



Russell George AS
Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

SeneddESS@senedd.cymru

12 Awst 2020

Annwyl Russell

Diolch am y cyfle i ymateb i'r dystiolaeth a gymeroch ar 18 Mehefin ar effeithiau pandemig y Coronaferiws ar drafnidiaeth gyhoeddus ac i fynegi ein barn ar y materion isod:

Y cyfnod adfer ac ariannu bysiau

Rydym eisoes wedi darparu pecyn gwerth £29m o gymorth i weithredwyr bysiau, gan gynnwys cludiant cymunedol, drwy'r Gronfa Galedi ar gyfer y Sector Bysiau er mwyn iddynt allu parhau i ddarparu gwasanaethau. Mae hyn yn ychwanegol at y grantiau a'r cymorth ariannol sydd ar gael drwy gynlluniau gan Busnes Cymru a Llywodraeth y DU, megis y Cynllun Cadw Swyddi.

Ar 2 Gorffennaf, cyhoeddodd Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth y byddai diwydiant bysiau Cymru yn cael ei ariannu drwy Gynllun Brys newydd ar gyfer y Sector Bysiau. Caiff y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau ei gyflwyno fesul cam a bydd yn cynnig rhwydwaith mwy integredig a hyblyg er mwyn sicrhau bod y cyflenwad yn cyfateb i'r galw, yn darparu gwasanaethau hyblyg ac yn dyrannu unrhyw gyllid ychwanegol. Bydd y cyllid brys hwn, a gynhelir ar lefelau hanesyddol ar hyn o bryd, am gyfnod cychwynnol o dri mis a bydd yn darparu cymorth ariannol i'r diwydiant bysiau er mwyn sicrhau bod bysiau yn parhau i symud ledled Cymru.

Bydd y Cynllun yn darparu cymhorthdal gweithredu yn lle refeniw a gollwyd o ganlyniad i COVID-19 a bydd bysiau yn cludo llawer llai o deithwyr o ganlyniad i'r rheolau cadw pellter cymdeithasol. Yn ogystal â diwallu anghenion byrdymor brys, bwriedir i'r cytundeb sy'n sail i'r Cynllun gynrychioli dechrau partneriaeth barhaus rhwng gweithredwyr a chyrff cyhoeddus er mwyn gallu ail-lunio rhwydwaith bysiau Cymru, gan gefnogi'r broses reoli a rhyngweithio ar draws moddau o drafnidiaeth, gan gynnwys systemau tocynnau clyfar, llwybrau unedig a threfniadau amserlennu integredig.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru
Correspondence.Ken.Skates@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Bydd gweithredwyr yn gweithio gydag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru i benderfynu ar y llwybrau cychwynnol a pha mor aml y dylai gweithredwyr redeg gwasanaethau yn unol â'r cyllid sydd ar gael. Wrth gytuno ar y lefelau hyn ar gyfer gwasanaethau bysiau, bydd angen ystyried y canlynol:

- y ffordd orau o wasanaethu gweithwyr allweddol (gan gynnwys staff y GIG, ond heb fod yn gyfyngedig iddynt);
- y ffordd orau o gefnogi gweithgarwch economaidd wrth i'r economi ailgychwyn;
- capasiti bysiau'r Gweithredwyr o ystyried y gostyngiad mewn patrymau gwasanaeth a'r gofyniad i gydymffurfio â'r canllawiau ar gyfer cadw pellter cymdeithasol;
- sut i ymdopi ag unrhyw brinder staff y mae Gweithredwyr yn ei wynebu.

Yn y dyfodol, bydd Llywodraeth Cymru, gyda chefnogaeth gan Drafnidiaeth Cymru, yn dylunio cynllun ariannu newydd ar y cyd ag awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau a fydd yn cynnwys dull teg a chyson o bennu prisiau siwrneiau a chynyddu defnydd, a chytundeb ag egwyddorion y Contract Economaidd a Siarter Gymdeithasol. Bydd y dull hwn yn ein galluogi i weithio mewn partneriaeth er mwyn gwella gwasanaethau i deithwyr, gan gynnwys glendid, dibynadwyedd a diogelwch, a fydd yn hanfodol yn ystod y cyfnod adfer wrth inni gydweithio i sicrhau rhwydwaith bysiau effeithlon, cynaliadwy a chadarn ar gyfer y dyfodol.

