeth ffyrdd. Mae'n anelu at ymgysylltu'n adeiladol yn y drafodaeth o bersbectif sy'n gosod anghenion BBaChau yn y canol.

Fframwaith Sero Net yr FSB

Cyn COP26 ym mis Tachwedd 2020, daeth yr FSB, Cydffederasiwn Diwydiannau Prydain (CBI), Make UK, Sefydliad y Cyfarwyddwyr (IoD) a Siambrau Masnach Prydain (BCC) - at ei gilydd i bwysleisio eu hymrwymiad i helpu'r DU i gyflawni ei nod o ddod yn Sero Net erbyn 2050 ar gyfer dull gweithredu a 'arweinir gan egwyddorion' gan y Llywodraeth i warantu 'trawsnewid teg' i Sero Net a chlustnodwyd pum egwyddor graidd yr oedd eu hangen i gyflawni'r nod yma. Bwriedir i'r pum egwyddor weithredu fel 'prawf tegwch' i lunwyr polisi. Maent yn cynnwys:

I. Tegwch Uchelgais - yn cyd-fynd â realiti'r her

II. Tegwch Atebolrwydd – yn dilyn dull cydgysylltiedig gyda llywodraethu cydlynol ac atebol

III. Tegwch Darparu – yn ceisio cefnogi, grymuso a chymell busnesau i ddod o hyd i'w ffyrdd eu hunain at sero net.

IV. Tegwch Cyfle – yn sicrhau bod busnesau o bob maint, ym mhob sector, ar draws pob rhanbarth a gwlad, yn gallu cyfrannu

v. Tegwch Cost – yn sicrhau bod polisïau'n fforddiadwy a chyraeddadwy. Credwn fod yr egwyddorion a nodwyd yn 2020 yn dal i fod yn berthnasol a phwyswn ar y Llywodraeth i ystyried yr egwyddorion wrth eu llunio.[6]

Credwn y dylai ymagweddau at bolisi amgylcheddol ddilyn yr egwyddorion uchod. Bydd gwneud hynny'n sicrhau bod gan BBaChau le teg yn y trawsnewid tuag at economi carbon isel ac economi cynaliadwy. Byddai ymagwedd wedi'i gwreiddio yn yr egwyddorion hyn yn helpu i sicrhau bod BBaChau yn ennill oddi wrth y cyfleoedd posibl yn hytrach nag yn dwyn cost y trawsnewid angenrheidiol.

[6] *Accelerating Progress: Empowering Small Business on the Journey to Net Zero (FSB: Tach 2021), t 34, ar gael ar https://www.fsb.org.uk/static/ffed4d13-7db0-4ea2-b95f1d8941a69481/ACCELERATING-PROGRESS-Empowering-small-businesses-on-the-journey-to-net-zero.pdf*

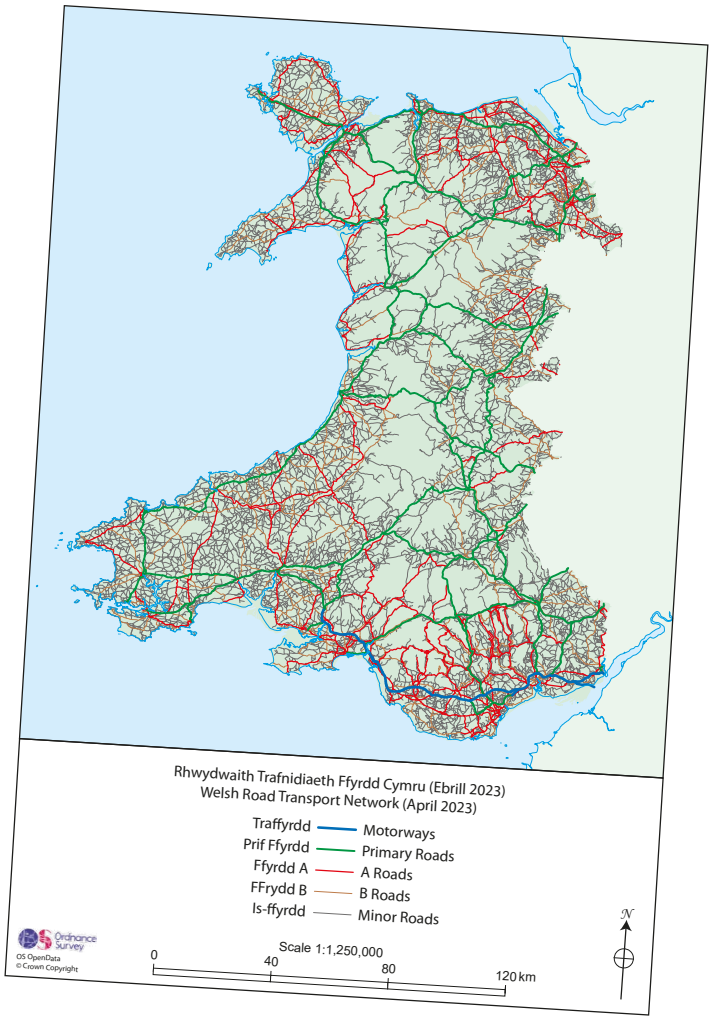
Ffyrdd – Gwerth a Chostau

Wrth edrych ar fap ffyrdd Cymru, mae'n dangos sut mae'r rhwydwaith ffyrdd yn treiddio i bob rhan o'r wlad. Mae'i fân-wythiennau pellaf yn darparu cysylltiadau danfoniadau masnach, mynediad at ganolfannau diwylliannol, amwynderau, a gwasanaethau, ac at deulu, ffrindiau, gofal, ac addysg.

Mae ffyrdd yn hanfodol bwysig i'n cymunedau, teuluoedd, a chymdeithas; maent yn hanfodol bwysig i fusnesau hefyd. Mae busnesau bach yn eithriadol o ddibynnol ar ffyrdd, gyda'n harolygon yn dangos yn rheolaidd fod 9 ym mhob 10 o gwmnïau'r DU yn rhoi gwerth uchel ar y rhwydwaith.[7] Mae busnesau gwledig y tu hwnt o debygol o ddibynnu ar ffyrdd gan eu bod yn sôn yn aml am y nesaf peth i ddim mynediad at gysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus fel trenau neu fysus.

Mae ansawdd trafnidiaeth a buddsoddiad cysylltiedig yn y seilwaith yn cael effaith enfawr felly ar BBaChau. Mae 78% o'r nwyddau a symudir yn y Deyrnas Unedig yn cael eu cludo ar hyd y ffyrdd, tra bo ond 13% yn cael eu symud ar ddŵr, a 9% ar drenau.[8]

Fel y cyfryw, mae tagfeydd, ffyrdd lleol sy'n cael eu cynnal a'u cadw'n wael, a diffyg cynllunio strategol rhanbarthol, yn rhwystr sylweddol i dwf economaidd.



Mae yna gostau i yrru hefyd. Gellir rhannu'r costau hyn fel a ganlyn:

9

i. Costau 'Seilwaith Ffyrdd'

a) Adeiladu.

b) Cynnal a Chadw.

c) Gweithredu.

ii. Costau 'Tagfeydd'

a) Oedi ac amharu a achosir i eraill.

iii. Costau 'Cymdeithasol'

a) Risg/diogelwch.

b) Sŵn.

c) Allyriadau.

d) Amgylcheddol.

[7] Gweler Going the extra mile: Connecting businesses and rural communites (FSB: 2016); A Ydym Yno Eto? (FSB Cymru: 2019)
[8] Transport Statistics for the UK (UK Government: 2021) https://www.gov.uk/government/statistics/transport-statistics-great-britain-2021/transport-statistics-great-britain-2021
[9] Smeed, R.J. et al. (1964) Road Pricing: The Economic and Technical Possibilities, cited in D Turner, 'An Independent Review of Road Charging in Wales (Welsh Government: Nov 2020), p 20 – available at https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2020-11/independent-review-road-user-charging-in-wales.pdf

Image: [10:31] Kiera Marshall "Map kindly supplied by Blue Fox Technology Ltd."

fsb Federation of Small Businesses

Mae'n hen gydnabyddedig bod moduro'n faes ble nad yw costau unigol gyrru yn adlewyrchiad o'r costau i gymdeithas. Ar ben hynny, nid yw effeithiau moduro'n effeithio ar bobman yn gyfartal:

"The issues created by congestion demonstrate that not all car journeys are created equal: unlike greenhouse-gas emissions, the costs of congestion vary enormously depending on where and when the driving takes place. For example, only 3% of passenger kilometres are driven on London's A roads, compared to 24% on rural A roads. But the per-kilometre cost to society of the kilometres driven in London is 25 times higher.

"And the issue is not just about type or location of road, but the times at which we drive. The societal cost of kilometres travelled in the weekday rush hour is two to three times higher than for those travelled at other times." [10]

Sefyllfa Llywodraeth Cymru

Mae Llywodraeth Cymru wedi gosod targed o gyflawni sero net erbyn 2050. Mae busnesau bach yng Nghymru yn cynnwys 99.4% o gyfanswm ein cwmnïau, gan eu gwneud yn anhepgor wrth gyflawni sero net[11].

Y targed hwn o sero net yw sail llawer o bolisi trafnidiaeth diweddar Llywodraeth Cymru, gyda'r bwriad o newid yr hierarchaeth dulliau teithio bresennol a symud at farn fwy holistaidd ac integredig o drafnidiaeth yn ei chyfanrwydd.

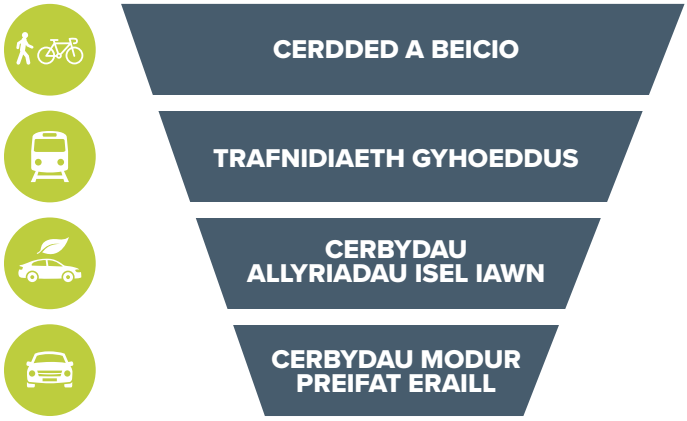
Mae strategaeth Llywodraeth Cymru yn dechrau gyda Llwybr Newydd , sy'n darparu'r fframwaith hierarchaeth dulliau teithio y dylai polisi gael ei yrru drwyddo. Mae'r hierarchaeth ddiwygiedig fel a ganlyn:

Yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy

Byddwn yn parhau i wneud y defnydd gorau o'r seilwaith trafnidiaeth presennol trwy'i gynnal a'i reoli'n dda.

Byddwn yn ei addasu hefyd i hinsawdd sy'n newid a'i uwchraddio i gefnogi newid dulliau teithio.

Ble mae angen seilwaith newydd arnom, byddwn yn defnyddio'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy.



Mae'r strategaeth yn nodi bod "ffyrdd llai gorlawn yn ei gwneud yn atyniadol i fusnesau leoli i Gymru a chefnogi cadwyn gyflenwi Cymru". Serch hynny, mae hyn yn cael sylw'n rhethregol fel sgîl-effaith dybiedig i'w chroesawu o newid dulliau teithio yn hytrach nag yn cael ei fabwysiadu fel gwerth yn y strategaeth ffyrdd ynddi ei hun.

Mae'r ddogfen yn ymrwymo hefyd i gyflawni sawl dyhead i'r sector cludo nwyddau a logisteg erbyn 2040. Mae hyn yn cynnwys rhwydwaith sy'n 'cefnogi'r busnesau presennol ac yn hwyluso buddsoddiad a chyflogaeth newydd', wedi'i integreiddio mewn polisi cynllunio trafnidiaeth a defnydd tir ehangach ar lefelau lleol, rhanbarthol, a chenedlaethol, ac yn cefnogi sector cludo nwyddau a logisteg mwy cynaliadwy yn annog twf masnachol ochr yn ochr â datgarboneiddio.

[10] *T Lord & C Palmou, 'Avoiding Gridlock Britain' (Tony Blair Institute for Global Change: 2021), t 8*
[11] *Llywodraeth Cymru 'Dadansoddiad o faint y busnesau: 2021' (Rhag 2022) https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2022-04/size-analysis-of-businesses-2021-920.pdf*
[12] *Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 (LIC: 2021), https://www.gov.wales/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021*

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo hefyd i ddatblygu Cynllun Logisteg a Chludo Nwyddau newydd i Gymru.[13] Mae hyn i'w groesawu a gellir ei ddefnyddio i ehangu'r ddealltwriaeth o effaith economaidd yn y fframwaith trafnidiaeth, ond mae angen iddo gydweddu hefyd â strategaeth canol trefi a chyfleoedd newydd i leoedd ar gyrion trefi gael eu defnyddio fel hybiau ar gyfer danfon milltir olaf, gan ddarparu cyfleoedd hunangyflogaeth a BBaCh lleol newydd.

Mae'r newid yn yr hierarchaeth dulliau teithio yn angenrheidiol ac yn ddymunol. Er hynny, mae'n annigonol ar ei ben ei hun deall yr effaith faterol, y risgiau, a chyfleoedd strategaeth ffyrdd wedi'i lleisio'n llawn ar gyfer y dyfodol a'u heffeithiau posibl ar gymunedau a busnesau.

Mae ychwanegu'r ffrâm economaidd yma'n darparu'r man cychwyn ar gyfer rhoi llais i strategaeth gadarnhaol ar gyfer ffyrdd - wedi'i seilio ar yr hyn y mae arnom eisiau iddynt gael eu defnyddio ar eu cyfer ac ar gyfer beth y mae eu hangen. Bydd defnyddio'r ffrâm hwn yn caniatáu i bolisi'r dyfodol fod â mwy o arlliw i sefydlu cymelliadau ac anghymhelliadau.

- **Dylai Llywodraeth Cymru ymorol am ehangu'r fframwaith trafnidaeth y tu hwnt i newid dulliau teithio, yn arbennig fel y'i cymhwysir i deithio busnes anorfod.**
- **Mae gwneud penderfyniadau ynghylch seilwaith yn gofyn am fframwaith a mesurau datblygu economaidd ehangach i gyfannu fframwaith Strategaeth Drafnidiaeth Llywodraeth Cymru.**
- **Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu strategaeth cludo nwyddau ar frys ochr yn ochr â lens economaidd ar gyfer trafnidiaeth, yn cynnwys yr effaith ar gwmnïau bach.**
- **Mae hi'n bwysig fod unrhyw strategaeth cludo nwyddau yn cydweddu â strategaeth canol trefi, gan edrych ar sut y gallwn gymell buddsoddiad trwy barthau buddsoddi yng nghanol trefi, a symud manwerthu i'r canol o ddatblygiadau ar gyrion trefi.**
- **Yn ei dro byddai angen i hyn gydgysylltu â chymelliadau sy'n benodol i sectorau i ddarparu gwasanaethau cludo nwyddau i ddatblygiadau ar gyrion trefi (i lacio cerbydau nwyddau trwm mewn trefi); byddai hyn yn creu cyfleoedd i BBCh a chyfleoedd i'r hunangyflogedig trwy fflydiau symudedd mini am yr ychydig filltiroedd diwethaf ble bo'n briodol.**

Opsiynau'n datblygu Croesfannau'r Fenai: o'r lleol i'r byd-eang

Mae manteision economaidd gwell cysylltiadau trafnidiaeth yn amrywio yn ôl amser a lle, gan eu bod yn dibynnol ar nifer o ffactorau.

