

Ymateb CTA i ymgynghoriad Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Ein hymateb i'r ymgynghoriad

Yn y Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA), credwn y dylai pawb, ym mhob cymuned ledled Cymru, allu cael mynediad at gludiant sy'n diwallu eu hanghenion. Roeddem yn falch o gael y cyfle i gyfrannu at waith craffu'r Pwyllgor Newid Hinsawdd, Amgylchedd a Seilwaith ar y Bil drafft, drwy gyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig i lywio cam cyntaf proses graffu'r Senedd.

Mae'r ddeddfwriaeth newydd hon yn cynrychioli cyfle unwaith mewn cenhedlaeth i ddiwygio rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus Cymru, ac mae CTA yn angerddol dros sicrhau bod lleisiau darparwyr Cludiant Cymunedol a'r cymunedau y maent yn eu gwasanaethu yn cael eu clywed – wrth ddatblygu'r Bil newydd ac yn y ffordd y caiff y ddeddfwriaeth ei gweithredu. Os hoffech ddysgu mwy am y gwaith hwn neu gymryd rhan, cysylltwch â Gemma ar gemma@ctauk.org.

Y Gymdeithas Cludiant Cymunedol

Bob blwyddyn, ym mhob rhan o'r DU, mae miloedd o staff a gwirfoddolwyr cludiant cymunedol yn cefnogi miliynau o bobl i aros yn annibynnol, cymryd rhan yn eu cymunedau a chael mynediad at wasanaethau cyhoeddus a chyflogaeth hanfodol.

Mae cludiant cymunedol yn ymwneud â darparu atebion hyblyg a hygyrch dan arweiniad y gymuned mewn ymateb i anghenion cludiant lleol heb eu diwallu.

Mae'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA) yn arwain mudiad cludiant cymunedol ffyniannus yn y DU ac mae hefyd yn weinyddwr cenedlaethol MiDAS, y Cynllun Ymwybyddiaeth Gyrwyr Minibysiau sydd wedi bod yn safon aur ar gyfer gwella diogelwch a gofal teithwyr ers bron i 30 mlynedd.

Ar draws y DU, rydym yn cefnogi mwy na 1200 o weithredwyr, gyda 120 ohonynt wedi'u lleoli yng Nghymru. Maent yn amrywio o weithredwyr prif ddiben y mae eu cylch gwaith yn ymwneud â chludiant cymunedol i weithredwyr eilaidd y mae eu cynllun cludiant yn cefnogi ystod ehangach o weithgareddau er budd y gymuned. Er bod y cynlluniau'n amrywio'n sylweddol o ardal i ardal, mae ganddynt elfennau allweddol cyffredin. Maent yn sefydliadau nid-er-elw, yn adeiladu cyfalaf cymdeithasol trwy weithredu cymunedol, ac yn sicrhau y gall pobl gymryd rhan ym mhob un o weithgareddau bywyd bob dydd. Mae cludiant yn alluogwr cysylltiad dynol, ac mae cludiant cymunedol yn fudiad pwerus sy'n cael ei ategu gan bwrpas cymdeithasol.

Beth yw eich barn am egwyddorion cyffredinol y Bil a'r angen am ddeddfwriaeth i gyflawni'r bwriad polisi a nodwyd?

Mae'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA) yn gefnogol iawn i uchelgais Llywodraeth Cymru o greu rhwydwaith bysiau sy'n cynnig cludiant diogel, integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru. Mae'r amgylchedd deddfwriaethol presennol wedi arwain at rwydwaith tameidiog, costus, ac anhygyrch sy'n golygu bod llawer o bobl yn methu â chysylltu â'r bobl a'r lleoedd y maent yn eu caru, ac sy'n ein hatal fel gwlad rhag bod y lle gorau i fagu plant, byw, a heneiddio. Rydym yn croesawu ymrwymiad Llywodraeth Cymru i rwydwaith sy'n rhoi pobl cyn elw, ac rydym yn gwerthfawrogi'r ymrwymiad penodol i greu dull a fydd yn galluogi Gweinidogion i drefnu gwasanaethau bysiau a fydd yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i fwy o aelodau o'n cymdeithas, ni waeth beth fo'u cefndir na'u statws economaidd-gymdeithasol.'

