



Department
for Transport



Wales Office
Swyddfa Cymru

Croesfannau Hafren

Gostwng prisiau tollau a materion eraill

Dogfen ymgynghori

Ionawr 2017

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall o ran cael mynediad i'r ddogfen hon. Bydd y testun ar gael yn llawn ar wefan yr Adran. Gall unrhyw unigolyn neu sefydliad lawrlwytho a chyfieithu'r testun i'w drosi i ffurfiau hygyrch eraill. Os oes gennych unrhyw anghenion eraill parthed hyn, cysylltwch â'r Adran.

Department for Transport
Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
Ffôn 0300 330 3000
Gwefan www.gov.uk/dft
Ymholiadau cyffredinol: <https://forms.dft.gov.uk>



© Hawlfraint y Goron 2017

Parha hawlfraint yn y trefniant argraffyddol gyda'r Goron.

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (heb gynnwys logos neu ddeunyddiau trydydd parti) yn rhad ac am ddim ar unrhyw fformat neu gyfrwng, dan amodau'r Drwydded Llywodraeth Agored. I weld y drwydded hon, ewch i <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3> neu ysgrifennwch at Information Policy Team, The National Archives, Kew, London TW9 4DU, neu e-bostiwch: psi@nationalarchives.gsi.gov.uk.

Pan fyddwn wedi nodi unrhyw wybodaeth sydd â hawlfraint trydydd parti, bydd rhaid i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

Cynnwys

Rhagair gweinidogol	4
Crynodeb gweithredol	5
Sut i ymateb	6
Rhyddid Gwybodaeth	6
Cefndir	7
1. Prisiau'r tollau yn y dyfodol	9
Cynnig y Llywodraeth	9
Dewisiadau nad yw'r Llywodraeth yn eu cynnig	12
Newidiadau rheoliadol	13
Effaith cynigion y Llywodraeth	14
2. Amseroedd heblaw oriau brig	15
Ystyriaethau	15
Effeithiau posibl cael gwared â'r tollau yn ystod y nos	15
3. Codi tâl llif dirwysr	16
Ystyriaethau	16
Camau eraill	20
Beth fydd yn digwydd nesaf?	21
Atodiad A: Rhestr lawn o gwestiynau'r ymgynghoriad	22
Atodiad B: Egwyddorion yr ymgynghoriad	24

Mewn dogfennau ar wahân:

Atodiad C: Gorchymyn codi tâl drafft

Atodiad D: Offeryn statudol drafft yn diffinio categorïau o gerbydau

Rhagair gweinidogol

Mae Croesfannau Hafren yn rhannau hanfodol o seilwaith y Deyrnas Unedig sydd, gyda'i gilydd, wedi bod o fudd i ddefnyddwyr y ffordd o Loegr a Chymru am 50 mlynedd. Fe'u defnyddir gan fwy na 25 miliwn o gerbydau yn flynyddol, ac maent wedi cynnig arbediadau eithriadol i ddefnyddwyr y ffordd a busnesau yng Nghymru a Lloegr o ran amser ac arian ers i'r Groesfan gyntaf helpu i gysylltu economïau'r ddwy wlad yn 1966.

Mae Croesfannau Hafren yn ddolen allweddol rhwng economïau De Cymru a De Orllewin Lloegr, ac maent yn parhau i feithrin tirlun economaidd a diwylliannol yr ardaloedd o'u cwmpas. Mae Severn River Crossings (SRC) wedi bod yn warcheidwad rhagorol i'r Croesfannau ers bron i 25 mlynedd, a gyda Highways England, maent wedi sicrhau bod y Croesfannau yn cael eu gweithredu a'u cynnal a'u cadw yn ddiogel. Rydym yn ymroddedig i adeiladu ar y llwyddiant hwn ac i sicrhau gweithrediad y Croesfannau yn y dyfodol sy'n cynnig y gwerth gorau posibl am arian i'w defnyddwyr ac i'r trethdalwyr. Mae gweithrediad y Croesfannau yn y dyfodol yn saff, i'r defnyddwyr a'r rhai sy'n gweithio arnynt, ac yn dilyn eu trosglwyddo gan SRC byddant yn cael eu rheoli gan Highways England.

Dros y ddau ddegawd diwethaf gosodwyd prisiau'r tollau, trwy ddeddfwriaeth, i fod yn gyson ar ôl addasu ar gyfer chwyddiant. Ond, mae dychweliad y Croesfannau i berchenogaeth gyhoeddus ar ôl i'r consesiwn presennol ddod i ben – mewn tua blwyddyn – yn cynnig cyfle i ni leihau'r swm a delir am eu defnyddio. Rydym, felly, wedi cyhoeddi ein bod am ddileu'r categori pris uchaf am faniau a bysiau bach, a haneru'r tollau i bob cerbyd. Mae hwn yn gam o bwys a bydd yn gwneud gwahaniaeth positif i gymudwyr, teithwyr, ac i berchenogion busnesau bach yn arbennig, gyda gyrrwyr faniau a bysiau bach yn arbed mwy na 75%.

Ond mae sialensiau y mae'n rhaid i ni eu hwynebu. Er bod y Croesfannau mewn cyflwr cymharol dda, bydd costau cynnal a chadw y mae'n rhaid talu amdanynt yn gysylltiedig, bob amser, ag unrhyw strwythurau o'u maint a'u cymhlethdod.

Credwn fod ein cynigion fel y maent yn cael eu nodi yn yr ymgynghoriad hwn yn ymdrin â'r materion hyn ac yn cynnig bargaen deg a chynaliadwy i ddefnyddwyr y Croesfannau a'r trethdalwyr.



Y Gwir Anrhydeddus John Hayes AS
Gweinidog Gwladol dros Drafnidiaeth



Y Gwir Anrhydeddus Alun Cairns AS
Ysgrifennydd Gwladol Cymru

Crynodeb gweithredol

Bydd Croesfannau Afon Hafren yn dod yn ôl i berchenogaeth gyhoeddus yn hwyr yn 2017/dechrau 2018. Ar ôl i hynny ddigwydd, mae'r Llywodraeth yn bwriadu cael gwared ar y prisiau uwch i faniau a bysiau bach, a haneru'r tollau. Rydym yn disgwyl y bydd taliadau TAG yn parhau, a bydd eu prisiau yn gostwng yr un faint.

Yn hytrach na £6.70, bydd ceir a cherbydau categori 1 eraill yn talu £3.00 – arbediad o fwy na 50%. Yn hytrach na £13.40, bydd cerbydau categori 2 fel bysiau bach neu faniau hefyd yn talu £3.00 – arbediad sy'n fwy na 75%. Bydd cerbydau mawr yng nghategori 3 hefyd yn arbed 50%.

