

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Adroddiad Cyfnod 1

Gorffennaf 2025



Senedd Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl. Mae'r Senedd, fel y'i gelwir, yn deddfu ar gyfer Cymru, yn cytuno ar drethi yng Nghymru, ac yn dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Senedd:
www.senedd.cymru/SeneddHinsawdd

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

**Y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1SN**

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddHinsawdd@senedd.cymru**
X: **@SeneddHinsawdd**

© Hawlfraint Comisiwn y Senedd 2025

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn y Senedd sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Adroddiad Cyfnod 1

Gorffennaf 2025



Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 23 Mehefin 2021. Ceir ei gylch gwaith yn:
www.senedd.cymru/SeneddHinsawdd

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



**Cadeirydd y Pwyllgor:
Llyr Gruffydd AS**
Plaid Cymru



Janet Finch-Saunders AS
Ceidwadwyr Cymreig



Delyth Jewell AS
Plaid Cymru



Julie Morgan AS
Llafur Cymru



Carolyn Thomas AS
Llafur Cymru



Joyce Watson AS
Llafur Cymru

Mynychodd yr Aelod a ganlyn fel dirprwy wrth graffu ar y Bil.



Heledd Fychan AS
Plaid Cymru

Cynnwys

Argymhellion	5
Cyflwyniad	10
1. Cefndir polisi a chefnidir deddfwriaethol.....	12
2. Egwyddorion cyffredinol.....	14
3. Rhan 1 - Cysyniadau allweddol ac amcanion cyffredinol.....	35
4. Rhan 2 - Swyddogaethau Gweinidogion Cymru sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau lleol	40
5. Rhan 3 - Cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol ...	76
6. Rhan 4 - Gwybodaeth a data	80
7. Rhan 5 - Pwerau a dyletswyddau awdurdodau lleol	86
8. Rhan 6 - Amrywiol a Chyffredinol	94
Atodiad 1: Rhestr o'r sesiynau tystiolaeth lafar.....	98
Atodiad 2: Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig.....	100

Argymhellion

Argymhelliad 1. Dylai'r Senedd gefnogi egwyddorion cyffredinol y Bil.
..... Tudalen 34

Argymhelliad 2. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyfarwyddo Trafnidiaeth Cymru i weithredu strategaeth gyfathrebu glir a pharhaus, a ddylai gynnwys rheoli disgwyliadau'r cyhoedd ynghylch cwmpas, amserlen a chanlyniadau'r rhaglen diwygio bysiau..... Tudalen 34

Argymhelliad 3. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet ei gwneud yn ofynnol i Trafnidiaeth Cymru ddangos ei bod yn datblygu'r capasiti sefydliadol angenrheidiol, o ran niferoedd ac arbenigedd y staff, er mwyn darparu'r trefniant masnachfreinio..... Tudalen 34

Argymhelliad 4. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyhoeddi datganiad polisi yn egluro sut y mae teithio gan ddysgwyr yn berthnasol i gyflawni'r Bil, a sut y caiff ei ystyried wrth ei gyflawni..... Tudalen 34

Argymhelliad 5. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet a Trafnidiaeth Cymru weithio gydag awdurdodau lleol i fynd i'r afael â rhwystrau strwythurol fel tagfeydd a seilwaith annigonol. Dylai Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, ac awdurdodau lleol sefydlu cytundeb ffurfiol i sicrhau cysondeb yn y seilwaith safleoedd bysiau a'r wybodaeth a ddarperir i deithwyr..... Tudalen 34

Argymhelliad 6. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i ddatblygu a chyhoeddi Siarter Teithwyr sy'n nodi safonau gwasanaeth clir, hawliau teithwyr, a mecanweithiau atebolrwydd. Dylai'r Siarter fod yn destun ymgynghoriad, gan gynnwys gyda grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol.
..... Tudalen 34

Argymhelliad 7. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Siarter Teithwyr (gweler Argymhelliad 6) yn cynnwys darpariaethau penodol er mwyn ymgorffori hygyrchedd ynddi. Rydym yn fodlon i Ysgrifennydd y Cabinet ddiffinio hygyrchedd, fel yr argymhellir yn Argymhelliad 11..... Tudalen 34

Argymhelliad 8. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn cryfhau ei swyddogaethau gwasanaeth cwsmeriaid ac ymdrin â chwynion er mwyn paratoi ar gyfer mwy o ymgysylltiad ac adborth gan y cyhoedd o dan y system masnachfreinio newydd..... Tudalen 34

Argymhelliad 9. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod goblygiadau ymarferol y trothwy 15 milltir yn y diffiniad o “wasanaeth bysiau lleol” yn cael eu hadolygu’n rheolaidd, gan roi sylw arbennig i effeithiau posibl ar gymunedau gwledig.

.....Tudalen 39

Argymhelliad 10. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro sut y bydd Gweinidogion Cymru yn dehongli eu dyletswydd i roi sylw i’r amcanion yn adran 4, gan gynnwys sut y byddant yn “rhoi sylw” i’r amcanion yn ymarferol.Tudalen 39

Argymhelliad 11. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i gynnwys diffiniad clir a mesuradwy o “hygyrchedd” yn adran 4. Os nad yw Ysgrifennydd y Cabinet yn bwriadu cyflwyno gwelliannau o’r fath, dylai egluro mewn ymateb i’r Adroddiad hwn sut y bydd Gweinidogion Cymru yn dehongli “hygyrchedd” at ddibenion cyflawni eu dyletswydd o dan adran 4.....Tudalen 39

Argymhelliad 12. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i gynnwys teithio gan ddysgwyr o fewn cwmpas yr amcanion yn adran 4.....Tudalen 39

Argymhelliad 13. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro ystyr “economaidd” ym mharagraff 5(1)(a) o’r Bil.....Tudalen 73

Argymhelliad 14. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i baragraff 5(1)(a) o’r Bil, i gynnwys sicrhau trafndiaeth hygyrch fel dyletswydd graidd i Weinidogion Cymru.....Tudalen 73

Argymhelliad 15. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i adran 6 o’r Bil i’w gwneud yn ofynnol i ymgynghori â grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol, gan gynnwys pobl ag anabledau, plant, a phobl hŷn, wrth baratoi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru.....Tudalen 73

Argymhelliad 16. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i adran 6 o’r Bil i’w gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ystyried darpariaeth teithio gan ddysgwyr wrth baratoi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru.....Tudalen 73

Argymhelliad 17. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i’r Bil er mwyn ffurfioli rôl Cyd-bwyllgorau Corfforedig ac awdurdodau lleol wrth gynllunio rhwydwaith bysiau o dan y Bil. Os nad yw Ysgrifennydd y Cabinet yn bwriadu gwneud hyn, dylai fwrw ymlaen â datblygu memorandwm cyd-ddealltwriaeth i esbonio sut y bydd Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a llywodraeth leol yn gweithio mewn partneriaeth i gyflawni uchelgeisiau’r Bil.Tudalen 73

Argymhelliad 18. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i’w gwneud yn ofynnol i ganllawiau ar ddiwygio’r Cynllun (adrannau 7 ac 8) gael eu paratoi,

ymgyngori arnynt, a'u cyhoeddi, yn enwedig gan y bydd y darpariaethau'n effeithio ar eraill, megis awdurdodau lleol a gweithredwyr. Dylai'r canllawiau egluro beth yw ystyr "bychan" a "rhesymol ymarferol" yng nghyd-destun adran 8.

..... Tudalen 73

Argymhelliad 19. Os nad yw Ysgrifennydd y Cabinet yn bwriadu cyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i gynnwys canllawiau ar wyneb y Bil mewn perthynas ag adolygu'r cynllun (adrannau 7 ac 8), dylai ymrwymo i ddefnyddio pwerau cyffredinol Gweinidogion Cymru i gyhoeddi canllawiau ar y mater hwn. Dylai'r canllawiau fod yn destun ymgynghoriad â rhanddeiliaid. Dylai'r canllawiau egluro ystyr "bychan" a "rhesymol ymarferol" yng nghyd-destun adran 8.

..... Tudalen 74

Argymhelliad 20. Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi ymateb i adroddiad Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru o fewn tri mis i'w gyhoeddi. Tudalen 74

Argymhelliad 21. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet barhau i adolygu dulliau o ddylunio contractau a phrosesau caffael er mwyn sicrhau y gall y sector busnesau bach a chanolig gymryd rhan yn y system newydd, gan gynnwys drwy lotiau contract llai a phrosesau tendro symlach. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod digon o gefnogaeth i fusnesau bach a chanolig sy'n dymuno cymryd rhan yn y broses fasnachfreinio..... Tudalen 74

Argymhelliad 22. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro sut y bydd croes-gymhorthdal yn gweithredu o dan y model masnachfreinio, gan gynnwys a fydd yn gweithredu ar lefel genedlaethol ynteu ar lefel ardaloedd masnachfaint. Dylai hyn gynnwys eglurhad o sut y bydd croes-gymhorthdal yn cyd-fynd ag ymrwymadau i ailfuddsoddi cyfraniadau awdurdodau lleol mewn gwasanaethau lleol. Dylai hefyd egluro bod y cyfraniadau hynny gan awdurdodau lleol yn ychwanegol at y cyllid a neilltuwyd gan Weinidogion Cymru. Tudalen 74

Argymhelliad 23. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn bwrw ymlaen â'r gwaith o ddatblygu'r system trwyddedu gwasanaethau bysiau lleol, ar y cyd â rhanddeiliaid, gan sicrhau bod hyn ar waith o ddiwrnod cyntaf y system newydd. Tudalen 74

Argymhelliad 24. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno rheoliadau yn nodi sut y bydd yr agwedd drwyddedu ar y Bil yn gweithio, gan gynnwys mathau o drwyddedau a'r meini prawf cymhwysra. Dylid datblygu'r Rheoliadau hyn ar y cyd â gweithredwyr, awdurdodau lleol, trafniadaeth gymunedol, ac eraill. At hynny, dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyhoeddi canllawiau i esbonio i weithredwyr sut y

gallant wneud cais am drwyddedau i redeg gwasanaethau y tu allan i'r Cynllun.
..... Tudalen 74

Argymhelliad 25. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod gan Trafnidiaeth Cymru drefniadau cadarn ar waith ar gyfer darparu gwasanaethau'n uniongyrchol o dan adran 17, a'u bod yn barod i'w gweithredu, os oes angen, cyn i gam cyntaf y broses fasnachfreinio ddechrau..... Tudalen 74

Argymhelliad 26. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro a fydd yr eithriad Teckal yn berthnasol i'r darpariaethau yn adran 17..... Tudalen 75

Argymhelliad 27. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i adran 19, neu adrannau 6 ac 8 os yw'n well ganddo, i gynnwys gofyniad penodol i Weinidogion Cymru ymgynghori ag awdurdodau lleol Lloegr wrth gynllunio neu ganiatáu gwasanaethau trawsffiniol..... Tudalen 75

Argymhelliad 28. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i adran 20 i'w gwneud yn ofynnol i ymgynghori â theithwyr a rhanddeiliaid fel rhan o'r broses adrodd..... Tudalen 75

Argymhelliad 29. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i ganllawiau statudol esbonio sut y bydd trafndiaeth gymunedol yn cael ei hintegreiddio i'r rhwydwaith ehangach, a sefyllfa gweithredwyr trafndiaeth gymunedol sy'n darparu gwasanaethau y tu allan i'r contract a'r systemau trwyddedu, yn enwedig o ran sut y bydd y gwasanaethau hyn yn cael eu hariannu a'u cefnogi'n fwy cyffredinol..... Tudalen 79

Argymhelliad 30. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn datblygu fframwaith rhannu data safonol sy'n osgoi dyblygu'r data a ddarperir, yn enwedig lle mae data eisoes yn cael eu rhannu at ddibenion megis cynllunio cludiant i'r ysgol. Dylai'r fframwaith fod yn destun ymgynghoriad â rhanddeiliaid, gan gynnwys busnesau bach a chanolig a gweithredwyr trafndiaeth gymunedol. Rhaid i'r fframwaith fod ar waith cyn i'r cam masnachfreinio cyntaf ddechrau.
..... Tudalen 85

Argymhelliad 31. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet ei gwneud yn ofynnol, drwy roi canllawiau i Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol, fod yr holl wybodaeth am drafndiaeth gyhoeddus ar gael mewn fformatau hygyrch, gan gynnwys sianeli nad ydynt yn rhai digidol..... Tudalen 85

Argymhelliad 32. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i Ran 4 o'r Bil er mwyn ei gwneud yn ofynnol i ddata ar berfformiad y rhwydwaith bysiau

gael eu cyhoeddi'n rheolaidd mewn fformatau hygyrch digidol a fformatau hygyrch nad ydynt yn rhai digidol.....Tudalen 85

Argymhelliad 33. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sefydlu llinellau atebolrwydd clir a thryloyw ar gyfer perfformiad gwasanaethau bysiau, gyda chyfrifoldebau wedi'u diffinio ar gyfer Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru, er mwyn sicrhau y gall y cyhoedd ddeall materion sy'n ymwneud ag atebolrwydd a sut yr eir i'r afael â pherfformiad gwael.....Tudalen 85

Argymhelliad 34. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro rôl cwmnïau bysiau cynghorau presennol o dan y system fasnachfaint, gan gynnwys a fydd gofyn iddynt gystadlu am gontractau ar yr un telerau â gweithredwyr preifat neu a fyddant yn derbyn amddiffyniadau penodol.....Tudalen 93

Argymhelliad 35. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'r Bil i roi ddyletswydd statudol ar awdurdodau lleol, Gweinidogion Cymru, a TrC i weithio mewn partneriaeth i sicrhau parhad y rhwydwaith bysiau, yn dilyn dileu'n addol y ddyletswydd yn adran 63.....Tudalen 93

Argymhelliad 36. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod y broses o ddileu'r ddyletswydd yn adran 63 yn raddol yn dod law yn llaw â digon o rybudd a chanllawiau i alluogi i awdurdodau lleol gynllunio'n effeithiol yn ystod y cyfnod pontio i fasnachfreinio.....Tudalen 93

Argymhelliad 37. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyhoeddi datganiad polisi clir yn amlinellu sut y bydd egwyddorion croes-gymhorthdal a chyllid lleol yn cael eu cydbwysu.....Tudalen 93

Argymhelliad 38. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod fframwaith polisi drafft ar drosglwyddiadau staff, ac amddiffyniadau cyflogaeth, yn cael ei gyhoeddi ar gyfer ymgynghoriad cyn etholiad nesaf y Senedd, er mwyn caniatáu digon o amser i randdeiliaid roi mewnbwn iddo a chraffu arno.....Tudalen 97

Argymhelliad 39. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pa fesurau wrth gefn fydd ar waith rhag ofn y bydd anawsterau cyfreithiol neu weithredol yn codi gyda throsglwyddiadau TUPE.....Tudalen 97

Cyflwyniad

1. Ar 31 Mawrth 2025, cyflwynodd Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, Ken Skates AS, y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) (y Bil) i'r Senedd. Ar 1 Ebrill 2025, fe wnaeth Ysgrifennydd y Cabinet ddatganiad ar y Bil yn y Cyfarfod Llawn.
2. Cyfeiriodd y Pwyllgor Busnes y Bil at y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith (y Pwyllgor) i graffu ar Gyfnod 1 gyda dyddiad cau o 25 Gorffennaf ar gyfer cyflwyno adroddiad.

Cylch gorchwyl

3. Cytunodd y Pwyllgor i ystyried y canlynol:
 - Egwyddorion cyffredinol y Bil a'r angen am ddeddfwriaeth i gyflawni'r bwriadau polisi a nodwyd.
 - Darpariaethau'r Bil, gan gynnwys a ydynt yn ymarferol ac a fyddant yn cyflawni'r bwriad polisi a ddatganwyd.
 - Priodoldeb y pwerau yn y Bil i Weinidogion Cymru wneud is-ddeddfwriaeth.
 - Ystyried a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol yn deillio o'r Bil.
 - Goblygiadau ariannol y Bil.

Y dull craffu a fabwysiadwyd gan y Pwyllgor

4. Cynhaliodd y Pwyllgor ymgynghoriad cyhoeddus rhwng 1 Ebrill 2025 a 13 Mai 2025 a daeth 46 o ymatebion i law¹. Derbyniodd y Pwyllgor ohebiaeth hefyd mewn perthynas â'r Bil.
5. Cynhaliwyd sesiynau tystiolaeth lafar gydag Ysgrifennydd y Cabinet ar 7 Mai a 19 Mehefin 2025. Yn dilyn y cyfarfod a gynhaliwyd ar 7 Mai, ysgrifennodd Ysgrifennydd y Cabinet at y Pwyllgor gyda rhagor o wybodaeth. Fe wnaethom hefyd ysgrifennu at Ysgrifennydd y Cabinet i ofyn am ymateb i faterion ychwanegol na chawsant eu trafod yn ystod y sesiwn. Gellir dod o hyd i'r ohebiaeth hon ar wefan y Senedd. Fe wnaethom gynnal cyfres o sesiynau tystiolaeth lafar gyda thystion allanol, gan gynnwys gweithredwyr gwasanaethau

¹ Mae'r holl ymatebion i'w gweld ar wefan y Pwyllgor - <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1294340330&cp=yes>

bysiau, awdurdodau lleol, grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr, ac arbenigwyr eraill yn y maes.

6. Mae manylion y dystiolaeth ysgrifenedig a'r sesiynau tystiolaeth lafar i'w gweld ar ddiwedd yr adroddiad hwn.

7. Hoffem ddiolch i bawb a gyfrannodd at ein gwaith.

Gwaith craffu ar y Bil gan bwyllgorau eraill y Senedd

8. Cymerodd Pwyllgor Cyllid a Phwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a Chyfansoddiad y Senedd dystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru ar eu priod feysydd o ddiddordeb. Mae eu hadroddiadau i'w gweld ar wefan y Senedd.

1. Cefndir polisi a chefnidir deddfwriaethol

Pwerau cyfredol o ran bysiau

9. Mae gwasanaethau bysiau ym Mhrydain Fawr, y tu allan i Lundain, wedi cael eu dadreoleiddio ers 1986. O dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985² ("Deddf 1985"), mae gweithredwyr yn gyfrifol am gynllunio'r rhan fwyaf o wasanaethau bysiau, tocynnau a phrisiau. Gall gweithredwr gofrestru a gweithredu unrhyw wasanaeth o'i ddewis ar sail fasnachol. Yng Nghymru, gwneir hynny fel arfer drwy roi 56 diwrnod o rybudd i'r Comisiynydd Traffig. Rhaid i'r gweithredwr redeg y gwasanaeth yn unol â'r fanyleb yn y cofrestrriad. Mae'r rhan fwyaf o wasanaethau bysiau Cymru yn gweithredu'n fasnachol.

10. O dan adran 63(1) o Ddeddf 1985, mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd i ddarparu gwasanaethau i fodloni gofynion trafndiaeth gyhoeddus na fyddent yn cael eu bodloni fel arall (a elwir yn 'wasanaethau cymdeithasol angenrheidiol'). Gall awdurdodau lleol greu contractau i ddarparu cymhorthdal i'r gwasanaethau hyn.

11. Mae Deddf 1985 yn gwahardd awdurdodau lleol rhag rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain ac eithrio o dan amgylchiadau penodol. Mae'r rhain yn cynnwys lle roedd awdurdod lleol eisoes yn gweithredu'r cwmni cyn i Ddeddf 1985 ddod i rym, sef y sefyllfa gyda Bws Caerdydd a Bws Casnewydd.

Trafnidiaeth gymunedol

12. Mae 'trafnidiaeth gymunedol' yn cynnwys gwasanaethau trafndiaeth anfasnachol sydd fel arfer yn cael eu harwain gan y gymuned.

13. Mae adrannau 19 a 22 o Ddeddf 1985 yn caniatáu i ddarparwyr trafndiaeth gymunedol wneud cais am drwyddedau sy'n eu heithrio o'r angen i ddal trwydded gweithredwr Cerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus. Rhaid iddynt weithredu heb fwriadu gwneud elw. Mae trwyddedau adran 19 yn ymwneud â'r defnydd o gerbydau gan grwpiau cymunedol a rhaid eu defnyddio i gludo aelodau neu bobl y mae'r sefydliad yn bodoli i'w cefnogi. Ni ellir eu defnyddio i gludo'r cyhoedd yn gyffredinol. Defnyddir trwyddedau Adran 22 i ddarparu gwasanaeth bysiau cymunedol.

² <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1985/67/contents>

Bil 2020

14. Yn 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Bapur Gwyn³ yn dwyn y teitl “Gwella trafndiaeth gyhoeddus” ac wedi hynny cyflwynodd Fil⁴ sy’n ymwneud â gwasanaethau bysiau ym mis Mawrth 2020. Cafodd hwn ei dynnu’n ôl yn ddiweddarach oherwydd y pandemig.

Papur Gwyn 2022

15. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Phapur Gwyn, Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru⁵, ym mis Mawrth 2022. Cyhoeddwyd crynodeb o’r ymatebion i’r ymgynghoriad⁶ ym mis Rhagfyr 2022.

16. Roedd yr ymatebion yn gefnogol i’r cynigion yn gyffredinol. Dywed y Memorandwm Esboniadol mai’r “ymateb mwyaf cyffredin oedd gwasanaeth fforddiadwy i’r defnyddiwr” a bod “gan lawer amheuan ynghylch sut i sicrhau fforddiadwyedd a’i effaith”.

17. Roedd ystyriaethau eraill yn cynnwys:

- pryderon gweithredwyr ynghylch sut y byddai masnachfreinio’n gweithio’n ymarferol;
- roedd awdurdodau lleol yn gefnogol, ond yn pwysleisio’r angen am rôl leol (gyda rhai’n awgrymu masnachfreinio fel rhan o becyn cymorth – fel y gwneir yn Lloegr a’r Alban, ac ym Mil Cymru 2020);
- rôl busnesau bach a chanolig yng ngwasanaethau bysiau Cymru;
- yr angen i gydgyssylltu â theithio gan ddysgwyr ochr yn ochr â’r rhwydwaith wedi’i amserlennu.

³ <https://www.llyw.cymru/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus>

⁴ <https://busnes.senedd.cymru/mglssueHistoryHome.aspx?lId=27864>

⁵ <https://www.llyw.cymru/un-rhwydwaith-un-amserlen-un-tocyn-cynllunio-bysiau-gwasanaeth-cyhoeddus-cymru.html>

⁶ https://www.llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2022-12/un-rhwydwaith-un-amserlen-un-tocyn-cynllunio-bysiau-fel-gwasanaeth-cyhoeddus-i-gymru-ymgyngghoriad-crynodeb-or-ymatebion_0.pdf

2. Egwyddorion cyffredinol

Diben y Bil

18. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn crynhoi'r Bil fel a ganlyn:

"Mae Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ("y Bil") yn sefydlu fframwaith deddfwriaethol newydd i gefnogi'r gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau lleol fel rhan o broses ddiwygio ehangach "un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn" ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru.

Bydd y Bil yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i benderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion trafndiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru, a'u sicrhau i'r graddau ag y bo'n rhesymol ymarferol. Bydd gofyn i Weinidogion Cymru hefyd baratoi a chyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ("y Cynllun") 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."

19. Er nad yw Trafnidiaeth Cymru (TrC) yn cael ei grybwyll yn y Bil, bydd ganddo rôl ganolog yn y broses o'i gyflawni. Dywed y Memorandwm Esboniadol:

"Bydd gwaith datblygu'r Cynllun a gweithredu contractau gwasanaeth bysiau lleol, trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol a darparu gwasanaethau yn uniongyrchol yn cael eu gwneud gan TrC ar ran Gweinidogion Cymru mewn ymgynghoriad ag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig."

Yr angen am y Bil

20. Roedd y rhanddeiliaid yn llwyr gefnogi amcanion y Bil a'i ffocws ar wella trafndiaeth gyhoeddus a rhwydweithiau integredig.

21. Roedd Cyngor Ynys Môn o'r farn bod "diffygion clir gyda'r system bresennol" a bod "angen i'r Llywodraeth ymyrryd er mwyn cyflawni'r newid sydd wirioneddol ei angen"⁷. Dywedodd Cyngor Sir Caerfyrddin:

⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

*"The general principles of making the shift to public transport more attractive, accessible and seamless is welcomed."*⁸

22. Dywedodd y Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA):

*"We welcome this renewed focus on Bus as a vital part of our transport infrastructure, and are very pleased to see the recognition and inclusion of community-led provision alongside more mainstream modes in the draft Bill."*⁹

23. Roedd cydnabyddiaeth y gallai'r Bil gefnogi newid mewn dulliau teithio a chyfrannu at nodau polisi ehangach, fel datgarboneiddio. Dywedodd y Ffederasiwn Busnesau Bach (FSB):

*"TfW's ongoing reform of rail and expansion into addressing and implementing bus reform and wider multi-modal views provides a welcome response to fragmentation of decision-making within the system and has the potential to provide more stability and clarity in a better integrated system."*¹⁰

24. Fodd bynnag, mynegodd First Cymru amheuan:

*"The Bill will not solve the problem of declining bus patronage nor achieve modal shift towards a sustainable transport system by reducing car use...it is highly likely that, in their initial form at least, the networks to be delivered through franchising will amount to substantially no more in terms of network coverage, frequencies and times of operation than the networks currently provided, for the same reason of financial affordability."*¹¹

25. Roedd Cludiant Casnewydd yn cefnogi amcanion y Bil, ond ychwanegodd:

"The general intention of the Bill seeking to provide the public of Wales 'reliable, affordable, and easy-to-use bus services' is one shared by all operators regardless of the nature of the company. However, we do not believe the Bill and a

⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

government-controlled network is a guarantee nor key to providing these types of services.”¹²

26. Can gyfeirio at y broses o bontio’n raddol i’r system newydd, nododd arweinydd Cyngor Caerdydd:

“The current proposal to franchise South East Wales in 2029 creates a further four years of uncertainty in the market. Bus operators are less likely to invest in their fleets and grow bus patronage. Some may withdraw from the market in Cardiff as a result. This would be a significant risk to providing cost-effective home to school travel.”