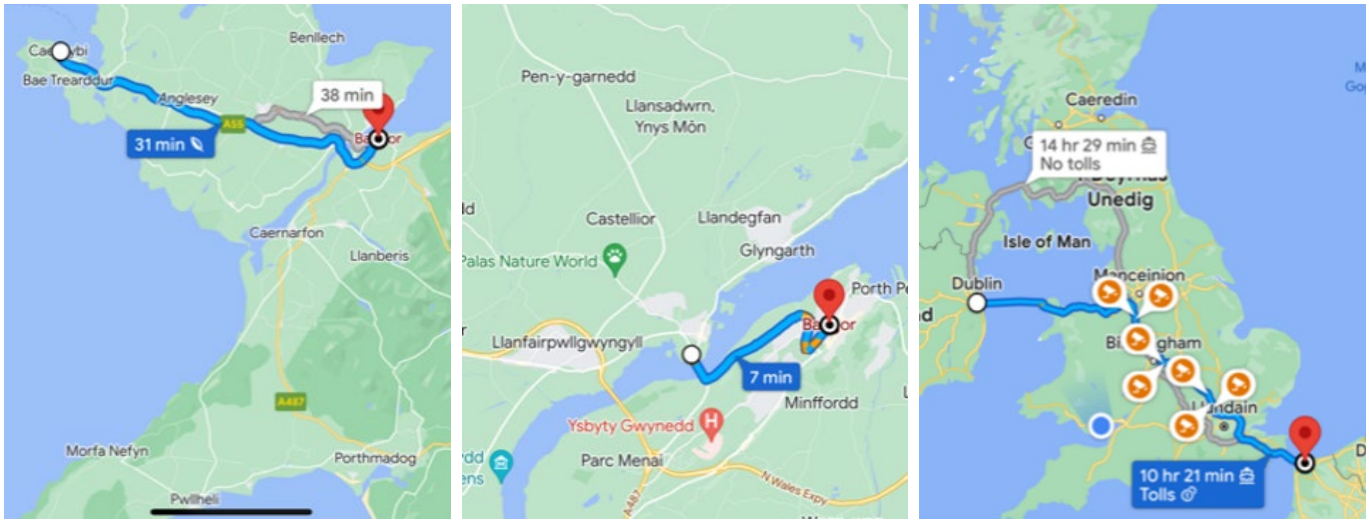
Beth mae hyn yn ei olygu? Er y dylai'r cysylltiadau rhwng twf economaidd a thrafnidiaeth gael eu hystyried yn ddibynnol ar gyd-destun a lle, mae hi'n glir er hynny:

> When transport systems are efficient, they provide **economic and social opportunities and benefits** that result in positive multiplier effects such as better accessibility to markets, employment, and additional investments. When transport systems are deficient in terms of capacity or reliability, they can have an economic cost, such as **reduced or missed opportunities and lower quality of life.** At the aggregate level, efficient transportation **reduces costs in many economic sectors**, while inefficient transportation increases these costs.[14]

Mae cyd-destun yn bwysig gan nad trafnidiaeth ynddi'i hun ac ohoni'i hun sy'n creu twf a chyfle, ond cyd-destun pa rwydweithiau a chyfleoedd economaidd y mae'n eu cefnogi neu'u hwyluso. Y perygl wrth beidio â rhoi cyfrif am gyd-destun yn ddrwg-enwog yw adeiladu 'pontydd i unlle'.

[13] *Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 2022-27, t 15*
[14] *J Rodrigue & T Notteboom, 'Transportation and Economic Development' in Rodrigue, J-P (ed) (2020), The Geography of Transport Systems, Fifth Edition, New York: Routledge at https://transportgeography.org/contents/chapter3/transportation-and-economic-development/*

Rhaid deall cyd-destun datblygu o ran sut y mae'n ymwneud â gwahanol lefelau o rwydweithiau gofodol. Mae'n ddefnyddiol yn y fan yma edrych ar sut y mae'r un pontydd sy'n cysylltu tir mawr Cymru ag Ynys Môn yn ateb llawer o wahanol anghenion a rhwydweithiau:[15]



Fel y cyfryw, fel y mae'r mapiau uchod yn ei ddangos mae'r pontydd yn ffurfio cyswllt allweddol ar draws gwahanol lefelau gofodol o'r lleol i'r cyfandirol a'r byd-eang, y mae pob un ohonynt yn bwysig ac ag angen eu cymryd i ystyriaeth wrth wneud penderfyniadau ar seilwaith - nid yw ffocws ar 'newid dulliau teithio' yn ddigon i fynd i'r afael â hyn.

Fel tagfa a gwasgbwynt, mae'r pontydd yn rhan allweddol o sawl rhwydwaith o bwys megis:

1. Defnydd lleol a chymudo
2. Teithio yn ôl a blaen i Ynys Iwerddon (e.e., twristiaeth, teithio, mynediad i farchnadoedd lleol eraill)
3. I gludo nwyddau yn ôl a blaen i ynys Iwerddon trwy Gymru a chyswllt drwodd i gyfandir Ewrop.
4. Lonydd môr sy'n cysylltu â rhwydweithiau byd-eang.
5. O bosibl, marchnadoedd ynni ehangach a darpariaeth trwy ddatblygiadau mewn ynni cynaliadwy ar yr ynys.

Felly, er ar yr olwg gyntaf fod y groesfan hon ond yn gwasanaethu poblogaeth o tua 70,000 o breswylwyr, mae'n gyswllt tra phwysig i Iwerddon ac i Ogledd Iwerddon o dir mawr Prydain. Yn dilyn Brexit a Chytgord Windsor, bydd y rôl yma'n dal i fod yn bwysig, a bydd yr effeithiau'n hollbwysig i'w deall. Sut bynnag, mae'r arloesi sydd wedi digwydd yng Ngogledd Iwerddon o ran technoleg tollau ac arfer gorau yn golygu y bydd angen i Ynys Môn fod yn rheng flaen y materion hyn, a newyddbethau o'r fath. Mae'n golygu hefyd ei bod yn bwysig fod cadernid y cyswllt yn cael ei wella fel bod unrhyw dagfeydd ffisegol yn cael eu lleihau i ddarparu ar gyfer symudiadau haws.

'Dyw'r rhwydweithiau posibl ddim wedi'u seilio o amgylch masnach a Brexit yn unig. Bydd porthladdoedd yn rhan bwysig o logisteg wrth inni yrru at sero net. Mae'r potensial i ddatblygu Ynys Môn fel 'Ynys Ynni' yn sefydlu ei rhwydweithiau fel rhan o rwydwaith ynni arloesol ehangach sy'n cynnwys hydrogen, gwynt, y llanw, ac (o bosibl) niwclear. I sicrhau llwyddiant yr ynys, cyflogaeth Cymru, sgiliau, a diogelwch ynni cynaliadwy, rhaid i hyn gael ei gefnogi gan seilwaith sy'n caniatáu i'r capasiti gael ei adeiladu a'i gynnal. Mae angen i'r fantais gystadleuol yn wyneb sero net gael ei harneisio, ac mae ffyrdd yn ffurfio rhan allweddol o hynny.

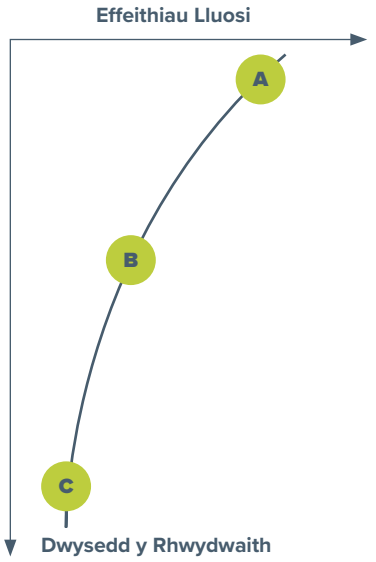
[15] *Google Maps, accessed Feb 2023*

Mae deall fod cyd-destun o bwys yn rhoi'r cyfle hefyd i ddeall sut y mae seilwaith mewn llawer ardal yn anhaeddiannol neu ble mae mannau cyfyng yn gallu cael dylanwad ac effaith cymharol uwch. Amlinellir hyn yma:

Effeithiau Lluosi Uchel (A)
- Seilwaith newydd wedi'i adeiladu dros y seilwaith cyfyngedig presennol
- Manteision o gysylltedd a chapasiti newydd
- Cyfleoedd economaidd newydd (llafur, adnoddau, marchnadoedd)

Effeithiau Lluosi Cymedrol (B)
- Ehangu'r seilwaith presennol, ymddangosiad coridorau
- Cysylltedd, capasiti a dibynadwyedd helaethach
- Gwelliannau cynhyrchiant

Effeithiau Lluosi Isel (C)
- Costau cynnal ac uwchraddio seilwaith uchel
- Cysylltedd cilfach
- Capasiti a dibynadwyedd brig
- Gwelliannau cynhyrchiant cyfyngedig



[16]

Yn y cyd-destun hwn mae hi'n bwysig deall bod effaith gwell seilwaith yn fwy pan fydd mewn ardaloedd sydd wedi bod yn anhaeddiannol. Er hynny, er mwyn i ddatblygu seilwaith wireddu manteision llawn mae angen iddo gydweddu â blaenoriaethau economaidd, cymdeithasol, ac amgylcheddol ehangach.

Fel y cyfryw, rhaid i'r strategaeth drafnidiaeth ddod â fframwaith datblygu economaidd cliriach i mewn i'r broses gwneud penderfyniadau na'r hyn sydd wedi'i amlinellu yn y dull Adolygiad Ffyrdd, ac edrych hefyd ar sut y gall y penderfyniadau hyn gael eu trin yn wahanol ar gyfer effeithiau lleol a phrosiectau seilwaith strategol mwy a'r manteision a'r cyfleoedd y maent yn ymorol am fynd i'r afael â nhw.

Mae hi'n siomedig na wnaeth Llywodraeth Cymru yn ei hymateb i'r Adolygiad Ffyrdd ei gwneud yn fwyaf pwysig ar y cychwyn fod y Bont Menai newydd yn dal i fod yn opsiwn, nid hyd yn oed fel un a allai bod ag angen ei amlygu'n well yng nghyd-destun y porthladd rhydd newydd a pha fanteision a ddaw yn ei sgil. Ochr yn ochr â hyn, mae angen i rôl unrhyw Borthladd Rhydd, a datblygiadau economaidd a manteision cymunedol y bydd yn eu cyflenwi, gael ei chydweddu â deall cadernid y cyswllt trafnidiaeth. Mae angen iddi fod yn edrych ar yr opsiynau ar gyfer lleddfu a lliniaru pwysau ychwanegol yn ogystal â pha un a yw cost/manteision croesfan newydd yn werth yr ymdrech.

Mae'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer addasiad costus i groesfan Menai, neu groesfan newydd, yn ddibynnol felly ar strategaeth economaidd glir ar gyfer Ynys Môn ac ardal ehangach Gogledd Cymru, ar ba fuddsoddiad y mae'r datblygiadau hyn yn ymorol am eu creu, a beth fyddai unrhyw newidiadau neu ddatblygiad. Mae hi'n bwysig fod hyn yn cael ei weithio allan ar y cychwyn i sicrhau bod unrhyw brosiect yn fesuradwy yn ei lwyddiant, ei fod yn darparu eglurder ac yn mwyhau buddsoddiad, ac yn defnyddio strategaeth economaidd glir ochr yn ochr ag unrhyw gynlluniau seilwaith.

Dylai'r dadansoddiad hwn edrych hefyd ar y gwahanol opsiynau sy'n deillio o amrywiaeth o fesurau rheoli traffig ar adegau neilltuol pan fo tagfeydd, addasu'r pontydd presennol, yn ogystal â thrydedd Bont Menai wedi'i chostio'n llawn yn economaidd (ac yn amgylcheddol).

[16] *Rodrigue, J-P (ed) (2020), The Geography of Transport Systems, Fifth Edition, New York: Routledge.*

Un o fanteision anfwriadol cau un bont dros Aeaf 2022/23 yw y gall fod dadansoddiad o lwyddiant mesurau lliniaru (e.e. hyrwyddo dewisiadau eraill, gwthio am oriau gwaith gwasgarog, mesurau rheoli traffig) a pha un a allant ychwanegu at gadernid y gymuned leol am yr hir dymor. Dylai'r dadansoddiad ymorol hefyd am amryw o ddewisiadau eraill ble mae'n addas, megis archwilio opsiynau megis ailsefydlu gwasanaethau cwch a fferi Tal-y-Foel (a gaewyd yn 1954), yn arbennig gyda thwristiaeth mewn cof.

Yn fyr, mae angen i rôl ffyrdd a'r system drafnidiaeth ehangach ffitio o fewn strategaeth datblygu economaidd groyw i ffitio ar draws gwahanol anghenion a lefelau gofodol, yn cynnwys cyfle i feithrin sgiliau, gallu a galluedd, canolfannau cyflogaeth newydd, a manteision i gadwyni cyflenwi lleol, yn cynnwys BBaChau lleol.

- **Dylai Llywodraeth Cymru ymorol am ddefnyddio datblygiad y strategaeth economaidd sydd wrth wraidd Porthladd Rhydd yn Ynys Môn i lunio sylfaen dystiolaeth i'r opsiynau i adeiladu cadernid systemau trafnidiaeth yr ynys, yn cynnwys ar gyfer traffig lleol, cludo nwyddau, ei rôl wrth ddod â datblygiad a buddsoddiad i mewn, ac asesu'r effaith bosibl ar draws gwahanol lefelau gofodol.**
- **Dylai'r opsiynau edrych ar wahanol leddfiadau i fynd i'r afael ag amseroedd ac ardaloedd arbennig pan ddigwydd tagfeydd, gan ymorol am unrhyw addasiadau posibl, ond yn sicrhau hefyd fod yr angen am drydedd groesfan wedi'i seilio ar dystiolaeth ac yn cael ei gydweddu â strategaeth ddatblygu ehangach ar gyfer Ynys Môn a Gogledd Cymru, ac effaith ehangach Brexit a rôl Caergybi fel cyswllt strategol arwyddocaol rhwng Ewrop a Phrydain Fawr ac Iwerddon.**

fsb Federation of Small Businesses

Ffyrdd Osgoi Lleol a'u manteision

Mae yna gostau cyfle (cymdeithasol, economaidd, ac amgylcheddol) wrth bwysoli mwy tuag at beidio â bwrw ymlaen â phrosiectau ffyrdd. Mae angen i unrhyw ddull gweithredu newydd fynd i'r afael â'r bwlch hwn yn natblygiadau'r dyfodol yn nhermau colli prosiectau a fyddai wedi bod â gwerth cymunedol o ran manteision i gyflogaeth, cadwyni cyflenwi a datblygu. Ar hyn o bryd, does dim dewis arall realistig wedi'i nodi i roi sicrwydd i gymunedau o'r strategaeth economaidd sydd wrth wraidd y strategaeth ffyrdd a fyddai'n llenwi'r bylchau hyn yn effeithiau lluosydd manteision datblygu seilwaith ar y lefel leol.

Mae caniatáu datblygu dewisiadau eraill yn gallu dod â chyfle i mewn i feithrin sgiliau, gallu a galluedd, canolfannau cyflogaeth newydd, a manteision i gadwyni cyflenwi lleol a gwasanaethau busnes, yn cynnwys BBaChau lleol ble mae'n bosibl. Byddai cynllun hir dymor sefydlog yn darparu'r ddealltwriaeth yma ar gyfer trafnidiaeth, yn ei chysylltu â datblygu economaidd ehangach ledled Cymru, yn helpu gwahanol grwpiau (yn cynnwys BBaChau) i wneud y trawsnewid i sero net mewn modd sy'n mwyhau cyfleoedd, yn ymorol am godi gwastad rhanbarthau penodol, yn siapio marchnadoedd ar gyfer cyfleoedd newydd ym mhob economi leol, a bod â ffyrdd fel rhan o'r pos wrth fynd i'r afael â hyn.

Mae hi'n glir hefyd y bu manteision i gymunedau lleol - yn arbennig mewn pentrefi gwledig a threfi marchnad o ran tagfeydd. Mae adroddiadau o ardaloedd fel Y Drenewydd, Llandeilo a'r Bontnewydd wedi nodi manteision sylweddol oddi wrth y ffyrdd osgoi a adeiladwyd. Yn ogystal â'r gwaith a grëwyd i ddatblygwyr a chontractwyr, maent wedi gweithio o ran tagfeydd.

Mae maer y Drenewydd wedi nodi mai "atgofion annifyr" oedd "ciwiau diddiwedd" a llygredd aer bellach. Dywedodd llefarydd ar ran Llywodraeth Cymru fod y cynllun yn "darparu manteision enfawr... mae'r arwyddion cynnar yn dangos gwelliant yn ansawdd yr aer yng nghanol Y Drenewydd", tra bu i fusnesau lleol nodi bod "Amseroedd siwrneiau wedi lleihau'n sylweddol, sydd wedi lleihau costau trafnidiaeth. Gellwch wneud busnes yn y dref yn rhwydd, gan fod llai o dagfeydd." [17]

Bydd ymgyrch 'bwyd araf' Llandeilo, er nad wrth gwrs yn ganlyniad uniongyrchol i unrhyw ffordd osgoi, wedi ennill o ostyngiad mewn tagfeydd a phrofiad mwy dymunol i gerddwyr a chwsmeriaid, a byddai llai o draffig yn ffitio'r ethos.

Wrth i Ffordd Osgoi Bontnewydd gael ei hadeiladu roedd 93 y cant o'r gweithlu'n dod o ardal Gogledd Cymru, gyda 31 y cant yn byw o fewn cwmpas 10 milltir, gyda chyfartaledd o 160 o bobl yn gweithio ar y cynllun ar unrhyw un adeg yn ystod yr adeiladu.[18] Fel y nododd y Dirprwy Weinidog Lee Waters yn yr agoriad 'yn ogystal â'r ffordd mae'r prosiect wedi creu cysylltiadau newydd ar gyfer cerdded a beicio a fydd yn gwella iechyd ac amgylchedd cymunedau lleol.'

