



Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus

Gorffennaf 2019

Cynnwys

1. Cyflwyniad.....	2
2. Dulliau o drafod.....	4
3. Cyflwyniad i ymatebion ysgrifenedig	6
4. Ymatebion i'r fersiynau Cymunedol a Ieuenctid a Hawdd ei Deall	8
5. Dadansoddiad Manwl o'r ymatebion ysgrifenedig.....	13
Rhan 1: Gwasanaethau Bysiau	13
Rhan 2 - Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat.....	37
6. Crynodeb o ddigwyddiadau a chyfarfodydd ymgysylltu.....	55
7. Y camau nesaf	60

1. Cyflwyniad

Ym mis Rhagfyr 2018, cyflwynodd Llywodraeth Cymru gynigion deddfwriaethol ar Bapur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus er mwyn diwygio'r ffordd y mae gwasanaethau bysiau lleol a thacsis a cherbydau hurio preifat yn cael eu cynllunio a'u darparu. Y nod yw creu system drafnidiaeth gyhoeddus fodern a ddylai fod yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn integredig ledled Cymru, gan gynnig dewis a chyfleoedd fel ffordd amgen ymarferol o deithio yn lle ceir preifat.

Cyhoeddwyd y Papur Gwyn ar 10 Rhagfyr 2018 a bu'r cyfnod ymgynghori ar agor tan 27 Mawrth 2019. Cafodd fersiwn Hawdd ei Deall a fersiwn Gymunedol a leuenctid o'r Papur Gwyn eu cyhoeddi hefyd. Gallwch ofyn am gopi o'r ddogfen hon mewn print bras, Braille, ieithoedd eraill neu ar CD sain.

Roedd dau ran i'r Papur Gwyn oedd yn cynnwys y canlynol:

Rhan 1 - Gwasanaethau bysiau

- Cyflwyniad
- Beth yw'r problemau?
- Cynigion
 - Cyd-Awdurdodau Trafnidiaeth (cwestiynau 1-7)
 - Partneriaethau Ansawdd Estynedig (cwestiynau 8-9)
 - Masnachfreinio (cwestiynau 10-15)
 - Gwasanaethau Bysiau Awdurdodau Lleol (cwestiwn 16-17)
 - Oedran bod yn gymwys ar gyfer Tocynnau Teithio Rhatach Gorfodol (cwestiynau 18-19)
 - Gwybodaeth am Drafnidiaeth Gyhoeddus a Monitro (cwestiynau 20-21)

Rhan 2 - Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

- Cyflwyniad
- Beth yw'r problemau?
- Cynigion
 - Safonau Cenedlaethol (cwestiynau 22 - 27)
 - Gorfodi (cwestiynau 28 - 30)
 - Rhannu gwybodaeth (cwestiynau 31 - 32)
 - Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (cwestiynau 33 - 35)

Y cynigion deddfwriaethol yn y Papur Gwyn ar gyfer y gwasanaethau bysiau oedd:

- Cynigion cychwynnol ar gyfer sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth gyda'r bwriad i'r ymatebion lywio datblygiad cynnig manwl ac ymgynghoriad pellach;
- Partneriaethau Ansawdd Estynedig;
- Masnachfreinio;
- Diwygio deddfwriaeth gyfredol fel y gall awdurdodau lleol redeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain;
- Cynyddu oedran cymwys y cynllun tocynnau teithio rhatach gorfodol i sicrhau ei fod yn cyd-fynd ag oedran pensiwn y wlad; a
- Sefydlu trefniadau monitro a rhannu gwybodaeth newydd.

Y cynigion deddfwriaethol yn y Papur Gwyn ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat oedd:

- Safonau Gofynnol ar gyfer trwyddedu tacsis a Cherbydau hurio preifat;
- Caniatáu awdurdod trwyddedu i gymryd camau gorfodi yn erbyn unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn y maes hwn;
- Creu dull o rannu gwybodaeth berthnasol, at ddibenion diogelu; a
- Ailgyfeirio yr holl swyddogaethau presennol ar gyfer tacsis a Cherbydau hurio preifat oddi wrth awdurdodau lleol ac i awdurdod trwyddedu cenedlaethol, Cyd-awdurdod Trafnidiaeth.

Pwrpas yr adroddiad hwn yw rhoi crynodeb o ymatebion yr ymgynghoriad ac adborth o'r trafodaethau, gan nodi themâu cyffredin a'r prif broblemau. Cafwyd amrywiaeth eang o safbwyntiau a sylwadau unigolion, a defnyddir pob un ohonynt i lywio'r camau nesaf.

2. Dulliau o drafod

Roedd y Papur Gwyn yn cynnwys cyfanswm o 38 o gwestiynau, yn seiliedig ar gynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer deddfwriaeth. Bu Llywodraeth Cymru yn holi barn yn eang ar y Papur Gwyn drwy ymatebion ysgrifenedig, digwyddiadau trafod a chyfarfodydd trafod penodol i sicrhau bod gan gynifer o bobl â phosibl y cyfle i leisio eu barn ar gynigion y Llywodraeth.

Mae'r fersiwn Gymunedol a leuenctid o'r Papur Gwyn yn defnyddio iaith a graffeg llai technegol er mwyn sicrhau ei bod yn haws defnyddio'r Papur Gwyn. Roedd y fersiwn hon yn cynnwys saith cwestiwn ar y cynigion ar gyfer bysiau a phum cwestiwn ar gynigion tacsis a cherbydau hurio preifat.

Roedd y ddogfen Hawdd ei Deall yn ceisio cyfathrebu prif bwyntiau'r Papur Gwyn gyda geiriau sy'n hawdd eu darllen a'u deall. Tynnwyd sylw at y geiriau anodd a rhoddwyd eglurhad. Roedd y fersiwn hon yn cynnwys chwe cwestiwn ar y cynigion ar gyfer bysiau a phedwar cwestiwn ar y cynigion tacsis a cherbydau hurio preifat.

Ymatebion Ysgrifenedig

Daeth 564 o geisiadau i law. Roedd 558 o ymatebion yn gysylltiedig â'r brif ddogfen ymgynghori. Nid oedd yn rhaid i'r ymatebwyr roi ateb i bob cwestiwn. Penderfynodd rhai ymatebwyr adael rhai cwestiynau allan ar rannau penodol o'r Papur Gwyn. Mae'r ffigwr hwn felly yn cynnwys ymatebion gan y rhai oedd yn dewis ymateb i'r cwestiynau 'blwch ticio', y rhai a gyflwynodd sylwadau ar ffurf testun ysgrifenedig a'r rhai roddodd y ddau fath o ateb. Roedd 20 o'r ymatebion ar ffurf llythyr ac nid oeddent yn gysylltiedig â chwestiynau penodol.

Cafwyd pum ymateb i'r fersiwn Cymunedol a leuenctid ac un ymateb i'r fersiwn Hawdd ei Deall.

O'r ymatebion a gafwyd, cafwyd 278 ymateb gan y Cardiff Hackney Alliance ar ffurf ymateb ymgyrch safonol sy'n mynd i'r afael â'r cwestiynau a gyflwynwyd ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat yn unig.

Mae'r rhestr yn nhabl 1 isod yn cynnwys categorïau yr ymatebwyr a nifer yr ymatebion a gafwyd ym mhob categori.

Pan ofynnwyd cwestiynau caeëdig ar ffurf "blwch ticio" rydym wedi cynnig dadansoddiad meintiol a siart sy'n egluro'r atebion a ofynnwyd.

Rydym hefyd wedi dadansoddi y sylwadau i roi trosolwg o'r prif themâu a gododd. Mae crynodeb o'r dadansoddiad o'r ymatebion ar gyfer pob cwestiwn wedi'i ddangos yn Adran 3 yr adroddiad hwn.

Digwyddiadau a chyfarfodydd ymgynghori

Yn ogystal â'r ymgynghoriad ysgrifenedig, cynhaliwyd pedwar digwyddiad cyswllt yng Nghonwy, Caerdydd, Abertawe a Llandrindod, gyda chyfanswm o oddeutu 200 yn bresennol. Roedd y digwyddiadau ar ffurf cyflwyniadau gan swyddogion, gyda trafodaethau bwrdd crwn i ddilyn a'r cyfle i'r rhai sy'n bresennol gynnig sylwadau ar siartiau, gyda sesiwn adborth ar y diwedd.

Cafodd cyfarfodydd trafod penodol eu cynnal hefyd gydag amrywiol sefydliadau ac unigolion yn rhannu nodweddion wedi'u diogelu. Mae hyn wedi cynnwys:

- Anabledd Cymru, oedd yn gallu cynnig safbwyntiau pobl anabl gyda namau amrywiol;
- Cŵn Tywys Cymru;
- Senedd Ieuencid; a
- Plant yng Nghymru.

Cynhaliwyd sesiynau briffio hefyd gyda'r grwpiau canlynol:

- Comisiwn Cenedlaethau'r Dyfodol;
- Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru;
- Country Surveyors Society a'r Association of Transport Coordinating Officers;
- Aelodau Portffolio Trafnidiaeth y De-orllewin;
- Grŵp Cynghori Aelodau y Cabinet Trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru;
- NBN Bus Workstream;
- Cymdeithas Cludiant Cymunedol;
- Unite, Ysgrifennydd Cangen yr Hackney Carriage Association;
- Panel o Arbenigwyr Trwyddedu Taxis a Cherbydau Hurio Preifat;
- Y Sefydliad Trwyddedu; ac
- Uber yng Nghymru.

Bydd crynodeb o'r adborth o'r digwyddiadau a chyfarfodydd ar gael o dan adran 6.

3. Cyflwyniad i ymatebion ysgrifenedig

Daeth 564 o geisiadau i law. Ni ofynnwyd i ymatebwyr rannu eu hunain yn sectorau penodol, e.e. aelod o'r cyhoedd neu awdurdod lleol. Rydym wedi dadansoddi yr ymatebion ac wedi rhoi pob ymatebydd mewn categori sydd wedi'u rhestru yn y grid isod. Defnyddiwyd y categorïedd hwn i sylwi ar unrhyw dueddiadau o fewn sectorau neu wahaniaethau yn ein dadansoddiad o'r ymatebion a gafwyd

Tabl 1

Categori	Nifer yr Ymatebion
Aelodau'r cyhoedd / unigolion, cafwyd 55 ymateb gan un aelod o'r cyhoedd	158
Llywodraeth leol (awdurdodau lleol, cynghorau tref a chymuned, byrddau iechyd a'r heddlu)	50
Gwleidyddion ac Aelodau Etholedig (ACau, Asau a Chynghorwyr)	9
Grwpiau cynrychioli teithwyr a grwpiau cynrychioli nodweddion gwarchodedig	27
Cyrff cynrychioli cwmnïau bysiau a chynrychiolwyr trafnidiaeth ac Undebau)	20
Y diwydiant tacsis gan gynnwys Cerbydau Hurio Preifat - Gyrwyr a Chwmnïau a 278 ohonynt yn ymateb i ymgyrch y Cardiff Hackney Alliance.	289
Cymunedol a leuenctid	5
Hawdd ei Deall	1
Sefydliadau	4

Mae'r 278 o ymatebion gan y Cardiff Hackney Alliance wedi'u nodi yn y dadansoddiad o bob cwestiwn ble y cafwyd ymateb ganddynt.

Gan bod y Papur Gwyn yn cynnwys cynigion ar fysiau a thacsis a Cherbydau Hurio Preifat, nid yw bob ymatebwr wedi ateb pob rhan o'r Papur Gwyn. Cafwyd 558 o ymatebion i'r brif ddogfen ymgynghori. Mae'r llythyr hwn wedi'i drefnu fel a ganlyn.

- Cafwyd 315 o ymatebion i gwestiynau y cynigion bws a thacsi.

- Cafwyd 101 ymateb i gwestiynau ar gynigion bws yn unig.
- Cafwyd 315 ymateb i gwestiynau ar gynigion am dacsis yn unig.

Cafwyd pump ymateb i'r Fersiwn Gymunedol a leuenctid ac un ymateb i'r Fersiwn Hawdd ei Deall.

Cafwyd 50 ymateb gan awdurdodau lleol, cynghorau tref a chymuned, byrddau iechyd a'r heddlu. Mae hyn yn cynnwys ymatebion gan dri awdurdod lleol yn Lloegr, sy'n cyd-fynd yn gyffredinol â safbwyntiau awdurdodau lleol yng Nghymru.

Mae rhai awdurdodau lleol wedi cyflwyno mwy nag un ymateb. Mae hyn yn adlewyrchu gwahanol feysydd swyddogaethol yr awdurdodau lleol sy'n cymryd rhan yn yr ymgynghoriad.

4. Ymatebion i'r fersiynau Cymunedol a leuenctid a Hawdd ei Deall

Yn ogystal â phrif ddogfen ymgynghori y Papur Gwyn, cafodd fersiynau mwy hygyrch eu cyhoeddi. Roedd y cwestiynau yn y fersiynau Cymunedol a leuenctid a'r fersiwn Hawdd ei Deall yn cynnwys yr un meysydd allweddol ac roeddent wedi'u symleiddio. Felly mae'r ymatebion i'r cwestiynau hyn wedi eu dadansoddi ar wahân.

Rhan 1 Gwasanaethau bws lleol

Cynnig 1 - Rydym am greu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth (JTAs).

Ydych chi yn meddwl bod hyn yn syniad da? Ticiwch yr opsiwn yn y blwch - Ydwyf / Nac ydwyf

Pam?

Roedd pob ymatebwr i'r fersiwn Cymunedol a leuenctid yn cefnogi'r cynnig hwn. Roedd y sylwadau yn nodi bod angen bod yn fwy effeithlon ond y dylid osgoi biwrocratiaeth ac y dylid clywed llais cymunedau lleol. Nid oedd cwestiwn tebyg yn y feriswn Hawdd ei Deall.

Rydym yn credu y gellid sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth (JTAs) mewn dwy ffordd wahanol. Pa strwythur sydd orau gennych?

Opsiynau blychau ticio:

A - 1 Cyd-awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol sy'n cynnwys Cymru gyfan

B - 1 Cyd-awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol a 3 Cyd-awdurdod rhanbarthol (cyfanswm o 4 Cyd-awdurdod Trafnidiaeth)

C - A oes strwythur arall y gellid ei ddefnyddio ar gyfer Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

Pam?

Roedd pedwar o'r ymatebwyr i'r fersiwn Cymunedol a leuenctid yn cefnogi JTA cenedlaethol ac un yn cefnogi JTAs cenedlaethol a rhanbarthol. Roedd ymatebwyr y feriswn Hawdd ei Deall yn cefnogi JTA cenedlaethol.

Roedd y sylwadau gan ymatebwyr yn cynnwys dull cenedlaethol yn cefnogi cyd-gynllunio a chydlynu. Roedd thema gref bod angen tegwch ledled Cymru fel nad yw ardaloedd trefol yn cael blaenoriaeth dros ardaloedd gwledig ac y dylid cynnwys cymunedau lleol.

Cynnig 2 - Rydym am i awdurdodau lleol gydweithio'n well gyda cwmnïau bysiau i ddarparu gwasanaethau bysiau gwell. Rydyn ni am i awdurdodau lleol allu llunio Partneriaethau Ansawdd Estynedig.

Ydych chi'n credu ein bod angen Partneriaethau Ansawdd Estynedig? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydym/Nac ydym

Pam?

Roedd pob ymatebwr i'r fersiwn Cymunedol a leuenctid a'r fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Roedd y sylwadau gan ymatebwyr yn cynnwys yr angen am well gwasanaethau ac y byddai diffinio safonau o gymorth. Roedd cefnogaeth hefyd i gymunedau fod yn rhan o'r broses ac i ddigon o arian fod ar gael i gyflawni'r gwelliannau oedd eu hangen.

Cynnig 3 - Rydyn ni am i awdurdodau lleol allu masnachfreinio gwasanaethau bysiau.

Ydych chi'n credu bod rhoi'r opsiwn i awdurdodau lleol fasnachfreinio gwasanaethau bysiau yn syniad da? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydwyf/Nac ydwyf

Pam?

Roedd pob ymatebwr i'r fersiwn Cymunedol a leuenctid a'r fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Roedd rhai sylwadau, fodd bynnag, yn nodi y byddai angen monitro a rheolau gofalus.