Diffyg manylion

27. Nododd sawl rhanddeiliad fod diffyg manylion yn y Bil mewn meysydd allweddol. Disgrifiodd yr Urban Transport Group (UTG) y Bil fel un eithaf ysgafn, ond nododd ei bod, mewn rhai ffyrdd, yn fanteisiol cael fframwaith ysgafnach. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd:

“Having an overly prescriptive legislative framework could constrain rather than aid this work, something which was identified during the implementation of the 2017 Bus Services Act in England.”¹³

28. Fodd bynnag, roedd gweithredwyr bysiau a chynrychiolwyr llywodraeth leol o’r farn bod y diffyg manylion yn y Bil ar faterion allweddol yn destun pryder. Dywedodd Cyngor Gwynedd:

“mae’n ymddangos fod tipyn o’r manylder holl bwysig ar goll, yn amwys ac/neu annelwig o ran sut fydd y trefniadau arfaethedig yn gweithio’n ymarferol. Mae hyn yn ymestyn o rôl, cyfrifoldeb a lefel dylanwad ac atebolrwydd rhanddeiliaid sydd yn cynnwys Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, Awdurdodau Lleol, cwmnïau a’r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol Rhanbarthol.”¹⁴

¹² Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

29. Roedd y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr (CPT) o'r farn bod angen canllawiau - statudol neu fel arall - er mwyn mynd i'r afael â'r diffyg manylion yn y Bil. Dywedodd:

*"this is essentially an enabling Bill...and there is a lot of supporting infrastructure and architecture that's required around it. What concerns me and my members is that we're not seeing that detail at this stage."*¹⁵

30. Dywedodd Transport Focus y byddai'n ddefnyddiol pe bai canllawiau ar gael yn fuan fel y gallai'r rhanddeiliaid ddeall y cynigion yn well.

31. Bydd llawer o fanylion gweithredol y system newydd yn cael eu nodi mewn rheoliadau. Roedd rhai rhanddeiliaid yn cydnabod bod hyn yn caniatáu hyblygrwydd; roedd eraill yn teimlo bod gormod wedi'i adael i reoliadau. Am y rheswm hwnnw, teimlai nifer o randdeiliaid y byddai angen ymgynghoriad cynhwysfawr ar y rheoliadau. Dywedodd CPT fod y pwerau hyn yn briodol ac yn cyd-fynd â diben y Bil. Fodd bynnag, dywedodd

*"given the level of detail that will become apparent through secondary legislation, we would urge Ministers to ensure thorough and genuine consultation with operators and other stakeholders as subordinate legislation is developed."*¹⁶

Fforddiadwyedd

32. Cododd llawer o randdeiliaid bryderon ynghylch fforddiadwyedd y cynigion yn y Bil, yn enwedig y model masnachfreinio costau gros a ffefrir gan Lywodraeth Cymru. Dadleuwyd nad oes modd cyflawni maint yr uchelgais yn y Bil o fewn yr amlen gyllido bresennol. Rhybuddiodd UTG:

"The transitional costs for Welsh Bus Reform are estimated at £316.5m, with further significant costs on acquiring depots (at an estimated cost of £275.2m to £302.7m). No further funding allowances have been listed. Consideration should be given to what ongoing financial support will be required to support a

¹⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

franchised network and the wider infrastructure and bus policy.”¹⁷

33. Roedd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC) o’r farn bod y cwestiwn ynghylch cyllid yn “sylfaenol”. Roedd yn credu:

“Heb gyllid ychwanegol, ni fydd newid y ddeddfwriaeth yn unig yn cyflawni nod ac amcanion y polisi. Drwy gyflwyno contractau cost gros, bydd yn rhaid i Lywodraeth Cymru dalu unrhyw gostau gwasanaeth ychwanegol nad ydyn nhw’n dod dan y cynnydd mewn refeniw ‘farebox’.”¹⁸

34. Mynegodd sawl rhanddeiliad bryderon ynghylch a oedd y manteision a ddisgrifiwyd yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn realistig. Galwodd Cymdeithas y Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO) am adolygiad o’r rhagdybiaethau’n ymwneud â refeniw a chostau yn y Bil, gan fod refeniw gwirioneddol wedi’i orddatgan a chostau wedi’u tanamcangyfrif.¹⁹ Roedd Bws Caerdydd yn cytuno â hynny, gan ddweud bod y buddion heb eu mesur yn creu darlun rhy ffansiöol²⁰. Rhybuddiodd Cyngor Sir Penfro nad yw’r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn ystyried cynnydd mewn costau gweinyddol a chwyddiant:

“the Affordability Assessment indicates that franchising would be delivered within the existing overall quantum of funding for local bus services. Mae hyn yn bryder mawr. If there is no additional funding, any increased administrative costs would reduce the funding available for front-line services.”²¹

Rheoli disgwyliadau’r cyhoedd

35. Pwysleisiodd rhanddeiliaid yn gyson y risg o greu disgwyliadau afrealistig. Rhybuddiodd Bus Users Cymru y gall gymryd sawl blwyddyn i gyflawni gwelliannau amlwg, ac:

¹⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

²¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

*"It will be vital, therefore, to manage passenger expectations and communicate clearly throughout the process in order to retain the trust and support of the public."*²²

36. Dywedodd CPT:

*"there is a real risk here that we've built up public expectation, in the same way as happened with the railways, and, actually, then delivery doesn't follow, or significant improvement doesn't follow, for a long time."*²³

Diffyg darpariaethau wrth gefn

37. Roedd y rhanddeiliaid yn pryderu ynghylch absenoldeb trefniadau wrth gefn pe bai'r model masnachfaint yn tanberfformio neu pe na bai'n fforddiadwy. Dywedodd ATCO:

*"Accepting that the current set up is to change, having 'other tools in the box,' rather than reliance on franchising, would be beneficial."*²⁴

38. Adleisiwyd hyn gan CPT, a ddywedodd:

*"If they suddenly realise that the costs are going through the roof, then the Welsh Government will want fairly quick remedial work done. Will the industry be able to adapt at that point in time...? How do you unravel that?"*²⁵

39. Awgrymodd Cyngor Caerdydd y dylid cynnwys mesurau lliniaru yn y Bil i ddelio â chanlyniadau o'r fath, yn enwedig o ran diogelu gwasanaethau bysiau lleol ac anghenion cysylltiedig cludiant o'r cartref i'r ysgol.²⁶

40. Galwodd arweinydd Cyngor Caerdydd am gynnwys mwy o hyblygrwydd yn y Bil, gan ddweud:

²² Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

²³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

²⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

²⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

²⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

“it may be more effective for Cardiff to be the franchising authority within the Cardiff area. Such an arrangement could commit to being aligned to the national franchising standards whilst meeting the local needs of Cardiff with reduced risks to the market. The Bill also needs to provide the flexibility for enhanced partnerships and net cost contracts as options that may be appropriate to get best value depending on local circumstances.”²⁷

Capasiti TrC

41. Mynegodd sawl rhanddeiliad bryder nad oes gan TrC y capasiti i gyflawni'r rhaglen ddiwygio sylweddol ac uchelgeisiol a gynigir yn y Bil. Dywedodd y Comisiynydd Pobl Hŷn:

“Mae'n hanfodol bod Trafnidiaeth Cymru yn sicrhau bod ganddynt arbenigedd digonol am fysiau yn benodol er mwyn sicrhau bod y Bil yn cael ei weithredu'n llwyddiannus.”²⁸

42. Roedd pryder y byddai colli arbenigedd yn y maes trafndiaeth i TrC yn gwanhau capasiti awdurdodau lleol. Tynnodd Cyngor Sir Fynwy sylw at y ffaith y gallai rôl gryfach i TrC arwain at golli swyddogion ALLau i TrC drwy TUPE neu drwy gyflogau uwch ar gyfer rolau cyfatebol. Gallai hyn greu cyfyngiadau i ALLau o ran darparu gwasanaethau yn enwedig mewn perthynas â swyddogaethau trafndiaeth o'r cartref i'r ysgol.²⁹

Teithio gan ddysgwyr

43. Roedd y ffaith bod teithio gan ddysgwyr wedi'i hepgor o'r Bil yn un o'r pryderon allweddol a godwyd gan randdeiliaid. Nododd y Comisiynydd Plant fod adroddiad argymhellion teithio gan ddysgwyr 2023³⁰ Llywodraeth Cymru yn dweud y byddai masnachfreinio yn gyfle i sicrhau bod ysgolion a cholegau yn cael eu hystyried wrth gynllunio rhwydweithiau bysiau rhanbarthol, ond nid yw'n glir o'r Bil sut y gwnaed hyn. Yn ôl y Comisiynydd:

“a lot of the rationale for not doing a comprehensive review of the learner travel Measure was...that this bus Bill was in

²⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

²⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

²⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

³⁰ Argymhellion y Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2023 | LLYW.CYMRU

*development. Unfortunately, now that this has come, it still doesn't directly relate or respond to those concerns... This needs urgent attention, and it is a big concern."*³¹

44. Rhybuddiodd sawl cyfrannwr y gallai methu â sicrhau cyfatebiaeth rhwng teithio gan ddysgwyr â gwasanaethau bysiau cyhoeddus arwain at ddarpariaeth ddyblyg a beichiau ariannol cynyddol ar awdurdodau lleol. Dywedodd CLILC:

"We always try and integrate public transport with school transport journeys where feasible, to get the most for our money. Under the buses Bill, we'll lose that ability to a certain extent, which will mean that we will have to procure separate, potentially, school coaches under closed school contracts, which are likely to cost more."

45. Tynnodd Cludiant Casnewydd sylw at y canlynol:

*"The Regulatory Impact Assessment (RIA) does not account for any further costs to Local Authorities if these services were lost and transport would be required to be procured via another form."*³²

Tagfeydd a rhwystrau i deithio ar fysiau

46. Nododd y rhanddeiliaid na fydd y Bil yn mynd i'r afael â llawer o'r rhwystrau allweddol i deithio ar fysiau. Dywedodd Cyngor Casnewydd nad yw'r Bil yn gwneud y cysylltiad rhwng dibynadwyedd gwasanaethau a'r angen i roi blaenoriaeth i fysiau. Dadleuodd Cyngor Caerdydd y byddai'r Bil yn elwa o gynnwys gofyniad i fynd i'r afael â thagfeydd drwy fesurau sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau.³³

Llais y teithiwr

47. Roedd barn gref bod yn rhaid ymgorffori ymgysylltu effeithiol â theithwyr yn y system newydd, ac nid dim ond yn ystod y gwaith cynllunio cychwynnol. Gofynnodd Transport Focus:

³¹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

³² Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

³³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

“Which body will be responsible for passenger relations within the new proposed system and for ongoing and independent representation of the passenger voice?”³⁴

48. Roedd cynrychiolwyr teithwyr yn pryderu ynghylch y ffaith bod diffyg llwybr penodol ar gyfer cwynion yn y Bil. Awgrymodd Bus Users Cymru fod hwn yn gyfle delfrydol i Trafnidiaeth Cymru lunio set o weithdrefnau cwyno safonol³⁵.

49. Un argymhelliad allweddol gan gynrychiolwyr teithwyr oedd creu Siarter Teithwyr. Dywedodd Transport Focus:

“The Bill does not refer to the production of a passenger charter outlining what passengers should expect from their bus service and what to do if their expectations are not met.”³⁶

50. Mewn tystiolaeth lafar, amlygodd Transport Focus fod hyn yn ofyniad statudol yn neddfwriaeth Lloegr Dywedodd yr hoffai weld hynny'n cael ei gynnwys yn y Bil. Roedd Bus Users Cymru yn cytuno.³⁷

Cydraddoldeb a hygyrchedd

51. Cododd llawer o randdeiliaid yr angen i roi mwy o ystyriaeth i faterion hygyrchedd. Nododd y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol:

“fel y mae wedi'i ddrafftio ar hyn o bryd, nid yw'n glir sut y bydd y Bil yn ymgorffori cydraddoldeb a hygyrchedd”.³⁸

52. Adleisiwyd hyn gan yr RNIB, a rybuddiodd:

“there's no tangible legislative commitment to accessibility in the Bill... We would like to see provisions in the Bill expanded to include some more robust and specific accessibility requirements.”³⁹

³⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

³⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

³⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

³⁷ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

³⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

³⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

53. Cododd Comisiynydd Plant Cymru y diffyg cyfranogiad ystyrlon gan bobl ifanc wrth ddylunio gwasanaethau:

“Heb gynnwys plant wrth lunio'r Cynlluniau Rhwydwaith... mae'n annhebygol y bydd effaith gadarnhaol ar hawliau plant.”⁴⁰

Tystiolaeth TrC

54. Yn ei thystiolaeth ysgrifenedig, nododd TrC:

“Mae deall blaenoriaethau ein rhanddeiliaid a'n cymunedau yn allweddol er mwyn i ni adeiladu'r rhwydwaith bysiau sydd ei angen ar Gymru. Ffordd bwysig yr ydym yn cynnal hyn yw drwy ein pensaernïaeth gynghori teithio amlfoddol sy'n dwyn ynghyd cynrychiolwyr o grwpiau cwsmeriaid, y llywodraeth, y diwydiant a phobl sydd â nodweddion gwarchodedig.”⁴¹

55. Aeth ymlaen i ddisgrifio ei “strategaeth ymgysylltu ar gyfer gweithredwyr”, a oedd wedi cynnwys “sesiwn ymgysylltu wedi'i strwythuro bob dau fis gyda'r gweithredwyr sydd wedi dangos awydd am gyfleoedd masnachfreinio. Mae hyrwyddo cyfleoedd ymgysylltu trwy gyrff y diwydiant a sianeli eraill wedi dod â grŵp amrywiol o weithredwyr o wahanol ranbarthau a meintiau ynghyd, gyda thua 25-30 o weithredwyr yn cymryd rhan ym mhob sesiwn hyd yn hyn.”⁴²

56. Mewn tystiolaeth lafar, ymatebodd Lee Robinson i adborth gan randdeiliaid a ddywedodd fod ymgysylltiad gan TrC wedi parhau i fod ar lefel uchel, er gwaethaf rhai gwelliannau diweddar. Amlinellodd strwythrau ymgysylltu gynhwysfawr sy'n cynnwys ystod eang o randdeiliaid: undebau llafur, awdurdodau lleol a chyd-bwyllgorau corfforaethol, Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, cynrychiolwyr teithwyr, Cymdeithas Cludiant Cymunedol a gweithredwyr a chynrychiolwyr gweithredwyr.⁴³

57. Eglurodd na fyddai wedi bod yn briodol ymgynghori ar fanylion y Bil cyn iddo gael ei gyflwyno yn y Senedd.

⁴⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://business.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁴¹ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://business.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁴² Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://business.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁴³ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

Capasiti TrC

58. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd Lee Robinson fod TrC yn meithrin capasiti sefydliadol i gefnogi'r cyfnod pontio. Bydd arbenigedd y staff yn cwmpasu amgylcheddau gweithredwyr, llywodraeth leol, cwsmeriaid, caffael, ac adnoddau dynol.⁴⁴

59. Can gyfeirio at y dull o reoli'r rhaglen gyflawni, tynnodd Lee Robinson sylw at bwysigrwydd trefniadau llywodraethu mewnol, gan nodi bod bwrdd TrC yn adolygu'n rheolaidd y cynnydd ar fasnachfreinio bysiau.

60. Dywedodd fod TrC wedi ymgysylltu â Transport for Greater Manchester (TfGM), a oedd wedi bod yn agored ac yn onest iawn, gan gynnig deialog reolaidd ar heriau gweithredol allweddol. Cadarnhaodd fod TrC bellach yn gweithio'n uniongyrchol gydag aelod o dîm TfGM yn arbennig ar agweddau newid busnes yn ymwneud â masnachfreinio.⁴⁵

Teithio gan ddysgwyr

61. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch sut y byddai TrC yn sicrhau bod contractau masnachfaint yn adlewyrchu pwysigrwydd cludiant ysgol, eglurodd Lee Robinson:

*"we're looking at how do we optimise the public transport network so that we are able to carry as many schoolchildren as possible through that network and minimise the closed school services, obviously recognising that that is also a mainstay for SMEs."*⁴⁶

62. Cyfeiriodd at gynllunio yn ne-orllewin Cymru fel enghraifft:

"we worked with them to develop what we refer to as the base network, and we looked at how well that accommodated learner travel. We then went around the loop again and looked at closed school transport services and basically said, 'Are there any ways in which we can enhance and develop this network that will mean that we can encourage fewer closed school transport services and more schoolchildren to use the public

⁴⁴ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁴⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁴⁶ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

*transport network?', and indeed we went through that loop a second time.*⁴⁷

Llais y teithiwr

63. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd TrC:

"Wrth baratoi i gyflwyno Cynllun y Rhwydwaith gerbron y Senedd yn 2026, byddwn yn lansio rhaglen o weithgareddau ymgysylltu cyhoeddus ar-lein ac wyneb yn wyneb yn ystod Haf 2025 i randdeiliaid, cwsmeriaid a gweithredwyr bysiau gael dweud eu dweud ar sut y dylai'r rhwydwaith bysiau edrych. Bydd yr ymgysylltu hwn yn parhau wrth i ni symud yn agosach at y garreg filltir gyntaf o ran cyflwyno, wrth i ni fireinio ein dull o fasnachfreinio ac adeiladu'r rhwydwaith gorau posibl i deithwyr gan ddefnyddio'r mewnwleidiadau allweddol hyn."

64. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd Lee Robinson fod grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr yn ymwneud gryn dipyn â'i fframwaith ymgysylltu. Dywedodd Richard Marwood fod ymrwymiad ymgysylltu ar gyfer cynigion masnachfaint de-orllewin Cymru wedi'i gyhoeddi ym mis Mehefin 2025. Eglurodd:

*"At the moment, we've used our existing platform, which the business already uses, Have your Say, and we asked the panels on there what are they most interested in in terms of engagement around the local bus network. And then, we've used that to build the engagement commitment that we published earlier this month. That's focused on the south-west, because that's where we're more developed and, in terms of our planning, is first, but we'll replicate that process through the rest of Wales as we progress."*⁴⁸

65. O ran delio'n uniongyrchol â chwsmeriaid ynghylch gweithrediad gwasanaethau, megis ar gyfer cwynion. Dywedodd Lee Robinson:

"We already have within TfW a bilingual contact centre, which deals with issues both in terms of rail and bus, and, indeed, the Fflecsi service. And looking to the future, we want to put in place something that will enable passengers to give real-time

⁴⁷ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁴⁸ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

feedback on their service experience through an app, or something of that nature."⁴⁹

Barn Ysgrifennydd y Cabinet

Diffyg manylion

66. Can gyfeirio at bryderon ynghylch y diffyg manylion ar wyneb y Bil a'r diffyg canllawiau, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

*"We did consider including a power to issue statutory guidance, but we basically concluded that it was unnecessary because the functions primarily sit with Welsh Ministers. If we decide to issue guidance to any relevant parties involved in delivering bus services, then non-statutory guidance would be issued under general powers in the Government of Wales Act 2006."*⁵⁰

67. Ar 7 Mai, eglurodd Ysgrifennydd y Cabinet nad oedd yr holl bwerau presennol sydd gan awdurdodau lleol wedi'u diddymu na'u diwygio ac y byddai hyn yn cael ei wneud gan welliannau'r Llywodraeth yng Nghyfnod 2, pe bai'r Bil yn mynd yn ei flaen.

Fforddiadwyedd

68. Mewn tystiolaeth lafar, tynnodd Ysgrifennydd y Cabinet sylw at y swm enfawr o arian y mae Llywodraeth Cymru eisoes yn ei fuddsoddi mewn gwasanaethau bysiau ledled Cymru. Dywedodd bod modd cyflawni arbedion gyda'r model a gynigir. Wrth ymateb i amheuaeth gan randdeiliaid ynghylch y pwynt hwn, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

"We're spending over the course of this Senedd term around £600 million...When you set aside the cost of learner travel...Now, that is a huge amount of money, but we have very little control over how it's used. This Bill is going to give us far more control over how it's used. And it'll also give us the tools to secure a whole-network approach to services to be able to integrate with rail services. Instead of having a firefighting approach to delivering public transport - which is essentially what we've got at the moment, where urban areas disproportionately benefit from access to services - we will have

⁴⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁵⁰ Tystiolaeth lafar, 7 Mai.

a proactive ability to be able to plan the whole network and to ensure that there is that integration in place.”⁵¹

69. Cyfeiriodd at wasanaeth TrawsCymru fel enghraifft lle mae gan Lywodraeth Cymru reolaeth dros y rhwydwaith, lle y gwelwyd cynnydd enfawr yn y defnydd yn ystod y 12 mis diwethaf.

Rheoli disgwyliadau

70. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet yr angen i reoli disgwyliadau'r cyhoedd a derbyniodd fod risg y bydd pobl yn meddwl cyn gynted ag y bydd y ddeddfwriaeth yn cael ei phasio, y bydd gwasanaethau bysiau'n gwella ar unwaith, y bydd llawer mwy o lwybrau ac ati ar gael o'r diwrnod cyntaf ac y bydd y gwasanaeth yn fwy dibynadwy. Roedd yn cydnabod y gellid bod wedi rheoli disgwyliadau yn well yn y gorffennol:

“you’re absolutely right to say that with rail there were - and I take responsibility for this - some raised expectations that people would see improved services from day one.”

71. Rhybuddiodd y bydd yn cymryd amser i wireddu'r uchelgais, ond bod rhai manteision tymor byr pendant i fasnachfreinio y bydd y cyhoedd sy'n teithio ar y bysiau yn sylwi arnynt. Eglurodd:

“They won’t have to, for example, navigate multiple different operators and timetables and systems. They’ll be able to benefit from a network that is co-ordinated. There’ll be a single app to plan journeys and we’re going to be able to integrate from very early on timetables with rail service timetables as well.”⁵²

Ymgynghori â rhanddeiliaid

72. Cyfeiriodd llythyr Ysgrifennydd y Cabinet dyddiedig 18 Mehefin at ymgynghoriad ag awdurdodau lleol a chyda'r diwydiant bysiau:

“Mae swyddogion wedi ymgynghori'n helaeth ar ddiwygio'r bysiau ac yn parhau i weithio'n agos gydag awdurdodau lleol a

⁵¹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁵² Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

*rhanddeiliaid allweddol eraill i lywio polisi ar ddiwygio'r bysiau, y bydd y Bil yn darparu'r strwythur deddfwriaethol ar ei gyfer."*⁵³

Ac:

*"Mae trafodaethau gyda'r diwydiant bysiau wedi bod yn mynd rhagddynt ers 2017, ar ffurf uwchgynadleddau, gweithgorau ac ymgynghoriadau cyhoeddus. Mae'r trafodaethau, yr ymgynghoriadau a'r cyhoeddiadau hyn wedi llywio'r darpariaethau yn y Bil hwn."*⁵⁴

Ymgysylltu â'r cyhoedd

73. O ran ymgysylltu â'r cyhoedd, eglurodd Ysgrifennydd y Cabinet yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin:

*"Wrth i ni ddechrau'r gwaith i gyflwyno masnachfreinio ym mhob parth, bydd TrC yn cyhoeddi ymrwymiad ymgysylltu rhanbarthol sy'n manylu ar y cynlluniau i gynnwys cymunedau lleol wrth ddylunio'r rhwydwaith bysiau. Bydd yr ymrwymiad yn canolbwyntio ar gasglu barn defnyddwyr gwasanaethau lleol a darpar ddefnyddwyr gwasanaethau i sicrhau ein bod yn adeiladu rhwydwaith y mae pobl leol eisiau ei ddefnyddio ac yn gallu ei ddefnyddio. Mae'r Ymrwymiad i Ymgysylltu â'r Gymuned bellach wedi'i gyhoeddi ar gyfer rhanbarth De-orllewin Cymru ac mae'n darparu gwybodaeth fanwl am ein gwaith ymgysylltu: Diwygio Bysiau: De-orllewin Cymru."*⁵⁵

74. Ychwanegodd:

*"Gan y bydd y cyfnod pontio i fasnachfreinio yn digwydd dros sawl blwyddyn ac oherwydd y cymhlethdodau ar draws y rhwydwaith ac amrywiaeth ein cymunedau, byddwn yn cyhoeddi cynllun ymgysylltu rhanbarthol diwygiedig cyn cyflwyno masnachfreinio ar gyfer pob parth, wedi'i deilwra i bob un ohonynt."*⁵⁶

⁵³ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

⁵⁴ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

⁵⁵ https://tfw.wales/sites/default/files/2025-06/Bus-reform-SW-Wales_ENG.pdf

⁵⁶ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

Teithio gan ddysgwyr

75. Roedd Ysgrifennydd y Cabinet yn glir bod teithio gan ddysgwyr y tu allan i gwmpas y Bil, ac y bydd awdurdodau lleol yn parhau i fod yn gyfirofl am deithio gan ddysgwyr, tra bydd masnachfreinio yn gyfrifoldeb i Weinidogion Cymru⁵⁷. Yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin, cyfeiriodd Ysgrifennydd y Cabinet at bryderon ynghylch y ffaith bod teithio gan ddysgwyr wedi'i hepgor o'r Bil. Dywedodd:

*"Rydym wedi bod yn glir y bydd yn cymryd amser i ni weld newidiadau sylweddol i'r ffordd y mae dysgwyr yn cael mynediad at addysg, a dyna pam ei bod mor bwysig ein bod yn parhau i weithio'n agos gyda phartneriaid yn yr awdurdodau lleol wrth roi trefniadau diwygio'r bysiau ar waith. Mae awdurdodau lleol yn Ne-orllewin Cymru, lle byddwn yn dechrau rhoi'r model newydd ar waith, wedi bod yn ganolog i waith datblygu Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru (y Cynllun) – rydym yn cydnabod yr wybodaeth helaeth a'r arbenigedd sydd ganddynt, ac rydym am weithio'n agos gyda hwy i ddarparu rhwydwaith effeithiol. Byddwn yn parhau i weithio gydag awdurdodau lleol a TrC i archwilio sut y gellir datblygu'r Cynllun ymhellach i wneud y mwyaf o'r cyfleoedd i ddysgwyr (cludiant i ddysgwyr o oedran ysgol gorfodol ac oedran ysgol nad yw'n orfodol) ddefnyddio'r rhwydwaith gwasanaeth cyhoeddus, yn unol â'r darpariaethau yn y Bil."*⁵⁸