Mae i'w nodi hefyd y bydd tagfeydd traffig mewn cymunedau ar draws y prosiectau hyn yn ennill gwell ansawdd aer a llai o lygredd hefyd gan arwain at fanteision iechyd pellach. Mae yna'r mater bod ffyrdd newydd ond yn dadleoli llygredd, ac mae'n dal yn rhan o'r ateb ochr yn ochr â newid dulliau teithio. Serch hynny, i'r cymunedau hynny mae'r dadleoliad hwnnw a gwell ansawdd aer yn bwysig hefyd a byddai'n cael ei ystyried yn gyfaddawd sydd o fudd i'w cymunedau.

Yr hyn sy'n bwysig os oes llai o ffyrdd newydd yw bod yna gynllun clir. Dylai hwn roi cyfrif am ddewisiadau eraill newydd megis cerbydau trydan a symudedd fel gwasanaeth. Dylai ddarparu cynllunio a llinellau amser, yn cynnwys eglurder wrth gyllido ac ariannu. Mae angen hyn i fynd i'r afael â'r problemau trafnidiaeth - ond hefyd i fod wrth wraidd strategaeth economaidd – i drefi marchnad ac ardaloedd gwledig.

[17] Newyddion BBC 'Ffordd Osgoi y Drenewydd yn gwneud tref 'yn bleser i ymweld â hi eto' (Chwef 15 2020) ar https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-51466055
[18] Llywodraeth Cymru 'Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd Ar Agor' (Chwef 18 2020) https://www.gov.wales/caernarfon-and-bontnewydd-bypass-open

Mae angen hefyd iddo gydnabod y ffaith fod yr ardaloedd hyn yn aml heb eu gwasanaethu'n ddigonol gan seilwaith - sefyllfa ble gall trafnidiaeth newydd gael effaith lluosydd anghymesur o gadarnhaol. Dylai'r gwerth ychwanegol hwn gael ei gydnabod wrth glustnodi ble gall ffyrdd gael yr effaith orau a llai o gost.

- Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu pa ddewisiadau eraill y byddai'n eu darparu i'r manteision economaidd a all gael eu colli gyda llai o ffyrdd newydd, a ble mae'r lluosydd coll yr effeithio, y bydd meithrin sgiliau a gallu yn cael ei wireddu i gymunedau ledled Cymru yn y dyfodol.
- Mae angen i unrhyw fframwaith gwneud penderfyniadau newydd ar gyfer ffyrdd roi cyfrif am y manteision o ran tagfeydd ac iechyd a lles i breswylwyr lleol.
- Mae angen i benderfyniadau ar ffyrdd roi cyfrif am y ffaith y bydd costau a manteision yn uwch i rai cymunedau nag eraill, a'r dewisiadau eraill yn llai ymarferol neu'n fwy anodd. Mae angen i werth gwahanol cymharol ffyrdd yn ôl lle gael ei adlewyrchu.

Cyfathrebu - Rhoi Pwyslais ar y Cadarnhaol

Clustnododd yr adroddiad 'Avoiding Gridlock Britain' her wleidyddol fawr wrth osgoi fframio newidiadau fel 'Ymosodiad ar Fodurwyr', ac os yw'n cael ei 'fframio fel "ymosodiad ar fodurwyr", y gallwn ddisgwyl i'r gwrthwynebiad gwleidyddol fod yn ddigon uchel i atal symudiad o'r fath'.

Ochr yn ochr â phwyntiau eraill sy'n codi yn y papur hwn,

> *"We should not treat the transition away from our current system of vehicle taxation simply as a risk to be managed. It offers a huge opportunity to rethink our relationship with our cars and the incentives we put around their use. Fuel duty and road tax are blunt tools that do not deal with the real social costs of driving, from air pollution to congestion."*
>
> *"We have, in the next couple of years, a once-in-a-century opportunity to address these problems through the introduction of road pricing. Such a scheme could slash congestion, maintain tax receipts and mitigate unfairness – delivering better outcomes both for drivers and other road users."* [19]

Mae hi'n bwysig felly nad yw trefnu trafodaethau yn cael eu fframio'n unig fel 'ni chewch chi', ond y dylid rhoi pwyslais ar y cyfleoedd cadarnhaol hefyd.

Byddai cysylltiadau cyfathrebu da â strwythur sefydliadol a gwneud penderfyniadau clir yn darparu eglurder ar gyfer yr hir dymor ac mae'n darparu'r ymddiriedaeth a'r sicrwydd sydd eu hangen ar gyfer cyfleoedd buddsoddi.

- Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau strategaeth gadarnhaol ar gyfer ffyrdd - beth fyddant yn ei wneud yn hytrach na beth na fyddant yn ei wneud - i sicrhau ei bod yn adeiladu tuag at bob cyfle economaidd, cymdeithasol, ac amgylcheddol yn hytrach na chanolbwyntio ar reoli'r risgiau.
- Trwy ddarparu'r strategaeth gyfathrebu yma a strategaeth ymgysylltu trwy gyfrwng sefydliadol annibynnol i'w chyflawni, gall ymorol am sicrhau ymrwymiad ac ymddiriedaeth ac osgoi trafodaeth ar 'ymosodiad ar fodurwyr'.

[19] *Avoiding Gridlock Britain, t 5*

Pennod 2 - Ble hoffech chi fynd?

Er ei bod yn aros yn agored i ddatblygu camau pellach, nid yw Llywodraeth Cymru wedi rhoi llais hyd yma i sut y mae'i Hadolygiad Ffyrdd diweddar yn ffitio o fewn strategaeth holistaidd ehangach yn y dyfodol.

Dylai cynllun wedi'i wir 'ddiogelu at y dyfodol' i Gymru gynnwys mwy na gwrthdroadau caniatâd cynllunio ar brosiectau ffyrdd. Rhaid iddo hefyd roi cyfrif am heriau pwy sy'n dwyn baich ariannu seilwaith newydd, a pha opsiynau fyddai'n rheoli cyfleoedd orau i ddelio â chodi gwastad gwahanol gymunedau. Mae rhoi llais i'r cynllun hwn yn hanfodol bwysig i'n galluogi i ariannu seilwaith ehangach gan osod gwir werth trafnidiaeth ar gyfer gweithgaredd economaidd, ac i sicrhau hyder mewn buddsoddi yn y dyfodol yn ystod y trawsnewid i sero net.

Mae hi'n gadarnhaol fod Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i ddatblygu strategaeth ar gyfer 'codi tâl teg ar ddefnyddwyr ffyrdd' yn dilyn adolygiad annibynnol diweddar.[20] Er hynny, mae eto i roi llais i ymrwymiad o sut y bydd hyn yn gweithio neu beth fydd ei weledigaeth. Yn anffodus, ble bu trafodaeth gyhoeddus, mae wedi'i chysylltu i raddau helaeth â'i nod o 'newid dulliau teithio', a'i bwydo i mewn i'r drafodaeth ar 'ymosodiad ar fodurwyr'.[21]

Trwy'i fframio fel hyn, rydym mewn perygl o fethu pwynt y drafodaeth hon.

Mae'n achos pryder fod y Gweinidog, mewn ateb i gais Pwyllgor yr Amgylchedd am ddiweddariad ar unrhyw drafodaeth y mae wedi'i chael gyda Llywodraeth y DU ar Bolisi Prisio Ffyrdd, wedi ymateb ym mis Rhagfyr 2022 "nad yw Llywodraeth Cymru wedi cael trafodaethau penodol gyda Llywodraeth y DU ar bolisi prisio ffyrdd."[22] Yn arbennig, o ystyried y cymhlethdodau a sut fydd y mater hwn yn torri ar draws cyfrifoldebau datganoledig a Chysylltedd Undebau, yn ogystal â'r cloc sy'n ticio.

[20] Mae gwaith cychwynnol wedi'i wneud trwy 'Independent Review of Road User Charging in Wales' Derek Turner (WH: Tach 2020)
[21] Daily Post 'War on motorists' in North Wales claim over Welsh Government's road tolls plan' (Gorff 21 2022) https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/pulverising-motorists-claim-response-welsh-24551882
[22] Ymateb Llywodraeth Cymru i adroddiad Pwyllgor yr Amgylchedd ar Ddyfodol Bysiau a Threnau yng Nghymru, 16 Rhagfyr 2022, t 8 https://business.senedd.wales/documents/s132383/Response%20from%20the%20Welsh%20Government%20to%20the%20Committees%20report%20on%20the%20future%20of%20bus%20and%20rail%20in%20Wales.pdf

Adolygiadau Annibynnol Llywodraeth ar Brisio Ffyrdd

Mae Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru ill dwy wedi comisiynu adolygiadau annibynnol ar brisio ffyrdd. Mae adroddiad y DU yn gwneud argymhellion cyffredinol:

1. Ystyried trafnidiaeth fel system, yn hytrach na moddau â chysylltiad llac rhyngddynt.
2. Ystyried yr amcanion ehangach y gall y system drafnidiaeth helpu i'w cyflawni.
3. Amlinellu gweledigaeth genedlaethol hir dymor, glir a gosod nodau sy'n ystyriol o flaenoriaethau lleol amrywiol.
4. Deall bod daearyddiaeth yn allweddol i sicrhau bod canlyniadau'n ymarferol ar lefelau lleol a rhanbarthol.
5. Archwilio'r heriau penodol sy'n wynebu ardaloedd gwledig.
6. Integreiddio trafnidiaeth teithwyr gyda chludo nwyddau, ochr yn ochr â blaenoriaethau tai, wrth wneud penderfyniadau cynllunio.
7. Defnyddio dull senarios i archwilio gwahanol ddyfodol, clustnodi cyfleoedd, a helpu i liniaru canlyniadau anfwriadol moddau, technolegau a/neu dueddiadau trafnidiaeth newydd.
8. Defnyddio mesurau caled a meddal, y naill a'r llall, i gyflawni graddfa'r newid sydd ei angen.
9. Ystyried effaith technolegau'r dyfodol ar refeniw a chostau.
10. Ystyried blaenoriaethu cerdded a beicio wrth ddyrannu defnydd tir ar gyfer trafnidiaeth i hyrwyddo manteision cymdeithasol ehangach.[23]

Mae adolygiadau pellach yn dangos sut mai hwn yw'r dull gweithredu a ddilynwyd hefyd ar draws adolygiadau a pholisi'r Llywodraeth (er yn glytiog), megis Adolygiad Cysylltedd Undebau (Hendy) Llywodraeth y DU a Chomisiwn Trafnidiaeth (Burns) De-Ddwyrain Cymru Llywodraeth Cymru.

Mae Adolygiad Annibynnol Llywodraeth Cymru ar Brisio Ffyrdd yn cychwyn o adolygiad Llywodraeth y DU, ac yn dilyn ei linell amser yn fras:

i. Y Tymor Byr – 2023
I ddibenion ymarferol, gellir ystyried 2023 fel y cynharaf y gellir gweithredu yng Nghymru unrhyw benderfyniadau ynghylch CTaDdFf (yn unrhyw le) yng Nghymru.

ii. Y Tymor Canolig – 2028
Cyfnod pan allai polisïau trafnidiaeth, a pholisïau cysylltiedig eraill, newid gan effeithio ar CTaDdFf.

iii. Y Tymor Hwy – 2035
Nod Llywodraeth y DU yw i bob car ac LGV (e.e. faniau) newydd redeg ar danwydd heblaw diesel neu betrol o fewn y cyfnod hwn.

iv. Yr Hirdymor – 2040+
Defnyddir y cyfnod amser hwn i ystyried amrywiol senarios o sut y gall trafnidiaeth a chymdeithas newid gan effeithio ar CTaDdFf.[24]

[23] *Sir Patrick Vallance, The Future of Mobility (Government Office for Science: Ion 2019), t 13*
[24] *yn D Turner, 'Adolygiad Annibynnol o Godi Tâl Ffyrdd yng Nghymru (Llywodraeth Cymru: Tach 2020), t 8*

Bil Ansawdd Aer a Seinweddau

Mae Bil yr Amgylchedd (Ansawdd Aer a Seinweddau) (Cymru), sy'n symud ymlaen drwy'r Senedd ar hyn o bryd yn darparu pwerau newydd gyda Gweinidogion Llywodraeth Cymru 'yn gallu creu parthau allyriadau isel yn unrhyw fan ar y rhwydwaith cefnffyrdd, sy'n cynnwys yr M4, A470 a'r A55. Bydd parthau atal tagfeydd trefi a dinasoedd yn parhau o fewn pwerau Awdurdodau Lleol.

Mae hyn yn darparu rhyw elfen ar gyfer edrych ar gydweddu'r pwerau lefelau lleol a datganoledig ar hyn.

Er hynny, ymddengys fod pwerau'r bil wedi'u hanelu at dagfeydd a llygredd, ond gyda fawr ddim sylw hyd yma i godi refeniw i gymryd lle treth car a gollwyd oherwydd niferoedd cynyddol o gerbydau trydan. Gyda diffyg eglurder ar beth sy'n digwydd ar lefel Prydain Fawr, mae hyn yn ddealladwy, ond mae'r bwlch yn y drafodaeth yn creu rhai problemau:

Heb drafodaeth ynghylch manteision ehangach codi refeniw a'i ddefnydd i ddatblygu gwell trafnidiaeth gyhoeddus ychydig drafodaeth sydd am y cyfleoedd i ddarparu amcanion a dewisiadau eraill ehangach. O ganlyniad 'does fawr ddim trafodaeth ychwaith am y farn o'r wir effaith yn y tymor hwy ar gostau moduro (yn cynnwys rhai busnesau), yn cynnwys cyfleoedd i 'godi'r gwastad' neu i wneud rhywfaint o deithio busnes yn rhatach, ac nid ydym yn gallu darparu dadansoddiad o beth y mae hyn yn ei olygu'n ymarferol ac o ran cyfleoedd datblygu economaidd. Mae yna berygl o ganlyniad fod y polisi'n cael ei weld mewn termau cosbol i fodurwyr yn unig ac nid o fewn unrhyw agenda strategol ehangach o drawsnewid teg.

O ran codi refeniw a'r hyn sy'n cymryd lle treth tanwydd ac o bosibl treth car, mae yna gwestiynau yma ynglŷn â pha drethi ddylai ffitio ble, yn seiliedig ar beth yw eu hamcanion. Os ydynt ar gyfer cynnal a chadw lleol yn unig gall hynny fod yn fater lleol, ond os ydynt wrth wraidd agenda codi'r gwastad ac yn defnyddio ardaloedd i ariannu'r rhwydweithiau ehangach mae hynny'n amlwg yn golygu rôl ranbarthol, ac o bosibl rôl DU genedlaethol. Mae cwestinau hefyd ynghylch ailddosbarthu, newid ymddygiad mewn tagfeydd a chodi refeniw i ddarparu dewisiadau eraill gwell. Mae angen i hyn i gyd gael ei eglurhau mewn strategaeth prisio ffyrdd, a ddarperir gan Lywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru, y naill a'r llall.

Mae angen iddo gael ei eglurhau hefyd ynghylch ble mae'r pwerau'n gorwedd, a sut y maent yn cydweddu â chyfrifoldeb datganoledig neu gyfrifoldeb a gedwir yn ôl. Mae hyd yn oed a yw prisio ffyrdd yn 'dreth' yn cael ei ddadlau - os yw'n dreth, a yw'n cyfrif fel 'treth newydd' (ac felly wedi'i ddatganoli i Lywodraeth Cymru), neu a yw'n ffurf newydd o'r hen dreth tollau tanwydd? Er mwyn deall ar ba lefel y dylai codi refeniw orwedd, mae hi'n bwysig fod yr egwyddorion sydd wrth wraidd prisio ffyrdd yn glir, a bod y gwahanol effeithiau y mae'n ei gael, yn cynnwys codi refeniw yn y tymor hwy yn cael eu harchwilio.

fsb
Federation of
Small Businesses

Sbardunwyr Polisi ar gyfer Codi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffyrdd

Gyda'r symud tuag at gerbydau trydan yn cyflymu, a thorbwynt o 2035 ar gyfer trawsnewid, mae yna daer angen mynd i'r afael â sut y caiff refeniw ei godi i'w ddefnyddio ar ffyrdd yn y dyfodol. Yn fyr:

1. **Colli refeniw:** Wrth i gerbydau trydan ddod yn gyffredin ac wrth i dreth tanwydd ostwng, bydd cynlluniau prisio ffyrdd yn ymddangos i gymryd lle'r dreth tanwydd. Rhagwelir y bydd y golled yn fwy na £30 biliwn mewn refeniw, a fydd yn galw am godiadau treth sy'n cyfateb i hyd at 2 geiniog ar dreth incwm erbyn diwedd y Senedd nesaf a hyd at 6 cheiniog erbyn 2040.

