



ADRODDIAD I FWRDD UCHELGAIS ECONOMAIDD GOGLEDD CYMRU

12 Ebrill, 2019

TEITL: *Papur Gwyn Llywodraeth Cymru - Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus*

AWDUR: *Iwan Prys Jones, Rheolwr Rhaglen, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru*

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.1. Diweddaru Aelodau ar Bapur Gwyn Llywodraeth Cymru ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus a'r ymateb rhanbarthol sydd wedi'i gyflwyno.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

- 2.1. Gwahoddir Aelodau i nodi'r adroddiad cryno hwn ar gynigion Llywodraeth Cymru i Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus a'r ymateb i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn, sydd wedi'i atodi.

3. Y RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

- 3.1. Cyhoeddwyd y Papur Gwyn hir ddisgwyliedig ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus gan Lywodraeth Cymru ar 10 Rhagfyr 2018.

Mae'r Papur Gwyn yn amlinellu cynigion i ddiwygio cludiant teithwyr, strwythurau cyflwyno a thrwyddedu tacsis. Bwriad y ddogfen bolisi yw ceisio gwrth-droi gostyngiad cyflym yn y defnydd o fysiau yn y blynyddoedd diwethaf; awgryma'r papur fod y defnydd o fysiau yng Nghymru yn gostwng ar gyfradd gynt nag yn unrhyw wlad neu ranbarth arall ar draws y DU.

Rhodddwyd cyfnod ymgynghori tan 27 Mawrth 2019 er mwyn derbyn ymatebion. Cyflwynwyd yr ymateb sydd wedi'i atodi ar ran y Bwrdd Uchelgais erbyn y dyddiad hwn.

<https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2018-12/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus.pdf>

Trafododd Grŵp Aelodau Cabinet Trafnidiaeth y Papur Gwyn gyda swyddogion Llywodraeth Cymru yn bresennol yn eu cyfarfod ar 4 Chwefror. Rhodddwyd cyfle pellach i gwblhau ymateb i'r ymgynghoriad cyn y dyddiad cau.

3.2 Ystyriaethau

Mae'r Papur Gwyn yn rhannu'n dair adran eang

- Newidiadau i strwythurau sefydliadol sy'n gyfrifol am ddarparu gwasanaethau cludiant teithwyr
- Newidiadau deddfwriaethol i alluogi mwy o reolaeth dros lwybrau a gwasanaethau bysiau.
- Newidiadau i brosesau sefydliadol a thrwyddedu tacsis a Cherbydau Hacni fel bod gwasanaethau Tacsis wedi'u cydlynu'n well law yn llaw â mathau eraill o gludiant teithwyr.

Trafodir y cynigion amrywiol yn yr adroddiad hwn.

Gostyngiad mewn Defnydd o Fysiau

Mae nifer o ffactorau eraill ar waith gyda phob un yn cyfrannu at lai o gwsmeriaid ledled Cymru.

- Canoli gwasanaethau sy'n ei gwneud hi'n haws i fodurwyr preifat na theithwyr cludiant cyhoeddus e.e. ar gyfer ysbytai aciwt.
- Anodd i gludiant cyhoeddus wasanaethu lleoliadau cyflogaeth aml-ganolfan
- Newidiadau i batrymau gweithio, gyda cheir preifat yn cynnig mwy o hyblygrwydd ar gyfer siwrneiau. Yn aml, ni all bysiau gystadlu o ran yr amser a gymerir, pa mor aml mae angen newid bws neu newid dulliau cludiant
- Tagfeydd sy'n ychwanegu mwy o adnoddau drud i wasanaethau bws teithiau pellach
- Gostyngiad sylweddol mewn cwsmeriaid yng nghanol trefi.
- Cynnydd mewn datblygiadau manwerthu sy'n gyfleus i ddefnyddwyr ceir, sy'n anoddach i fws eu gwasanaethu na chanol trefi.

Mae hi'n amlwg bod angen newid, i'r ffordd y caiff gwasanaethau eu rheoli a'u caffael, ond hefyd i'r rheoliadau o amgylch rhwydweithiau bws a'r berthynas gyda'r diwydiant.

Er bod gan strwythurau sefydliadol rôl yn y gostyngiad hwn, y mater mwyaf allweddol yw'r lleihad mewn cyllid i gefnogi gwasanaethau bws gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol. Mae hyn wedi arwain at benderfyniadau anodd o ran toriadau gwasanaeth ac efallai bod colli cyllid wedi cyfrannu at fethiant amlwg nifer o weithredwyr bysiau dros y blynyddoedd diwethaf.

4. CEFNIDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Cynnig i sefydlu Cyd-Awdurdod(au) Trafnidiaeth

Mae'r Papur Gwyn yn cynnig trosglwyddo cyfrifoldebau awdurdodau lleol i Gyd-Awdurdodau Trafnidiaeth (JTA)

Mae gan Lywodraeth Cymru bwerau presennol sy'n eu galluogi i sefydlu un JTA neu fwy. Cynigiodd ychwanegu mwy o bwerau i awdurdodau lleol uniongyrchol i gymryd rhan yn y gwaith o sefydlu pwerau presennol.

Ceir dau gynnis arall, sefydlu un JTA cenedlaethol neu JTA cenedlaethol a thri JTA rhanbarthol.

Byddai un JTA yn gorff cenedlaethol i gyflawni rhaglenni cenedlaethol ac unrhyw weithgarwch ar lefel ranbarthol hefyd, gydag is-bwyllgorau cyflawni rhanbarthol yr JTA yn cael eu sefydlu.

Dull arall yw cael un corff cenedlaethol yn ogystal â thri chorff rhanbarthol ar wahân.

Ni cheir unrhyw gyfeiriad yn y ddogfen at unrhyw dull rhanbarthol neu bwyllgorau rhanbarthol presennol. Yn rhyfedd, mae hyn wedi cael ei hepgor. Yn dilyn cyhoeddi'r Papur Gwyn, mae trafodaethau gyda Llywodraeth Cymru yn awgrymu y gellir cael peth hyblygrwydd lle gellir integreiddio cynigion presennol i gyrff rhanbarthol gyda chynigion Llywodraeth Cymru er mwyn sefydlu partneriaeth ar gyfer cyflawni'n rhanbarthol.

Mae rhywfaint o rinweddau yn y cynigion i sefydlu JTA. Mae awdurdodau lleol wedi gweld gostyngiadau sylweddol mewn capasiti a phrofiad yn y blynyddoedd diweddar. Er enghraifft, nifer cymharol fach o weithwyr proffesiynol Trafnidiaeth Siartredig sydd bellach yn y Gogledd. Ceir hefyd dulliau hollol wahanol o ariannu rhwydweithiau bws lleol ar draws yr awdurdodau; mae hyn yn cael effaith wirioneddol ar y rhwydwaith ledled y rhanbarth.

Nid yw'r Papur Gwyn, yn ei hanfod, yn gwneud sylw ar gludiant ar gyfer ysgolion a dysgwyr. Er bod cyfeiriad yn cael ei wneud, nid oes unrhyw gynigion pendant mewn perthynas ag integreiddio a sut allai hyn weithio o fewn JTA. Mae hwn yn fater sylweddol o ystyried y lefel uchel o integreiddio cludiant ar gyfer ysgolion a dysgwyr gyda gwasanaethau bws eraill, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.

4.2. Ystod o Swyddogaethau Cenedlaethol / Rhanbarthol

Ceisio'r Papur Gwyn amlinellu pa wasanaethau a ellir eu cynnwys mewn JTA Cenedlaethol a fyddai'n gyfrifoldeb JTA rhanbarthol.

Swyddogaethau Cenedlaethol- Cynigion wedi'u seilio ar gael safonau cenedlaethol a threfniadau cytundebol unigol neu gyson, mae'n cynnwys cynigion ar gyfer dulliau ar y cyd ar gyfer caffael isadeiledd, swyddogaethau cefn swyddfa a brandio cyfunol.

Swyddogaethau Rhanbarthol/Gweithredu- Cynigion ar gyfer gweithgareddau megis cynllunio rhwydwaith lleol, contractau gyda gweithredwyr, gweithredu partneriaethau ansawdd, caffael a chynnal a chadw isadeiledd, i'w rheoli'n rhanbarthol.

Yn bwysig ddigon, mae Gweinidogion yn ceisio cael pwerau i roi arweiniad a chyfarwyddyd i JTA a chael pwerau ymyrraeth hefyd. Mae hyn yn gynydd sylweddol o'r pwerau presennol i sefydlu JTA yn y ddeddfwriaeth bresennol.

4.3. Partneriaethau Bws Ansawdd Estynedig

Mae'r Papur Gwyn yn ystyried ffyrdd gwell i sefydliadau llywodraeth weithio'n ffurfiol gyda gweithredwyr. Dylid croesawu Partneriaethau Ansawdd Estynedig fel yr elfen bwysicaf, o bosib, o'r pecyn o newidiadau gweithredol a gynigir.