Mae ein cyfrifiadau yn awgrymu, hyd yn oed ar y prisiau is yma y bydd refeniw'r tollau yn ddigon i dalu am gostau gweithredu a chynnal a chadw'r Croesfannau yn y dyfodol, sicrhau y gellir talu am y gwaith trwsio ac i unrhyw ddyled sy'n weddill gael ei thalu yn ôl.

Dangosodd gwaith ymchwil y gall y taliadau is arwain at fwy o draffig – o tua 17% erbyn 2028. Rydym felly yn ystyried camau i leihau'r amser y mae'n ei gymryd i gasglu'r tollau. Er enghraifft, rydym yn cynnig i'r tollau gael eu talgrynnu i lawr i bunnoedd cyflawn, ac rydym yn edrych ar y posibilrwydd o godi tollau yn ystod y dydd yn unig.

Mae'r cynnydd mewn traffig oherwydd y tollau is hefyd yn un o'r rhesymau allweddol pam ein bod yn bwriadu adolygu'r ddadl dros gael gwared ar y bariau a chyflwyno tollau "llif dirwystr" ar Groesfannau Hafren – fel y cyhoeddwyd yng Nghyllideb 2016. Mae'r ymgynghoriad hwn yn nodi'r rhesymau cychwynnol dros adolygu'r ddadl ac yn rhoi crynodeb o'r newyddion diweddaraf.

Mae'r Llywodraeth wedi bod yn glir y bydd refeniw'r tollau yn cael ei ddefnyddio i dalu am weithredu a chynnal a chadw'r Croesfannau yn y dyfodol ac unrhyw welliannau posibl fel cost cyflwyno tollau 'llif dirwystr', ac y bydd yn cael ei adolygu i weld a ellir eu gostwng ymhellach.

Sut i ymateb

Agorodd yr ymgynghoriad ar 13 Ionawr, 2017 a bydd yn rhedeg hyd ddydd 10 Mawrth 2017. Sicrhewch fod eich ymateb yn ein cyrraedd cyn y dyddiad cau. Os hoffech chi gael rhagor o gopiâu o'r ddogfen ymgynghorol hon, gellir ei gweld yn <https://www.gov.uk/dft#consultations> neu gallwch gysylltu â'r tîm ymgynghori os bydd arnoch angen fformatau eraill (Braille, CD sain, ac ati).

Defnyddiwch y ffurflen ar-lein i ymateb, neu anfonwch ymatebion gan ddefnyddio'r cwestiynau yn atodiad A at:

Enw: Severn Consultation Team, Roads Investment Strategy Futures,

Cyfeiriad: 33 Horseferry Road, London, SW1P 4DR

Rhif ffôn: 020 7944 3593

Cyfeiriad e-bost: severnconsultation@dft.gsi.gov.uk

Wrth ymateb, nodwch a ydych yn ymateb fel unigolyn neu'n cynrychioli barn sefydliad. Os ydych chi'n ymateb ar ran sefydliad mwy, nodwch yn glir pwy mae'r sefydliad yn ei gynrychioli a, phan fydd yn berthnasol, sut y casglwyd barn yr aelodau.

Rhoddir rhestr rannol o'r rhai yr ymgynghorwyd â hwy – y rhai y mae'n rhaid ymgynghori â nhw yn ôl y gyfraith – yn Atodiad B.

Rhyddid Gwybodaeth

Gellir cyhoeddi neu ddatgelu gwybodaeth a ddarperir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, yn cynnwys gwybodaeth bersonol, yn unol â'r Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 neu'r Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.

Os ydych am i wybodaeth a roddwch gael ei chadw yn gyfrinachol, dylech fod yn ymwybodol bod Cod Ymarfer dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio ag o ac sy'n delio â rhwymedigaethau cyfrinachedd, ymysg pethau eraill.

O ganlyniad, byddai'n ddefnyddiol pe gallech esbonio i ni pam yr ydych yn ystyried bod yr wybodaeth yr ydych wedi ei darparu i ni yn gyfrinachol. Os byddwn yn derbyn cais i ddatgelu'r wybodaeth, byddwn yn cymryd i ystyriaeth eich esboniad, ond ni allwn roi sicrwydd y gellir cadw cyfrinachedd dan bob amgylchiad. Ni ystyrir ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG, ynddo'i hun, i fod yn rhwymol i'r Adran.

Bydd yr Adran yn prosesu eich data personol yn unol â'r Ddeddf Diogelu Data a, gan amlaf, bydd hyn yn golygu na ddatgelir eich data personol i drydedd blaid.

Cefndir

Agorwyd y Bont Hafren gyntaf ym Medi 1966, gan gynnig cysylltiad uniongyrchol o draffordd yr M4 i Gymru, gyda tholl wedi ei threfnu am ddefnyddio'r bont i dalu am gostau ei hadeiladu. Roedd mwy na ddylai ei defnyddio yn ei chroesi yn barhaus ac yn 1986, cyhoeddodd y Llywodraeth ar y pryd y byddai ail bont yn cael ei hadeiladu.

Yn 1988 cyhoeddwyd y byddai tendrau yn cael eu gwahodd gan gonsortia preifat i ariannu, adeiladu a gweithredu'r ail bont a chymryd gweithrediad y bont gyntaf drosodd. Yn 1990 dyfarnwyd y consesiwn i 'Severn River Crossing PLC' ("SRC"). Corfforwyd cytundeb y consesiwn yn Neddf Pontydd Hafren 1992 a dechreuodd yn Ebrill 1992. Dechreuodd y gwaith adeiladu hefyd yn Ebrill 1992 ac agorwyd yr ail bont ym Mehefin 1996.

Dan delerau'r cytundeb consesiwn cymerodd SRC y ddyled oedd yn parhau o £122 miliwn ym mhrisiau 1992 a chostau adeiladu o £330 miliwn (heb gynnwys TAW). Yn eu tro mae gan SRC hawl i gasglu tollau ar y ddwy Groesfan i dalu ei ymrwymadau ariannol. Mae'r cytundeb consesiwn yn ddilys nes bydd SRC wedi creu swm diffiniedig o refeniw neu am uchafswm o 30 mlynedd (p'run bynnag sy'n dod gyntaf). Ar hyn o bryd gosodwyd y swm diffiniedig o refeniw ar £1,028,910,000 ym mhrisiau Gorffennaf 1989, a disgwylir i'r ffigwr hwn gael ei gyrraedd yn hwyr yn 2017 neu yn gynnar yn 2018, ac ar yr adeg honno bydd y pontydd yn dychwelyd i Lywodraeth y Deyrnas Unedig.