Drwy gydol y broses o ddatblygu'r Bil drafft, mae CTA Cymru a'i haelodau wedi bod yn gefnogol at ei gilydd i'r angen am ddeddfwriaeth newydd ac i'r ffordd y mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod pwysigrwydd darpariaeth a darparwyr amrywiol yn rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus Cymru, wrth geisio creu cyfleoedd newydd i fwy o bobl ddewis opsiynau trafnidiaeth a rennir sy'n fwy cynaliadwy. Rydym yn croesawu'r pwyslais newydd hwn ar Fysiau fel rhan hanfodol o'n seilwaith trafnidiaeth, ac rydym yn falch iawn o weld darpariaeth gymunedol yn cael ei chydabod a'i chynnwys ochr yn

ochr â dulliau prif ffrwd yn y Bil drafft. Yr hyn rydym yn awyddus i'w sicrhau drwy gydol y broses hon yw bod pawb yn ein cymunedau yn cael mynediad teg at y rhwydwaith gwell hwn – rydym wedi ychwanegu manylion isod mewn cwestiynau penodol i ddangos hyn.

Beth yw eich barn am ddarpariaethau'r Bil (a nodir yn ôl Rhannau, isod), yn benodol a ydynt yn ymarferol ac a fyddant yn cyflawni'r bwriad polisi a nodwyd?

Rhan 1 – Cysyniadau allweddol ac amcanion cyffredinol (adrannau 1 i 4)

Mae CTA yn credu bod y cysyniadau allweddol a amlinellir yn Rhan 1 yn rhesymegol ac yn gyson â dealltwriaeth y diwydiant o dermau o'r fath. Rydym yn gwerthfawrogi'r modd y mae Llywodraeth Cymru yn gwahaniaethu'n glir rhwng gwasanaethau bysiau 'hyblyg' a 'safonol' yn y Bil drafft, ac yn croesawu'r eglurder y bydd hyn yn ei gynnig pan fydd Llywodraeth Cymru a'u partneriaid cyflawni, Trafnidiaeth Cymru, yn dechrau creu pecynnau masnachfaint ar gyfer tendro.

Mae'r amcanion a amlinellir yn y Bil drafft yn cael eu croesawu ac maent yn amlwg yn cysylltu'n ôl â'r bwriadau polisi a amlinellwyd yn Llwybr Newydd yn 2021. Rydym yn gwerthfawrogi'r arweinyddiaeth a ddangoswyd gan Lywodraeth Cymru wrth berchnogi amcanion o'r fath a chreu'r fframwaith deddfwriaethol sy'n rhoi dyletswydd gyfreithiol iddynt i ddarparu rhwydwaith integredig, hygyrch, fforddiadwy, a chynaliadwy.

Rhan 2 – Swyddogaethau Gweinidogion Cymru sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau lleol (adrannau 5 i 20)

Paratoi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru

Nid oes gan Weinidogion Cymru y capasiti na'r arbenigedd i lunio'r Cynllun Rhwydwaith, felly byddant o reidrwydd yn dibynnu ar gefnogaeth Trafnidiaeth Cymru, y Cydbwyllgorau Corfforaethol, a swyddogion Awdurdodau Lleol. Er bod CTA yn croesawu rhoi'r cyfrifoldeb am y gwaith hwn i Lywodraeth Cymru, mae gennym bryderon sylweddol ynglŷn â sut y bydd hyn yn gweithio wrth symud ymlaen, o ystyried yr ymgysylltu gwael iawn â chymunedau rydym wedi ei weld wrth baratoi'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft a fydd yn bwydo'n uniongyrchol i'r gwaith o datblygu'r Cynllun Rhwydwaith. Mae adborth i CTA yn dangos bod y dogfennau hyn yn gymhleth, yn ddatgysylltiedig â realiti a phrofiad personol, yn seiliedig ar ddyheadau, ac yn

afrealistig – maent yn colli'r heriau real iawn sydd ar hyn o bryd yn atal pobl rhag cael mynediad at ein rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus.

