

TRC-47: Astudiaeth Ddichonoldeb i Rural Renewable Energy Transport
Solutions (Pen-y-bont ar Ogwr)

ADRODDIAD YMGYNGHORI Â RHANDDEILIAID ALLWEDDOL A'R
GYMUNED

Tabl Cynnwys

1. CYFLWYNIAD.....	3
2. Y RHANDDEILIAID ALLWEDDOL	3
3. Y GYMUNED.....	3
4. DULLIAU YMGYNGHORI	4
5. CANLYNIADAU YMGYNGHORI ALLWEDDOL Â RHANDDEILIAID	4
6. CANLYNIADAU YMGYNGHORI CYMUNEDOL	9
7. CASGLIADAU.....	14
8. ATODIADAU.....	16
a. Taflen digwyddiad.....	16
b. Holiadur ar-lein	16
c. Cyflwyniad yr ymgynghoriad.....	16

1. Cyflwyniad

Mae Gower Power Co-op CIC (GPCC) wedi'i contractio gan Juno Energy i gynorthwyo i gyflwyno astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer Cymru Gynaliadwy sy'n archwilio'r cyfle i greu cynllun trafndiaeth gymunedol wedi'i bweru gan ynni adnewyddadwy yn wardiau gwledig Pen-y-bont ar Ogwr.

Rôl GPCC yw ymgynghori â'r rhanddeiliaid allweddol a oedd eisoes wedi'u nodi gan grŵp llywio lleol a chynnal ymgynghoriad cymunedol ehangach.

2. Y rhanddeiliaid allweddol

Roedd y sefydliadau rhanddeiliaid allweddol a'u cynrychiolwyr a nodwyd ac yr ymgynghorwyd â hwy wedi hynny fel a ganlyn:

Cymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol Pen-y-bont ar Ogwr - Graham Cartwright (Rheolwr Gweithrediadau)

Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr - Kevin Sales (Swyddog Trafnidiaeth Gyhoeddus) a Kwaku Opoku-Addo (Pennaeth Trafnidiaeth)

Meddygfa Porthcawl - Nicola Willis, Rheolwr y Feddygfa

Cenin Renewables – Martyn Popham, Prif Weithredwr / perchennog

Yn ogystal, cafwyd trafodaeth gyda Stuart Burge-Jones, Swyddog Iechyd a Lles yng Nghymdeithas Sefydliadau Gwirfoddol Pen-y-bont ar Ogwr ynghylch y broses ymgynghori a rhai agweddau ar y cynllun (sef denu gwirfoddolwyr ac ymgysylltu â grwpiau i ddefnyddio gwasanaeth yn y dyfodol)

3. Y gymuned

Diffiniwyd y gymuned fel pobl a oedd â phroblemau trafndiaeth yn y wardiau canlynol:

- Corneli
- Nottage
- Rest Bay
- Porthcawl
- Newton
- Bryntirion, Laleston a Merthyr Mawr

Yn ogystal, roedd gan yr ymgynghoriad ffocws mwy penodol sef deall, er mwyn mynd i'r afael â'r anawsterau yr oedd pobl yn eu cael wrth geisio cyrraedd a gadael adeilad newydd Meddygfa Porthcawl yn Newton.

4. Dulliau ymgynghori

Dulliau ymgynghori â rhanddeiliaid allweddol

Cysylltwyd â rhanddeiliaid allweddol ar y ffôn i ddechrau ac yna dilynwyd y sgwrs gychwynnol gan gyfarfodydd wyneb yn wyneb ym Mhen-y-bont ar Ogwr yn yr wythnos yn dechrau 4 Mawrth 2019.

Roedd y dulliau ymgynghori yn cynnwys cyflwyniad byr gyda chynnig amlinellol o sut y gallai cynllun peilot weithio mewn egwyddor, gyda'r nod o fynd i'r afael â rhai o'r materion trafndiaeth sy'n bodoli o amgylch Meddygfa Porthcawl (Atodiad 10a).

Dilynwyd hyn gan sgwrs anffurfiol a oedd yn archwilio:

- Galw am y cynllun arfaethedig
- Materion/heriau posib
- Sut i wneud iddo ddigwydd
- Cyfleoedd ehangach

Dulliau ymgynghori cymunedol

Cynhaliwyd ymgynghoriad cymunedol rhwng 23 Mawrth a 24 Ebrill. Roedd yn cynnwys holiadur ar-lein a oedd ar agor trwy gydol y cyfnod a digwyddiad cyhoeddus yn YMCA Porthcawl ar 18 Ebrill.

Rhodddwyd cyhoeddusrwydd eang i'r holiadur a'r digwyddiad gan Cymru Gynaliadwy a'r rhanddeiliaid allweddol gan gynnwys BAVO (Atodiad A). Trwy restr bostio BAVO a gweithgaredd cyfryngau cymdeithasol yn unig, rydym yn rhagweld y byddai hyn wedi cyrraedd

XXXXXX aros am ddata BAVO

Rhodddwyd sylw i'r digwyddiad hefyd yn y papur newydd lleol.