Cynnig 4 - Rydyn ni am i awdurdodau lleol allu sefydlu eu gwasanaethau bysiau eu hunain.

Ydych chi'n credu y dylai awdurdodau lleol gael sefydlu cwmnïau bysiau eu hunain? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydwyf/Nac ydwyf

Pam?

Roedd pob ymatebwr i'r fersiwn Cymunedol a leuenctid a'r fersiwn Hawdd ei Ddeall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Roedd rhai ymatebwyr yn nodi y byddai'r cynnig yn golygu bod cymunedau lleol yn cymryd mwy o ran, ac amcanion ehangach megis y newid yn yr hinsawdd a mynd i'r afael ac unigedd yng nghefn gwlad. Codwyd pryderon ynghylch sut y byddai gwasanaeth o'r fath yn cael ei ariannu.

Cynnig 5 - Rydym am newid yr oedran ar gyfer pasys bws am ddim.

Ydych chi'n credu ei fod yn syniad da i newid yr oedran y gall person gael pàs bws i deithio am ddim yng Nghymru? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydwyf/Nac ydwyf

Pam?

Roedd dau ymatebydd y fersiwn Cymunedol a leuenctid ac ymatebydd y fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn. Mae tri ymatebydd y fersiwn Cymunedol a leuenctid yn anghytuno â'r cynnig hwn.

Roedd ychydig o sylwadau gan y rhai hynny oedd yn cytuno â'r cynnig. Roedd un ymatebydd yn cytuno ar yr amod bod y newid yn un graddol ac nad oedd yn cael effaith ar ddeiliaid pasys presennol.

Roedd y rhai oedd yn anghytuno â'r cynnig yn teimlo y byddai'r newid yn golygu gostyngiad yn y defnydd o fysiau ac yn gwaethygu effaith y newid yn yr hinsawdd. Roedd teimlad hefyd y byddai'r newid yn bwysig i gymunedau lleol.

Cynnig 6 - Rydym am i wybodaeth am wasanaethau bysiau gael eu rhannu yn well.

Ydych chi yn meddwl bod hyn yn syniad da? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydwyf/Nac ydwyf

Pam?

Roedd pob ymatebwr i'r fersiwn Cymunedol a leuenctid a'r fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Cafwyd sylwadau gan rai ymatebwyr y byddai'r rhai sydd heb fynediad at y rhynggrwyd yn ei chael hi'n arbennig o anodd i asesu'r wybodaeth ac y dylai cysgodfannau bysiau ddarparu yr wybodaeth ddiweddaraf sydd ddim yn digwydd mewn rhai ardaloedd.

Rhan 2 - taccis a cherbydau hurio preifat

Cynnig 1 - Rydym am greu safonau cenedlaethol newydd i bob taccsi a cherbyd hurio preifat.

Ydych chi yn credu y dylai pob awdurdod lleol fabwysiadu yr un safonau wrth gyhoeddi trwyddedau taccsi/cerbydau hurio preifat? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydwyf/Nac ydwyf

Pam?

Roedd tri ymatebydd y fersiwn Cymunedol a leuenctid ac ymatebydd y fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Roedd rhai sylwadau, fodd bynnag, ble yr oedd rhai ymatebwyr yn nodi y dylid cael yr un safonau ledled Cymru.

Ydych chi'n credu bod safon cenedlaethol ynghylch llygredd o gerbydau yn syniad da? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydwyf/Nac ydwyf

Pam?

Roedd tri ymatebydd y fersiwn Cymunedol a leuenctid ac ymatebydd y fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Roedd ymatebwyr yn teimlo y dylai cyngorau lleol a Llywodraeth Cymru gymryd y newid yn yr hinsawdd yn fwy o ddifrif ac y dylid cael yr un safonau ledled Cymru.

Cynnig 2 - Rydyn ni am roi pwerau i awdurdodau lleol gymryd camau yn erbyn unrhyw daccsi neu gerbyd hurio preifat os oes angen gwneud hynny.

A ydych yn credu y dylai pob awdurdod lleol allu cymryd trwydded unrhyw daccsi neu Gerbyd hurio preifat? Ticiwch y blwch opsiynau - Ydwyf/Nac ydwyf

Pam?

Roedd tri ymatebydd y fersiwn Cymunedol a leuenctid ac ymatebydd y fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Roedd rhai sylwadau, fodd bynnag, ble y nododd yr ymatebwyr y dylai'r canlyniadau fod yr un fath ag ardaloedd eraill ledled Cymru.

Cynnig 3 - Rydym am greu cronfa ddata genedlaethol sy'n cynnwys gwybodaeth am bob trwydded yng Nghymru.

Ydych chi'n credu y dylai pob awdurdod lleol allu rhannu gwybodaeth am drwyddedau tacsï a cherbydau hurio preifat? Ticiwch yr opsiwn yn y blwch - Ydwyf / Nac ydwyf

Pam?

Roedd tri ymatebydd y fersiwn Cymunedol a leuenctid ac ymatebydd y fersiwn Hawdd ei Deall yn cefnogi'r cynnig hwn.

Roedd rhai sylwadau, fodd bynnag, ble yr oedd ymatebwyr yn nodi syndod nad oedd hyn wedi ei roi ar waith eisoes.

Cynnig 4 - Rydym yn ystyried y ffordd orau i gyflawni Cynnig 1-3. Rydym yn ystyried caniatáu awdurdodau trwyddedu cenedlaethol newydd (Cyd-awdurdod Trafnidiaeth neu JTA) i drwyddedu bob tacsï a cherbyd hurio preifat yng Nghymru.

Ydych chi'n credu y dylid trwyddedu tacsï a cherbydau hurio preifat drwy:

Awdurdod trwyddedu cenedlaethol newydd (JTA ar gyfer Cymru gyfan (Opsiwn A)?

Y 22 awdurdod lleol yng Nghymru (Opsiwn B)?

Pam?

Bu i dri o ymatebwyr y fersiwn Cymunedol a leuenctid ymateb i gynnig 4. Bu i ddau o'r ymatebwyr ddewis opsiwn A ac un ddewis Opsiwn B.

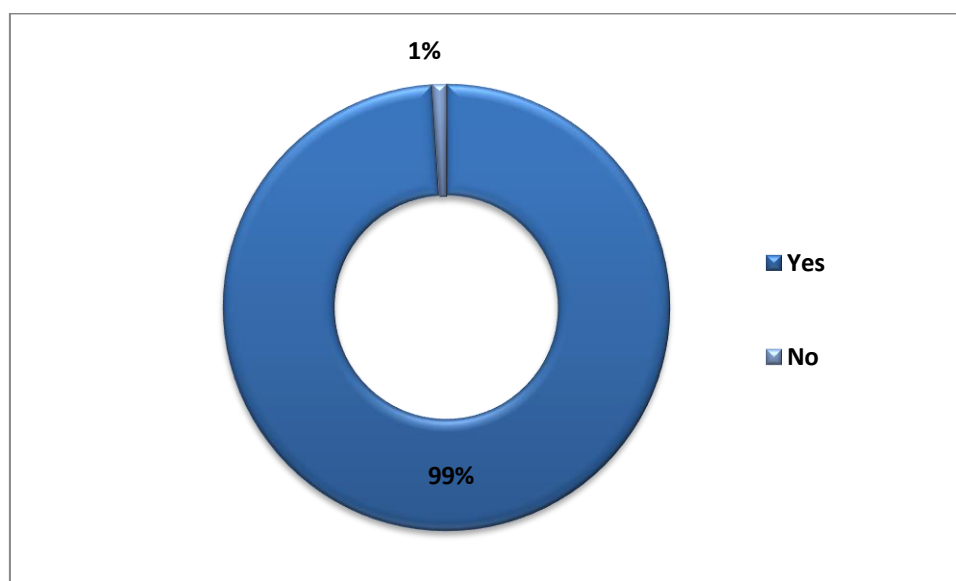
Ni chafwyd unrhyw sylwadau i'r cwestiwn hwn.

5. Dadansoddiad Manwl o'r ymatebion ysgrifenedig

Rhan 1: Gwasanaethau Bysiau

Cwestiwn 1 - Ydych chi'n cytuno ei fod yn bwysig i awdurdodau lleol gydweithio ar gyfer gwasanaethau bws lleol? Ydwyf/Nac ydwyf? Eglurwch eich ateb.

Ffigur 1: Ymatebion i Gwestiwn 1



Daeth cyfanswm o 142 o geisiadau i law. Cafwyd 142 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 140 wedi ymateb ydwyf a 2 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 100 o ymatebwyr sylwadau.

Roedd mwyafrif clir yn ystyried ei fod yn bwysig i awdurdodau lleol gydweithio. Yn ddiddorol, roedd 30 o'r 34 o ymatebion gan awdurdodau lleol yn cytuno â'r cynnig.

Roedd nifer o'r ymatebion gan awdurdodau lleol yn adlewyrchu'r ffaith bod trefniadau wedi'u gwneud ar gyfer gweithio rhanbarthol ac y byddai'r cynigion deddfwriaethol yn ffurfioli hyn.

Roedd nifer o ymatebwyr yn teimlo y byddai'r cynigion yn hwyluso trafndiaeth mwy cyson ac integredig sy'n adlewyrchu patrymau teithio y cyhoedd yn well, sy'n aml yn wahanol i ffiniau awdurdodau lleol. Roedd rhai ymatebwyr yn nodi y dylid cael mwy o gydweithio rhwng awdurdodau lleol, cwmnïau bysiau a phobl leol.

Cwestiwn 2 - Rhowch fanylion ar y strwythurau sefydliadol arfaethedig. P'un yw'r opsiwn o'ch dewis a pam?

Nid oedd y ddogfen ymgynghori yn rhoi dewis opsiwn blwch ticio ond yn rhoi amlinelliad o'r ddau opsiwn canlynol:

Opsiwn 1 - Cyd-awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol gyda byrddau cyflenwi rhanbarthol; ac

Opsiwn 2 - Cyd-awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol gyda tri bwrdd cyflenwi rhanbarthol ar wahân.

Cafwyd 107 o ymatebion i'r cwestiwn hwn. O'r 107 o ymatebion a gafwyd roedd amrywiaeth barn ar draws pob categori o ymatebwyr.

Wrth ddadansoddi yr ymatebion rydym wedi penderfynu bod 31 o blaid Opsiwn 1 a 34 o blaid Opsiwn 2. Roedd 22 o'r ymatebion o blaid gweithio rhanbarthol heb JTA cenedlaethol ac nid oedd gan 20 opsiwn a ffefrir.

Roedd ymatebwyr oedd yn ffafrio Opsiwn 1 yn ystyried y byddai JTA cenedlaethol yn cefnogi dull cliriach, safonol ac yn rhoi'r cyfle gorau eto i wneud arbedion maint.

Roedd ymatebwyr oedd yn ffafrio Opsiwn 2 yn ystyried y byddai JTAs rhanbarthol yn cefnogi dull o weithio mwy lleol gydag atebolrwydd lleol gan ystyried y byddai heriau gwahanol o fewn gwahanol ranbarthau Cymru fyddai angen mynd i'r afael â hwy mewn ffordd benodol. Fodd bynnag, roeddent hefyd yn ystyried bod lle ar gyfer dull cenedlaethol o weithio ac y byddai hyn yn cefnogi parhad. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo y dylid cael 4 JTA rhanbarthol.

Roedd ymatebwyr oedd fel petaent yn ffafrio dull rhanbarthol heb JTA cenedlaethol naill ai ddim yn cynnig sylw neu yn amlwg yn mynegi pryderon ynghylch JTA cenedlaethol.

Roedd rhai ymatebwyr yn ystyried y dylai materion ehangach megis cynllunio a chludo cleifion fod o fewn cwmpas y JTAs.

Cwestiwn 3 - A oes strwythur sefydliadol arall ar gyfer JTAs y dylem ei ystyried? Disgrifiwch beth

Cafwyd 72 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Roedd ymatebwyr yn dangos cefnogaeth eang i'r dulliau rhanbarthol o weithio. Roedd rhai yn teimlo y dylid defnyddio y strwythurau rhanbarthol presennol fel ôl troed sefydliadol.

Thema gyffredinol mewn nifer o ymatebion oedd yr angen i sicrhau bod JTAs rhanbarthol yn cyd-fynd â meysydd gweinyddol eraill megis Byrddau Iechyd a threfniadau gweithio ar y cyd sy'n dod yn ddewis arall i gyfuno awdurdodau lleol. Roedd rhai yn cynnig, er mwyn gweithio'n effeithiol, y dylid cael cyllid ac adnoddau digonol i'r awdurdodau gyflawni'r prif welliannau ar lefel ranbarthol.

Roedd rhai ymatebwyr yn cynnig dulliau eraill o weithio megis JTAs yn canolbwyntio ar ardaloedd rhanbarthol a dinesig neu JTAs yn mynd i'r afael â swyddogaethau cyflawni penodol. Teimlai rhai y dylai Trafnidiaeth Cymru gael swyddogaeth ar lefel genedlaethol, gan weithio gyda Llywodraeth Cymru.

Sylwadau pellach gan awdurdodau lleol oedd bod angen trefniadau cyllido pum mlynedd parhaus ar gyfer cyflenwi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Cwestiwn 4 - A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylai Gweinidogion Cymru gael cynrychiolaeth ar JTA neu unrhyw bwyllgorau JTA?

Cafwyd 96 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Cafodd yr ymatebion eu dadansoddi i benderfynu a oedd yr ymatebwyr yn cefnogi cael cynrychiolaeth gan Weinidogion Cymru ar JTAs. Roedd 89 o ymatebwyr o blaid y cynnig a 24 yn anghytuno ac ni wnaeth 19 ohonynt fynegi barn un ffordd neu'r llall.

Roedd ymatebwyr oedd yn cefnogi'r cynnig yn teimlo y byddai cynrychiolaeth gan Weinidogion Cymru yn cadarnhau ymrwymiad y Llywodraeth i gyflawni ac yn sicrhau strategaeth effeithiol ar gyfer cynllunio, gweithredu a chyllido rhaglenni gwariant. Fodd bynnag, roedd safbwynt hefyd y dylid cyfyngu ar gynrychiolaeth o'r fath i JTA cenedlaethol.

Roedd rhai awdurdodau lleol yn pryderu y gallai atebolrwydd lleol leihau ac y byddai cynrychiolaeth gan Weinidogion Cymru yn golygu bod swyddogaethau'n mynd yn llai eglur ac y byddai gwrthdaro buddiannau.

Roedd nifer o'r ymatebwyr yn teimlo y byddai o gymorth i Weinidogion Cymru weithredu fel sylwedyddion, ac roeddent am fod yn glir ynghylch hawliau pleidleisio a chynrychiolaeth rhanddeiliaid eraill megis teithwyr, cynllunwyr a chynrychiolwyr byrddau iechyd.

Cwestiwn 5 - A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynigion y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau i gynnig canllawiau a chyfarwyddyd, ac i ymyrryd pan fydd JTA yn methu a cyflawni ei swyddogaethau yn effeithiol?

Cafwyd 99 ymateb i'r cwestiwn hwn.

Rydym eisoes wedi dadansoddi'r ymatebion i benderfynu a yw ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig hwn. Roedd 79 o ymatebwyr o blaid y cynnig a 5 yn anghytuno ac ni fu i 15 ohonynt fynegi barn un ffordd neu'r llall.

Roedd y sylwadau yn cynnwys y byddai'n ddull o sicrhau cyfeiriad strategol, cyflawni arfer gorau a chadw JTAs i gyfrif.

Roedd cefnogaeth gyffredinol i Weinidogion Cymru gael pwerau i ymyrryd mewn achos o JTA yn methu â chyflawni ei swyddogaethau, ar yr amod bod y sail ar gyfer yr ymyrraeth wedi ei nodi'n glir yn y ddeddfwriaeth, fel bod tystiolaeth ddigonol a chymesur ar gyfer sefyllfaoedd o'r fath.

Roedd yr ymatebwyr oedd ddim yn cytuno â'r cynnig hwn yn ystyried bod trafnidiaeth yn fater lleol neu fod pwerau i roi canllawiau a chynnig cymorth yn dderbyniol, ond nid ymyrraeth.