Rwyf ar ddeall i aelodau o'r Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr, gan gynnwys Nigel Winter o Stagecoach, gyfarfod â Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar 8 Gorffennaf i drafod y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau mewn mwy o fanylder.

Gorchuddion wyneb

Yn dilyn cyhoeddiad y Prif Weinidog ar 13 Gorffennaf ynghylch newidiadau i'r ddyletswydd i gadw pellter corfforol o 2m, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi canllawiau ychwanegol i weithredwyr trafndiaeth gyhoeddus ar fesurau lliniaru ychwanegol y dylent eu hystyried er mwyn lleihau'r risg o drosglwyddo'r Coronafeirws pan fydd yn anodd neu'n amhosibl cadw pellter corfforol o 2m: <https://llyw.cymru/ailddechrau-trafnidiaeth-gyhoeddus-canllawiau-i-weithredwyr>

Er mwyn helpu i leihau'r risg o drosglwyddo'r feirws ar drafnidiaeth gyhoeddus pan nad yw bob amser yn bosibl cadw pellter corfforol o 2m, mae bellach yn orfodol i bobl wisgo gorchudd wyneb pan fyddant yn teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Rydym yn gobeithio y bydd y mesurau hyn o gymorth fel bod gweithredwyr yn gallu cynyddu nifer y teithwyr y gallant eu cludo yn eu cerbydau wrth i'r galw am drafnidiaeth gyhoeddus ddechrau cynyddu unwaith eto. Byddwn yn gweithio'n agos gyda gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru er mwyn ailddechrau gwasanaethau bysiau lleol yn raddol, a gafodd eu lleihau o ganlyniad i bandemig COVID-19.

Byddwn yn parhau i gydweithredu â phartneriaid yn y diwydiant i sicrhau bod teithwyr yn ymwybodol o'n cyngor ar ddefnyddio gorchuddion wyneb.

Tacsis a cherbydau hurio preifat

Rydym yn ymwybodol iawn o bryderon gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn sgil pandemig COVID-19 ac rydym wedi bod yn cynnal trafodaethau â'r Gwasanaethau Rheoliadol a Rennir, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru a Phanel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan mewn perthynas â dod o hyd i atebion i'r materion hyn. Fodd bynnag, nid oes gan Lywodraeth Cymru bwerau cyfarwyddo mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat o dan y ddeddfwriaeth frys newydd na'r ddeddfwriaeth bresennol ar gyfer tacsis/cerbydau hurio preifat. Mae'r ddeddfwriaeth gyfredol (sy'n gymwys i Gymru a Lloegr)

yn darparu mai'r awdurdod lleol sy'n gyfrifol am y penderfyniad i drwyddedu gyrrwr, cerbyd neu weithredwr.

Mae nifer o safonau diogelwch a phrofi perthnasol sy'n gymwys i sgriniau diogelu er mwyn sicrhau eu bod yn addas ac yn ddiogel i'w defnyddio. Mae'r safonau hyn yn sicrhau nad yw sgriniau yn peri risg o anaf i'r gyrrwr na'r teithwyr, naill ai yn y man arferol neu petai gwrthdrawiad; maent yn sicrhau bod sgriniau wedi'u hadeiladu o ddeunyddiau addas, ac nad ydynt yn fflamadwy; maent yn sicrhau nad ydynt yn rhwystro'r gyrrwr rhag gweld; ac yn gwneud yn siŵr nad yw eu gosod yn peryglu mecanweithiau diogelwch integredig y cerbyd, megis bagiau aer ochr ac ati.

