

Goblygiadau ariannol y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Gorffennaf 2025

1. Cyflwyniad

1. Cyflwynwyd y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)¹ (y Bil) a'r Memorandwm Esboniadol², gan gynnwys yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, gan Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, (yr Ysgrifennydd Cabinet) ar 31 Mawrth 2025.

2. Clywodd y Pwyllgor Cyllid (y Pwyllgor) dystiolaeth ar oblygiadau ariannol y Bil ar 7 Mai 2025³, gan:

- Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru;
- Alex Walters, Dirprwy Gyfarwyddwr Trafnidiaeth Gyhoeddus ac Integredig, Llywodraeth Cymru;
- Andrew Hobden, Economegydd, Llywodraeth Cymru; a
- James Burgess, Pennaeth Trafnidiaeth Bysiau a'r Gymuned, Llywodraeth Cymru.

3. Bu'r Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith yn gwneud gwaith craffu ar y Bil o ran polisi.⁴

4. Trafododd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad y Bil hefyd o ran y materion sy'n dod o fewn ei gylch gwaith.⁵

¹ Llywodraeth Cymru, Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

² Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol

³ Pwyllgor Cyllid, Agenda, 7 Mai 2025

⁴ Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

⁵ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad

2. Goblygiadau ariannol y Bil

5. Mewn datganiad llafar wrth gyflwyno'r Bil, dywedodd yr Ysgrifennydd Cabinet:

*"Mae'r ddeddfwriaeth hon yn nodi newid sylfaenol yn y ffordd y mae'r rhwydwaith bysiau yn cael ei ddylunio, ei gaffael a'i redeg. Mae'n golygu newid arwyddocaol, angenrheidiol a chyffrous. Mae'r Bil yn cyflawni ar ein hymrwymiad yn y rhaglen lywodraethu i greu sylfaen ddeddfwriaethol fodern ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru. Mae'n nodi newid sylweddol yn y ffordd y mae gwasanaethau bysiau Cymru yn cael eu darparu, gan ein symud i ffwrdd o fodel dadreoledig a welodd wasanaethau a nifer y teithwyr yn crebachu yn raddol ers 1985."*⁶

6. Bydd y Bil yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud yr hyn a ganlyn:

- penderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion trafnidiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru, a'u sicrhau i'r graddau ag y bo'n rhesymol ymarferol.
- paratoi a chyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru sy'n nodi nodweddion hanfodol y gwasanaethau y maent yn eu hystyried sy'n ofynnol i gyflawni'r ddyletswydd i sicrhau y darperir y gwasanaethau hynny.
- creu darpariaethau rhannu data newydd a chyfundrefn sancsiynau newydd. Bydd y gyfundrefn sancsiynau yn gymwys i'r rhai sy'n gweithredu gwasanaethau bysiau lleol ac eithrio yn unol â'r Bil, a'r rhai sy'n methu â chydymffurfio â'r darpariaethau rhannu data.⁷

7. Bydd y Bil hefyd yn codi'r cyfyngiad ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau i'w galluogi i ddarparu gwasanaethau yn uniongyrchol neu drwy eu cwmnïau bysiau eu hunain.⁸

⁶ Y Cyfarfod Llawn, Cofnod y Trafodion, 7 Ebrill 2025, paragraff 12.

⁷ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 6.

⁸ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 6.

8. Mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd y rhan fwyaf o'r rhwydwaith bysiau lleol yng Nghymru yn cael ei grwpio mewn pecynnau masnachfaint. Bydd manylion ynghylch sut y bydd ardaloedd yn cael eu rhannu a'u contractio yn destun penderfyniad yn y dyfodol. Ymhlith y rhagdybiaethau a wneir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol mae:

- Gallai Cymru gael ei hisrannu'n barthau (neu ardaloedd) masnachfaint at ddibenion rheoli contractau'n effeithiol ac er mwyn cynllunio gwasanaethau a gweithrediadau'n lleol mewn ffordd sy'n addas i'r ddaearyddiaeth leol benodol, nodweddion y galw ac anghenion y gymuned.
- Gellid sefydlu contractau gwasanaethau bysiau lleol ar gyfer grwpiau o wasanaethau ar goridorau penodol, ar gyfer gwasanaethau mewn sector o fewn ardal, neu ar gyfer ardal gyfan.⁹

Crynodeb o'r costau (opsiwn 3: diwygio bysiau)

9. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn arfarnu costau dros gyfnod o 30 mlynedd rhwng 2025-26 and 2054-55, gan gynnwys y blynyddoedd hynny. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn dangos mai tua £623.5 miliwn yw cyfanswm cost net y Bil dros y cyfnod arfarnu. Y costau mwyaf sylweddol yw £927 miliwn o gostau gweinyddol, gyda gostyngiad o £303.4 miliwn mewn costau cydymffurfio i weithredwyr o'i gymharu â'r dull presennol o gydymffurfio.¹⁰

Tabl 1 Crynodeb o'r costau sy'n gysylltiedig â'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) rhwng 2025 a 2055