Mae'r ymarfer ymgynghori statudol hynod gyfyngedig, digidol, a thymor byr a gwblhawyd gan y Cydbwyllgorau Corfforedig a'r partneriaid y maent wedi dewis gweithio gyda nhw, wedi cau rhannau helaeth o gymdeithas Cymru allan o'r broses ymgynghori yn systematig. Yn ogystal, ychydig iawn o gydnabyddiaeth sydd yn y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft o bwysigrwydd Trafnidiaeth Gymunedol, er bod Cynllun Bach Trydydd Sector y Llwybr Newydd yn nodi'n glir ei bod yn hanfodol 'sicrhau bod darparu trafnidiaeth gymunedol yn cael ei gynnwys mewn cynlluniau teithio ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth, iechyd neu addysg presennol a newydd'. Rydym yn annog Aelodau o'r Senedd sy'n craffu ar y Bil drafft i edrych sut y gallai hyn effeithio ar ddatblygiad y Cynllun Rhwydwaith, ac ystyried yr angen am ddyletswydd statudol i ymgysylltu'n ystyrlon â chymunedau Cymru fel sail i ddatblygu'r Cynllun Rhwydwaith.

Contractau gwasanaeth bysiau lleol

Mae CTA yn croesawu'r gydnabyddiaeth y gall darparwyr cymunedol ffurfio rhan effeithiol o rwydwaith wedi'i fasnachfreinio, yn ogystal â darparu cymorth ychwanegol i gymunedau drwy wasanaethau eraill. Rydym yn canmol Llywodraeth Cymru am gydnabod pwysigrwydd Trafnidiaeth Gymunedol fel rhan o rwydwaith bysiau effeithiol, integredig, a chynhwysol, a gwneud darpariaethau clir mewn cyfraith er mwyn cadw hawl y sector i gyfranogi'n weithredol mewn contractau a dendrwyd (sydd hefyd yn cydymffurfio â deddfwriaeth arall, gan gynnwys Deddf Trafnidiaeth 1985 a darpariaethau yn y rhain sy'n ymwneud â Thrafnidiaeth Gymunedol) yn ogystal â darparu gwasanaethau wedi'u heithrio yn unol ag angen cymunedau.

Dibyniaeth ar wasanaethau bysiau cymunedol

Rydym wedi gofyn i'r Swyddogion sy'n ymwneud â drafftio'r Bil hwn am ragor o eglurder ynglŷn â'r ddarpariaeth hon, a byddem yn falch o weld Aelodau o'r Senedd sy'n craffu ar y Bil drafft yn gwneud hynny hefyd. Er bod CTA yn croesawu'r gydnabyddiaeth o bwysigrwydd gwasanaethau cymunedol sy'n bodoli'n barod, a chredwn mai'r bwriad yw peidio ag amharu ar wasanaethau hanfodol sydd yn eu lle yn barod, nid yw'n glir sut y gallai hyn weithio yn ymarferol – yn fwyaf arbennig y mecanweithiau ariannu sy'n hanfodol er mwyn deall o safbwynt cynaliadwyedd, ond nid cwmpas deddfwriaeth sylfaenol; hefyd unrhyw wrthdaro posibl a allai godi o ddatblygu contractau neu drwyddedau newydd sy'n croesi i feysydd lle mae Gweinidogion yn 'dibynnu ar wasanaethau cymunedol' ac a fyddai'n cael blaenoriaeth.

