

Adroddiad i'r: Cabinet

Dyddiad y cyfarfod 19 Ionawr 2020

Aelod Arweiniol / Swyddog Y Cyngorydd Brian Jones:

Aelod Arweiniol Gwastraff, Cludiant a'r Amgylchedd

Emlyn Jones

Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau

Cefn Gwlad

Awdur yr Adroddiad Peter Daniels, Rheolwr Cludiant Teithwyr

Teitl Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau

1. Am beth mae'r adroddiad yn sôn?

1.1. Cyflwyno cam nesaf y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES).

2. Beth yw'r rheswm dros lunio'r adroddiad hwn?

2.1. Mae'r adroddiad yn cyflwyno'r cyd-destun ehangach, y cefndir a'r rhesymau dros BES ac yn ceisio cytundeb i ymuno â chynllun BES 2.

3. Beth yw'r Argymhellion?

3.1. Bod y Cabinet yn cytuno ag egwyddorion cytundeb BES 2 (Atodiad 2) i sicrhau cymorth ariannol (amodol) i'r sector bysiau ac i sefydlu perthynas â Chyngor Sir y Fflint fel yr awdurdod arweiniol rhanbarthol a'r llofnodwr, sy'n sicrhau bod yr arian brys parhaus yn bodloni blaenoriaethau'r awdurdod ac yn cael ei ddarparu ar ei ran.

3.2. Maes o law, i alw am adroddiad pellach ar gynigion i ddiwygio bysiau mewn perthynas â rheoli gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn y dyfodol.

4. Manylion yr Adroddiad

Cefndir

- 4.1. Mae'r argyfwng iechyd presennol wedi effeithio'n ddifrifol ar deithio ar fysiau. Mae nifer y teithwyr wedi gostwng yn sylweddol, tra bod gofynion cadw pellter cymdeithasol a glanhau ychwanegol wedi rhoi beichiau a chostau ychwanegol ar ysgwyddau gweithredwyr.
- 4.2. Mae Llywodraeth Cymru (LIC) ac awdurdodau lleol (ALI) wedi camu i mewn i gefnogi'r sector gyda chymorth ariannol sylweddol. Mae pob parti wedi cymryd rhan mewn deialog gynhyrchiol i drafod a chytuno ar drefniadau cefnogi.
- 4.3. Cyn y pandemig, roedd Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori ar amrywiaeth o newidiadau arfaethedig i'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu darparu yng Nghymru. Roedd pwysau nid yn unig yn gysylltiedig â'r feirws ond hefyd y nifer fawr o waith cyfreithiol a gynhyrchwyd gan Brexit a'r cyfnod pontio wedi gorfodi Llywodraeth Cymru i ohirio'r Bil Bysiau arfaethedig a fyddai fel arall yn dod allan yn nhymor presennol y Senedd.
- 4.4. Oherwydd y swm sylweddol o arian cyhoeddus ar gyfer gwasanaethau bysiau gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, ffafriaeth Llywodraeth Cymru yw gweld y sector cyhoeddus yn cael mwy o ddylanwad dros feysydd fel y rhwydweithiau o wasanaethau a ddarperir, tocynnau ac integreiddio â gwasanaethau rheilffyrdd. Mae hefyd yn rhagweld mwy o rôl i Drafnidiaeth Cymru, sydd bellach yn gyfrifol am wasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru.
- 4.5. Mae hyn yn codi dau fater: (i) goroesiad tymor byr gweithredwyr a (ii) diwygio'r sector yn y tymor hwy. Mae Llywodraeth Cymru yn credu y gellir cysylltu'r ddau yma. Mae cyllid argyfwng tymor byr yn lliniaru effeithiau ar gyfer gweithredwyr, gyda nifer o amodau ynghlwm. Mae'r rhain i gymell gweithredwyr i gymryd rhan mewn newidiadau arfaethedig sy'n cyd-fynd â'r uchelgeisiau tymor hwy ar gyfer diwygio.
- 4.6. Mae Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth a Gogledd Cymru, Ken Skates Aelod o'r Senedd, wedi cyfarfod ag arweinwyr pob un o'r 22 ALI, ynghyd â'i swyddogion, i nodi cyfeiriad Llywodraeth Cymru. Mae rhagor o fanylion wedi'u cynnwys yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS) sy'n destun ymgynghoriad.