Disgrifiad o'r gost	Cost (£ miliwn)
Costau gweinyddu	
Costau trosiannol	372.3
Costau rheolaidd	554.6
Cyfanswm y costau	927.0
Costau cydymffurfio	
Costau trosiannol	-14.2
Costau rheolaidd	-289.3

⁹ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 79

¹⁰ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 54

Cyfanswm y costau	-303.4
Cyfanswm costau'r Bil	623.5

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), Mawrth 2025 (efallai na fydd y cyfansymiau'n cyfateb oherwydd talgrynnu)

10. Archwiliodd y Pwyllgor y rhesymau dros ragweld costau ar draws cyfnod arfarnu 30 mlynedd, yn ogystal â'r heriau wrth amcangyfrif costau a rhagweld galw teithwyr. Esboniodd yr Ysgrifennydd Cabinet nad yw cyfnodau gwerthuso 30 mlynedd yn anarferol ar gyfer materion sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, gan ddweud bod methodoleg a sylfaen dystiolaeth dda ar waith. Ychwanegodd:

*"But I do accept that a 30-year period is very significant, and fiscal events, other events, may happen that impact on costs. So, I do accept that an RIA of this nature can only ever be a snapshot in time. But our assessment clearly shows the benefits outweighing the costs."*¹¹

11. O ran rhagweld galw teithwyr, cyfeiriodd yr Ysgrifennydd Cabinet at ddefnyddio model a ddatblygwyd gan yr Adran Drafndiaeth i sefydlu'r senario llinell sylfaen, sydd, yn ôl yr Ysgrifennydd Cabinet, yn dangos yr amcangyfrifir y bydd teithiau bws yng Nghymru yn gostwng 15.5 y cant dros y cyfnod arfarnu 30 mlynedd. Aeth ymlaen i ddweud:

*"...We utilised a generalised journey time approach to estimate the benefits associated with the statutory partnership and bus reform options, and generalised journey time impact translated to an increase in demand using those published data."*¹²

Costau gweinyddu

12. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn amcangyfrif cyfanswm cost o £372.3 miliwn ar gyfer costau cyfalaf a staff trosiannol a ysgwyddir dros y pum mlynedd cyntaf. Byddai'r costau hyn yn cael eu hysgwyddo ar gyfer cynllunio pob agwedd ar ddiwygio bysiau, gan gynnwys dyfeisio cynlluniau ar gyfer rhwydweithiau masnachfaint, datblygu contractau, sefydlu systemau tocynnau a data, sefydlu a chynnal trefniadau trwyddedu, prynu a sefydlu depos bysiau ar gyfer gweithrediadau fflyd a chynnal a chadw.¹³

¹¹ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 174.

¹² Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 175.

¹³ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 54.

13. Mae cyfanswm o £308.7 miliwn o gostau trosiannol yn cael eu dosbarthu fel costau cyfalaf sy'n gysylltiedig â depos bysiau, TG a systemau tocynnau. Mae'r £63.6 miliwn sy'n weddill mewn costau trosiannol yn ymwneud â'r staff sydd eu hangen i ddylunio a gweithredu rhwydweithiau masnachfrait.¹⁴

14. Mae'r costau rheolaidd yn dod i gyfanswm o £554.6 miliwn, sy'n cynnwys costau staff a chostau gweithredol parhaus. Mae'r gost ychwanegol i Lywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru (TrC) yn cael ei wrthbwysu'n rhannol gan ostyngiad mewn costau staff parhaus mewn awdurdodau lleol.¹⁵

Costau cydymffurfio

15. Gweinidogion Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) fydd yn goruchwyllo systemau TG a thocynnau. Felly, ni fydd y costau hyn yn cael eu hysgwyo gan weithredwyr mwyach. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi arbedion o £14.2 miliwn mewn costau trosiannol i weithredwyr bysiau, gyda lleihad mewn costau sy'n gysylltiedig â systemau TG a thocynnu "yn mwy na gwneud i fyny am" gostau ymlaen llaw am dendro am fasnachfreintiau dros y cyfnod pontio 5 mlynedd.¹⁶

16. Bydd arbedion o £289.3 miliwn hefyd mewn costau rheolaidd i weithredwyr gyda chostau rheoli a gweithredu contractau. Mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i wneud cais am gontractau yn y dyfodol gael ei wrthbwysu gan leihad mawr mewn costau sy'n gysylltiedig â systemau TG, tocynnu a chostau les depos.¹⁷

Buddion

17. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi £3,294 miliwn o fuddion economaidd i deithwyr bysiau dros y cyfnod arfarnu 30 mlynedd "o ganlyniad i arbedion Amser Siwrnai Cyffredinoledig â gwerth ariannol nad ydynt yn arian parod".¹⁸

18. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn egluro:

"Mae Amser Siwrnai Cyffredinoledig yn cynnwys ymyriadau sy'n cael effaith uniongyrchol ar amseroedd siwrneiau defnyddwyr (er enghraifft, gwell cysylltiadau yn y rhwydwaith bysiau neu wasanaethau sy'n rhedeg yn amlach) a mesurau eraill (er