Gallai sgriniau nad ydynt wedi'u profi neu sy'n cael eu gosod yn anghywir beri nifer o risgiau difrifol i'r gyrrwr a'r teithwyr, felly mae'n bwysig bod eu diogelwch yn parhau i fod wrth wraidd ein canllawiau. Mae diogelwch cerbydau yn fater a gadwyd yn ôl ac ni allwn fynd yn groes i'r ddeddfwriaeth honno. Yn ddiweddar, cyhoeddodd yr Adran Drafnidiaeth y datganiad canlynol ac, o ganlyniad, mae Llywodraeth Cymru wedi diweddarau ein [Cyngor ar Fasnach Tacsis](#) er mwyn adlewyrchu'r sefyllfa genedlaethol:

'Mae gosod rhwystrau neu sgriniau diogelwch yn benderfyniad ar gyfer awdurdodau trwyddedu, gweithredwyr cerbydau hurio preifat a'r cwmni/unigolyn sy'n gweithredu'r cerbyd, yn seiliedig ar eu hasesiad risg eu hunain.'

Dylid nodi bod pob cerbyd newydd ei weithgynhyrchu wedi cyflawni Cymeradwyaeth Math Cerbyd Cyfan Ewropeaidd yn dilyn profion diogelwch cynhwysfawr. Mae'n bosibl y gall newid y tu mewn i'r cerbyd neu ychwanegu ato newid 'cymeradwyaeth math' y cerbyd. Mae Tîm Technegol Cymeradwyo Cerbydau yr Asiantaeth Safonau Gyrrwyr a Cherbydau wedi nodi, os yw'r cerbyd wedi cael ei gymeradwyo, yna ni fyddai gosod partisïynau dros dro yn annilysu'r gymeradwyaeth honno, os oedd y cerbyd wedi'i gofrestru. Mae'n bwysig nodi, er y caniateir addasiadau, nad yw hyn yn golygu eu bod yn ddiogel ar gyfer y teithwyr. Felly dim ond ar sail dros dro rydym yn myfyrio ar osod sgriniau diogelwch.

Yr awdurdod lleol fydd yn penderfynu a ddylid caniatáu i'r sgrin gael ei gosod neu beidio. Mae hyn yn rhoi awdurdodau lleol mewn sefyllfa anodd oherwydd bydd yn rhaid iddynt bwysu a mesur y risg y gallai'r gyrrwr a'r teithwyr ddal COVID-19 a'r risgiau diogelwch posibl o ganlyniad i osod sgrin. Yn yr hinsawdd sydd ohoni, mae'n annhebygol y bydd llawer o'r cwmnïau sy'n gosod sgriniau diogelwch yn gallu darparu sicrwydd wedi'i ddogfennu mewn perthynas â'r pryderon diogelwch a amlinellwyd uchod. Heb y sicrwydd hwn, bydd yr awdurdod lleol yn ei chael hi'n anodd penderfynu a yw sgrin yn ddiogel, a gall yr awdurdod lleol fod yn atebol petai gyrrwr neu deithiwr yn cael ei anafu o ganlyniad i sgrin anniogel a gymeradwywyd.

Mae awdurdodau lleol ledled Cymru a Lloegr yn ymdrin â'r mater hwn mewn nifer o ffyrdd gwahanol, gan amrywio o beidio â chaniatáu i unrhyw sgriniau dros dro gael eu gosod os nad oes ganddynt y ddogfennaeth ddiogelwch ofynnol, i ganiatáu i sgriniau dros dro gael eu gosod ond peidio â'u cymeradwyo mewn gwirionedd. Felly perchennog y cerbyd fydd yn atebol am y diogelwch. Mae'r holl ddulliau gwahanol yn codi nifer o gwestiynau ynghylch risg, diogelwch y gyrrwr a'r teithiwr a chyfreithlondeb mewn perthynas ag atebolrwydd.