Nid oes unrhyw bartneriaethau ansawdd statudol wedi'u sefydlu yng Nghymru ac ychydig iawn sydd yn Lloegr hefyd. Y rhwystrau sy'n ofynnol yw'r rheswm dros hyn. Hyd yma, dim ond partneriaethau gwirfoddol sy'n bodoli ac mae'r rhain braidd yn unochrog.

Cynigiodd y Papur Gwyn wella mecanweithiau i sefydlu partneriaethau ansawdd gyda chwmnïau bysiau fydd yn lleihau rhai o'r rhwystrau i weithredu partneriaethau yn y cyfnod presennol.

Un o'r prif newidiadau yw dileu'r gofyn am welliannau isadeiledd gan Awdurdodau Lleol lle mae partneriaethau ansawdd estynedig wedi cael eu sefydlu.

Dylid ystyried cyflwyno partneriaethau ansawdd estynedig fel teclyn ychwanegol i awdurdodau lleol reoli rhwydweithiau bysiau. Nid hwn ddylai fod yr unig declyn sydd ar gael, ond y cynigion i ymdrin â'r berthynas anghyfartal sy'n bodoli ar hyn o bryd.

Mae cyfleoedd posib yn cynnwys y potensial i gyfeirio gwasanaethau at gyflogaeth, eithrio cymdeithasol ac iechyd a'u cyfeirio oddi wrth ddarparu gwasanaethau wedi'u targedu at ddeiliaid tocynnau bws rhatach i gael mynediad i ardaloedd manwerthu. Byddai'r Cynnig hefyd yn galluogi i wasanaethau bysiau wedi'u targedu gefnogi'r Parthau Teithio Integredig a amlinellir yn strategaeth newydd Metro Gogledd Cymru.

Yn gryno, mae hwn yn gynnig sydd â rhywfaint o rinweddau ond ceir problemau posib o ran gweithredu, cost a sicrhau cydbwysedd rhwng prisiau teithio a chymhorthdal.

4.4. Masnachfreinio

Yn ôl y disgwyl, mae Llywodraeth Cymru yn ceisio cael pwerau i allu masnachfreinio coridorau bysiau neu ardaloedd daearyddol. Cynigir pwerau wedi'u symleiddio ond bydd angen pum achos busnes cyn gweithredu.

Dylid croesawu mwy o hyblygrwydd a chyfle i reoli rhwydweithiau yn fras, ond ni ddylid ei ystyried fel yr unig declyn i sicrhau newid. Defnyddir masnachfreinio orau er mwyn cael gwared ar ddyblygu gwastraffus rhwng gweithredwyr; fodd bynnag, yn dilyn methiant rhai gweithredwyr yn y Gogledd, ychydig o ddyblygu a geir ar brif lwybrau ar hyn o bryd.

Mae masnachfreinio dan ddeddfwriaeth bresennol yn galluogi i awdurdod bennu a thendro pob gwasanaeth yn ei ardal, p'un a oeddent yn fasnachol neu dan gontract yn flaenorol. Prif fudd masnachfreinio fyddai lleadaenu'r budd a gronnir o wasanaethau masnachol er mwyn galluogi mwy o welliannau neu welliannau ehangach.

Oni bai bod cyllid ychwanegol, y gwendid yw y gallai hynny arwain at ychydig o golled i deithwyr wrth i wasanaeth craidd yn ystod y dydd leihau gan fod elw yn talu am wasanaethau yn ystod adegau tawel.

Mae'n annhebygol y bydd gweithredwyr bysiau yn croesawu'r mesur hwn. Fodd bynnag, gallai'r opsiwn i fasnachfreinio fod yn declyn defnyddiol i'r sawl sy'n caffael gwasanaethau bysiau.

4.5. Gwasanaethau Bysiau Awdurdodau Lleol

Mae'r Papur Gwyn yn cynnwys cynnig i'w gwneud yn haws i Awdurdodau Lleol sefydlu eu cwmnïau bysiau eu hunain, drwy gael gwared ar y gwaharddiad a gynhwysir yn Neddf Trafnidiaeth 1985. Mae'r cynnig yn golygu y gallai Awdurdodau Lleol sefydlu gweithrediadau o'r fath drwy gyfrwng cerbyd hyd braich, yn amodol ar gael model busnes pum achos yn ei le.