Roedd ymatebwyr am gael rhagor o eglurder yn y meysydd canlynol:

- Ar ba fformat fydd yr ymyrraeth?
- Am ba hyd fydd yr ymyrraeth yn cael ei ddefnyddio?
- Am ba hyd fydd yr ymyrraeth yn digwydd?
- O dan ba amgylchiadau y gellir dileu yr ymyrraeth?
- Beth yw'r broses apelio?
- Pwy fyddai'n archwilio'r JTA?
- Pwy fyddai'n asesu llwyddiant neu fethiant y JTA?

Cwestiwn 6 - A yw'r rhaniad arfaethedig o swyddogaethau cenedlaethol a rhanbarthol yn briodol?

Cafwyd 99 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Rydym wedi dadansoddi yr ymatebion i benderfynu a yw'r ymatebwyr yn cefnogi'r rhaniad arfaethedig o swyddogaethau. Roedd cyfran sylweddol o'r ymatebwyr yn cytuno gyda'r cynnig, 49 yn cytuno bod y cynnig yn briodol, 12 yn anghytuno, ac nid oedd 38 yn mynegi barn glir un ffordd neu'r llall.

Roedd yr ymatebion oedd yn cytuno yn nodi ei bod yn bwysig i'r rhanbarthau gynnal dull o reoli o dan gontract a seilwaith lleol, tra y gallai'r swyddogaethau cenedlaethol olygu arolygu i gael dulliau safonol ar draws y rhanbarth.

Roedd nifer o ymatebwyr yn teimlo bod angen rhagor o eglurder ynghylch rhai swyddogaethau a chyfrifoldebau cyn gwneud asesiad mwy pendant a bod angen cyfeiriad strategol gan Lywodraeth Cymru. Roedd sawl ymateb yn adlewyrchu'r ffaith eu bod yn ffafrio modelau amgen o JTAs ac atebion i gwestiynau cynharach oedd yn gysylltiedig â JTAs.

Roedd sawl awdurdod lleol yn galw am gynllunio ar y cyd ar gyfer cynigion manwl a gofynnwyd am fwy o eglurder yn y meysydd canlynol:

- Sut fydd JTA cenedlaethol yn cael ei ariannu?
- Ai Trafnidiaeth Cymru yw'r JTA Cenedlaethol?

Cwestiwn 7 - A ddylai unrhyw swyddogaethau trafnidiaeth eraill gael eu trosglwyddo i JTA?

Cafwyd 79 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

O'r 79 o ymatebwyr oedd yn mynegi barn, dywedwyd unwaith y mae'r JTA wedi ei sefydlu, dylid ystyried cynnwys y swyddogaethau trafnidiaeth canlynol:

- Cludiant i gleifion meddygol nad ydynt yn achosion brys, cludiant gofal oedolion.
- Cydlynu a chyllido cynlluniau cludiant cymunedol.
- Pwerau rheoleiddio traffig.
- Gwasanaethau Cymdeithasol.
- Teithio Llesol.
- Meysydd Parcio a Pharcio a Theithio.
- Cludiant ysgolion ac anghenion dysgu ychwanegol.
- Rheoli Traffig.
- Caffael.
- Camau Gorfodi Parcio Dinesig.
- Safonau a gwybodaeth am hygyrchedd.
- Monitro y gwasanaethau bysiau lleol.
- Datblygu atebion technolegol - TG.
- Datblygu cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol.
- Integreiddio teithio ar reilffyrdd, môr ac awyr.
- Ystyriaeth i dacsis a cherbydau hurio preifat.
- Asiantaethau priffyrdd a chefnffyrdd.
- Gwybodaeth am amserlenni.
- Tocynnau.

- Cysylltiadau cryfach gyda chynllunio defnydd tir.
- Ystyried a gweithredu parthau aer glân a materion yn gysylltiedig ag ansawdd yr aer.
- Gweithredu cwmnïau bysiau rhanbarthol.
- Swyddogaeth comisiynydd traffig.

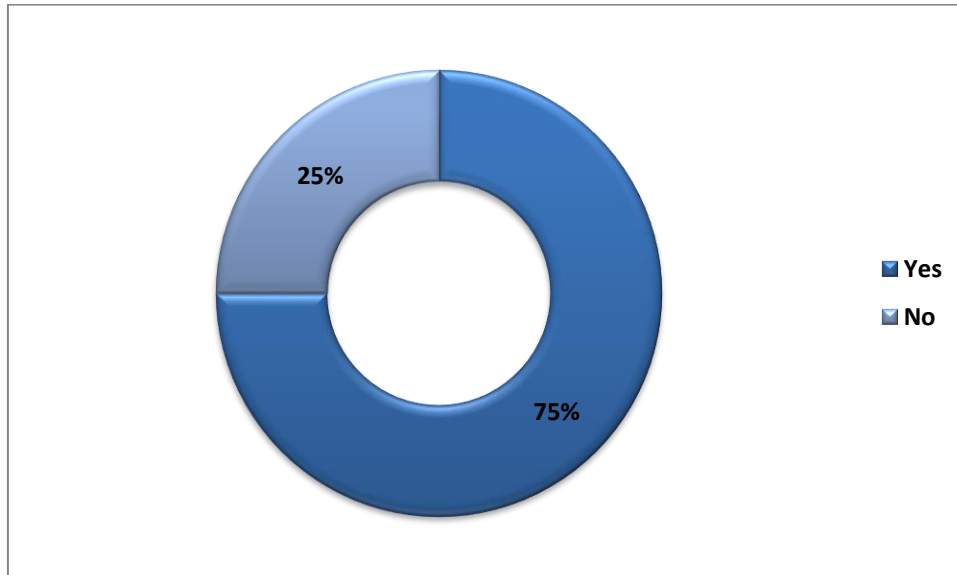
Roedd sawl ymatebwr yn teimlo bod angen i'r JTA ganolbwyntio ar drafnidiaeth gyhoeddus a materion yn ymwneud â bysiau. Byddai modd ychwanegu swyddogaethau yn y dyfodol. Roedd diddordeb cyffredinol yn y datblygiad a'r ymgynghori ar gynigion manwl y JTA.

Roedd y swyddogaethau canlynol yn swyddogaethau na ddylai fod yn swyddogaethau JTA os nad oes achos busnes clir:

- Cynnal a chadw priffyrdd.
- Cynnal a chadw yn ystod y gaeaf.

Cwestiwn 8 - Ydy chi'n credu bod angen deddfwriaeth i weld manteision gweithio mewn partneriaeth estynedig? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 8: Ymatebion i Gwestiwn 8



Daeth cyfanswm o 106 o atebion i law. Cafwyd 100 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 75 wedi ymateb ydwyf a 25 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 77 o ymatebwyr sylwadau.

Er bod amrywiol safbwyntiau wedi'u mynegi yn y sylwadau, roedd thema cyffredinol bod gweithio mewn partneriaeth a chydweithio rhwng awdurdodau lleol a chwmnïau bysiau yn hanfodol a bod sefydlu fframwaith deddfwriaethol yn bwysig.

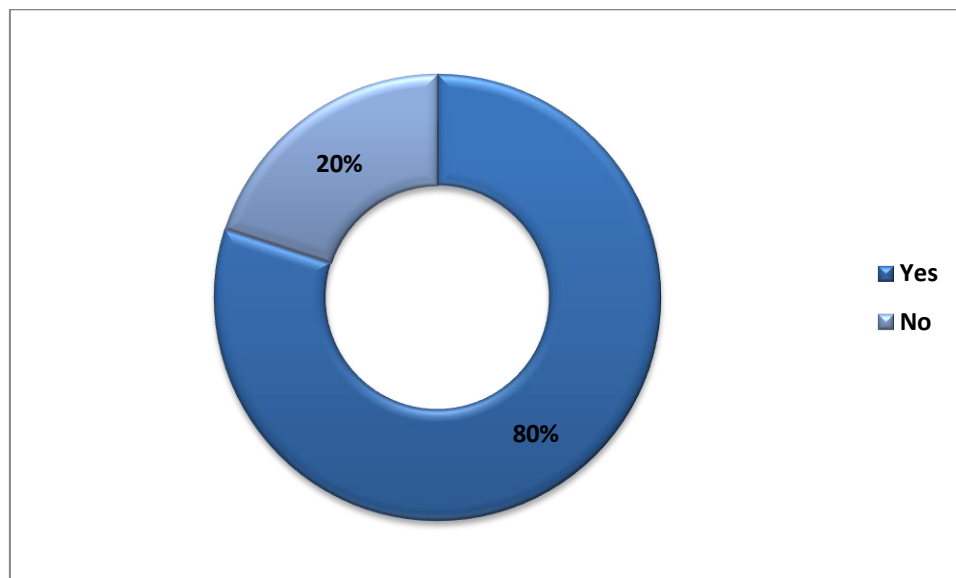
Ystyriwyd bod deddfwriaeth yn allweddol i sicrhau cysondeb, ansawdd ac effeithiolrwydd i sicrhau bod safonau yn cael eu cynnal. Hefyd, roedd barn y byddai'n rhoi cysondeb ar draws rhanbarthau i wella a datblygu gwasanaethau.

Roedd rhai ymatebwyr yn ystyried y dylai trefniadau gwirfoddol a phartneriaethau statudol cyfredol o safon gael eu cadw.

Mewn cymhariaeth, rhoddwyd y cynghreiriau cwmnïau bysiau fel dewis arall ac roedd un cwmni bysiau yn ystyried bod y cynigion yn ddi-angen ac yn gymhleth.

Cwestiwn 9 - Ydych chi'n cytuno gyda'r cynigion ar gyfer Partneriaethau Ansawdd Estynedig, yn benodol y broses arfaethedig ar gyfer datblygu a llunio Partneriaethau Ansawdd Estynedig? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 9: Ymatebion i Gwestiwn 9



Daeth cyfanswm o 100 o geisiadau i law. Cafwyd 88 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 70 wedi ymateb ydwyf a 18 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 59 o ymatebwyr sylwadau.

Roedd cefnogaeth gyffredinol i Bartneriaethau Ansawdd Estynedig ar yr amod eu bod yn cyfrannu at wasanaethau gwell i deithwyr. Roedd croeso i bawb gyfrannu at ddatblygu Partneriaethau Ansawdd Estynedig, ac roedd rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen i gynnwys teithwyr yn gynt, gan gynnwys y rhai hynny o grwpiau sydd â nodweddion gwarchodedig.

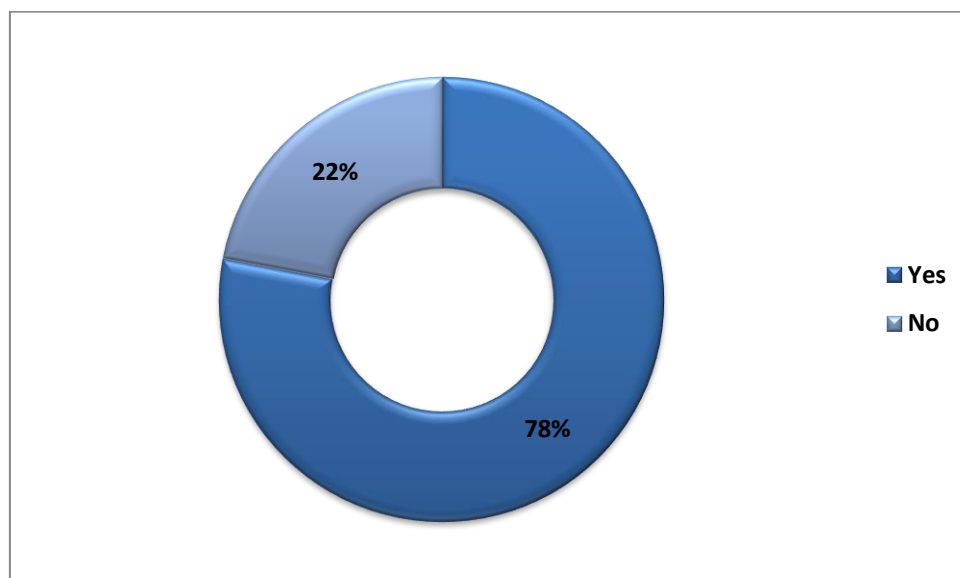
Roedd nifer yn croesawu'r dull o weithio mewn partneriaeth ac yn tynnu sylw at bwysigrwydd ymddiried, cydweithio a chytuno. Cafodd y dull pleidleisio ei gydnabod fel ffordd o gynnwys BBaChau.

Roedd rhai ymatebwyr oedd yn anghytuno â'r cynnig yn ystyried y dylid defnyddio dull gwirfoddol neu weithredu modelau partneriaeth cyfredol yn well. Roedd eraill yn tynnu sylw at y ffaith bod angen mwy o adnoddau ariannol gan godipryderon ynghylch cymhlethdod a biwrocratiaeth y cynigion. Roedd sylwadau pellach yn cynnwys pryderon ynghylch y ffaith nad oedd yr ymgynghoriad yn mynd i'r afael â sut y byddai Llywodraeth Cymru yn delio gydag anghydfod rhwng un cwmni a'r awdurdod lleol.

Mae ymatebwyr hefyd wedi gofyn am eglurhad gan Lywodraeth Cymru am sut i ddatblygu'r Partneriaethau Ansawdd Estynedig pe byddai Llywodraeth Cymru yn sefydlu'r JTAs arfaethedig.

Cwestiwn 10 - A ydych yn credu bod y cynllun arfaethedig yn rhoi opsiwn mwy ymarferol ar gyfer masnachfreinio'r gwasanaeth bysiau lleol? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 10: Ymatebion i Gwestiwn 10



Daeth cyfanswm o 107 o geisiadau i law. Cafwyd 90 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 70 wedi ymateb ydwyf ac 20 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 72 o ymatebwyr sylwadau.

Roedd rhai ymatebwyr o awdurdodau lleol yn datgan mai y cyfyngiadau cyllido oedd eu prif bryder ond eu bod yn credu bod hyn yn rhoi cyfle i wella'r gwasanaethau bysiau lleol yn gyffredinol.

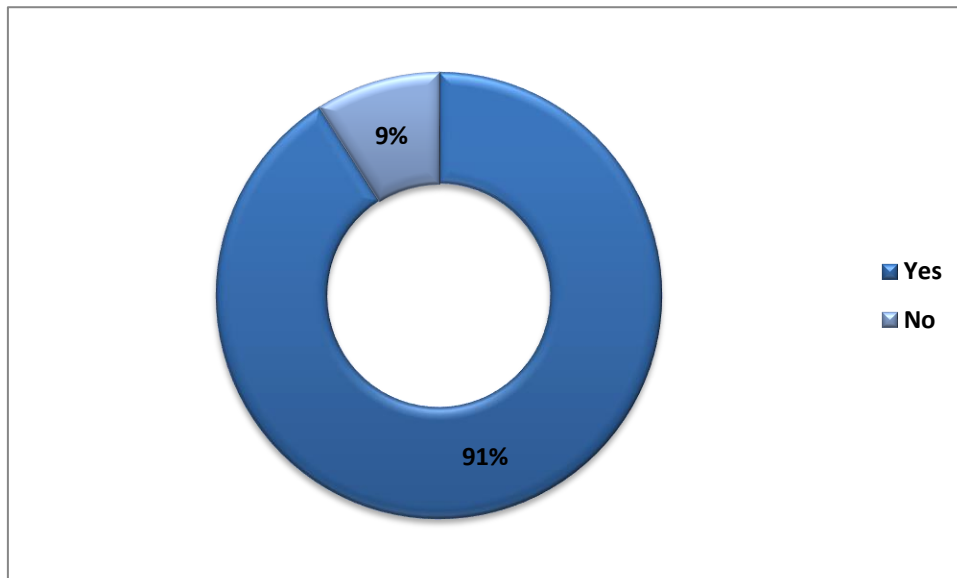
Er bod cefnogaeth gyffredinol i wella gwasanaethau bysiau drwy'r cynigion masnachfreinio, roedd nifer o'r ymatebwyr yn tynnu sylw at yr heriau ymarferol a rhai materion cymhleth wrth eu rhoi ar waith. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo na fyddai masnachfreinio yn addas ym mhob ardal yng Nghymru, ac y byddent yn croesawu dull lleol o weithio. Dywedwyd hefyd y byddai angen mynd i'r afael â thagfeydd os oedd masnachfreinio i weithio, ac roedd rhai yn cydnabod y byddai'r trefniadau presennol ar gyfer tendro gwasanaethau bysiau mewn meysydd ansfasnachol yn debyg i drefniadau masnachfreinio. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo y byddai masnachfreinio yn dod â sicrwydd o ran llwybrau teithio ac y gallai wella'r gwasanaeth.