Mae Awdurdodau Trwyddedu yn teimlo nad oes ganddynt yr arbenigedd technegol, yn enwedig am nad oes dogfennaeth ddiogelwch ffurfiol, i asesu addasrwydd a diogelwch sgriniau dros dro yn ddigonol. Felly, er mwyn rhoi rhywfaint o gymorth i awdurdodau lleol, ysgrifennais at Ysgrifennydd Gwladol y DU dros Drafnidiaeth i ofyn i'r Uned Safonau Diogelwch Cerbydau ddarparu rhywfaint o ganllawiau ymarferol i awdurdodau lleol a fyddai'n eu helpu i wneud penderfyniadau yn yr hinsawdd sydd ohoni. Cefais ymateb gan y Gwir Anrh Grant Shapps, yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth, dyddiedig 17 Mehefin

2020. Yn anffodus, ni lwyddodd ei ymateb i ymdrin â'm cais mewn perthynas â rhoi canllawiau ymarferol i awdurdodau lleol er mwyn iddynt asesu addasrwydd sgriniau diogelwch.

Yn y cyfamser, mae swyddogion wedi cysylltu â'r Adran Drafnidiaeth a'r Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau ac maent yn parhau i weithio gyda Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru ac awdurdodau lleol er mwyn ceisio dod o hyd i ddull gweithredu cyffredin.

Mewn perthynas â'ch ymholiad ynghylch cymorth ariannol ar gyfer gosod sgriniau, byddai angen ystyried y mater hwn ymhellach gan ei fod yn dibynnu ar nifer o ffactorau, megis ymchwilio i argaeledd cenedlaethol cwmnïau sy'n gallu gosod sgriniau diogelwch sy'n bodloni'r holl safonau diogelwch angenrheidiol yn broffesiynol. O ganlyniad i'r cyfyngiadau COVID-19 presennol, rydym ar ddeall nad oes llawer o gwmnïau gosod sgriniau yn gweithredu yn y DU ar hyn o bryd ac mae'n debygol bod llawer o alw amdanynt, a allai arwain at gryn dipyn o oedi. Byddai angen ymchwilio ymhellach hefyd i werthuso cost a buddiannau ymarferol y dull gweithredu hwn gan nad ydym yn gwybod eto pa mor effeithiol yw sgriniau am atal trosglwyddiad COVID-19 ac, fel y nodwyd yn flaenorol, dim ond ar sail dros dro y gellid gosod sgriniau neu fel arall byddai angen y gymeradwyaeth math cerbyd.

Nid ystyrir bod diwygio'r ddeddfwriaeth trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat dros dro mewn perthynas â sgriniau diogelwch yn angenrheidiol. Mae'r ddeddfwriaeth gyfredol eisoes yn darparu'r pwerau angenrheidiol i awdurdodau lleol er mwyn iddynt ystyried defnyddio sgriniau diogelwch dros dro mewn cerbydau trwyddedig. Yr hyn sydd ei angen yw set o ganllawiau cenedlaethol gan Lywodraeth y DU, fel yr amlinellwyd uchod, a fyddai'n helpu awdurdodau lleol i bennu addasrwydd gosodiadau o'r fath, a byddai'n darparu ar gyfer dull mwy cyson ledled Cymru.

Maes Awyr Caerdydd

Mae busnesau yn y diwydiant Hedfanaeth wedi wynebu newidiadau nas gwelwyd o'r blaen yn sgil COVID-19, gan gynnwys Maes Awyr Caerdydd, sy'n golygu bod y maes awyr wedi gorfod ailystyried ei strategaeth gyllido gyfan. Yn fras, mae hynny'n golygu nad yw'r syniad o gyfran bellach gwerth £6.8m yn berthnasol mwyach a bod angen cynnwys hyn mewn ystyriaeth ehangach.

Mae swyddogion yn gweithio gyda'r Maes Awyr i ddeall beth fydd y gofynion cyllido newydd tebygol a'r ffordd y cânt eu darparu'n fwyaf effeithiol. Bydd hyn yn cynnwys unrhyw wariant rheoliadol angenrheidiol sy'n fater a gadwyd yn ôl ac a bennir gan lywodraeth ganolog. Yn ychwanegol at y gwaith rydym yn ei wneud gyda'r maes awyr, rydym hefyd wedi galw ar Lywodraeth y DU i wneud mwy i gefnogi'r diwydiant hedfanaeth (a meysydd awyr rhanbarthol yn benodol) i adfer yn dilyn effaith y pandemig. Un o'r meysydd rydym wedi gofyn iddi weithredu arno yw baich y costau anghymesur sy'n ofynnol er mwyn cynnal y gofynion diogelwch rheoliadol. Mae'n siomedig ein bod yn dal i aros am gymorth penodol gan Lywodraeth y DU yn y maes hwn.