Mae'r newidiadau a gynigir yn gadarnhaol yn gyffredinol. Gallai'r pwerau ychwanegol fod yn ddefnyddiol mewn ardaloedd lle ceir ychydig neu ddim cystadleuaeth ymysg gweithredwyr preifat, all arwain at brisiau tendro uwch neu lle mae awdurdodau yn cael trafferth denu bidiau digonol.

Mewn amgylchiadau o'r fath, mae'r gallu i ailddyfeisio gweithredwyr bysiau bwrdeistrefol yn gam ymlaen felly. Byddai darpariaeth uniongyrchol yn cael ei ffafrio yn hytrach na thrwy sefydliadau hyd braich.

Fodd bynnag, bydd y prif faterion o ran hyfywdra gwasanaethau bysiau yn parhau. Bydd angen cydbwyso costau gwasanaethau a'r goblygiadau refeniw yn erbyn prisiau teithio ac incwm arall, yn yr un modd ag unrhyw weithredwr masnachol, oni bai bod cymhorthdal ychwanegol sylweddol ar gael.

Mae hwn yn gynnig i'w groesawu ac yn cyd-fynd â dyheadau rhanbarthol i gael modelau darparu amgen. Bydd angen ystyriaeth ofalus drwy ddatblygu achos busnes manwl cyn sefydlu gweithrediad o'r fath.

4.6. Cynllun Tocynnau Rhatach

Mae'r Papur Gwyn yn cynnig newidiadau i'r drefn darparu tocynnau bws rhatach yn y dyfodol.

Bydd oedran pan fydd tocyn yn cael ei roi yn newid o 60 i oedran pensiwn merched. Ni chynigir unrhyw newidiadau eraill mewn cymhwysedd er bod achos dros wneud rhai newidiadau er mwyn lleihau cost y cynllun.

Gan mwyaf, mae'r cynllun tocyn rhatach wedi bod yn llwyddiannus, fodd bynnag, cafodd effaith ar y ffordd mae gwasanaethau yn cael eu darparu, mae wedi arwain at gynnydd yng nghostau teithiau unigol ac wedi bod yn gynllun drud i'w weithredu.

Mae'r newidiadau i gymhwysedd y cynllun yn gymharol fychan, ond bydd cynyddu'r oedran pan fydd tocynnau yn cael eu rhoi yn cael effaith. Gallai'r newid hwn fod yn fuddiol os cyfyd unrhyw arbedion o'r newid a'u hail-ddefnyddio i wella darpariaeth cludiant cyhoeddus.

4.7. Gwybodaeth a Monitro Trafnidiaeth Gyhoeddus

Mae'r Papur Gwyn yn cynnwys cynnig i alluogi i weinidogion ofyn i weithredwyr bysiau, y comisiynydd traffig ac awdurdodau lleol ddarparu gwybodaeth ar drafnidiaeth teithwyr.

Mae hyn yn wirfoddol ar hyn o bryd ac yn amodol ar gyfrinachedd masnachol. Mae diffyg gwybodaeth wedi rhwystro datblygiad cynlluniau yn y gorffennol ond eto mae'n annhebygol y bydd hyn yn cael ei groesawu gan y diwydiant.

Nid oes dim sy'n arbennig o ddadleuol neu, yn wir, yn radical, yn y cynigion hyn. Sicrhau bod pob gweithredwr yn cofrestru gwasanaethau yn electroneg ac yn sicrhau bod data ffynonellau canlyniadol yn agored ac ar gael yn helaeth i ystod o sefydliadau fyddai'r ffordd orau o bosib i gyflawni gwelliannau mewn gwybodaeth.

Dylid cael un dull cyson ar gyfer darparu gwybodaeth, yn enwedig gwybodaeth amserlen brintiedig. Nid yw pob awdurdod yn darparu gwybodaeth yn y ffurf hon ar hyn o bryd.

4.8. Trwyddedu Taccis

Mae'r adran hon o'r Papur Gwyn yn fwy radical na'r hyn a ddisgwyliwyd.

Mae'n cynnig cyfres unigol o safonau ac amodau trwyddedu ar draws Cymru fydd yn cael eu gosod drwy reoliad, heb unrhyw ymgynghoriad pellach.

Bydd disgrisiwn cyfredol yr Awdurdodau Lleol yn cael ei ddiddymu. Bydd y safonau cenedlaethol hyn yn berthnasol p'un a ydynt yn cael eu rheoli gan Awdurdodau Lleol neu JTA ai peidio. Ceir pryderon ynglŷn â chysondeb ac ansawdd mewn rhai ardaloedd wrth eu cymharu ag eraill.