Roedd nifer o'r ymatebwyr yn mynegi pryder ynghylch effaith costau ariannol a staffio ar awdurdodau lleol ac yn teimlo y byddai'n ansefydlogi'r farchnad fysiau gan achosi llai o gystadleuaeth a allai gael effaith ar dendrau masnachfreinio yn y dyfodol. Roedd safbwynt clir gan gwmnïau bysiau oedd yn cynnig safbwyntiau manwl na fyddai masnachfreinio yn cynnig manteision na gwerth am arian ac roedd

rhai yn mynegi pryder y byddai'n dod ag ansicrwydd a risg i gwmnïau ac y byddai'n cael effaith sylweddol ar BBaChau.

Cwestiwn 11 - A ydych yn teimlo y dylid cael gofyniad i'r asesiad gael archwiliad annibynnol? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 11: Ymatebion i Gwestiwn 11



Daeth cyfanswm o 96 o geisiadau i law. Cafwyd 90 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 82 wedi ymateb ydwyf ac 8 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 78 o ymatebwyr sylwadau.

Dywedodd yr ymatebwyr yn glir y byddai archwiliadau annibynnol yn sicrhau bod gweithdrefnau priodol yn cael eu dilyn a bod yr asesiadau sy'n cael eu cynnal gan awdurdod lleol neu JTA yn gadarn, gan sicrhau bod y gweithdrefnau yn cydymffurfio â'r ddeddfwriaeth berthnasol.

Roedd nifer o ymatebwyr o awdurdodau lleol yn teimlo y byddai archwiliad annibynnol yn sicrhau tegwch, cydraddoldeb ac atebolrwydd.

Roedd rhai ymatebwyr yn ystyried y dylai'r Comisiynydd Traffig gael swyddogaeth wrth benderfynu ar gynigion masnachfreinio.

Roedd rhai ymatebwyr yn mynegi pryderon ynghylch y cynigion ac yn ystyried bod archwiliad annibynnol yn ddi-angen, yn gostus ac y gallai achosi oedi.

Cwestiwn 12: A oes gennych unrhyw sylwadau eraill am y broses arfaethedig ar gyfer masnachfreinio?

Cafwyd 36 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Roedd nifer o'r ymatebion yn lleisio'r pryderon a godwyd o ran y cwestiynau eraill am fasnachfreinio.

Codwyd amrywiol faterion gan yr ymatebwyr, gan gynnwys bod masnachfreinio yn rhy gostus ac y byddai'n anodd i'w weinyddu ac yn arwain at golli cystadleuaeth. Ar ben hynny, roedd rhai cwmnïau bysiau yn nodi bod y bygythiad o fasnachfreinio yn achosi ansicrwydd ac yn lleihau buddsoddiad gan gwmnïau bysiau.

Roedd y pwyntiau eraill a godwyd yn cynnwys mynd i'r afael ag effaith tagfeydd a gostwng safonau gwasanaethau ar fysiau i gefnogi masnachfreinio a'r newid i drafnidiaeth gyhoeddus.

Cwestiwn 13 - A oes gennych unrhyw sylwadau yn gysylltiedig â'r cynigion ar gyfer cyhoeddi trwyddedau mewn amgylchiadau ble y mae trefniadau masnachfreinio wedi'u sefydlu?

Cafwyd 43 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Cafwyd sawl ymateb oedd yn nodi nad oedd y ddogfen ymgynghori yn nodi telerau ac amodau trefniadau trwyddedu ac felly bod angen rhagor o wybodaeth. Mae pryderon ynghylch os na cheir rhagor o eglurder, gallai hyn o bosib arwain at wahaniaethau ac anghysondebau rhwng awdurdodau masnachfreinio cyfagos.

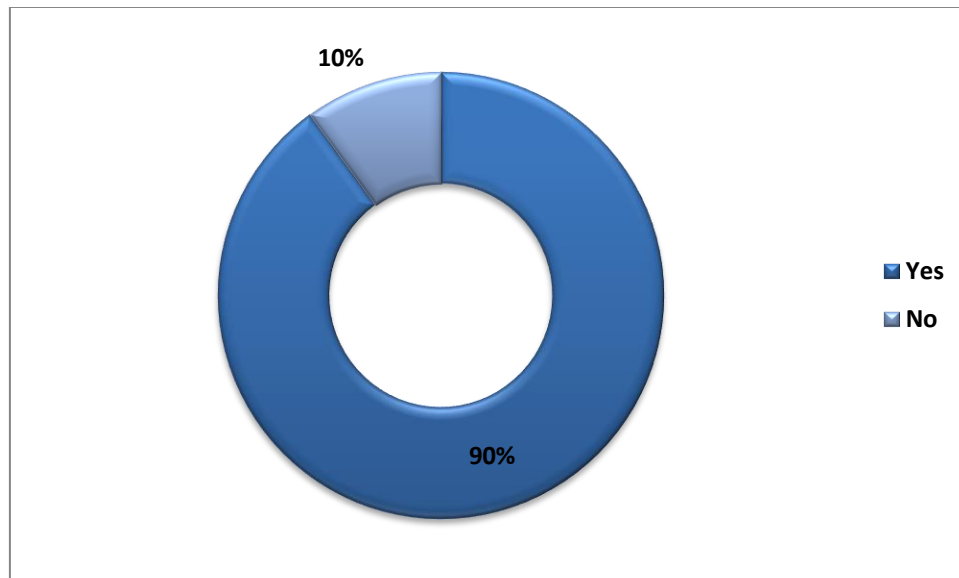
Cafodd yr angen i awdurdodau cyfagos gydweithio ar faterion megis trwyddedau ei nodi gan rai ymatebwyr.

Roedd rhai ymatebwyr yn galw am fwy o eglurder o ran y canlynol:

- Sut fydd yn cael effaith arnom? Rydym ar hyn o bryd yn defnyddio trwyddedau S22 ac nid oes gennym unrhyw gontractau sy'n mynd yn erbyn cylch gwaith y trwyddedau hynny.
- A fyddai trafndiaeth gymunedol yn gallu cludo teithwyr tocynnau teithio rhatach gan dderbyn ad-daliad llawn, yn hytrach na chyfran o'r tâl safonol i oedolyn?

Cwestiwn 14 - Ydych chi'n cytuno, fel rhan o unrhyw drefniadau i gynnig contractau masnachfreinio, y dylid rhoi ystyriaeth benodol i sut y gellir galluogi BBaChau i fod yn rhan o'r broses gaffael? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 14: Ymatebion i Gwestiwn 14



Daeth cyfanswm o 109 o geisiadau i law. Cafwyd 103 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 93 wedi ymateb ydwyf ac 10 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 79 o ymatebwyr sylwadau.

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn credu bod cwmnïau bysiau BBaCh yn cynnig gwasanaethau bysiau pwysig, sy'n ymateb yn lleol, ac y dylid cynnal cystadleuaeth deg drwy gydol unrhyw broses gaffael ar gyfer masnachfreinio.

Roedd nifer yn teimlo ei fod yn bwysig i'r prosesau caffael masnachfreinio fod yn agored, yn deg ac i ystyried y farchnad fysiau bresennol yn yr ardal leol. Roedd rhai ymatebwyr awdurdodau lleol yn teimlo y gellid cyflawni hyn drwy osod contractau mewn ffordd debyg i fodel masnachfreinio bysiau Llundain. Fodd bynnag, roedd ymatebwyr eraill yn teimlo bod model Llundain yn rhy gymhleth ac anodd i BBaChau.

Roedd nifer o ymatebwyr yn teimlo y gallai prosesau caffael cymhleth atal BBaChau ac y dylai BBaChau gael eu cefnogi drwy gydol y broses gaffael.

Roedd nifer o ymatebwyr yn tynnu sylw at bwysigrwydd trafndiaeth gymunedol ac effaith bosibl masnachfreinio.

Cwestiwn 15 - Pa drefniadau dros dro ddylid eu hystyried er mwyn sicrhau nad effeithir ar wasanaethau bysiau yn ystod y broses o baratoi'r fasnachfaint?

Cafwyd 71 o ymatebion i'r cwestiwn hwn

Roedd y risgiau sy'n gysylltiedig â'r newid o wasanaethau masnachol i wasanaethau masnachfaint yn cael eu cydnabod yn gyffredinol. Roedd y camau posibl a nodwyd yn y sylwadau i fynd i'r afael â'r risg yn cynnwys:

- Ystyried y mater hwn yn llawn yn ystod y cam o greu'r cysyniad.
- Cynnig contractau dros dro tymor byr gyda chymhorthdal.
- Ymestyn y cyfnod o roi rhybudd am roi'r gorau i wasanaeth.
- Rhybudd clir / cyfnod i arwain at y fasnachfaint.

Cwestiwn 16 - Ydych chi'n teimlo y dylai'r awdurdodau lleol allu cynnal gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol (h.y. gwasanaethau mewnol?) 16a Ym mha amgylchiadau ydych chi'n teimlo y byddai hyn yn briodol?

16b. Pa fesurau, os unrhyw beth, ydych chi'n deimlo ddylid eu sefydlu gyda gwasanaethau mewnol i sicrhau nad yw unrhyw awdurdod lleol yn cymryd mantais annheg mewn marchnad ddadreoledig, a pam

Cafwyd 115 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Trwy ddadansoddi'r ymatebion, rydym wedi penderfynu bod 80 o ymatebwyr yn ffafrio rhedeg gwasanaethau bws yn fewnol, 19 yn anghytuno ac nid oedd 16 yn mynegi barn glir un ffordd neu'r llall.

Mae hwn yn gwestiwn â sawl rhan. Nid oed pob ymateb yn nodi'n glir pa ran o'r cwestiwn oedd yn cael ei ateb. Mae'r sylwadau isod yn adlewyrchu'r ymatebion cyffredinol i bob rhan o gwestiwn 16.

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig. Roedd yr ymatebion yn adleisio'r thema y dylai awdurdodau lleol gynnal gwasanaethau mewnol ble nad oes opsiwn arall ar gael ar gyfer trafnidiaeth a dylid ystyried a yw o fudd i breswylwyr hefyd. Roedd nifer yn nodi y dylid ei gefnogi ble yr oedd tystiolaeth bod angen cymdeithasol nad oedd yn cael ei fodloni yn y farchnad fasnachol, a rhoddodd rai enghreifftiau megis mewn ardaloedd gwledig, cludiant i ddysgwyr a chludiant gofal cymdeithasol.

Roedd cefnogaeth amlwg hefyd ble y mae gwasanaethau o'r fath wedi'u sefydlu ac yn cael eu rhedeg yn dryloyw gan arwain at ateb cost effeithiol ar gyfer mwy o wasanaethau bws a gwell ansawdd.

Roedd patrwm o bryder y byddai cyfyngu ar adnoddau awdurdodau lleol, gallu staff a chyllid i gyflwyno gwasanaethau bws mewnol.

Roedd ymatebwyr nad oedd yn cefnogi'r cynnig yn ystyried y dylai gwasanaethau bws gael eu rhedeg gan y rhai hynny sydd â phrofiad a bod angen mynd i'r afael â materion mwy sylfaenol i wyrddroi y gostyngiad yn nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau a thrafnidiaeth gymunedol.

Cwestiwn 17 - Ydych chi'n credu y dylai awdurdodau lleol gael sefydlu cwmnïau hyd-braich i redeg gwasanaethau bysiau lleol? 17a Ym mha amgylchiadau ydych chi'n teimlo y byddai hyn yn briodol? 17b. Pa fesurau, os unrhyw rai, ydych chi'n deimlo ddylid eu sefydlu gyda cwmnïau lled-braich i sicrhau nad oes gan unrhyw awdurdod lleol fantais annheg mewn marchnad ddadreoledig, a pam?

Cafwyd 96 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Drwy ddadansoddi'r sylwadau rydym wedi penderfynu bod 63 ymatebydd o blaid awdurdodau lleol yn rhedeg gwasanaethau bysiau drwy gwmni lled-braich, 22 yn anghytuno ac ni fynegodd 11 safbwynt clir un ffordd neu'r llall.

Mae hwn yn gwestiwn â sawl rhan. Nid oed pob ymateb yn nodi'n glir pa ran o'r cwestiwn oedd yn cael ei ateb. Mae'r sylwadau isod yn adlewyrchu'r ymatebion cyffredinol i bob rhan o gwestiwn 17.

Ar y cyfan roedd cefnogaeth i awdurdodau lleol gael yr opsiwn o greu cwmnïau lled-braich ble y bydd gwasanaethau bws yn cael eu gwella i deithwyr a bod rhesymeg o werth am arian clir. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo mai y peth olaf ddylid ei wneud oedd hyn, gan ddewis yn hytrach wasanaethau mewnol gan awdurdodau lleol. Roedd nifer o ymatebwyr yn tynnu sylw at bwysigrwydd cludiant gymunedol.

Roedd nifer o ymatebwyr yn nodi bod tryloywder ac atebolrwydd clir yn bwysig ac y byddai angen i'r strwythur llywodraethu adlewyrchu'r amcanion hyn. Cafodd yr effaith bosibl ar gystadleuaeth leol ei godi hefyd yn enwedig os oedd yr awdurdodau lleol yn ystyried masnachfreinio neu Bartneriaethau Ansawdd Estynedig.

Cwestiwn 18 - A ydych yn cytuno gyda cynnig Gweinidog Cymru i sicrhau bod yr hawl am docynnau teithio rhatach gorfodol yn cyd-fynd ag oedran pensiwn i fenywod? Rhowch resymau am eich ateb.

Cafwyd 107 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Drwy ddadansoddi'r ymatebion rydym wedi penderfynu bod 65 o ymatebwyr yn cytuno gyda chynnig Gweinidog Cymru, 29 yn anghytuno ac ni wnaeth 13 ohonynt fynegi barn y naill ffordd na'r llall.

Roedd nifer o ymatebwyr oedd yn cefnogi'r cynnig hwn yn ystyried bod cyd-fynd ag oedran pensiwn menywod yn cael ei gyfiawnhau i sicrhau cydraddoldeb, y byddai'n cefnogi cynaliadwyedd hirdymor y cynllun ac yn gyson â'r hyn sy'n digwydd yn Lloegr. Roedd sylwadau eraill yn nodi: y dylai defnyddwyr anabl barhau i ddefnyddio pasys rhatach; dylai newidiadau gael eu gwneud fesul cam; a dylid cynnal asesiadau effaith a'r arbedion yn cael eu hail-fuddsoddi i wasanaethau bysiau.

O'r ymatebwyr nad oedd yn cytuno â'r cynnig ac a oedd yn rhoi rhesymau, y safbwyntiau a fynegwyd oedd: y byddai'n achosi lleihad mewn teithiau bws; byddai'n gwahaniaethu yn erbyn pobl hŷn y mae newidiadau i'r pensiwn wedi cael effaith arnynt; byddai'n creu mwy o unigedd ac ynysu; a byddai'n golygu bod yn rhaid i'r rhai sy'n methu manteisio aros am amser maith.

Roedd ymatebwyr eraill yn nodi y dylid ystyried dulliau eraill ymhellach gan gynnwys: prawf modd; talu am y pas a'r holl deithiau am ddim; cyfyngu yr amser i deithiau ar ôl 9.30am; gwneud arbedion drwy ganoli'r gweinyddu; a sicrhau bod pobl ifanc yn fwy cymwys.

Cwestiwn 19 - Ydych chi'n cytuno mai'r newid cynyddrannol yw'r dull mwyaf priodol?

Cafwyd 67 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Wrth ddadansoddi'r ymatebion, rydym wedi penderfynu bod 50 yn cytuno mai'r newid cynyddrannol yw'r dull mwyaf priodol, roedd 14 yn anghytuno ac nid oedd gan 3 farn yr un ffordd neu'r llall.