Hyder mewn trafnidiaeth gyhoeddus a newid i deithio mewn ceir

Dylai'r mesurau rydym wedi'u cyflwyno i leihau'r risg o drosglwyddo'r feirws ar drafnidiaeth gyhoeddus helpu'r diwydiant i ailddechrau gwasanaethau a rhoi'r hyder i'r cyhoedd ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Bydd hyn hefyd yn helpu i leihau unrhyw newid i ddefnyddio ceir preifat neu atal yr arfer o ddefnyddio ceir yn lle trafnidiaeth gyhoeddus rhag dod yn ymddygiad sefydledig yn y tymor hwy.

Yn y cyfamser, rydym yn dal i annog pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau hanfodol yn unig a pharhau i weithio gartref os yw'n bosibl. Diben hyn yw parhau i

leihau'r risg o drosglwyddo'r feirws a helpu i reoli'r galw am drafnidiaeth gyhoeddus yn y byrdymor wrth i wasanaethau ailddechrau.

Caergybi

Mae Llywodraeth y DU wedi cyhoeddi pecyn cyllido gwerth £705m er mwyn helpu i reoli ffiniau Prydain ar ôl Brexit. Rydym ar ddeall bod y cyllid hwn ar gael i bob porthladd ledled y DU ac felly bydd ar gael i'r holl borthladdoedd yng Nghymru os bydd angen cymorth arnynt i adeiladu seilwaith ychwanegol lle y gallant neu, fel sy'n ymddangos yn debygol yng Nghaergybi er enghraifft, os bydd angen iddynt adeiladu cyfleusterau tollau mewndirol.

Mae trafodaethau diweddar â'r Adran Drafnidiaeth ynghylch cefnogi'r llwybr rhwng Caergybi a Dilyn wedi bod yn adeiladol ac mae swyddogion bellach wedi cytuno ar egwyddorion i atgyfnerthu'r sefyllfa weithredol gyfredol a chytuno ar ymyriad pellach petai'r llwybr yn agos at fethu yn unol â'r hyn y cytunwyd arno ar gyfer llwybrau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr. Fodd bynnag, rydym yn derbyn bod y cymorth ariannol yn ddefnyddiol ond nid yw'n hael. Ei nod yw lliniaru problem fyrdymor yn hytrach nag ystyried y goblygiadau ariannol ac economaidd parhaus a fydd yn codi yn y tymor canolig i'r hirdymor.

Dyna pam ein bod yn rhoi pwysau ar Lywodraeth y DU i sicrhau ei bod yn canolbwyntio ar rôl ein porthladdoedd môr o ran cefnogi adferiad economaidd cyflym, gan gynnwys ystyried sut y gellir cryfhau eu gweithrediadau er mwyn lliniaru effeithiau tymor hwy colledion ariannol, trefniadau benthygiadau ac ati.

Mae cyfleoedd buddsoddi a thwf sylweddol ar gyfer porthladd Caergybi yn arbennig, gan gynnwys yr angorfa amlbwrpas arfaethedig yn Salt Island, ac rydym yn awyddus i ailddechrau trafodaethau â Stena ynghylch y cynigion hyn. Mae swyddogion am gael arweiniad cliriach gan Lywodraeth y DU yn dilyn y cyhoeddiad diweddar ynghylch rhoi rheolaethau ar waith yn raddol ar gyfer gwiriadau wrth y ffin a pha gynigion sy'n cael eu hystyried ar gyfer Caergybi.

Hyderaf y bydd y wybodaeth hon yn ddefnyddiol ichi.

Yn gywir



Ken Skates AS/MS

Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru
Minister for Economy, Transport and North Wales