Yn fwy diweddar, cyfarfu'r Dirprwy Weinidog, Lee Waters Aelod o'r Senedd, â'r holl arweinwyr i drafod y WTS ond hefyd i annog Awdurdodau Lleol i gofrestru ar gyfer BES 2.

4.7. Mae arweinwyr wedi cytuno i sefydlu Grŵp Aelodau Bysiau CLILC, gan ganolbwyntio ar y cynigion tymor hwy i ddiwygio gweithrediadau'r sector. Mae'r grŵp hwnnw'n cynnwys Arweinydd CLILC (sydd hefyd yn Llefarydd Trafnidiaeth CLILC), y Dirprwy Llefarydd Trafnidiaeth, cadeiryddion y pedwar corff trafndiaeth rhanbarthol a chyd-gadeiryddion Fforwm Gwledig CLILC. Cyfarfu'r Grŵp Aelodau hwnnw â Lee Waters ar 18 Ionawr 2021.

BES

4.8. Cydnabuwyd y problemau sy'n wynebu gweithredwyr yn gynnar yn y pandemig. Wrth edrych i'r dyfodol, er mwyn sicrhau eu gwasanaethau ar gyfer y dyfodol, cytunodd awdurdodau lleol i barhau i wneud taliadau am wasanaethau dan gontract er bod llawer o wasanaethau wedi'u hatal i ddechrau.

4.9. Ochr yn ochr â hyn, camodd Llywodraeth Cymru i mewn i helpu gweithredwyr i ddelio â llai o incwm ar lwybrau a weithredir yn fasnachol a'r costau ychwanegol sy'n cael eu hysgwyddo. I ddechrau, gwnaeth rhyddhaodd Llywodraeth Cymru £29m o'r Gronfa Caledi, a oedd yn gweithredu o fis Ebrill 2020 am dri mis. Cafodd y Gronfa hon ei chronni o arian a fyddai fel arall wedi'i dalu drwy'r Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau, y Cynllun Teithio Consesiynol a'r cynllun Fy Ngherdyn Teithio i bobl ifanc.

4.10. Yna cyflwynwyd BES 1 ym mis Gorffennaf i ddarparu cymorth parhaus. Parhaodd i gynnal incwm gweithredwyr ar lefelau hanesyddol, yn seiliedig ar daliadau o dan gynlluniau grant 2019. Yn gyfnewid am hyn, nododd Llywodraeth Cymru ei bod yn disgwyl i weithredwyr gyfrannu at ail-lunio gwasanaethau bysiau yng Nghymru, gan gynnwys gwell rhwydweithiau rhanbarthol gyda mwy o integreiddio â gwasanaethau rheilffyrdd, tocynnau clyfar ac amserlennu.

4.11. Cyflwynwyd BES 1.5 ym mis Awst, a weinyddwyd gan Sir y Fflint fel awdurdod arweiniol ar gyfer y Gogledd ond a ddisbarthwyd ar ôl cytundeb rhanbarthol. Mae Sir y Fflint wedi dosbarthu'r BSSG presennol ers 2013. Darparodd BES 1.5 £10m o 'gyllid cynyddol' cychwynol ar gyfer y diwydiant bysiau i gefnogi

ailagor ysgolion a gweithgarwch economaidd cyffredinol. Dilynodd £35m ychwanegol o fis Medi ymlaen. Helpodd yr arian hwn i dalu am y gost o adfer gwasanaethau a ataliwyd gyda chyfyngiadau teithio ac roedd eu hangen i ateb y galw cynyddol, o ystyried cyfyngiadau capasiti o ran cadw pellter cymdeithasol. Yna cafodd BES 1.5 ei ymestyn i ddiwedd mis Mawrth 2021. Unwaith eto, gofynnwyd i weithredwyr ymrwymo i ystod o delerau ac amodau i gael gafael ar gyllid BES.