5. Canlyniadau ymgynghori allweddol â rhanddeiliaid

Galw am y cynllun arfaethedig

Roedd yr holl rhanddeiliaid yr ymgynghorwyd â hwy yn ymwybodol iawn bod toriadau sylweddol i ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru ac yn fwy penodol ym Mhen-y-bont ar Ogwr wedi digwydd dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf. Roeddent hefyd yn ymwybodol o'r canlyniad cymdeithasol ac economaidd y mae llai o symudedd yn ei gael ar gymunedau, yn enwedig ar y bobl hynny sydd dan anfantais, p'un ai oherwydd incwm isel, iechyd gwael, oed neu fel arall.

O ran Pen-y-bont ar Ogwr, mynegodd y rhan fwyaf bryder bod materion trafndiaeth yn dod yn fwy oherwydd natur wledig Pen-y-bont ar Ogwr. Roedd ardaloedd gwledig Pen-y-bont ar Ogwr yn tueddu i fod â gwasanaethau cyfyngedig yn barod ac erbyn hyn roedd pobl yn dod yn fwyfwy ynysig. Roedd yr holl rhanddeiliaid yn ymwybodol o anawsterau a oedd yn bodoli ar gyfer rhai o'r cleifion a oedd am gyrraedd a gadael

Meddygfa Porthcawl ac roeddynt yn croesawu unrhyw fath o gynnig sy'n dechrau mynd i'r afael â rhai o'r materion trafndiaeth hyn a rhai ehangach.

Roedd y sylwadau nodweddiadol fel a ganlyn:

“Dim llawer o dacsis hygyrch”

“Mae tacsis bob amser yn rhy ddrud i rai o'n cleifion” “Mae cost

trafnidiaeth yn achosi i feddygon gynnal mwy o ymweliadau â

chartrefi.”

Yn dilyn y sylw olaf hwn, gan reolwr Meddygfa Porthcawl, cafwyd ymgynghoriad â 10 o'r Meddygon, a amcangyfrifodd fod cleifion na allent gyrraedd y Feddygfa oherwydd materion trafndiaeth yn achosi 4 - 5 ymweliad cartref y dydd ar gyfartaledd na fyddai fel arall wedi digwydd pe bai darpariaeth drafnidiaeth ddigonol ar waith.

Yn ogystal, er bod croeso mawr i unrhyw ddarpariaeth o drafnidiaeth well i'r feddygfa, teimlwyd bod ystod eang o faterion ynysu cymdeithasol yn bodoli tu hwnt i allu'r feddygfa i gefnogi defnyddwyr gwasanaeth eraill. Roedd sylwadau fel y canlynol yn rhai nodweddiadol:

“Yn ogystal â gwasanaethu Meddygfa Porthcawl mae yna lawer o leoedd eraill y mae pobl yn ei chael yn amhosibl eu cyrraedd, er enghraifft, clinig clwyfau Gogledd Corneli* neu mae'r prif ysbytai hyd yn oed yn anodd eu cyrchu i rai pobl.”

*Mae cleifion yn cael eu hanfon ledled y sir i glinigau clwyfau yn lle at eu nyrs meddygfa leol sy'n arwain at broblemau trafndiaeth

“Gallai llawer o grwpiau cymdeithasol ddefnyddio'r gwasanaeth y tu allan i oriau'r feddygfa.”

Mae DanyGraig yn arbennig o anhygyrch.... Mae Happy Valley hefyd allan o'r ffordd ac ar y ffordd i Stormy Down*”

*Ile cynigir bod y cerbyd trydan yn ailwefru ei fatri.

Cwestiynodd un rhanddeiliad a oedd yr astudiaeth ddichonoldeb yn ymwneud yn bennaf â darparu gwasanaeth trafndiaeth gymunedol a diwallu'r anghenion trafndiaeth amlwg a oedd yn bodoli neu a oedd yn ymwneud yn fwy â threialu'r defnyddiau amgen ar gyfer ynni adnewyddadwy.

Materion/heriau posib

Roedd y sylwadau'n ymdrin ag amrywiaeth o faterion: cyfreithiol, technegol,

ariannol a chymdeithasol. Cyfreithiol

Mynegwyd pryder ynghylch goblygiadau cyfreithiol disodli'r gwasanaeth bysiau cyhoeddus neu'r gwasanaethau tacsii lleol. Yn benodol, mae angen i unrhyw ddarpariaeth newydd osgoi unrhyw feirniadaeth

o ddyblygu'r llwybr bws sy'n cael ei sybsydeiddio'n rhannol gan ABMU (#61 - Jones Street - Nottage)

Er y gellir ei osgoi hyn pe bai'r gwasanaeth yn cael ei ddylunio'n briodol, amlygwyd hefyd y byddai angen trwydded tacsï pe bai rhai gwasanaethau'n cael eu darparu.