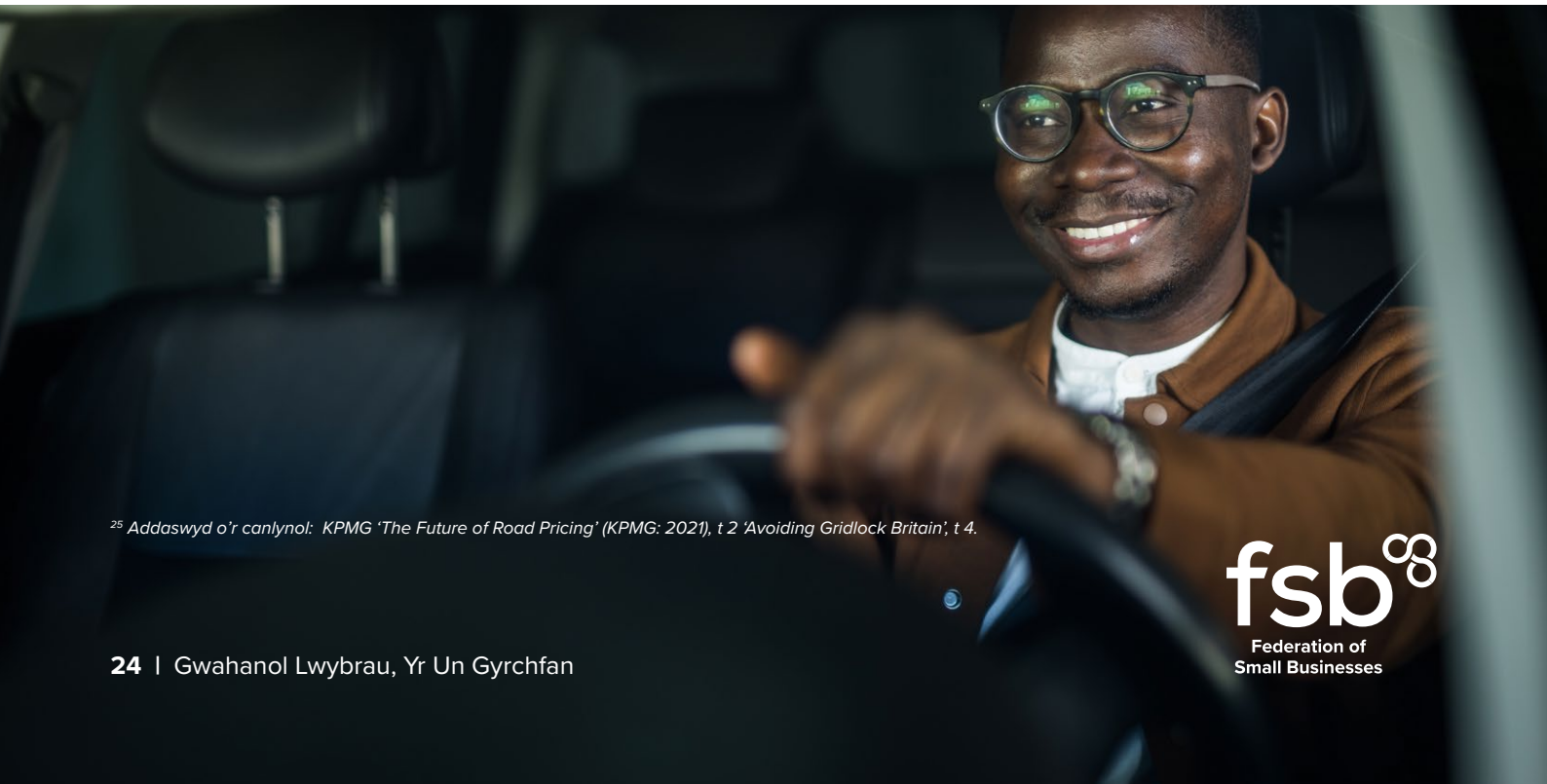
2. **Tagfeydd:** Bydd angen cynlluniau rheoli traffig wedi'u cynllunio'n ofalus i daclo'r maint cynyddol o draffig, tagfeydd, a phroblemau ansawdd aer tymor byr, gyda thraffig i godi o hyd at 50%, gyda chostau enfawr i ansawdd bywyd a'r economi.

3. **Bydd annhegwch yn codi:** Yn y 15 mlynedd nesaf, bydd gyrwyr cerbydau trydan yn anochel yn cael eu tynnu'n bennaf o ddegraddau incwm cyfoethocach, sy'n gyrru ceir mwy newydd - gan olygu y gall gyrwyr cerbydau trydan cyfoethocach osgoi treth a bydd modurwyr cyffredin yn cael eu gadael yn talu a bydd hyn yn gwneud annhegwch rhanbarthol yn waeth yn ogystal ag annhegwch cyfoeth. Gallai hyn fod yn wleidyddol gynaliadwy yn awr, ond ni fydd felly pan fydd miliynau o gerbydau trydan ar y ffordd yn y blynyddoedd i ddod.

4. **Technoleg ac integreiddio:** Bydd cwsmeriaid yn dechrau mynnu system prisio ffyrdd fwy integredig a rhyngweithredol ble nad oes rhaid iddynt gynnal gwahanol gyfrifon a thechnolegau ar gyfer gwahanol gynlluniau. Byddai'r DU yn elwa felly ar weledigaeth a map trywydd polisi cydlynol gan y Llywodraeth ar gyfer prisio ffyrdd, a fyddai'n mynd i'r afael â heriau ariannol a heriau eraill mewn modd cyd-drefnus yn ogystal ag yn arwain at system fwy integredig a rhyngweithredol. [25]

Ar ben hynny, mae yna gloc sy'n ticio i fynd i'r afael â'r newidiadau hyn ac i'w gweithredu, i fwyhau'r potensial a lliniaru'r risgiau. Byddai cynllunio cynnar yn darparu map trywydd hefyd ar gyfer BBaChau gydag amser arwain i mewn sy'n caniatáu iddynt ddeall y cymorth a fydd ar gael.

Yn ogystal â chodi refeniw treth, gallai prisio ffyrdd gael ei ddefnyddio i ddylanwadu ar arferion teithio. Cyfle codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yw ei wneud yn decach a darparu lwfans i fusnesau a lleoliad, i addasu'r cysylltedd â milltiredd (fel sy'n wir ar hyn o bryd gyda thanwydd), neu ddylanwadu trwy signalau pris adeg y teithio (e.e. mae adegau tawel yn rhatach nag adegau cymudo prysur), llinellau amser, a disgwyliadau ar gyfer buddsoddi.



[25] *Addaswyd o'r canlynol: KPMG 'The Future of Road Pricing' (KPMG: 2021), t 2 'Avoiding Gridlock Britain', t 4.*

fsb Federation of Small Businesses

Cefnogaeth BBCh a'r Cyhoedd i Godi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffyrdd

Gwelodd y Social Market Foundation[26] yn ei arolwg o'r cyhoedd fod mwy o'r ymatebwyr (38%) yn cefnogi prisio ffyrdd nag oedd yn gwrthwynebu (26%) fel math cyfnewid o dreth. Roedd y canfyddiad hwn yn wir hefyd ar draws grwpiau incwm, rhanbarthau, a pha un a oedd rhywun yn fodurwr ei hun. Mynegodd 43% o'r rheini oedd yn gwrthwynebu prisio ffyrdd ofnau ynghylch talu mwy nag y maent yn ei wneud ar hyn o bryd, a theimlai 56% ei bod yn annheg i lywodraethau newid trethi, yn arbennig ar ôl annog cerbydau diesel yn y gorffennol diweddar. Mae'r pryder olaf hwn yn rhywbeth yr ydym wedi clywed ei fod yn broblem gan BBaChau yn rheolaidd ac mae'n awgrymu diffyg ymddiriedaeth sylweddol yn y ffordd y mae'r llywodraeth yn trin modurwyr.

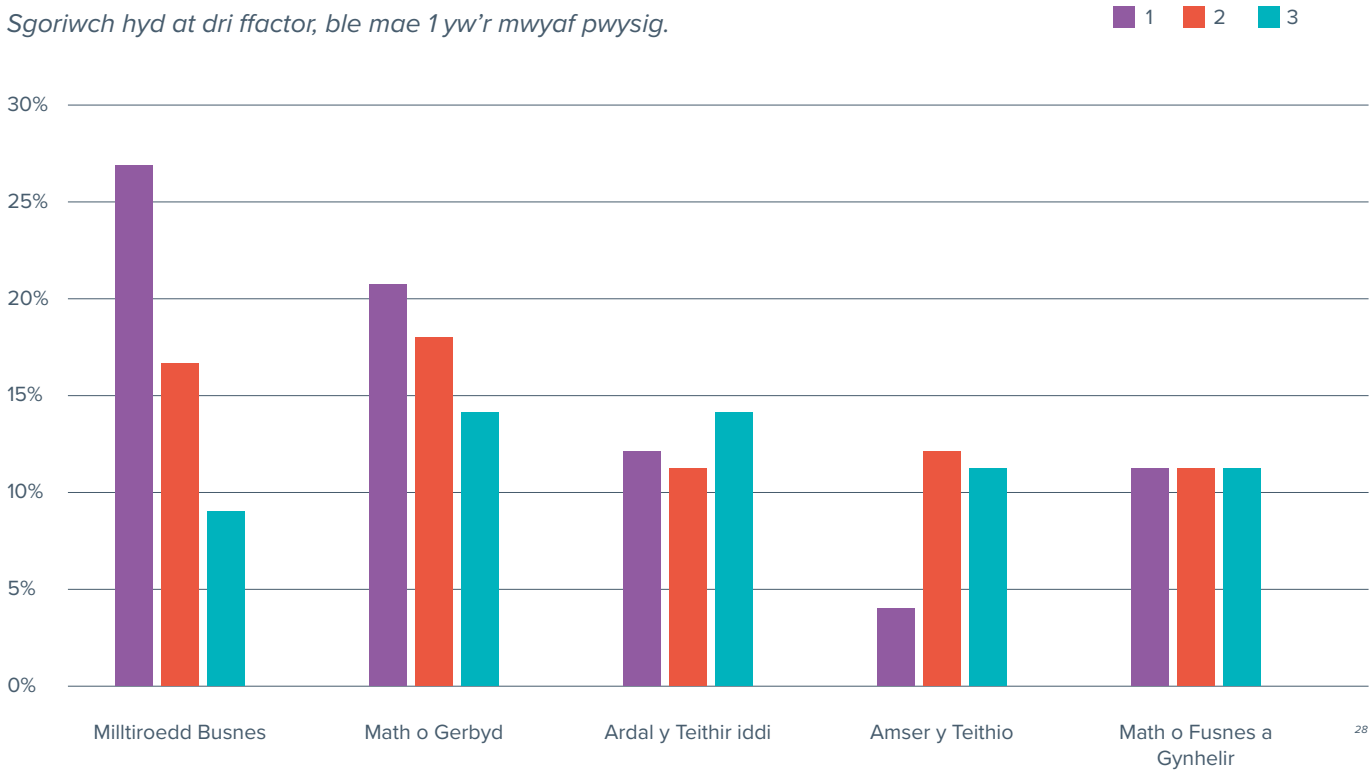
Yn naturiol, o ystyried y diffyg trafodaeth gyhoeddus fanwl, mae lefelau'r ymatebwyr 'nad ydynt yn gwybod' yn uchel. Eto, mae hyn yn atgyfnerthu'r angen i'r broses a'r ymgysylltu fod yn glir ac annibynnol. Serch hynny, mae lluosogrwydd cefnogaeth sylweddol i fesurau o'r fath.

O ran BBaChau, mae ansicrwydd tebyg yn effeithio ar agweddau. Gyda 93% o berchnogion busnesau bach mewn ardaloedd trefol a 95% mewn ardaloedd gwledig yn dweud bod y car yn hanfodol i'w busnesau, mae newid yn her. Mae'r FSB yn cefnogi prisio ffyrdd i ddatrys dirywiad incwm a gynhyrchir o Dreth Tanwydd.[27]

Mae ffyrdd yn gyson a bron yn gyffredinol bwysig i fusnesau ein haelodau. Yn rheolaidd mae ein harolygon yn canfod canran uchel (dros 90% yn aml) yn eu hystyried yn bwysig, ni waeth be fo'r lleoliad.

Petaech i gyfnewid Treth Car a Threth Tanwydd am dreth ffordd, pa dri ffactor y tybiwch y dylai gael ei seilio arnynt?

Sgoriwch hyd at dri ffactor, ble mae 1 yw'r mwyaf pwysig.



[26] S Corfe, 'Miles Ahead: Road Pricing as a Fairer mode of Taxation' (SMF: 2022), t 8
[27] Tystiolaeth Ysgrifenedig yr FSB i Bwyllgor y DU ar Gerbydau Allyriaddau Sero Net a Phrisio Ffyrdd https://committees.parliament.uk/writtenevidence/22736/pdf/
[28] FSB, Accelerating Progress: Empowering small businesses on the journey to net zero, November 2021, https://www.fsb.org.uk/resource-report/accelerating-progress.html

fsb Federation of Small Businesses

Cynnig Taliadau Atal Tagfeydd Caerdydd

Fel oedd yr adroddiad hwn yn agosáu at gael ei gyhoeddi, roedd cyngor Caerdydd yn ystyried tâl atal tagfeydd i daclo lefelau traffig ym mhrifddinas Cymru, enghraifft fod y taliadau hyn ar y gweill yn barod yng Nghymru.

Mae'r cynllun wedi'i gysylltu â gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus, megis tocynnau bws £1 ar lwybrau allweddol, a bod y rhain yn eu lle cyn cyflwyno unrhyw daliad. Mae'r cynllun yn ei ddyddiau cynnar, a 'does dim manylion am y gost neu ym mha ardal y gallai'r taliad fod yn berthnasol, a byddai'n cymryd hyd at bum mlynedd i'w weithredu.[29]

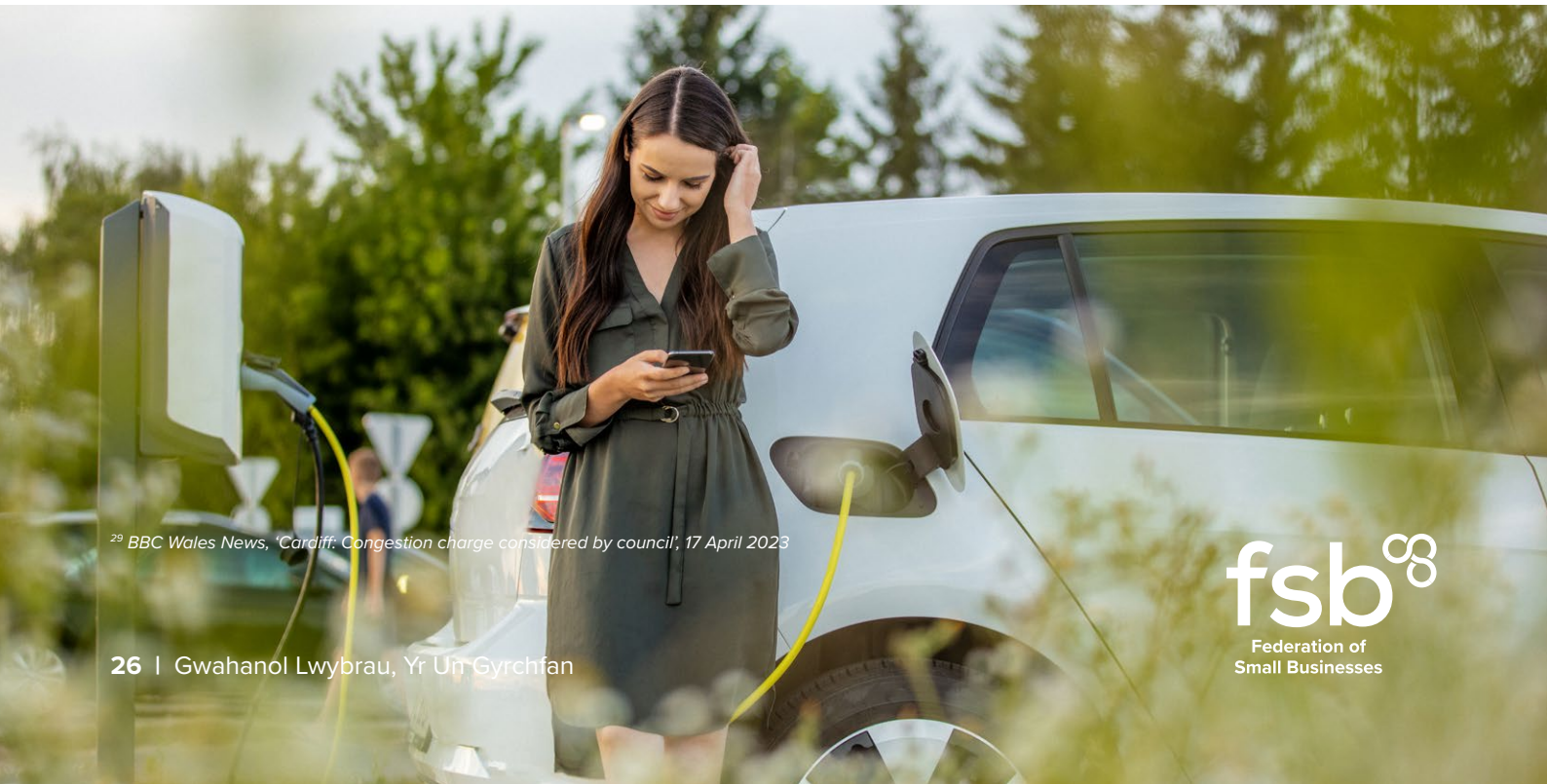
Bydd FSB Cymru yn ymgysylltu â'r broses ac mae wedi galw bod BBaChau yn rheng flaen ystyried yr effaith. Dylid rhoi cyfle i BBaChau gymryd rhan yn nyluniad y cynllun i sicrhau ei fod yn ffitio eu hanghenion ac yn mwyhau cyfleoedd tra'i fod yn lleihau risgiau, a bod pryderon BBaCh yn rhan allweddol o drawsnewid teg ehangach.