Ynglŷn â'r pontydd

Mae Pont Hafren yn pontio Afon Hafren ac Afon Gwy rhwng Aust (De Swydd Gaerloyw, Lloegr) a Chas-gwent (Sir Fynwy, De Ddwyrain Cymru), dros Beachley, (penrhyn rhwng y ddwy afon). Mae dwy lôn i'r ddau gyfeiriad arni (yn ogystal â llwybr beic a llwybr troed cul) ac mae'n 1,600 metr o hyd. Mae'r rhan fwyaf o'r bont yn Lloegr. Mae Ail Bont Hafren ymhellach i'r de, ac mae'n croesi Afon Hafren rhwng Severn Beach (De Swydd Gaerloyw, Lloegr) a Sudbrook (Sir Fynwy, De Ddwyrain Cymru). Mae tair lôn a llain galed gul bob ffordd ac mae'n 5,128 metr o hyd. Mae tua hanner y bont yn Lloegr.

Ynglŷn â deiliad y consesiwn

Mae SRC yn cynnwys pedwar cyfranddaliwr – dau ddarparwr a dau fanc. Y darparwyr yw John Laing (cyfranddaliwr 35%), sydd yn ddatblygwr a gweithredwr seilwaith Prydeinig, a Vinci (cyfranddaliwr 35%) sy'n gwmni consesiynau ac adeiladu o Ffrainc. Y ddau fanc yw Bank of America (cyfranddaliwr 15%) a Barclays Capital

(cyfranddaliwr 15%). Mae gan SRC weithlu o tua 180 o staff, yn cynnwys casglwyr tollau a pheirianwyr yn bennaf.

Ynglŷn â thollau a thaliadau

Mae'r taliad sy'n ofynnol am ddefnyddio Croesfannau Hafren yn 'doll'. Pennir y taliad hwn (a'r cynnydd blynyddol yn unol â chwyddiant) yn Neddf Pontydd Hafren. Ar gyfer rhai croesfannau, 'taliad' yw'r hyn a delir. Mae hyn yn wir o ran y taliad sy'n ofynnol am Groesfannau Dartford-Thurrock, ac mae ar sail Gorchymyn Taliadau a wnaed dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000.

Oherwydd ein bod yn bwriadu cyflwyno Gorchymyn Codi Tâl (yn lle'r trefniadau cyfreithiol presennol) bydd y taliad fydd yn ofynnol am ddefnyddio Croesfannau Hafren yn mynd yn 'daliad' yn hytrach na 'tholl'. Rydym yn awgrymu'r newid hwn oherwydd y bydd yn gadael i ni leihau'r swm y bydd defnyddwyr yn ei dalu, ac oherwydd y gallai taliad gael ei newid yn ddiweddarach i fod yn un "llif dirwysr".

1. Prisiau'r tollau yn y dyfodol

Cynnig y Llywodraeth

Yng Nghyllideb 2015 cyhoeddodd y Llywodraeth, pan fydd y Croesfannau yn dychwelyd i berchnogaeth gyhoeddus, y bydd y prisiau uwch ar gyfer faniau a bysiau bach yn cael eu diddymu, ac na fydd TAW ar dollau bellach yn berthnasol a bydd y tollau yn cael eu gostwng yn ôl swm cyfatebol. Yng Nghyllideb 2016 aeth y Llywodraeth ymhellach ac ymrwymo i haneru'r tollau.

Mae'r tablau isod yn dangos beth mae hyn yn ei olygu yn ymarferol – gyda'r prisiau arfaethedig pan fydd y Croesfannau yn dychwelyd i berchnogaeth gyhoeddus yn hwyr yn 2017 neu yn gynnar yn 2018.

2017 Prisiau'r tollau

Categori'r doll	Disgrifiad	2017 Toll
Categori 1	Ceir a bysiau mini gyda hyd at 9 sedd.	£6.70
Categori 2	Bysiau bach gyda hyd at 17 sedd. Faniau hyd at 3.5 tunnell.	£13.40
Categori 3	Bysiau gyda mwy nag 17 sedd. Cerbydau nwyddau yn pwyso 3.5 tunnell neu fwy.	£20.00

Prisiau'r taliadau arfaethedig – o ddiwedd 2017/ dechrau 2018

Categori tâl	Disgrifiad	Tâl arfaethedig
Categoriâu 1 a 2	Ceir a bysiau mini gyda hyd at 9 sedd. Bysiau bach gyda hyd at 17 sedd. Faniau hyd at 3.5 tunnell.	£3.00
Categori 3	Bysiau gyda mwy nag 17 sedd. Cerbydau nwyddau yn pwyso 3.5 tunnell neu fwy.	£10.00

Mae'r prisiau toll arfaethedig yn y tabl uchod yn cynnwys ymrwymiad y Llywodraeth i gael gwared ar TAW oddi arnynt.

Bydd y pris i yrwyr ceir yn gostwng o fwy na 50%. Bydd y pris i yrwyr faniau yn gostwng o fwy na 75%. Bydd cerbydau mawr yng nghategori 3 hefyd yn arbed 50%.

Mae'r Llywodraeth yn cadw mewn cof y bydd gostwng tollau yn cynyddu traffig, ac mae wedi cynnal ymarfer modelu sy'n awgrymu y bydd 17% yn fwy o gerbydau yn defnyddio'r Croesfannau erbyn 2028 o ganlyniad i'r gostyngiad yn y tollau. Felly mae'r Llywodraeth wedi bod yn ystyried ffyrdd o leihau amseroedd ciwio wrth fythau talu. Trwy gyflwyno taliadau gyda cherdyn digyswllt gwnaed gwelliannau yn barod o ran hynny. Cam pwysig arall i leihau'r amser i dalu tollau yw lleihau'r nifer o ddarnau o arian sy'n ofynnol i dalu, a lleihau'r adegau pan fydd angen rhoi newid.

I'r diben hwn, mae'r Llywodraeth yn cynnig talgrynnu prisiau'r tollau i lawr i bunnoedd cyflawn. Ar hyn o bryd, mae prisiau'r tollau yn codi yn flynyddol yn unol â'r mesur chwyddiant mynegai prisiau adwerthu (RPI).¹ Mae hyn yn arwain at brisiau wedi eu talgrynnu i'r deg ceiniog agosaf, a all olygu bod angen trosglwyddo nifer fawr o ddarnau arian i dalu neu fel newid.

Cwestiwn Ymgynghoriad

A ydych yn cytuno â'r gostyngiadau arfaethedig yn y tollau?