Rhan 3 – Cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol (adrannau 21 i 24)

Mae CTA yn croesawu darparu eithriadau ar gyfer gwasanaethau cymunedol, a fydd yn caniatáu i wasanaethau sy'n ymateb i'r galw barhau ochr yn ochr â rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio mewn parth, ond heb fod yn rhan ohonynt. Bydd yr eithriad yma yn sicrhau bod pobl nad ydynt yn gallu cael mynediad at y rhwydwaith prif ffrwd am unrhyw reswm yn dal i allu cael mynediad at Drafnidiaeth Gymunedol lle mae ar gael, yn ogystal â chadw lle i weithredwyr brofi a threialu gwasanaethau newydd i ddiwallu'r anghenion a nodwyd mewn partneriaeth â chymunedau. Yn unol ag adran 1, bydd arnom angen rhagor o fanylion ynglŷn â sut y bydd cymunedau'n cael eu galluogi a'u grymuso i fwydo'r wybodaeth hanfodol hon i Weinidogion Cymru sy'n gyfrifol am lunio'r Cynllun Rhwydwaith, er mwyn ymateb yn well i angen y gymuned a chynnal rhwydwaith bysiau sy'n esblygu ac yn gwella'n barhaus.

Rhan 4 - Gwybodaeth a data (adrannau 25 i 31)

Darparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru

Gan nad yw gwasanaethau a ddarperir dan drwydded Adran 19 yn rhan o gwmpas y Bil hwn, ac nad ydynt (gan mwyaf) yn cael eu hariannu gan Lywodraeth Cymru/eu darparu dan unrhyw fath o gytundeb contract â Llywodraeth Cymru, mae'n ymddangos yn afresymol y gall Gweinidogion Cymru ddisgwyl i ddarparwyr roi gwybodaeth i Lywodraeth Cymru am y gwasanaethau hyn. Byddem yn annog Aelodau o'r Senedd i ofyn am ragor o fanylion am hyn drwy'r broses Graffu, gan gynnwys:

1. Beth yw'r amserlen y disgwylir i weithredwyr gydymffurfio â hi wrth gasglu/dychwelyd y data hyn?
2. Pa hyfforddiant/cefnogaeth/buddsoddiad a ddarperir i alluogi gweithredwyr – y mae llawer ohonynt yn elusennau llawr gwlad sy'n cael eu harwain gan wirfoddolwyr, ac nad oes ganddynt lawer o weithwyr cyflogedig, os o gwbl – i gydymffurfio â'r disgwyliad hwn, yn enwedig o ystyried bod llai o gefnogaeth ar gael ers cwtdgi cyllid CTA yn 2022/23?

Mae'n bwysig nodi hefyd nad yw gwasanaethau a ddarperir dan drwydded Adran 19 ar gael i aelodau o'r cyhoedd dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985, a'u bod ar gael drwy archebu ymlaen llaw yn unig i deithwyr sy'n gymwys i dderbyn cefnogaeth y sefydliad Trafnidiaeth Gymunedol hwnnw (cyf:

<https://www.gov.uk/government/publications/section-19-and-22-permits-not-for-profit->

[passenger-transport/section-19-and-22-permits-not-for-profit-passenger-transport](#)).

Byddai CTA yn cwestiynu sut a ble y caiff y cyfryw wybodaeth a ddarperir i Weinidogion Cymru ei rhannu, er mwyn sicrhau na chanfyddir wedyn bod ein haelodau yn gweithredu y tu allan i'r disgwyliadau a nodwyd yn neddfwriaeth y DU (nad yw wedi'i datganoli i Gymru), gan achosi canlyniadau anfwriadol i'n rhwydwaith.

Rhan 5 – Pwerau a dyletswyddau awdurdodau lleol (adrannau 32 i 34)

Mae CTA yn croesawu'r ddarpariaeth y dylai Awdurdodau Lleol barhau i roi cymorth ariannol i weithredwyr, ac rydym yn edrych ymlaen at weithio gyda Swyddogion ar fanylion hyn mewn deddfwriaeth a chanllawiau yn y dyfodol. Mae'n hanfodol bod cefnogaeth i'r sector Trafnidiaeth Gymunedol yn cael ei hystyried yn gydradd â thrafnidiaeth fasnachol o'r diwedd, yn enwedig gan fod Llywodraeth Cymru yn dweud ei bod yn canolbwyntio ar rwydwaith sy'n rhoi pobl cyn elw. Mae'r gyfraith yn gwahardd gweithredwyr Trafnidiaeth Gymunedol rhag cynhyrchu elw o'u gwasanaethau. Mewn llawer o leoedd yng Nghymru – er nad oes llawer o gyllid craidd, os o gwbl – maent wedi rhedeg gwasanaethau lleol hanfodol y mae pobl yn dibynnu arnynt, ac yn diwallu anghenion eu cymunedau lleol ers degawdau. Ychydig iawn o fusnesau masnachol sy'n gallu dweud hyn.

