



PAPUR GWYN LLYWODRAETH CYMRU - GWELLA TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS

Ymateb gan Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru

Mae Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru yn bartneriaeth o chwe Awdurdod Lleol yn y Gogledd, ynghyd â dau Goleg AB, y ddwy Brifysgol Chyngor Busnes Gogledd Cymru a Merswy Dyfrdwy.

Sefydlwyd y Bwrdd i gefnogi datblygu economi'r rhanbarth ac mae wedi rhoi pwyslais sylweddol ar ddatblygu cysylltiadau trafniadaeth a chysylltedd ers iddo gael ei sefydlu. Yn fwy diweddar, mae'r Bwrdd wedi dod yn gorff llywodraeth ar gyfer Cynllun Twf Gogledd Cymru sydd ar ddod, sy'n cynnwys cynigion ar gyfer gwella integreiddio trafniadaeth wedi'i gefnogi gan sefydlu Corff Trafniadaeth Rhanbarthol.

Mae gan y Bwrdd Uchelgais gynigion uchelgeisiol i dyfu'r economi rhanbarthol ac mae wedi cydnabod pwysigrwydd cysylltiadau trafniadaeth ar draws y rhanbarth fel gofyn strategol. Mae nifer o leoliadau cyflogaeth llwyddiannus yn gweld busnesau gyda phroblemau recriwtio, tra bod rhannau eraill o'r rhanbarth angen swyddi gwell sy'n talu'n dda, nid oes ganddynt rwydwaith trafniadaeth effeithiol i ganiatáu mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau.

Mae cefnogaeth gref yn y rhanbarth i wella gwasanaethau bws fel rhan o rwydwaith rhanbarthol strategol. Mae pryderon wedi'u mynegi dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf o ganlyniad i nifer o weithredwyr trafniadaeth sylweddol yn dod â'u busnesau i ben. Mae hyn wedi arwain at lai o wasanaethau bysiau, diffyg capasiti, costau uwch a theithwyr yn colli cyfleoedd ar gyfer siwrneiau. Mae'r Bwrdd Uchelgais yn cefnogi'r thema gyffredinol yn y papur o sicrhau gwell rhwydweithiau trafniadaeth, gan ddarparu mwy o sefydlogrwydd i weithredwyr a defnyddwyr bysiau a sicrhau bod gan ein cymunedau gysylltiadau trafniadaeth effeithiol.

Mae'r Bwrdd Uchelgais yn cydnabod pwysigrwydd cyflawni trafniadaeth strategol ar sail ranbarthol. Dyma un o'r ceisiadau allweddol gan y Llywodraeth wrth i ni gynllunio Cynllun Twf ar gyfer y Gogledd.

Yr ymateb i'r cwestiynau

A ydych yn cytuno ei bod yn bwysig i Awdurdodau Lleol weithio gyda'i gilydd o ran gwasanaethau bysiau lleol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Dros y flwyddyn ddiwethaf, mae'r Aelodau Cabinet sydd â chyfrifoldeb dros drafniadaeth wedi bod yn cyfarfod yn anffurfiol gyda'r bwriad o sefydlu Corff Trafniadaeth Rhanbarthol o fewn strwythur llywodraethu'r Bwrdd Uchelgais. Mae ymrwymiad gwleidyddol i weithio'n gydweithredol ar draws y rhanbarth er mwyn cyflawni cynllunio a gwasanaethau trafniadaeth strategol. Mae'r manteision o gydweithio o'r fath yn sylweddol ac mae'r aelodau'n awyddus i sicrhau bod gan ddulliau o'r fath y gallu i wneud newid ystyrlon i rwydweithiau trafniadaeth.

Ar y sail hon, mae cefnogaeth i allu gweithio ar y cyd o fewn Cyd-Awdurdod Trafniadaeth (JTA) Fodd bynnag, mae hi'n hanfodol bod unrhyw drefniant o'r fath yn atebol yn ôl i Awdurdodau Lleol unigol a bod llywodraethu lleol a chysylltiadau â gwasanaethau trafniadaeth awdurdodau lleol eraill, yn enwedig dysgwyr a gofal cymdeithasol, yn cael eu parchu.