¹⁴ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 54

¹⁵ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 54

¹⁶ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 54

¹⁷ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 54

¹⁸ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 55

enghraifft, gwell gwybodaeth am wasanaethau a'r ffordd y maent yn cysylltu â'i gilydd neu leihau amseroedd byrddio / llonydd sy'n gysylltiedig â thocynnu integredig) mewn perthynas ag ansawdd neu ddibynadwyedd gwasanaethau bysiau.”¹⁹

19. Ymhelaethodd swyddog yr Ysgrifennydd Cabinet ar ddull Amser Siwrnai Cyffredinoledig fel ffordd o gyfuno buddion amser teithio gwirioneddol a buddion ansawdd gwasanaeth:

“...if I could give an example related to modern comfortable buses with Wi-Fi and tablet or phone chargers, there's a generalised journey time benefit of approximately 2.2 minutes for concessionary fare passengers. And another example: the provision of an online real-time information and ticketing platform has a benefit per passenger of approximately 0.49 minutes in generalised journey times.”²⁰

20. Yn dilyn hynny, rhoddodd yr Ysgrifennydd Cabinet nodyn technegol i'r Pwyllgor ar ddull Amser Siwrnai Cyffredinoledig.²¹

21. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hefyd yn cyfeirio at weithredwyr yn gweld “cynnydd o £344.6M mewn refeniw rheolaidd dros y cyfnod arfarnu ar gyfer gweithrediadau masnachfaint”. Ychwanegodd fel a ganlyn:

“Byddai manteision ehangach eraill yn ddisgwyliedig, gan gynnwys manteision ieched am fod mwy o deithwyr yn cerdded, lleihad mewn allyriadau carbon a gwell ansawdd aer pe bai rhai pobl sy'n teithio mewn ceir yn newid i deithio ar fysiau, a mwy o degwch cymdeithasol.”²²

Manteision heb eu meintoli

22. Mae Llywodraeth Cymru yn awgrymu y gallai'r Bil arwain at fanteision heb eu meintoli:

- “Mwy o gyfleoedd am groes-gymorthdaliadau; er enghraifft, gellid cynllunio llwybrau bysiau mewn ffordd sy'n cynnig siwrneiau cyfleus i ysgolion neu leoliadau gofal ieched a allai arwain at ddarbodion maint.

¹⁹ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 55

²⁰ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 184

²¹ Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, 12 Mehefin 2025

²² Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 55

- Y gallu i gydgyssylltu'r rhwydwaith bysiau er mwyn integreiddio â'r rhwydweithiau rheilffyrdd lleol a rhanbarthol a'u hamserlenni.
- Targedu gwasanaethau bysiau yn well er mwyn iddynt gyflawni blaenoriaethau polisi trafnidiaeth allweddol – megis mwy o degwch cymdeithasol, yn enwedig mewn cymunedau gwledig a lled-wledig; a chydaddoldeb a chynwysoldeb.
- Cysoni buddsoddiad mewn rhwydweithiau a seilwaith.
- Manteision i weithredwyr masnachfaint bysiau yn deillio o'r sicrwydd a'r sefydlogrwydd y mae masnachfreinio yn eu rhoi a fydd yn galluogi gweithredwr i ddatblygu hyfforddiant i'w cyflogeion a chyfleoedd iddynt gamu ymlaen yn eu gyrfa'n well.”²³

Methodoleg

23. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi bod yr “amcangyfrifon costau wedi deillio o waith ymgysylltu helaeth â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys TrC a Transport for Greater Manchester”.²⁴

24. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi, gan nad oedd yn ymarferol asesu pob gwasanaeth bysiau yng Nghymru yn fanwl, fod “dull cymesur” wedi'i fabwysiadu ar gyfer yr asesiad economaidd a'r asesiad o ddefnydd. Roedd hyn yn cynnwys archwilio tair ardal leol enghreifftiol i ddarparu astudiaethau achos i asesu effeithiau arnynt:

- Caerdydd – rhwydwaith bysiau mawr mewn un ardal drefol;
- Wrecsam – rhwydwaith tref mewn ardal drefol ganolig ei maint; a
- Sir Benfro – rhwydwaith gwledig/rhyng-drefol wedi'i leoli mewn ardal wledig gyda nifer o drefi bach a phentrefi.²⁵

25. Mae Llywodraeth Cymru yn nodi bod canlyniadau'r dadansoddiadau o'r rhwydweithiau hyn “yn rhoi syniad o'r effeithiau economaidd ledled Cymru, drwy eu hallosod i lefel Cymru gyfan ar sail pro rata gan ddefnyddio ystadegau cilometrau cerbydau bws”. Mae'n ychwanegu y bydd ystyriaeth bellach i gostau a

²³ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 55

²⁴ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 66

²⁵ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 66

manteision yn cael ei rhoi “yn ystod y cam gweithredu pan fydd llwybrau a rhwydweithiau’n cael eu dylunio”.²⁶

26. Pan ofynnwyd iddo pam y dewiswyd y tair ardal hyn, a sut mae’r model yn ystyried cymunedau eraill, cyfeiriodd yr Ysgrifennydd Cabinet at yr awydd i ddewis ardaloedd sy’n adlewyrchu Cymru gyfan ac ailadroddodd bod angen taro cydbwysedd rhwng lefel y manylder a chost y modelu.²⁷ Ymhelaethodd ar y dadansoddiad o’r ardaloedd a ddewiswyd:

“On the basis of improvements to aspects of the bus service, we were able to ascertain that there’d be an estimated patronage uplift of 22 per cent in major urban areas, 12 per cent in towns, 17 per cent in rural networks by 2040.”²⁸

27. O ran datblygu’r modelu yn ystod y cyfnod gweithredu, tynnodd swyddog yr Ysgrifennydd Cabinet sylw at y gwaith a wnaed gan Trafnidiaeth Cymru, yn bennaf yn ne-orllewin Cymru, ac sy’n parhau yng ngogledd Cymru:

“...there will be changes to that methodology as we go forwards, but I think it’s fair to say that, from feedback from local authorities and from Transport for Wales, the methodology that they have currently is working effectively, and I think that all parties are content.”²⁹

28. Mae’r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn tynnu sylw at ansicrwydd allweddol sy’n dylanwadu ar ganlyniadau’r asesiad:

- Lefel yr ymateb ymhlith teithwyr y gellid ei ddisgwyl ar ôl rhoi diwygio’r bysiau neu bartneriaethau statudol ar waith; a
- Y costau sy’n gysylltiedig â sefydlu a rhedeg y gwelliannau i wasanaethau bysiau.³⁰

29. Mae’r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn cynnwys profion sensitifrwydd i ystyried yr elfennau ansicr hyn.³¹

²⁶ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 66

²⁷ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 186

²⁸ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 187

²⁹ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 198

³⁰ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 68

³¹ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 181

Ymgysylltu ar fasnachfreinio'r bysiau

30. Er bod contractau gwasanaeth cyhoeddus a masnachfreinio yn gyffredin yn rhyngwladol, mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi mai dim ond yn Llundain y mae masnachfreinio bysiau yn y DU wedi'i gynnal hyd at 2023. Mae'n nodi:

*"Yn ystod 2023, mae Awdurdod Cyfun Manceinion Fwyaf (sydd â chyfanswm poblogaeth tebyg i Gymru, ond â dwysedd uwch) wedi tendro a dyfarnu nifer o gontractau masnachfreinio bysiau cychwynnol ar gyfer sectorau ardal yr Awdurdod Cyfun. Mae hyn yn brawf o ddichonoldeb ac ymarferoldeb cyfnewid rhai cyfrifoldebau am gynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau o weithredwyr i awdurdod masnachfreinio (sef Transport for Greater Manchester, TfGM, yn yr achos hwn)."*³²

31. O ran ymgysylltiad Llywodraeth Cymru â gwledydd eraill, nododd yr Ysgrifennydd Cabinet, ers i'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol gael ei gynhyrchu, fod Trafnidiaeth Cymru wedi ymgysylltu â gweithredwyr i ddeall eu persbectif ar Fanceinion a dulliau masnachfreinio eraill ledled y DU, Ewrop a ledled y byd a'u bod wedi gofyn am fewnbwn gan arbenigwyr rhyngwladol ac awdurdodau rhyddfrefinio.³³

32. Mewn gohebiaeth ddilynol, rhoddodd yr Ysgrifennydd Cabinet fanylion am yr ymchwil sy'n cael ei wneud gan Ganolfan Polisi Cyhoeddus Cymru ar y cyd â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru ar y ffactorau llwyddiant ar gyfer contractio a dyfarnu masnachfreintiau bysiau yng Nghymru.³⁴

33. Gwnaeth yr Ysgrifennydd Cabinet gydnabod nifer y contractau a enillwyd gan gwmnïau mwy ym Manceinion fwyaf yn hytrach na busnesau bach a chanolig a chyfeiriodd at gymhwyso'r gwersi hynny i drefniadau contract o dan Trafnidiaeth Cymru. Yn ogystal â sicrhau bod busnesau bach a chanolig yn cael eu tywys trwy'r broses, tynnodd sylw at yr angen i adeiladu pwysigrwydd gwerth cymdeithasol yn y broses fasnachfaint a blaenoriaethu cyflog ac amodau staff.³⁵ Pwysleisiodd swyddog yr Ysgrifennydd Cabinet bwysigrwydd maint contractau hefyd:

"We do want to have a mix of operators. We want to have larger operators. We want to have publicly owned operators, third sector and, of course, SMEs. We recognise how important they

³² Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 79

³³ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 241

³⁴ Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drefnidiaeth a Gogledd Cymru, 12 Mehefin 2025

³⁵ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraffau 295 a 297

are in the context of school transport, for example, as well as the local bus network.”³⁶