Cynllun TAG

System Adnabod Cerbydau Awtomatig yw TAG Hafren. Mae'n gweithio trwy i ddefnyddwyr osod dyfais electronig y tu mewn i'w ffenestri blaen – ac yna wrth iddynt nesu at 'lonydd TAG' penodedig bydd y bariau yn codi. Mae'r broses yn llawer cyflymach na thalu â llaw wrth fythau talu, naill ai ag arian parod neu trwy gerdyn digyswllt. O ystyried pwysigrwydd sicrhau y gall tollau gael eu talu mor gyflym ag sy'n bosibl, i leihau'r ciwiau, rydym yn disgwyl parhau i ddefnyddio TAG fel dewis talu ac annog gyrwyr i'w ddefnyddio.

Ar hyn o bryd mae'r TAG ar bris sefydlog ar gyfer pob categori cerbyd am fis calendr – bydd defnyddwyr yn gweld eu bod ar eu hennill ar ôl tua 20 taith. Fe'i bwriedir ar gyfer defnyddwyr cyson ac yn unol â'r gostyngiadau a ddisgrifir uchod mae'r Llywodraeth yn bwriadu gostwng prisiau TAG o swm cyfatebol (eu haneru yn fras) – fel bod defnyddwyr yn parhau i gael mantais o'r un gyfradd o ddisgownt ag y maent yn ei gael yn awr.

Mae'r tabl isod yn dangos beth mae hyn yn ei olygu yn ymarferol. Mae'r driniaeth o ran TAW ac RPI a ddisgrifir uchod hefyd yn berthnasol i'n cynnig o ran TAG.

¹ Mae Deddf Pontydd Hafren 1992 yn ei gwneud yn ofynnol i dollau godi yn ôl chwyddiant yn flynyddol (mae'r tollau wedi aros yn gyson mewn termau real ers 1992).

Prisiau TAG arfaethedig

Categori	2017 Toll			Tâl arfaethedig		
	TAG Tymor	TAG Rhannu	TAG Taith	TAG Tymor	TAG Rhannu	TAG Taith
Categori 1	£117.92	£117.92	£6.70	£52.80	£52.80	£3.00
Categori 2	£235.84	Amherthnasol	£13.40	£52.80	Amherthnasol	£3.00
Categori 3	£396.00	Amherthnasol	£20.00	£198.00	Amherthnasol	£10.00

Cred y Llywodraeth y croesewir gostyngiadau cyfatebol yn y cynllun TAG gan lawer o ddefnyddwyr – oherwydd mae tua 25% yn fras o deithiau yn cael eu gwneud ar hyn o bryd gan ddefnyddio'r cynllun TAG.

Byddem hefyd yn croesawu barn ar ddyfodol y cynllun talu TAG.

Cwestiwn Ymgynghoriad

Os oes gennych unrhyw farn am ddyfodol y system taliadau TAG, nodwch hi os gwelwch yn dda

Eithriadau

Mae nifer o eithriadau i'r tollau yn bodoli ar hyn o bryd. Er enghraifft:

- Eithrir Deiliaid Bathodynau Glas y Deyrnas Unedig rhag taliadau toll – nid yw'r cerbydau yn gorfod talu toll os yw Deiliad y Bathodyn Glas yn bresennol. Nid yw cerbydau'r Anabl sy'n cael eu heithrio o'r dreth yn gorfod talu toll er nad yw deiliad y bathodyn glas yn bresennol, ar yr amod bod yr unigolyn yn derbyn Lwfans Byw i'r Anabl ar y Gyfradd Uwch yn y Deyrnas Unedig neu fod y cerbyd yn cael ei ddefnyddio i gludo pobl anabl ac yn cael ei Eithrio o Dollau Cerbydau.
- Eithrir beiciau modur o'r doll.
- Nid oes unrhyw daliad ychwanegol am lusgo carafán neu drelar.

Ar hyn o bryd, nid yw'r Llywodraeth yn bwriadu cael gwared ar unrhyw eithriadau na'u newid, na nodi eithriadau newydd o gwbl.

Dewisiadau nad yw'r Llywodraeth yn eu cynnig

Diddymu'r tollau

Gŵyr y Llywodraeth am y farn a fynegwyd gan rai rhanddeiliaid y dylai'r tollau gael eu diddymu yn llwyr. Ond byddai hyn yn fygythiad i ddyfodol y Croesfannau. Mae'r Croesfannau yn costio tua £15 miliwn y flwyddyn i'w gweithredu a'u cynnal. Yn ystod cyfnod y consesiwn tynnodd y Llywodraeth tua £63 miliwn i dalu am drwsio diffygion cudd ar Bont Hafren a rhaid i'r arian hwn gael ei adfer. Yn ychwanegol, mae Highways England yn amcangyfrif y bydd cost debygol ail-wynebu Pont Hafren ar ddiwedd cyfnod y consesiwn yn costio tua £12 miliwn. Y gwirionedd yw, o ystyried maint a chymhlethdod y strwythurau hyn fe fydd cost o hyd am sicrhau eu bod yn gweithredu yn ddiogel; ac mae wedi bod yn bolisi gan y Llywodraeth ers amser maith y dylai'r costau am gadw'r Croesfannau yn weithredol gael ei dalu gan y defnyddwyr sy'n cael budd, yn hytrach na'r trethdalwyr yn gyffredinol.

Mae'r Llywodraeth hefyd yn bryderus y gallai gostyngiad yn y tollau arwain at fwy o draffig a thagfeydd yn yr ardaloedd o gwmpas y Croesfannau, ym Mryste ac ar hyd yr M4 yng Nghymru, lle mae pryderon yn barod am y tagfeydd. Byddai gostwng y tollau o 50% yn rhoi cyfle i ni asesu'r effaith, ar y Groesfan ac yn fwy cyffredinol ar y cynnydd yn llif y traffig.

Mae'r Llywodraeth hefyd yn ymwybodol o'r adroddiad a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru sy'n dangos y gallai cael gwared ar y tollau roi hwb sylweddol i economi De Cymru.² Mae'r syniad o gael gwared ar y tollau ac ariannu gweithredu a chynnal a chadw'r Croesfannau (a thalu'r ddyled sy'n weddill) trwy'r cynnydd dilynol mewn refeniw o drethiant cyffredinol yn ddamcaniaeth ddeniadol. Ond nid oes unrhyw warant y byddai'r Llywodraeth yn adfer swm cyfatebol i'r refeniw tollau a gollir trwy drethiant cyffredinol – gallai'r trethdalwyr fod ar eu colled, neu gallai dyfodol y Croesfannau fod mewn perygl. Oherwydd hyn, ac yn unol â pholisi hirdymor y Llywodraeth y dylai defnyddwyr croesfannau aberoedd dalu am eu cynnal, nid yw'r Llywodraeth yn ymgynghori ar gael gwared ar y tollau yn llwyr. Yn hytrach, cred y Llywodraeth ei bod yn well trefnu cynllun mwy sicr a chynaliadwy sy'n cydbwysu anghenion y defnyddwyr a'r trethdalwyr ac yn gwarantu bod y Croesfannau yn parhau i gael eu rhedeg a'u cynnal a'u cadw.