Technegol

Ar wahân i fod angen sicrhau y gallai'r cerbyd weithredu'n rheolaidd ac fel y cynigiwyd (h.y. cynnig yr un gwasanaeth mewn tywydd oer),

“A fyddai gwasanaeth cerbyd EV yn gallu gwasanaethu'r cymoedd neu weithio mewn tywydd oer gwael?” roedd angen ystyried amrywiaeth o ffactorau technegol eraill. Er enghraifft:

Amlygwyd bod angen hyfforddiant ar yrwyr sut i ddefnyddio'r car, sut i wneud

gwiriadau

diogelwch a chadw cofnodion rheolaidd mewn llyfr log; mae angen hyfforddiant cymorth cyntaf a diogelu sylfaenol arnyn nhw hefyd fel eu bod nhw'n gwybod sut i ddelio â digwyddiadau o gam-drin neu salwch, a byddai angen gwiriadau CRB arnyn nhw hefyd.

Ariannol

Ar wahân i oblygiadau ariannol unrhyw faterion cyfreithiol a thechnegol a godwyd, codwyd amheuaeth a oedd yr astudiaeth ddichonoldeb yn ystyried “llwyth dychwelyd”?

“A fyddai'n bosibl bod cleifion yn mynd yn sownd... sut ydyn ni'n cynnig rheoli economeg hynny?”

Amlygwyd hefyd bod gan gleifion llai galluog ofalwyr a bod angen ystyried hyn wrth gyfrifo unrhyw refeniw (neu ddiffyg refeniw) gan ddefnyddwyr y gwasanaeth.

Cymdeithasol

Er y cydnabuwyd bod BCTA eisoes yn darparu cynllun ceir gwirfoddol llwyddiannus, amlygodd BCTA eu hunain:

“Rydym yn gweld cynnydd yn y galw am ein gwasanaethau ond yn aml mae'n anodd dod o hyd i yrwyr.” Dyma ffactor cymdeithasol arall a amlygwyd:

“Mae gwasanaeth bws Townrider yn darparu trafnidiaeth am ddim i Bensïynwyr felly mae angen rheoli disgwyliadau pobl”

Gofynnwyd cwestiwn sef a allai'r awdurdod lleol dalu am Bensïynwyr?



Sut i wneud iddo ddigwydd



O'r sgysiau a gynhaliwyd gyda'r rhanddeiliaid allweddol, yr hyn a oedd yn sefyll allan yn fwy na dim arall oedd awydd gwirioneddol i helpu i wneud i gynllun peilot ddigwydd. Roedd yn amlwg bod gan y rhanddeiliaid allweddol fewnwelediadau ac arbenigedd gwahanol a rhyngddynt roedd yn hawdd bod yn hyderus y gallai gwasanaeth addas gael ei ddylunio a'i ddarparu pe byddent yn cael eu dwyn ynghyd i dîm prosiect.

Roedd dealltwriaeth glir bod angen gwahaniaethu darpariaeth ac y gellid cyflawni hyn yn eithaf hawdd. Roedd hyn yn cynnwys awgrymiadau ar gyfer ffyrdd o osgoi cystadlu:

“cynllun aelodaeth gyda meini prawf allweddol ar gyfer defnyddio gwasanaeth:
fforddiadwyedd, gallu/capaciti ac argaeledd”

“ei wneud yn hygyrch... dim llawer o dacsis hygyrch”

Roedd awgrymiadau hefyd o angen i fod yn strategol o ran sut y cynllunnir y gwasanaeth: “Mae angen i'r feddygfa fod yn rhan o'r cyfan wrth amserlennu apwyntiadau yn ôl parthau”

“Mae'n bwysig cyd-fynd â darpariaeth cerbydau mwy oherwydd bod grwpiau cymdeithasol yn aml yn grwpiau o 15 neu fwy”

Cytunodd yr holl rhanddeiliaid (gan gynnwys BCTA) y byddai BCTA mewn sefyllfa dda i redeg y gwasanaeth. Un o'r nifer o resymau a roddwyd am hyn yw bod yn rhaid ei redeg “yn broffesiynol ac yn unol â safonau gweithredu cywir”

Er bod BCTA wedi mynegi pryderon ynghylch denu a chadw gyrwyr, roeddent yn hyderus y gallent redeg y gwasanaeth fel asiant (am ffi reoli). Roeddent yn hyderus y gallent recriwtio pobl ym Mhorthcawl ar gyfer peilot ac y gallent weld y rhesymeg wrth ddefnyddio Stormy Down fel canolfan reoli (h.y. gadael yr allwedd a'r cerbyd i wefru pan nad yw'n cael ei ddefnyddio) a chael 5 - 6 gwirfoddolwr ar sifftiau.

Amlygodd BCTA hefyd fod angen i'r astudiaeth ystyried bod Gweithrediadau a Chynnal a Chadw cerbydau cymunedol yn uwch na'r arfer, ac y gallem ddisgwyl gorfod gwneud gwaith cynnal a chadw sylfaenol bob 6 wythnos.

Gwnaed rhai awgrymiadau defnyddiol mewn perthynas â recriwtio gwirfoddolwyr. Yn gyntaf, gweithio'n agos gyda BAVO, gan gysylltu ag U3A, y Seiri Rhyddion, y Llewod a chynllun Pontydd i Waith

Cadarnhaodd Cenin Renewables ei awydd i ddarparu trydan glân (heb unrhyw gost) ar gyfer cynllun trafniadaeth gymunedol a chynigiodd hefyd gerbyd EV fel cerbyd wrth gefn neu'n fwy rheolaidd os oedd angen.