Mae'r Bwrdd Uchelgais yn gefnogol i'r egwyddor o sefydlu JTA oherwydd yr angen i rwydweithiau trafniadaeth gael eu rheoli a'u cyflawni ar sail ranbarthol. Fodd bynnag, mae hi'n hanfodol bod gan JTA bwerau er mwyn gallu gweithredu a hefyd bod faint o gyllideb a gaiff ei chlustnodi yn glir i'r dyfodol.

Mae dull gweithredu mewn partneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru a phartneriaid rhanbarthol sy'n sicrhau dull gweithredu ar y cyd i adnabod blaenoriaethau strategol i gyflawni yn hanfodol.

Rhowch sylwadau ar y strwythurau sefydliadol arfaethedig. Beth yw'r opsiwn a ffefrir gennych a pham?

Mae cefnogaeth gyffredinol yn y rhanbarth i weithio ar y cyd ar drafnidiaeth strategol. Mae hyn yn ddarostyngedig ar unrhyw drefniant yn derbyn pwerau addas er mwyn gallu cyflawni newid ystyrlon a bod trefniadau cyllideb yn glir ac yn dryloyw. Mae'r aelodau yn glir bod yn rhaid i ddull gweithredu o'r fath gael y "dannedd" i wneud gwahaniaeth go iawn.

Er y cydnabyddir bod rhai materion hanfodol y mae'n rhaid eu rheoli ar sail genedlaethol, mae'r trefniadau llywodraethu ar gyfer un JTA cenedlaethol yn gymhleth o bosib, o ystyried y sylwadau yng nghwestiwn 1 uchod. Mae gennym bryderon y byddai'r gofynion aelodaeth yn arwain at strwythur sefydliadol mawr a chymhleth, pe byddai'r holl awdurdodau yn cael eu cynrychioli'n ddigonol ar JTA cenedlaethol.

Ar y cyfan, byddai'r Bwrdd Uchelgais yn cefnogi sefydlu JTA rhanbarthol yn y Gogledd yn amodol ar eglurder pellach ynghylch aelodaeth, pwerau, goblygiadau adnoddau a chyllidebau.

Ystyriwn y gellid rheoli'r swyddogaethau y mae angen ymgymryd â nhw yn genedlaethol er mwyn sefydlu strwythurau amgen, y cytunir arnynt ar y cyd gyda Llywodraeth Cymru er mwyn cyflawni gweithgareddau penodol ar sail genedlaethol. Gallai hyn olygu cael cynrychiolaeth o JTA rhanbarthol yn ffurfio sefydliad cyflawni cenedlaethol ar gyfer meysydd cyfrifoldeb penodol.

Cydnabyddir bod y Papur Gwyn cyfredol yn gwneud cynigion lefel uchel, gyda manylion pellach i ddilyn ynghylch rhai agweddau ar rôl ac aelodaeth y JTA yn y dyfodol. Mae hi'n hanfodol bod Llywodraeth Cymru, Awdurdodau Lleol a phartneriaid eraill yn gweithio ar y cyd er mwyn siapiro cynigion ar gyfer rolau'r dyfodol ac ati.

A oes strwythur sefydliadol arall ar gyfer Cyd-awdurdodau trafnidiaeth y dylwn ei ystyried? Rhowch ddisgrifiad.

Ar hyn o bryd, mae'r Bwrdd Uchelgais yn cynnig sefydlu Corff Trafnidiaeth Rhanbarthol fel is-bwyllgor o'r Bwrdd Uchelgais. Mae'r Bwrdd Uchelgais wedi'i gyfansoddi fel Cyd-bwyllgor dan Ddeddf Llywodraeth Leol 1974.