Materion Trawsnewid Teg a Chydraddoldeb

Mae hi'n bwysig nad oes neb yn cael ei adael ar ôl yn y trawsnewid i sero net. Y perygl yw ein bod yn darparu system sy'n caniatáu cerbydau trydan ar gyfer y rhai gwell eu byd yn unig, ac felly'n mynd â chyfleoedd oddi ar grwpiau incwm is. Mae'r mater hwn yn rhywbeth tebyg i fusnesau hefyd. Bydd busnesau llai, gyda llai o adnoddau a gallu yn gymharol, yn gweld trawsnewid yn fwy heriol na sefydliadau mwy. Felly, rhaid i unrhyw drawsnewid gwirioneddol deg roi cyfrif am BBaChau hefyd.

O ran costau, gallai peidio â rhoi sylw i hyn effeithio'n anghymesur ar sectorau neilltuol. Er enghraifft, mewn ardaloedd ble mae cymudo'n mynd yn fwy costus, gall mynediad at sgiliau fynd yn fwy anodd wrth i'r gost o deithio i'r gwaith godi. Byddai cludo llwythi mwy costus yn taro cwmnïau yn is i lawr y gadwyn gyflenwi fel defnyddwyr. Wrth wneud y cymudo'n fwy costus a gwaith yn gyfatebol llai atyniadol mewn adegau o brinder sgiliau, byddai'n gwneud mynediad at sgiliau yn fwy anodd i BBaChau. Os nad oes dim dewisiadau eraill go iawn, byddai hyn yn effeithio'n arbennig ar fusnesau a chymunedau gwledig, ac ardaloedd cefnwlad o amgylch canolbwyntiau pwysig i gyflogaeth (megis y cymoedd i Gaerdydd, ardaloedd cefnwlad i Abertawe, ardaloedd Gogledd Cymru o amgylch y clwstwr awyrofod yn Y Fflint).

O ran cerbydau trydan, byddai trawsnewid yn fwy o her hefyd i BBaChau sydd â llai o gronfeydd wrth gefn a ffiniau elw caletach. Bydd hyn yn cael effaith debyg ar yr hunangyflogedig, sy'n ei chael hi'n anodd yn aml ar incwm isel, ac y gall eu busnesau fod yn ddibynnol ar eu cerbyd.



[29] *BBC Wales News, 'Cardiff: Congestion charge considered by council', 17 April 2023*

fsb Federation of Small Businesses

Rhaid i'r Llywodraeth fynd i'r afael â'r ddau yma os yw am ddatgarboneiddio trafnidiaeth bersonol.

- **Dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru weithio gyda'i gilydd i sicrhau system brisio deg, sefydlog a rhagweladwy ar gyfer ffyrdd yng Nghymru yn y dyfodol.**
- **Dylai llunwyr polisi ystyried yn arbennig sut y mae unrhyw system Brisio Defnyddwyr Ffyrdd arfaethedig yn ymwneud â'r materion canlynol:**
    - Pellter a deithir gan gerbyd.
    - Math o gerbyd (car yn erbyn cerbyd trydan yn erbyn HGV)
    - Ardal y teithir iddi (e.e., trefol yn erbyn gwledig)
    - Amser y teithio (e.e., adegau prysur yn erbyn adegau tawel)
    - Rheswm dros deithio (busnes yn erbyn preifat)
- **Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu cynllun cyllido clir a chysylltu'r buddsoddiad a phrisio dulliau trafnidiaeth â'i gilydd sydd i'w roi yn eu lle i sicrhau hyder mewn cysylltedd yn y dyfodol a hyder y bydd trafnidiaeth gyhoeddus yn gwella.**
- **Dylai prisio ffyrdd gael ei neilltuo ar gyfer seilwaith trafnidiaeth ac ar gyfer cyllido gwell trafnidiaeth gyhoeddus.**
- **Mae yna berygl cynyddol y gall BBaChau gael eu gadael ar ôl yn y trawsnewid i gerbydau trydan. Dylai strategaeth gyfathrebu hirdymor glir gael ei rhoi yn ei lle a bod y strategaeth honno, cymorth, a cherrig milltir yn cael eu cyfleu'n rhagweithiol i BBaChau, gan ddarparu'r amser arwain i mewn angenrheidiol i fusnesau roi cyfrif am y buddsoddiad a'r trawsnewid hwn.**
- **Dylai Llywodraethau ymorol am gymell y symudiad hwn trwy gyflwyno cymelliadau treth neu gynlluniau sgrapio fel sydd wedi digwydd o'r blaen.**
- **Mae hi'n bwysig rhoi cyfrif am randdirymiadau ac ad-daliadau BBCh o ddechrau'r broses ddylunio, ac y'u hymgorfforir yn y system ar unrhyw daliadau atal tagfeydd, parthau allyriadau isel a strwythurau prisio ffyrdd ar gyfer anghenion teithio busnes hanfodol.**
- **Dylai unrhyw adolygiad prisio ffyrdd pellach gan Lywodraeth Cymru gynnwys dadansoddiad o'r pwerau i Lywodraeth Cymru, a dylai unrhyw strategaeth gael ei chysylltu â'r egwyddorion sydd wrth wraidd Fframwaith Polisi Treth Llywodraeth Cymru.**
- **Dylai ble mae pwerau dros brisio ffyrdd, pa un ai'n lleol, wedi'u datganoli, Cymru a Lloegr/ Prydain Fawr neu Deyrnas Unedig, gael ei wneud yn glir.**
- **Rhaid i drawsnewid teg ar drafnidiaeth gymryd agwedd gyfan gwbl o 'feddwl yn fach i ddechrau' ac ymorol am effaith a chyfleoedd unrhyw ymyriadau polisi i fusnesau bach, ac edrych ar BBaChau ar draws gwahanol leoliadau a sectorau a chyfleoedd ar gyfer datblygu'n economaidd a chodi'r gwastad ar draws Cymru.**
- **Rhaid profi unrhyw gynllun prisio ffyrdd i wneud y system mor syml â phosibl i BBaChau ddod o hyd i'w ffordd drwyddi ac i ddarparu cymelliadau ar gyfer teithio busnes.**

Gwledigrwydd, Allgáu Trafnidiaeth a Chodi'r Gwastad - neu Fodel Crynodrefi newydd?

Mae'r trawsnewid o dreth tanwydd i fodd gwahanol o brisio yn agor y fath gyfleoedd. Mae treth tanwydd yn dra anflaengar[30] ac os na chaiff ei atal, bydd yn mynd yn hyd yn oed yn fwy anflaengar dros y blynyddoedd i ddod, wrth i aelwydydd incwm uwch newid i gerbydau trydan ar gyfradd gyflymach. Mae'n erfyn polisi di-awch hefyd. Mae'r drafodaeth ynglŷn â phrisio ffyrdd mewn perygl o aros yn drefol-ganolog, gan fod parthau allyriadau isel a thaliadau atal tagfeydd wedi'u gweithredu mewn dinasoedd ac felly'n ffurfio'r enghraifft naturiol. Roedd 54% o gwmnïau a welodd godiad yn eu treuliau busnes yn beio tanwydd fel un o'r prif achosion – a hyn ar adeg o gostau cynyddol lluosog. Mae cwmnïau bach yn wynebu'r codiad uchaf mewn treth tanwydd mewn 12 mlynedd ac mae hyn yn cael effaith hyd yn oed yn fwy ar fusnesau gwledig – mae 61% o fusnesau gwledig yn cyfeirio at gostau tanwydd fel un o'r prif sbardunwyr wrth gynyddu costau busnes yn 2022, tra bod hwn yn gostwng i 51% i gwmnïau wedi'u lleoli mewn dinasoedd.[31] Mae hyn yn dangos y gwahaniaeth anghymesur y mae'r costau hyn yn ei gael yn ôl lleoliad.

Mae Adolygiad Llywodraeth Cymru yn nodi'r dewis o'r car:

> *"Byrdwn aml yw "... ond 'does dim dewis arall!". Ar gyfer rhai siwrneiau, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig, gall hynny fod yn wir; serch hynny, dangoswyd bod gwelliannau wedi'u targedu mewn trafnidiaeth gyhoeddus o ran bod yn ddibynadwy yn ogystal â chapasiti, amseroedd siwrneiau llai a phrisiau tocynnau cymorthdaledig mewn ardaloedd adeiledig yn cynnig 'moronen' dderbyniol o gymharu â 'ffon' ymddangosiadol y codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd."*

Mae nodi 'rhai siwrneiau, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig' yn eithriadol yn fan cychwyn problemus. Mae economïau gwledig yn economïau a arweinir yn anghymesur gan BBCh ac yn ffurfio rhan fawr o ddaearyddiaeth Cymru. 'Dyw pryderon diweddar ynglŷn â chyllido a hyfywedd llwybrau bysus ar draws Cymru ond yn ychwanegu at y realiti ein bod beth ffordd i ffwrdd o hyd o drafnidiaeth gyhoeddus sy'n gallu cymryd y straen trafnidiaeth yn gredadwy mewn ardaloedd o'r fath. Ar ben hynny, mae llawer o ardaloedd nad ydynt wedi'u cysylltu'n dda gan drafnidiaeth nad ydynt yn wledig.

Mae hyn yn bwysig er mwyn cydraddoldeb cyfle ond hefyd i sicrhau bod yna rwyd letach i gyflogwyr lenwi unrhyw brinder mewn cyflogaeth.

- **Mae'n hanfodol bwysig fod unrhyw bolisi nid yn unig wedi'i 'brawfesur o safbwynt anghenion gwledig' ond bod y cyfleoedd ar gyfer ardaloedd gwledig wedi'u hymgorffori a'u hamlygu ar y cychwyn cyntaf, yn cynnwys y potensial wrth gefnogi datblygiad trefi fel canolfannau economaidd newydd.**

Ble mae'r cyfleoedd?

Mewn system brisio ffyrdd ddynamig, byddai costau siwrneiau gwledig yn disgyn yn fwy cymharol â'r rheini mewn ardaloedd trefol.[32] Model arall fyddai un ar gyfer cynllun prisio ffyrdd cyffredinol wedi'i seilio ar filltiredd gyda pharthau atal tagfeydd wedi'u hychwanegu i fynd i'r afael â thraffig mewn ardaloedd trefol[33] - eto, tra byddai cysylltiad â milltiredd byddai hyn lai felly nag ar gyfer tanwydd. Byddai hyn wedi'i brisio'n gymharol lai mewn ardaloedd gwledig a chefnwledydd nag mewn ardaloedd mwy trefol - eto'n darparu'r cyfle i godi gwastad rhanbarthau.

Gydag anawsterau parhaus cysylltedd digidol, fe all prisio ffyrdd fod yn fwy anodd yn yr ardaloedd gwledig mwyaf anghysbell - eto, efallai na fydd hyn yn gymaint o broblem gan y byddai'r rhain yn gweithredu fel procsi i ardaloedd a effeithir fwyaf gan anawsterau trafnidiaeth a ble mae ceir yn gost angenrheidrwydd, ac a fyddai felly'n ennill o fod 'oddi ar y grid' o ran trafnidiaeth, gyda theithio yn yr ardaloedd hynny yn rhatach.

[30] 'Fuel duty costs the average household £521 per year in the form of higher pump prices, rising to £644 if we just look at households that have vehicles. As a proportion of disposable income, these costs are greater for those on lower incomes – despite the fact that lower-income households drive fewer miles on average than higher income ones and are less likely to own a vehicle.' (S Corfe, Miles Ahead, t 7).
[31] https://www.fsb.org.uk/resources-page/small-firms-brace-for-incoming-fuel-duty-hike.html
[32] Yn fras y model a gyflwynir yn 'Avoiding Gridlock Britain' (TBIGC: 2021)
[33] Model a gyflwynir yn 'Miles Ahead' (SMF: 2022)

Mae dull gweithredu sy'n methu â rhoi cyfrif digonol am y ffyrdd y mae prisio ffyrdd a pholisi teithio yn effeithio ar wledigrwydd mewn perygl o ddim ond gwaethygu'r anghydraddoldebau rhanbarthol a rhaniadau trefol/gwledig presennol. Mae model nad yw'n ymorol am drosoli modelau newydd a chodi gwastad ardaloedd sydd heb fod yn derbyn cyllid ac adnoddau digonol ar hyn o bryd mewn perygl o sianelu arian i ardaloedd crynodrefi sydd yn fwy datblygedig yn barod. Rhaid i 'drawsnewid teg' gymryd y tegwch daearyddol hwn i ystyriaeth ac adeiladu arno trwy bolisi trefi a'i strategaeth cerbydau trydan.

- **Mae angen i Bolisi Ffyrdd y Dyfodol roi cyfrif am anghydraddoldebau rhanbarthol ac edrych y tu hwnt i reoli risgiau i achub cyfleoedd i ardaloedd sydd heb eu hariannu'n ddigonol yn hanesyddol.**
- **Wrth ymorol am ddull gweithredu siapio a gwneud marchnadoedd, dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru weithio gyda threfi marchnad a llywodraeth leol i ymorol am gynlluniau peilot a allai ehangu'n gyflym a fyddai'n darparu prawf o gysyniadau a thystiolaeth dros ddadrisgio buddsoddiad mewn symudedd gwledig fel gwasanaeth a chyfleoedd newydd wedi'u seilio o amgylch cerbydau trydan a thrafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig a chefnwledydd.**

Y Pethau Ymarferol: Hawlio'n Ôl i Fusnes

Mewn llawer ffordd, mae hi'n anodd mynd i fanylion y peirianwaith ar gyfer sut y byddem yn caniatáu i fusnesau allu pwyntio at eu teithio busnes.

Ar hyn o bryd mae yna elfennau o'r system (e.e. ad-daliadau treth ar TAW) ble gall gweithgaredd busnes hawlio'n ôl ar TAW ar danwydd er enghraifft. Y prif beth yw sicrhau bod yr egwyddor o weithgaredd busnes yn talu'n wahanol yn cael ei gadw, a ble mae'n bosibl ei ehangu, gan y dylai gwerth gweithgaredd economaidd gael ei adlewyrchu mewn trafodaethau ar unrhyw system ar y cychwyn.

Er enghraifft, petai'r system prisio ffyrdd i gael ei hawtomeiddio'n llawn ac yn amrywiadwy yn ôl lleoliad, gallai ap ddarparu'r milltiroedd busnes a deithir. Os oes tâl milltiredd a wneir yn flynyddol gyda MOT gallai disgownt gael ei weithredu bryd hynny.

Y rhagdybiaeth gychwynnol yw y dylai teithio busnes a masnach fod yn ddaioni cymdeithasol ac mae angen rhoi cyfrif am hyn yn y system brisio trwy ad-daliadau, rhanddirymiadau ar gerbydau neu drwy (yn y pen technoleg uchel) adnabod platiau trwydded.