At ei gilydd, roedd y rhanddeiliaid allweddol yn gefnogol iawn ac eisiau bod yn rhan o ddatblygu gwasanaeth.

Cyfleoedd ehangach

Roedd y cyfle mwyaf ac amlycaf a amlygwyd gan nifer o randdeiliaid yn ymwneud â defnyddio'r cerbyd(au) at amrywiaeth o ddibenion y tu allan i anghenion mynd â chleifion i ac o Feddygfa Porthcawl. Heblaw am y cyfle i drefnu apwyntiadau ar gyfer cleifion sy'n ddibynol ar y cynllun trafndiaeth newydd o fewn rhannau penodol o'r dydd, roedd llawer mwy o oriau yn ystod y dydd a gyda'r nos y tu allan i oriau'r feddygfa pan ellid defnyddio'r cerbyd ar gyfer a chan nifer o grwpiau eraill cymdeithasol ag anghenion trafndiaeth.

Enghraifft dda o hyn oedd yr awgrym y dylid cynnig y cerbyd (a'r gyrrwr) i Latch Caravan (cymorth canser ym Mae Treco). Enghraifft arall oedd mynd ag un partner cwpl oedrannus i ymweld â'u partner os cânt eu cludo i'r ysbyty. Yn ogystal, awgrymwyd clybiau chwaraeon i'w defnyddio ar benwythnosau a fyddai a) yn datrys problem drafndiaeth b) yn golygu llai o fygdarth o geir ar y ffordd o gofio bod y cerbyd cymunedol yn drydanol. Awgrymwyd hefyd y gellid defnyddio cerbyd ar gyfer llogi preifat, ar yr amod bod ganddo drwyddedu priodol.

Argymhellwyd y dylid cysylltu â gweithgynhyrchwyr rhag ofn eu bod am gefnogi'r cynllun.

Dywedodd Martyn Popham o Cenin Renewables iddo gael ei ysbrydoli gan fodel Awstria lle mae “cydleoli a chlystyru asedau ynni yn arwain at adfywio ardal”. O'r sgyrsiau gyda'r holl randdeiliaid allweddol mae'n amlwg y gallai hyn fod yn wir.

6. Canlyniadau ymgynghoriad cymunedol

Nifer y cyfranogwyr

Llenwodd 72 o bobl yr holiadur, gyda 37 o'r rheini'n rhoi eu hunain yn un o'r categorïau canlynol:

1. Mae gen i anghenion trafndiaeth nad ydyn nhw'n cael eu diwallu gan y ddarpariaeth bresennol
2. Rwy'n ofalwr ac yn cefnogi rhywun neu bobl nad yw'r ddarpariaeth bresennol yn diwallu eu hanghenion trafndiaeth
3. Rwy'n cynrychioli sefydliad sy'n cefnogi darpar ddefnyddwyr gwasanaeth sydd â gofynion trafndiaeth sylweddol nad ydynt yn cael eu diwallu gan y ddarpariaeth bresennol

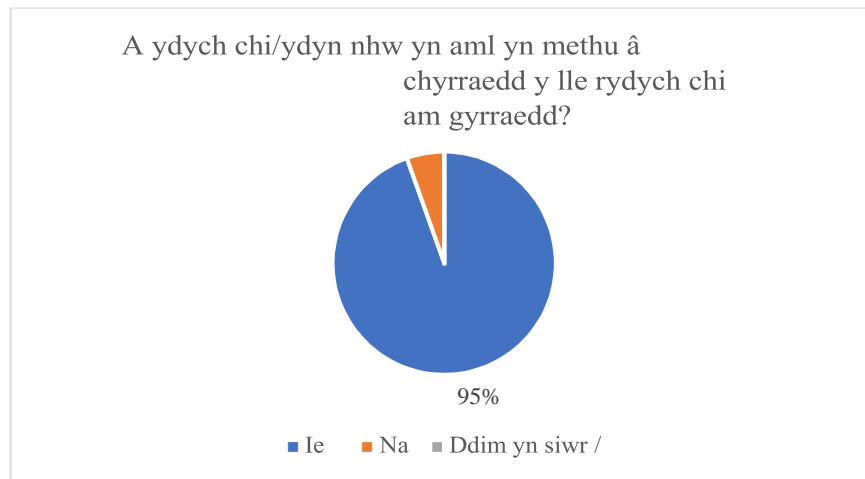
Mynychwyd y digwyddiad gan 11 o bobl yn lleol i Ben-y-bont ar Ogwr ac 1 person a oedd yn aros yn rheolaidd mewn maes carafanau lleol ac a gafodd ei effeithio'n andwyol gan y diffyg cludiant. Trefnwyd y digwyddiad gan Ant Flanagan o Gower Power Co-op CIC, gyda chefnogaeth Jon Bailey o Down to Earth (sy'n rhedeg eu menter trafndiaeth gymunedol cerbydau EV eu hunain).