76. Wrth amlinellu'r manteision posibl sy'n deillio o'r Bil, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet, ar 19 Mehefin:

*"when Transport for Wales designs the network plan, they'll be able to consider whether there are any opportunities whatsoever to work alongside learner travel provision. This could be particularly beneficial given that...a lot of the SMEs in Wales provide learner travel as well as passenger transport."*⁵⁹

77. Ychwanegodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet:

"There might be an opportunity within some of those contracts that we're currently considering to deliver school transport provision at the beginning and the end of the school day, but

⁵⁷ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁵⁸ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

⁵⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

also have the opportunity to also operate public bus services in between these times.”⁶⁰

Tagfeydd a rhwystrau i deithio ar fysiau

78. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch absenoldeb mesurau blaenoriaeth ar gyfer bysiau yn y Bil, cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet fod tagfeydd yn rhan o'r cyddestun polisi ehangach. Ychwanegodd y byddai mesurau o'r fath y tu hwnt i gwmpas y Bil, ond mae'n hanfodol bwysig ein bod yn cydnabod y bydd delio â thagfeydd yn hanfodol i ddarparu rhwydwaith llwyddiannus, ac wrth gynyddu nifer y teithwyr. Ychwanegodd:

“we have an interest in driving up the use of bus services as much as we possibly can, given that we're going to be carrying the revenue risk. Now, the only way to drive up patronage is to make sure that you offer safe, reliable and frequent services. The only way that you're going to be able to deliver frequent services and reliable services is if you make sure that the infrastructure is in place to enable that to happen. So, Welsh Government and local authorities will have a vested interest in ensuring that buses can travel without facing serious congestion.”⁶¹

Llais y teithiwr

79. Disgrifiodd Ysgrifennydd y Cabinet bod llais y teithiwr wrth wraidd popeth a gynlluniwyd. Can gyfeirio at yr awgrym i greu siarter teithwyr, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“We're looking at what is being done in Manchester and what is being done at the moment in the Liverpool city region with regard to passenger charters, and we'll be learning from them. We'll be working with trade unions as well, because, obviously, a passenger charter must reflect the workforce in the sector and the responsibilities that workers have. So, we'll be developing something akin to the passenger charter for rail.”⁶²

⁶⁰ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁶¹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁶² Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

Seilwaith safleoedd bysiau

80. Gan gyfeirio at safleoedd bysiau, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai TrC yn cynhyrchu safonau cenedlaethol ar gyfer safleoedd bysiau, a fyddai'n bwysig o ran sicrhau bod safleoedd bysiau o safon uchel a chyson ar gael ledled Cymru. Ychwanegodd y bydd y safonau'n cael eu cyd-greu gyda'r panel mynediad a chynhwysiant, a oedd wedi bod yn amhrisiadwy o ran sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus yn hygyrch i bawb.⁶³

Ein barn ni

Rydym yn cytuno bod y Bil yn gam pwysig ac angenrheidiol tuag at gryfhau'r ddarpariaeth gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Fodd bynnag, rydym yn rhannu pryderon llawer o'r tystion bod y Bil, fel y'i drafftwyd, yn brin o fanylion mewn meysydd allweddol. Mae wedi bod yn siomedig mai dim ond ar ôl i'r Bil ddod yn gyfraith y bydd agweddau arwyddocaol ar y cynigion yn dod yn amlwg. Er ein bod yn cydnabod esboniadau Ysgrifennydd y Cabinet am hyn, mae'n amlwg bod y dull hwn wedi effeithio ar allu rhanddeiliaid i ddeall y cynigion ac wedi achosi pryder, ac, mewn rhai achosion, camddealltwriaeth ynghylch bwriadau Llywodraeth Cymru. At hynny, rydym yn nodi sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet nad yw pob pŵer presennol sydd gan awdurdodau lleol wedi'i ddiddymu na'i ddiwygio o dan y Bil, fel y'i cyflwynwyd, ac y byddai hyn yn cael ei wneud gan welliannau Llywodraeth Cymru yng Nghyfnod 2, pe bai'r Bil yn mynd yn ei flaen. Unwaith eto, mae hyn wedi golygu nad yw rhanddeiliaid a'r Pwyllgor wedi cael dealltwriaeth lawn o oblygiadau'r darpariaethau hyn yn ystod proses graffu Cyfnod 1.

Ar hyn o bryd, nid yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaethau ar gyfer canllawiau statudol, ac mae Ysgrifennydd y Cabinet wedi dweud y bydd yn dibynnu ar bwerau cyffredinol i gyhoeddi canllawiau, os oes angen. Rydym yn cydnabod yr angen i sicrhau bod hyblygrwydd o fewn y Bil ac yn gyffredinol rydym yn argyhoeddedig bod y cydbwysedd cywir wedi'i daro rhwng hyblygrwydd a darparu rhagor o fanylion. Fodd bynnag, mae wedi dod yn amlwg drwy'r broses graffu bod meysydd allweddol ble mae angen canllawiau i sicrhau bod y rhai yr effeithir arnynt gan y cynigion yn llwyr ddeall yr effaith y byddant yn ei chael arnynt. Yn ddiweddarach yn yr adroddiad hwn, rydym yn gwneud argymhellion penodol y dylid cyhoeddi canllawiau yn y meysydd allweddol hyn.

⁶³ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

Mae nifer o'n hargymhellion yn y Bennod hon, ac mewn mannau eraill yn yr Adroddiad hwn, yn ymwneud â materion nad ydynt wedi'u cynnwys yn y Bil. Byddwn yn gofyn am ddiweddariad gan Ysgrifennydd y Cabinet ar gynnydd ar y materion hyn o fewn 3 mis i gyhoeddi'r Adroddiad hwn.

Fforddiadwyedd a rheoli disgwyliadau

Nodwn y pryderon a fynegwyd gan sawl rhanddeiliad nad yw'r rhagdybiaethau ariannol sy'n sail i'r Bil yn realistig nac yn ddigon cadarn.

Rydym yn rhybuddio, os yw uchelgeisiau'r Bil i gael eu gwireddu, bod yn rhaid cael rhaglen barhaus o fuddsoddiad sylweddol ochr yn ochr â'r cynigion. Heb hyn, mae risg ddifrifol y bydd y ddeddfwriaeth yn codi disgwyliadau na ellir eu bodloni.

Mae maint yr uchelgais yn sylweddol, ond mae'n debygol y bydd gwelliannau pendant yn cymryd amser i ddwyn ffrwyth. Rhaid i Lywodraeth Cymru a TrC osgoi ailadrodd camgymeriadau'r gorffennol yn ymwneud â gwasanaethau rheilffyrdd. Rhaid i Lywodraeth Cymru a TrC gyfathrebu'n glir ynghylch natur, cwmpas ac amseriad y diwygiadau, a nodi'r hyn y gall teithwyr ei ddisgwyl yn realistig yn ystod y cyfnod pontio graddol.

Capasiti TrC

Bydd model masnachfreinio effeithiol yn gofyn am gapasiti sefydliadol sylweddol yn TrC. Dangosodd ein hymweliad â Transport for Greater Manchester faint o adnoddau staff a sgiliau sydd eu hangen. Nid yw capasiti presennol TrC i ddarparu gwasanaethau bysiau wedi'i brofi ar y raddfa sy'n angenrheidiol i gyflwyno proses masnachfreinio a'i rheoli wedi hynny. Bydd y dull graddol yn fuddiol i TrC gan roi amser iddo feithrin arbenigedd yn raddol, ond mae'r amserlenni'n heriol. Rhaid i Lywodraeth Cymru fodloni ei hun bod TrC yn rhoi mecanweithiau priodol ar waith i fynd i'r afael â'r maes allweddol hwn.

Rydym yn pryderu ynghylch y posibilrwydd o drosglwyddo staff medrus o awdurdodau lleol i TrC, a allai wanhau swyddogaethau trafnidiaeth lleol, gan gynnwys teithio gan ddysgwyr. Rhaid i TrC gydweithio'n agos ag awdurdodau lleol i wella capasiti cenedlaethol yn ogystal â chapasiti lleol. Dylai fynd i'r afael â hyn drwy weithio mewn partneriaeth gref ag awdurdodau lleol.

Teithio gan Ddysgwyr

Drwy hepgor teithio gan ddysgwyr o'r Bil, credwn fod cyfle wedi'i golli i sefydlu sail statudol glir i ddylunio system drafnidiaeth gyhoeddus integredig sy'n

diwallu anghenion pob defnyddiwr, gan gynnwys plant a phobl ifanc. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod dadl Ysgrifennydd y Cabinet bod angen cynhyrchu Bil y gellir ei gyflawni.

Credwn y dylid diwygio'r Bil i'w gwneud yn ofynnol i roi mwy o sylw i deithio gan ddysgwyr. Byddai cynnwys darpariaethau o'r fath o fewn yr amcanion o dan adran 4, fel y'i cynigiwyd gan randdeiliaid, yn gam cymesur ac adeiladol. Rydym yn gwneud argymhellion penodol ar y mater hwn ym mhenodau 3 a 4.

Tagfeydd a seilwaith

Nid yw'r Bil yn mynd i'r afael â thagfeydd nac yn ei gwneud yn ofynnol i ddefnyddio mesurau blaenoriaeth ar gyfer bysiau, sy'n hanfodol i wella dibynadwyedd a defnydd. Fodd bynnag, rydym yn nodi sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet y bydd mynd i'r afael â thagfeydd o dan y system newydd yn fuddiol i Lywodraeth Cymru, fel ffordd o gynyddu defnydd a rheoli'r angen am gymhorthdal.

At hynny, rydym yn nodi cyfrifoldeb parhaus awdurdodau lleol dros seilwaith safleoedd bysiau a chyfleusterau cysylltiedig. Credwn y dylai fod cytundeb ffurfiol rhwng TrC ac awdurdodau lleol i sicrhau dull cyson o ymdrin â seilwaith, gan gynnwys darparu gwybodaeth amser real ac amserlen mewn safleoedd bysiau.

Llais y teithiwr

Rhaid i lais y teithiwr gael ei ymgorffori yn y broses barhaus o ddylunio, darparu a goruchwyllo'r rhwydwaith bysiau.

Credwn y dylid cynnwys gofyniad i lunio Siarter Teithwyr ar wyneb y Bil, gan gyfeirio at arfer gorau mewn mannau eraill. Byddai hyn yn rhoi dealltwriaeth glir i deithwyr o'u hawliau a'u disgwyliadau ac yn sicrhau atebolrwydd wrth ddarparu gwasanaethau.

Rydym hefyd yn gofyn am sicrwydd bod gwasanaeth cwsmeriaid TrC a chapasiti TrC i ymdrin â chwynion yn cael eu cryfhau i baratoi ar gyfer cynnydd sylweddol posibl yn y galw yn y dyfodol, ar ôl i'r broses o gyflwyno masnachfaint ddechrau.

Hygyrchedd

Rydym wedi galw am ddatblygu siarter teithwyr ac yn credu y dylai hyn gynnwys cyfeiriad penodol at hygyrchedd gwasanaethau a seilwaith.

Rydym wedi ystyried darpariaethau penodol sy'n ymwneud â hygyrchedd ym mhenodau 3 a 4, gan gynnwys argymhell bod Ysgrifennydd y Cabinet yn diffinio "hygyrchedd" at ddibenion y Bil.

Argymhellion

Argymhelliad 1. Dylai'r Senedd gefnogi egwyddorion cyffredinol y Bil.

Argymhelliad 2. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyfarwyddo Trafnidiaeth Cymru i weithredu strategaeth gyfathrebu glir a pharhaus, a ddylai gynnwys rheoli disgwyliadau'r cyhoedd ynghylch cwmpas, amserlen a chanlyniadau'r rhaglen diwygio bysiau.

Argymhelliad 3. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet ei gwneud yn ofynnol i Trafnidiaeth Cymru ddangos ei bod yn datblygu'r capasiti sefydliadol angenrheidiol, o ran niferoedd ac arbenigedd y staff, er mwyn darparu'r trefniant masnachfreinio.

Argymhelliad 4. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyhoeddi datganiad polisi yn egluro sut y mae teithio gan ddysgwyr yn berthnasol i gyflawni'r Bil, a sut y caiff ei ystyried wrth ei gyflawni.

Argymhelliad 5. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet a Trafnidiaeth Cymru weithio gydag awdurdodau lleol i fynd i'r afael â rhwystrau strwythurol fel tagfeydd a seilwaith annigonol. Dylai Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, ac awdurdodau lleol sefydlu cytundeb ffurfiol i sicrhau cysondeb yn y seilwaith safleoedd bysiau a'r wybodaeth a ddarperir i deithwyr.

Argymhelliad 6. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i ddatblygu a chyhoeddi Siarter Teithwyr sy'n nodi safonau gwasanaeth clir, hawliau teithwyr, a mecanweithiau atebolrwydd. Dylai'r Siarter fod yn destun ymgynghoriad, gan gynnwys gyda grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol.

Argymhelliad 7. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Siarter Teithwyr (gweler Argymhelliad 6) yn cynnwys darpariaethau penodol er mwyn ymgorffori hygyrchedd ynddi. Rydym yn fodlon i Ysgrifennydd y Cabinet ddiffinio hygyrchedd, fel yr argymhellir yn Argymhelliad 11.

Argymhelliad 8. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn cryfhau ei swyddogaethau gwasanaeth cwsmeriaid ac ymdrin â chwynion er mwyn paratoi ar gyfer mwy o ymgysylltiad ac adborth gan y cyhoedd o dan y system masnachfreinio newydd.

3. Rhan 1 - Cysyniadau allweddol ac amcanion cyffredinol

Adrannau 1 i 3 - Cysyniadau allweddol

81. Mae Adran 1 yn diffinio “gwasanaeth bysiau lleol” fel gwasanaeth ar gyfer cludo teithwyr ar ffyrdd, am daliadau teithio ar wahân, gan ddefnyddio un neu ragor o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus gydag un neu ragor o fannau esgyn neu fannau disgyn, pob un yn llai na 15 milltir ar wahân (o fesur mewn llinell syth). Rhaid i un neu fwy o’r mannau esgyn neu fannau disgyn fod yng Nghymru. Mae gwasanaethau nad ydynt yn bodloni’r meini prawf pellter yn “wasanaethau anghymwys”.

82. Eglura’r Memorandwm Esboniadol fod y diffiniad o wasanaethau bysiau lleol yn debyg i’r diffiniad presennol yn adran 2 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985⁶⁴. Gan gyfeirio at “wasanaethau anghymwys”, dywed y Nodiadau Esboniadol:

“ni fydd angen i Weinidogion Cymru, wrth benderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol y maent yn ystyried eu bod yn ofynnol at ddiben sicrhau trafndiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru o dan adran 5(1)(a), ystyried a oes angen rhannau pellter byr o wasanaethau anghymwys, h.y. a oes angen i wasanaeth pellter hir, yn rhinwedd ei swyddogaeth fel gwasanaeth pellter hir, gynnwys arosfannau pellter byr.”

83. Mae Adran 2 yn diffinio “man esgyn” a “man disgyn”.

84. Mae Adran 3 yn diffinio “gwasanaeth bysiau lleol hyblyg” fel un sydd mor hyblyg o ran ei weithrediad fel na fyddai’n ymarferol nodi ei lwybr yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru. Diffinnir “gwasanaeth bysiau lleol safonol” fel un nad yw’n hyblyg. Mae’r Memorandwm Esboniadol yn disgrifio’r ddau fath o wasanaeth a ddiffinnir yn adran 3 fel “gwasanaethau safonol, sef y gwasanaethau mwy traddodiadol gyda llwybrau a mannau stopio penodol”, a “gwasanaethau sy’n ymateb i’r galw, nad oes ganddynt lwybrau neu fannau stopio penodol” ond yn hytrach “yn gweithredu o fewn ardaloedd daearyddol penodol”.

85. Roedd y dystiolaeth gyfyngedig a dderbyniwyd gan y Pwyllgor ar adran 1 yn canolbwyntio ar briodoldeb y maen prawf 15 milltir rhwng safleoedd bysiau yn y

⁶⁴ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1985/67/section/2>

diffiniad o “wasanaeth bysiau lleol”. Awgrymodd Cyngor Caerdydd fod hyn yn gofyn am brofi senarios:

“to ensure that the 15-mile measure is appropriate for Wales and any unintended consequences associated with it are given due consideration.”⁶⁵

86. Roedd Cymdeithas Coetsys a Bysiau Cymru (CaBAC) yn cytuno y gallai 15 milltir fod yn broblem i weithredwyr gwledig ond cydnabu fod hyn yn adlewyrchu'r sefyllfa bresennol o dan Ddeddf 1985. Dywedodd:

“I think if you look at what you're trying to achieve in this massive change, one does wonder whether you want to add more change at the same time. So, my initial thought on this was: status quo to a certain extent, and then, as you adapt and build, change as you go along. Yes, the 15 miles is an issue for rural operators, but it's all they know. If you change the regulation now, as well as changing the franchising model, you're just going to confuse.”⁶⁶

Adran 4 - Amcanion

87. Mae Adran 4 yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru roi sylw i'r amcanion a restrir yn yr adran honno. Mae'r rhain yn cynnwys: “hybu” defnyddio gwasanaethau bysiau lleol; “gwella'n barhaus” eu dibynadwyedd, eu diogelwch, eu fforddiadwyedd a'u hygyrchedd; “[c]ynyddu argaeledd” gwasanaethau; “gweithio tuag at” system drafnidiaeth integredig; “hwyluso” siwrneiau sy'n golygu defnyddio mwy nag un gwasanaeth bysiau lleol; a “lleihau” allyriadau nwyon tŷ gwydr a gwastraff o drafnidiaeth ffyrdd.

88. Dywed y Nodiadau Esboniadol “Nid yw'r amcanion wedi eu trefnu yn ôl pwysigrwydd, ac mae pob amcan yn bwysig ar gyfer darparu'r gwasanaethau.”

89. Roedd y cyfranwyr yn croesawu'r amcanion yn gyffredinol. Cwestiynodd yr RNIB y defnydd o'r gofyniad i “roi sylw”, gan ddweud ei fod yn ddatganiad eithaf amwys⁶⁷. Ychwanegodd:

⁶⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://businessenedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁶⁶ Tystiolaeth lafar, <https://businessenedd.wales/ielssueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

⁶⁷ Mae rhwymedigaeth statudol i “roi sylw” i rywbeth yn codi mewn llawer o gyd-destunau gwahanol, a bydd y ffordd y caiff hynny ei gymhwyso yn dibynnu ar yr amgylchiadau. Fodd bynnag, yn gyffredinol cymerir ei fod yn golygu'r 'sylw sy'n briodol ym mhob amgylchiadau'. Rhaid cyflawni'r ddyletswydd gyda 'brwdfrydedd a meddwl agored'; nid yw ymwybyddiaeth gyffredinol

*"I don't see how we're going to make progress on that, or how we are going to incentivise bus operators to make progress against that."*⁶⁸

90. Holodd y rhanddeiliaid beth yw ystyr "hygyrchedd" yn yr ail amcan. Dywedodd y Comisiynydd Pobl Hŷn wrth y Pwyllgor:

*"... the one reference to accessibility that is in the objective isn't then provided with any clarity of definition within the Bill itself."*⁶⁹

91. Dywedodd yr RNIB:

*"it does not provide specific details on how accessibility will be improved or what achieving the objective could look like. We believe expanding on the objective, through specific improvements and measures would make this more workable and deliver the intended policy changes."*⁷⁰

92. Awgrymodd yr FSB y dylai'r Bil gynnwys amcan ar gyfer twf economaidd, gan ddweud:

*"The aims of the bill should serve business needs in the round and economic development as an aim of the reforms should be on the face of the bill to signal the priority to those tasked locally with implementing it."*⁷¹

93. Awgrymodd CPT y gallai amcan sy'n ymwneud ag amrywiaeth yn y farchnad helpu i fynd i'r afael â phryderon busnesau bach a chanolig a chwmnïau bysiau cynghorau.

94. Roedd cynrychiolwyr teithwyr o'r farn y dylai'r Bil gynnwys amcan penodol yn ymwneud â phrofiad y teithiwr.

o'r ddyletswydd i roi sylw i rywbeth yn gyfystyr â'r sylw dyledus angenrheidiol. Fodd bynnag, yng nghyd-destun adran 4 o'r Bil, nid yw'n golygu bod yn rhaid cyflawni'r amcanion, ond rhaid dangos eu bod wedi cael eu hystyried o leiaf.

⁶⁸ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁶⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁷⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁷¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

95. Awgrymodd Bws Caerdydd a'r Comisiynydd Plant y dylai'r Bil gynnwys amcan sy'n ymwneud â Theithio gan Ddysgwyr.

96. Awgrymodd Bus Users Cymru y dylid cynnwys amcan i fynd i'r afael â thagfeydd. Gwnaeth Bws Caerdydd a First Cymru awgrymiadau tebyg ynghylch mesurau blaenoriaeth ar gyfer bysiau.

97. Awgrymodd Bws Caerdydd y dylid cynnwys amcan yn ymwneud â defnyddio'r Gymraeg.

Tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

98. Yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet, mewn perthynas â chynnwys 15 milltir yn y diffiniad yn adran 1 (3):

*"Mae'r diffiniad yn y Bil yn cyd-fynd â'r diffiniad presennol fel ei fod yn parhau i fod yn adnabyddadwy o fewn y diwydiant ac na fydd yn achosi unrhyw broblemau diangen ar wasanaethau trawsffiniol."*⁷²

99. Mewn tystiolaeth lafar, ymatebodd Ysgrifennydd y Cabinet i awgrymiadau ar gyfer ymgorffori amcanion ychwanegol yn adran 4. Dywedodd ei fod yn agored i ystyried amcanion pellach, ar yr amod eu bod yn adlewyrchu amcanion y Bil ac y gallent fod o fewn cwmpas y Bil a'u bod yn gallu cael eu cyflawni. Fodd bynnag, rhybuddiodd rhag gorlwytho'r Bil â darpariaethau o'r fath, gan ddweud y gallai gormod o faich arwain yn anfwriadol at y Bil yn cwympo o dan ei bwysau ei hun.⁷³

Ein barn ni

Cysyniadau Allweddol

Rydym yn cydnabod bod y diffiniadau a ddarperir yn adrannau 1 i 3 o'r Bil yn ceisio darparu dilyniant o ddeddfwriaeth bresennol ac adlewyrchu arfer cyfredol yn y diwydiant. Yn benodol, mae'r trothwy 15 milltir yn y diffiniad o "wasanaeth bysiau lleol" yn sicrhau cysondeb â Deddf Trafnidiaeth 1985. Er bod rhai pryderon wedi'u codi ynghylch addasrwydd y trothwy hwn ar gyfer ardaloedd gwledig, rydym yn fodlon â rhesymeg Ysgrifennydd y Cabinet. Fodd bynnag, credwn y dylid cadw golwg ar oblygiadau ymarferol y diffiniad hwn.

⁷² Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

⁷³ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

Amcanion

Rydym yn croesawu'r amcanion cyffredinol a nodir yn adran 4 ac yn cytuno â'r rhanddeiliaid eu bod yn rhan bwysig o sicrhau bod y Bil yn adlewyrchu ei amcanion polisi ehangach. Nodwn y pryderon efallai nad yw'r gofyniad i Weinidogion Cymru "roi sylw" i'r amcanion yn ddigon cryf. Credwn y dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro sut y bydd Gweinidogion Cymru yn dehongli'r amcanion o dan adran 4 a'r gofynion mewn perthynas â nhw.

Rydym hefyd yn credu bod yn rhaid i'r amcan i wella "hygyrchedd" yn barhaus gael ei ategu gan ddiffiniad clir o "hygyrchedd". Heb hyn, bydd yn anodd mesur cynnydd yn erbyn y nod. Credwn y dylid diwygio'r Bil i gynnwys diffiniad o'r fath.

Fel y nodir ym Mhennod 1, credwn y dylid diwygio'r amcanion yn adran 4 i gynnwys cyfeiriad at deithio gan ddysgwyr.

Argymhellion

Argymhelliad 9. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod goblygiadau ymarferol y trothwy 15 milltir yn y diffiniad o "wasanaeth bysiau lleol" yn cael eu hadolygu'n rheolaidd, gan roi sylw arbennig i effeithiau posibl ar gymunedau gwledig.

Argymhelliad 10. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro sut y bydd Gweinidogion Cymru yn dehongli eu dyletswydd i roi sylw i'r amcanion yn adran 4, gan gynnwys sut y byddant yn "rhoi sylw" i'r amcanion yn ymarferol.

Argymhelliad 11. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i gynnwys diffiniad clir a mesuradwy o "hygyrchedd" yn adran 4. Os nad yw Ysgrifennydd y Cabinet yn bwriadu cyflwyno gwelliannau o'r fath, dylai egluro mewn ymateb i'r Adroddiad hwn sut y bydd Gweinidogion Cymru yn dehongli "hygyrchedd" at ddibenion cyflawni eu dyletswydd o dan adran 4.

Argymhelliad 12. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i gynnwys teithio gan ddysgwyr o fewn cwrpas yr amcanion yn adran 4.

4. Rhan 2 – Swyddogaethau Gweinidogion Cymru sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau lleol

Adran 5 - Dyletswyddau craidd Gweinidogion Cymru

100. Mae Adran 5(1)(a) yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru benderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol y maent yn ystyried eu bod yn ofynnol at ddiben sicrhau trafnidiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon, ac economaidd yng Nghymru. O dan adran 5(1)(b), rhaid iddynt nodi “manylion allweddol”⁷⁴ y gwasanaethau hynny mewn Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, a sicrhau eu bod yn cael eu darparu “i'r graddau y bo'n rhesymol ymarferol” drwy gontract, trwydded, yn uniongyrchol o dan adran 17 neu drwy wasanaethau o fath a ddiffinnir yn adran 18.