Safbwynt y Pwyllgor

34. Mae'r Pwyllgor yn nodi nodau'r Bil a'i fwriad i wella effeithlonrwydd, dibynadwyedd a hygyrchedd gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Amcangyfrifir mai tua £623.5 miliwn fydd cost net y Bil rhwng 2025-26 a 2054-55. Rydym yn cydnabod tystiolaeth yr Ysgrifennydd Cabinet nad yw cyfnodau gwerthuso 30 mlynedd yn anarferol ar gyfer materion sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Rydym hefyd yn cydnabod bod gan rai polisïau gydag effeithiau hirdymor gostau a buddion sy'n ymestyn y tu hwnt i'r cyfnod gwerthuso 10 mlynedd safonol a awgrymir yn Llyfr Gwyrdd Trysorlys y DU.³⁷ Serch hynny, rydym wedi ei chael hi'n anodd asesu cywirdeb costau dros gyfnod arfarnu mor hir. Rydym wedi ystyried y Bil a'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol fel y'u cyflwynwyd, ond mae'n bwysig cydnabod bod y darlun llawn o gostau yn parhau i fod yn ansicr, o ystyried y risgiau sy'n gysylltiedig â rhagfynegi tymor hir a'r potensial i gostau a manteision newid dros amser.

35. Mae'r Pwyllgor yn nodi ymchwil ac ymgysylltiad parhaus Llywodraeth Cymru â rhanddeiliaid allweddol ac awdurdodau masnachfreinio bysiau mewn mannau eraill, ac yn cydnabod y mewnwleidiadau gwerthfawr a gafwyd o brofiadau eraill. Yn benodol, rydym yn nodi'r gwersi a ddysgwyd trwy ymgysylltu'n uniongyrchol ag Awdurdod Cyfun Manceinion Fwyaf, ac yn croesawu sylwadau'r Ysgrifennydd Cabinet mewn perthynas â hwyluso cyfranogiad busnesau bach a chanolig a chydnabod pwysigrwydd gwerth cymdeithasol yn y broses fasnachfreinio. Fodd bynnag, nid yw'n glir sut mae'r ffactorau hyn yn cael eu hadlewyrchu yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol a sut y byddant yn cael eu gwerthuso gan Lywodraeth Cymru yn ystod y cyfnod ar ôl gweithredu, ac rydym yn gofyn am i'r manylion hyn gael eu darparu.

Casgliad 1. Mae'r Pwyllgor yn fodlon, ar y cyfan, ar oblygiadau ariannol y Bil fel y'u nodir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, yn ddarostyngedig i'r sylwadau a'r argymhellion yn yr adroddiad hwn. Os bydd newidiadau sylweddol yn cael eu gwneud i'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol o ganlyniad i'r argymhellion a wneir yn yr adroddiad hwn, mae'n bosibl y bydd y Pwyllgor am drafod y newidiadau hynny'n fanylach.

³⁶ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 300

³⁷ HM Treasury, The Green Book: central government guidance on appraisal and Evaluation, 2022

Argymhelliad 1. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod yr Ysgrifennydd Cabinet yn amlinellu sut y bydd cyfranogiad mentrau bach a chanolig a'r ffocws ar werth cymdeithasol yn cael eu hymgorffori, eu monitro a'u gwerthuso fel rhan o weithredu'r darpariaethau masnachfaint bysiau yn y Bil.

3. Costau eraill sy'n deillio o'r Bil

Tyfu'r rhwydwaith bysiau

36. Mae Llywodraeth Cymru yn nodi gostyngiad yng ngraddfa'r milltiroedd bysiau a weithredwyd yng Nghymru dros y 10 mlynedd diwethaf "o tua 124 miliwn o gilometrau y flwyddyn yn 2010-11 i 101 miliwn o gilometrau y flwyddyn yn 2019-20". Mae'n tybio, at ddibenion yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, fod y milltiroedd bws mewn rhwydwaith masnachfaint yr un fath â'r rhwydwaith presennol.³⁸

37. Pan ofynnwyd iddo pa mor effeithiol fyddai'r model diwygio bysiau wrth ddarparu gwasanaeth bysiau hyfyw ledled Cymru a thyfu'r rhwydwaith bysiau i'r lefelau blaenorol, dywedodd yr Ysgrifennydd Cabinet:

*"...what we're proposing will provide the means to grow the network, but we also require the finance to deliver that aspiration. That will be for future Governments to determine. I hope that future Governments will prioritise bus transport, public transport as a whole, as the third public service. But we are providing the ability, through this legislation, to increase miles travelled, increase the scale and the scope of the bus network across Wales."*³⁹

38. Yn absenoldeb cynyddu cyllid (cynllun 'rhwydwaith sylfaen' Trafnidiaeth Cymru), nododd yr Ysgrifennydd Cabinet y bydd diwygio bysiau yn arwain at gynnydd yng nghyfran y bobl sydd â mynediad at dtrafnidiaeth gyhoeddus (a ddiffinnir fel cael mynediad at wasanaeth bob awr o fewn 400 metr i'r cartref) o 56 i 60 y cant. Dywedodd y byddai mynediad at dtrafnidiaeth gyhoeddus yn cynyddu i 72 y cant o dan rwydwaith dyheadol Trafnidiaeth Cymru, a byddai'r milltiroedd a gwmpesir gan y rhwydwaith hwnnw'n cynyddu 33 y cant.⁴⁰