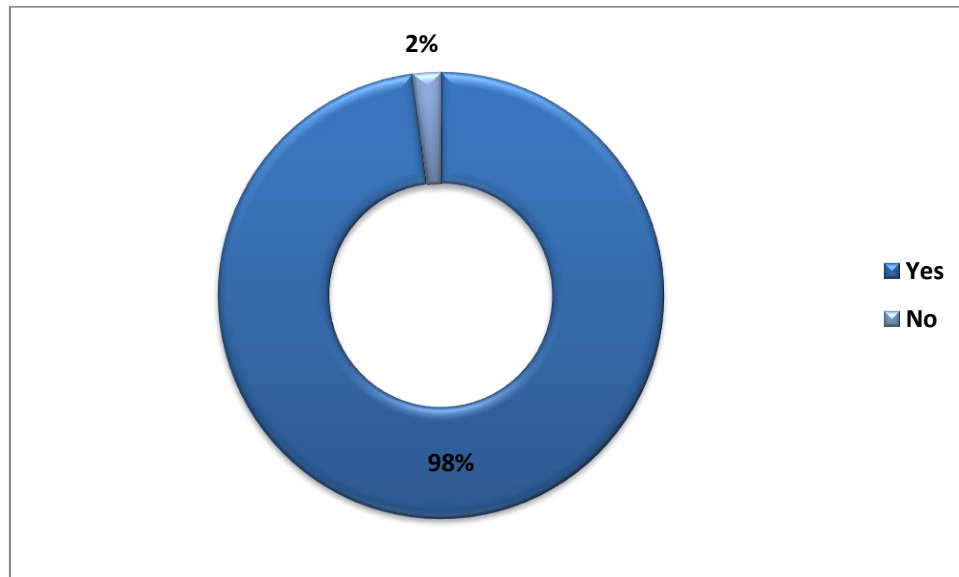
Roedd nifer o ymatebwyr yn nodi bod newid cynyddrannol yn decach ac yn helpu'r cyhoedd i addasu gan roi mwy o amser i'r rhai yr effeithir arnynt baratoi. Roedd eraill yn cefnogi'r newid yn y rhai sy'n gymwys ar yr amod ei fod fesul cam ac nad oedd yn cael effaith ar y rhai hynny sydd eisoes â pas.

O'r 14 oedd yn anghytuno, roedd yr ymatebion yn adlewyrchu'r pryder y byddai'n achosi gostyngiad yn nifer y rhai sy'n defnyddio bysiau, yn cynyddu'r rhai sy'n defnyddio ceir, yn cael effaith ar yr amgylchedd ac yn cael effaith ar yr un grŵp o bobl yr effeithiwyd arnynt gan y newidiadau i bensiynau'r wlad.

Dywedodd un cwmni bysiau y byddai cwmnïau yn holi am drefniant 'cyfnewid un peth am y llall' am newid o'r fath gan y byddai'n cael effaith ar y rhai sy'n defnyddio'r bysiau a hyfywedd y gwasanaeth.

Cwestiwn 20 - Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i'w gwneud yn ofynnol i ryddhau data agored ar lwybrau teithio, amserlenni, pris siwrnai a thocynnau? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 20: Ymatebion i Gwestiwn 20



Daeth cyfanswm o 129 o geisiadau i law. Cafwyd 128 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 126 wedi ymateb ydwyf a 2 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 86 o ymatebwyr sylwadau.

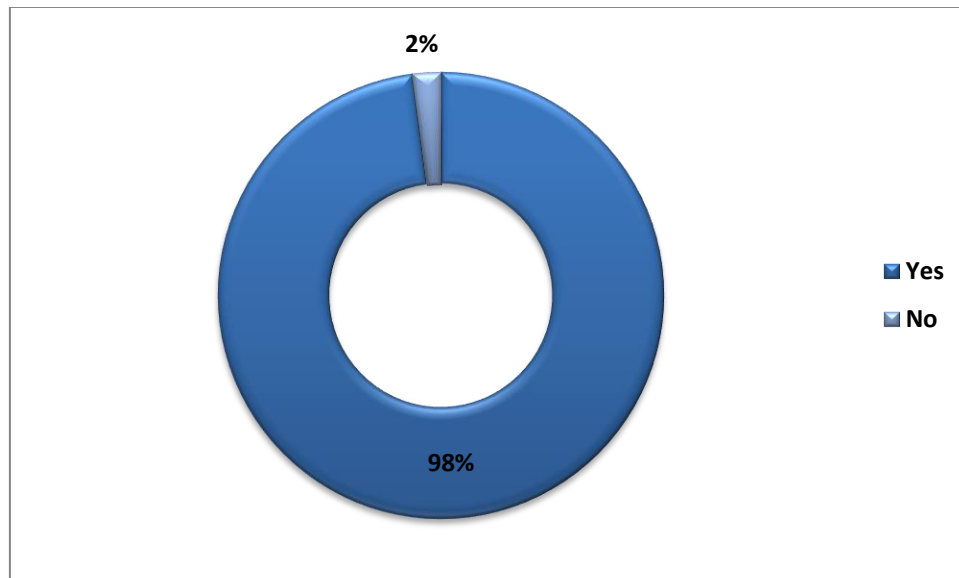
O'r ymatebion oedd yn cytuno â'r cynnig, roedd thema glir y dylai data o safon uchel, cywir am wasanaethau bysiau fod ar gael yn rhwydd i'r cyhoedd. Roedd ymatebwyr oedd yn cynrychioli pobl hŷn a phobl ag anableddau yn datgan yn glir ei fod yn hanfodol derbyn gwybodaeth gywir hawdd dod o hyd iddo.

Roedd nifer o ymatebwyr yn nodi y byddai dull cydweithredol o weithio ar lefel ranbarthol yn sicrhau cysondeb o ran gweithredu tra bo eraill yn ystyried y dylid dilyn y model yn Lloegr i osgoi dyblygu ymdrechion.

Roedd rhai ymatebion gan awdurdodau lleol a chwmnïau bysiau yn ystyried na ddylai'r gofyniad fod yn rhy feichus gan y gallai gael effaith ar hyfywedd ariannol y gwasanaethau.

Cwestiwn 21 - A ydych yn cytuno â'n cynnig i alluogi awdurdodau lleol i gael y pŵer i gasglu gwybodaeth ar wasanaethau sydd i'w canslo neu eu hamrywio, a ble yn briodol, ddatgelu yr wybodaeth hon fel rhan o'r broses dendro? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 21: Ymatebion i Gwestiwn 21



Daeth cyfanswm o 124 o geisiadau i law. Cafwyd 122 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 120 wedi ymateb ydwyf a 2 wedi ymateb nac ydwyf. Rhoddodd 71 o ymatebwyr sylwadau.

Roedd y sylwadau yn adlewyrchu y thema bod darparu gwybodaeth ble y caiff gwasanaethau eu canslo neu eu hamrywio yn ddefnyddiol neu yn bwysig i awdurdodau lleol. Teimlwyd y byddai'r wybodaeth hon yn helpu awdurdodau lleol i ymateb i newidiadau yn y rhwydwaith a sicrhau bod y cyhoedd yn derbyn gwasanaethau da.

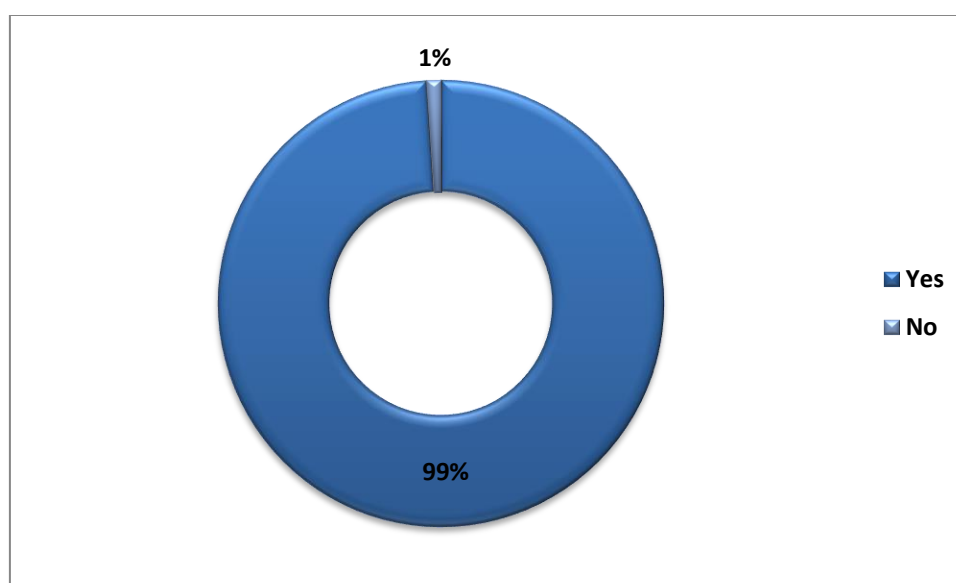
Roedd rhai ymatebwyr yn cydnabod ble y mae perthynas weithio gref rhwng awdurdodau lleol a chwmnïau bysiau na fyddai darpariaethau o'r fath yn angenrheidiol.

Ar y cyfan roedd cwmnïau bysiau yn cefnogi'r cynnig hwn ar yr amod bod yr wybodaeth y gwnaethpwyd cais amdani yn rhesymol ac roedd un ymatebydd yn teimlo na ddylai fod yn berthnasol i amrywiaethau bychain yn enwedig ble y cawsant eu gwneud oherwydd tagfeydd.

Rhan 2 - Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

Cwestiwn 22 – Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i gyflwyno safonau cenedlaethol a fydd yn gymwys i bob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru? Ydw/Nac ydw?

Ffigur 22: Ymatebion i Gwestiwn 22



Daeth cyfanswm o 427 o ymatebion i law ar gyfer y cwestiwn hwn. Cafwyd 427 o ymatebion i'r cwestiynau caeedig yn y blychau ticio, gyda 422 ohonynt wedi ymateb 'ydw' a 5 wedi ymateb 'nac ydw'. O'r 422 o ymatebion roedd 278 ohonynt yn ymatebion ymgrych gan y Cardiff Hackney Alliance. Rhoddodd 63 o ymatebwyr sylwadau.

O'r 427 o ymatebion, mae'r holl sectorau yn gadarn eu barn o blaid cyflwyno safonau cenedlaethol. Roedd rhai o'r themâu a godwyd yn yr ymatebion manwl a oedd o blaid y cynnig fel a ganlyn:

- Byddai'n sicrhau cysondeb ar draws Cymru;
- Dylai hyfforddiant ymwybyddiaeth colli golwg gael ei gynnwys fel safon genedlaethol;
- Mae sicrhau diogelwch cyhoeddus yn hollbwysig;
- Dylai materion sy'n croesi ffiniau gyda Lloegr gael eu hystyried ac roedd rhai yn teimlo y dylai Cymru a Lloegr gael yr un safon;
- Gwelwyd barn amrywiol o ran a ddylid pennu safon ar gyfer Cymru gyfan neu a ddylid ei phenderfynu yn lleol i ryw raddau; a
- Dylai gyrwyr a swyddogion trwyddedu fod ynghlwm wrth y gwaith o bennu safonau.

Roedd y rheini a wnaeth anghytuno â'r cynigon a rhoi rhesymau yn ystyried: nad oes gwybodaeth ddigonol ar gael ar hyn o bryd; dylai rhanddeiliaid fod yn rhan o'r gwaith o ddatblygu'r manylion; ac mae'n bosibl na fyddai'r hyn sy'n addas ar gyfer cwmni tacsï mawr fod yn addas ar gyfer gweithrediad bach yng nghefn gwlad.

Cwestiwn 23 – Oes unrhyw faterion yr hoffech eu gweld yn cael eu cynnwys mewn unrhyw safonau cenedlaethol?

Cafwyd 370 o ymatebion i'r cwestiwn hwn gan gynnwys 278 o ymatebion ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance.

O'r 370 o ymatebion, cynigiwyd sawl awgrym ar draws pob sector.

Roedd llawer o ymatebwyr wedi rhestru'r hyn y dylid eu cynnwys mewn safonau cenedlaethol ac roeddent yn ystyried y dylent fod yn gyson â Lloegr. Darparodd Panel Arbenigwyr Trwyddedu Cymru Gyfan ymateb cynhwysfawr i'r cwestiwn hwn a gafodd ei adleisio gan sawl awdurdod lleol ar draws Cymru a darparwyd cyfeiriadau at ganllawiau presennol a rhai sy'n cael eu datblygu yn yr ymateb. Cyfeiriodd rhai ymatebwyr at Adroddiad Trwyddedu'r Grŵp Gorchwyl a Gorffen ar Dacsis a Cherbydau Hurio Preifat a Chanllawiau'r Sefydliad Trwyddedu.

Mae rhai o'r themâu allweddol a ddaeth i'r amlwg yn yr ymatebion manwl wedi'u nodi isod:

- Gwiriadau cyson sydd wedi'u diffinio'n glir gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd;
- Hyfforddiant mewn perthynas ag ymwybyddiaeth o anabledd, hygyrchedd, cydraddoldeb a diogelwch;
- Hyfforddiant gwasanaeth i gwsmeriaid;
- Prawf safonau gyrru;
- Rheoli oriau gyrwyr;
- Safonau llythrennedd a rhifedd;
- Safon feddygol ar gyfer gyrwyr. Dylai Safon Feddygol Grŵp 2 fod yn orfodol;
- Cyfundrefn arolygu gyson i gynnwys safonau cerbydau ategol, gofynion o ran MOT Estynedig/Tystysgrif Cydymffurfiaeth a Thanwydd (safonau o ran allyriadau);
- Amodau cyson sydd wedi'u diffinio'n glir ar gyfer gweithredwyr;
- Oed a chyflwr cerbyd gyda rhai ymatebwyr yn ystyried y dylai hyn gynnwys safonau o ran allyriadau;
- Golwg y cerbyd o'r tu allan - a yw ffenestri arlliwiedig yn cael eu caniatáu, safonau adnabod, lliwiau a safonau hysbysebu;
- Safonau o ran diogelwch/cyfforddusrwydd teithwyr;
- Deall rheoliadau trwyddedu, gan gynnwys terfynau ar gyfer gwaith sy'n croesi ffiniau;
- Gwybodaeth sylfaenol am yr ardal drwyddedig;
- Gofyniad o ran teledu cylch cyfyng;
- Strategaeth ar gyfer Mesuryddion tacsis a phrisio safonol; ac
- Ni ddylai'r safonau rhoi baich diangen ar y diwydiant.

Cwestiwn 24 – Oes unrhyw faterion yr ydych yn meddwl y dylid eu heithrio o unrhyw safonau cenedlaethol?

Cafwyd 344 o ymatebion i'r cwestiwn hwn, ac roedd 278 ohonynt yn ymateb ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance. Darparwyd ymateb cydgysylltiedig gan y rhan fwyaf o awdurdodau lleol a'r Panel Arbenigol Trwyddedu.

Rydym wedi dadansoddi'r sylwadau i ddod i'r casgliad bod 38 o ymatebion, a'r ymatebion gan Cardiff Hackney Alliance, yn ystyried na ddylid eithrio unrhyw beth o safonau cenedlaethol. Roedd 25 o sylwadau yn ystyried bod yna faterion y dylid eu heithrio. Nid oedd 79 o ymatebwyr wedi darparu sylwadau.

Yn arbennig, nododd yr ymateb cydgysylltiedig gan awdurdodau lleol a'r Panel Arbenigol Trwyddedu na ddylid eithrio unrhyw faterion, er na ddylai safonau cenedlaethol ddyblygu deddfwriaeth arall.