Canfyddiadau allweddol

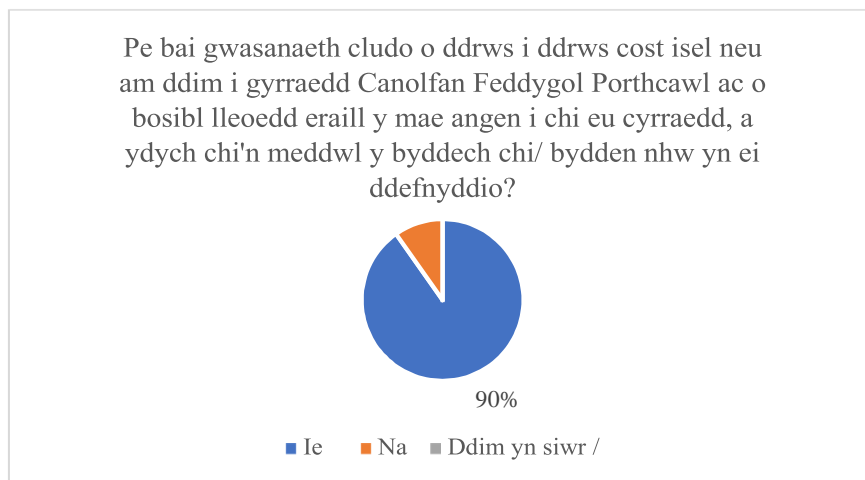
Holiadur ar-lein

Roedd y canfyddiadau allweddol a dynnwyd o'r ymarfer ymgynghori ar-lein (Atodiad B) fel a ganlyn:

Adroddodd yr holl ymatebwyr:



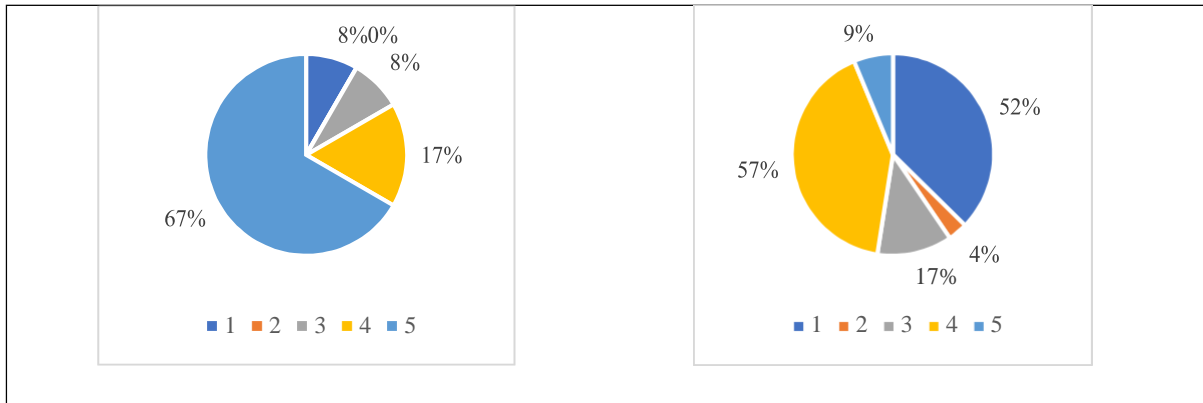
- Yn fwy penodol, roedd 100% o'r rhai yr ymgynghorwyd â hwy a oedd, neu'n cefnogi rhywun a oedd, yn ddefnyddwyr cofrestredig Meddygfa Porthcawl yn cael anawsterau wrth gyrraedd y Feddygfa a mynd oddi yno wedyn.
- Yn ogystal, cadarnhaodd yr holl ymatebwyr y canlynol



- Er bod pobl a oedd yn cefnogi pobl ag anghenion mynediad o'r farn y byddai gwasanaeth trafndiaeth gymunedol newydd yn gwneud gwahaniaeth cymedrol i fywydau'r defnyddiwr, roedd y defnyddwyr eu hunain o'r farn y byddai'n gwneud gwahaniaeth sylweddol.

Ar raddfa 1 - 5 faint o wahaniaeth ydych chi'n meddwl y byddai'n ei wneud i'ch bywyd/eu

Barn defnyddwyr
Barn gweithwyr/sefydliadau cymorth



- Pan ofynnwyd “beth fydddech chi'n ei wneud heb wasanaeth o'r fath, neu, beth fyddai'r bobl rydych chi'n eu cefnogi yn ei wneud hebddo?” roedd yr atebion fel a ganlyn:
 - Dioddef fy hun MARW
 - Gofyn i Feddygon ddod i'r cartref
 - Byddai'n anodd cyrraedd y feddygfa, yn enwedig mewn tywydd gwael
 - Cario ymlaen fel arfer
 - Fyddwn i ddim yn gallu cyrraedd lle rydw i eisiau mynd
 - Byddai'n rhaid i fi yrru fy hun
 - Daeth fy mywyd i ben pan stopiodd y cyngor y bws 63B. Alla i ddim cyrraedd fy meddygfa, ysbyty, banciau na siopa. Rydym yn talu trwy ein treth ar gyfer trafnidiaeth ond dydyn ni ddim yn cael unrhyw rai
 - Dim llawer
 - Lleihau mynediad at wasanaethau iechyd.
 - “Brwydro ++ neu ofyn am ymweliadau cartref
 - Gwasanaeth tacsï
 - Gofyn am alwadau cartref yn y feddygfa
 - Efallai ddim yn gofyn am sylw meddygol
 - Dim
 - Teulu/ffrindiau'n helpu
 - Byddai'n golygu ymweliadau cartref
 - Dibynnu ar lifftiau
 - Mwy o alw am ymweliadau cartref nad ydyn nhw'n hollol angenrheidiol oherwydd diffyg cludiant ar hyn o bryd
 - Ni fyddai pobl yn gallu cyrraedd lle mae angen iddynt fynd
 - Fel sy'n digwydd fel rheol. Dioddef yn dawel!
 - Cymryd mwy o amser i deithio, gan effeithio felly ar eu gallu i gwblhau tasgau beunyddiol, gan effeithio hefyd ar eu hiechyd corfforol a meddyliol a'u gallu cyffredinol i fynychu digwyddiadau/ymrwymïadau.
 - Aros adref
 - Rhaid cael ymweliadau cartref.
 - Yn gaeth i'r tŷ