Dylid cefnogi hyn, cyn belled â bod y safonau cenedlaethol gystal ag amodau gorau trwyddedu lleol.

Bydd unrhyw Awdurdod Lleol yn gallu cymryd camau gorfodaeth yn erbyn unrhyw weithredwr sy'n gweithio yn ei ardal, lle bynnag y cafodd y drwydded ei rhoi.

Mae'r safonau a ddarperir yr un fath, dylai hyn fod yn syml a dylid ei groesawu.

Cynigir dull unigol er mwyn rhannu gwybodaeth Diogelu. Mae'n hwyr glas cael y cynnig hwn ac yn un lle mae Awdurdodau Lleol wedi bod yn wan o ran cytuno ar ddull gweithredu ar y cyd yn y gorffennol.

Y newid mwyaf arwyddocaol i'r cynnig yw ail-gyfeirio gwaith trwyddedu pob tacsî a cherbyd hurio preifat o Awdurdodau Lleol i Awdurdod trwyddedu cenedlaethol, o fewn y JTA cenedlaethol. Fodd bynnag, mae dau opsiwn amlwg yn y cynnigion.

Opsiwn A yw cael un sefydliad cenedlaethol yn cyflawni gwaith trwyddedu tacsîs a cherbydau hurio preifat.

Opsiwn B yw bod swyddogaethau trwyddedu presennol o fewn Awdurdodau Lleol yn parhau ond bod safonau, rhannu gwybodaeth a gorfodaeth genedlaethol yn cael eu defnyddio.

Gallai JTA unigol gael ei weld fel rhywbeth pell ac anymatebol i anghenion lleol, dylid cynnal trafodaeth p'un a oes opsiynau amgen rhanbarthol gwell.

4.9. Gweithredu

Mae'r Papur Gwyn yn amlinellu rhai cynnigion radical i newid rheoleiddio bysiau a hefyd y modd mae gwasanaethau bysiau a gwaith trwyddedu tacsîs yn cael eu cyflawni ar hyn o bryd. Ysgrifennir y ddogfen bron fel dogfen ymgynghorol gyda sawl opsiwn, yn hytrach na chynigion clir ar gyfer deddfwriaeth. O ganlyniad, mae bron yn fwy o Bapur (Polisi) Gwyrdd, yn hytrach na chynigion ar gyfer deddfwriaeth.

Wrth i'r papur gynnig newidiadau i ddeddfwriaeth, deallir ei bod yn annhebygol y bydd gweithredu'n digwydd cyn 2020 - 21, yn amodol ar ganlyniad y broses ymgynghori.

Mae trafodaethau cychwynnol rhwng WLGA a Llywodraeth Cymru wedi dangos parodrwydd i gynnal trafodaethau ar lefel ranbarthol ynglŷn â sefydlu JTA posib a sut y gellir datblygu hyn ochr yn ochr â chynigion sy'n datblygu ar gyfer cyrff trafndiaeth rhanbarthol. Os yw awdurdodau lleol yn ymrwymo i ddull rhanbarthol ar gyfer trafndiaeth, gallai fod peth hyblygrwydd ar gyfer strwythurau yn y dyfodol.

Canolbwyntiodd y trafodaethau gyda'r Grŵp Aelodau Cabinet Trafnidiaeth yn y Gogledd ar yr angen am gamau brys o ystyried: -

- cyfradd y gostyngiad mewn cwsmeriaid,
- gweithredwyr bysiau proffil uchel yn mynd allan o fusnes,
- costau sylweddol uwch y gwasanaethau a dendrir yn sgil diffyg capasiti yn y farchnad,
- newidiadau cyflym mewn cofrestru llwybrau masnachol yn arwain at alwadau pellach ar y gyllideb.

Yn sgil trafodaethau cychwynnol gyda Llywodraeth Cymru, mae arwyddion y gallai bod cyfle i beilota rhai cynigion yn y rhanbarth, cyn cyhoeddi unrhyw ddeddfwriaeth newydd. Gallai hyn gynnwys peth gwaith rhanbarthol ar ddarparu gwasanaethau bysiau, cefnogaeth i Lywodraeth Cymru i baratoi at y ddeddfwriaeth ar ôl y Papur Gwyn a datblygu cynigion ar gyfer corff trafndiaeth rhanbarthol. Hefyd, gallai fod cyfle i beilota dulliau sy'n seiliedig ar y Partneriaethau Ansawdd Estynedig arfaethedig ar rwydwaith o lwybrau strategol ledled y rhanbarth. Mae cynnig yn unol â'r awgrym uchod wedi'i wneud i Lywodraeth Cymru.