101. Dywed y Memorandwm Esboniadol:

“Wrth ei wraidd, mae'r Bil yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i benderfynu'r gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion trafnidiaeth ddiogel, integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru, a'u sicrhau, cyn belled ag y bo'n rhesymol ymarferol.”

102. Cwestiynodd rhai cyfranwyr gwmpas y gofyniad yn adran 5(1)(a). Awgrymwyd, yn wahanol i Ddeddf 1985, nad oes unrhyw gyfeiriad at yr angen i ddarparu ‘gwasanaethau cymdeithasol angenrheidiol’. Dywedodd First Cymru nad yw adran 5(1)(a) yn gosod unrhyw sail ar gyfer gwasanaethau cymdeithasol angenrheidiol. Roedd hyn, meddai, yn hepgoriad y dylid mynd i'r afael ag ef.

103. Gofynnodd yr FSB beth yw ystyr “economaidd” ac a yw hyn yn golygu “datblygiad economaidd” ynteu “fforddiadwyedd”.

Adrannau 6 i 8 - Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru

104. Mae Adran 6 yn ymdrin â'r broses ar gyfer paratoi, cyhoeddi a gosod Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ('y Cynllun'). Rhaid i Weinidogion Cymru geisio barn awdurdodau lleol a rhoi ystyriaeth i Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a Chynlluniau

⁷⁴ Y “manylion allweddol” y mae'n rhaid eu nodi yn y Cynllun yw'r llwybr a'r prif fannau esgyn a mannau disgyn yn achos gwasanaeth safonol, a'r ardal ddaearyddol gydag unrhyw rannau neu fannau esgyn neu fannau disgyn yn achos gwasanaeth hyblyg.

Trafnidiaeth Rhanbarthol wrth baratoi'r Cynllun drafft. Mae Adran 6 yn diffinio pwy y mae'n rhaid ymgynghori â nhw wedyn cyn cyhoeddi'r Cynllun a'i osod gerbron y Senedd.

105. Mae Adran 7 yn ei gwneud yn ofynnol i'r Cynllun gael ei adolygu a'i ddiwygio lle mae Gweinidogion Cymru yn ystyried bod angen gwneud hynny. Gallant hefyd ei ddiwygio os ydynt yn ystyried bod hynny'n briodol. Rhaid iddynt ystyried Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol wrth wneud hynny, a chyhoeddi'r cynllun diwygiedig. Rhaid gosod y Cynllun diwygiedig gerbron y Senedd o fewn 13 mis i'r dyddiad y cafodd ei osod ddiwethaf, ynghyd â datganiad sy'n nodi'r gwahaniaethau.

106. Mae Adran 8 yn nodi sut y mae'n rhaid i Weinidogion Cymru ymgysylltu ag awdurdodau lleol ac ymgynghoreion ar "gynllun drafft diwygiedig" mewn ardaloedd yr effeithir arnynt gan y diwygiadau arfaethedig.

Hygyrchedd

107. Roedd nifer o randdeiliaid yn croesawu'r darpariaethau ar gyfer Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ond roeddent yn galw am ofynion penodol ynghylch hygyrchedd. Dywedodd yr RNIB y byddai hyn yn sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn cael eu cynllunio a'u gweithredu gan roi sylw i anghenion pobl anabl, gan gynnwys pobl ddall a phobl rhannol ddall.⁷⁵

108. Roedd Cŵn Tywys ac Anabledd Cymru, yn eu papur tystiolaeth a gyflwynwyd ar y cyd, o'r un farn gan ddweud:

*"We wish to see "essential characteristics" of the Bus Network Plan include a requirement to deliver services which are available to and accessible for disabled passengers. This must be specific and clear and compliance with these requirements monitored as a condition of contractual arrangements."*⁷⁶

Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

109. Dywedodd CTA ei bod yn pryderu am y ddibyniaeth ar Bartneriaethau Cludiant Ryngwladol o ystyried yr ymgysylltiad cymunedol gwael iawn yr oedd wedi'i weld hyd yn hyn. Ychwanegodd:

⁷⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁷⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

“Feedback to CTA shows that these documents are complex, disconnected from reality and lived experience, aspirational, and unrealistic – they miss the very real challenges that currently prevent people from accessing our public transport network.”⁷⁷

110. Cydnabu'r Comisiynydd Pobl Hŷn “er ei bod yn synhwyrol rhoi sylw i gynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol”, y dylai Gweinidogion Cymru sicrhau eu bod “wedi bod yn destun ymgynghoriad ystyrlon ac eang, gan gynnwys gyda phobl hŷn”.⁷⁸

Ymgynghori ar y Cynllun a'i Ddatblygu

111. Nododd llawer o randdeiliaid fod angen cryfhau'r gofynion ymgynghori yn y Bil. Galwodd Transport Focus am sgwrs barhaus yn hytrach nag ymgynghori fel digwyddiad. Roedd Bus Users Cymru yn cytuno.

112. Awgrymodd CPT y dylai gweithredwyr gwasanaethau bysiau fod yn rhan o'r broses o ddatblygu'r Cynllun er mwyn sicrhau ei fod yn adlewyrchu gwybodaeth leol.

113. Awgrymodd CTA y dylid cynnwys lleisiau pobl nad ydynt yn deithwyr. Adleisiodd Cyfeillion y Ddaear Cymru hyn:

“Subsection (f) includes a reference to persons using or likely to use local bus services, but it is not clear to us if this includes those who do not or cannot currently use bus services. It is vital that their needs are considered in preparing the new network plan (e.g. shift workers and those in rural communities).”⁷⁹

114. Dywedodd Sefydliad Bevan nad oes gofynion penodol i ymgysylltu â grwpiau penodol neu mewn ffyrdd penodol.⁸⁰ Roedd Cŵn Tywys ac Anabledd Cymru yn cytuno, gan ddweud:

“We have concerns about how Transport for Wales will meet the requirement to engage with all passengers; mechanisms for

⁷⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁷⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁷⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁸⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

effectively engaging with disabled bus users have never been developed; bus operators are not compelled to seek their views or act on their feedback, so CJC's would have to work in their region to establish these connections and build an effective co-productive process.”⁸¹

115. Roedd sawl rhanddeiliad yn pryderu na fyddai llywodraeth leol yn cael ei chynnwys yn ddigonol yn y gwaith o ddatblygu'r Cynllun. Dywedodd Cyngor Sir Penfro:

“Whilst the views of LAs must be sought, there is no mention of decisions by TfW being made in conjunction with the CJC's or LAs. This sidelines local experience, knowledge, and democratic accountability.”⁸²

116. Galwodd ATCO am ddull partneriaeth, gydag ymgysylltiad a chyfranogiad llawn gan Awdurdodau Lleol⁸³. Ategwyd hyn gan CLILC.

117. Awgrymodd UTG:

“There may...be benefit in the Welsh government setting out an agreement over ways of working between the Local Authorities, CJC's and TfW, that defines responsibilities and engagement in the context of bus reform. The framework ought to recognise the need for a level of flexibility but also offer clarity for all stakeholders, including, the public.”⁸⁴

118. Tynnodd sawl cyfraniad sylw at y ffaith y bydd cyfrifoldebau fel seilwaith bysiau a rheoli gwaith ffyrdd yn parhau i fod yn nwylo'r awdurdodau lleol o dan y system newydd. Rhybuddiodd Cyngor Sir Fynwy:

“Franchise procurement and management by itself will not improve bus services without improvements being made to bus priority, infrastructure, and information provision all of which will remain as the functions of LAs. Funding for these elements needs to be considered as part of the overall franchising

⁸¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁸² Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁸³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁸⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

package to achieve a joined up and integrated public transport network.”⁸⁵

Adolygu'r cynllun

119. Tynnodd sawl cyfrannwr sylw at y ffaith na fydd gofyn i Weinidogion Cymru ddiwygio'r Cynllun lle na fydd y camau a gymerir mewn perthynas â gwasanaeth bysiau lleol yn effeithiol am fwy nag 14 diwrnod. Gan ddefnyddio gwaith ffordd fel enghraifft, awgrymwyd y bydd hyn yn arwain at adolygiadau mynych. Esboniodd CLILC:

“If you have roadworks, they last more than 14 days in many areas. So, you might have to divert a vehicle to a different route completely. So, you need changes to that plan to be dynamic. You need them to be able to be moved around, because if you have new developments that come along, where you want to provide a bus service into, you need to change that plan quickly. You don't want to have to go through all that consultation period just to change a service.”⁸⁶

120. Dywedodd ATCO fod y gofynion ymgynghori ar gyfer diwygiadau i'r cynllun yn feichus iawn ac y gallai'r cyfnod ymgynghori fod yn hwy na'r amser y byddai'n ei gymryd i'w gweithredu; felly, nid oedd yn ystyried bod y rhain yn ymarferol.

121. Nid oes angen ymgynghori pan fo effaith diwygiad yn “fychan”, neu pan nad yw'n “rhesymol ymarferol”. Holodd nifer o randdeiliaid beth yw ystyr “bychan” a “rhesymol ymarferol” yn y cyd-destun hwn. Dywedodd ATCO:

“We know that even seemingly very small changes to existing bus services can have significant implications for the passengers that rely on them, and question whether TfW will have sufficient local knowledge to decide this.”⁸⁷

122. Er bod yn rhaid adolygu'r cynllun yn barhaus o dan y Bil, argymhellodd rhai cyfranwyr bwyntiau adolygu penodol. Dywedodd Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth y DU (CILT):

⁸⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁸⁶ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁸⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

“it would appear sensible that any network review process is dovetailed with the emergence of Regional Spatial Development Plans and also the next iteration of the National Transport Delivery Plan which are both understood to be likely in 2027.”⁸⁸

123. Gofynnodd Cyfeillion y Ddaear a ddylid cynnal adolygiad cyfnodol o’r cynllun neu ddatblygu cynllun newydd, e.e. bob 4/5 mlynedd, yn ogystal â’r ddyletswydd ar Weinidogion Cymru i adolygu’r cynllun yn barhaus.⁸⁹

Adrannau 9 a 10 - Contractau gwasanaeth bysiau lleol

124. Mae Adran 9 yn caniatáu i Weinidogion Cymru ymrwymo i “gontractau gwasanaethau bysiau lleol” wrth gyflawni eu dyletswydd i sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu darparu. Gellir gwneud contract gyda deiliad trwydded bysiau cymunedol neu ddeiliad trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus

125. Mae Adran 10 yn caniatáu i Weinidogion Cymru bennu’r telerau i’w cynnwys mewn contractau gwasanaethau bysiau lleol mewn rheoliadau, ac yn rhoi enghreifftiau o’r materion y gellid eu cynnwys. Gall rheoliadau nodi ffurf safonol ar gyfer telerau y mae’n rhaid eu cynnwys a rhagnodi amgylchiadau pan ganiateir defnyddio’r ffurf honno.

126. Mewn perthynas â rheoliadau o dan adran 10, dywed y datganiad o fwriad y polisi ar gyfer is-ddeddfwriaeth i’w gwneud o dan y Bil:

“Mae gwaith eisoes yn mynd rhagddo gyda Trafnidiaeth Cymru i ddeall a phrofi contractau i’w defnyddio o dan y model newydd. Bwriadwn lunio contract bysiau lleol enghreifftiol drafft cynnar cyn toriad yr haf er mwyn hwyluso ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol. Bydd yn llywio cynigion ar gyfer telerau gorfodol i’w pennu mewn rheoliadau.”

Pryderon ynghylch dull un model

127. Amlinellodd Llywodraeth Cymru a TrC eu dull masnachfreinio yn Diwygio’r bysiau yng Nghymru: ein map ffordd i fasnachfreinio. Mae hyn yn cynnig model contractio costau gros, ble mae Gweinidogion Cymru yn cael y referniw o’r

⁸⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁸⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

tocynnau a gweithredwyr yn cael ffi ynghyd â chymhellion ariannol. Fodd bynnag, nid yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaethau sy'n *mandadu* dull masnachfreinio.

128. Fel y dengys *Masnachfreinio bysiau: adolygiad o lenyddiaeth yn ymwneud ag arfer rhyngwladol*⁹⁰, a gomisiynwyd gan wasanaeth Ymchwil y Senedd gan Brifysgol Leeds, mae modelau eraill ar gael.

129. Cyhoeddodd CPT "*Y Ffordd Gymreig: delivering franchised services the Welsh way*"⁹¹ yn 2023, gan gynnig 'model cymhorthdal sylfaenol' (yn y bôn, masnachfaint costau net lle mae gweithredwyr yn cadw'r refeniw). Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, mynegodd CPT bryderon ynghylch contractau masnachfaint cost gros, gan ddatgan mai dyma'r risg fwyaf i'r pwrs cyhoeddus ac i deithwyr. Galwodd CPT am gynnwys prawf gwerth am arian yn y Bil fel sail i'r penderfyniad ar y dull a fabwysiedir. Eglurodd:

*"Under a net cost model, operators would have an opportunity to use their local knowledge and commercial expertise to propose changes to the network or offer special tickets to attract more passengers, or to reduce costs through innovation and efficiency, reducing the cost to the public purse. Following an appropriate Value for Money test, authorities could then take informed decisions on which of these models is appropriate."*⁹²

130. Adleisiwyd hyn gan First Cymru, a ddywedodd:

*"there is a range of policy options for the delivery of a franchised bus network with different models of shared costs, risks and rewards which might offer better value for money, rather than the rigid approach to gross cost contracts envisaged in the Bill."*⁹³

131. Fel y nodir ym Mhennod 2, codwyd pryderon eang yn y dystiolaeth ynghylch fforddiadwyedd y cynigion.

⁹⁰ <https://ymchwil.senedd.cymru/erthyglau-ymchwil/masnachfreinio-bysiau-adolygiad-o-lenyddiaeth-yn-ymwneud-ag-arfer-rhyngwladol/>

⁹¹ <https://www.cpt-uk.org/campaigns-reports/delivering-franchised-bus-services-the-welsh-way/>

⁹² Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

Busnesau bach a chanolig a gweithredwyr trafndiaeth gymunedol

132. Mynegodd y rhanddeiliaid bryder nad yw busnesau bach a chanolig yn cael sylw penodol yn y Bil. Nododd CaBAC fod y Bil hwn wedi codi ofn ar ei haelodau sy'n fusnesau bach a chanolig. Esboniodd CPT:

*"the SME market is very concerned because we don't know the detail, and we've asked for detail on how you're going to do this. I understand why, I understand your intentions, but how? Legally, how are you going to do this? And no-one can tell me."*⁹⁴

133. Thema a gododd dro ar ôl tro yn y dystiolaeth oedd diffyg mecanweithiau clir i alluogi busnesau bach a chanolig i gymryd rhan yn y broses fasnachfreinio. Cododd rhanddeiliaid bryderon ynghylch cymhlethdod a chost tendro am contractau masnachfaint, gan rybuddio y gallai'r ffactorau hyn eithrio busnesau bach a chanolig o'r farchnad yn anfwriadol. Nododd CPT:

*"From other parts of the UK, we've heard the cost of bidding was in six figures and there were significant regulatory legal barriers before you could even participate in bidding and taking part in that procurement process...If we're going to do it successfully in Wales, we need to overcome that."*⁹⁵

134. Esboniodd yr FSB:

*"Many SMEs are resource-stretched in comparison to larger operators, who will likely have a team that will look at bidding opportunities and already have many procedures in place."*⁹⁶

135. Mynegodd Bus Users Cymru farn gyffredin fod:

*"SMEs and community transport operators deliver many excellent services for passengers across Wales but may not have the central office functions necessary to bid for contracts. Initial support through the bidding process may be needed until they develop the expertise required."*⁹⁷

⁹⁴ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁹⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

⁹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁹⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

136. Croesawodd CTA y ffaith fod Llywodraeth Cymru yn cydnabod rôl cludiant gymunedol yn y Bil, ond roedd yn cytuno nad yw gweithredwyr trafndiaeth gymunedol yn yr un sefyllfa ariannol a gweithredol â busnesau masnachol i allu cynnig am gontractau – er gwaethaf eu gallu i gyflawni'r contractau'n dda yn ymarferol.

137. Galwodd yr FSB am gynnwys gofyniad yn y Bil i sicrhau bod canran o lwybrau proffidiol ar gael yn benodol i fusnesau bach a chanolig gynnig amdanynt.⁹⁸

138. Amlygodd y dystiolaeth y ffaith fod busnesau bach a chanolig yn rhan annatod o wasanaethau teithio gan ddysgwyr. Roedd pryderon y byddai cludiant ysgol yn cael ei effeithio pe bai busnesau bach a chanolig yn canfod nad oedd yn ariannol hyfyw iddynt barhau i weithredu o dan y system newydd. Esboniodd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd:

“Failure to win franchises could force [small companies] to close or... increase the costs of home to school transport substantially... Either way, the outcomes would be negative for councils and the local area, involving the possible loss of local jobs and/or increase in school transport costs.”⁹⁹

Cymhwyso'r model i ardaloedd gwledig a chroes-gymhorthdal

139. Tynnodd sawl cyfrannwr sylw at yr heriau yn sgil cyflwyno model masnachfreinio mewn ardaloedd gwledig. Awgrymodd Bws Caerdydd nad yw o reidrwydd yn bosibl cymhwyso model masnachfreinio sy'n addas i ddinas neu hyd yn oed i faeryddiaeth fetro, i wlad gyfan sydd wedi'i datgysylltu gan ddyffrynnoedd a mynyddoedd¹⁰⁰. Adleisiodd Cyngor Ynys Môn hyn:

“Mae heriau cludiant cefngwlad gwledig yn sylweddol ac nid yw bws traddodiadol am fod yn gost-effeithiol mewn nifer sylweddol o ardaloedd. Mae felly angen datrysiadau arloesol (cerbydau cludiant Cymunedol, DRT, fflecsi ayyb) sydd yn cysylltu gyda'r brif ddarpariaeth bws a sicrhau fod unrhyw arbedion o fasnachfreintio a thynnu elw y cwmnïau mawr, yn

⁹⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

⁹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁰⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

cael eu harall-gyfeirio i sicrhau rhyw fath o gludiant addas mewn ardaloedd eraill.”¹⁰¹

140. Can gyfeirio at groes-gymhorthdal, mewn llythyr at y Pwyllgor, tynnodd arweinydd Cyngor Caerdydd sylw at y canlynol:

“The proposal to cross-subsidise bus services across Wales from surplus bus revenue is a risk to the effectiveness of the bus network in Cardiff. Any such surplus in Cardiff will be needed to reinvest locally to support growth and make best use of the funds to grow patronage and make a significant contribution towards achieving the aims and objectives of the Wales Transport Strategy, Regional Transport Plan, Cardiff Local Development Plan, Cardiff Transport White Paper and One Planet Cardiff Strategy.”¹⁰²

141. Pwysleisiodd sawl rhanddeiliad fod darparwyr trafndiaeth gymunedol mewn sefyllfa unigryw i ddiwallu anghenion trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig. Esboniodd Trafnidiaeth Gymunedol Dolen Teifi:

“Our evidence of good practice shows that in rural areas CTO’s like ourselves will be needed to form part of this integrated network because we can offer the flexible, out of hours, door-to-door services that are required to produce accessibility and equity of service.”¹⁰³

Adrannau 11 i 16 - Trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol

142. Mae Adran 11 yn caniatáu i Weinidogion Cymru roi trwyddedau (gyda neu heb amodau) i weithredwyr bysiau cymunedol neu gerbydau gwasanaeth cyhoeddus i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Gall y rhain fod er mwyn cyflawni eu dyletswydd i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol neu fel arall. Ni ellir rhoi trwydded lle y byddai’n cael effaith andwyol ar wasanaethau bysiau lleol a ddarperir o dan gontract neu wasanaethau a ddarperir gan Weinidogion Cymru a rhaid i’r drwydded fod yn gyson â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

143. Mae Adran 12 yn ei gwneud yn ofynnol i drwydded bennu’r cyfnod y mae’n cael effaith, ac yn ei gwneud yn glir ei bod yn peidio â chael effaith pan ddaw’r

¹⁰¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁰² Gohebiaeth gan Arweinydd Cyngor Caerdydd

¹⁰³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

cyfnod hwnnw i ben neu pan gaiff y drwydded ei dirymu. Nid yw trwydded sydd wedi ei hatal dros dro yn cael unrhyw effaith yn ystod cyfnod yr ataliad.

144. Mae Adran 13 yn darparu ar gyfer gosod amodau ynghlwm wrth drwyddedau. Rhaid i drwyddedau a roddir ar gyfer gwasanaethau bysiau cymunedol gynnwys amodau sy'n ei gwneud yn ofynnol i wasanaethau gael eu darparu fel gwasanaethau bysiau cymunedol. Caiff Gweinidogion Cymru hefyd wneud rheoliadau ynghylch amodau pellach i'w rhoi ynghlwm wrth drwyddedau. Dywed datganiad o fwriad y polisi ar gyfer polisi ar gyfer is-ddeddfwriaeth i'w gwneud o dan y Bil o ran rheoliadau o dan adran 13:

"Bydd Gweinidogion Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol a chynrychiolwyr o'r diwydiant, buddiannau teithwyr a'r trydydd sector i ddeall pa amodau y gallai fod angen eu cynnwys mewn trwyddedau gwasanaethau bysiau lleol. Bwriad y polisi, yn y lle cyntaf, yw i'r rheoliadau nodi amodau mewn perthynas â rhai o'r materion a restrir yn is-adran (3) neu bob un ohonynt. Cydnabyddir y bydd angen safonau tebyg i wasanaethau dan gontract ar gyfer rhai trwyddedau, tra bydd angen teilwra trwyddedau eraill at y math penodol o wasanaeth bysiau lleol sy'n cael ei ddarparu.

145. Mae Adran 14 yn caniatáu i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau ynghylch ceisiadau am drwyddedau, megis ffurf a chynnwys ceisiadau, pryd a sut y dylid gwneud ceisiadau, ac unrhyw ffioedd sy'n daladwy.

146. Dywed Adran 15 y gall Gweinidogion Cymru roi hysbysiad i ddeiliad y drwydded yn dirymu neu'n atal y drwydded. Mae Adran 16 yn darparu ar gyfer proses apelio.

147. Galwodd nifer o gyfranwyr am eglurhad o'r system drwyddedu arfaethedig. Dywedodd CLILC:

*"Nid yw'n glir ai trwydded i weithredu gwasanaethau cyhoeddus yw'r dymuniad (e.e. y rhai dan adran 19 a 22 Deddf Trafnidiaeth 1985) neu drwydded i ddarparu gwasanaethau yn yr ardaloedd hynny sy'n gweithredu dan system fasnachfreinio. Croesawir meini prawf ychwanegol sy'n egluro dan ba amgylchiadau y bydd trwydded yn cael ei rhoi."*¹⁰⁴

¹⁰⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

148. Dywedodd UTG fod trwyddedu i'w groesawu, ond bod angen eglurder ynghylch sut y bydd hyn yn cael ei ddefnyddio yn rhwydwaith Cymru, y tu hwnt i wasanaethau trawsffiniol.¹⁰⁵ Awgrymodd Cyngor Sir Penfro fod angen i'r broses drwyddedu fod yn gymesur a chaniatáu i lwybrau gael eu cofrestru a'u hamrywio'n amserol.¹⁰⁶

149. Roedd rhai ymatebwyr yn pryderu ynghylch y cyfnod rhybudd ar gyfer amrywio neu ddirymu amodau trwydded. Dywedodd ATCO:

*"13 (4) and 13 (5) appear to give Welsh Ministers (TfW) the right to vary these conditions with no minimum notice period. The potential for conditions to be changed without notice is a concern."*¹⁰⁷

Adran 17 - Gwasanaethau bysiau lleol a ddarperir gan Weinidogion Cymru

150. Mae Adran 17 yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru ddarparu gwasanaeth bysiau lleol yn uniongyrchol os ydynt yn fodlon y bydd hyn yn fwy effeithiol na chontract. Nid yw hyn yn berthnasol i wasanaethau bysiau cymunedol (h.y. ni all Gweinidogion Cymru weithredu gwasanaeth bysiau cymunedol yn uniongyrchol at ddibenion cyflawni eu dyletswydd i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol).

151. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn dweud y bydd darpariaeth uniongyrchol yn cael ei defnyddio lle nad oes unrhyw geisiadau am gontract gwasanaeth bysiau lleol, neu lle mae contract yn methu. Dywed y Nodiadau Esboniadol y "bydd Gweinidogion Cymru, yn y lle cyntaf, yn darparu gwasanaethau'n uniongyrchol drwy Trafnidiaeth Cymru".