- **Rhaid profi unrhyw gynllun prisio ffyrdd gael ei brofi i wneud y system mor syml â phosibl i BBaChau ddod o hyd i'w ffordd drwyddi ac i ddarparu cymelliadau ar gyfer teithio busnes.**

Trosoli Masnach, Buddsoddiad, a Manteision

Mae'r dull gweithredu hwn sy'n ymorol am gyfleoedd yn hollbwysig er mwyn rhoi arwydd i fuddsoddwyr a'r farchnad ble bydd cyfleoedd yn aros yn y dyfodol

Yn gyntaf, erys yr Adolygiad Ffyrdd yn amwys yn ei effeithiau ar brosiectau ffyrdd mawr, ac mae'n glir bod angen i gysylltedd aros yn ffocws (gweler y blwch ar Bont Menai). Felly, mae angen bod eglurder ynghylch pa gyfleoedd i ddatblygu a chynnal a chadw fydd yn aros (er enghraifft pa gwantwm o gyllid ar gyfer gwell cynnal a chadw a seilwaith gwefru cerbydau trydan). Bydd prosiectau ffyrdd yn y dyfodol yn dal i fod ag angen ymorol am gyfleoedd cadwyni cyflenwi a hefyd am gaffael lleol ble mae'n bosibl, yn cynnwys ar ddeunyddiau ffyrdd, gan gymryd manteision amgylcheddol cyrchu lleol i ystyriaeth yn erbyn mewnforiadau.

- **Dylai caffael ar gyfer cynnal a chadw ffyrdd, yn cynnwys deunyddiau, cadwyni cyflenwi, a sgiliau a llafur ymorol am wneud hynny o fewn y cymunedau y maent yn weithredol ynddynt ble mae'n bosibl.**

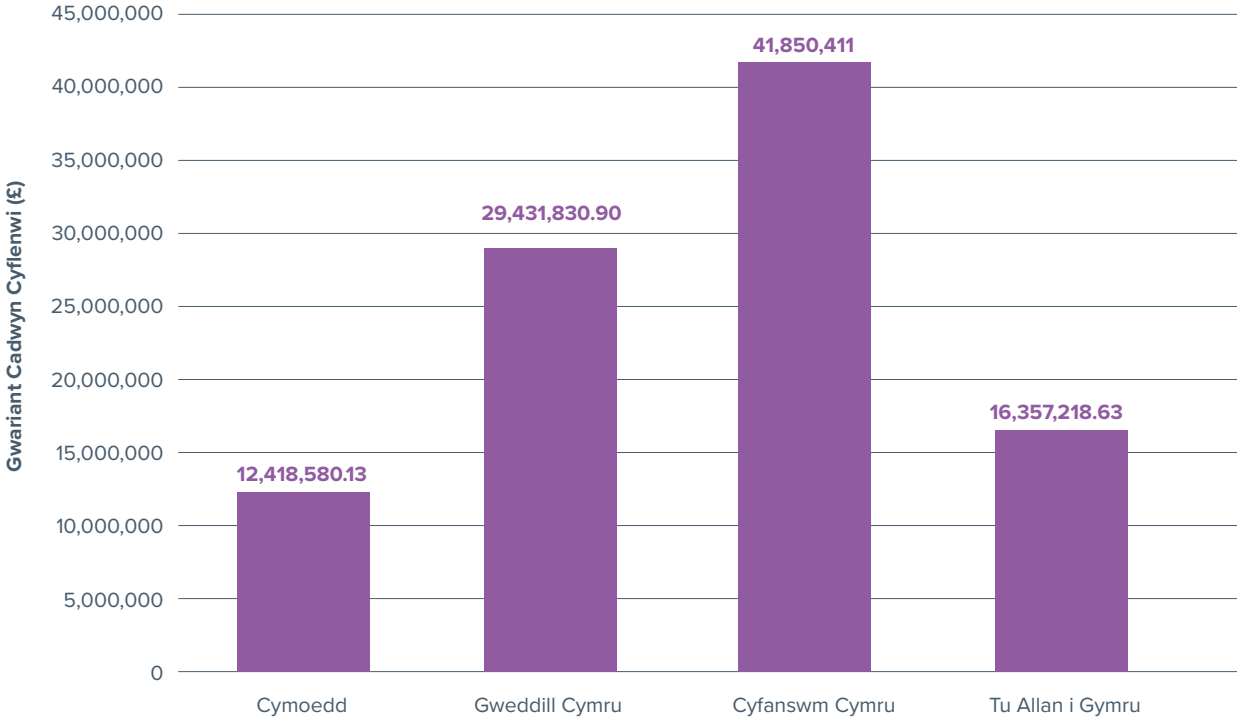
Mae'n broblem barhaol fod diffyg capasiti mewn adrannau cynllunio a system gymhleth yn arwain at oediadau costus gyda cheisiadau a phenderfyniadau. Mae'r FSB wedi galw am symleiddio'r prosesau fel modd o gefnogi BBaChau yn ystod yr argyfwng economaidd hwn. Ar sail canslo prosiectau allweddol mewn cylch sydd bob amser yn raddfa amser hir, yn ogystal â'r pwysau sydd ar ddod wrth drawsnewid i gerbydau trydan, mae mwy o angen i symud yn gyflym i'r hyn sy'n dod nesaf a beth sydd ei angen ar gyfer cynllunio dewisiadau eraill yn ddigonol (pa un ai'n fersiwn wedi'i addasu o gynigion ffyrdd, neu'n brosiectau newydd yn eu lle):

- **Rhaid mynd i'r afael â graddfeydd amser a chostau cynllunio fel nad yw atalfeydd yn parhau gyda phrosiectau, ac nad yw problemau capasiti yn y llywodraeth yn parhau i effeithio ar ddatblygu economaidd.**

Yn dilyn yr Adolygiad Ffyrdd, dim ond 15 o 59 o gynlluniau ffyrdd arfaethedig sy'n mynd ymlaen yn awr. Mae hi'n bwysig fod eglurder ar fuddsoddiad amgen yn y dyfodol yn cael ei ddarparu'n gyflym a bod neges glir i'r farchnad y bydd cyfleoedd buddsoddi ar gael mewn ffurf ddiwygiedig neu wahanol. Fel cymhariaeth, mae rhaglen buddsoddi mewn ffyrdd lwerddon ar gyfer 2023 wedi blaenoriaethu bwrw ymlaen â ffyrdd osgoi lleol o amgylch trefi marchnad (o gymharu â chanolfannau trefol), gan felly fynd i'r afael â thanfuddsoddi hanesyddol trwy dargedu ffyrdd ar ble y mae eu hangen fwyaf. [34]

Mae hi'n bwysig nodi'r costau cyfle yma. Mae ciplun o ba effeithiau lluosydd a gollir heb ddarparu dewis arall yn bwysig, i ddangos y bwlch yma y mae angen ei lenwi o ran creu manteision cymdeithasol ac economaidd trwy fuddsoddiadau.

Fel enghraifft, mae gwaith deuoli'r A465 rhwng Dowlais a Hirwaun wedi gwario miliynau lawer o bunnoedd yn lleol ac yn genedlaethol o fewn Cymru, fel y mae ffigyrau LIC ei hun yn ei ddangos:



[35]

[34] *New Civil Engineer, 'Ireland to invest over £1bn in local and national roads in 2023' (Chwef 20 2023) https://www.newcivilengineer.com/latest/ireland-to-invest-over-1bn-in-local-and-national-roads-in-2023-20-02-2023/*
[35] *Llywodraeth Cymru, Adroddiad Blynyddol ar y Model Buddsoddi Cydfuddiannol 2021-22 (LIC:2020)*

fsb Federation of Small Businesses

Mae'r prosiect wedi bod yn gyfraniad mawr at dargedau prentisiaethau a hyfforddiant hefyd:

Cyflogaeth					
KP1	**Targed Cronnus Proffiliedig**	**Cronnus a Gyflawnwyd**	**% Targed a Gyflawnwyd**	**% Gwyriad oddi wrth y Targed**	**Cyfanswm Targed**
Swyddi a Grëwyd i unigolion heb fod mewn addysg, gwaith neu hyfforddiant/di-waith tymor hir (wythnosau person)	340	341	100%	0.40%	3,100
Swyddi a Grëwyd i weithwyr dan anfantais (wythnosau person)	851	4308	508%	405.96%	6,500
Prentisiaid (wythnosau person)	148	256	173%	72.60%	5,200
Graddedigion (wythnosau person)	447	1006	225%	124.98%	2,562
Hyfforddiant yn cynnwys profiad gwaith, lleoliadau a swyddi blasu heb gynnwys prentisiaid a graddedigion (wythnosau person)	318	428	135%	34.83%	3,550

[36]

Mae'r ffocws presennol ar yr hyn na fydd yn cael ei wneud yn golygu bod angen cynllun buddsoddi manwl ar gyfer yr hyn fydd yn digwydd, i ddod â manteision economaidd-gymdeithasol newydd i mewn.

Mae cynllunio buddsoddi yn hollbwysig ar gyfer meithrin hyder mewn dewisiadau eraill mewn Trafnidiaeth Gyhoeddus. Mae'r adolygiad Prisio Ffyrdd yn edrych ar enghreifftiau rhyngwladol ehangach hefyd, yn nodi profiad o daliadau atal tagfeydd yn Llundain a Stockholm i sicrhau bod taliadau'n cael eu hystyried yn 'deg' at ei gilydd:

a) Argaeledd dewis arall rhesymol.

b) Sut, ble ac ar beth y caiff unrhyw refeniw net ei wario.

c) Natur, a difrifoldeb, 'y broblem' (a'r ateb!).

d) Goblygiadau amrywiol ar wahanol grwpiau cymdeithasol ac economaidd.

e) Cymesuredd[37]

Mae Llywodraeth Cymru yn symud i ddefnyddio'i phwerau dros strategaeth fysus i symud tuag at fodel masnachfreinio a model buddsoddi newydd, a Trafnidiaeth Cymru yw'r cwmni sydd ym mherchnogaeth y Llywodraeth sydd wedi'i ymddiried â'r gwaith o ddatblygu cynnig trenau gwell yng Nghymru.

Mae yna berygl fod dilyniannu polisi trafnidiaeth wedi dechrau o bwyslais ar anghymelliadau i ddefnyddio ceir heb fanylion a chynllun credadwy ar gyfer cyllido trafnidiaeth gyhoeddus ehangach, ac felly heb sicrwydd dewis arall ymarferol.

Mae'r seilwaith trenau wedi'i danariannu'n hanesyddol yng Nghymru gydag 11% o'r rhwydweithiau rheilffyrdd a mymryn dros 1% o'r gwelliannau rheilffyrdd yn y blynyddoedd yn arwain at 2018.[38] Erys hyn yn ddadleuol gan fod gwariant HS2 wedi'i ddyrannu fel 'Lloegr a Chymru' ac felly yn wahanol i'r Alban a Gogledd Iwerddon, ni fydd Cymru yn ennill unrhyw wariant ychwanegol trwy gyllid canlyniadol o'r prosiect.

Ar hyn o bryd, mae cost teithio i Lywodraeth Cymru trwy wahanol ddulliau 11 gwaith yn fwy y km ar gyfer bysus na'r ffyrdd a 15 gwaith yn fwy ar drenau na'r ffyrdd.[39]

Mae tanfuddsoddi cronig dros ddegawdau yn golygu bod graddfa'r newid sydd ei hangen yn enfawr, yn union ar yr adeg pan fydd refeniw o dreth tanwydd yn disgyn, ac (os aiff popeth yn ôl y cynllun) yn diflannu. Am y rheswm yma y mae angen golwg ehangach ar y weledigaeth ar gyfer cyllido trafnidiaeth a chodi refeniw.

[36] *ibid*
[37] *D Turner (2020), t 55*
[38] *M Barry 'Y Rhwydwaith Rheilffyrdd yng Nghymru: Yr Achos dros Fuddsoddi' (LIC: 2018) https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2018-12/the-rail-network-in-wales-case-for-investment.pdf*
[39] *D Turner (2020), t 56*

Nid yw'r gostyngiad diweddar mewn grantiau bysus a sefyllfa bresennol bysus yn rhoi hyder fod dewisiadau eraill hyfyw yn cael eu rhoi yn eu lle, gyda gwasanaethau bysus mewn perygl o fynd yn 'wasanaeth cnewyllyn'. Cafodd tystiolaeth gan y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr (CPT) fod defnydd bysus yng Nghymru yn tua 30-35% yn is na'r lefelau cyn y pandemig gyda'r Ymgyrch er Gwell Trafnidiaeth (CBT) yn rhoi defnydd bysus a threnau lleol yn 75-80% o'r lefelau cyn y pandemig.

Mae hi'n fater o frys felly fod cynllun clir o gyllido a chysylltu'r buddsoddi a phrisio dulliau trafnidiaeth â'i gilydd yn cael eu rhoi yn ei le i sicrhau hyder mewn cysylltedd yn y dyfodol.

- **Dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cynllun buddsoddi hirdymor clir i ddarparu strategaeth gadarnhaol o ba waith y bydd yn ymorol am ei wneud yn ogystal â'i wrthod, gan ddarparu eglurder ac arwyddion y farchnad ar gyfer buddsoddi yn y dyfodol.**
- **Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu cyfleoedd ar gyfer prosiectau seilwaith newydd i sicrhau bod manteision economaidd-gymdeithasol a gollwyd yn dilyn y prosiectau a wrthodwyd yn yr Adolygiad Ffyrdd yn cael eu creu yn rhywle arall, pa un a yw'r rhain yn brosiectau a addaswyd at ddibenion gwahanol neu'n brosiectau amgen newydd i fynd i'r afael â chostau cyfle o'r bwlch yn natblygiad seilwaith ar gyfer y dyfodol.**
- **Dylai Llywodraeth Cymru wahodd cynigion a ailddrafftiwyd yng ngoleuni ei fframwaith polisi newydd i brofi bod ei ddefnydd yn ôl-weithredol yn yr achosion hyn yn golygu y gall y cynigion gael eu haddasu i ffitio'r strategaeth ffyrdd newydd yn well.**

Gwefru Cerbydau Trydan

Mae adroddiad diweddar Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith y Senedd yn rhoi dyfarniad damniol ar strategaeth Cerbydau Trydan Llywodraeth Cymru hyd yn hyn:

"pan ddaw hi i gerbydau trydan, mae Cymru ar ei hôl hi. Mae ein hadroddiad ar strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer hyrwyddo cerbydau trydan wedi datgelu diffyg cynnydd siomedig, addewidion wedi'u torri, a diffyg uchelgais sy'n peri pryder."[42]

O ystyried graddfa'r heriau, mae'r diffyg cynnydd yn peri pryder. Mae'r diffyg cynnydd wrth feithrin hyder yn y system, delio gyda phryder amrediad er enghraifft, yn broblem sy'n effeithio ar strategaeth hirdymor. Mae busnesau bach yn ymwybodol bod angen iddyn nhw wneud eu rhan, ond heb linellau amser clir, cymorth, a sicrwydd nad yw eu buddsoddiad wrth drawsnewid yn mynd i'w rhoi dan anfantais yng Nghymru, mae'n annheg disgwyl iddyn nhw wneud hynny heb gyfeiriad pendant a gwelliant ar y ffrynt yma.

[42] *Senedd Climate Change, Environment, and Infrastructure Committee, The Welsh Government's EV charging infrastructure strategy and action plan (March 2023)*

Mae'r Pwyllgor wedi argymell cynnwys fframwaith trafnidiaeth sy'n rhoi cyfrif am ddatblygu economaidd a phwysigrwydd cerbydau trydan i fusnesau. Mae hyn yr un mor bwysig â newid dulliau teithio llwyddiannus, a dylid rhoi'r un gwerth iddo mewn unrhyw strategaeth cerbydau trydan yn y dyfodol y mae Llywodraeth Cymru yn ei gyhoeddi.

Fel y trafodwyd o ran codi'r gwastad a manteision i ardaloedd gwledig ac ardaloedd gyda llai o gysylltiadau trafnidiaeth, byddai cydweddu'r strategaeth yma gyda'r bwriad o adeiladu canolfannau economaidd a chanolfannau cyflogaeth newydd, gan wneud y gorau o'r cyfleoedd y gall y trawsnewid eu cynnig, yn darparu ar gyfer strategaeth datblygu economaidd ehangach sydd wrth wraidd lleoli mannau gwefru cerbydau trydan.

- **Dylai Llywodraeth Cymru ailymweld â'r strategaeth cerbydau trydan gyda'r nod o ddarparu eglurder ar gyfeiriad teithio, gyda llinellau amser clir, a gyda nod o gefnogi busnesau llai yn y broses fel rhan o'i huchelgais trawsnewid teg.**
- **Dylai strategaeth datblygu economaidd a chodi'r gwastad gydweddu â'r manteision y gall cysylltiadau trafnidiaeth a seilwaith gwefru cerbydau trydan ddod â nhw gyda nod o edrych ar y manteision a'r cyfleoedd ac NID DIM ond y risgiau.**

fsb Federation of Small Businesses

Pennod 3: Sut Ydym yn Cyrraedd Yno?