Rydym yn gobeithio gweld trefniadau cyllido tecach yn cael eu rhoi ar waith a fydd yn galluogi darparwyr cymunedol i gyflawni eu potensial yn llawn a chwarae rhan fwy gweithredol er mwyn gwella'r rhwydwaith trafniadaeth yn ei gyfanrwydd. Yn ogystal â chefnogi'r gweithredwyr presennol i barhau â'u gwasanaethau a datblygu, mae hwn hefyd yn gyfle i fynd i'r afael â'r diffyg trafniadaeth sy'n bodoli mewn llawer o gymunedau llai drwy dreialu a chyflwyno darpariaeth gymunedol, sy'n seiliedig ar le.

Rhan 6 – Amrywiol a chyffredinol (adrannau 35 i 44)

Mae CTA yn falch o weld hawliau gweithwyr yn cael eu diogelu mewn cyfraith. Nid oes gennym ragor o sylwadau ar yr adran hon.

Beth yw'r rhwystrau posibl i weithredu darpariaethau'r Bil, a sut mae'r Bil yn ystyried y rhwystrau hynny?

As Fel y nodwyd yn C3, mae CTA yn bryderus iawn ynglŷn ag ansawdd y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a ddefnyddir i ddatblygu Cynllun Rhwydwaith Cymru, a'r graddau y bydd y gymuned yn cael ei chynnwys. Mae bwlch penodol yn y pedwar

cynllun hyn o ran sut y bydd trafndiaeth yn cefnogi pobl hŷn, pobl anabl, a'r rhai sydd â nodweddion gwarchodedig eraill. Mae'n amlwg bod y Bil hwn wedi cael ei ddrafftio drwy lens cyfiawnder cymdeithasol sy'n hanfodol os ydym fel cymdeithas yn dymuno chwalu rhai o'r rhwystrau sy'n atal cyfranogiad cyfartal yn ein cymunedau – rydym yn bryderus iawn y bydd y ddibyniaeth ar gynlluniau cyfyngedig, a diffygiol yn ein barn ni, yn cael effaith niweidiol ar y Bil o ran cyflawni'r amcanion a nodwyd yn Rhan 1.

Mae CTA wedi cynnig cefnogaeth fwy nag unwaith i Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a'r Cydbwyllgorau Corfforaethol er mwyn ymgysylltu â phartneriaid cymunedol/trigolion lleol fel sail i ddatblygu'r rhwydwaith yn y dyfodol. Fel y nodwyd ym mhrosiect ymchwil Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru yn ymwneud â chydweithio rhwng sawl sector ym maes trafndiaeth, 'Gall partneriaethau a chydweithio rhwng sawl sector fod yn fecanwaith ar gyfer gweithredu cydgynhyrchol, cyd-greadigol, a chydweithredol ... Roedd y cyfranogwyr yn galw am gysylltu, sefydlu, canoli a hyd yn oed wreiddio trafndiaeth yn y gymuned'. Rydym yn ailadrodd y cynnig hwn yma, gan ein bod yn gobeithio y bydd Aelodau o'r Senedd yn ystyried sut y gellid gweithredu hyn yn y dyfodol a sut y dylid adlewyrchu hyn yn y Bil drafft ac unrhyw ddeddfwriaeth neu ganllawiau pellach a fydd yn dilyn.