4.10. Y Broses Ymgynghori

Roedd y cyfnod ymgynghori ar gyfer y Papur Gwyn ar agor tan 27 Mawrth 2019.

Hefyd, trefnodd y WLGA gyfarfod i Aelodau Cabinet Trafnidiaeth Cymru gyfan yn Neuadd y Ddinas, Caerdydd ar 25 Mawrth, lle bu Ken Skates yn bresennol yn rhan o'r digwyddiad o leiaf. Yn ogystal, cynhaliwyd cyfarfod o Gadeiryddion y pedwar grŵp aelodau rhanbarth yng Nghymru er mwyn ffurfio'r ymateb Cymru gyfan drwy'r WLGA.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

- 5.1. Nid oes unrhyw gostau sylweddol wrth ymateb i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn na ellir talu amdanynt o gyllidebau presennol.

Bydd costau yn gysylltiedig â sefydlu a rheoli unrhyw JTA a sefydlir. Ar hyn o bryd, mae'r cynigion yn y Papur Gwyned yn rhai lefel uchel a bydd angen rhagor o waith manwl i feintoli costau'r dull hwn yn llawn. Mae'n debygol y bydd rhagor o waith arfarnu yn cael ei wneud wrth i fanylion pellach ynghylch cynigion cadarn ddod i'r amlwg.

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

- 6.1. Nid oes unrhyw oblygiadau cyfreithiol sylweddol yng nghyswllt yr ymateb i'r ymgynghoriad.

Wrth i'r cynigion manylach ddod i'r amlwg wedi'r broses ymgynghori gyntaf, gallai'r goblygiadau fod yn sylweddol. Bydd angen gwaith datblygu manwl er mwyn sefydlu Cyd-Awdurdod Trafnidiaeth a'r gwaith gweinyddol dilynol. Yn ogystal, gallai datganoli pwerau o awdurdodau lleol i'r JTA gael goblygiadau sylweddol hefyd. Rhagwelir y bydd angen ymgymryd â chyfnod o waith manwl gan arwain at gynigion llawn cyn gweithredu unrhyw beth.

7. GOBLYGIADAU STAFFIO

- 7.1. Nid ydym yn gwybod beth yw goblygiadau staffio gweithredu unrhyw rai o'r cynigion ar hyn o bryd. Gallai'r symudiad i sefydlu JTA gynnwys trosglwyddo neu secondio staff; fodd bynnag, hyd nes bydd y cynigion wedi'u cwblhau, nid ydym yn gwybod beth yw'r manylion.

8. EFFAITH AR GYDRADDOLDEB

- 8.1. Ddim yn gwybod ar hyn o bryd. Bydd angen ymgymryd â gwaith manwl pellach unwaith y bydd Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi canlyniadau'r cyfnod ymgynghori. Gallai fod goblygiadau i ddefnyddwyr bysiau, yn nhermau newidiadau i wasanaeth a bydd y cynnydd yn yr oedran ar gyfer derbyn tocyn bws rhatach yn cael effaith ar gymhwyster ar gyfer teithio ar fysiau am ddim.

9. YMGYNGHORIADAU A GYNHALIWYD

- 9.1. Ymgynghorwyd â'r Grŵp Aelodau Cabinet Trafnidiaeth ynghylch yr ymateb arfaethedig i'r Papur Gwyn. Ymgynghorwyd â Phrif Swyddogion a rheolwyr Trafnidiaeth y chwe awdurdod lleol hefyd.

ATODIADAU:

Atodiad 1 Copi o'r ymateb a gyflwynwyd i ymgynghoriad Llywodraeth Cymru

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro - Corff Atebol:

"Rwy'n nodi fod yr ateb rhanbarthol drafft yma yn ategu at ymatebion gan y Cyngorau unigol. Mae nifer o agweddau i'r Papur Gwyn sydd ar lefel gymharol uchel ac fel y nodir, yng nglo man unrhyw ddeddfwriaeth fydd modd ystyried gwir oblygiadau y cyfeiriadau posib."

ii. Pennaeth Cyllid - Corff Atebol:

"Dylid arddangos cost-effeithiolrwydd cynigion cyn gosod unrhyw haenau ychwanegol uwchben awdurdodau lleol o fewn y gyfundrefn newydd arfaethedig."