- Roedd adborth arall yn cynnwys y sylwadau canlynol:

- Fel person hŷn gyda phroblemau symudedd sydd â hawl i docyn bws ar hyn o bryd, byddwn yn disgwyl gallu ei ddefnyddio. Byddai'r llwybr yn bwysig, y broblem gyda'r lleoliad newydd yw ei fod ar gyrion y dref. Mae'r holl wasanaethau cyfredol yn mynd trwy'r ganolfan. Pe na bai'r gwasanaeth newydd yn codi ar bob pwynt ac yn dod i ben yn y ganolfan iechyd, ni fyddai fawr o bwynt. Rhaid i'r cerbyd fod yn addas i'r anabl a chadeiriau gwrthio plant.
 - Byddwn wrth fy modd yn gweld mwy o gerbydau trydan ar y ffordd
 - Rwyf wedi cofrestru ar hyn o bryd gyda meddygfa Gogledd Corneli, mae gwasanaeth bob awr ar y 61 sy'n mynd yno. Hoffwn gael gwasanaeth sy'n mynd i orsaf reilffordd Pyle i gyd-fynd â gwasanaeth trên cymudwyr.
 - Mae fy meddygfa yng Ngogledd Corneli nid Porthcawl. Mae gen i broblemau iechyd, sy'n golygu bod angen trafniadaeth arnaf. Does yna ddim.
 - Ni allaf ddod i'r cyfarfod oherwydd nad oes gennyf unrhyw drafnidiaeth, mae'r bws olaf i fyny i ben Ffordd Fulmar yn gadael y dref am 5.30pm, ar ôl hynny mae'n stopio felly ni allaf fynd allan, mae'n rhy bell i mi gerdded i arhosfan bysiau Forge gan fod gen i broblemau anadlu oherwydd salwch. Felly pan mae'r 61 yn stopio rydw i'n gaeth i'r tŷ. Dwi angen y bws 61 i gyrraedd y dre a hefyd y feddygfa newydd.
 - Rydym yn wasanaeth cymorth gwledig lleol ym Mhen-y-bont ar Ogwr sy'n cael trafferth gyda materion trafniadaeth i'n cyfranogwyr bregus
 - byddai llai o ofynion ymweld â'r cartref ar y ganolfan feddygol yn caniatáu i fwy o gleifion gael eu gweld yn fwy amserol ac o fudd i'r gymuned gyfan fel y cyfryw
 - Sori. Alla i ddim meddwl am ddim byd
 - byddai o fudd mawr i'n cleifion
- Er nad hyn yw ffocws yr holiadur ar-lein o bell ffordd, gwnaeth cyfranogwyr yr awgrymiadau canlynol hefyd mewn perthynas â grwpiau a allai elwa o fynediad at gynllun trafniadaeth gymunedol newydd:
- Clwb strôc Porthcawl
 - Gwirfoddolwyr Gwarchodfa Natur Cynffig
 - Grŵp yr Haul
 - Nid oes gennym enwau grwpiau ond fel y corff cynrychioliadol ar gyfer trafniadaeth gymunedol, rydym yn gwybod bod grwpiau ymhobman a fyddai'n elwa o'r math hwn o gyfleuster

Digwyddiad ymgynghori

Y fformat ar gyfer yr ymgynghoriad oedd cyflwyniad byr ynghylch sut roeddem yn meddwl y gallai cynllun peilot weithio o ystyried y sgysiau a gafwyd gyda rhanddeiliaid allweddol hyd yma ac ymchwil dechnegol ragarweiniol (Atodiad C). Dilynwyd hyn gan sesiynau Holi ac Ateb ac yna trafodaeth anffurfiol fanylach yn archwilio rhai o'r materion.

Codwyd y cwestiynau canlynol am yr astudiaeth ddichonoldeb:

- A oedd yr holiadur yn canolbwyntio ar unigolion neu grwpiau?
- Pa oriau fydd y gwasanaeth yn cael ei redeg?