Toll cynnal a chadw yn unig

Dewis arall sydd wedi cael ei drafod yn eang yw codi'r doll isaf posibl sy'n angenrheidiol i gadw'r pontydd i redeg – y cyfeirir ato fel arfer fel 'toll cynnal a chadw yn unig'. Mae'r Llywodraeth yn ymroddedig i ddefnyddio refeniw tollau i ariannu'r costau gweithredu a chynnal a chadw sy'n gysylltiedig â'r Croesfannau ac ad-dalu'r ddyled. Nid oes unrhyw fwriad i ddefnyddio arian y tollau ar gyfer unrhyw ddiben arall. Ond mae llawer o ansicrwydd o ran costau gweithredu a chynnal a chadw'r Croesfannau yn y dyfodol, gan gynnwys yr ansicrwydd a fydd tollau llif dirwystyr yn cael eu cyflwyno a faint y bydd hi'n ei gostio i gyflwyno hynny a'i redeg. Trwy haneru'r tollau mae'n debygol y bydd digon o refeniw i dalu costau sefyllfaoedd all godi yn y dyfodol, ond mae unrhyw ostyngiadau pellach ar hyn o bryd yn creu risg

² Mae'r adroddiad ar gael yn: <http://gov.wales/statistics-and-research/impact-severn-bridge-tolls-welsh-economy/?lang=en>

ariannol. Am y rheswm hwn, nid yw'r Llywodraeth yn ymgynghori ar ostwng y tollau o fwy na hanner cant y cant, ond mae'n ymroddedig i adolygu prisiau'r tollau ac ystyried gostyngiadau pellach yn nes ymlaen – os a phan fydd gostyngiadau o'r fath yn bosibl.

Newidiadau rheoliadol

Ar hyn o bryd, y sail gyfreithiol ar gyfer casglu tollau yw Deddf Pontydd Hafren 1992. Mae'r Ddeddf yn nodi cyfraddau'r tollau ac mae'n ei gwneud yn ofynnol codi'r tollau yn flynyddol yn ôl chwyddiant. Nid yw'n caniatáu gostwng y tollau.

Mae hefyd yn nodi bod rhaid i'r tollau ddod i ben yn 2027 neu pan fydd y "gofynion ariannu" yn cael eu bodloni. Mae hyn yn cynnwys costau cynnal a chadw'r pontydd a gweithredu'r tollau. Mae hefyd yn cynnwys costau a dynnwyd yn barod tu hwnt i'r Cytundeb Consesiwn o £63m, a chostau anghyson yn y dyfodol a fydd yn cael eu tynnu, fel ail-wynebu. Polisi'r Llywodraeth yw parhau i godi tâl i dalu'r costau yma.

Er mwyn gwneud y newidiadau a gynigir yn yr ymgynghoriad hwn, mae'r Llywodraeth yn bwriadu cyflwyno Gorchymyn Codi Tâl dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000, gyda'r pwerau dan Ddeddf Pontydd Hafren yn dod i ben ar ddiwedd y Consesiwn. Byddai hyn yn caniatáu i'r Llywodraeth osod y taliadau ar y lefel a nodir yn yr ymgynghoriad hwn. Byddai hefyd yn darparu i'r taliadau barhau i dalu'r costau parhaus, tu hwnt i 2027. Cyhoeddwyd gorchymyn codi tâl drafft ochr yn ochr â'r ymgynghoriad hwn (atodiad C). Mae'n dilyn yn agos iawn y gorchymyn a drefnwyd ar gyfer Croesfan Dartford, cyn i'r system godi tâl yno newid o un gyda bariau i system llif dirwysr lle mae'r taliad yn cael ei wneud yn electronig, ymhell o'r groesfan ei hun.

Sylwer bod y taliadau yn berthnasol yn unig yng nghyswllt y ffyrdd ar y croesfannau sydd yn Lloegr (hynny yw, y rhan fwyaf o M48 Pont Hafren a thua hanner yr M4 dros yr Ail Groesfan).

Y polisi yw parhau i ddefnyddio'r un diffiniadau o gerbydau sydd yn eu lle ar hyn o bryd ar groesfan Hafren. Ond nid yw'r categorïau a nodir dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000 yr un fath â'r categorïau sy'n cael eu defnyddio ar hyn o bryd. Felly er mwyn parhau i ddefnyddio'r categorïau cerbydau presennol, byddai angen Offeryn Statudol pellach. Cyhoeddir drafft o'r Offeryn Statudol ochr yn ochr â'r ymgynghoriad hwn (atodiad D); mae'n diwygio'r Rheoliadau Codi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffordd a Tholl Gweithle (Dosbarthiadau o Gerbydau Modur) (Lloegr) 2001 i ychwanegu categorïau Afon Hafren.

Mae gofynion i ymgynghori a chyhoeddi cynigion i godi tâl dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000 a Rheoliadau Gweithdrefn Cynlluniau Codi Tâl Cefnffyrdd (Pontydd a Thwneli) (Lloegr) 2001. Mae'r ddogfen hon yn bodloni'r angen i ymgynghori. Mae'r gofyn i gyhoeddi cynigion yn golygu bod rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol gyhoeddi, mewn o leiaf un papur newydd lleol a'r London Gazette, hysbysiad yn nodi ble y gall y gorchymyn drafft a dogfennau eraill perthnasol gael eu harchwilio, gyda'r cyfnod archwilio hwn i barhau am o leiaf 84 diwrnod. Bydd y broses hon yn dilyn yr ymgynghoriad.

Byddai cyflwyno gorchymyn codi tâl yn newid statws cyfreithiol y taliad i ddefnyddio'r Croesfannau o doll i dâl i ddefnyddwyr ffordd.

Cwestiwn Ymgynghoriad

Os oes gennych unrhyw sylwadau penodol ar y cynigion deddfwriaethol, gan gynnwys y gorchymyn codi tâl drafft, nodwch nhw os gwelwch yn dda.