152. Teimlai UTG fod cael gweithredwr fel dewis olaf yn gam cadarnhaol. Roedd CILT yn cytuno, gan ddweud:

"It appears to us entirely correct that an operator of last resort is available for an essential public service. We would wish to see a clear hierarchy of operator types established to ensure that

¹⁰⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁰⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁰⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

wherever possible private sector innovation can be brought to significant market growth challenges.”¹⁰⁸

153. Fodd bynnag, roedd gan amrywiaeth o randdeiliaid bryderon, gan gynnwys yr amgylchiadau lle y byddai'r pŵer yn cael ei ddefnyddio. Awgrymodd UTC:

“there may be benefit in providing further clarity as to what extent this option is expected to be used by the government and practicalities of developing an OLR should such a need arise of it to be used.”¹⁰⁹

154. Cododd CLILC bryderon ynghylch gallu TrC i sefydlu gweithredwr o'r fath. Dywedodd:

“if TŷW became an operator at any point; they would have to meet the financial standing regulations, which they currently probably wouldn't, and also it's the cost of setting all that up in the first place, and it takes time.”¹¹⁰

155. Gofynnodd sawl rhanddeiliad sut y byddai Gweinidogion Cymru yn bodloni eu hunain bod darpariaeth uniongyrchol yn fwy effeithiol nag ymrwymo i gontract gwasanaeth bysiau lleol, fel sy'n ofynnol gan y darpariaethau. Gofynnodd First Cymru:

“How is that to be proven? There is no detail and no reference to future regulations; there is a risk that Welsh Ministers could direct award the whole network to their own opco without any safeguard.”¹¹¹

Teckal

156. Gofynnodd nifer o ymatebwyr a allai dyfarniad “Teckal”, sydd wedi'i ymgorffori yng nghyfraith gaffael y DU, fod yn berthnasol i'r cynigion yn y Bil. Mae hyn yn caniatáu i awdurdod cyhoeddus ddyfarnu contract i'r cwmnïau neu is-gwmnïau sydd dan ei reolaeth uniongyrchol ei hun heb dendr o dan rai amgylchiadau. Dywedodd ATCO:

¹⁰⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁰⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹¹⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹¹¹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

*"It is our assumption that the delivery of Welsh Ministers duties will be discharged through TfW, which is a Teckal Company. There are some restrictions on what can be directly awarded through the Teckal Company."*¹¹²

Adran 18 – Dibynnu ar wasanaethau penodol

157. Mae Adran 18 yn caniatáu i Weinidogion Cymru ddibynnu ar drafnidiaeth gymunedol a rhai gwasanaethau penodol eraill heb gontract na thrwydded wrth gyflawni eu dyletswydd i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Y gwasanaethau dan sylw yw'r canlynol, a ddarperir o dan y ddeddfwriaeth bresennol:

- Gwasanaethau trafnidiaeth gymunedol a ddarperir o dan drwyddedau adran 19 neu adran 22 (o Ddeddf Trafnidiaeth 1985) ;
- Gwasanaethau teithio gan ddysgwyr sy'n caniatáu teithwyr sy'n talu am deithio (adran 46(1) o Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981); a
- Gwasanaethau o dan Ran 3 o Atodlen 1 o Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981.

158. Dywed y Nodiadau Esboniadol:

"Mae hyn yn golygu, er enghraifft, os yw Gweinidogion Cymru yn penderfynu bod angen gwasanaeth bysiau lleol i ysbyty, a bod gwasanaeth a ddarperir o dan adran 22 o Ddeddf 1985 yn diwallu'r angen hwnnw (naill ai'n gyfan gwbl neu'n rhannol), y gall Gweinidogion Cymru ddibynnu ar y gwasanaeth hwnnw (naill ai'n gyfan gwbl neu'n rhannol, yn dibynnu ar yr amgylchiadau) at ddibenion eu dyletswydd o dan adran 5(1)(c)."

159. Prin oedd yr ymatebwyr a drafododd y ddarpariaeth hon. Roedd y rhai a wnaeth hynny yn awyddus i gael eglurder ynghylch y math o wasanaethau a oedd wedi'u cynnwys ynddo. Dywedodd y Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA):

"While CTA welcomes the recognition of the importance of existing community-led services and we believe the intention is to avoid disruption to vital services already in place, it is unclear how this might work in practice – in particular the funding mechanisms which are essential to understand from a

¹¹² Tystiolaeth ysgrifenedig,
<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

*sustainability point of view, but not the purview of primary legislation; also any potential conflict that might arise from the development of new contracts or permits that cross into areas where Ministers are 'relying on community services' and which would be given priority."*¹¹³

160. Roedd pryderon ehangach ynghylch sut y bydd trafnidiaeth gymunedol yn cael ei ariannu. Gofynnodd CTA:

*"if then the Welsh Government is simultaneously relying on bus services that are not part of those [franchising] contracts, and the only funding that's going to be available will be via the local authorities, what funding is that going to be? How is it going to be delivered? Is it going to be annual? Is it going to be in line with the updated funding code of practice?"*¹¹⁴

Adran 19 - Gwasanaethau trawsffiniol

161. Mae Adran 19 yn diffinio "gwasanaeth trawsffiniol" fel llwybr, neu ardal ddaearyddol yn achos gwasanaeth hyblyg, sydd wedi ei nodi yn y Cynllun ac sydd yn rhannol yn Lloegr. Dywed y Memorandwm Esboniadol:

"Bydd y Bil yn galluogi masnachfreinio, trwyddedu a darparu holl wasanaethau trawsffiniol yn uniongyrchol. Fodd bynnag, mae'r Bil yn gwneud darpariaeth i osgoi materion cystadleuaeth gyda'r system yn Lloegr, fel nad yw'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau'r rhan o wasanaeth bysiau lleol sy'n gweithredu yn Lloegr os yw darparu adran Cymru o'r gwasanaeth yn bodloni anghenion trafnidiaeth Cymru."

162. Mae'r Nodiadau Esboniadol yn nodi bod adran 19(5) yn golygu:

"Wrth ystyried a yw ...[anghenion Cymru yn cael eu diwallu]..., ni all Gweinidogion Cymru ystyried gwasanaethau a sicrhawyd gan gynghorau sir yn Lloegr o dan adran 63 o Ddeddf 1985 (sy'n ei gwneud yn ofynnol i gynghorau sir sicrhau gwasanaethau sydd eu hangen na fyddent fel arall yn cael eu darparu). Mae'r gwaharddiad hwn yn ofynnol er mwyn sicrhau

¹¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

bod adran 63 o Ddeddf 1985 ac adran 19 yn gallu gweithio gyda'i gilydd heb fynd mewn cylchau."

163. Pwysleisiodd yr ymatebwyr bwysigrwydd cael eglurder ynghylch gwasanaethau trawsffiniol. Roedd y Comisiynydd Pobl Hŷn yn ystyried ei bod yn "hanfodol bod ystyriaeth ddigonol yn cael ei rhoi i weithredu gwasanaethau trawsffiniol yn llwyddiannus, wrth ddatblygu'r Bil a'i weithredu".¹¹⁵

164. Dywedodd Cyngor Sir Fynwy na ddylai'r cynigion masnachfreinio gael effaith andwyol ar wasanaethau trawsffiniol, ac nad yw gwasanaethau bysiau yn stopio ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr a bod angen rhagor o fanylion¹¹⁶. Dywedodd UTC y gallai fod yn fuddiol egluro y bydd ymgynghoriad yn cael ei gynnal â rhanddeiliaid perthnasol mewn awdurdodau trafnidiaeth yn Lloegr sy'n ffinio â Chymru wrth ddatblygu'r dull neu roi trwyddedau.¹¹⁷

165. Gofynnodd CPT a First Cymru beth yw pwrpas ac effaith adran 19(5). Awgrymodd CPT y gallai greu rhywfaint o ddryswch ynghylch gwasanaethau trawsffiniol sy'n mynd i Loegr. Dywedodd fod angen eglurder pellach ynghylch y diffiniad rhwng gwasanaethau a dendrwyd a gwasanaethau masnachol.¹¹⁸

Adran 20 - Gofynion adrodd

166. Mae Adran 20 yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru adrodd ar y graddau y maent wedi cyfrannu at gyflawni'r amcanion yn adran 4 o'r Bil. Mae'r Bil yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru gyhoeddi eu hadroddiad, a'i gyflwyno gerbron y Senedd, ddim hwyrach na 12 mis ar ôl diwedd pob "cyfnod adrodd" (dwy flynedd i ddechrau, ar ôl i'r ddyletswydd i ddarparu gwasanaethau ddod i rym, ac wedi hynny bob pedair blynedd).

167. Roedd y Comisiynydd Pobl Hŷn yn croesawu'r gofynion adrodd:

"Bydd adrodd ar gynnydd yn rheolaidd fel y nodir yn y Bil yn ddefnyddiol o ran craffu ar ddatblygiadau. Dylai adroddiadau

¹¹⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹¹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹¹⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹¹⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

o'r fath fod yn hawdd eu defnyddio ac yn hygyrch, gan ganiatáu i'r rhai sydd â diddordeb ddeall cynnydd.”¹¹⁹

168. Y cwestiwn a godwyd amlaf mewn perthynas â'r adran hon oedd pa mor aml yr oedd yn rhaid i Weinidogion Cymru adrodd. Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid cyhoeddi adroddiadau yn flynyddol. Dywedodd First Cymru:

“Section 20 (3) requires Welsh Ministers to report on the achievement of the Objectives of franchising (Section 4) after 2 years and every subsequent 4 years – we believe that this should be annual, even if it ends up being a “no change since last year” report.”¹²⁰

169. Roedd Bus Users Cymru yn cytuno bod yr amserlenni ar gyfer adrodd yn rhy hir ac awgrymodd y dylai hyn ddigwydd yn flynyddol i ddechrau, ac yna bob dwy flynedd wrth i'r rhwydwaith ymsefydlu.

170. Dywedodd Transport Focus, er ei fod yn croesawu'r ddarpariaeth hon, yr hoffai weld y Bil yn mynd gam ymhellach a'i gwneud yn ofynnol i ymgynghori â defnyddwyr. Dywedodd:

“The legislation in England (Part 2 of the Transport Act 2000) requires franchising authorities to publish a plan explaining how they will consult users on how well their franchising scheme is working. We recommend that something similar is introduced in Wales.”¹²¹

Tystiolaeth gan TrC

Adrannau 6 i 8

171. Yn ei thystiolaeth ysgrifenedig, cadarnhaodd TrC fod “Awdurdodau Lleol yn chwarae rhan annatod yn ein fframwaith ymgysylltu ynghylch diwygio'r bysiau”. Esboniodd:

“mae'r Fethodoleg o gyflwyno'r cynllun Fesul Parth yn ein hymrwymo i'n partneriaeth ag Awdurdodau Lleol, yn cyfundrefnu'r gofynion i aelodau etholedig lleol gymeradwyo'r

¹¹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹²¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

*ddarpariaeth o ran y rhwydwaith a gwasanaethau, ac yn caniatáu i bob Awdurdod Lleol/rhanbarth addasu'r dull i'w gofynion penodol. Mae Awdurdodau Lleol ledled Cymru a'r Gymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru (ATCO) wedi cael y cyfle i roi adborth a datblygu'r dull ar y cyd."*¹²²

172. Dros y ddwy flynedd ddiwethaf bron, dywedodd TrC ei fod wedi "cynnal cyfarfodydd ddwywaith y mis, ochr yn ochr â Llywodraeth Cymru, gyda Swyddogion a Rheolwyr Trafnidiaeth o bob un o'r 22 Awdurdod Lleol ledled Cymru". Ychwanegodd, "rydym hefyd wedi ymgysylltu â phob un o'r pedwar Cydbwyllgor Corfforedig i drafod Diwygio'r Bysiau, y Fethodoleg o gyflwyno'r cynllun Fesul Parth, egwyddorion craidd, y fframwaith ymgysylltu, ymgysylltu rhanbarthol a chyhoeddus yn Ne-orllewin Cymru, trafndiaeth ysgol a chyllid."¹²³

173. Eglurodd, "Un o brif allbynnau ein hymgysylltiad ag Awdurdodau Lleol yn y De-orllewin hyd yn hyn yw cynhyrchu 'rhwydwaith sylfaen'." Mae hyn yn "defnyddio egwyddorion dylunio'r rhwydwaith ar gyfer y rhwydwaith presennol er mwyn gwella'r cynnig i gwsmeriaid, tra'n sicrhau hefyd y gellir ei gyflawni o fewn y cyllid a'r adnoddau presennol sydd ar gael yn y system heddiw." Daeth i'r casgliad, "Yn dilyn y gweithgareddau ymgysylltu â gweithredwyr bysiau a'r cyhoedd a gynhaliwyd yr haf hwn, byddwn yn ailgyflwyno'r 'rhwydwaith sylfaen' i'r Cydbwyllgor Corfforedig ar gyfer y rhanbarth a phob un o'r pedwar Cabinet Awdurdod Lleol unigol".¹²⁴

174. O ran cynnal a diweddarau'r Cynllun, disgrifiodd Lee Robinson fodel llywodraethu rhanbarthol sy'n cynnwys Cydbwyllgorau Corfforedig a phanel cynghori amlfoddol, aml-bartner¹²⁵ i reoli penderfyniadau gweithredol a strategol.

Adrannau 9 a 10

175. Yn ei thystiolaeth ysgrifenedig, nododd TrC y dull a'r amserlen ar gyfer pontio i'r system newydd. Dywedon nhw fod "Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi cytuno y byddwn yn cyflwyno cynllun masnachfreinio ar draws pedwar

¹²² Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://business.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹²³ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹²⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹²⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

parth¹²⁶ sy'n gorgyffwrdd ag ôl troed y Cyd-bwyllgor Corfforaethol (CJC)."¹²⁷ Aeth ymlaen i ddweud:

*"Mae'r ystyriaethau allweddol a wnaed wrth gytuno ar drefn cyflwyno masnachfreinio fesul ardal yn cynnwys cymhlethdod y rhwydwaith, megis symudiadau traws gwlad a thrawsffiniol; lefelau presennol o ran rheolaeth a chystadleuaeth o fewn y parthau hynny; y gallu i gynyddu refeniw yn yr ardal; a'r cyfleoedd datgarboneiddio bysiau sydd ar gael."*¹²⁸

176. Nododd TrC amrywiaeth y gweithredwyr yng Nghymru, a'r angen i ddylunio fframwaith contractio a fydd yn ystyried hynny:

*"Rydym yn dylunio pecynnau i fod yn ddeniadol i'r cymysgedd amrywiol hwn o weithredwyr ac i sicrhau, mewn rhwydwaith masnachfaint, bod pob math o weithredwr yn parhau i ddarparu gwasanaethau bws lleol. Yn ogystal â hyn, rydym yn ymwybodol o'r rôl bwysig sydd gan fusnesau bach a chanolig yn benodol wrth ddarparu teithio gan ddysgwyr, a gwasanaethau masnachol pwysig eraill fel teithiau ar goetsys. Felly, rydym yn edrych i gynnal y farchnad busnesau bach a chanolig i sicrhau nad yw masnachfaint yn effeithio'n andwyol ar y gwasanaethau pwysig eraill hyn."*¹²⁹

177. Mewn tystiolaeth lafar, cadarnhaodd Lee Robinson bwysigrwydd busnesau bach a chanolig o ran darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Dywedodd fod cefnogi busnesau bach a chanolig, o ran ymgysylltu a'r ffordd yr oedd TrC yn gweithio, wedi bod yn rhan annatod o'i dull gweithredu. Aeth ymlaen i bwysleisio'r angen am symrlwydd wrth ddylunio contractau gan ddweud eu bod eisiau i'r broses gontractio fod yn syml ac yn hygyrch, yn enwedig o safbwynt busnesau bach a chanolig. Ymhelaethodd Richard Marwood ar hyn, gan ddweud eu bod yn canolbwyntio ar sicrhau bod y ffordd y maent yn trefnu'r masnachfreinio yn creu lle i gwmnïau mawr a BBaChau fel ei gilydd. Dywedodd eu bod yn rhoi llawer o feddwl i gwmnïau trafndiaeth gymunedol hefyd, o ran yr hyn y maent yn ei gynnig fel gwasanaeth bysiau lleol, a sut y gallent gyflwyno cynnig eu hunain. Nododd fod ganddynt fwy na thebyg heriau tebyg i fusnesau

¹²⁶ Yn 2024, cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafndiaeth a Gogledd Cymru yr amserlen ganlynol ar gyfer cyflwyno'r Bil: De-orllewin Cymru – 2027; Gogledd Cymru – 2028; De-ddwyrain Cymru – 2029; Canolbarth Cymru - 2030.

¹²⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹²⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹²⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig

bach a chanolig llai. Aeth ymlaen i ddisgrifio datblygiad cynigion yn ne-orllewin Cymru, gan ddweud:

*"In there, we've got packages as small as two buses, for example. So, we're really focused on making sure there are contracts that will be really accessible for SMEs."*¹³⁰

178. Byddai pecynnau llai yn darparu cyfleoedd i fusnesau bach a chanolig.

*"we see that we can actually really have quite distinct offerings that are really focused on where the SME market is and how we can ensure that SME market continues to thrive."*¹³¹

179. Dywedodd Lee Robinson fod TrC yn ymwybodol iawn o'r gwahaniaethau yng Nghymru, a bod gwahaniaethau amlwg rhwng ardaloedd trefol a gwledig. Can gyfeirio at groes-gymhorthdal, nododd yr angen i fod yn agored ynglŷn â'r ffaith bod:

*"rural services...tend to cost more because they're longer distance services, and...there are fewer people to pay the farebox. So, I think that this sits around the opportunity to drive growth in urban areas, so that you maximise the farebox in those areas, which then enables an opportunity for funders to make decisions around how subsidy is apportioned across Wales."*¹³²

180. Can gyfeirio at gynlluniau ynghylch seilwaith, fel depos a cherbydau fflyd, dywedodd TrC:

*"disgwyllir y bydd angen i TrC fod yn berchen ar sawl depo strategol ond bydd y rhan fwyaf o'r depos yn parhau i fod yn eiddo i weithredwyr. Ar hyn o bryd rydym yn y camau cynnar o ran nodi lleoliadau addas ar gyfer y depos hyn sydd, yn y De-orllewin, yn cynnwys depo newydd posibl sy'n gweithredu fflyd o fysiau trydan celloedd tanwydd hydrogen, sy'n cefnogi bwriad Llywodraeth Cymru i symud i gerbydau di-allyriadau a datblygu'r economi hydrogen."*¹³³

¹³⁰ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

¹³¹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

¹³² Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

¹³³ Tystiolaeth ysgrifenedig

181. Byddai cyflwyno cerbydau sy'n eiddo i TrC yn raddol i "Fflyd Fysiau Cymru" yn cynnwys "bysiau di-allyriadau, gyda'r mwyafrif wedi'u pweru gan fatri trydan ond rhai'n defnyddio hydrogen fel tanwydd." Esboniodd TrC:

*"Ar ddechrau'r broses fasnachfreinio, mae'n debygol mai'r rhan fwyaf o'r bysiau fydd y rhai yn y fflyd bresennol, gyda nifer llai o gerbydau newydd yn cael eu cyflwyno ar y dechrau."*¹³⁴

Adrannau 11 i 16

182. Dywedodd Lee Robinson, er gwaethaf y ffaith bod y Bil yn cynnwys darpariaethau am wahanol fathau o wasanaethau, y bwriad yw i'r rhan fwyaf o wasanaethau yng Nghymru gael eu darparu drwy gontractau masnachfaint. Dywedodd:

*"permits is one area where we haven't developed any detailed process yet. Obviously, we absolutely recognise the need, and we are going to have to have permits, and, again, this is a place that we are taking learning from Manchester and London and other such places."*¹³⁵

183. Ychwanegodd:

*"there are currently 53 cross-border services that are contracted either by Welsh authorities or English authorities. Thirty five of those are contracted by Welsh authorities, and 18 are contracted by English authorities. So, that's the kind of scale we're talking about at the present time for permits. But, again, it's making sure that that system is simple, accessible and timely."*¹³⁶

Adran 17

184. Esboniodd Richard Marwood mai dim ond mewn amgylchiadau eithriadol lle nad yw gweithredwyr yn gallu, neu'n fodlon, darparu gwasanaethau y byddai darpariaeth uniongyrchol yn cael ei defnyddio. Tynnodd sylw at ddwy brif sefyllfa lle y gallai'r darpariaethau fod yn angenrheidiol:

"One is if there's supply failure, so an operator unfortunately exits the market for whatever reason, and we're not able to

¹³⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹³⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹³⁶ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

take measures maybe in other operators with contracts, franchise contracts, to cover it, which could change those. If we can't do that, then that's one scenario. The other is if we're running a procurement and we're unsuccessful in attracting the right bids or we get non-compliant bids."¹³⁷

185. Dywedodd fod TrC yn ystyried camau rhagarweiniol fel sefydlu endidau cyfreithiol sy'n barod i gael eu troi'n ddarpariaeth uniongyrchol.¹³⁸

Adran 18

186. Mewn tystiolaeth lafar, rhoddodd Lee Robinson sicrwydd i'r Pwyllgor fod TrC yn sicr yn gweld trafndiaeth gymunedol fel rhan o'r cynigion ar gyfer y rhwydwaith. Ychwanegodd fod TrC yn gwbl gefnogol i drafndiaeth gymunedol ac yn awyddus i hwyluso twf yn y sector hwnnw.

187. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, cyfeiriodd TrC at gynnwys cynrychiolwyr trafndiaeth gymunedol yn y broses o ddatblygu cynigion, gan ddweud:

*"Rydym yn gweithio gyda'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA) ac awdurdodau lleol i gynnal sesiynau ymgysylltu â Gweithredwyr Trafndiaeth Gymunedol yn Ne-orllewin Cymru er mwyn iddynt gael rhannu eu barn am ddylunio rhwydwaith, a sut y gellir ei wella wrth symud ymlaen."*¹³⁹

Adran 19

188. Cadarnhaodd Lee Robinson fod gwaith ymgysylltu eisoes yn digwydd gydag awdurdodau lleol trawsffiniol allweddol yn Lloegr. Roedd y trafodaethau yn digwydd ar lefel gymharol uchel ar hyn o bryd. Nododd fod masnachfaint Gogledd Cymru yn flaenoriaeth yn hyn o beth ac roedd yn disgwyl i lawer mwy o fanylion gael eu trafod wrth gynllunio a chydlynw gwasanaethau trawsffiniol cyn iddynt gael eu cyflwyno yno.¹⁴⁰

¹³⁷ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

¹³⁸ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

¹³⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁴⁰ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

Tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

Adrannau 6 i 8

189. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai'n awyddus i weithio mor agos â phosibl gydag awdurdodau lleol, cynghorau a chynghorwyr a swyddogion y cyngor, a hynny ar lawr gwlad. Dywedodd mai nhw sy'n adnabod eu cymunedau orau, a bod eu gwybodaeth am rwydweithiau bysiau lleol yn hanfodol bwysig. Aeth ymlaen i ddweud:

*"it's important that sign-off comes once local authorities are content with the network. And, for that reason, we're going to be setting up a bus board in TfW, which will comprise corporate joint committee representatives on transport. They will then propose the network to Welsh Ministers. So, in effect, local authorities will have a far greater role than I think many people thus far have appreciated, and they're going to have a huge role as well in preparing the plan - not just in proposing the plan to Ministers, but also in preparing the plan."*¹⁴¹

190. Ychwanegodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet:

*"all of the publications, such as the road map, have been very clear that the network needs to be co-developed with local authorities, CJsCs and other partners to ensure that strategic join-up across Wales."*¹⁴²

191. Aeth ymlaen i ddweud:

*"we are considering making further efforts to clearly define roles and how Welsh Ministers intend to work with local authorities, through a memorandum of understanding to which the WLGA has signalled its support, and we'll continue ongoing engagement with local authorities to make sure that that support is maintained."*¹⁴³

192. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet bryderon y rhanddeiliaid ynghylch Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ond eglurodd nad dyma'r unig bwyntiau cyfeirio. Bydd Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru hefyd yn seiliedig ar gynllun

¹⁴¹ Tystiolaeth lafar, 7 Mai

¹⁴² Tystiolaeth lafar, 7 Mai

¹⁴³ Tystiolaeth lafar, 7 Mai

trafnidiaeth Cymru ac ymgysylltiad â theithwyr a'r cyhoedd, a bydd awdurdodau lleol yn cael mewnbwn sylweddol iddo.¹⁴⁴

193. Can gyfeirio at y gofynion i ymgynghori ar y Cynllun, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet fod yr adran hon yn cynnwys dyletswyddau eithaf cryf sy'n ei gwneud yn ofynnol ymgynghori ag unrhyw un y mae Gweinidogion Cymru yn credu sy'n briodol wrth ddarparu gwasanaethau.¹⁴⁵

194. Yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin, mynegodd Ysgrifennydd y Cabinet bryderon ynghylch y broses ar gyfer adolygu Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru. Dywedodd:

*"Mae'n bosibl y bydd rhai amgylchiadau pan fydd diwygiad i'r cynllun yn cael effaith gyfyngedig iawn ar deithwyr a darparwyr gwasanaethau bysiau. Er enghraifft, pe bai llwybr yn newid heb effeithio ar brif fannau aros a heb fawr o effaith ar amser y siwrnai, byddai hynny'n cael ei ystyried yn ddiwygiad bychan. Ni ddylai'r diwygiadau bychan hyn sbarduno'r gofynion ymgynghori oherwydd byddai'n anghymesur o ystyried yr effaith gyfyngedig ar ddefnyddwyr. Yn yr un modd, efallai y bydd amgylchiadau sy'n ei gwneud hi'n anymarferol ymgynghori. Er enghraifft, os oes rhaid gwneud gwaith brys ar ffordd sy'n arwain at wyriad mewn llwybr gwasanaeth, efallai na fydd yn ymarferol ymgynghori ar y newid hwnnw oherwydd efallai na fydd y newid yn para cyhyd â'r ymgynghoriad neu nad oes dewis o ran gweithredu."*¹⁴⁶

195. O ran y broses adolygu, dywedodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet fod Llywodraeth Cymru wedi ceisio taro'r cydbwysedd cywir rhwng hyblygrwydd a bod yn drylwyr. Can gyfeirio at y gofyniad 14 diwrnod yn adran 7(3), dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

*"We consider that 14 days would be an adequate period of time to cover emergency circumstances. Changes lasting beyond this 14 day period would cause a longer-term disruption to passengers and would require a revision and subsequent publication of the Plan."*¹⁴⁷

¹⁴⁴ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁴⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁴⁶ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁴⁷ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

196. Wrth egluro'r rhesymeg dros y gofyniad 14 diwrnod, dywedodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet fod y rhan fwyaf ohono'n ymwneud â'r hyn sydd mewn deddfwriaeth drafnidiaeth bresennol, a bod y llywodraeth wedi ceisio sicrhau cysondeb yn hynny o beth.¹⁴⁸

Adrannau 9 i 10

197. Gan gyfeirio at ddatblygiad contractau masnachfaint a sut y gellir eu defnyddio i gynyddu nawdd, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin:

*"Mae ystod o wahanol fetrigau yn cael eu hystyried ar gyfer cyfundrefnau cymhelliant addas y gellir eu cynnwys mewn contractau masnachfaint. Ymhlith eraill, gall y rhain gynnwys mesurau sy'n gysylltiedig â phrydlondeb, teithio heb docynnau, bodlonrwydd cwsmeriaid a nifer y defnyddwyr."*¹⁴⁹

198. Ychwanegodd, hyd yn oed mewn model costau gros, bod "nifer o ysgogiadau a allai ddylanwadu ar nifer y defnyddwyr a fydd yn parhau i fod o dan reolaeth gweithredwyr i sicrhau siwrne ddiogel a dibynadwy, gyda gwasanaeth da i gwsmeriaid." Dywedodd fod Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru wedi ystyried cymhellion ac y byddai'n mynd i'r afael â'r materion hyn yn ei hadroddiad, a fydd yn cael ei gyhoeddi yn ddiweddarach yn 2025.¹⁵⁰

199. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet alwadau am "gynllun wrth gefn", ond gwrthododd ddewisiadau eraill fel partneriaethau gwell, gan ddatgan nad ydynt yn cynnig ffordd o gyflawni'r uchelgais a osodwyd ar gyfer rhwydwaith Cymru gyfan o wasanaethau masnachfaint. Ychwanegodd:

*"if you want to talk about a plan B and a plan C, we felt it prudent to ensure that there was flexibility in place to respond to opportunities and challenges and crises to allow us to avoid any major loss of service. So, we do believe the scope of provision - including permitting, including direct provision - ensures appropriate alternative methods to guarantee certainty and continuity of services should emergencies arrive, or should there be market failure."*¹⁵¹

¹⁴⁸ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielIssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

¹⁴⁹ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁵⁰ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁵¹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielIssueDetails.aspx?Ild=45442&Opt=3>

200. I gloi, dywedodd ei fod yn eithaf hyderus bod hyblygrwydd wedi'i ymgorffori yn y ddeddfwriaeth.

201. O ran datblygu system a all ddiwallu anghenion trefol a gwledig ledled Cymru, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet ei fod yn cefnogi croes-gymhorthdal:

*"I think it's probably valuable to point to the value of increasing passenger numbers in terms of increasing the farebox overall. And with an increase in the farebox, then you can reinvest and make sure that all parts of Wales benefit from an integrated public transport network, not just those areas where the greatest revenue raise can be generated."*¹⁵²

Adrannau 11 i 16

202. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet, y bydd y system weinyddol ar gyfer gweithredu system drwyddedu yn cael ei datblygu gan Trafnidiaeth Cymru. Gan gyfeirio at y cyfnod rhybudd ar gyfer amrywio neu ddirymu trwyddedau, ychwanegodd y bydd ymgynghoriad yn cael ei gynnal ar y mater hwn:

*"will be subject to timely and collaborative engagement with key stakeholders, including the industry, but on occasions, it is going to be important, I think, that immediate action can take place. For example, if there's an issue with safety on the network, I think it's important that action can be taken immediately."*¹⁵³

203. Ychwanegodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet:

*"there's quite a bit of work to do, I think, particularly for TfW, in working and in engaging with operators and others about how that's going to work. But I think the intention is to ensure that operators are provided with the appropriate notice of changes to permits."*¹⁵⁴

Adran 17

204. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet nad bwriad y polisi yw defnyddio'r darpariaethau yn adran 17 fel drws cefn i wladoli'r rhwydwaith bysiau. Pwysleisiodd fod y fframwaith deddfwriaethol yn blaenoriaethu masnachfreinio.