Roedd yr ymatebwyr a oedd yn ystyried y dylid eithrio materion o'r safonau cenedlaethol wedi nodi'r pwyntiau a ganlyn:

- Dylai'r nod i fod yn ddigarbon fod yn uchelgais yn hytrach na'n rhan o'r safonau;
- Dylai arwyddion a lliw cerbydau gael eu pennu'n lleol;
- Polisi o ran oed cerbydau - teimlai rhai ymatebwyr y dylai hyn fod yn fater lleol neu na ddylai fod cyfyngiad ar yr amod bod cerbyd yn llwyddo prawf MOT;
- Dylid gwneud penderfyniadau yn lleol ynghylch cerbydau sy'n addas ar gyfer cadeiriau olwyn;
- Dylai fod cymal "esemptiad lleol" i alluogi mân newidiadau i gael eu gwneud ynghylch anghenion lleol;
- Rhaid i'r safonau ystyried amrywiaeth o fewn y diwydiant, ee ceir priodas;
- Dylai'r tariffau gael eu pennu'n lleol er mwyn iddynt fod yn seiliedig ar yr economi leol;
- Gallai cyfyngu ar nifer y cerbydau effeithio ar nifer y cerbydau sydd ar gael a rhoi'r cyhoedd mewn perygl;
- Nid oed prawf gwybodaeth leol yn angenrheidiol; ac
- Mae angen gwneud mwy o ymgysylltu ac ymgynghori.

Cwestiwn 25 – Pa rwystrau ymarferol allai godi pe byddai safonau cenedlaethol cyffredin yn cael eu gosod ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat?

Cafwyd 355 o ymatebion i'r cwestiwn hwn ac roedd 278 ohonynt yn ymateb ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance.

Nodwyd y rhwystrau ymarferol a ganlyn gan ymatebwyr o ran pennu safonau cenedlaethol cyffredin:

- Cardiff Hackney Alliance – nid yw awdurdodau yn cydymffurfio â'r safonau cenedlaethol wrth drwyddedu;
- Ymatebion cydgysylltiedig gan awdurdodau lleol a'r Panel Arbenigol Trwyddedu - ymgorffori safonau yn y fflyd bresennol o 10,000 o gerbydau a 12,000 o yrwyr, a safonau cyson sy'n gweithio ar gyfer ardaloedd trefol a gwledig. Adleisiwyd yr heriau gwledig a threfol gan ymatebwyr eraill;
- Mae yna ormod o fuddiannau lleol;
- Gellir cyflwyno'r safonau yn raddol i helpu i drawsnewid;
- Pwy fydd yn talu'r costau sydd ynghlwm wrth y safonau newydd?;
- Mae sawl math gwahanol o gerbydau, er enghraifft, ceir priodas, cerbydau 4x4, cerbydau addas ar gyfer cadeiriau olwyn;
- Codi ymwybyddiaeth ymhlith gweithredwyr a'r angen i ddatblygu gweledigaeth a rennir ar draws y diwydiant;
- Materion sy'n croesi ffiniau gyda Lloegr;
- Gwahaniaethau diwylliannol a chrefyddol;
- Safonau o ran allyriadau a manylebau cerbydau ar gyfer ardaloedd trefol a gwledig; ac
- Ni fydd y diwydiant tacsis eisiau safonau cenedlaethol.

Cwestiwn 26 – Sut fyddai orau i fynd ati i benderfynu ynghylch cynnwys y safonau cenedlaethol?

Cafwyd 361 o ymatebion i'r cwestiwn hwn ac roedd 278 ohonynt yn ymateb ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance.

Roedd y rheini a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn adleisio thema debyg drwy grwpiau awdurdodau lleol a chynrychiolwyr teithwyr. Mae crynodeb o'r themâu allweddol i'w gweld isod.

- Nododd y Cardiff Hackney Alliance y dylai'r holl randdeiliaid fod yn rhan o'r gwaith;
- Nododd yr ymateb cydgysylltiedig gan awdurdodau lleol a'r Panel Arbenigol Trwyddedu fod sawl polisi eisoes yn ei le gan awdurdodau lleol Cymru a bod enghreifftiau gwyh o safonau sydd wedi'u datblygu'n lleol. Dylid defnyddio gwybodaeth a phrofiad helaeth swyddogion trwyddedu a'r Panel Arbenigol, a dylai grwpiau diogelwch teithwyr a chynrychiolwyr gweithredwyr hefyd fod ynghlwm wrth y gwaith;
- Dylai'r cyhoedd, grwpiau sy'n cynrychioli pobl sydd â nodweddion gwarchodedig a grwpiau teithwyr eraill hefyd chwarae rhan;
- Dylai'r diwydiant gan gynnwys gyrwyr, gweithredwyr a gweithredwyr trafndiaeth cymunedol hefyd fod ynghlwm wrth y gwaith;
- Ymchwilio i arferion gorau ar draws Cymru a'r DU;
- Awgrymodd sawl ymatebwr y dylid trefnu gweithgor/grŵp gorchwyl a gorffen i ddatblygu safonau ac y dylai amrywiaeth eang o randdeiliaid gael eu cynrychioli;
- Ymgynghoriad cyhoeddus ar y safonau arfaethedig; ac
- Nid yw'r ddeddfwriaeth bresennol yn addas i'r diben ond ni ddylai newidiadau gael eu rhuthro.

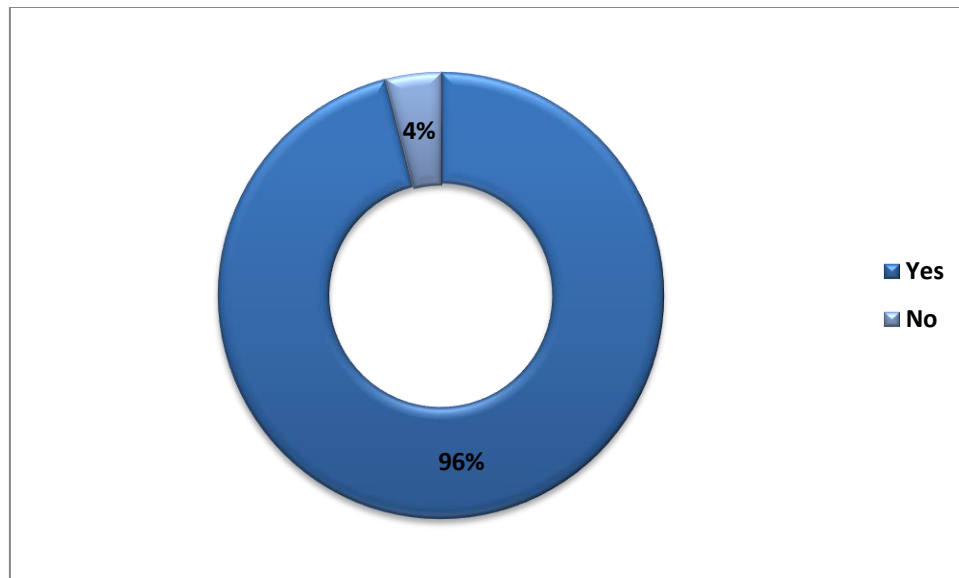
Cwestiwn 27 – Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch safonau cenedlaethol nas ymdriniwyd â nhw yn y cwestiynau uchod.

Cafwyd 45 o ymatebion i'r cwestiwn hwn. Mae'r themâu allweddol sy'n dod i'r amlwg o'r sylwadau wedi'u crynhoi isod.

- Nid oedd y Cardiff Hackney Alliance wedi ymateb i'r cwestiwn hwn.
- Roedd yr ymateb cydgysylltiedig gan awdurdodau lleol a sylwadau'r Panel Arbenigol Trwyddedu yn cynnwys “fyddent yn argymhell bod awdurdodau trwyddedu lleol yn cael caniatâd i bennu amodau lleol ychwanegol uwchlaw'r safon genedlaethol”.
- Roedd rhai ymatebion eraill gan awdurdodau lleol yn nodi y dylai fod rhywfaint o hyblygrwydd lleol wrth bennu safonau o fewn paramedrau diffiniedig clir.
- Roedd amrywiaeth o awgrymiadau y dylid eu hystyried wrth bennu'r safonau wedi'u cynnwys gan rai ymatebwyr. Roeddent yn adleisio'r ymatebion a roddwyd i gwestiwn 23 a 24.
- Roedd sylwadau nodedig eraill yn cynnwys:
 - Y dylai'r safonau fod yn orfodol;
 - Galwad am ddeddfwriaeth newydd ar gyfer y 21ain ganrif;
 - Byddai pennu safonau cenedlaethol yn broses hirfaith a chymhleth ac ni fyddai pawb yn gytûn; ac
 - Nid oes unrhyw gyfeiriad yn yr ymgynghoriad at osod tariffau a ffioedd trwyddedu.

Cwestiwn 28 – A ddylai awdurdod lleol allu diddymu neu atal trwydded mewn perthynas ag unrhyw gerbyd yn ei ardal, hyd yn oed os nad yr awdurdod roddodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai?

Ffigur 28: Ymatebion i Gwestiwn 28



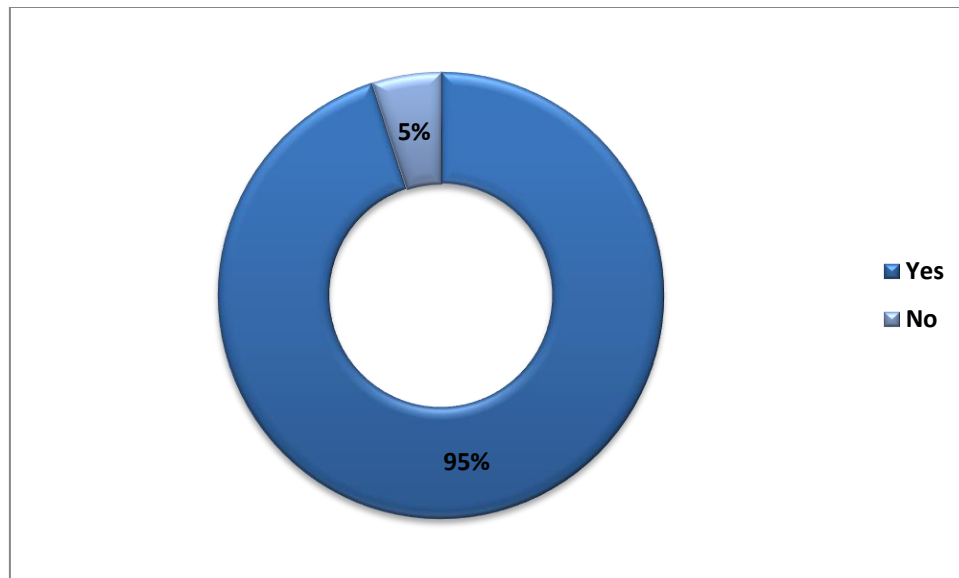
Daeth cyfanswm o 415 o ymatebion i law. Cafwyd 403 o ymatebion i'r cwestiynau caeedig yn y blychau ticio, gyda 386 ohonynt wedi ymateb “dylai” ac 17 wedi ymateb “na ddylai”. O'r 415 o ymatebion roedd 278 ohonynt yn ymatebion ymgych gan y Cardiff Hackney Alliance. Rhoddodd 71 o ymatebwyr sylwadau.

Mae'r themâu allweddol sy'n dod i'r amlwg o'r sylwadau wedi'u crynhoi isod.

- Roedd y rhan fwyaf o ymatebion gan awdurdodau lleol yn rhannu'r un farn mai'r awdurdod trwyddedu lleol ddylai fod yn gyfrifol am ddirymiaid. Roedd rhai hefyd o'r farn y dylai fod gan swyddog awdurdodedig o unrhyw awdurdod trwyddedu y pŵer i atal trwydded dros dro ar unwaith pan fo diogelwch y cyhoedd mewn perygl dybryd. Roedd rhai ymatebion gan awdurdodau lleol hefyd yn nodi y dylid newid y gyfundrefn orfodi bresennol.
- Nododd y Cardiff Hackney Alliance “pe bai safonau cenedlaethol yn cael eu cyflwyno....mae'n hanfodol y dylai fod gan yr awdurdod y mae [gyrrwr] yn gweithredu oddi tano y pŵer i ystyried cymryd camau gweithredu yn erbyn y gyrrwr”.
- Roedd eraill yn credu pan fo safonau cenedlaethol yn eu lle, byddai pwerau o'r fath er lles diogelwch y cyhoedd.
- Nododd rhai ymatebwyr broblemau o ran gweithio ar draws ffiniau gyda Lloegr hefyd.

Cwestiwn 29 – A ddylai awdurdod lleol allu rhoi cosb lai mewn perthynas ag unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal, hyd yn oed os nad yr awdurdod roddodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai?

Ffigur 29: Ymatebion i Gwestiwn 29



Daeth cyfanswm o 410 o ymatebion i law. Cafwyd 397 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 377 ohonynt wedi ymateb 'dylai' ac 20 wedi ymateb 'na ddylai'. O'r 410 o ymatebion roedd 278 ohonynt yn ymatebion ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance. Rhoddodd 75 o ymatebwyr sylwadau.

Mae'r themâu allweddol sy'n dod i'r amlwg o'r sylwadau wedi'u crynhoi isod:

- Dangoswyd yn y sylwadau bod yna gefnogaeth gyffredinol i hyn.
- Mae'r rhan fwyaf o ymatebion gan awdurdodau lleol wedi ystyried y byddai'r gallu i gyflwyno sancsiynau llai i unrhyw gerbyd o fudd i'r Awdurdod Trwyddedu Gartref ac awgrymwyd hysbysiadau cosb benodedig fel sancsiwn o'r fath.
- Nododd y Hackney Carriage Alliance ac ymatebwyr eraill fod gorfodi safonau cenedlaethol a chysondeb yn hanfodol.
- Nododd eraill y byddai angen ystyried goblygiadau ymarferol ymhellach, megis proses gyfeirio a chostau.

Cwestiwn 30 – Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch gorfodi nas ymdriniwyd â nhw yn y cwestiynau uchod.

Cafwyd 320 o ymatebion i'r cwestiwn hwn ac roedd 278 ohonynt yn ymatebion i ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance.

Roedd y rhan fwyaf o ymatebion yr awdurdodau lleol yn nodi:

- y byddai'r pŵer i atal a chyfarwyddo tacsis a cherbydau hurio preifat yn fanteisiol;
- y dylai'r gwaith o ddatblygu'r safonau cenedlaethol ystyried nad oes modd atodi amodau i drwyddedau gyrwyr cerbydau hacni ac is-ddeddfau perthnasol; ac
- y dylai fod hyfforddiant gorfodol ar gyfer pawb sy'n gwneud penderfyniadau ar drwyddedu.

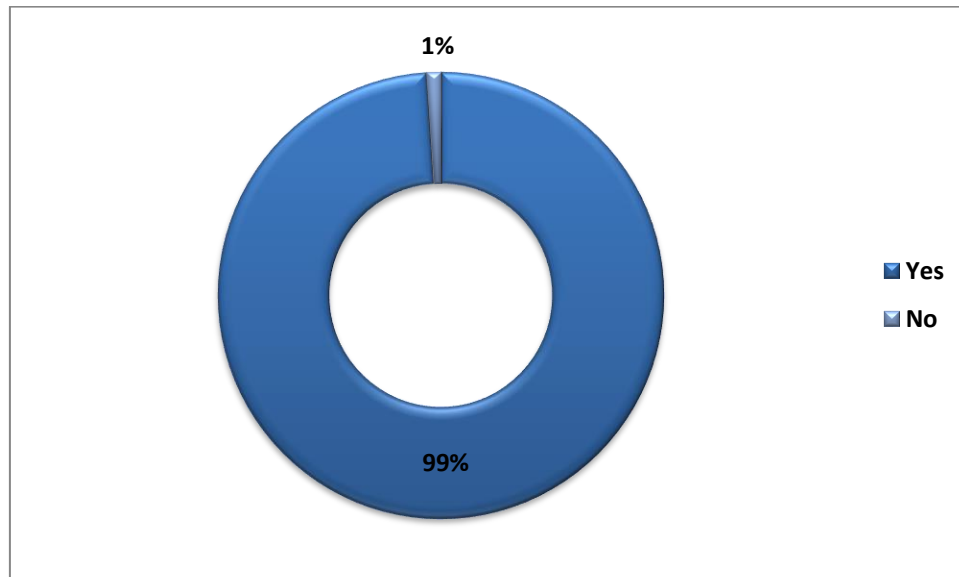
Roedd rhai awdurdodau lleol hefyd wedi dweud y dylai'r penderfyniad i wrthod pris siwrnai gael ei orfodi.