O ystyried bod y Bwrdd Uchelgais yn gweithio ar Gynllun Twf gyda chydran trafnidiaeth sylweddol, mae cael partneriaeth waith effeithiol gyda strwythurau cyflawni rhanbarthol yn hanfodol. Byddai'r Corff Trafnidiaeth Rhanbarthol arfaethedig mewn sefyllfa i gyflawni'r berthynas waith effeithiol hon.

Byddai'r Bwrdd Uchelgais yn cynnig datblygu model ar y cyd ar gyfer JTA rhanbarthol sy'n cyflawni'r perthnasau gwaith rhanbarthol effeithiol ond gyda'r manteision posib a allai ddeillio o ystyried JTA. Gallai dull gweithredu JTA gynnig rhai manteision yn nhermau bod â'r gallu i weithredu. Fodd bynnag, mae cymhlethdod a chostau pellach ynghlwm â strwythur sefydliadol ffurfiol.

A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylid cynrychioli Gweinidogion Cymru ar Gyd-awdurdod Trafnidiaeth neu ar unrhyw bwyllgorau Cyd-awdurdod Trafnidiaeth?

Mae'r Bwrdd Uchelgais yn cydnabod bod rhesymeg glir ar gyfer cynrychiolaeth Weinidogol ar y JTA wedi'i amlinellu yn y Papur Gwyn.

Mae achos dros sicrhau bod dull gweithredu cryf mewn partneriaeth yn bodoli rhwng Llywodraeth Cymru a llywodraeth leol, fel y gellir cydlynu cyflawni rhwydwaith trafnidiaeth yn effeithiol.

Fodd bynnag, mae materion posib o wrthdaro lle gallai dull gweithredu o'r fath achosi anawsterau. Yn benodol, gallai'r pwerau y byddai gan y Gweinidog ynghylch Cyfeiriad olygu gwrthdaro buddiannau ar gyfer cynrychiolwyr a benodir ar y JTA. Gellid datrys y tensiynau ymddangosiadol hyn drwy gyd-dylunio'r opsiwn terfynol a ffefrir.

Rydym yn cydnabod uchelgais y Gweinidogion i wella gwasanaethau trafndiaeth ledled Cymru ac y dylai bod peth cysoni safonau. Opsiwn amgen yw y gallai Llywodraeth Cymru ddarparu canllawiau clir ar gyfer unrhyw JTA a sefydlir ac yn cysylltu'r canllawiau â darpariaeth ariannu.

Byddai'r Bwrdd Uchelgais yn cefnogi cynnig lle byddai'r Gweinidog a'r JTA yn medru gweithio mewn partneriaeth er mwyn cytuno ar flaenoriaethau ar gyfer ymyrraeth a chyflawni trafndiaeth yn y rhanbarth.

A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau i gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddiadau, ac i ymyrryd pe bai Cyd-awdurdod yn methu ag arfer ei swyddogaethau yn effeithiol?

Mae'r cynnig y dylai Gweinidogion ddarparu canllawiau i'r JTA yn rhesymol. Er mwyn cyflawni safonau cyson o wasanaeth a chyflawni ledled Cymru, byddai canllawiau clir gan Lywodraeth Cymru yn helpu. Yn ddelfrydol, byddai canllawiau o'r fath yn caniatáu i wahaniaethau rhanbarthol fodoli. Byddai cysylltu'r canllawiau â darpariaeth ariannu yn helpu i gryfhau'r broses hon hefyd.

Pe byddai'r JTA yn methu cyflawni ei gyfrifoldebau neu reoli ei gyllideb yn effeithiol, dylai bod mecanwaith i ddatrys diffygion o'r fath. Fodd bynnag, dylai hyn gael ei gydbwyso gan graffu priodol ac effeithiol drwy lywodraeth leol. Dylai ymyrraeth fod yn fecanwaith a ddefnyddir fel y dewis olaf.

A yw'r dull arfaethedig o rannu swyddogaethau cenedlaethol a rhanbarthol yn briodol?