- Pa ardaloedd fydd y gwasanaeth yn eu cynnwys?
- Yn ymddangos bod y gwasanaeth ar gyfer y feddygfa yn unig? Ydy hynny'n wir?
- Sut y gellir defnyddio'r capasiti sbâr fel adnodd cymunedol ehangach?
- Onid yw cwmnïau bysiau fod i redeg gwasanaethau penodol?
- Mae bws #63 wedi'i ddileu, sut fydd hyn o fudd i mi?
- Siomedig iawn nad oes unrhyw gynghorwyr yma heno

Casglwyd y sylwadau canlynol hefyd:

- Gwasanaeth bws Cenffig yn wael iawn
- Bysiau yn anghyson
- O Cenffig - yn costio £5 i'r feddygfa, £10 i Borthcawl BOB FFORDD!
- Bws rhif 61 yn aml yn wag iawn
- Bws rhif 61 yn gorffen am 16.30. roedd yn arfer rhedeg hyd 23.05
- Mae angen i benderfyniadau masnachol a wneir gan gwmnïau bysiau ystyried yr amser o'r flwyddyn/tymhorol/poblogaeth
- Mae ochr arall y pentref yn cael 3 bws rhif 63
- Ni all llawer o bobl gyrraedd yma oherwydd nad oes bysiau! Felly ni ellir clywed lleisiau yn yr ymgynghoriad
- Mae gan bensiynwyr docyn bws felly dylai'r gwasanaeth fod yn rhad ac am ddim
- Mae dibynadwyedd yn hanfodol
- Bydd y feddygfa ond yn gweithio cyn belled â bod gwasanaeth bws pwrpasol... mae'n waeth nawr ar ôl symud
- Ni fydd y gwasanaeth newydd hwn yn mynd i'r afael â phob mater - yn fwy o fater o ddatrys problemau a ddylai fod eisoes wedi'u datrys
- Gallai rhai pobl fforddio rhywfaint o arian i sybsideiddio cadw llwybr bws ar agor. Byddai hen wraig 87 oed yn talu £30 y flwyddyn.
- Dim pwynt cael tocyn bws os nad oes bws
- Dywed CC y Dref fod busnes yn dioddef yn barod
- Angen mwy o rym gwleidyddol
- Cafodd y Cyngor sawl gwahoddiad i'r ymgynghoriad hwn. Mae'r Cyngor wedi cadw draw i osgoi gwrthdaro
- Mae'r feddygfa yn y lle anghywir
- Mae'r cysyniad EV hwn yn ddiddorol iawn
- Hoffwn roi cynnig ar un
- Mae trafniadaeth yn fater gwyrdd yn ogystal â mater cymdeithasol
- Trydan am ddim, angen gwneud y gorau o hynny!

Gofynnwyd i'r cyfranogwyr pa leoedd oedd yn anodd eu cyrraedd. Amlygwyd y canlynol:

- Gogledd Corneli - dim mynediad at berthnasau mewn cartref gofal (Picton Court). Mae hyn yn broblem i staff hefyd.
- Ni all pobl ifanc gael mynediad at warchodfa natur
- Porthcawl i Ysbyty Treforys
- Porthcawl i Ysbyty Port Talbot
- Asda
- Rhaid i'r cyfan fod trwy Ben-y-bont ar Ogwr

Gwnaed awgrymiadau mewn perthynas â hyrwyddo'r gwasanaeth:

- Os bydd y gwasanaeth yn cychwyn bydd y gair ar lafar yn lledaenu/cyhoeddusrwydd am ddim
- Angen ymgyrch frwdfrydig i gael pobl i mewn i Borthcawl
- Angen i aelodau'r gymuned gymryd rhan a gwthio'r gwasanaeth yn ei flaen

Codwyd pryderon a sylwadau ynghylch o ble y byddai gyrwyr yn dod a gwnaed awgrymiadau ar gyfer eu recriwtio:

- Anodd iawn recriwtio gyrwyr
- Mae'r mwyafrif o yrwyr gwirfoddol yn uwch weithwyr proffesiynol. Wedi cael bywyd da, eisiau rhoi rhywbeth yn ôl. Maen nhw'n hoffi'r cyswllt personol a'r cyfeillgarwch. Mwynhau dod i adnabod eu teithwyr. Yn gallu gweithredu fel larwm os nad yw teithwyr yn troi i fyny
- Sut allwn ni ddod o hyd i weithwyr proffesiynol wedi ymddeol?
 - o Seiri Rhyddion
 - o Cymdeithasau proffesiynol
 - o Sefydliad trafndiaeth
 - o Lluoedd arfog
 - o Hysbysebion ar gerbydau (ar gefn y cerbyd)
 - o Mewnol
 - o Sefydliad o'r enw SHOUT
 - o BAVO

Amlygwyd hefyd gan un o'r cyfranogwyr sy'n gyfarwydd â mentrau trafndiaeth gymunedol bod gwirfoddolwyr yn mynd yr ail filltir a bod gwasanaeth masnachol yn wahanol iawn.

Roedd un pryder mawr a godwyd yn ymwneud â phryder a fyddai system archebu ar-lein yn unig a goblygiadau hynny i bensiynwyr ac unrhyw rai eraill ag anghenion trafndiaeth nad ydynt wedi'u cynnwys yn ddigidol.