4.12. Mae Llywodraeth Cymru, gan weithio gyda Thrafnidiaeth Cymru, bellach yn cynnig ymrwymo i gytundeb BES 2 tymor hwy gyda gweithredwyr ac awdurdodau lleol i ddiogelu gwasanaethau bysiau. Bydd yn gweithredu am gyfnod cychwynnol o hyd at ddwy flynedd o'r dyddiad y dechreuodd BES 1.5 (h.y. hyd at 31 Gorffennaf 2022), oni bai bod amodau'r farchnad yn gwella'n ddigonol i weithredwr beidio bod angen cymorth BES mwyach ar gyfer unrhyw un o'i wasanaethau p'un a ydynt yn cael eu contractio neu'n fasnachol.

4.13. Ceir nodweddion allweddol BES 2 yn Atodiad 1. Mae nodyn briffio a baratowyd gan Drafnidiaeth Cymru ar gael fel Atodiad 2 a'r Cytundeb arfaethedig llawn fel Atodiad 3).

Y tu hwnt i BES 2

4.14. Mae trafodaethau'n dechrau cael eu cynnal mewn perthynas â chynllunio rhwydweithiau yn y dyfodol a phriod rolau Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, Awdurdodau Lleol a gweithredwyr. Mae'n bwysig nodi nad dyma brif ffocws cytundeb BES 2. Bydd yn bwysig cynnal trafodaethau manwl pellach gyda'r Aelodau ar y materion hyn. Fodd bynnag, nid yw hyn yn rheswm dros ohirio llofnodi cytundeb BES 2. Mae Llywodraeth Cymru yn credu y bydd BES 2 yn helpu i gynnwys gweithredwyr yn y trafodaethau am y dyfodol, ar adeg pan fo'u hincwm yn fwy dibynnol fyth ar gymorth gan y sector cyhoeddus. Wrth gofrestru ar gyfer BES 2, fodd bynnag, mae Awdurdodau Lleol yn cytuno i ddarparu cymorth ariannol i'r sector. Nid ydynt yn ymrwymo i unrhyw fodel penodol o reoli gwasanaethau bysiau yn y dyfodol, gan y bydd hynny'n destun trafodaeth bellach.

5. Sut mae'r penderfyniad yn cyfrannu at y Blaenoriaethau Corfforaethol?

5.1. Mae gwasanaethau bysiau yn rhan bwysig o'r flaenoriaeth 'cymunedau cysylltiedig'.

6. Faint fydd hyn yn ei gostio a sut y bydd yn effeithio ar wasanaethau eraill?

6.1. Nid yw'r costau ar gael ar hyn o bryd ond fe'u bodlonir o ffynonellau ariannu allanol.

7. Beth yw prif gasgliadau'r Asesiad o'r Effaith ar Les?

7.1. Nid yw'r adroddiad hwn yn gofyn am Asesiad o Effaith ar Les.

8. Pa ymgynghoriadau sydd wedi'u cynnal gyda Chraffu ac eraill?

8.1. Ni ymgynghorwyd â neb heblaw am drwy Lywodraeth Cymru a CLILC gydag arweinwyr ledled Cymru.

9. Datganiad y Prif Swyddog Cyllid

9.1. Cefnogir y cytundeb arfaethedig gan ei fod yn helpu i ddarparu ymateb rhanbarthol i geisio sicrhau y gall y sector a gwasanaethau bysiau ddod yn gynaliadwy eto. Cyn belled â bod y Cyngor yn cytuno i gytundeb BES 2, nid yw'r cynigion yn cael unrhyw effaith ar gyllidebau lleol ar unwaith. Mae Adran 10.1 yn nodi'r risgiau i'r maes gwasanaeth os nad ydym yn cymryd rhan.

10. Pa risgiau sydd yna ac oes yna unrhyw beth y gallwn ei wneud i'w lleihau?

10.1. Mae methu â chytuno i gynllun BES 2 yn arwain at ddwy risg. Y cyntaf yw na fydd gwasanaethau bysiau lleol yn parhau i gael eu hariannu ar eu lefel bresennol a bydd hyn yn arwain at doriadau mewn gwasanaethau. Yn ail, bydd yn golygu bod sir Ddinbych allan o'r cnewyllyn yn rhanbarthol, a allai fod â goblygiadau pellach i wasanaethau bysiau groesi ffiniau.

11. Pŵer i wneud y Penderfyniad

11.1. A.9 Mesur Llywodraeth Leol Cymru 2009 ac Adran 2 Deddf Llywodraeth Leol.