Mae angen trafodaethau pellach a chytundeb ynghylch y dull arfaethedig o rannu gweithgareddau. Mae ein hymateb yn cynnig bod angen cyd-ddatblygu'r cynigion manwl rhwng Llywodraeth Leol a llywodraeth leol, mewn ymgynghoriad â diwydiant a defnyddwyr bysiau.

A ddylid trosglwyddo unrhyw swyddogaethau eraill sy'n ymwneud â thrafnidiaeth i Gyd-awdurdod Trafnidiaeth? Rhowch ddisgrifiad.

Mae'r Papur Gwyn yn cynnig trosglwyddo swyddogaethau digonol i gefnogi cyflawni gwell trafndiaeth gyhoeddus. Mae angen cronni adnoddau o fewn model JTA i gyflawni'r dull gweithredu hwn. Mae'r capasiti i gyflawni yn gynyddol gyfyngedig mewn awdurdodau lleol yn dilyn toriadau i gyllidebau. Gall JTA neu fodel cyflawni rhanbarthol arall helpu i ddatrys y diffyg capasiti hwn.

Fodd bynnag, mae rhai gwasanaethau a gaiff eu cadw o fewn llywodraeth leol yn y cynigion cyfredol yn hanfodol i gyflawni trafndiaeth teithwyr yn llwyddiannus. Yn benodol, yn aml, mae trafndiaeth i ysgolion a cholegau a gwasanaethau gofal cymdeithasol i oedolion yn cael eu cysylltu â chyflawni gwasanaethau trafndiaeth teithwyr eraill. Bydd angen esblygu trefniadau manwl fel rhan o ddylunio strwythurau'r JTA.

Mae rhinwedd i ystyried cynllunio trafndiaeth strategol o fewn dull gweithredu rhanbarthol.

Er mwyn cefnogi'r cyflawni llwybrau trafndiaeth teithwyr yn well, mae cysylltiadau clir gyda phwerau Rheoleiddio Traffig a gedwir o fewn Awdurdodau Priffyrdd lleol. Mae defnydd cyson ar draws ffiniau yn hanfodol er mwyn cyflawni gweithrediadau bysiau effeithiol. Dylai penderfynu p'un a ddylai safonau cyffredin gael eu cydlynu drwy JTA yn ystod proses cyd-gynhyrchu.

A ydych yn meddwl bod angen deddfwriaeth i sicrhau'r manteision sy'n deillio o weithio ar ffurf bartneriaeth estynedig? Ydw / Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Dylai gwneud cyflawni partneriaeth bysiau ansawdd yn fwy hyblyg wneud prosesau gweinyddol yn haws. Gellir ychwanegu swyddogaethau ychwanegol i bartneriaethau ansawdd safonol o hyd drwy fynd i gytundeb ar wahân gyda'r gweithredwr bysiau, ac er nad oedd y cytundebau ar wahân hyn bob amser yn rhwym yn gyfreithiol roedd hi'n dal i fod yn bosib i'r gweithredwr a'r awdurdod lleol weithio ar y cyd er budd y cyhoedd.

Nid oes llawer o bartneriaethau ansawdd effeithiol wedi'u cytuno yn y blynyddoedd diwethaf, ac mae hyn yn awgrymu bod angen dulliau gweithredu diwygiedig er mwyn cynyddu nifer y cynlluniau fel hyn. Byddai deddfwriaeth i symleiddio prosesau a rhoi rhyw gymaint o gymhelliant yn help.

A ydych yn cytuno â'n cynigion ar gyfer Partneriaethau Ansawdd Estynedig, yn enwedig y broses arfaethedig o ddatblygu a gwneud Partneriaethau Ansawdd Estynedig? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Mae rhinwedd i'r cynigion ar gyfer Partneriaeth Ansawdd Estynedig, yn benodol dileu'r cyswllt amlwg i seilwaith estynedig sydd wedi'i gynnwys yn y mecanweithiau presennol. Fodd bynnag, byddai angen cytundeb i gydweithio o hyd. Nid yw cael pwerau deddfwriaethol mwy hyblyg o reidrwydd yn arwain at gytundeb fod yn bosib.