¹⁵² Tystiolaeth lafar, 7 Mai 2025.

¹⁵³ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁵⁴ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

Ychwanegodd ei bod yn bwysig bod Gweinidogion Cymru yn gallu darparu llwybrau unigol yn uniongyrchol os oes angen.¹⁵⁵

205. Yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin, ymdriniodd Ysgrifennydd y Cabinet â sylwadau rhanddeiliaid mewn perthynas ag eithriad Teckal:

*"Rhoddwyd ystyriaeth i gymhwyso deddfwriaeth gaffael, yn enwedig Deddf Caffael 2023, a chysyniadau fel Teckal. Bydd angen asesu cydymffurfiaeth â'r ddeddfwriaeth berthnasol hefyd fel rhan o waith arfer swyddogaethau o dan y Bil."*¹⁵⁶

Adran 18

206. Yn adran gyfeirio 18, nododd Ysgrifennydd y Cabinet:

*"Mae'n annhebygol y dibynnir ar y mathau hyn o wasanaethau yn rheolaidd. Fodd bynnag, roeddem am sicrhau ei bod yn bosibl dibynnu ar wasanaethau presennol sy'n rhan o'r rhwydwaith presennol pan fyddai hyn yn fuddiol."*¹⁵⁷

207. Mewn tystiolaeth lafar, eglurodd Ysgrifennydd y Cabinet fod y darpariaethau hyn yn ceisio sicrhau bod gwasanaethau presennol a ddarperir gan drafnidiaeth gymunedol yn cael eu cydnabod yn briodol o fewn y system newydd. Esboniodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet:

*"say you've got a service, it's provided under a section 19 permit"¹⁵⁸, and it may take a certain group in a community to a certain place at a certain time-that need has been identified in the network plan, but actually it's only those people that will want to use that service. So, it's already satisfied, and therefore we wouldn't want to place a duty on Welsh Ministers to provide that service again, to secure that service again, under the network plan, if it's already been satisfied."*¹⁵⁹

Adran 19

208. Ymatebodd Ysgrifennydd y Cabinet i bryderon ynghylch diffyg gofyniad penodol yn y Bil i ymgynghori ag awdurdodau lleol Lloegr ynghylch gwasanaethau bysiau trawsffiniol. Eglurodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai

¹⁵⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/IssueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁵⁶ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁵⁷ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁵⁸ Adran 19 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985

¹⁵⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/IssueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

ymgyngoriad o'r fath yn cael ei gwmpasu gan adrannau 6(4)(g) ac 8(4)(g), sy'n darparu ar gyfer ymgynghori ag "unrhyw berson arall y mae Gweinidogion Cymru yn ystyried ei fod yn briodol".

209. Esboniodd Ysgrifennydd y Cabinet yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin:

*"Mae TrC mewn cysylltiad ag awdurdodau lleol yn Lloegr, yn enwedig ar hyd ffiniau Gogledd Cymru lle maent yn cymryd rhan mewn trafodaethau ar wasanaethau trawsffiniol ar gyfer rhanbarth Gogledd Cymru (er eu bod yn ymgysylltu ag awdurdodau Lloegr ar hyd yr holl ffin). Mae'n bwysig ein bod yn diogelu ac yn hyrwyddo gwasanaethau trawsffiniol ar ddwy ochr y ffin."*¹⁶⁰

210. Ychwanegodd:

*"Mae trafodaethau gyda chydweithwyr yn yr Adran Drafnidiaeth hefyd yn mynd rhagddynt mewn perthynas â gwasanaethau trawsffiniol ac effeithiau Bil Gwasanaethau Bysiau (Rhif 2) y DU a'n Bil."*¹⁶¹

211. Can gyfeirio at adran 19(5), eglurodd Ysgrifennydd y Cabinet, yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin:

"Mae adran 19(5) yn ceisio dileu'r posibilrwydd y gellid ystyried dyletswyddau Cymru a Lloegr i sicrhau gwasanaethau mewn perthynas â'r un gwasanaeth (rhan Lloegr o wasanaeth trawsffiniol). Pe bai hynny'n digwydd a phe na bai adran 19(5) yn ei le, mae risg y gallai arwain at sefyllfa amhosib, gydag awdurdod lleol yn Lloegr a Gweinidogion Cymru yn dod i'r casgliad pe na baent yn darparu'r gwasanaeth, y byddai'r angen cludiant yn cael ei ddiwallu fel arall. Mae hyn oherwydd y gallai awdurdod lleol yn Lloegr ddod i'r casgliad nad yw'r ddyletswydd adran 63 yn gymwys, felly nid oes angen iddo ddarparu'r gwasanaeth, oherwydd bod Gweinidogion Cymru o dan rwymedigaeth i'w ddarparu o dan adran 5, ac yn yr un modd gallai Gweinidogion Cymru ddod i'r casgliad nad oes rhaid iddynt hwy sicrhau'r gwasanaeth hwnnw oherwydd, hebddynt hwy yn ei sicrhau, bydd awdurdod lleol yn Lloegr o

¹⁶⁰ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁶¹ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

*dan rwymedigaeth i ddarparu'r gwasanaeth o dan adran 63.*¹⁶²

Adran 20

212. Gan gyfeirio at y gofyniad adrodd yn adran 20, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet, yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin:

*"Rydym am wneud y broses mor bragmataidd â phosibl gan sicrhau ein bod yn dal Trafnidiaeth Cymru (TrC) i gyfrif a galluogi'r Senedd i ddal Gweinidogion Cymru i gyfrif."*¹⁶³

213. Esboniodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai'r broses adrodd yn seiliedig ar ddull cynhwysfawr o fonitro a gwerthuso. Roedd fframweithiau monitro yn cael eu datblygu a byddent yn seiliedig ar y canlynol:

"Bydd asesiad gwerthusadwydd yn cael ei gwblhau yn fuan ar ôl pasio'r Bil, gan nodi rhaglen ar gyfer asesu ei weithrediad a'i effaith.

Bydd gwerthusiad annibynnol o'r broses yn digwydd yn ystod y ddwy i bum mlynedd gyntaf i'r Bil ddod yn gyfraith i gynorthwyo Gweinidogion Cymru i adrodd ar y cynnydd a wnaed o ran rhoi'r Bil ar waith.

Yna cynhelir gwerthusiad effaith annibynnol rhwng tair blynedd a deng mlynedd ar ôl i'r ddeddfwriaeth gael y Cydsyniad Brenhinol i benderfynu a yw'r ddeddfwriaeth wedi cael yr effaith a ddymunir ar yr amcanion.

Gan adeiladu ar y gwerthusiad effaith, yn ystod blynyddoedd pump i ddeg ar ôl y Cydsyniad Brenhinol, disgwylir y bydd asesiad Gwerth am Arian yn archwilio cost effeithiolrwydd, gan gynnwys arbedion amser, iechyd ac effeithiau amgylcheddol."

¹⁶⁴

¹⁶² Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁶³ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁶⁴ Gohebiaeth, 18 Mehefin 2025

Ein barn ni

Adran 5 – Dyletswyddau Craidd Gweinidogion Cymru

Nodwn y sylwadau gan randdeiliaid ynghylch y ffaith bod gofyniad i ystyried anghenraid cymdeithasol neu ddarparu gwasanaethau sy'n gymdeithasol angenrheidiol o dan y Bil wedi'i hepgor. Byddem yn disgwyl i hyn gael ei ymgorffori yn y system newydd drwy gontractau masnachfaint. Byddem yn ddiolchgar i gael sicrwydd gan Ysgrifennydd y Cabinet mai dyma yw ei fwriad.

Nodwn y sylwadau gan randdeiliaid bod y term “economaidd” yn amwys ac y gallai ymwneud â fforddiadwyedd neu ddatblygiad economaidd. Credwn y dylai Llywodraeth Cymru egluro ystyr y gair “economaidd” yng nghyd-destun paragraff 5(1)(a).

Rydym hefyd yn credu y dylid diwygio paragraff 5(1)(a) i gynnwys “hygyrch” fel diben, er mwyn sicrhau ei fod yn cael ei drin fel egwyddor sylfaenol wrth benderfynu ar y gwasanaethau sydd eu hangen.

Fel y nodwyd mewn perthynas â Rhan 1, credwn ei bod yn angenrheidiol diffinio “hygyrch” yn y Bil.

Adran 6 – Paratoi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru

Rydym yn llwyr gefnogi'r cynnig i ddefnyddio'r rhwydwaith bysiau presennol fel sylfaen ar gyfer y Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru cyntaf. Mae'n hanfodol bod teithwyr yn gallu parhau i ddibynnu ar y gwasanaethau bysiau sydd eu hangen arnynt ar ddiwrnod cyntaf y system newydd. Fodd bynnag, rydym yn rhannu pryderon rhanddeiliaid y gallai dibyniaeth y Cynllun ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol achosi problemau. Dywedwyd wrthym fod Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'u datblygu drwy ymgysylltiad anghyson â'r cyhoedd ac mae pryderon nad ydynt yn adlewyrchu anghenion cymunedau. Rydym yn cydnabod esboniad Ysgrifennydd y Cabinet nad Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol fydd yr unig ffynhonnell ar gyfer datblygu'r Cynllun. Serch hynny, mae hyn yn bryder gan y rhoddir yr un pwys arnynt ag a roddir ar Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn y darpariaethau sy'n ymwneud â datblygu'r Cynllun.

Rydym yn cymeradwyo galwadau rhanddeiliaid am gynnwys grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol yn fwy yn y broses o lunio'r Cynllun. Credwn y dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i ymgynghori â grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol, fel pobl anabl, plant a phobl ifanc, a

phobl hŷn. Credwn fod hwn yn gam priodol i fynd i'r afael â'r pryderon sylweddol a fynegwyd wrthym ynghylch y mater hwn.

Roeddem yn falch o glywed Lee Robinson, o TrC, yn egluro bod teithio gan ddysgwyr eisoes yn cael ei ystyried mewn trafodaethau am lwybrau bysiau posibl yn ne-orllewin Cymru wrth baratoi ar gyfer cam cyntaf y fasnachfaint. Credwn y dylid ffurfioli'r dull hwn o fewn y broses o baratoi'r Cynllun o dan y Bil.

Rydym yn croesawu ymrwymiad Ysgrifennydd y Cabinet i gyfranogiad awdurdodau lleol a sefydlu 'bwrdd bysiau' o fewn TrC. Fodd bynnag, nid yw'r trefniant hwn wedi'i osod ar wyneb y Bil. Credwn y bydd rôl llywodraeth leol yn y broses o gynllunio'r rhwydwaith bysiau yn parhau i fod yn hanfodol, yn enwedig gan y bydd yn dal i fod yn gyfrifol am deithio gan ddysgwyr, seilwaith a chyllid. Dylid ffurfioli hyn mewn cytundeb partneriaeth drwy gynnwys darpariaethau ar wyneb y Bil neu femorandwm cyd-ddealltwriaeth.

Adran 7 – Adolygu a diwygio'r Cynllun

Nodwn y sylwadau gan randdeiliaid bod y gofyniad i Weinidogion Cymru ddiwygio'r Cynllun os bydd newidiadau i wasanaethau'n para y tu hwnt i 14 diwrnod yn rhy feichus. Nodwn hefyd y sylwadau am ddiffyg eglurder ynghylch ystyr "bychan" a "rhesymol ymarferol" mewn perthynas â gofynion ymgynghori ym mharagraff 8(1)(a).

Credwn y dylid diwygio adran 8 i'w gwneud yn ofynnol i gyhoeddi canllawiau ar adolygu a diwygio'r cynllun, gan gynnwys y materion uchod, er mwyn rhoi eglurder i weithredwyr, awdurdodau lleol, ac eraill a fydd yn cael eu heffeithio gan y darpariaethau.

Adrannau 9-10 – Contractau gwasanaeth bysiau lleol

Er na ddarperir yn benodol ar gyfer hyn yn y Bil, nodwn fod Llywodraeth Cymru yn ffafrio model masnachfaint costau gros. Er bod manteision clir i'r dull hwn, gan gynnwys rhoi rhywfaint o sicrwydd i weithredwyr ynghylch eu hincwm, mae hefyd yn risg ariannol sylweddol i gyllid cyhoeddus. Roedd sawl cyfrannwr yn dadlau dros system fwy hyblyg, gan gynnwys model costau net neu fodel cymhorthdal sylfaenol. Fe wnaethom ystyried y mater hwn a dod i'r casgliad bod digon o hyblygrwydd o fewn y Bil, mewn egwyddor, i ymateb i fethiannau yn y system, gan gynnwys drwy drwyddedu a darpariaeth uniongyrchol. Fodd bynnag, rydym yn pryderu nad yw trefniadau ar gyfer trwyddedu a darpariaeth uniongyrchol wedi'u datblygu eto ac yn pwysleisio'r angen i'r ddau fod ar waith pan fydd y model masnachfreinio yn weithredol.

Nodwn y bydd Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru yn cyhoeddi adroddiad yn ddiweddarach yn 2025 ar amrywiol faterion cysylltiedig, gan gynnwys cymhellion o dan fodel masnachfaint costau gros. Credwn y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi ymateb i'r adroddiad hwnnw mewn da bryd.

Busnesau bach a chanolig

Yng Nghymru, mae busnesau bach a chanolig yn hanfodol i'r rhwydwaith bysiau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig ac ar gyfer teithio gan ddysgwyr. Yn ystod ein hymweliad â Manceinion Fwyaf, clywsom y gall cost a chymhlethdod tendro am gontractau masnachfaint fod yn rhwystr i fusnesau bach a chanolig gymryd rhan.

Byddai unrhyw beth sy'n tanseilio'r sector busnesau bach a chanolig yn broblem fawr, yn enwedig o ran teithio gan ddysgwyr. Cawsom sicrwydd gan sylwadau TrC ac Ysgrifennydd y Cabinet y rhoddir sylw i hyn yn y broses o ddylunio contractau a'r broses gaffael, ond o ystyried pwysigrwydd y sector i ddarpariaeth ehangach, credwn fod yn rhaid i Lywodraeth Cymru a TrC adolygu'r mater hwn yn barhaus.

Cymhwyso'r model i ardaloedd gwledig a chroes-gymhorthdal

Os am sicrhau bod y system newydd yn cyflawni uchelgeisiau Llywodraeth Cymru, rydym yn credu bod yn rhaid i fasnachfreinio weithio i Gymru wledig yn ogystal â Chymru drefol. Rydym yn cefnogi'r egwyddor o ddarparu croes-gymhorthdal o fewn model masnachfaint ac yn cydnabod y bydd angen sicrhau parhad gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig.

Rydym hefyd yn ystyried y mater ym Mhennod 7 o'r Adroddiad hwn.

Adrannau 11 - 16 - Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol

Nodwn sylwadau TrC na fydd y nifer disgwylidig o lwybrau a ganiateir yn sylweddol. Fodd bynnag, rydym yn pryderu ynghylch y diffyg cynnydd o ran datblygu'r system drwyddedu. Fel y'i drafftwyd ar hyn o bryd, nid oes eglurder yn y Bil ynghylch y mathau o drwyddedau a'r meini prawf cymhwystra. Rydym yn argymhell y dylid mynd i'r afael â'r materion hyn drwy reoliadau a ddatblygir ar y cyd â gweithredwyr, awdurdodau lleol, trafnidiaeth gymunedol, ac eraill. At hynny, dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyhoeddi canllawiau i esbonio i weithredwyr sut y gallant wneud cais am drwyddedau i redeg gwasanaethau y tu allan i'r Cynllun.

Adran 17 – Darpariaeth Uniongyrchol gan Weinidogion Cymru

Rydym yn cefnogi cynnwys darpariaeth ‘gweithredwr pan fetho popeth arall’ fel cam diogelu rhag methiant y farchnad. Fodd bynnag, rydym yn pryderu nad yw TrC wedi’i pharatoi’n ddigonol ar hyn o bryd i fod yn weithredwr uniongyrchol. Rydym yn argymhell bod TrC yn sicrhau bod trefniadau wrth gefn ar waith cyn cyflwyno’r cam masnachfreinio cyntaf, a bod cynnydd yn y maes hwn yn cael ei fonitro’n fanwl.

Credwn fod angen eglurhad pellach ynghylch a fydd eithriad Teckal yn berthnasol mewn perthynas â’r darpariaethau hyn.

Adran 18 – Dibynnu ar Wasanaethau Penodol

Rydym yn gwneud argymhelliad penodol mewn perthynas â thrafnidiaeth gymunedol ym Mhennod 5.

Adran 19 – Gwasanaethau trawsffiniol

Mae llwybrau trawsffiniol yn hanfodol i weithrediad y rhwydwaith bysiau, yn enwedig mewn ardaloedd ar y ffin. Nodwn resymeg Ysgrifennydd y Cabinet dros adran 19(5) a’i esboniad o’r cysyniad o ‘gylcholdeb’. Fodd bynnag, credwn fod adran 19(5) fel y’i drafftiiwyd yn creu’r risg o ddyblygu gwasanaethau a ddarperir gan Loegr o dan rai amgylchiadau, yn enwedig lle mae gwasanaeth trawsffiniol Cymreig yn dyblygu rhan o wasanaeth adran 63 yn Lloegr nad yw’n wasanaeth trawsffiniol ac sy’n gweithredu’n gyfan gwbl yn Lloegr. O dan yr amgylchiadau hyn, bydd y Bil fel y’i drafftiiwyd yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru anwybyddu’r gwasanaeth hwn wrth ystyried a fyddai anghenion trafniadaeth Cymru yn cael eu diwallu ganddynt heb sicrhau darpariaeth gwasanaeth trawsffiniol yn Lloegr.

Pan wnaethom ysgrifennu at Ysgrifennydd y Cabinet i ofyn sut y byddai dyblygu’n cael ei osgoi yn yr achos hwn, cyfeiriodd yn ei ymateb at drafodaeth uniongyrchol ag awdurdodau lleol yn Lloegr. O ganlyniad, credwn mai’r ffordd symlaf o fynd i’r afael â’r risg o gylcholdeb heb ddyblygu yw diwygio’r Bil i gynnwys gofyniad penodol i Weinidogion Cymru ymgynghori ag awdurdodau lleol yn Lloegr wrth gynllunio neu ganiatáu gwasanaethau trawsffiniol. Bydd hyn yn sicrhau cyfatebiaeth rhwng y gwasanaethau ac yn osgoi dyblygu neu fylchau yn y ddarpariaeth.

Adran 20 – Gofynion Adrodd

Rydym yn croesawu'r gofyniad i Weinidogion adrodd ar gynnydd tuag at gyflawni amcanion y Bil. Nodwn y sylwadau gan randdeiliaid am yr amserlen adrodd arfaethedig, ond rydym yn fodlon ar y fframwaith cynhwysfawr ar gyfer monitro a gwerthuso a ddarparwyd gan Ysgrifennydd y Cabinet.

Fodd bynnag, credwn y dylid cryfhau adran 20 i gynnwys gofyniad i ymgynghori â theithwyr a rhanddeiliaid allweddol, er mwyn llywio'r broses adrodd. Byddai hyn yn cyd-fynd ag arfer gorau yn Lloegr ac yn sicrhau bod lleisiau defnyddwyr gwasanaethau yn parhau i ddylanwadu ar y ddarpariaeth.

Argymhellion

Argymhelliad 13. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro ystyr “economaidd” ym mharagraff 5(1)(a) o'r Bil.

Argymhelliad 14. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i baragraff 5(1)(a) o'r Bil, i gynnwys sicrhau trafndiaeth hygrych fel dyletswydd graidd i Weinidogion Cymru.

Argymhelliad 15. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i adran 6 o'r Bil i'w gwneud yn ofynnol i ymgynghori â grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol, gan gynnwys pobl ag anableddau, plant, a phobl hŷn, wrth baratoi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru.

Argymhelliad 16. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliant i adran 6 o'r Bil i'w gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ystyried darpariaeth teithio gan ddysgwyr wrth baratoi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru.

Argymhelliad 17. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'r Bil er mwyn ffurfioli rôl Cyd-bwyllgorau Corfforedig ac awdurdodau lleol wrth gynllunio rhwydwaith bysiau o dan y Bil. Os nad yw Ysgrifennydd y Cabinet yn bwriadu gwneud hyn, dylai fwrw ymlaen â datblygu memorandwm cyd-ddealltwriaeth i esbonio sut y bydd Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a llywodraeth leol yn gweithio mewn partneriaeth i gyflawni uchelgeisiau'r Bil.

Argymhelliad 18. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i ganllawiau ar ddiwygio'r Cynllun (adrannau 7 ac 8) gael eu paratoi, ymgynghori arnynt, a'u cyhoeddi, yn enwedig gan y bydd y darpariaethau'n effeithio ar eraill, megis awdurdodau lleol a gweithredwyr. Dylai'r canllawiau egluro beth yw ystyr “bychan” a “rhesymol ymarferol” yng nghyd-destun adran 8.

Argymhelliad 19. Os nad yw Ysgrifennydd y Cabinet yn bwriadu cyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i gynnwys canllawiau ar wyneb y Bil mewn perthynas ag adolygu'r cynllun (adrannau 7 ac 8), dylai ymrwymo i ddefnyddio pwerau cyffredinol Gweinidogion Cymru i gyhoeddi canllawiau ar y mater hwn. Dylai'r canllawiau fod yn destun ymgynghoriad â rhanddeiliaid. Dylai'r canllawiau egluro ystyr "bychan" a "rhesymol ymarferol" yng nghyd-destun adran 8.

Argymhelliad 20. Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi ymateb i adroddiad Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru o fewn tri mis i'w gyhoeddi.

Argymhelliad 21. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet barhau i adolygu dulliau o ddylunio contractau a phrosesau caffael er mwyn sicrhau y gall y sector busnesau bach a chanolig gymryd rhan yn y system newydd, gan gynnwys drwy lotiau contract llai a phrosesau tendro symlach. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod digon o gefnogaeth i fusnesau bach a chanolig sy'n dymuno cymryd rhan yn y broses fasnachfreinio.

Argymhelliad 22. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro sut y bydd croes-gymhorthdal yn gweithredu o dan y model masnachfreinio, gan gynnwys a fydd yn gweithredu ar lefel genedlaethol ynteu ar lefel ardaloedd masnachfaint. Dylai hyn gynnwys eglurhad o sut y bydd croes-gymhorthdal yn cyd-fynd ag ymrwymïadau i ailfuddsoddi cyfraniadau awdurdodau lleol mewn gwasanaethau lleol. Dylai hefyd egluro bod y cyfraniadau hynny gan awdurdodau lleol yn ychwanegol at y cyllid a neilltuwyd gan Weinidogion Cymru.