Fel y nodwyd uchod, mae'r maes polisi hwn yn un anodd i lywodraethau. Mae'n anodd iawn ei wneud ac, am y rhesymau a amlinellwyd, ag angen ei wneud o fewn ffrâm amser gweddol fyr hefyd. Mae'n gymhleth, yn torri ar draws gwahanol ddaearyddiaeth a chyfrifoldebau llywodraethol, ac yn gofyn am ewyllys, consensws ac adnoddau i lwyddo. Ar yr un pryd, rhaid i fuddiannau sy'n cystadlu â'i gilydd, dadleuon, a'r peryglon o gael ei weld trwy ffrâm 'ymosodiad ar fodurwyr' gael eu rheoli.

Mae'n werth nodi bod cyfathrebu Llywodraeth Cymru mewn perygl o ddisgyn i mewn i'r trap hwn. Tra bo'r fframwaith polisi a amlinellwyd gan Lywodraeth Cymru yn gam cywirol a cham cyntaf angenrheidiol, mae'n dal yn wir ei bod hyd yn hyn wedi bod yn canolbwyntio i raddau helaeth ar neges 'ni chewch' o'r hyn na allwn ei wneud, yn hytrach na chlustnodi cyfleoedd yn rhagweithiol. Mae angen gwirioneddol pwyntio at y foronen yn ogystal â'r ffon. Rhaid i Lywodraeth Cymru ddangos, beth bynnag yw ei hymagwedd at ddatblygu'r seilwaith yma, ei bod yn rhan o genhadaeth ehangach o dyfu'r economi.

Yn ddilyniannol, mae ofn hefyd mai'r rhan 'hawdd' i lywodraeth yw'r ffon - hynny yw wrth ddarparu anghymelliadau, tra bod creu cymelliadau i drafnidiaeth gyhoeddus yn dod yn ddiweddarach. Yr ofn fyddai, mewn cyfnod o wasgu ar adnoddau, yw bod y cyntaf yn cael ei wneud wedyn ond nid yr ail, sy'n ffon i gyd a dim moronen.

Mae'r ffaith nad yw Llywodraeth Cymru wedi cael trafodaethau ar y mater hwn eto gyda Llywodraeth y DU yn achos pryder, ac mae'n rheidrwydd ar y ddwy ochr i sicrhau bod yna gydgysylltu a chynllunio.

- **Dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru weithio gyda'i gilydd i sicrhau system brisio deg, sefydlog a rhagweladwy ar gyfer ffyrdd yn y dyfodol.**

Mae sut orau i gyflawni'r cydbwysedd hwn, fel nad yw'n ddibynnol ar y cysylltiadau trawslywodraethol a'r pwysau gwleidyddol beunyddiol, yn cael ei drin yn fwy manwl yn y bennod nesaf ar lywodraethu.

Pwerau Datganoli dros Drafnidiaeth; a chyfleoedd llywodraethu yng Nghymru

Fe wnaeth adolygiad y DU ar symudedd yn y dyfodol nodi sut y mae pwerau trafnidiaeth wedi'u gwasgaru'n anwastad ar draws gwahanol haenau llywodraeth. Mae polisi ffyrdd wedi'i ddatganoli i raddau helaeth, er gydag eithriadau pwysig sy'n cynnwys safonau diogelwch cerbydau a chyfraith traffig ffyrdd.

Mae'r adroddiad yn nodi bod trafnidiaeth yn cael ei thrin ar draws haenau lluosog o lywodraethu yn holl wladwriaethau'r DU, ond mai "Lloegr sydd â'r system fwyaf gymhleth o lywodraethu trafnidiaeth, gyda chwe haen ar wahanol lefelau gofodol, yn ogystal â strwythurau ychwanegol a wnelo â Priffyrdd Lloegr."

Gellid dadlau bod tair haen Cymru yn darparu system syml trosfwaol well ac felly fantais gystadleuol dros eiddo llawer o ranbarthau yn Lloegr. Er hynny, dylid nodi hefyd fod hyn yn golygu hefyd fod materion trawsffiniol yn fwyfwy cymhleth o ran trafod partneriaid.

Yng nghyd-destun yr ôl troed rhanbarthol newydd sy'n datblygu yng Nghymru trwy Gyd-bwyllgorau Corfforedig Llywodraeth Cymru yn dilyn argymhellion yr OECD ar ddatblygu economaidd rhanbarthol, gall hyn gael ei ddefnyddio hefyd yn ôl troed y DU yn y dyfodol o fewn Cymru wrth i'r agenda codi'r gwastad ac SPF ddatblygu.

Mae yna fantais wrth fod ag angen llunio systemau ar gyfer cyfnod newydd o bolisi trafnidiaeth, ac un a all ddysgu efallai o'r ffaith fod llywodraethu yn y DU mewn polisi trafnidiaeth wedi bod yn adweithiol (FN) a chynyddrannol i raddau helaeth. Mae hyn wedi arwain at iddo fod â thueddiad at gymhlethdod a heb fod yn gyffredinol ffafriol i feddwl polisi trafnidiaeth integredig o'r math y mae Llywodraeth Cymru yn ymorol am symud tuag ato. Bydd cynllunio ar gyfer sut mae'r gwahanol haenau'n gweithio gyda'i gilydd i'r effaith fwyaf yn bwysig, ac mae hyn wedi'i drafod yn eang yn adroddiad FSB Cymru ar seilwaith yng Nghymru (2019) ac ar gefnogi a chyllido busnes yng Nghymru (2022). Byddwn yn ailymweld â'r dadleuon hyn a'u rhoi yn eu cyd-destun yn awr.

Mae prisio ffyrdd yn faes a fydd ag angen ystyriaeth ychwanegol. A fydd yn cyfrif fel treth newydd at ddibenion datganoli? Sut fydd cyllido hyn yn cael ei reoli ar lefel leol a rhanbarthol?.

fsb Federation of Small Businesses

Llywodraethu a seilwaith

Mae cyflawni ar seilwaith yn llawn cymhlethdod ac anhawster.

Yn 2019 cynhyrchodd FSB Cymru adroddiad yn edrych ar seilwaith yng Nghymru[43], a nododd y risgiau mawr sy'n atal llwyddiant - mae'r rhain i gyd wedi'u hadlewyrchu yn y strategaeth Ffyrdd yng Nghymru fel mewn mannau eraill (yn cynnwys yn arbennig 30 mlynedd o drafodaeth ofer am yr M4):

- **Methiant i sicrhau consensws: gan greu risg wleidyddol uchel:** Mae'r hinsawdd wleidyddol yn tueddu i gymell enillion a gwariant tymor byr. Gall hyn hyrwyddo diffyg ffocws ar ganlyniadau hirdymor cynaliadwy, a thueddiad tuag at naill ai brosiectau mawr eu bri neu gamau gweithredu cynyddrannol, tameidiog ond di-drefn.
- **Methiant i sicrhau consensws: gan greu risg wleidyddol uchel:** Mae penderfynwyr yn tueddu i osgoi ymgysylltu (a gwrthdaro) cynnar, ac yn dibynnu ar yrru penderfyniadau drwodd. Mae'r diffyg ymgysylltu cynnar yma'n tueddu i ddod yn ôl fel gwrthdaro mwy llawn tyndra yn ddiweddarach yn y broses. Mae diffyg dilyniant yn gwneud risgiau hefyd y gall penderfyniadau gael eu gwyrdroi yn gyflym. Byddai system wedi'i chymhwyso tuag at lunio consensws a lliniaru'r gwendidau hyn yn well.
- **Sylfaen dystiolaeth wan a diffyg ymddiriedaeth:** Gan fod penderfyniadau'n cael eu gyrru'n adrannol o'r canol yn aml, mae yna ddiffyg ymddiriedaeth ymhlith y cyhoedd ynghylch y dystiolaeth a osodwyd mewn trefn o blaid y penderfyniadau a wnaed - mae sylfaen y dystiolaeth yn gwyro'n aml yn ôl yr amodau gorchwyl a nodwyd yn fanwl i gael prosiect penodol drwodd yn hytrach nag yn ôl fframweithiau polisi ehangach. Byddai sylfaen dystiolaeth annibynnol a ddarperir gan gyfranogwr neu sefydliad yr ymddiriedir ynddo hyd braich oddi wrth y llywodraeth yn gweithredu'n unol ag egwyddorion cyffredinol ehangach yn darparu ar gyfer trafodaeth wedi'i seilio o amgylch tir cyffredin tystiolaeth.
- **Gwrthwynebiad y gymuned a diffyg ymgysylltu effeithiol:** Gwir effaith yr uchod yw gwaethygu gwrthwynebiad y gymuned gan ddarparu trafodaeth wedi'i hollti'n gryf. [44]

Byddem yn awgrymu bod y trafodaethau ynglŷn â'r Adolygiad Ffyrdd diweddar yn amlygu'r risgiau hyn, gyda dadl ynghylch ymgysylltiad yr adolygiad a'i benderfyniadau, yn ogystal ag anwadalwch a gwrthdroadau polisi a welwyd wrth i'r drafodaeth gario drwy'r Senedd hyd yn oed o fewn y blaid sy'n llywodraethu.[45] Mae hyn yn creu ansefydlogrwydd ac ansicrwydd dros ragolygon tymor hir unrhyw ffordd strategol o weithredu, a byddem yn argymell system annibynnol, glir sy'n darparu ar gyfer sefydlogrwydd tymor hir a chysondeb yn y penderfyniadau a wneir ar gyfer yr hyn sy'n brosiectau hirdymor a chymhleth.

Ateb awgrymedig FSB Cymru yw y gallai corff hyd braich ar seilwaith ddarparu model - Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru sy'n gyfan gwbl statudol ac yn derbyn adnoddau llawn. Mae Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru fel y mae ar hyn o bryd yn ddiddannedd ac yn brin ei adnoddau ac nid yw'n adlewyrchu'r model hwnnw.

Gall sefydliadau annibynnol ddarparu hyder cyhoeddus yn y strwythur prisio hefyd:

"To improve transparency around motoring taxation and show clearly that road pricing is to be used to tackle congestion and other societal harms – rather than as a money-spinner for government – a Road Pricing Commission should be established. The Commission would provide annual recommendations for the setting of road pricing rates to meet social objectives such as reduced pollution and congestion." [46]

[43] *L ap Gareth, 'A Ydym Yno Eto?: Creu Gwell Seilwaith yng Nghymru' (FSB Cymru: 2019)*
[44] *Addaswyd o D Slade and N Davies, 'How to design an infrastructure strategy for the UK' (Institute for Government: 2017) t6-7; 'Getting Infrastructure Right' (OECD: 2017); M Coelho, V Ratnoo, S Dellepiane, 'The Political Economy of Infrastructure in the UK' (Institute for Government: 2014).*
[45] *BBC Wales News, 'Labour back Senedd vote criticising own Welsh roads review' (Mawrth 9 2023) ar https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-politics-64896796*
[46] *S Corfe, 'Miles Ahead', t 9*

Seilwaith Cenedlaethol Newydd i Gymru, yn derbyn adnoddau a phwerau llawn

Yn ein hadroddiad yn 2019 fe wnaethom argymell bod NICW i'w sefydlu fel corff statudol cwbl ymreolaethol a ymddiriedir â chyflawni ar seilwaith.

Sefydlwyd NICW yn 2018, gyda chylch gwaith i hysbysu dull gweithredu Llywodraeth Cymru, yn gweithio 'ar draws y rhanbarthau i glustnodi anghenion seilwaith Cymru yn y dyfodol am y 5-30 mlynedd nesaf.'

Fodd bynnag, fe wnaethom nodi ein pryderon ar y pryd fod NICW yn amwys yn ei gylch gwaith, fod yna:

"Amheuon ynghylch pa un a yw Llywodraeth Cymru ei hun yn gweld NICW fel peirianwaith awdurdodol o'r fath i hysbysu blaenoriaethau seilwaith a'i fod yn gwneud fawr ddim i atgyfnerthu hyder ynddo ymhlith rhanddeiliaid allanol... er bod gan NICW i bob golwg gylch gwaith tebyg i Gomisiwn Seilwaith Talaith Fictoria yn Awstralia, mae'i swyddogaethau'n aneglur. Mae sut y mae'n ymwneud â sefydliadau eraill yr un modd yn aneglur.

Mae cylch gwaith aneglur a diffyg cynnydd yn ei waith hyd yn hyn yn creu pryderon eraill. Tra bo'r syniad o weledigaeth strategol dros 5-30 mlynedd i'w ganmol, os yw ei awdurdod yn ymarferol yn ansicr, ac felly bod ei argymhellion mewn perygl o ddisgyn i drap o ran dilyniannu - o fod yn adweithiol i ble mae cynnydd wedi'i wneud yn hytrach nag yn rhagweithiol wrth ddeall ble dylai cynnydd gael ei wneud."

Mae'r ffordd y mae NICW wedi derbyn adnoddau ac wedi'i osgoi o ran unrhyw rôl ganolog - yn cynnwys ymgysylltiad ac awdurdod cyfyngedig iawn yn ei strategaeth 30 mlynedd gyhoeddedig - ond yn tycio i atgyfnerthu'r farn honno. Mae'n gorff gyda fawr ddim adnoddau, galluedd neu awdurdod ar hyn o bryd ac mae'n amlwg wedi'i osgoi yn hyd yn oed y swyddogaethau cyfyngedig y mae i fod i ymgymryd â nhw wrth fwydo i mewn i feysydd megis y Strategaeth Drafnidiaeth.

'Dyw hyn ddim yn adlewyrchiad ar y bobl ar y Comisiwn ond yn hytrach ar yr adnoddau y mae'n ei derbyn a'i gylch gwaith. Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru gael ei rymuso i wneud y gwaith o ddarparu a chynnull a chydgysylltu'r darnau cymhleth ar draws y rhwydwaith seilwaith, neu 'does fawr ddim pwynt i'w fodolaeth.

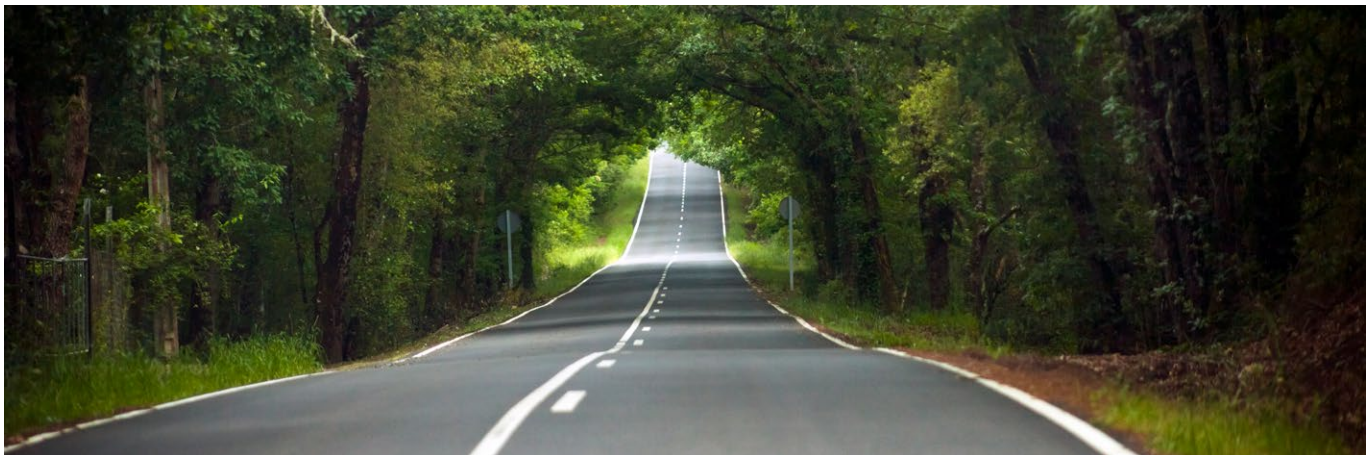
Fodd bynnag, mae'r Adolygiad Ffyrdd diweddar wedi dangos eto paham y byddai corff sefydlog sy'n dod ag arbenigedd ac sy'n gallu rhychwantu ar draws y darn (yn hytrach nag yn cael ei ymddiried o reidrwydd ag edrych ar faterion yn eu silos a heb ddilyniannu ehangach) yn werthfawr i fynd i'r afael â'r heriau ac wrth ddarparu rhywfaint o atebion i broblemau darparu ar seilwaith cymhleth.

fsb Federation of Small Businesses

Er y bydd Trafnidiaeth Cymru (TfW) - fel y bu inni nodi yn ein hadroddiad yn 2019 - yn chwarae rhan hanfodol bwysig yn yr ecosystem seilwaith yng Nghymru, byddem yn haeru ei bod yn dal yn wir fod angen corff sefydlog sy'n sefyll uwchlaw'r gwahanol anghenion seilwaith. Er ei fod yn gorff sydd ym mherchnogaeth y llywodraeth, bydd a wnelo diddordeb uniongyrchol Trafnidiaeth Cymru â'i anghenion masnachol yn gyntaf, ac felly nid yw ynddo'i hun yn addas i ddarparu'r golwg ehangach hwnnw oddi uchod.