Mae'r dull cyffredinol yn un y byddai'r Bwrdd Uchelgais yn ei gefnogi.

Byddai'n ddefnyddiol treialu rhai agweddau ar y cynigion, yn enwedig y rhai ynghylch Partneriaeth Ansawdd Estynedig. Byddai'r Bwrdd Uchelgais yn cefnogi cymryd rhan mewn cynlluniau peilot o'r fath.

A ydych yn meddwl bod y cynllun arfaethedig yn opsiwn mwy ymarferol ar gyfer masnachfreinio gwasanaethau bysiau lleol? Ydw / Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Mae masnachfreinio yn un opsiwn a allai roi cyfradd uchel o reolaeth dros y llwybrau bysiau a weithredir. Fodd bynnag, mae hi'n annhebygol y caiff gefnogaeth rhaid gweithredwyr bysiau a byddai ei weithredu yn gynhennus o ganlyniad. Mae peth rhinwedd yn y cynnig ond mae gennym rai pryderon sylweddol ynghylch effaith masnachfreinio a sut y caiff ei gyflawni'n ymarferol.

Mae'r materion allweddol i lywodraeth leol yn troi o amgylch cost a chymhlethdod cyflwyno rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio. Byddai rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio'n llawn y tu hwnt i allu'r gyllideb sydd ar gael ar hyn o bryd. Hefyd, mae cyfyngiadau sylweddol ar gapasiti a gallu adnoddau awdurdodau lleol i allu dylunio a gweithredu rhwydwaith o'r fath.

Ystyriwn fod rhinwedd mewn cael darpariaeth ar gyfer masnachfreinio mewn deddfwriaeth, fel mecanwaith y dewis olaf lle nad yw perthnasau partneriaeth effeithiol yn bosib.

A ydych yn meddwl y dylai fod yn ofynnol i'r asesiad fod yn ddarostyngedig i archwiliad annibynnol? Ydw / Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Er mwyn bod yn sicr bod rhwydwaith masnachfreinio yn hyfyw ac yn angenrheidiol, byddem yn cefnogi cynigion i graffu a bod yn fodlon bod y gweithdrefnau a'r asesiadau y mae Awdurdodau Lleol neu JTA rhanbarthol yn ymgymryd â nhw yn rhesymol. O ystyried yr effeithiau, dylai'r penderfyniadau a gymerir fod yn gadarn a sicrhau cydymffurfiaeth gyda'r ddeddfwriaeth berthnasol. Gallai dull gweithredu o'r fath hefyd helpu i ddatrys anghydfodau a allai godi rhwng y gwahanol bartïon.

A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar y broses fasnachfreinio arfaethedig?

Fel y nodir uchod, byddai gweithredu rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio yn gostus ac yn weinyddol anodd. Fodd bynnag, mae rhinwedd mewn cael pwerau i fasnachfreinio, fel mecanwaith y dewis olaf lle mae trefniadau partneriaeth amgen wedi profi i fod yn amhosib eu gweithredu.

A oes gennych unrhyw sylwadau mewn perthynas â'r cynigion ynghylch dyroddi hawlenni dan amodau pan fo trefniadau masnachfreinio yn eu lle?

Nid yw'r ddogfen Ymgynghori yn amlinellu amodau a thelerau'r hawlenni na'u hyd, a fyddai'n cael eu pennu gan yr awdurdod sy'n masnachfreinio. Mae angen gwaith pellach yn y maes hwn fel rhan o ddatblygu cynigion manwl.