39. Yn ddiweddarach, rhannodd yr Ysgrifennydd Cabinet nodyn technegol ar y fethodoleg a fabwysiadwyd gan Trafnidiaeth Cymru wrth ddatblygu 'rhwydwaith sylfaen' masnachfaint a 'rhwydwaith dyheadol'.⁴¹

40. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn amcangyfrif costau sy'n gysylltiedig yn uniongyrchol â'r newidiadau a'r adnoddau ychwanegol parhaus sy'n

³⁸ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalennau 72 ac 85

³⁹ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 246

⁴⁰ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 245

⁴¹ Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Dtrafnidiaeth a Gogledd Cymru, 12 Mehefin 2025

angenrheidiol i weithredu'r model diwygio bysiau. Nid yw'n cynnwys costau posibl oherwydd buddsoddiad ehangach a arweinir gan bolisi mewn seilwaith bysiau, fel arosfannau bysiau neu orsafoedd bysiau newydd, a fydd yn aros gydag awdurdodau lleol.⁴²

Mae Tabl 3 yn dangos y costau amcangyfrifedig, sy'n cynnwys Manteision Amser Siwrnai.

Tabl 2 Amcangyfrif o gostau ar gyfer diwygio bysiau ar lefel Cymru gyfan

Costau	Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru	Awdurdodau Lleol	Gweithredwyr	Cyfanswm
Trosiannol	£328.4 miliwn	-	-£11.9 miliwn	£316.5 miliwn
Rheolaidd	£286.4 miliwn	-£26.1 miliwn	-£149.9 miliwn	£110.4 miliwn
Cyfanswm	£614.8 miliwn	-£26.1 miliwn	-£161.8 miliwn	£426.8 miliwn

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), Mawrth 2025

Nodyn: Mae costau'n cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu 30 mlynedd, wedi'u gostwng i brisiau 2023. Mae costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth ac maent yn cael eu mynegi fel prisiau'r farchnad. Efallai na fydd y cyfansymiau'n adio oherwydd talgrynnu.

Caffael depos bysiau

41. Mae'r gost fwyaf sylweddol yn ystod y cyfnod pontio yn ymwneud â chaffael depos bysiau a gosod systemau gwefru i ddarparu set o ddepos bysiau mewn parthau masnachfaint a rhai depos lloeren llai o faint. Amcangyfrifir y bydd hyn yn costio £178.3 miliwn.⁴³

42. Can roi sylw i'r gost amcangyfrifedig hon, dywedodd yr Ysgrifennydd Cabinet nad yw caffael depos bysiau yn ofyniad i'r Bil a'i fod yn seiliedig ar ragdybiaethau, oherwydd nad ydynt wedi penderfynu eto yn llawn ar y depos y maent am fod yn berchen arnynt. Ychwanegodd:

"The reason for owning depots is focused on ensuring competition for franchise contracts and enabling decarbonisation. So, we'll be looking at acquiring sites that will

⁴² Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 80

⁴³ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalennau 71 a 91

*be able to utilise, for example, hydrogen fuel. We'll be looking at acquiring sites that would be near the grid, to enable the use of electric vehicles. So, it's a big piece of work, and I am confident that that figure is accurate. But, as I say, Chair, the majority of depots will remain in private ownership."*⁴⁴

Costau staffio Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru

43. Ymhlith y costau rheolaidd ar gyfer Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru, mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi tua 10 swydd cyfwerth ag amser llawn ar gyfer rheoli gweithredol a llywodraethu, a phrosesau sicrwydd ac archwilio. Tybir bod gan y rolau hyn gost gweithiwr o £115,000 fesul swydd cyfwerth ag amser llawn fesul blwyddyn.⁴⁵

44. Mae'r Ysgrifennydd Cabinet wedi cytuno i roi rhagor o fanylion am y swyddogaethau a'r costau sy'n gysylltiedig â'r rolau hyn, gan ychwanegu:

*"...I do wonder whether the figures that you've highlighted are higher than they need to be. The RIA was developed on the basis of us moving forward with nine regions, but, of course, we're now moving forward with just four regions, based on corporate joint committee footprints."*⁴⁶

45. Mewn gohebiaeth ddilynol, cadarnhaodd yr Ysgrifennydd Cabinet y bydd yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn cael ei ddiweddarau erbyn diwedd Cam 2 "er mwyn dangos cyfrif mwy cywir o'r hyn fydd y costau staffio yn y dyfodol, yn enwedig gan fod y ffigurau gwreiddiol yn seiliedig ar gyflwyno 9 parth".⁴⁷

Costau gweithredwyr

46. Ymhlith y costau rheolaidd ar gyfer gweithredwyr, mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi:

"Ar gyfer rheoli contractau a pherfformiad / masnachol o fewn gweithredwyr, mae'n debygol y bydd costau gweinyddol uwch i'r gweithredwr wedi'i fasnachfreinio sy'n adrodd data i'r awdurdod masnachfreinio, ond tybir y caiff y costau uwch hyn ei gwrthbwyso yn erbyn arbedion effeithlonrwydd y byddai'r

⁴⁴ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraffau 266-267.

⁴⁵ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 81.

⁴⁶ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 252.