Yn ail, nid yw gweithredwyr Trafnidiaeth Gymunedol yn yr un sefyllfa ariannol neu weithredol â busnesau masnachol i allu gwneud cais am gontractau – er gwaethaf eu gallu i'w cyflawni'n dda yn ymarferol. Er bod hynny y tu allan i gwmpas y ddeddfwriaeth ddrafft hon, bydd yn bwysig i Weinidogion ac Aelodau o'r Senedd ystyried sut y gellid dileu'r rhwystr hwn er mwyn sicrhau mynediad teg at y cyfleoedd y dylai darparwyr cymunedol, nid-er-elw eu cael i chwarae rhan weithredol wrth ddarparu ein rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yn y dyfodol.

Pa mor briodol yw'r pwerau yn y Bil i Weinidogion Cymru wneud is-ddeddfwriaeth (fel y nodir ym Mhennod 5 o Ran 1 y Memorandwm Esboniadol)

Dim sylwadau ar gyfer yr adran hon

A oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol yn debygol o ddeillio o'r Bil?

Bydd angen i lwybrau S22 nad ydynt yn rhan o gontract neu drwydded gael eu cofrestru o hyd â Swyddfa'r Comisiynydd Traffig – nid yw'n glir ar hyn o bryd sut y gallai hyn effeithio ar ein gallu i ddarparu gwasanaethau mewn ffordd amserol ac ymatebol, os yw timau trafndiaeth Awdurdodau Lleol yn cael eu lleihau a/neu yn brysur â masnachfreintiau, nac ychwaith y potensial ar gyfer ymateb negyddol gan gydweithwyr

mewn Awdurdodau Lleol sydd eisoes yn cael cyfarwyddyd i roi blaenoriaeth i lwybrau T prif ffrwd. Mae CTA yn rhagweld, ar ôl cyflwyno'r Bil, yn dilyn Cydsyniad Brenhinol, y bydd capasiti a chyllid cyfyngedig i'r sector Trafnidiaeth Gymunedol a diffyg eglurder ynglŷn â threfniadau pontio wrth gyflwyno'r parth masnachfaint – byddem yn falch iawn o weld Aelodau o'r Senedd yn ein cefnogi ac yn craffu ar hyn ymhellach. Rydym yn rhagweld y gallai'r ansicrwydd hwn a'r potensial ar gyfer llai o gyllid arwain at gau rhai o'n gweithredwyr, gan olygu mai ychydig o bobl ag anghenion cymorth ychwanegol fydd yn gwneud siwrneiau hanfodol. Yn yr ymatebion i'r ymgynghoriad ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae CTA wedi gofyn am ystyriaeth glir i gynlluniau datblygu/buddsoddiad mewn Trafnidiaeth Gymunedol – rydym yn argymhell y dylai Aelodau o'r Senedd ofyn am eglurder ynglŷn â sut y bydd hyn yn cael ei wneud cyn i'r masnachfreintiau ddechrau.

Mae CTA yn deall y bydd angen aildendro'r holl gontractau presennol yn dilyn gweithredu'r Bil, gan ddechrau â pharth masnachfaint De-orllewin Cymru. Gallai hyn arwain at newidiadau cost sylweddol i'r gweithredwyr presennol a fydd yn mynd o sefyllfa o sicrwydd i fod yn agored i niwed (darparwyr preifat a chymunedol fel ei gilydd) ar adeg pan mae costau'n uchel iawn yn barod, â disgwyliadau ychwanegol o ran data agored a gwybodaeth amser real yn golygu bod angen buddsoddi llawer iawn mwy o arian. Nid yw'n glir a yw hyn wedi cael ei ystyried yn yr asesiad ariannol yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, yn ogystal â'r buddsoddiad ychwanegol a fydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru er mwyn galluogi darparwyr cymunedol nad ydynt yn darparu gwasanaethau contract neu drwydded ar hyn o bryd i gyfranogi'n deg (e.e. buddsoddiad mewn tracwyr amser real, fflyd ddi-garbon).