Nododd y Hackney Carriage Association na ddylai gyrwyr gael eu cosbi am wrthod pris siwrnai pan fônt yn beirniadu bod cwsmer yn ymddwyn yn amhriodol. Awgrymodd hefyd y dylid cynnal cyfarfodydd rheolaidd gyda'r diwydiant ynghylch materion gorfodi.

Roedd y sylwadau eraill yn nodi: yr angen am gysondeb; pryder ynghylch cyllid/adnoddau i sicrhau bod y safonau yn cael eu gorfodi'n gywir; a sut y byddai'r trefniadau yn gweithio mewn perthynas â gyrwyr sy'n gweithredu ar draws ffiniau cenedlaethol.

Cwestiwn 31 – A ydych yn cytuno â'n cynnig i greu cronfa ddata neu i wneud trefniadau eraill i wybodaeth ddiogelu berthnasol gael ei rhannu? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 29: Ymatebion i Gwestiwn 31



Daeth cyfanswm o 416 o atebion i law. Cafwyd 416 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 414 ohonynt wedi ymateb 'ydwyf' a 2 wedi ymateb 'nac ydwyf'. O'r 416 o ymatebion roedd 278 ohonynt yn ymatebion ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance. Roedd 75 o'r ymatebwyr hynny a oedd o blaid y cynnig wedi mynegi sylwadau.

Mae'r themâu allweddol sy'n dod i'r amlwg o'r sylwadau wedi'u crynhoi isod.

- Roedd cefnogaeth gadarn o blaid y cynnig hwn ar draws pob sector.
- Roedd yr ymatebion gan sefydliadau sy'n cynrychioli'r rheini sydd â nodweddion gwarchodedig yn nodi pwysigrwydd cronfa ddata i helpu i ddiogelu pobl agored i niwed a'r cyhoedd yn ehangach.
- Roedd llawer o ymatebwyr a oedd yn cynrychioli awdurdodau lleol yn ystyried bod cronfa ddata o'r fath yn hollbwysig a dylai gynnwys cerbydau a gweithredwyr, perchnogion ac anfonwyr. Nodwyd hefyd yr angen i rannu gwybodaeth gydag awdurdodau yn Lloegr.
- Nododd un gweithredwr bysiau y byddai'r diwydiant bysiau yn gallu elwa ar system o'r fath.

Cwestiwn 32 – Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch rhannu gwybodaeth sydd heb eu crybwyll yn y cwestiynau uchod.

Cafwyd 33 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

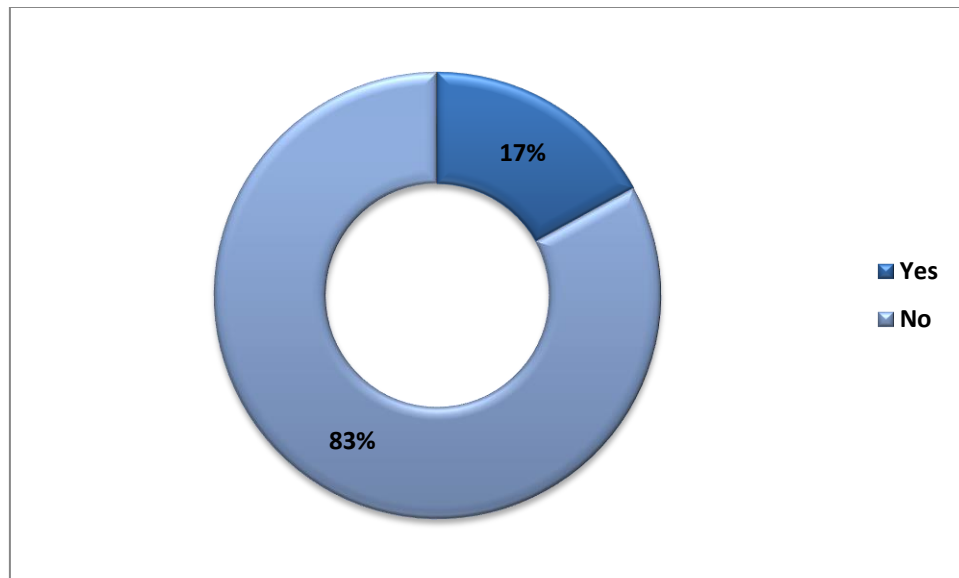
Nododd llawer o ymatebion awdurdodau lleol y dylid ystyried adolygu darpariaethau datgelu presennol y gyfraith gyffredin.

Nododd rai ymatebwyr y pwysigrwydd o sicrhau bod unigolion yn ymwybodol o ba wybodaeth sydd wedi'i storio amdanynt.

Roedd ymatebwyr eraill wedi tynnu sylw at bwysigrwydd: dull cyffredin; y dylai trafndiaeth gymunedol gael cyfundrefn debyg; a bod penderfyniadau lleol yn seiliedig ar wybodaeth leol.

Cwestiwn 33 – A ydych yn cytuno â'n cynnig i ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat i ffwrdd o'r awdurdodau lleol ac i mewn i awdurdod trwyddedu cenedlaethol (Opsiw'n A)? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 29: Ymatebion i Gwestiwn 33



Daeth cyfanswm o 402 o ymatebion i law. Cafwyd 398 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 66 ohonynt wedi ymateb 'ydwyf' a 332 wedi ymateb 'nac ydwyf'. O'r 422 o ymatebion roedd 278 ohonynt yn ymatebion ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance. Mynegodd 83 o ymatebwyr sylwadau.

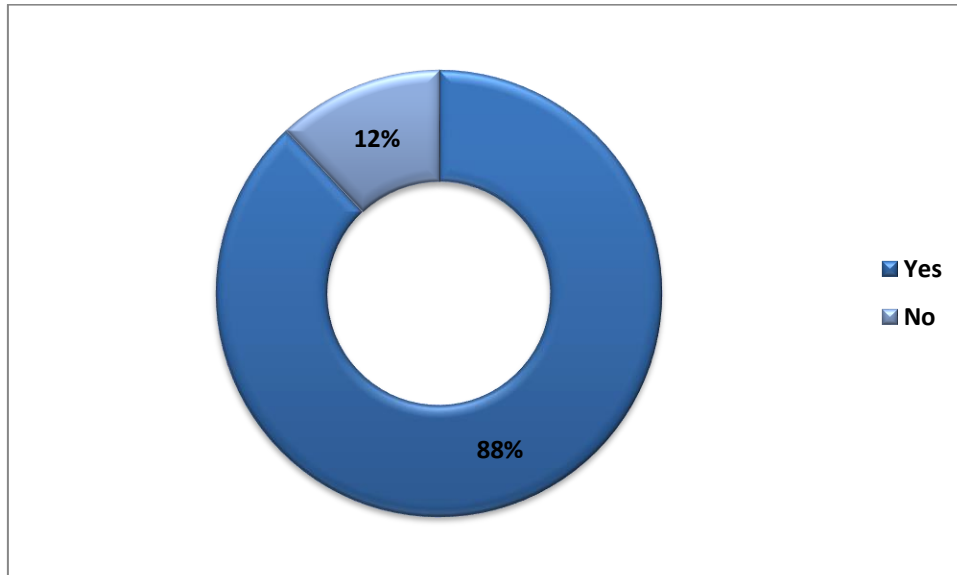
Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion gan awdurdodau lleol yn anghytuno â'r cynnig hwn. Mynegwyd bod angen eglurhad pellach ynghylch sut y byddai'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (JTA) yn gweithio a'u bod yn teimlo nad oedd digon o ymchwil wedi'i wneud. Roedd llawer hefyd wedi nodi y byddai cynnig o'r fath yn gallu arwain at golli gwybodaeth leol.

Roedd ymatebion gan weithredwyr tacsis gan gynnwys y Cardiff Hackney Alliance hefyd yn anghytuno â'r cynnig hwn, gan ddweud bod gwybodaeth leol yn bwysig ac y gallai system weinyddu ganolog achosi oedi diangen. Fodd bynnag, roedd rhai yn y diwydiant o blaid y cynnig.

Roedd rhai o'r rheini a oedd o blaid y cynnig yn dweud y byddai newid o'r fath yn sicrhau mwy o effeithlonrwydd a chysondeb ond mynegwyd pryder ynghylch cost newid o'r fath.

Cwestiwn 34 – A ydych yn credu y dylai'r awdurdodau lleol barhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat (Opsion B)? Ydwyf/Nac ydwyf?

Ffigur 1: Ymatebion i Gwestiwn 34



Daeth cyfanswm o 393 o ymatebion i law. Cafwyd 393 o ymatebion i'r cwestiynau caeëdig yn y blychau ticio, gyda 348 ohonynt wedi ymateb 'ydwyf' a 45 wedi ymateb 'nac ydwyf'. O'r 393 o ymatebion roedd 278 ohonynt yn ymatebion ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance. Mynegodd 72 o ymatebwyr sylwadau.

Roedd cefnogaeth gadarn y dylai awdurdodau lleol barhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Roedd y rhan fwyaf o awdurdodau lleol yn cefnogi'r opsiwn hwn yn gryf gan sôn am bwysigrwydd gwybodaeth leol ac y byddai diffyg gwybodaeth o'r fath yn cael effaith andwyol ar y diwydiant. Mynegwyd bod angen eglurhad pellach ynghylch sut y byddai'r JTA yn gweithio.

Roedd ymatebion gan weithredwyr tacsis gan gynnwys y Cardiff Hackney Alliance hefyd o blaid yr opsiwn hwn, gan ddweud bod gwybodaeth leol yn bwysig ac y gallai system weinyddu ganolog achosi oedi diangen.

Cwestiwn 35 – Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch cyfrifoldeb dros drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sydd heb eu crybwyll yn y cwestiynau uchod.

Cafwyd 318 o ymatebion i'r cwestiwn hwn ac roedd 278 ohonynt yn ymatebion i ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance.

Roedd Panel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan wedi darparu ymateb cynhwysfawr i'r cwestiwn hwn ac wedi mynegi pryder nad yw'r cynigion mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat yn mynd yn ddigon pell i ddiwygio a moderneiddio'r diwydiant fel sydd ei angen. Roedd llawer o awdurdodau lleol o'r un farn. Cyfeiriwyd at yr argymhellion a wnaed yng ngwaith y Gweithgor Gweinidogol i Drwyddedu Cerbydau Hacı a Cherbydau Hurio Preifat yn Lloegr 2018 a gwaith Comisiwn y Gyfraith yn 2012.

Mynegodd rhai ymatebwyr bryder ynghylch cynigion y JTA, a phwysleisiwyd bod angen cadw system drwyddedu leol, gan gydnabod y sgiliau a'r wybodaeth sy'n ofynnol mewn perthynas â thrwyddedu.

Roedd ymatebwyr eraill wedi tynnu sylw at bwysigrwydd ffactorau eraill megis: pennu prisiau siwrneiau ac isafswm prisiau siwrneiau mewn cyd-destun cenedlaethol; cyfleoedd i dechnoleg wella'r diwydiant; gweithio a gorfodi ar draws ffiniau; a materion o ran diogelwch a diogelu.

Dywedodd rhai nad oedd cynigion y JTA yn cynnwys digon o fanylder yn y Papur Gwyn ac felly roedd yn anodd llunio ymateb.

Cwestiwn 36 – Hoffem wybod eich barn am ba effeithiau y byddai'r cynigion deddfwriaethol a bennir yn y papur hwn yn eu cael ar y Gymraeg, yn enwedig ar y cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r iaith ac o ran peidio â'i thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Beth fyddai'r effeithiau yn eich barn chi? Sut y byddai modd cynyddu'r effeithiau cadarnhaol, neu liniaru'r effeithiau negyddol?

Cafwyd 59 o ymatebion i'r cwestiwn hwn. Roedd llawer o'r ymatebion yn cyfeirio at dacsis a cherbydau hurio preifat yn unig.

Mynegodd rhai na fyddent yn disgwyl i'r cynigion gael unrhyw effaith ar y Gymraeg.

Roedd ymatebwyr eraill, gan gynnwys llawer o awdurdodau lleol, wedi cyfeirio at y ddeddfwriaeth bresennol o ran y Gymraeg a safonau'r Gymraeg. Roedd ymatebion gan awdurdodau lleol hefyd wedi nodi pa mor bwysig ydoedd bod pobl yn gallu ymgeisio am drwydded ar gyfer tacsî neu gerbydau hurio preifat yn eu dewis iaith.

Roedd rhai sylwadau yn ymwneud â phwysigrwydd darparu gwybodaeth yn ddwyieithog ac y byddai cynyddu'r defnydd o'r Gymraeg yn y diwydiant trafnidiaeth gyhoeddus yn arwain at fanteision. Roedd hefyd sylwadau am y goblygiadau o ran costau a phwy fyddai'n ariannu.

Hoeliodd rhai ymatebwyr sylw ar yr amrywiaeth ddiwylliannol o fewn y diwydiant tacsîs a cherbydau hurio preifat a bod sawl iaith wahanol yn cael ei siarad ar draws Cymru.

Cwestiwn 37 – Eglurwch hefyd sut y credwch y byddai modd ffurfio neu newid y polisi arfaethedig er mwyn arwain at effeithiau cadarnhaol, neu fwy o effeithiau cadarnhaol, ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg a pheidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg, ac er mwyn peidio â chael effaith andwyol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg nac o ran trin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Cafwyd 35 o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Darparodd Comisiynydd y Gymraeg lythyr mewn ymateb i'r Papur Gwyn yn hytrach nag ymatebion penodol i'r cwestiynau. Nododd y Comisiynydd y dylid ystyried sut y byddai safonau'r Gymraeg yn gymwys i'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth newydd. Nodwyd hefyd y dylid ystyried gwasanaethau bysiau Cymraeg wrth: bennu safonau ansawdd ar gyfer gwasanaethau bysiau; gweithredu Partneriaethau Ansawdd Estynedig; asesu a chyflenwi masnachfreintiau; ac o ran gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol.

Roedd yr ymatebion i gwestiwn 37 yn debyg iawn i gwestiwn 36 ac roedd llawer o'r ymatebion yn cyfeirio at dacsis a cherbydau hurio preifat yn unig.

Roedd rhai ymatebwyr, gan gynnwys llawer o awdurdodau lleol, wedi cyfeirio at y ddeddfwriaeth bresennol o ran y Gymraeg a safonau'r Gymraeg. Roedd yr ymatebion gan awdurdodau lleol hefyd wedi nodi pa mor bwysig ydoedd bod pobl yn gallu ymgeisio am drwydded ar gyfer tacsî neu gerbydau hurio preifat yn eu dewis iaith.

Roedd rhai sylwadau yn ymwneud â phwysigrwydd i ddarparu gwybodaeth yn ddwyieithog ac y byddai cynyddu'r defnydd o'r Gymraeg yn y diwydiant trafnidiaeth gyhoeddus yn arwain at fanteision. Roedd hefyd sylwadau am y goblygiadau o ran costau a phwy fyddai'n ariannu.

Hoeliodd rhai ymatebwyr sylw ar yr amrywiaeth ddiwylliannol o fewn y diwydiant tacsîs a cherbydau hurio preifat a bod sawl iaith wahanol yn cael ei siarad ar draws Cymru.

Cwestiwn 38 – Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol. Os oes gennych unrhyw faterion cysylltiedig nad ydym wedi mynd i'r afael â hwy yn benodol, defnyddiwch y lle hwn i wneud hynny:

Cafwyd 339 o ymatebion i'r cwestiwn hwn ac roedd 278 ohonynt yn ymatebion ymgyrch gan y Cardiff Hackney Alliance.

Fel yr ymatebion blaenorol a ddaeth i law, roedd y sylwadau yn parhau i adlewyrchu nad oedd digon o fanylder wedi'i ddarparu yn y Papur Gwyn. Roedd hyn wedi arwain at sawl sector yn ei chael yn anodd ymateb yn llawn. Mynegwyd unwaith eto pryderon ynghylch cynigion y JTA ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat a nododd rhai sylwadau o ran gweithio ar draws ffiniau.