Effaith cynigion y Llywodraeth

Mae'r rhagolygon yn nodi y bydd y traffig dros Groesfannau Hafren yn cynyddu o 28% rhwng 2018 a 2027. Ond o ganlyniad i'r lefelau o dollau a argymhellir, ar sail canlyniadau modelu annibynnol a gomisiynwyd gan yr Adran, bydd twf traffig yn cynyddu o 45%. O ganlyniad, oherwydd y gostyngiad yn y tollau rhagwelir y bydd swm y traffig yn cynyddu o 17% yn fwy nag y byddai fel arall. Mae'r Llywodraeth yn ystyried ffyrdd o reoli'r effaith hwn, gan gynnwys ystyried y dewisiadau ar gyfer codi tâl ar lif dirwystr a chodi tollau yn ystod y dydd yn unig.

2. Amseroedd heblaw oriau brig

Ystyriaethau

Ym mis Gorffennaf 2016, fel rhan o'i dystiolaeth i ymchwiliad y Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig i ddyfodol Croesfannau Afon Hafren, dywedodd y Gweinidog Ffyrdd Andrew Jones ei fod yn barod i ystyried rhoi cymhelliad i ddefnyddio'r Croesfannau ar adegau penodol o'r dydd i helpu i leihau'r ciwiau wrth y manau talu ar adegau prysur.

Effeithiau posibl cael gwared â'r tollau yn ystod y nos

Gwnaed ychydig o waith dadansoddi cynnar i ddeall effeithiau posibl cael gwared ar y tollau rhwng 10 yr hwyr a 6 y bore.

Dengys dadansoddiad o ddata gan Traffig Cymru, ar ddiwrnod gwaith arferol, bod 6.5% o'r traffig ar yr M48 ac 8.1% o'r traffig ar yr M4 yn croesi Afon Hafren rhwng 10 y nos a 6 y bore. Defnyddiwyd y canrannau hyn ar gyfer y llif tua'r gorllewin o'r model traffig a ddefnyddiwyd i edrych ar ostyngiad o tua 50% yn y tollau, ac fe ystyriwyd y gwahaniaethau yn y nifer o gategoriâu o gerbydau oedd yn teithio ar yr amser yma hefyd. Amcangyfrifwyd bod y golled o ran refeniw yn tua £6.7m yn 2018 (ym mhrisiau 2014) petai neb yn newid yr amser yr oeddynt yn defnyddio'r groesfan. Ond, ar sail profiad Croesfan Dartford-Thurrock, gall tua 0.7% o'r teithiau yn ystod y dydd gael eu hail amseru i ddigwydd yn ystod y nos. Byddai hyn yn arwain at effaith ar refeniw o tua £7.2m yn 2018 (prisiau 2014) – a symiau tebyg mewn blynyddoedd dilynol. Mae'n ymddangos yn debygol y byddai'r rhan fwyaf o'r newid yma yn digwydd o ychydig ar ôl 6 y bore i ychydig cyn hynny yn hytrach nag am 10 y nos, pan mae llai o draffig. Byddai angen rhagor o waith i bennu pa effaith y gall hyn ei gael ar amseroedd teithio am 6 y bore, pan fydd yr oriau brig yn y bore yn dechrau. Rydym yn bwriadu ystyried hyn ymhellach ar y cyd â chodi tâl llif dirwysr.

3. Codi tâl llif dirwysr

Ystyriaethau

Yn ystod cyllideb 2016 cyhoeddodd y Llywodraeth y byddai'n adolygu'r ddadl dros gael gwared ar fariâu'r tollau a chyflwyno tollau llif dirwysr ar Groesfannau Hafren. Mae'r Adran wedi dechrau ystyried y rhesymeg dros fanteision llif dirwysr, a hefyd yr anfanteision posibl. Rydym yn bwriadu asesu'r ddadl dros lif dirwysr ymhellach, a all arwain at ymgynghori ar ddewisiadau llif dirwysr yn y dyfodol.

Gyda llif dirwysr nid yw gyrwyr yn talu pan fyddant yn defnyddio'r groesfan, yn hytrach byddant yn defnyddio'r groesfan heb stopio. Gellir talu ymlaen llaw, neu hyd hanner nos y diwrnod canlynol, naill ai yn electronig neu mewn siopau a ddewiswyd. Fel arall gall y defnyddiwr sefydlu cyfrif sy'n golygu y gall taliadau gael eu cymryd yn awtomatig gan ddefnyddio camerâu Adnabod Rhif Plât Awtomatig.

Mae angen gweithredu yn erbyn cerbydau nad ydynt yn talu. Gwneir hyn trwy ddefnyddio camerâu, gan ganfod cyfeiriad y cerbyd, ac anfon Hysbysiad Cosb Ariannol.

Y brif fantais yw gwell amseroedd teithio.

Ond mae cost am hyn, fodd bynnag, gan fod systemau llif dirwysr yn ddrytach i'w gweithredu, sy'n golygu bod angen i'r tollau fod yn uwch nag y byddent gyda system â bariau.

Y prif fanteision sy'n gysylltiedig â chyflwyno 'llif dirwysr'

Codi tâl y ddwy ffordd

Ar hyn o bryd dim ond croesiadau sy'n teithio tua'r gorllewin sy'n gorfod talu sy'n cael ei ystyried yn annheg ac fel 'treth' am ddod i mewn i Gymru. Bydd talu 'llif dirwysr' yn ein galluogi i godi tâl i'r ddau gyfeiriad. Byddai hyn yn ei dro yn caniatáu i'r pris gael ei haneru.

Amseroedd teithio

Mae Croesfannau Hafren eu hunain yn gweithredu ymhell o fewn eu capasiti damcaniaethol ac mae digon o gapasiti dros ben ar y Croesfannau ar gyfer y twf yn y traffig yn y dyfodol a'r cynnydd posibl yn y galw trwy ostwng neu gael gwared ar y tollau. Ond, mae'r bariau a phatrwm y ffordd ar hyn o bryd i gasglu'r tollau yn amharu ar lif y traffig ac o ganlyniad mae'n arwain at dagfeydd, a all arwain at lif gwael ac oedi ar rai adegau.

Ymchwiliodd dadansoddiad gan yr Adran Drafnidiaeth (DfT) i amseroedd teithio rhwng C22 a C23 ar yr M4 (pellter o 6.5 milltir) a hefyd rhwng C1 a C2 ar yr M48 (pellter o 2.2 milltir). Dangosir prif gasgliadau'r dadansoddiad yn y tabl isod, sy'n dangos bod amseroedd teithio yn hwy ar y daith tua'r gorllewin, yn arbennig yn ystod yr oriau brig ddiwedd y prynhawn.