⁴⁷ Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, 12 Mehefin 2025.

gweithredwr yn eu cael yn sgil bod yr unig ddarparwr gwasanaethau yn ardal y fasnachfaint drwy gydol y contract."⁴⁸

47. Esboniodd yr Ysgrifennydd Cabinet fod ymgysylltiad Trafnidiaeth Cymru â gweithredwyr wedi sefydlu bod cyflawni'r gofynion dan gontract mewn contract cost gros yn lleihau'r risgiau i weithredwyr yn ogystal â'r ymdrechion sy'n gysylltiedig â datblygu rhwydwaith, rheoli prisiau a marchnata. Pwysleisiodd y bydd darparu un rhwydwaith, un amserlen ac un tocyn hefyd yn lleihau costau gweithredwr.⁴⁹

48. Pan ofynnwyd iddo am yr amcangyfrif o ostyngiad o £162 miliwn mewn costau gweithredwyr o dan ddiwygio bysiau (gweler Tabl 3), cyfeiriodd yr Ysgrifennydd Cabinet at ostyngiadau mewn costau fflyd a thynnodd sylw at arbedion costau staff o ychydig dros £26 miliwn dros y cyfnod arfarnu 30 mlynedd. Aeth ymlaen i ddweud:

*"...in addition to staff cost savings, there are further estimated transition and recurring cost savings to operators for not having to maintain their IT system and their ticketing systems. And, in some cases, in relation to depot ownership, there'll be cost savings as well for them. Those costs are estimated to total, I think it's £18.3 million and £124 million. Now, they're not captured in the RIA model."*⁵⁰

Costau newid i fysiau di-allyriadau

49. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn tynnu sylw at lwybr Llywodraeth Cymru ar gyfer gweithredu fflyd fysiau di-allyriadau yng Nghymru erbyn 2035, a nodir yn y 'Cynllun Strategol Sero Net'.⁵¹ Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi:

*"Tybir at ddibenion yr asesiad hwn y caiff bysiau trydan di-allyriadau eu cyflwyno'n raddol erbyn 2035-36 (o dan fodel diwygio'r bysiau) yn unol â thargedau Sero Net Cymru. Tybir y bydd y broses o bontio i fflyd bysiau wedi'i datgarboneiddio yn cymryd pum mlynedd yn fwy o dan fodel partneriaethau statudol, a 10 mlynedd yn fwy o dan fodel busnes fel arfer."*⁵²

⁴⁸ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 81

⁴⁹ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 261

⁵⁰ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraffau 286-288

⁵¹ Llywodraeth Cymru, Cynllun Strategol Sero Net, Medi 2022

⁵² Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 70

50. Tybir bod costau pontio i fflyd bysiau di-allyriadau wedi'u hamorteiddio. Nodir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol:

*"Ar wahân i'r gwahaniaeth yn y cyfnod pontio, byddai'r costau sy'n gysylltiedig â chyflwyno bysiau di-allyriadau yn niwtral ar y cyfan ac ni fyddai modd eu priodoli i ddiwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol gan y byddai'r targedau datgarboneiddio yr un mor berthnasol o dan fodel partneriaethau statudol neu fusnes fel arfer."*⁵³

51. Pan ofynnwyd iddo ymhelaethu ar y cyfrifiad o gostau sy'n gysylltiedig â throsglwyddo i fflyd fysiau di-allyriadau, esboniodd swyddog yr Ysgrifennydd Cabinet:

*"The programme of fleet transition is expected to be faster under the bus reform option due to the option providing Welsh Government and Transport for Wales with greater ability to manage the programme compared to alternative options. But, for the purposes of the RIA, it was assumed that a new zero-emissions bus fleet would be procured through a leasing arrangement or with the use of loans, with the payments amortised into annual operating costs."*⁵⁴

52. Mewn gohebiaeth ddilynol, amlinellodd yr Ysgrifennydd Cabinet oedran presennol y fflyd ledled Cymru⁵⁵:

Tabl 3 Dealltwriaeth Gyfredol o fflyd bysiau Cymru

Oedran mewn blynyddoedd	Mwy nag 16 oed	13-15 oed	10-12 oed	7-9 oed	4-6 oed	Llai na 3 oed	Cyfanswm
Cyfanswm	261	150	425	328	110	273	1547
Y cant	16.9	9.7	27.5	21.2	7.1	17.6	100

Barn y Pwyllgor

53. Mae'r Pwyllgor yn ddiolchgar i'r Ysgrifennydd Cabinet am ddarparu gwybodaeth ychwanegol am y fethodoleg a ddefnyddiwyd gan Trafnidiaeth