Rydym yn argymhell y dylai Aelodau o'r Senedd ystyried darpariaeth Bil Bysiau Lloegr ar gyfer hyfforddiant gorfodol i yrwyr bysiau ar ymwybyddiaeth a chymorth i bobl anabl. Mae hyn wedi cael ei nodi fel mater gan bobl anabl a sefydliadau pobl anabl yng Nghymru, gan gynnwys tystiolaeth flaenorol a roddwyd i'r Pwyllgor Newid Hinsawdd, ac mae CTA yn credu y byddai disgwyliad tebyg yn y Bil hwn o fudd sylweddol i deithwyr anabl. Byddai Tasglu Hawliau Pobl Anabl Llywodraeth Cymru (sy'n cynnwys CTA) yn bwynt cyswllt buddiol i archwilio'r angen am hyn ymhellach. Mae CTA hefyd wedi bod yn gweithio gyda Phartneriaeth Ranbarthol Gorllewin Morgannwg ar ddatblygu Siarter Trafnidiaeth, wedi'i chydgynhyrchu mewn partneriaeth â phobl ag Anableddau Dysgu, a allai fod yn werth ei hystyried. Gallai peidio â chynnwys hyn arwain at y canlyniad anfwriadol lle mae pobl anabl yn teimlo nad oes croeso iddynt ac nad ydynt yn cael eu cynnwys yn y rhwydwaith bysiau yn y dyfodol.

Beth yw eich safbwyntiau ar asesiad Llywodraeth Cymru o effeithiau ariannol y Bil fel y'u nodir yn Rhan 2 o'r Memorandwm Esboniadol?

Mae CTA ar ddeall fod model arfaethedig Llywodraeth Cymru ar gyfer masnachfreinio'r rhwydwaith yn gostus ac y bydd angen buddsoddiad hirdymor sylweddol er mwyn cynnal a chyflawni'r dyheadau a nodwyd yn y Bil hwn ac yn Llwybr Newydd. Fodd bynnag, nid ydym mewn sefyllfa i wneud sylwadau ar y manylion a amlinellwyd yn y Memorandwm Esboniadol, gan nad dyma ein maes arbenigol, ac nid oes gennym yr adnoddau i allu edrych yn fanylach ar hyn. Yr hyn sy'n wir yw bod trethdalwyr Cymru eisoes yn cyfrannu'n sylweddol er mwyn rhoi cymhorthdal i rwydwaith bysiau nad yw'n diwallu ein hanghenion, a bydd newid i'r model mwy rheoledig hwn yn rhoi mwy o ddylanwad a rheolaeth i Weinidogion Cymru dros sut y dylai'r rhwydwaith hwnnw weithio yn y dyfodol.

A oes unrhyw faterion eraill yr hoffech eu codi am y Bil a'r Memorandwm Esboniadol sy'n cyd-fynd ag ef neu unrhyw faterion cysylltiedig?

A key Pryder allweddol y cyfeiriwyd ato eisoes yn C3/C8 yw'r pryder ynglŷn â phwysigrwydd cynnwys cymunedau wrth siapio ein rhwydwaith ar gyfer y dyfodol, a chyfyngiadau dibynnu ar y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a ddatblygwyd gan y Cydbwyllgorau Corfforaethol. Mae CTA yn croesawu'r manylion yn Rhan 2 adran 6 o'r Bil drafft ynglŷn ag ymgynghori â rhanddeiliaid allweddol a grwpiau cynrychioladol, ond nid ydym yn teimlo bod hyn yn mynd yn ddigon pell. O ran y 5 ffordd o weithio a nodwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015), disgwylir i gyrff cyhoeddus yng Nghymru gynnwys pobl sydd â diddordeb mewn cyflawni'r nodau llesiant yn uniongyrchol, a sicrhau bod y bobl hynny'n adlewyrchu amrywiaeth yr ardal a wasanaethir gan y corff. Mae hyn yn sicrhau bod gwasanaethau yn diwallu ein hanghenion a hefyd yn diwallu anghenion cenedlaethau'r dyfodol – ystyriaeth bwysig ar gyfer newid deddfwriaethol mor arwyddocaol i Gymru.