Cyfartaledd amser teithio ar Groesfannau Hafren (cyfnodau amser dethol)³

Croesfan Testun	Cyfeiriad Testun	Cyfartaledd amser teithio		
		Cyffredinol	Heb fod yn yr oriau brig (7pm hyd 7am)	Oriau Brig Prynawn (4pm hyd 7pm)
M4 (C22–C23) (6.5 milltir)	Tua'r Dwyrain	5-6 mun	5-6 mun	5-6 mun
	Tua'r Gorllewin	8-9 mun	~7 mun	~10 mun
M48 (C1–C2) (2.2 milltir)	Tua'r Dwyrain	~2 mun	~2 mun	~2 mun
	Tua'r Gorllewin	~3 mun	~3 mun	~3 mun

Sylwer nad yw oriau brig y bore yn cael eu dangos oherwydd mae'r rhan fwyaf o'r traffig yn y bore yn teithio tua'r dwyrain, ac felly nid ydynt yn gorfod talu toll.

Rhagwelir y bydd y llif gwael a'r oedi yn gwaethygu os bydd y trefniant presennol o fariau a gosodiad y ffordd yn cael eu cadw wrth i gyfaint y traffig gynyddu. Mae'r oedi yma yn effeithio ar amseroedd teithio a dibynadwyedd amser teithio, y bydd yn rhaid i unrhyw ddull newydd ymdrin â nhw.

Diogelwch

Mae diogelwch gyrrwyr a staff yn flaenoriaeth. Ar hyn o bryd mae'r Croesfannau yn profi digwyddiadau yn gyson sy'n cael eu hachosi gan yrru diamcan a pheryglus wrth i bobl ddod at y bythau talu, e.e. gwau rhwng ceir neu facio. Rhwng dechrau 2014 a Gorffennaf 2016, rhoddwyd adroddiadau am 76 o ddigwyddiadau yn ymwneud â'r bariau, ac adroddwyd am 44 gwrthdrawiad yn ardal y plaza, naill ai rhwng cerbydau a'i gilydd neu rhwng cerbyd a'r bariau. Gall digwyddiadau o'r fath gael eu lleihau neu eu gwaredu yn llwyr gyda thollau llif dirwystr.

Profiad y cwsmer

Mae stopio i dalu tâl mewn arian parod neu gyda cherdyn yn torri ar draws taith, yn achosi oedi ac yn creu anhwylostod ychwanegol i gwsmeriaid. Byddai cyflwyno system gasglu taliadau fwy modern yn fwy cyfleus a byddai'n cyd-fynd yn well â chynlluniau newydd a gyflwynwyd neu a fwriedir mewn manau eraill yn y Deyrnas Unedig neu yn Ewrop.

³ Ni fydd y dadansoddiadau yma sy'n seiliedig ar gyfartaledd amser teithio ar gyfnodau penodol yn adlewyrchu'r profiad ar bob taith, a dylid eu defnyddio yn ofalus.

Economi

Mae tystiolaeth yn awgrymu bod y trefniadau sydd yn eu lle i gasglu'r taliadau yn cael effaith negyddol ar yr economi. Mae hyn yn wir oherwydd bod llif y traffig yn cael ei amharu wrth i yrwyr orfod stopio wrth y bariau i dalu sy'n achosi oedi ac felly yn cael effaith ar yr economi gan ei fod yn rhwystr wrth symud nwyddau a phobl. Er enghraifft, mae'r Gymdeithas Cludo Llwythi yn amcangyfrif ei bod yn costio £1 i gwmni cludo nwyddau am bob munud y mae un o'r cerbydau 44 tunnell yn ei golli oherwydd tagfeydd.

Y prif anfoneision sy'n gysylltiedig â chyflwyno 'llif dirwyr'

Buddsoddiad cyfalaf a chostau gweithredu

Gofynnir am fuddsoddiad cyfalaf sylweddol i dalu am gyflwyno 'llif dirwyr' - mae'r ffigyrau yn awgrymu y byddai'r costau cyfalaf yn ddegau o filiynau o bunnoedd. Yn ychwanegol, mae gweithredu system 'llif dirwyr' o ddydd i ddydd yn ddrud, ac mae ein profiad yn y Deyrnas Unedig a manau eraill yn dangos y byddai'r costau gweithredu yn ddrytach na defnyddio bythau talu.

Effaith ar y potensial i ostwng prisiau tollau ymhellach

Fel y nodir uchod, mae'r Llywodraeth wedi ymrwmo i adolygu prisiau'r tollau i sicrhau bod defnyddwyr yn cael bargaen deg, ac i sicrhau refeiwr i gadw'r Croesfannau ar agor ac yn gweithredu'n ddiogel. Byddai'n rhaid i refeiwr'r tollau dalu am gostau cyflwyno a rhedeg system llif dirwyr. Nid oes gennym amcangyfrif eto beth fyddai angen i brisiau tollau fod i dalu am gostau llif dirwyr.

Peidio â chydymffurfio

Gyda bariau yn eu lle prin iawn yw'r risg y bydd defnyddwyr yn gallu osgoi talu'r doll. I'r gwrthwyneb byddai angen i system llif dirwyr gael dull gweithredol a chynhwysfawr o ymdrin â pheidio â chydymffurfio. Gall hyn olygu defnyddio Camerâu Adnabod Rhifau Awtomatig i bennu pa gerbydau sydd heb dalu, ac anfon Hysbysiadau Cosb i gyfeiriad ceidwad cofrestredig y cerbyd. Byddai raid i'r system orfodi hefyd ganiatáu i bobl apelio yn erbyn Hysbysiadau Cosb.

Annog newid mewn ymddygiad

Er ei fod yn cael ei dderbyn y byddai system 'llif dirwyr' yn gwella profiad y defnyddiwr, rhaid cydnabod bod yn well gan rai defnyddwyr fythau talu, er enghraifft, oherwydd nad yw'n bosibl anghofio talu, neu oherwydd nad oes angen mynd ar-lein i dalu. Hefyd byddai angen gwasanaeth cynhwysfawr i hybu system dalu newydd a helpu gyrwyr i'w defnyddio wrth gyflwyno system 'llif dirwyr'.

Cwestiwn Ymgynghoriad

O ystyried y manteision a'r anfanteision, a ydych yn meddwl y dylai'r Llywodraeth ystyried y syniad o gyflwyno codi tâl am lif dirwystr i'r ddau gyfeiriad?

Camau eraill

Mae'r Llywodraeth wedi gwrandao ar awgrymiadau rhanddeiliaid ac edrych ar ystod o gamau i wella profiad y defnyddiwr – a grynhoir yn y tabl isod.

Defnyddio Arwyddion Negeseuon Amrywiol (VMS)

Ar hyn o bryd, os yw'r amseroedd ciwio yn y ddau blaza yn anghyfartal, mae staff ystafell reoli Highways England yn defnyddio Arwyddion Negeseuon Amrywiol i "ddargyfeirio" traffig i'r llwybr lleiaf prysur.