⁵³ Llywodraeth Cymru, Memorandwm Esboniadol, tudalen 71

⁵⁴ Pwyllgor Cyllid, Cofnod y Trafodion, 7 Mai 2025, paragraff 212

⁵⁵ Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, 12 Mehefin 2025

Cymru wrth ddatblygu 'rhwydwaith sylfaen' masnachfaint a 'rhwydwaith dyheadol', er ein bod yn siomedig nad oedd y wybodaeth hon wedi'i chynnwys yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol. Mae'r Pwyllgor yn nodi, yn absenoldeb cynnydd mewn cyllid, y bydd cynllun rhwydwaith sylfaen Trafnidiaeth Cymru yn cyflawni cynnydd 4 y cant yng nghyfran y bobl sydd â mynediad at dtrafnidiaeth gyhoeddus, neu gynnydd 16 y cant os gweithredir ei rhwydwaith dyheadol. Er ein bod yn nodi'r farn y bydd effaith y Bil ar dyfu'r rhwydwaith bysiau yng Nghymru yn dibynnu ar benderfyniadau cyllido llywodraethau'r dyfodol, credwn fod angen i'r Ysgrifennydd Cabinet nodi ei weledigaeth ar gyfer diwygio bysiau a chymryd perchnogaeth o'r costau yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol er mwyn cyfiawnhau'r camau a gymerwyd. O ganlyniad i hynny, mae'r Pwyllgor yn galw am ragor o wybodaeth i ddeall goblygiadau ariannol amcangyfrifedig yr opsiynau rhwydwaith sylfaen a dyheadol sy'n cael eu datblygu gan Trafnidiaeth Cymru.

54. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn nodi mai caffael depos bysiau fydd y gost fwyaf arwyddocaol yn ystod y cyfnod pontio, sef £178.2 miliwn. Dywedodd yr Ysgrifennydd Cabinet wrthym ei fod yn hyderus bod y ffigur yn gywir, ond ei fod yn seiliedig ar ragdybiaethau, oherwydd nad ydynt wedi penderfynu eto yn llawn ar y depos y maent am fod yn berchen arnynt. Mae'n siomedig bod yr amcangyfrifon sy'n ymwneud â'r mater hwn yn parhau i fod yn anhysbys ar hyn o bryd ac mae'r Pwyllgor yn galw am ddarparu rhagor o wybodaeth er mwyn cael gwell dealltwriaeth o'r costau sy'n gysylltiedig â chaffael depos bysiau.

55. Clywsom fod y 10 swydd rheoli gweithredol a llywodraethu a nodwyd yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol (ar gost o £115,000 fesul swydd cyfwerth ag amser llawn) yn uwch nag y mae angen iddynt fod o ystyried y penderfyniad i fwrw ymlaen â datblygu pedwar parth masnachfaint yn hytrach na naw. Er y cadarnhaodd yr Ysgrifennydd Cabinet mewn gohebiaeth ddilynol y bydd yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn cael ei ddiweddarau ar ôl Cam 2 i adlewyrchu'r costau staffio hyn yn fwy cywir, rydym yn siomedig na chafodd y costau yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol eu diweddarau yn dilyn y penderfyniad i fwrw ymlaen â phedwar parth masnachfaint. Nid yw hyn yn adlewyrchu ansawdd y wybodaeth ariannol y byddem yn disgwyl iddi gael ei chynnwys mewn Asesiadau Effaith Rheoleiddiol. Mae hefyd yn bwrw amheuaeth ar gywirdeb costau eraill a allai fod wedi cael eu heffeithio gan y penderfyniad hwn ac rydym yn galw am eglurder yn y maes hwn.

56. Mae'r Pwyllgor yn nodi'r dystiolaeth a ddarparwyd gan swyddog yr Ysgrifennydd Cabinet y byddai'r fflyd fysiau di-allyriadau newydd yn cael ei gaffael

trwy drefniadau les. Hoffem ddeall pam y cymerwyd y dull hwn, yn hytrach na phrynu fflyd fysiau newydd yn llwyr, a sut mae'r costau wedi'u cyfrifo.

Argymhelliad 2. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod yr Ysgrifennydd Cabinet yn rhoi eglurder ynghylch y costau ychwanegol a amcangyfrifir er mwyn cyflawni rhwydwaith dyheadol Trafnidiaeth Cymru, a chynnwys y wybodaeth honno mewn Asesiad Effaith Rheoleiddiol diwygiedig, ar ôl Cam 2.

Argymhelliad 3. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod yr Ysgrifennydd Cabinet yn egluro sut y pennwyd yr amcangyfrif cost £187.2 miliwn ar gyfer caffael depos bysiau, gan gynnwys manylion y rhagdybiaethau a wnaed, a chynnwys y wybodaeth honno mewn Asesiad Effaith Rheoleiddiol diwygiedig, ar ôl Cam 2.

Argymhelliad 4. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod yr Ysgrifennydd Cabinet yn diwygio'r amcangyfrifon cost a nodwyd yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn dilyn y penderfyniad i fwrw ymlaen â phedwar parth masnachfaint, neu fel arall gadarnhau nad oes effaith ar gostau, a chynnwys y wybodaeth honno mewn Asesiad Effaith Rheoleiddiol diwygiedig, ar ôl Cam 2.

Argymhelliad 5. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod yr Ysgrifennydd Cabinet yn egluro pam y gwnaed rhagdybiaeth i brydlesu'r fflyd bysiau di-allyriadau newydd, gan gynnwys sut yr amcangyfrifwyd y costau, a chynnwys y wybodaeth honno mewn Asesiad Effaith Rheoleiddiol diwygiedig, ar ôl Cam 2.