Gallai dulliau gweithredu gwahanol arwain at anghysonderau a gwahaniaethau'n codi rhwng awdurdodau masnachfreinio cyffiniol a chreu anawsterau posib ar gyfer gweithredwyr bysiau sy'n gwasanaethu ardaloedd cyfagos ac o bosib arwain at rwydweithiau tameidiog. Pe byddai trefniadau masnachfreinio'n cael eu cyflwyno, byddai'n synhwyrol cael fframwaith a chanllawiau cenedlaethol yn eu lle i sicrhau cysondeb.

A ydych yn cytuno y dylid ystyried yn benodol, fel rhan o unrhyw drefniadau i ddyfarnu contractau masnachfreinio, sut y gellir galluogi gweithredwyr bysiau bach a chanolig i fod yn rhan o'r broses gaffael? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

O ystyried fod sawl rhan o Gymru yn canolbwyntio ar weithredwyr llai ar gyfer gwasanaethau, dylai unrhyw system masnachfrait a ddefnyddir alluogi i weithredwyr bach gymryd rhan. Lle mae trefniadau'n bodoli mewn ardaloedd eraill, deallwn fod mecanweithiau priodol yn eu lle i sicrhau amodau teg i weithredwyr llai.

Byddem yn cefnogi mecanweithiau o'r fath fel rhan o unrhyw ddeddfwriaeth.

Pa drefniadau pontio y dylid eu hystyried er mwyn sicrhau na effeithir ar wasanaethau bysiau yn ystod y broses o baratoi masnachfrait?

Mae'n bosib y gallai fod amgylchiadau lle gall gweithredwyr presennol naill ai dynnu'n ôl neu leihau ansawdd darpariaeth gwasanaethau yn ystod y cyfnod rhwng cyhoeddi masnachfrait arfaethedig a'i weithredu. Byddai'n briodol ystyried cyfnod estynedig o rybudd i newid gwasanaethau yn ystod y cyfnod pontio.

Hefyd, byddem yn cefnogi cynigion i dreialu rhannau o'r ddeddfwriaeth cyn dyddiad gweithredu ffurfiol. Byddai cynigion peilot, a gyflawnir mewn partneriaeth rhwng gweithredwyr a chyrrff trafniadaeth, yn ffordd effeithiol o brofi'r ddeddfwriaeth arfaethedig ac yn ffordd i liniaru pryderon penodol ynghylch gweithredu.

A ydych yn meddwl y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu rhedeg gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol (hy gwasanaethau mewnlol)? O dan ba amgylchiadau y byddai hynny'n briodol yn eich barn chi? Yn eich barn chi, pa fesurau diogelu, os o gwbl, y dylai fod yn eu lle mewn perthynas â gwasanaethau mewnlol i sicrhau nad oes gan awdurdod lleol fantais annheg mewn marchnad dadreoleiddiedig, a pham?

Mae'r Bwrdd Uchelgais yn cefnogi'r egwyddor o awdurdodau lleol yn cael rhedeg gwasanaethau bysiau. Y rhesymeg y tu ôl i hyn yw'r dystiolaeth o fethiant y farchnad o fewn y diwydiant bysiau mewn rhai ardaloedd. Mae methiannau busnesau a lleihad mewn gwasanaethau yn ddiweddar wedi gadael rhai ardaloedd gyda darpariaeth gyfyngedig iawn ac mae costau tendro gwasanaethau yn yr ardaloedd hyn yn ddrud yn sgil diffyg cystadleuaeth.

Felly, mae rhinweddau i'r cynnig mewn amgylchiadau o'r fath.

Lle gall awdurdodau lleol arddangos nad ydynt wedi gallu caffael gwasanaethau ar gost resymol ac nad yw dulliau marchnata eraill wedi bod yn llwyddiannus, dylai gwasanaethau sy'n cael eu rhedeg yn uniongyrchol fod yn opsiwn sydd ar gael.

Fodd bynnag, mae hi'n hanfodol bod unrhyw gynigion o'r fath yn cael eu dylunio i weithio law yn llaw â gwasanaethau masnachol ac eraill yn hytrach na mewn cystadleuaeth â gweithredwyr eraill. Gellir cyflawni hyn fel rhan o ddulliau partneriaeth ehangach.