Argymhelliad 23. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn bwrw ymlaen â'r gwaith o ddatblygu'r system trwyddedu gwasanaethau bysiau lleol, ar y cyd â rhanddeiliaid, gan sicrhau bod hyn ar waith o ddiwrnod cyntaf y system newydd.

Argymhelliad 24. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno rheoliadau yn nodi sut y bydd yr agwedd drwyddedu ar y Bil yn gweithio, gan gynnwys mathau o drwyddedau a'r meini prawf cymhwysra. Dylid datblygu'r Rheoliadau hyn ar y cyd â gweithredwyr, awdurdodau lleol, trafniadaeth gymunedol, ac eraill. At hynny, dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyhoeddi canllawiau i esbonio i weithredwyr sut y gallant wneud cais am drwyddedau i redeg gwasanaethau y tu allan i'r Cynllun.

Argymhelliad 25. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod gan Trafnidiaeth Cymru drefniadau cadarn ar waith ar gyfer darparu gwasanaethau'n uniongyrchol o dan adran 17, a'u bod yn barod i'w gweithredu, os oes angen, cyn i gam cyntaf y broses fasnachfreinio ddechrau.

Argymhelliad 26. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro a fydd yr eithriad Teckal yn berthnasol i'r darpariaethau yn adran 17.

Argymhelliad 27. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i adran 19, neu adrannau 6 ac 8 os yw'n well ganddo, i gynnwys gofyniad penodol i Weinidogion Cymru ymgynghori ag awdurdodau lleol Lloegr wrth gynllunio neu ganiatáu gwasanaethau trawsffiniol.

Argymhelliad 28. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i adran 20 i'w gwneud yn ofynnol i ymgynghori â theithwyr a rhanddeiliaid fel rhan o'r broses adrodd.

5. Rhan 3 - Cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol

214. Mae Adran 21 yn gwahardd unrhyw un rhag darparu gwasanaeth bysiau lleol oni bai bod hynny o dan gontract, trwydded neu drwy ddarpariaeth uniongyrchol gan Weinidogion Cymru, neu oni bai eu bod yn wasanaethau bysiau cymunedol neu'n wasanaethau ysgol sy'n cludo teithwyr sy'n talu am deithio. Gellir eithrio gwasanaethau eraill drwy reoliadau.

215. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn egluro bod y Bil yn ei gwneud yn drosedd sifil i weithredu gwasanaeth bws lleol yn groes i adran 21 a bod sancsiynau "yn debyg i ddarpariaethau sefydledig ar gyfer troseddau tebyg eraill o dan adran 155 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000".

Adran 21 – Cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol

216. Mae adran 21 yn eithrio gwasanaethau bysiau cymunedol a gwasanaethau o dan adran 46(1) o *Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981* (teithwyr sy'n talu am deithio ar fysiau ysgol) o'r cyfyngiad. Mae hyn yn golygu y gall gwasanaethau bysiau cymunedol ac adran 46(1) weithredu y tu allan i'r system gwasanaethau bysiau lleol newydd. Roedd y CTA yn croesawu'r hyblygrwydd hwn a'r gydnabyddiaeth o bwysigrwydd Trafnidiaeth Gymunedol:

"We applaud the Welsh Government for recognising the importance of Community Transport as part of an effective, integrated, and inclusive bus network, and making explicit provisions in law to enshrine the sector's right to actively participate in both tendered contracts (which are also compliant with other legislation including the Transport Act 1985 and provisions therein relating to Community Transport) as well as providing exempt services according to community need."

217. Roedd Bus Users Cymru yn cytuno gan ddweud:

"We welcome the fact that the Bill recognises the important role played by community transport services. The exemption for these services will enable demand responsive transport to continue alongside, but not as part of, a franchised network in a zone. This is crucial to ensure that passengers who are unable

to access the main bus service corridors, are not excluded from using public transport.”¹⁶⁵

218. Dywedodd Cyngor Sir Penfro na allai weld unrhyw reswm pam y dylid trin y gwasanaethau hyn yn wahanol i wasanaethau bysiau lleol eraill, ar yr amod bod y broses ymgeisio a'r ffioedd ar gyfer Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol yn gymesur ar gyfer gweithredwyr bysiau cymunedol.

Adrannau 22 i 24

219. Mae Adran 22 yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru hysbysu'r comisiynydd traffig os caiff y cyfyngiad yn adran 21 ei dorri. Mae Adran 23 yn rhoi'r pŵer i'r Comisiynydd Traffig wneud gorchmynion i orfodi adran 21. Mae Adran 24 yn darparu ar gyfer hawl i apelio i'r Uwch Dribiwnlys a all gadarnhau neu ddiddymu gorchymyn neu roi gorchymyn arall yn lle'r gorchymyn a wnaed.

220. Awgrymodd First Cymru ac eraill fod angen mwy o eglurder ynghylch cosbau a threfniadau gorfodi.

Tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

221. Yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin, eglurodd Ysgrifennydd y Cabinet, gan gyfeirio at y defnydd posibl o adran 21(3):

"Nid oes unrhyw gynlluniau ar hyn o bryd i arfer y pŵer hwn. Fodd bynnag, cydnabyddir y gallai fod angen defnyddio'r pŵer yn y dyfodol; mewn marchnad trafnidiaeth gyhoeddus sy'n datblygu, y gall fod, er enghraifft, fathau o wasanaethau bysiau na ragwelir y byddant yn rhan o'r rhwydwaith craidd a amserlennir ond a allai ddod o dan y diffiniad o wasanaethau bysiau lleol o hyd.”¹⁶⁶

222. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch pam mae gwasanaethau bysiau cymunedol wedi'u heithrio o'r cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol o dan adran 21, a pham nad yw'r system drwyddedu yn berthnasol yn lle hynny, dywedodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet:

"we absolutely recognise the importance of those community bus services and what they do for some of the most vulnerable communities in Wales, and that's why, to reflect this, [section]

¹⁶⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁶⁶ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

21(2)(a) of the Bill allows community bus services to operate free of restriction.”¹⁶⁷

223. Eglurodd:

“Our intention is to ensure that we enable community transport provision to continue and flourish alongside and as part of the local bus network...It isn’t our intention that these services will be competing with other services operating under a local bus service contract or permit, but instead it’s about the fact that they offer a different type of service to communities.”¹⁶⁸

224. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet y gallai’r cynigion newydd achosi ansicrwydd yn y sector trafndiaeth gymunedol, ond rhoddodd sicrwydd i’r Pwyllgor fod y Llywodraeth yn benderfynol o amddiffyn trafndiaeth gymunedol ledled Cymru. Ychwanegodd:

“I’ve asked my officials to work in partnership with the CTA and, indeed, councils across Wales to look at the best means of achieving their sustainability, and ensure that actually they don’t just survive, they actually thrive, and go on serving their communities really well.”¹⁶⁹

225. Can gyfeirio at gyllid ar gyfer trafndiaeth gymunedol, dywedodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet:

“currently they get a percentage of funding from the bus services support grant that we provide to local authorities to run community transport services within those local authority areas. That system will be changing as we roll out franchising-on a phased basis, that system will be changing. So, we understand why they want to know exactly what the new funding mechanism will look like, and we are going to invest time and energy into working closely with local authorities and, very importantly, the Community Transport Association and community transport operators to look at what the best system is going forward.”¹⁷⁰

¹⁶⁷ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁶⁸ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁶⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁷⁰ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

Ein barn ni

Rydym yn croesawu'r gydnabyddiaeth yn y Bil o'r rôl hanfodol y mae trafndiaeth gymunedol yn ei chwarae wrth ddarparu'r rhwydwaith bysiau. Mae'r gwasanaethau hyn yn achubiaeth i bobl, yn enwedig i'r rhai sy'n byw mewn cymunedau gwledig.

Nodwn y sicrwydd a roddwyd gan Ysgrifennydd y Cabinet mai bwriad yr eithriad yn y Rhan hon o'r Bil yw caniatáu i drafndiaeth gymunedol barhau a ffynnu ac nid dyblygu gwasanaethau a ddarperir drwy contractau masnachfaint neu drwyddedau. Rydym yn cymeradwyo'r egwyddor hon ac yn cytuno bod trafndiaeth gymunedol yn cynnig math gwahanol ac angenrheidiol o ddarpariaeth.

Fodd bynnag, rydym yn pryderu bod diffyg eglurder ynghylch sut y bydd gwasanaethau trafndiaeth gymunedol sy'n gweithredu ochr yn ochr â'r system newydd yn cael eu cefnogi. Rhaid cael eglurder ynghylch sut y bydd gwasanaethau cymunedol yn cael eu hariannu os ydynt yn gweithredu y tu allan i'r trefniadau masnachfreinio neu drwyddedu o dan y Bil.

Credwn y dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro sut y bydd gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yn cael eu cynnwys yn y broses gynllunio a sut y byddant yn cael eu cefnogi'n ariannol.

Argymhelliad

Argymhelliad 29. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn ofynnol i ganllawiau statudol esbonio sut y bydd trafndiaeth gymunedol yn cael ei hintegreiddio i'r rhwydwaith ehangach, a sefyllfa gweithredwyr trafndiaeth gymunedol sy'n darparu gwasanaethau y tu allan i'r contract a'r systemau trwyddedu, yn enwedig o ran sut y bydd y gwasanaethau hyn yn cael eu hariannu a'u cefnogi'n fwy cyffredinol.

6. Rhan 4 – Gwybodaeth a data

Adrannau 25 a 26 - Darparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru at ddibenion arfer swyddogaethau penodol

226. Mae Adran 25 yn caniatáu i Weinidogion Cymru ei gwneud yn ofynnol i rai gweithredwyr neu gyn-weithredwyr ddarparu gwybodaeth a fyddai'n ddefnyddiol iddynt wrth arfer eu swyddogaethau o dan Ran 2 neu Ran 3. Rhaid i'r wybodaeth fod o fath a bennir mewn rheoliadau, ac ni all fod am gyfnod sy'n fwy na phum mlynedd cyn dyddiad yr hysbysiad. Rhaid i'r rheoliadau wneud darpariaeth ynghylch apelau a chânt wneud darpariaeth ynghylch datgelu gwybodaeth.

227. Mae Adran 26 yn caniatáu i Weinidogion Cymru ei gwneud yn ofynnol, drwy hysbysiad, i awdurdodau lleol neu gynghorau cymuned ddarparu gwybodaeth iddynt o fath a bennir mewn rheoliadau.

228. Mewn perthynas ag adrannau 25 a 26, dywed y Memorandwm Esboniadol:

“... bwriad y polisi yw y gellid rhannu gwybodaeth a gafwyd i gefnogi'r gwaith o arfer swyddogaethau Gweinidogion Cymru o dan y Bil at y diben hwn, ond nid yn y fath fodd ag i ystumio cystadleuaeth.”

229. Awgryma'r Nodiadau Esboniadol y byddai rhannu gwybodaeth yn gyfyngedig i "is-gwmnïau" Gweinidogion Cymru, y rhai sy'n ymwneud â chefnogi masnachfreinio, y Comisiynydd Traffig ac awdurdodau lleol Cymru.

230. Dywed datganiad o fwriad y polisi ar gyfer is-ddeddfwriaeth sydd i'w gwneud o dan y Bil, o ran rheoliadau adran 25(5) ynghylch apelau:

“Rydym yn cydnabod ei bod yn bosibl na fydd gan rai gweithredwyr, yn arbennig yn y farchnad BBaChau, fynediad at y wybodaeth a'r data y gellid gofyn amdanynt ac, felly, mae'n bwysig y gall gweithredwyr a chyn-weithredwyr apelio yn erbyn yr hysbysiad sy'n ei gwneud yn ofynnol iddynt ddarparu'r wybodaeth.”

231. Mynegodd nifer o randdeiliad llywodraeth leol bryder ynghylch y risg o ddyblygu rhannu gwybodaeth. Pwysleisiodd Cyngor Sir Penfro y bydd awdurdodau lleol yn dal i fod angen data er mwyn cynllunio cludiant ysgol:

“Currently, operators and LAs work together closely, sharing information to plan local bus services and react to ever-changing circumstances. These local relationships are important and include day-to-day exchanges over matters that impact on routes, and which must not be lost.”¹⁷¹

232. Roedd UTG yn croesawu rhan 4, gan nodi bod darparu data wedi bod yn broblem yn system data bysiau dameidiog Lloegr ac wedi effeithio ar gynllunio. Dywedodd y bydd angen rheoliadau clir yn amlinellu’r hyn sy’n ofynnol gan weithredwyr, ac yn mynd i’r afael â sensitifrwydd masnachol. Roedd SYMCA yn cytuno â hyn.

233. Cododd y sector trafndiaeth gymunedol bryderon ynghylch yr adnoddau cyfyngedig sydd ar gael i weithredwyr trafndiaeth gymunedol i ddarparu gwybodaeth. Eglurodd Deial i Deithio Sir Ddinbych:

“It is important that community transport providers supplying a service under Sec 19 is included in the say of how and what information will be collected as the service we already provide is vitally important and runs on low staffing numbers because of funding shortages, we will need to be fully informed what information will be asked for and how often it will be required.”¹⁷²

Adrannau 27 a 28 - Gwybodaeth i’w rhoi i’r cyhoedd

234. Mae Adran 27 yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru drefnu i wybodaeth ynghylch gwasanaethau penodol gael ei rhoi i’r cyhoedd. Bydd y wybodaeth yn cael ei nodi yn y rheoliadau.

235. Mae Adran 28 yn rhoi’r pŵer i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau sy’n ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau penodol ddarparu gwybodaeth benodedig iddynt at ddibenion adran 27. Rhaid i unrhyw reoliadau nodi sut a phryd y dylid darparu’r wybodaeth.

236. Mae’r Memorandwm Esboniadol yn egluro y dylai’r darpariaethau hyn arwain at ddarparu mynediad i’r cyhoedd at ddata mwy cyson a dibynadwy.

¹⁷¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁷² Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

237. Gofynnodd sawl cyfrannwr sut y byddai gwybodaeth i'r cyhoedd mewn safleoedd bysiau yn cael ei diweddarau, o ystyried mai awdurdodau lleol fydd yn gyfrifol am y seilwaith, ond mai TrC fydd yn gyfrifol am wasanaethau bysiau. Dywedodd Cyngor Sir Penfro:

*"Whilst we would welcome a more consistent approach to the provision of local bus information in the future, roles and responsibilities, the way this will be delivered and funded is not clear."*¹⁷³

238. Tynnodd y Comisiynydd Pobl Hŷn sylw at yr angen i ystyried allgáu digidol ac ychwanegodd:

*"Ni ddylai pobl hŷn nad ydynt yn defnyddio'r we fod dan anfantais a dylent allu cael mynediad at wybodaeth a chynllunio teithiau drwy sianeli eraill nad ydynt yn ddigidol: er enghraifft, amserlenni print a thros y ffôn, er mwyn sicrhau hygyrchedd i bawb."*¹⁷⁴

239. Dywedodd yr RNIB:

*"We would strongly call for this information to be made available in accessible formats, such as large print, Braille, audio, and accessible digital files, to ensure equitable access."*¹⁷⁵

240. Galwodd Transport Focus am gyhoeddi data ar berfformiad mewn fformat hygyrch. Byddai'n croesawu:

*"a commitment in the Bill, or the regulations, to publish information about performance and, in particular, patronage, punctuality, journey time and passenger satisfaction data."*¹⁷⁶

Tystiolaeth gan TrC

241. Can ymateb i'r pryderon ynghylch rhannu a dyblygu data, dywedodd Lee Robinson y byddai'r dull arfaethedig yn cynnwys cyfres safonol o becynnau data

¹⁷³ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁷⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁷⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁷⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

neu becynnau gwybodaeth y mae gan bawb fynediad atynt, er mwyn sicrhau cysondeb ac eglurder.

242. Mewn perthynas â sicrhau mynediad i deithwyr at wybodaeth am deithio, nododd Lee Robinson fod TrC eisoes yn darparu gwybodaeth wedi'i hargraffu a gwybodaeth ddigidol ar gyfer ei gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd. Pwysleisiodd y defnydd parhaus o Traveline Cymru fel y ganolfan ganolog ar gyfer gwybodaeth i deithwyr, sy'n cwmpasu cynllunio teithiau, amhariadau, amserlenni, teithio i'r brifysgol, teithio i'r ysbyty, a mwy.

Tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

243. Gan ymateb i bryderon gweithredwyr trafndiaeth gymunedol, pwysleisiodd Ysgrifennydd y Cabinet fod angen casglu data gan bob gweithredwr, gan gynnwys gweithredwyr trafndiaeth gymunedol i gefnogi'r gwaith o gynllunio'r rhwydwaith.

244. Cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet y bydd awdurdodau lleol yn parhau i fod yn gyfrifol am seilwaith safleoedd bysiau ac, felly, am ddarparu gwybodaeth am wasanaethau bysiau. Ychwanegodd:

*"each local authority will have a clear process on who is responsible for updating information at each bus stop. And as I've mentioned, we are setting up those national bus stop standards-which will help councils; it'll help the regions through their CJs; and it'll help other partners-to ensure that we have a standard and high-quality provision of information and data."*¹⁷⁷

245. O ran fformat gwybodaeth a ddarperir i'r cyhoedd, ailadroddodd Ysgrifennydd y Cabinet y bydd awdurdodau lleol, gyda chefnogaeth Trafnidiaeth Cymru, yn sicrhau bod data ar gael mewn safleoedd bysiau mewn fformatau hygrych, gan gynnwys ar bapur.

246. Gan gyfeirio at gynnwys 5 mlynedd fel y terfyn ar gyfer data ôl-weithredol yn adran 25(2), eglurodd Ysgrifennydd y Cabinet yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin y rhesymeg fel a ganlyn:

"yn unol â'r ddeddfwriaeth gyfredol - adran 143A(4) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000. Mae hefyd yn cyd-fynd ag arferion cadw data ac yn adlewyrchu'r ffaith nad oes gan rai gweithredwyr, yn enwedig busnesau bach a chanolig, fynediad at ddata y tu

¹⁷⁷ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

hwnt i'r pwynt hwn. Ar y sail hon mae'n ymddangos yn afresymol gofyn am ddata dros gyfnodau hirach."¹⁷⁸

247. O ran data ar berfformiad, roedd Ysgrifennydd y Cabinet yn cefnogi'r alwad am fwy o dryloywder. Dadleuodd y gallai data ar berfformiad helpu i nodi pryd mae angen ymyriadau eraill i wella perfformiad, megis mesurau blaenoriaeth ar gyfer bysiau.

Ein barn ni

Rhannu data

Rydym yn cydnabod yr angen am fframwaith rhannu data cadarn i gefnogi cynllunio rhwydweithiau o dan fasnachfaint. Fodd bynnag, rydym yn rhannu pryderon y rhanddeiliaid ynghylch y posibilrwydd o ddyblygu'r data a ddarperir, yn enwedig mewn achosion lle mae gweithredwyr eisoes yn rhannu gwybodaeth ag awdurdodau lleol at ddibenion cynllunio cludiant i'r ysgol. Roeddem yn falch o glywed Lee Robinson, o TrC, yn cadarnhau bod gwaith ar y gweill i ddatblygu dull safonol i fynd i'r afael â hyn. Dylai unrhyw ddull o'r fath fod yn gymesur ac ystyried y goblygiadau penodol o ran adnoddau i fusnesau bach a chanolig a gweithredwyr trafnidiaeth gymunedol. Dylai TrC sicrhau ei fod yn ymgynghori â rhanddeiliaid, yn enwedig busnesau bach a chanolig a gweithredwyr trafnidiaeth gymunedol, ar ddatblygu'r dull gweithredu.

Mynediad y cyhoedd at wybodaeth

Rydym yn cefnogi'r camau sy'n cael eu cymryd i wella cysondeb a hygyrchedd gwybodaeth am wasanaethau bysiau. Rydym yn pwysleisio pa mor bwysig yw sicrhau bod gwybodaeth ar gael mewn fformatau hygyrch a fformatau nad ydynt yn rhai digidol.

Data ar berfformiad ac atebolrwydd

Credwn fod gan deithwyr hawl i ddeall sut y mae'r gwasanaeth bysiau'n perfformio, yn lleol ac yn genedlaethol. Felly, rydym yn argymhell y dylid diwygio'r Bil i gynnwys dyletswydd i gyhoeddi data o'r fath yn rheolaidd ac mewn fformatau hygyrch. Byddai hyn yn cyd-fynd ag arfer gorau mewn mannau eraill a byddai'n cryfhau ffydd pobl yn y system newydd.

Mae'r profiad ym Manceinion Fwyaf wedi dangos pwysigrwydd arweinyddiaeth weladwy ac atebolrwydd clir am berfformiad. Credwn fod angen eglurder tebyg

¹⁷⁸ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

yng Nghymru, er mwyn i'r cyhoedd wybod pwy sy'n atebol a bod yn hyderus y bydd perfformiad gwael yn cael sylw.

Argymhellion

Argymhelliad 30. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn datblygu fframwaith rhannu data safonol sy'n osgoi dyblygu'r data a ddarperir, yn enwedig lle mae data eisoes yn cael eu rhannu at ddibenion megis cynllunio cludiant i'r ysgol. Dylai'r fframwaith fod yn destun ymgynghoriad â rhanddeiliaid, gan gynnwys busnesau bach a chanolig a gweithredwyr trafndiaeth gymunedol. Rhaid i'r fframwaith fod ar waith cyn i'r cam masnachfreinio cyntaf ddechrau.

Argymhelliad 31. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet ei gwneud yn ofynnol, drwy roi canllawiau i Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol, fod yr holl wybodaeth am drafndiaeth gyhoeddus ar gael mewn fformatau hygyrch, gan gynnwys sianeli nad ydynt yn rhai digidol.

Argymhelliad 32. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i Ran 4 o'r Bil er mwyn ei gwneud yn ofynnol i ddata ar berfformiad y rhwydwaith bysiau gael eu cyhoeddi'n rheolaidd mewn fformatau hygyrch digidol a fformatau hygyrch nad ydynt yn rhai digidol.

Argymhelliad 33. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sefydlu llinellau atebolrwydd clir a thryloyw ar gyfer perfformiad gwasanaethau bysiau, gyda chyfrifoldebau wedi'u diffinio ar gyfer Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru, er mwyn sicrhau y gall y cyhoedd ddeall materion sy'n ymwneud ag atebolrwydd a sut yr eir i'r afael â pherfformiad gwael.

7. Rhan 5 - Pwerau a dyletswyddau awdurdodau lleol

Adran 32 - darparu gwasanaethau bysiau gan awdurdodau lleol: dileu'r cyfyngiad

248. Mae Adran 32 yn diwygio adran 66 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 i ddileu'r cyfyngiad sy'n atal awdurdodau lleol Cymru, gydag eithriadau cyfyngedig, rhag darparu gwasanaethau bysiau sydd angen trwydded gweithredwr cerbyd gwasanaeth cyhoeddus ar eu cyfer.

249. Nododd nifer o ymatebwyr, gan gynnwys CLILC, gost sefydlu cwmnïau bysiau cynghorau, gan gwestiynu pa mor realistig oedd defnyddio'r pŵer hwn. Adleisiodd Cyngor Gwynedd hyn, gan ddweud:

*"Wrth nodi bydd y ddeddfwriaeth newydd yn galluogi awdurdodau lleol i redeg gwasanaethau bysiau eu hunain yn uniongyrchol, mae'n aneglur os yw hyn yn realistig, a neu fuddiol, o safbwynt capasiti, llinyn amser, lefel buddsoddiad a'r arbenigaeth a fyddai angen i gyflawni hyn."*¹⁷⁹

250. Nododd UTG:

*"Clarity over the intended and expected use of this option and how fairness will be maintained will be important when it comes to competition for franchise contracts... In our experience, in the context of the English Bill, clarity over the complex adjacent legislation and regulations as early as possible is crucial as is clarity on its intended use, limitations, and safeguards."*¹⁸⁰

Trefniadau ar gyfer cwmnïau bysiau cynghorau presennol

251. Mynegodd Cludiant Casnewydd a Bws Caerdydd, y ddau gwmni bysiau cyngor presennol, ansicrwydd ynghylch y cynlluniau ar gyfer cwmnïau cynghorau o dan y Bil. Dywedodd Bws Caerdydd:

¹⁷⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁸⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

*"Whilst it is recognised that the 'political intent is to protect municipal operators', the uncertainty generated by a lack of inclusion in the legislation for treatment of existing municipal operators generates risk and potential for a sub-optimal outcome for the bill...The explanatory memorandum states that the intention is for Cardiff Bus to be able to continue to operate after the 'transition' to franchising, but does not state how that transition will be achieved."*¹⁸¹

252. Dywedodd Cludiant Casnewydd:

*"Currently the bill does not provide any provision on what 'equal footing' means as mentioned in paragraph 71 of the explanatory memorandum. Indeed, the wording seems to imply that municipal operators are at an advantage in this process when the reality is that both the municipal and SME operations will be disadvantaged in this process due to several financial factors."*¹⁸²

253. Dywedodd CaBAC nad oes dim yn y Bil na'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol sy'n rhoi hyder i'r ddau gwmni bysiau cyngor yng Nghymru y bydd eu busnesau'n goroesi. Ychwanegodd fod y ddau endid wedi buddsoddi'n sylweddol mewn fflyd o gerbydau trydan batri a seilwaith trydan depos gan ehangu'r rhwydweithiau bysiau a chynyddu'r niferoedd sy'n eu defnyddio yn sylweddol.

254. Mewn llythyr at y Pwyllgor, dywedodd arweinydd Cyngor Caerdydd:

*"These companies are long-standing public assets that play a crucial role in delivering cost-effective, community-focused services. There is a risk that the current framing of the legislation could unintentionally undermine their viability and limit their ability to continue serving the public effectively. This poses a risk to market stability and service continuity. The investment in Cardiff Bus has been significant so there is a need to safeguard public value."*¹⁸³

¹⁸¹ Tystiolaeth ysgrifenedig,
<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁸² Tystiolaeth ysgrifenedig,
<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁸³ Gohebiaeth gan Arweinydd Cyngor Caerdydd

Adran 33 - dileu dyletswydd i sicrhau gwasanaethau bysiau lleol

255. Mae Adran 33 yn diwygio adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985, sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ddarparu'r gwasanaethau trafndiaeth teithwyr y maent yn eu hystyried yn angenrheidiol lle na fyddent yn cael eu darparu fel arall. Mae adran 33 yn golygu na fydd y "gwasanaethau cludo teithwyr" hyn yn cynnwys gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru.