Trwy gydol y noson chwaraeodd cynrychiolydd BCTA rôl sylweddol yn egluro i gyfranogwyr eraill sut y gallai cynllun trafndiaeth gymunedol helpu i fynd i'r afael â llawer o faterion lleol. Nid oedd yn syndod mai un argymhelliad allweddol a ddaeth gan y cyfranogwyr ar y noson oedd y dylid rhedeg prosiect peilot ar y cyd â BCTA.

7. Casgliadau

Cynhaliwyd yr ymgynghoriad â rhanddeiliaid a'r gymuned dros gyfnod o chwe wythnos ac ymgysylltwyd yn llwyddiannus ag ystod eang o ddarpar ddefnyddwyr gwasanaeth a phobl a sefydliadau sy'n cefnogi'r defnyddwyr hynny.

Cafodd ystod eang o faterion y gwnaeth rhanddeiliaid allweddol ein gwneud yn ymwybodol ohonynt eu cadarnhau yn ein sgysiau gyda'r gymuned ehangach. Roedd y rhain yn cynnwys:

- Mae llawer o aelodau'r gymuned heb eu trafndiaeth eu hunain yn ei chael hi'n anodd iawn cyrraedd llawer o'r lleoedd pwysig a'r feddygfa newydd ... ac roedd hyn yn arwain at nifer o alwadau ychwanegol gan feddygon (amcangyfrifir gan y feddygfa eu bod yn cynnal tua 4-5 y dydd)

- Nid oes digon o drafnidiaeth gyhoeddus ar gael yn yr ardaloedd gwledig, o ran amlder gwael bysiau ac yn enwedig rhwng rhai lleoedd
- Mae amserlennu yn aml yn wael, yn enwedig y tu allan i oriau penodol ac o ran cysylltu rhwng gwahanol lwybrau bysiau
- Mae tarfu rheolaidd ar wasanaethau bysiau sydd eisoes yn wael
- Nid oes darpariaeth ddigonol ar gyfer defnyddwyr cadeiriau olwyn gyda'r opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus a phreifat sydd ar gael
- Mae arosfannau bysiau eu hunain weithiau yn anhygyrch i bobl sydd â phroblemau symudedd
- Roedd ymdeimlad cryf o anghyfiawnder bod Pensiynwyr yn benodol wedi treulio eu bywydau yn talu eu trethi, a'u bod bellach â thocyn bws yr oeddent yn teimlo bod gandynt hawl iddo ond nad oedd darpariaeth ddigonol.
- Nododd nifer o Bensiynwyr y byddent yn barod i dalu am wasanaeth bws yn lle ei gael am ddim pe bai'n golygu cael darpariaeth weddus
- Mae opsiynau trafnidiaeth breifat yn ddrud iawn ac mae gorfod dibynnu arnynt yn defnyddio llawer o adnoddau aelodau'r gymuned neu'n eu hatal rhag mynd i unrhyw le yn y lle cyntaf. Mewn llawer o achosion yr adroddwyd arnynt, mae hyn yn arwain at ynysu sylweddol.

Roedd y defnyddwyr gwasanaeth y gwnaethom siarad â nhw yn teimlo y byddai gwasanaeth newydd yn gwneud mwy o wahaniaeth i'w bywydau na'r hyn a ragwelwyd gan weithwyr/sefydliadau. Efallai bod hyn oherwydd bod darpar ddefnyddwyr gwasanaeth a oedd yn profi'r problemau mwyaf yn fwy tebygol o gymryd rhan yn yr ymgynghoriad. Er hynny, ni ddylid tanbrizio canlyniadau ynysu gwledig.

Cytunwyd yn eang y byddai unrhyw ddarpariaeth a oedd wedi'i theilwra i ddiwallu anghenion y gymuned, ar yr amod ei bod yn fforddiadwy, yn cael derbyn da.

Mae croeso mawr i'r defnydd o gerbydau EV ond roedd cael unrhyw fath o drafnidiaeth yn flaenoriaeth fwy clir i'r gymuned.

Yn yr un modd, croesawyd unrhyw dechnoleg i wneud y system archebu trafnidiaeth newydd yn fwy effeithlon ar yr amod nad oedd yn eithrio'r rhai nad oedd ganddynt fynediad i'r rhyngwrwyd neu'n ei chael hi'n anodd defnyddio technoleg newydd.

Deallwyd yn gyffredinol y byddai menter drafnidiaeth gymunedol newydd yn dechrau mynd i'r afael â rhai o'r materion trafnidiaeth cymhleth yn yr ardal ac y byddai'n darparu rhai gwelliannau ond ni fyddai'n gallu datrys yr holl ystod eang o faterion.

Roedd yr holl randdeiliaid ac aelodau cymunedol allweddol a fynychodd y digwyddiad ymgynghori yn cytuno'n gryf y byddai Cymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol Pen-y-bont ar Ogwr (BCTA) mewn sefyllfa dda i ddarparu gwasanaeth newydd. Cytunodd BTCA y byddai ganddynt ddi-ddordeb mewn ymgymryd â gwasanaeth newydd a hefyd archwilio'r buddion a gynigir trwy gerbydau EV sy'n cael eu pweru gan ynni adnewyddadwy lleol.

8. Atodiadau

- a. Taflen digwyddiad
- b. Holiadur ar-lein
- c. Cyflwyniad yr ymgynghoriad