Bydd yr Adran yn ystyried sut i ddefnyddio Arwyddion Negeseuon Amrywiol orau.

Rhoi gwybodaeth ddibynadwy am amseroedd teithio

Gall rhoi cyhoeddusrwydd dibynadwy am amseroedd teithio ar-lein (gan gynnwys gwybodaeth fyw) helpu defnyddwyr y Croesfannau i gynllunio eu teithiau ac osgoi ciwiau traffig annisgwyl.

Bydd yr Adran yn ystyried y dadl dros ddatblygu'r syniad hwn.

Codi'r bariau

Byddai codi'r bariau ar gyfer digwyddiadau mawr (gweithredu rhagweithiol) neu pan fydd y ciwiau yn arbennig o hir (gweithredu ymatebol) yn helpu i leihau'r tagfeydd ar adegau prysur.

Nid yw'r Adran yn ystyried bod hyn yn bosibl dan y ddeddfwriaeth bresennol. Byddai cyflwyno cam o'r fath yn gofyn am Ddeddf Seneddol arbennig.

Newid patrwm y bythau talu

Cyflwyno "lonydd toll cangen" neu "fythau toll tandem" (termau technegol am ail-ddylunio'r plzas i gynyddu'r nifer o fythau talu fyddai ar gael).

Byddai costau o newid y plzas yn y modd hwn, ac nid yw'r Adran yn ystyried bod dadl resymol dros y newidiadau hyn ar hyn o bryd.

Beth fydd yn digwydd nesaf?

Cyhoeddir crynodeb o ymatebion, gan gynnwys y camau nesaf, o fewn tri mis o gau'r ymgynghoriad ar www.gov.uk/dft#consultations. Bydd copïau papur ar gael o roi cais amdanynt.

Os oes gennych gwestiynau am yr ymgynghoriad hwn, cysylltwch â:

Enw: The Severn Consultation Team, Roads Investment Strategy Futures,

Cyfeiriad: 33 Horseferry Road, London, SW1P 4DR

Rhif ffôn: 020 7944 3593

Cyfeiriad e-bost: severnconsultation@dft.gsi.gov.uk

Gellir dod o hyd i ragor o wybodaeth gefndirol ar wefan yr ymgynghoriad yn www.gov.uk/dft#consultations.

Atodiad A: Rhestr lawn o gwestiynau'r ymgynghoriad

Mae'r canlynol yn crynhoi cwestiynau'r ymgynghoriad sydd yn y ddogfen hon. Y ffordd gyflymaf a hawsaf i ymateb yw yn electronig, ar wefan yr ymgynghoriad.

Cyflwyno a chaniatâd

Cyhoeddir ymatebion yr ymgynghoriad, gan gynnwys ymatebion y llywodraeth a'r camau nesaf o fewn tri mis o gau'r ymgynghoriad.

Rwyf yn cytuno i'm hymateb gael ei gyhoeddi gan y llywodraeth:

- Cytuno
Anghytuno

Gwybodaeth amdanoch chi / eich sefydliad

A ydych yn ymateb ar ran:

- Chi eich hun?
Sefydliad?

Beth yw eich enw / enw eich sefydliad?

Os ydych yn ymateb ar ran sefydliad, sut y casglwyd barn yr aelodau?

Mae'r ymateb hwn ar ran (dewiswch yr un sydd fwyaf perthnasol):

- Aelod o'r cyhoedd
Llywodraeth ganolog
Llywodraeth leol
Yr Heddlu
Sefydliad cynrychioliadol
Cwmni mawr
Menter fach i ganolig
Grŵp budd

Ym mha wlad yr ydych chi/ eich sefydliad yn gweithredu?

- Lloegr
Cymru
Yr Alban
Gogledd Iwerddon
Arall

A ydych chi / eich sefydliad yn croesi yn bennaf ar gyfer:

- Busnes neu gymudo
- Addysg neu gludo i gael addysg
- Hamdden neu bersonol arall
- Ddim yn berthnasol / ddim yn defnyddio'r groesfan

A ydych chi / eich sefydliad yn defnyddio TAG i dalu?

- Ydw/Ydyn
- Na
- Ddim yn gwybod
- Ddim yn berthnasol / ddim yn defnyddio'r groesfan

Pa mor aml ydych chi / eich sefydliad yn defnyddio'r groesfan?

- Tri neu fwy o ddyddiau'r wythnos
- Un neu ddau o ddyddiau'r wythnos
- Dim yn wythnosol, ond o leiaf yn fisol
- Yn llai aml nag unwaith y mis
- Ddim yn gwybod
- Ddim yn berthnasol / ddim yn defnyddio'r groesfan

Sylwadau ar y cynigion

1. A ydych yn cytuno â'r gostyngiadau arfaethedig yn y tollau?

- Ydw
- Na
- Ddim yn gwybod

Os dymunwch, esboniwch eich ateb isod:

2. Os oes gennych unrhyw sylwadau penodol ar y cynigion deddfwriaethol, gan gynnwys y gorchymyn codi tâl drafft, rhwch nhw isod:

Sylwadau ar ddatblygiadau posibl yn y dyfodol

3. Os oes gennych unrhyw farn am ddyfodol y system taliadau TAG, nodwch hi os gwelwch yn dda:

4. O ystyried y manteision a'r anfanteision, a ydych yn meddwl y dylai'r Llywodraeth ystyried y syniad o gyflwyno codi tâl am lif dirwystr i'r ddau gyfeiriad?

- Ydw
- Na
- Ddim yn gwybod

Os dymunwch, esboniwch eich ateb isod:

Atodiad B: Egwyddorion yr ymgynghoriad

Mae'r ymgynghoriad yn cael ei gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori allweddol y Llywodraeth. Mae rhagor o wybodaeth ar gael yn

<https://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance>

Os oes gennych unrhyw sylwadau ynglŷn â'r broses ymgynghori, cysylltwch â:

Consultation Co-ordinator
Department for Transport
Zone 1/29 Great Minster House
London SW1P 4DR
E-bost consultation@dft.gsi.gov.uk

Sylwer, yn ôl gofynion Rheoliadau Gweithdrefn Cynlluniau Codi Tâl Cefnffyrdd (Pontydd a Thwneli) (Lloegr) 2001, anfonwyd yr ymgynghoriad hwn, ymhlith eraill, at brif gwnstabiliaid lluoedd heddlu perthnasol, prif swyddogion y brigadau tân perthnasol, cyrff perthnasol sy'n darparu gwasanaethau ambiwlans, awdurdodau lleol perthnasol, Asiantaethau Datblygu Rhanbarthol perthnasol a Phwyllgor Cynghori Cludiant Unigolion Anabl.