Fel y gwnaethom ei argymell yn 2019 hefyd, dylai NICW gael ei ailgyfansoddi fel corff statudol â phwerau llawn sy'n gallu gweithredu a chyflawni ar gylch gwaith ehangach o seilwaith yn y model ailgyfansoddedig hwn:

- **Dylai strategaeth ffyrdd ddod o dan Gomisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru diwygiedig sydd wedi'i awdurdodi ac yn derbyn adnoddau yn statudol fel y nodwyd mewn polisi FSB blaenorol, yn darparu ar gyfer:**
    - **Golwg hirdymor,**
    - **Dull gweithredu annibynnol a arweinir gan dystiolaeth yr ymddiriedir ynddo**
    - **Bod yn ganolbwynt ar gyfer trafodaethau aml-lywodraethiant cymhleth,**
    - **Ymgysylltu llawn â'r gymuned a rhanddeiliaid**
    - **Yn atebol yn llawn i'r Senedd, Senedd y DU a Llywodraethau'r DU a Chymru**



Y DU a Chymru a NICW

Mae llywodraethu Cymru o fewn y DU wedi newid yn ddramatig dros y 25 mlynedd ddiwethaf.

Yn y cyd-destun ôl-Brexit, mae polisi San Steffan ar Gymru mor bwysig ag y bu erioed. Tra bo pethau sy'n hynod i'r berthynas hon, nid yw tensiynau o'r fath yn unigryw ar unrhyw gyfrif. Fel y dywedodd yr OECD yn eu hadroddiad 'Getting Infrastructure Right':

"Collaboration for public investment strategies across jurisdictions and levels of government is difficult, even in situations where the actors involved clearly recognise the need for it. Transaction costs, competitive pressures, resource constraints, differing priorities and fears that the distribution of costs or benefits from co-operation will be one-sided, can all impede efforts to bring governments together." [47]

[47] *'Getting Infrastructure Right' (OECD: 2017)*

Er gwaethaf hyn, nid yw gwariant datganoledig ar seilwaith yn odrwydd ledled y byd a hynny'n wir yw'r norm. Mae enghreifftiau megis Comisiwn Seilwaith Denmarc yn dangos sut y mae'r cyrff hyn yn gallu gweithio ar draws awdurdodaethau (e.e. gyda'r Almaen a Sweden).

Er hynny, mae traddodiad y DU o 'stryffaglo drwodd' yn gallu gwneud y llinellau ymraniad hyn yn fwy anodd ac yn fwy cymhleth, gyda diffiniadau llai clir, a llai o draddodiad o 'rannu pwerau' nag mewn gwladwriaethau ffederal, er enghraifft.

Mae hyn yn rheswm arall pam y byddem yn dweud y byddai un man cyswllt yn helpu i ddarparu lle llai llawn tyndra a fyddai'n darparu ar gyfer sefyllfa groyw i Gymru ac ar gyfer partneriaeth gyda chyrff Llywodraeth y DU.

Mae yna wahanol ffyrdd o edrych ar sut y dylai hyn weithio, a pha un a ddylai fod cyswllt ar draws i bob llywodraeth. Serch hynny, rhaid i lywodraethau gymryd cyfrifoldeb hefyd am sicrhau gweithio mewn partneriaeth da. Credwn fod y lle hwn yn helpu i ddarparu ar gyfer hyn, heb orgymhlethu a chodeiddio ar draws gormod o derfynau a allai arwain at ragor o syrthni. Mae dibynnu ar un corff i ddelio gyda meysydd a ddylai fod yn rhan o normau, ffyrdd o weithio, a phrosesau ehangach yn afrealistig. Erys ein sefyllfa fel yr oedd yn 2019:

"Mae gan y llywodraethau heb eu datganoli ac wedi'u datganoli ill dwy gyfrifoldeb i bobl Cymru, ac mae hyn yn arbennig o wir ble mae'r pwerau'n gymhleth a danheddog. Mae hi'n bwysig felly fod y ddwy lywodraeth yn cydnabod eu cyd-gyfrifoldebau ac yn gweithio gyda'i gilydd i gyflawni'r canlyniadau gorau - mae hyn yn haws os oes consensws cyfansoddiadol cryf o fewn y sefydliadau Cymreig. Bydd yn gofyn am... well perthynas trwy adrannau gan y ddau sefydliad, neu, yn y prosesau rhynglywodraethol rhwng llywodraethau."

Yng nghyd-destun prisio ffyrdd, gall hyn ddarparu mainc arbrofi ar gyfer cydweddu sefydliadol gwirioneddol yn ymorol am nod hirdymor clir, yn cydweddu hefyd â datblygu economaidd rhanbarthol o weledigaeth codi'r gwastad Llywodraeth Cymru yn ogystal â Llywodraeth y DU.

Fel y bu inni nodi yn 2019, mae ymreolaeth statudol NICW yn bwysig i sicrhau sylfaen dystiolaeth y gellir ymddiried ynddi ac sy'n annibynnol. Serch hynny, mae hyn yn galw hefyd am gydbwysedd llinellau clir o atebolrwydd cyhoeddus a gwleidyddol a chraffu. Dylai'r berthynas rhwng Llywodraeth Cymru a chyrff seilwaith neilltuol gael ei gwneud yn glir trwy gylchoedd gwaith clir a nodi cyfrifoldebau'n glir, ar gael yn gyhoeddus mewn ffurf sy'n hawdd ei deall. Dylai'r llinellau atebolrwydd i'r Gweinidog(ion) Cymreig perthnasol gael eu hamlinellu. Mae rôl y Senedd mewn prosesau ac atebolrwydd penodi (yn arbennig gyda golwg ar Senedd a allai fod yn fwy yn y dyfodol) yn bwysig, fel ag yw'r ymrwymiad a'r consensws ar draws pleidiau yn y Senedd wrth benderfynu cyfansoddiad y Comisiwn ac wrth graffu trwy wrandawiadau Pwyllgorau.

Fel y nodwyd uchod, erys ein barn bresennol mai bod â phwynt unigol ar gyfer strategaeth gyfansoddiadol Cymru, cyflenwi a chydgysylltu sydd orau. Er hynny, byddem yn disgwyl hefyd i NICW fod yn atebol i Bwyllgorau San Steffan ac i ymgysylltu â Swyddfa Cymru hefyd, yn arbennig wrth gydweddu ar draws strategaethau llywodraethol.

- **Dylai NICW diwygiedig geisio llunio ei weledigaeth, a'r consensws sydd wrth ei wraidd, ar draws terfynau datganoli yn cynnwys cyrff ehangach y DU.**

Codi'r gwastad, a barn y DU, a'r farn Ddatganoledig a Rhanbarthol

Dan gynlluniau'r UE i gefnogi datblygu economaidd, derbyniodd Cymru bum gwaith yn fwy mewn cyllid y pen na Lloegr rhwng 2014 a 2020 - oherwydd lefelau uwch o amddifadedd[48]. Mae'r agenda Codi'r Gwastad wedi bod o ddiddordeb arbennig i gymunedau Cymru felly, yn cynnwys y rheini mewn economïau gwledig.

Fodd bynnag, mae agwedd ddatganoledig Codi'r Gwastad wedi bod yn achos cynnen, gan y bu Cymru yn arbennig o ddibynnol ar gyllid yr UE ac mae cwantwm a strwythur cyllid yn ei le ill dau wedi achosi tensiynau rhwng Llywodraethau Cymru a'r DU. Mae Keir Starmer, arweinydd Llafur y DU wedi ymrwymo i roi rheolaeth lawn i Lywodraeth Cymru dros arian yr UE, ac felly bydd y mater hwn yn aros yn dra gwleidyddol dros y cylch etholiad nesaf.[49]

Mae FSB Cymru wedi galw am well perthynas rhwng Llywodraethau Cymru a'r DU - fel sydd wedi'i ddangos yn rhywle arall trwy gyfnodau cychwynnol datblygiadau'r Porthladdoedd Rhydd. Fe wnaeth ein hadroddiad 'Creu Busnes'[50] archwilio rhai o'r themâu hyn, yn cynnwys y rhagolygon o weithgaredd codi'r gwastad, yn ogystal ag argymhellion i atgyfnerthu gwell amgylchedd gweithredu i BBaChau yng Nghymru.

Wrth gymhwyso'r amcanion cyffredinol hyn i bolisi ffyrdd, mae yna berygl gwirioneddol fod Llywodraethau gyda gwahanol flaenoriaethau yn gweithio yn erbyn ei gilydd yn hytrach na gyda'i gilydd, gyda blaenoriaethau gwahanol yn arwain at ddatblygiadau cyfochrog yn cystadlu â'i gilydd. Y perygl yw bod cyllid codi'r gwastad y DU yn cael ei ddefnyddio i ariannu prosiectau trafnidiaeth lleol ond yn erbyn strategaeth drafnidiaeth Cymru, gyda pholisi'n llai cydgysylltiedig.

Er ar sail achos wrth achos, y gallai llawer o gymunedau lleol groesawu hyn am ei fod yn dod â buddsoddiad yn lleol - ac mae'r egwyddor o wneud penderfyniadau yn lleol yn rhywbeth yr ydym yn ei groesawu - os na chaiff ei wneud yn effeithiol, mae'n mentro'r cyfanredol yn arwain at atomeiddio pellach ac yn gweithio yn erbyn yr integreiddio i ddelio â'r problemau a'r heriau.

Er gwaethaf llawer o drafodaethau dadleuol - a chamweithredol ar adegau - ynghylch codi'r gwastad mae yna achos dros optimistiaeth hefyd. Derbynnir gan lawer fod yr SPF hyd yma wedi canolbwyntio gormod ar ddatblygu lleol yn hytrach na datblygu rhanbarthol. Mae strwythurau llywodraethu ar y lefel is-genedlaethol (Gogledd, De, Canolbarth Cymru ayb) yn dechrau ymdoddi. Er enghraifft, mae adroddiad yr OECD ar ddatblygu economaidd rhanbarthol wedi arwain at greu Cyd-Bwyllgorau Corfforedig, sy'n gallu gweithio mewn ffordd debyg i fargeinion twf i raddau helaeth.[51]

Mae hyn yn awgrymu modd yn ôl pa un y gall lleoedd niwtral weithredu i wasanaethu cymunedau a darparu lleoedd ar gyfer gwell cydweddu a chydweithredu ar draws Llywodraethau Cymru a'r DU.

- **Dylai agenda Codi'r Gwastad y DU edrych ar sut y gall yr ôl troed a'r llywodraethu rhanbarthol sy'n datblygu yng Nghymru (fel y'i datblygwyd gan yr OECD ar gyfer Llywodraeth Cymru) gael ei harneisio am effaith fwy strategol at yr hirdymor yng Nghymru.**
- **Gall y cyrff rhanbarthol hyn wasanaethu wedyn fel 'lle niwtral' ar gyfer partneriaeth rhwng llywodraeth y DU, llywodraeth Cymru, a llywodraeth leol gan ddarparu gwell canlyniadau a gwarchod yn erbyn gormod o wahaniaeth wrth lunio polisi. Dylent hefyd ddod â'r cyswllt rhwng cyllido canolog, cynllunio strategol rhanbarthol a llais lleol dros wneud penderfyniadau at ei gilydd.**

[48] BBC Wales News, 'Brexit: Wales' EU aid replacement progress 'unacceptable'', Hydref 2020, https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-54374532
[49] Wales Online 'Keir Starmer promises to give Wales power back over replacement EU funds' (Mawrth 10 2023) https://www.walesonline.co.uk/news/politics/keir-starmer-promises-give-wales-26439316
[50] L ap Gareth, Creu Busnesau: Dyfodol Cymorth Busnes yng Nghymru' (FSB Cymru: Chwef 2022) https://www.fsb.org.uk/resource-report/building-business.html
[51] The Future of Regional Development and Investment in Wales (OECD:2020), https://www.oecd.org/fr/cfe/the-future-of-regional-development-and-public-investment-in-wales-united-kingdom-e6f5201d-en.htm

Casgliad: Diwedd y siwrnai?

Mae'n ystrydeb braidd nad oes yn aml angen inni wybod sut y mae rhywbeth yn gweithio – mae'n ddigon ei fod yn gweithio. Os yw'r car yn rhedeg a'i fod yn ddibynadwy, 'does dim angen inni ddeall beth sy'n digwydd o dan y bonet.

Mae hyn yn wir, ond dim ond os gallwn fod yn hyderus y bydd rhywbeth yn gweithio.

Mae yna ddywediad tebyg sy'n cael ei gymhwyso'n aml i'r gyfraith a selsig ei fod er y gorau nad ydym yn gweld sut y cânt eu gwneud. Er hynny, pan ddaw hi'n fater o feithrin ymddiriedaeth a hyder y cyhoedd mae angen inni wybod ble'r ydym yn mynd. Mae angen inni fod â ffydd y bydd yr heriau a wynebwn yn cael eu gweithredu mewn ffordd sy'n cymryd ein holl broblemau i ystyriaeth ac y bydd yn ceisio dod â phob cyfle inni o ganlyniad.

Mae BBaChau yn fwy agored i niwed gan newidiadau mawr ac mae arnynt angen amser a chynllun trawsnewid hirach, ac angen bod yn glir ar beth yw'r disgwyliadau arnynt, yn ogystal â'r cyfleoedd. Mae angen i fusnesau llai Cymru fod yn hyderus, er gwaethaf y newid a'r trawsnewid hwnnw, y bydd seilwaith sy'n caniatáu i fusnesau ffynnu yn dal i fod yn flaenoriaeth gan lywodraethau ar lefel leol, ar lefel Cymru ac ar lefel y DU.

Mae seilwaith - a ffyrdd yn arbennig - yn drafodaethau gwleidyddol pryderus. Maen nhw'n hirdymor ac felly'n siglo i gylchoedd gwleidyddol. Maen nhw'n mynd yn ddrud, yn gallu bod yn ddadleuol i'r cyhoedd, ac yn chwarae i fuddiannau sy'n cystadlu'n eang. Er hynny oll, mae yna wersi i'w dysgu ynghylch sut y gallwn ddod â newidiadau seilwaith hirdymor mawr o'r fath i mewn a sut ydym yn creu system yr ymddiriedir ynddi, sy'n annibynnol, wedi'i seilio ar dystiolaeth ac wedi'i grymuso i ddod â buddsoddiad i mewn dros yr hirdymor.

I lwyddo, mae angen edrych ar y sbardunwyr polisi i ddatgarboneiddio yn nid yn unig yn rheoli risg ond trwy gyfle a siapio newidiadau i gymunedau ennill oddi wrth y newidiadau. Mae trafodaethau ynglŷn â newid dulliau teithio yn rhan bwysig o'r drafodaeth, ond yn mentro bod yn drefol-ganolog ac yn lleihaol o ran gweithgaredd gwahanol ddulliau o drafnidiaeth. Mae yna berygl y bydd polisi a welir fel yr hyn na fyddwn yn ei wneud yn creu syrthni.

Mae cysylltedd wedi bod yn rhan bwysig o wleidyddiaeth Cymru ers tro byd, ac yn arbennig felly i wlad sydd yn hanesyddol wedi bod ar ei colled o ran datblygu seilwaith. Yn wir, chwaraeodd cysylltedd Cymreig ran yn natblygiad yr A470 fel Cefnffordd yn y 1950au (wedi'i gysylltu â'r datganoli cyfyngedig dan y Cyngor dros Gymru a Sir Fynwy fel y rhagflaenydd cynghori i'r Swyddfa Gymreig). Roedd cyswllt Gogledd De yn ymgyrch allweddol gan y Western Mail yn y 1970au cyn y refferendwm datganoli cyntaf.

Rhaid i Lywodraeth Cymru, wedi iddi ennill pwerau sylweddol dros drafnidiaeth yn ystod y degawd diwethaf, greu gwell seilwaith a hwylio'r don o newidiadau technolegol i greu cyfleoedd i BBaChau ar draws Cymru. Mae angen i Lywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru weithio ochr yn ochr wrth fwyhau'r cyfleoedd hynny i godi gwastad holl ranbarthau Cymru.

Edrychwn ymlaen at BBaChau yn chwarae eu rhan yn yr ymgyrch tuag at y gyrchfan honno'n bod y gorau y gall fod i BBaChau a Chymru.

fsb
Federation of Small Businesses

fsb.org.uk

facebook.com/federationofsmallbusinesses

@FSB_Wales

federation-of-small-businesses

@fsb_uk

Federation of Small Businesses
Ffederasiwn y Busnesau Bach