Er bod y Bil drafft yn nodi bod yn rhaid i Weinidogion ymgynghori ag 'unrhyw bersonau y mae'n ymddangos i Weinidogion Cymru eu bod yn cynrychioli buddiannau personau sy'n defnyddio gwasanaethau bysiau lleol, neu sy'n debygol o ddefnyddio'r gwasanaethau hynny, y mae Gweinidogion Cymru yn ystyried eu bod yn briodol', mae llawer o bobl yng Nghymru nad ydynt yn defnyddio rhwydwaith bysiau Cymru, ac na fyddant yn gallu ei ddefnyddio heb newidiadau sylweddol. Os oes arnom eisiau i'r rhwydwaith ddiwallu'r anghenion unigol a chymunedol hyn, mae'n hollbwysig bod lleisiau pobl nad ydynt yn deithwyr yn cael eu cynrychioli mewn unrhyw ymgynghoriad.

Mae Trafnidiaeth Cymru eisoes wedi cyfaddef y bydd y 'rhwydwaith sylfaenol' a gyflwynir ar ôl cyflwyno'r parthau masnachfaint yn edrych ac yn teimlo'n debyg iawn i'r rhwydwaith presennol, yn enwedig os na fydd mwy o gyllid. Nid ydym yn disgwyl gweld newidiadau mawr, yn enwedig yn y tymor byr, a gwyddom o'r hyn mae ein teithwyr a'n haelodau'n ei ddweud nad yw bysiau prif ffrwd yn gallu diwallu anghenion llawer o bobl. Mae cymunedau gwledig, pobl sy'n byw ar incwm isel/cyfyngedig, pobl anabl, pobl sydd ag anableddau dysgu, a gofalwyr – yn enwedig menywod sy'n aml yn gorfod gwneud siwrneiau 'cadwyn' – yn dweud wrthym nad yw'r rhwydwaith presennol yn gweithio iddyn nhw. Os ydym am wneud y rhwydwaith bysiau yn opsiwn hyfyw a realistig er mwyn newid ymddygiad a lleihau carbon, a/neu leihau'r angen am wasanaethau heb y rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio, mae'n hanfodol bod gan Weinidogion ddyletswydd statudol i ymgysylltu'n ystyrlon â phobl nad ydynt yn defnyddio'r rhwydwaith bysiau, ac nad ydynt yn debygol o'i ddefnyddio ar hyn o bryd – mae partneriaid trydydd sector gan gynnwys CTA a'n haelodau mewn sefyllfa ddelfrydol i gefnogi hyn.

Pwynt cysylltiedig ynglŷn ag ymgysylltu ac ymgynghori ystyrlon – mae ymgysylltu yn ogystal â darparu gwasanaeth digidol yn gyntaf yn creu rhwystrau mawr i lawer o bobl, fel y gwelir yn y papur hwn gan Ymchwil y Senedd

<https://ymchwil.senedd.cymru/erthyglau-ymchwil/ar-ol-heb-fod-ar-lein-trafnidiaeth-gyhoeddus-ac-allgau-digidol/> Os yw Gweinidogion yn dymuno ymgysylltu'n ystyrlon â chymunedau er mwyn sicrhau bod gwasanaethau'n cynnig mynediad teg i bawb, ni all yr ymgysylltu hwn fod drwy farchnad ddigidol anhygyrch/storfa ar-lein/tudalen Facebook yn unig, fel y gwelsom yn ddiweddar â'r broses o ddatblygu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft. Mae CTA a'n haelodau'n edrych ymlaen at weithio gydag Aelodau o'r Senedd a Llywodraeth Cymru er mwyn sicrhau bod y ddeddfwriaeth ddrafft hon yn cael ei datblygu ymhellach – mewn partneriaeth â'r cymunedau y mae wedi'i chynllunio i'w gwasanaethu – er mwyn sicrhau ei bod yn diwallu anghenion pobl ledled Cymru, heddiw ac yn y dyfodol.

Manylion cyswllt

Cyfarwyddwr Cymru: Gemma Lelliott gemma@ctauk.org

Dirprwy Gyfarwyddwr Cymru: Michelle Clarke michelle@ctauk.org

Gwefan: <https://ctauk.org/>