Ydych chi'n cytuno â chynnig Gweinidogion Cymru i alinio'r hawl i gerdyn teithio rhatach gorfodol ag oedran pensiwn menywod? Rhowch resymau dros eich atebion.

Mae newidiadau i hawl cerdyn teithio rhatach i adlewyrchu newidiadau mewn demograffeg yn rhesymol. Mae cyd-fynd ag oedran pensiwn menywod hefyd yn ymddangos i fod yn ffon fesur resymol.

Yn amlwg, mae angen asesu goblygiadau'r newid ac mae'n bosib y bydd angen ystyried y canllawiau i'r rhai hynny sydd â materion iechyd neu eraill a allai fod wedi'u heithrio o'r cynllun yn sgil y meini prawf oedran uwch. Dylai asesiad o'r fath hefyd gynnwys adolygiad o effaith hirdymor y newidiadau ar wasanaethau bysiau ymylol yn ogystal â'r rheini a weithredir gan weithredwyr llai, a allai gael effaith fwy sylweddol o ganlyniad i'r newid.

Yn ogystal, byddem yn gwneud yr achos y dylai unrhyw arbedion ariannol fyddai'n deillio o'r cynnig gael eu hail-fuddsoddi mewn darpariaeth gwasanaeth amgen.

Ydych chi'n cytuno mai newid fesul dipyn yw'r dull mwyaf priodol?

Ydw - byddai hyn yn sicrhau na fyddai unrhyw effaith ar y sawl sydd â chardiau ar hyn o bryd.

Ydych chi'n cytuno â'n cynigion i'w gwneud yn ofynnol i ryddhau data agored ar lwybrau amserlenni, prisiau a thocynnau? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Mae hwn yn gynnig rhesymol ac yn un y byddem yn ei gefnogi; gellid dadlau ei bod hi'n hen bryd gweithredu'r gofyn hwn.

Byddai'r cynnig yn galluogi gwell cyd-ddylunio gwasanaethau a rhwydweithiau a hefyd yn helpu awdurdodau priffyrdd i adnabod meysydd i'w gwella i gefnogi gwasanaethau.

Dylai cynigion o'r fath a gaiff eu gweithredu gael eu gwneud mewn ffordd sy'n lleihau'r gost a'r cymhlethdod i weithredwyr. Mae'r Bwrdd Uchelgais yn ystyried y byddai hi'n briodol i hyn gael ei gyflawni ar ôl-troed rhanbarthol er mwyn lleihau'r baich gwaith gweinyddol.

Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i alluogi i awdurdodau lleol gael y pŵer i gael gwybodaeth am wasanaethau sydd i'w canslo neu eu hamrywio, a lle bo'n berthnasol, ddatgelu'r wybodaeth hon fel rhan o'r broses dendro? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Ydw - mae'r cynigion yn rhesymol. Mewn sawl ardal, mae perthnasau effeithiol yn eu lle i sicrhau y darperir gwybodaeth mewn modd amserol, sy'n caniatáu i awdurdodau ymateb i batrymau gwasanaeth sy'n newid.

Fodd bynnag, mae newidiadau cyson i wasanaethau a amserlenni lle rhoddir rhybudd cyfyngedig ac mae hyn wedi achosi problemau penodol yn y Gogledd yn ddiweddar. Mae'r gostyngiad diweddar yn nifer y gweithredwyr wedi gwaethgu'r sefyllfa.

Mae'r newidiadau cyson hyn amserlenni a gwasanaethau wedi achosi effeithiau sylweddol i ddefnyddwyr a chost ychwanegol i awdurdodau lleol yn ddiweddar.

Mae gallu cael mynediad i wybodaeth amserol i gefnogi darpariaeth gwasanaeth amgen yn hanfodol os ydym am gynnal gwasanaethau lleol.