Hoeliodd rhai ymatebwyr sawl maes nad oedd wedi'i gynnwys yn y Papur Gwyn, ond teimlent fod angen i'r meysydd hyn gael eu hystyried yn y broses o wella trafnidiaeth gyhoeddus. Roedd rhai o'r themâu cyffredin ar gyfer y rhain yn cynnwys:

- Yr angen i fynd i'r afael â thagfeydd;
- Materion o ran ansawdd aer;
- Cyllid - yng nghyd-destunau cyllid sydd wedi'i glustnodi ar gyfer Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ac ymrwymadau ariannu dros y tymor hwy ar gyfer awdurdodau lleol;
- Hygyrchedd - bysiau a thacsis;
- Safbwyntiau defnyddwyr bysiau / cynnwys teithwyr;
- Rôl trafnidiaeth gyhoeddus;
- Anghenion a heriau gwahanol o ran trafnidiaeth - trefol / gwledig;
- Pwysigrwydd gwybodaeth a chyhoeddiadau, gan gynnwys rhai clyweledol;
- Cyswllt â thrafnidiaeth iechyd a chludiant i'r ysgol;
- Integreiddio teithio ar reilffyrdd;
- Angen i gysylltu â chynllunio defnydd tir;
- Pwysigrwydd trafnidiaeth ar gyfer cael mynediad i safleoedd twristaidd;
- Pennu ffioedd tacsis; a
- Sut y byddai safonau cenedlaethol yn gymwys i gerbydau dethol a cherbydau arbenigol megis limwsinau.

6. Crynodeb o ddigwyddiadau a chyfarfodydd ymgysylltu

Roedd y digwyddiadau a'r cyfarfodydd ymgysylltu wedi arwain at drafodaethau ac adborth diddorol.

Cynhaliwyd trafodaethau bwrdd crwn yn y digwyddiadau ymgysylltu mewn grwpiau gwahanol a ganolbwyntiodd ar y meysydd polisi a ganlyn:

- Cynigion ar gyfer JTA
- Cynigion ar gyfer bysiau
- Cynigion ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat

Anogwyd pobl i drafod y cynigion gwahanol mewn perthynas â maes polisi eu bwrdd a chofnodi eu sylwadau a'u hadborth ar y darnau o bapur a'r siartiau troi a ddarparwyd. Cofnodwyd amrywiaeth o safbwyntiau a sylwadau yn y sesiynau.

Roedd maes ffocws y trafodaethau yn y cyfarfodydd a'r briffiau yn amrywio ac yn dibynnu ar bwy oedd yn bresennol, ond roedd y sylwadau yn gyson â'r rheini a godwyd yn ystod y digwyddiadau ymgysylltu.

Mae'r crynodeb isod yn hoelio sylw ar y themâu cyffredin a ddaeth i'r amlwg ar draws y digwyddiadau a'r cyfarfodydd ymgysylltu:

Cynigion ar gyfer JTA

Roedd llawer o blaid bod angen i awdurdodau lleol weithio gyda'i gilydd ac y dylai strwythurau newydd gael eu hadeiladu o gwmpas y rhai sydd eisoes yn eu lle.

Roedd y mwyafrif yn ffafrio pedwar rhanbarth a bod cydweithio da yn digwydd ar draws ffiniau rhanbarthol.

Roedd cydweithio yn cael ei ystyried yn gyfle i gyflwyno economïau mawr, gwella safonau a sicrhau cysondeb. Fodd bynnag, nodwyd bod diffyg adnoddau a sgiliau yn feysydd o bryder.

Ystyriwyd bod rhaglen sefydlog dros bum mlynedd yn bwysig er mwyn medru cynllunio ymlaen llaw, yn enwedig o ran cynllunio ar gyfer olyniaeth.

Cefnogwyd yr angen i weithio ar draws rhanbarthau i gyflenwi gwasanaethau bysiau ond mynegwyd y byddai hynny'n fwy heriol o safbwynt tacsis a cherbydau hurio preifat. Mynegwyd bod angen eglurder ychwanegol ar gynigion y Papur Gwyn cyn medru ystyried a fyddai'n well i JTA ymgymryd â swyddogaethau tacsis a cherbydau hurio preifat a pha swyddogaethau y dylent fod. Cafwyd adborth cadarn ynghylch y ffaith y dylai awdurdodau trwyddedu barhau i ymdrin â swyddogaethau gweithredol ar lefel leol.

Credwyd y dylai awdurdodau lleol barhau i fod yn gyfrifol am swyddogaethau awdurdodau priffyrdd ac y dylid ystyried sut y dylid rheoli trafnidiaeth ar gyfer dysgwyr.

Holwyd ynghylch pam mai tri rhanbarth a oedd yn cael ei gynnig yn hytrach na phedwar.

Roedd llawer yn gytûn bod angen ymgysylltu'n fwy wrth ddatblygu cynigion.

Strwythurau – Cenedlaethol neu ranbarthol

Roedd barn gyffredinol y byddai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol yn dyblygu gwaith cyrff ranbarthol. Gallai fod yn fanteisiol cael "bwrdd" cenedlaethol neu "grŵp cydgysylltu" lle y gall Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth Rhanbarthol a Gweinidogion Cymru gwrdd i gytuno ar bolisiau, safonau a blaenoriaethau.

Roedd rhai o blaid sefydlu Cyd-awdurdodau Rhanbarthol gyda Llywodraeth Cymru yn pennu fframwaith y polisi. Dylai rolau a chyfrifoldebau pawb perthnasol fod yn glir a dylai fod dull atebolrwydd cadarn a thryloyw.

Dylai cymunedau a rhanddeiliaid, gan gynnwys y trydydd sector fod yn rhan o'r gwaith gan sicrhau'r un lefel o atebolrwydd ar lefel leol.

Byddai grŵp cydgysylltu cenedlaethol yn ddefnyddiol i gysylltu â Gweinidogion Cymru ac i helpu i bennu'r cyfeiriad strategol cenedlaethol.

Rôl Gweinidogion Cymru

Ystyriwyd y byddai rhoi hawliau pleidleisio ar y JTA i Weinidogion Cymru yn gwrthdaro â'r cynnig i Weinidogion Cymru gael pwerau i gyfarwyddo ac ymyrryd. Roedd rhai yn cefnogi y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau o'r fath ac eistedd ar JTA fel sylwedyddion yn unig.

Teimlwyd y dylai Gweinidogion Cymru fod yn gallu ymyrryd os nad oes modd dod i gytundeb ar lefel ranbarthol. Fodd bynnag, gofynnwyd am eglurder ynghylch yr adegau pan fyddai Gweinidogion Cymru yn gallu ymyrryd a'r hyn fyddai'n cael ei ystyried yn fethiant.

Cynigion ar gyfer bysiau

Partneriaethau Ansawdd Estynedig

Roedd cefnogaeth gyffredinol i'r cynigion mewn perthynas â Phartneriaethau Ansawdd Estynedig a theimlwyd y gallai partneriaethau arwain at welliannau ac at wella'r defnydd o adnoddau, ar yr amod eu bod yn cael eu creu'n gywir fel partneriaethau go iawn.

Un o'r materion a godwyd yn gyson oedd yr angen i ymgysylltu â chymunedau a theithwyr drwy'r broses i sicrhau bod eu lleisiau yn cael eu clywed a'u hanghenion yn cael eu diwallu. Mater arall a godwyd yn aml oedd bod angen cydnabod bod heriau gwahanol iawn rhwng ardaloedd trefol a gwledig ac ni fydd un dull o reidrwydd yn gweddu pawb.

Mynegwyd y gallai Partneriaethau Ansawdd Estynedig fod yn dreth ar amser ac yn fiwrocrataidd. Mynegwyd sylwadau hefyd fod angen i gyfnodau contractau fod yn hirach ac yn fwy sicr.

Masnachfreinio

Roedd rhai o blaid masnachfreinio, er bod eraill o'r farn na fyddai'n gweithio. Roedd rhai yn teimlo y gallai weithio mewn rhai ardaloedd, ond na fyddai'n addas ym mhob man. Roedd pryderon ynghylch y costau a'r sgiliau sy'n ofynnol i weithredu a rheoli masnachfaint.

Roedd y mater o ran yr effaith bosibl ar fusnesau bach a chanolig yn faes a drafodwyd yn aml, gyda phryderon wedi'u mynegi ynghylch yr angen i sicrhau tegwch yn ystod y broses dendro.

Nodwyd bod angen gwella sut mae'r rhwydwaith yn cael ei rheoli i osgoi tagfeydd bysiau ar lwybrau poblogaidd tra bo gwasanaethau eraill yn cael eu dileu.

Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdod lleol

Roedd peth cefnogaeth i awdurdodau lleol yn cynnal gwasanaethau bysiau, ac roedd rhai'n credu y byddai'n ddefnyddiol lle'r oedd diffyg cystadleuaeth neu gostau uchel. Fodd bynnag, roedd eraill yn credu na fyddai'n gweithio. Roedd teimlad y galli weithio mewn rhai ardaloedd ond na fyddai'n addas ym mhob man. Codwyd pryderon ynghylch y costau, capasiti a'r sgiliau angenrheidiol mewn awdurdodau lleol. Codwyd pryderon hefyd ynghylch pensiynau.

Rhannu gwybodaeth

Roedd llawer o blaid y cynigion mewn perthynas â rhannu gwybodaeth er bod sawl yn teimlo bod yr wybodaeth eisoes ar gael. Codwyd gwasanaeth Traveline Cymru mewn sawl cyfarfod a'r angen i adeiladu arno ac i hyrwyddo'r gwasanaeth yn iawn. Mynegwyd sylwadau ynghylch y cyfle i ddefnyddio amodau ariannu, megis y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, a chofrestru drwy'r Comisiynydd Traffig fel dulliau o gael gwybodaeth am wasanaethau a phrisiau siwrneiau.

Mynegwyd sylwadau hefyd am y pwysigrwydd o ystyried teithwyr nad ydynt yn edrych am wybodaeth am wasanaethau ar-lein a bod angen i bawb allu gweld yr wybodaeth.

Oedran bod yn Gymwys ar gyfer Pris Siwrnai Consesiynol Gorfodol

Cafwyd ymatebion cymysg i'r cynnig hwn. Roedd llawer yn cefnogi y dylai'r oedran cymwys barhau yn 60 ond mynegwyd hefyd y dylai prisiau siwrneiau consesiynol dargedu'r rheini sydd fwyaf mewn angen. Roedd rhai yn cefnogi'r cynigion pe bai hynny'n golygu bod modd cadw'r cynllun a'i fod yn gynaliadwy ar gyfer y dyfodol a phe bai arbedion yn cael eu hail-fuddsoddi i gynnal gwasanaethau bysiau.

Mynegwyd rhai awgrymiadau eraill hefyd, gan gynnwys cael taliad untro neu daliad blyneddol i dalu am basys consesiynol, cyfyngu ar amserau teithio neu gyflwyno prawf modd.

Roedd yr angen am fwy o brisiau siwrneiau consesiynol ar gyfer pobl ifanc yn thema gyffredin a godwyd yn y trafodaethau. Thema gyffredin arall oedd nad yw pasys consesiynol yn ddefnyddiol os nad oes gwasanaethau i'w defnyddio.

Rhan 2 – Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

Roedd cefnogaeth dda i'w gweld o blaid y cynigion sy'n ymwneud â thacsis, ac eithrio'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth (ymdrinnir â phwyntiau sy'n ymwneud â'r Cyd-awdurdodau yn yr adran JTA uchod). Fodd bynnag, cafwyd adborth cyson hefyd nad oedd y cynigion yn y Papur Gwyn yn mynd yn ddigon pell i fynd i'r afael â'r materion y mae'r diwydiant yn eu hwynebu, yn enwedig o ran gweithio ar draws ffiniau.

Safonau Cenedlaethol

Roedd cefnogaeth gadarn ym mhob digwyddiad o blaid llunio safonau trwyddedu cenedlaethol.

Daeth ychydig o adborth i law ynghylch y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu cael safonau ychwanegol uwchlaw'r safon ofynnol genedlaethol i ymdrin â materion lleol, megis safonau o ran allyriadau. Fodd bynnag, mynegwyd pryder y byddai unrhyw wro rhag dilyn y safonau cenedlaethol yn arwain at yr un sefyllfa ag sydd gennym yn awr - lle mae'n haws cael trwydded gan rai awdurdodau lleol o gymharu ag eraill. Bydd hyn yn parhau i waethygu'r problemau o ran gweithio y tu allan i'r ardal gartref.

Holwyd ynghylch goblygiadau'r safonau cenedlaethol ar ffioedd ar gyfer trwyddedu. A fyddai ffi safonol a fyddai'n gymwys ar gyfer Cymru gyfan? Sut y byddai'n gweithio'n ymarferol?

Mae rhai o'r meysydd a godwyd yn gyson i'w hystyried yn rhan o unrhyw safonau cenedlaethol yn cynnwys:

- Hygyrchedd;
- Defnyddio teledu cylch cyfyng;
- Hyfforddiant diogelu;

- Oedran a chynnal a chadw cerbydau;
- Arholiadau trwyddedu wedi'u pennu ar lefel uwch; a
- Phrofion gwybodaeth.

Mynegwyd sylwadau y byddai angen amser priodol ar yrwyr i gydymffurfio ag unrhyw safonau newydd a rhannwyd pryderon ynghylch y goblygiadau o ran fforddiadwyedd / costau unrhyw safonau cenedlaethol.

Gorfodi

Dangoswyd cefnogaeth gadarn o blaid awdurdodau lleol yn cymryd camau gorfodi ar y rheini sy'n gweithio y tu allan i'w hardal. Fodd bynnag, mynegwyd pryderon ym mhob digwyddiad nad oedd y cynigion yn y Papur Gwyn yn mynd yn ddigon pell i fynd i'r afael â materion o ran gweithio ar draws ffiniau. Rhoddwyd yr adborth hwn gan yrwyr sy'n gweithio mewn ardaloedd trefol a gwledig. Roedd rhai teimladau cryf ymhlith gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat ym mhob digwyddiad bod gweithio ar draws ffiniau yn bryder difrifol iddynt.

Mynegwyd pryderon yn y digwyddiad yng Nghaerdydd yn enwedig am yrwyr yn ei chael yn anodd ennill bywoliaeth o'r diwydiant - roedd hyn yn gysylltiedig â phryderon ynghylch gweithio ar draws ffiniau a'r angen i gyfyngu nifer y cerbydau hurio preifat ac effaith gwasanaethau rhannu cerbydau. Teimlir nad oes tegwch bellach.

Er y dylai awdurdodau lleol gael pŵer i gymryd camau gorfodi yn erbyn unrhyw gerbyd trwyddedig yn ei ardal, nodwyd y dylai hyn gael ei gyfyngu i atal trwydded dros dro yn hytrach na'i dirymu. Dim ond yr awdurdod trwyddedu ddylai gael y pŵer i ddirymu trwydded. Hefyd, cafwyd adborth y dylai'r camau gorfodi ymwneud â phroblemau cerbydau (ee diffygion o ran y car, megis teiars moel) ac y dylai camau yn erbyn gyrwyr hefyd fod yn fater i'r awdurdod trwyddedu.

Gwybodaeth am Ddiogelu

Dangoswyd cefnogaeth arbennig o gryf o blaid cynigion yn ymwneud â rhannu gwybodaeth am ddiogelu. Cyfeiriwyd at y gronfa ddata NAFN NR3 bresennol a'r defnydd ohoni.

Mynegwyd pryderon ynghylch y ffaith nad oedd y darpariaethau yn ymestyn i ddiogelu gyrwyr. Roedd pryderon a phroblemau o ran diogelwch gyrwyr, yn enwedig o ran yr economi nos pan fo ymosodiadau neu ymddygiad ymosodol, pan fo angen ymdrin â phobl meddwl neu bobl dan ddylanwad cyffuriau a pan fo problemau o ran diffyg taliadau. Credwyd y dylai hyfforddiant i yrwyr gynnwys sut i ymdrin â sefyllfaoedd anodd.

7. Y camau nesaf

Hoffwn ddiolch i bawb a gymerodd yr amser i roi eu barn inni yn ystod yr ymgynghoriad hwn. Rydym yn croesawu'r amrywiaeth sylweddol o sylwadau a ddaeth i law a byddant yn ein helpu i ddatblygu cynigion i wella trafnidiaeth gyhoeddus ar draws Cymru.