256. Gan gyfeirio at yr adran hon, eglura'r Memorandwm Esboniadol:

"... o dan y model masnachfreinio, o ystyried y bydd y ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau bysiau lleol yn cael ei gosod ar Weinidogion Cymru, bydd y ddyletswydd a osodir ar awdurdodau lleol Cymru o dan adran 63 yn cael ei chodi mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol a bydd awdurdodau lleol yn dibynnu ar GPOC i ¹⁸⁴sicrhau gwasanaethau bysiau."

257. Cododd nifer o randdeiliaid bryderon ynghylch y darpariaethau. Roedd ATCO o'r farn y byddai angen i adran 63 o Ddeddf 1985 aros yn ei lle nes bod pob ardal wedi'i masnachfreinio'n llawn, ac roedd yn pryderu y gallai trafndiaeth gymunedol a gwasanaethau cymdeithasol angenrheidiol syrthio drwy'r rhwyd.

258. Cododd sawl rhanddeiliad bryder ehangach y gallai dileu'r ddyletswydd statudol hon olygu y bydd buddsoddiad mewn gwasanaethau bysiau lleol yn lleihau wrth iddo ddod yn ddewisol. Dywedodd CLILC:

*"Ar hyn o bryd, i gydymffurfio â'r ddyletswydd hon, mae'r rhan 7 fwyaf o gynghorau yn cyfrannu cyllid o'u cyllidebau eu hunain, yn ogystal â'r grantiau sy'n cael eu rhoi i gynghorau at y diben hwn gan Lywodraeth Cymru. O ystyried y galw o bob cyfeiriad ar gyllidebau cynghorau, mae perygl y bydd cynghorau yn achub ar y cyfle i leihau'r symiau y maen nhw'n eu cyfrannu eu hunain, gan adael Llywodraeth Cymru i dalu'r diffygion (neu leihau cyfanswm y cyllid sydd ar gael ar gyfer y rhwydwaith)."*¹⁸⁵

¹⁸⁴ Pŵer cymhwysedd cyffredinol

¹⁸⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig,

<https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

Adran 34 - cymorth ariannol mewn cysylltiad â gwasanaethau bysiau lleol

259. Mae Adran 34 yn rhoi'r pŵer i awdurdodau lleol roi cymorth ariannol mewn cysylltiad â darparu gwasanaethau bysiau lleol. Mae'n datgymhwyso darpariaethau Deddf Trafnidiaeth 1985 sy'n ymwneud â rheoli cymorthdaliadau a gofyniad i wahodd tendrau. Mae hefyd yn diwygio adran 63 o'r Ddeddf honno, fel nad yw awdurdodau lleol yn gallu defnyddio'r ddarpariaeth honno i hyrwyddo gwasanaethau bysiau lleol sy'n cael cymhorthdal o dan adran 34.

260. Cafodd y pŵer i ariannu gwasanaethau bysiau lleol ei groesawu'n cyffredinol gan y rhai a'i trafododd. Dywedodd CTA:

*"CTA welcomes the provision for Local Authorities to continue to provide financial assistance to operators, and we look forward to working with Officials on the detail of this in forthcoming legislation and guidance."*¹⁸⁶

261. Roedd Bus Users Cymru yn cytuno, gan ddweud:

*"We welcome the fact that local authorities can continue to provide funding for community transport. These services perform a vital role by ensuring that anyone unable to use mainstream services can still access public transport."*¹⁸⁷

Tystiolaeth gan TrC

262. Mynegodd Lee Robinson rôl TrC o ran cefnogi cwmnïau bysiau cynghorau o fewn y system fasnachfreinio. Dywedodd y gallai TrC ddarparu cymorth i awdurdodau lleol sy'n ceisio sefydlu cwmnïau bysiau cynghorau, ar yr amod ei fod o fewn cylch gwaith TrC ac nad oedd yn gweithredu y tu allan i'r hyn y caniateir i'r sefydliad ei wneud. Fodd bynnag, pwysleisiodd mai proses gyfreithiol yw ffurfio endidau o'r fath.

263. Gan gyfeirio at ddyfodol cwmnïau bysiau cynghorau presennol, dywedodd:

"we're working with Cardiff Council and Newport City Council, who are obviously the owners of the current, existing municipals. Basically, that work is to understand the impact of

¹⁸⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

¹⁸⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

bus reform in relation to the municipals. As with all of the other parts of the market in Wales, we very much see municipals as part of that future."¹⁸⁸

264. Cadarnhaodd Lee Robinson y byddai'r ddyletswydd o dan adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 yn cael ei dileu'n raddol yn seiliedig ar yr amserlen ar gyfer cyflwyno masnachfreintiau yn y pedair ardal yng Nghymru.

265. Cydnabu'r risg ariannol sy'n deillio o ddileu'r ddyletswydd statudol ond ychwanegodd ei bod fwy na thebyg yn risg sy'n bodoli nawr a chyfeiriodd at yr amrywioldeb presennol mewn lefelau buddsoddi ar draws awdurdodau lleol. Crynhodd drwy ddweud:

*"We have made a commitment to make sure that individual local authorities understand, for want of a better phrase, what they get for their investment. And then, I guess, the key is that it will be for locally elected members to determine whether they choose to invest or not, and, in so doing, the impact that that has on their network. So, if, for example, they choose to withdraw funding, there will be a commensurate impact on the network that is within their area, but they'll be making a choice understanding the implications."*¹⁸⁹

Tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

266. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai Llywodraeth Cymru, ochr yn ochr â TrC, yn gweithio gydag awdurdodau lleol pe byddai ganddynt ddiddordeb mewn sefydlu cwmnïau bysiau cynghorau o dan y Bil.

267. Mewn ymateb i absenoldeb amddiffyniadau yn y Bil i gwmnïau bysiau cynghorau presennol, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

"I don't think there's actually a need, within the Bill, to provide those protections explicitly. We've got two municipals at the moment - we've got one in Cardiff and one in Newport-and the basis upon which they operate is going to be preserved to enable Cardiff and Newport councils to transition the existing companies. And that's because they're going to be able to use

¹⁸⁸ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁸⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

*the general power of competence to create new companies, so they'll be able to then transition into it."*¹⁹⁰

268. Cadarnhaodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet:

*"to provide a local bus service, subject to the restrictions in section 21 of the Bill, a municipal operator will need to have been granted a local bus service contract or local bus service permit."*¹⁹¹

269. Ymatebodd Ysgrifennydd y Cabinet i bryderon y rhanddeiliaid ynghylch dileu'r ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau bysiau lleol o dan adran 33 o'r Bil. Cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai'r ddyletswydd yn cael ei dileu'n raddol:

"we're going to be maintaining the current duty during the transition period, and local authorities will be made aware of when section 33 will commence in good time. We're going to give them ample time, ample notice so that they can make appropriate preparations, and we're going to be doing it on a zonal basis."

270. Gan gyfeirio at y risg bosibl y gallai dileu'r ddyletswydd olygu na fyddai awdurdodau lleol yn darparu cymorth ariannol ar gyfer gwasanaethau bysiau mwyach, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

*"I recognise that there is a risk. The risk is twofold: first, decisions at a local authority level not to support services as they currently do, but then there's the other risk of potentially a future Welsh Government deciding not to spend or invest as much in services...But it would be my hope that local authorities and future Welsh Governments would commit to supporting the bus network adequately and ensure that it meets the needs of passengers across Wales."*¹⁹²

271. Ychwanegodd Ysgrifennydd y Cabinet ei fod wedi ymrwymo i sicrhau, yn y dyfodol, y bydd awdurdodau lleol sy'n darparu cyllid yn gallu gwneud hynny mewn ffordd sy'n sicrhau ei fod yn cael ei wario o fewn yr awdurdod hwnnw.

¹⁹⁰ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

¹⁹¹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

¹⁹² Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

Roedd yn gobeithio, felly, y bydd hynny'n annog cynghorau i barhau i gefnogi gwasanaethau bysiau o fewn ffiniau eu hawdurdodau lleol.¹⁹³

Ein barn ni

Cwmnïau bysiau cynghorau

Gan edrych i'r dyfodol, rydym yn croesawu'r ddarpariaeth yn adran 32, er ein bod yn nodi bod y rhwystrau i sefydlu endidau cyngor newydd, gan gynnwys cost, cymhlethdod cyfreithiol, a chapasiti awdurdodau lleol, yn golygu nad yw'n debygol y bydd llawer yn manteisio ar hyn.

Fodd bynnag, rydym yn pryderu nad yw'r Bil yn darparu eglurder ynghylch rôl *bresennol* cwmnïau bysiau cynghorau. Cadarnhaodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet y byddant, i bob pwrpas, yn cael eu trin fel unrhyw gynigwyr eraill am gontract masnachfreinio.

Fodd bynnag, mewn tystiolaeth i'r Pwyllgor, roedd yn ymddangos bod cwmnïau bysiau cynghorau yn credu eu bod wedi cael sicrwydd ynghylch eu statws a'u hamddiffyniadau parhaus o fewn y system newydd. Rhaid i Ysgrifennydd y Cabinet egluro ar fyrder sut, os o gwbl, y bydd cwmnïau bysiau cynghorau yn cael eu cefnogi yn ystod ac ar ôl y cyfnod pontio ac a fydd gofyn iddynt gystadlu am gontractau ar yr un sail â gweithredwyr eraill. Os cânt amddiffyniadau penodol, rhaid i Ysgrifennydd y Cabinet gadarnhau y bydd unrhyw fesurau o'r fath yn cydymffurfio â chyfraith cystadleuaeth a chaffael.

Dileu dyletswydd Awdurdod Lleol i ddarparu gwasanaethau

Rydym yn pryderu ynghylch effaith bosibl diddymu'r ddyletswydd statudol ar awdurdodau lleol i sicrhau gwasanaethau trafnidiaeth sy'n gymdeithasol angenrheidiol o dan adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Yn hanesyddol, mae awdurdodau lleol wedi cyfrannu cyllid ychwanegol y tu hwnt i'r cymorth grant a ddarperir gan Lywodraeth Cymru i gynnal gwasanaethau wedi'u teilwra i anghenion lleol.

O dan adran 34 o'r Bil, *mae'n bosibl* i awdurdodau lleol roi cymorth ariannol mewn cysylltiad â darparu gwasanaeth bysiau lleol, ond bydd cyfraniadau o'r fath yn ddewisol. Gyda phwysau ariannol cynyddol, rydym yn ofni y gallai llawer o awdurdodau lleol ddewis lleihau cyllid.

¹⁹³ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

Nodwn obaith Ysgrifennydd y Cabinet y bydd awdurdodau lleol a llywodraethau'r dyfodol yn parhau i gefnogi'r rhwydwaith. Serch hynny, credwn y dylai Ysgrifennydd y Cabinet ystyried rhoi dyletswydd newydd ar awdurdodau lleol i weithio mewn partneriaeth â Gweinidogion Cymru a TrC i sicrhau parhad y gwasanaeth.

Rydym yn cymeradwyo'r dull o ddileu'r ddyletswydd o dan adran 63 yn raddol yn unol â chyflwyno'r model masnachfaint.

Croes-gymhorthdal

Mae angen eglurhad pellach ar honiad Ysgrifennydd y Cabinet y bydd cyfraniadau awdurdodau lleol yn cael eu gwario o fewn yr awdurdod hwnnw, yn enwedig o ystyried ei fod hefyd wedi cymeradwyo'r egwyddor croes-gymhorthdal.

Rydym yn annog Ysgrifennydd y Cabinet i egluro'r cysylltiad rhwng cyllid lleol a chenedlaethol o dan y system newydd, yn enwedig sut y gall awdurdodau lleol fod yn sicr bod y cyfraniad a wnânt yn ychwanegol at gyllid Llywodraeth Cymru, a sut y bydd penderfyniadau ar groes-gymhorthdal yn cael eu gwneud mewn modd tryloyw a theg.

Argymhellion

Argymhelliad 34. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro rôl cwmnïau bysiau cynghorau presennol o dan y system fasnachfaint, gan gynnwys a fydd gofyn iddynt gystadlu am gontractau ar yr un telerau â gweithredwyr preifat neu a fyddant yn derbyn amddiffyniadau penodol.

Argymhelliad 35. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyflwyno gwelliannau i'r Bil i roi dyletswydd statudol ar awdurdodau lleol, Gweinidogion Cymru, a TrC i weithio mewn partneriaeth i sicrhau parhad y rhwydwaith bysiau, yn dilyn dileu'n addol y ddyletswydd yn adran 63.

Argymhelliad 36. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod y broses o ddileu'r ddyletswydd yn adran 63 yn raddol yn dod law yn llaw â digon o rybudd a chanllawiau i alluogi i awdurdodau lleol gynllunio'n effeithiol yn ystod y cyfnod pontio i fasnachfreinio.

Argymhelliad 37. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet gyhoeddi datganiad polisi clir yn amlinellu sut y bydd egwyddorion croes-gymhorthdal a chyllid lleol yn cael eu cydbwysu.

8. Rhan 6 - Amrywiol a Chyffredinol

Adran 35 - Trosglwyddo ymggymeriadau

272. Mae Adran 35 yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau sy'n nodi ble mae "trosglwyddiad perthnasol" yn dod o fewn y Rheoliadau Trosglwyddo Ymggymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 ("TUPE") o ganlyniad i'r Bil. Rhaid i reoliadau hefyd nodi pryd y dylid trin trosglwyddiad fel "trosglwyddiad perthnasol" o fewn ystyr TUPE at ddibenion darpariaethau penodol yn Neddf Pensiynau 2004.

273. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn egluro:

"Mae'n bosibl i weithredu'r Bil arwain at newidiadau sylweddol i weithredwyr bysiau a'u staff. Mae Llywodraeth Cymru a'i phartneriaid yn y sector cyhoeddus mewn llywodraeth leol a TrC yn cydnabod pwysigrwydd a gwerth gyrwyr a staff rheng flaen eraill i ddarparu gwasanaethau bysiau. Y bwriad yw sicrhau y cedwir at reolau gofynnol llinell sylfaen TUPE ar gyfer yr holl drosglwyddiadau perthnasol."

274. Croesawyd Adran 35 yn gyffredinol. Gofynnodd rhai cyfranwyr sut y byddai TUPE yn cael ei gymhwyso yn ymarferol. Er enghraifft, awgrymodd CPT y byddai angen i TrC weithio'n agos gyda gweithredwyr i greu sicrwydd ynghylch amserlenni a threfniadau trosglwyddo.

Adran 38 - Rheoliadau o dan y Ddeddf hon

275. Yn ei hymateb ysgrifenedig, dywedodd CLILC y bydd rheoliadau a wneir o dan y Bil yn "cynnwys llawer o'r manylion nad ydynt wedi'u cynnwys yn y Bil". Ychwanegodd:

*"Bydd ymgynghori llawn, a gallu cynghorau i gyfrannu at unrhyw reoliadau o'r fath sy'n cael eu gwneud gan ddefnyddio'r pwerau hyn, yn bwysig."*¹⁹⁴

Tystiolaeth TrC

276. Mynegodd Lee Robinson bryderon ynghylch rheoli trosglwyddiadau TUPE ar raddfa fawr yn ystod y broses o gyflwyno'r model masnachfreinio. Dywedodd y

¹⁹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

bydd y rhwymedigaethau cyfreithiol ar gyfer TUPE yn nwylo'r gweithredwyr. Fodd bynnag, dywedodd, mai'r nod yw sicrhau bod gweithredwyr yn cyfathrebu'n glir â Trafnidiaeth Cymru, gyda'r nod o sicrhau bod y newid yn amserol ac nad yw'n cael effaith negyddol ar wasanaethau. Nododd y byddai cyfnod o tua naw mis rhwng dyfarnu statws cynigydd dewisol a gweithredu'r model, ac yn ystod y cyfnod hwnnw byddai trafodaethau am y cyfnod pontio yn digwydd. Yn olaf, dywedodd y byddai'r gwersi o unrhyw heriau a wynebir yn ne-orllewin Cymru ac, wedi hynny, mewn ardaloedd masnachfaint eraill yn cael eu hystyried yn y cam nesaf.¹⁹⁵

277. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, cyfeiriodd TrC at ei ymgysylltiad parhaus ag undebau llafur, gan ddweud:

*"Drwy gydol ein gwaith ar fasnachfreinio bysiau hyd yn hyn, rydym wedi ymgysylltu'n weithredol ag Undebau Llafur drwy ddull cynhwysfawr sydd â'i wreiddiau mewn Partneriaeth Cymdeithasol. Rydym wedi sefydlu Fframwaith Partneriaeth Cymdeithasol, sy'n cynnwys cyfleoedd ymgysylltu rheolaidd ag Undebau Llafur. Nod y cydweithredu hwn yw sicrhau bod buddiannau a mewnwleidiadau eu haelodau a'u cydweithwyr gweithredwyr bysiau yn ganolog i ddatblygu a gweithredu gwasanaethau bws ledled Cymru."*¹⁹⁶

Tystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet

278. Cyfeiriodd Ysgrifennydd y Cabinet at ddarpariaethau adran 35 a chymhwyso rheoliadau TUPE yn ei lythyr dyddiedig 18 Mehefin. Dywedodd:

"Mae'r Bil yn ymwneud ag adfer bysiau ac nid yw'n ymwneud â chwtogi gwasanaethau ymhellach. Rydyn ni eisiau cadw staff rheng flaen, yn enwedig gyrrwyr, ac eisiau annog mwy i ymuno â'r diwydiant.

Mae gennym uchelgais i weithio mewn partneriaeth er budd pobl Cymru drwy gydol gwaith datblygu pellach y Bil, y rheoliadau ac yn ystod ei weithredu. Byddwn yn parhau i ymgysylltu ag undebau a gweithredwyr i fynd drwy fanylion y rheoliadau hyn a sicrhau ein bod yn diogelu swyddi rheng flaen pan fo angen, a fydd yn diogelu'r diwydiant.

¹⁹⁵ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/issueDetails.aspx?Id=45442&Opt=3>

¹⁹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, <https://busnes.senedd.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=595&RPID=1062453185&cp=yes>

Rydym yn cydnabod bod yr holl staff rheng flaen yn gweithio'n galed yn y diwydiant, ac nid ydym am golli hyn."¹⁹⁷

279. Mewn tystiolaeth lafar, eglurodd swyddog a oedd yng nghwmni Ysgrifennydd y Cabinet mai'r gweithredwyr, ac nid Trafnidiaeth Cymru neu Lywodraeth Cymru, fyddai'n gyfrifol am reolaeth weithredol y broses TUPE. Fodd bynnag, ychwanegodd fod Llywodraeth Cymru yn bwriadu:

*"establish a policy framework that we can share the details of in order to consult with stakeholders, so that we can get that done before the election, because that means that we'll be able to provide some assurances to operators, in particular in the south-west, when the first contracts are tendered next summer."*¹⁹⁸

280. Gan gyfeirio at yr angen i ymgynghori ar reoliadau sy'n deillio o'r Bil, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

*"We're committed...to consult on proposed secondary legislation, and that includes regulations where it's appropriate...We are working incredibly closely with stakeholders, our partners, and we are absolutely committed to developing secondary legislation with our stakeholders."*¹⁹⁹

Ein barn ni

Rydym yn croesawu'r ffaith bod darpariaethau TUPE yn cael eu cynnwys yn y Bil ac yn cefnogi bwriad Ysgrifennydd y Cabinet i ddiogelu staff yn ystod y cyfnod pontio i'r system newydd. Mae diogelu hawliau cyflogaeth a pharhad gwasanaeth i yrwyr bysiau a staff gweithredol yn hanfodol, yn enwedig yn ystod cyfnod o newid sylweddol.

Nodwn y dystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet a TrC y bydd y cyfrifoldeb cyfreithiol am TUPE yn gorwedd gyda'r gweithredwyr. Serch hynny, os na fydd y broses yn gweithio fel y dylai, bydd yr holl ganlyniadau'n disgyn ar ysgwyddau TrC a Gweinidogion Cymru. Credwn y dylid rhoi mesurau diogelu priodol ar waith i liniaru'r risg hon.

¹⁹⁷ Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

¹⁹⁸ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

¹⁹⁹ Tystiolaeth lafar, <https://business.senedd.wales/ielssueDetails.aspx?lId=45442&Opt=3>

Yn ystod ein hymweliad â TfGM, dywedwyd wrthym fod rheoli trosglwyddiadau TUPE ar raddfa fawr yn ystod y broses o gyflwyno model masnachfreinio wedi bod yn her logistaidd a gweinyddol sylweddol. Roeddem yn falch o glywed bod TrC wedi bod yn ymgysylltu â chynrychiolwyr o TfGM ynghylch y mater hwn. Rydym hefyd yn nodi sylw Lee Robinson y bydd sawl mis cyn y bydd angen cwblhau trosglwyddiadau TUPE.

Rydym yn cefnogi'n gryf yr ymrwymiad i weithio drwy bartneriaeth gymdeithasol ac i gynnwys undebau llafur yn y broses o ddatblygu'r dull o drosglwyddo staff. Rydym hefyd yn croesawu'r bwriad i ddarparu fframwaith polisi ar gyfer ymgynghori cyn etholiad nesaf y Senedd.

Argymhellion

Argymhelliad 38. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod fframwaith polisi drafft ar drosglwyddiadau staff, ac amddiffyniadau cyflogaeth, yn cael ei gyhoeddi ar gyfer ymgynghoriad cyn etholiad nesaf y Senedd, er mwyn caniatáu digon o amser i randdeiliaid roi mewnbwn iddo a chraffu arno.

Argymhelliad 39. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pa fesurau wrth gefn fydd ar waith rhag ofn y bydd anawsterau cyfreithiol neu weithredol yn codi gyda throsglwyddiadau TUPE.

Atodiad 1: Rhestr o'r sesiynau tystiolaeth lafar.

Cyflwynodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Mae trawsgrifiadau o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar ar gael ar [wefan y Pwyllgor](#).

Dyddiad	Enw a sefydliad
7 Mai 2025	Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, Llywodraeth Cymru Alex Walters, Llywodraeth Cymru Hannah Dudley, Llywodraeth Cymru Catrin Dellar, Llywodraeth Cymru
15 Mai 2025	Aaron Hill, Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru Scott Pearson, Cymdeithas Coetsus a Bysiau Cymru
	Gemma Lelliott, Cymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru (CTA) Caroline Wilson, Trafnidiaeth Gymunedol y Ddraig Werdd Richard Davies MBE, Trafnidiaeth Gwasanaethau Brys Gwirfoddol (VEST) Beverley Mather, Deial i Deithio Sir Ddinbych
	Cllr David Bithell, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru Richard Cope, Cyngor Dinas Casnewydd Katie Wilby, Cyngor Sir y Fflint John Forsey, Cyngor Sir Powys

Dyddiad	Enw a sefydliad
22 Mai 2025	Jason Prince, Urban Transport Group Matt Goggins, Gweithrediaeth Awdurdod Cyfun Maerol De Swydd Efrog
	David Beer, Transport Focus Barclay Davies OBE, Defnyddwyr Bysiau Cymru
	Rhian Bowen-Davies, Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru Rocio Cifuentes, Comisiynydd Plant Cymru Llŷr ap Gareth, Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru Nathan Owen, Sefydliad Cenedlaethol Brenhinol y Deillion Cymru
19 Mehefin 2025	Lee Robinson, Trafnidiaeth Cymru Richard Marwood, Trafnidiaeth Cymru
	Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, Llywodraeth Cymru Alex Walters, Llywodraeth Cymru Hannah Dudley, Llywodraeth Cymru Catrin Dellar, Llywodraeth Cymru

Dyddiad	Enw a sefydliad
	Rhian Bowen-Davies, Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru Rocio Cifuentes, Comisiynydd Plant Cymru Llŷr ap Gareth, Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru Nathan Owen, Sefydliad Cenedlaethol Brenhinol y Deillion Cymru
19 Mehefin 2025	Lee Robinson, Trafnidiaeth Cymru Richard Marwood, Trafnidiaeth Cymru
	Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, Llywodraeth Cymru Alex Walters, Llywodraeth Cymru Hannah Dudley, Llywodraeth Cymru Catrin Dellar, Llywodraeth Cymru

Atodiad 2: Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Cyflwynodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl ymatebion i'r Ymgynghoriad a gwybodaeth ysgrifenedig ychwanegol ar [wefan y Pwyllgor](#).

Cyfeirnod	Sefydliad
BSWB 01	Unigolyn (Saesneg yn unig)
BSWB 02	Sefydliad y Peirianwyr Sifil Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 03	Cyngor Bro Morgannwg (Saesneg yn unig)
BSWB 04	Neil Thomas (Saesneg yn unig)
BSWB 05	Trafnidiaeth Gymunedol Dolen Teifi (Saesneg yn unig)
BSWB 06	Ffederasiwn Busnesau Bach (Saesneg yn unig)
BSWB 07	Ffocws ar dtrafnidiaeth Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 08	Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA)
BSWB 09	Comisiynydd Plant Cymru
BSWB 10	Cyddfederasiwn Cludwyr Teithwyr (CPT) Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 11	Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)
BSWB 12	Bus Users UK (Saesneg yn unig)
BSWB 13	Trafnidiaeth Cymru
BSWB 14	Cymdeithas Bysiau a Choetsus Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 15	Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru
BSWB 16	Green Dragon Community Transport (Saesneg yn unig)
BSWB 17	Kenneth MacArthur (Saesneg yn unig)
BSWB 18	Urban Transport Group (Saesneg yn unig)
BSWB 19	Dial A Ride Denbighshire Ltd (Saesneg yn unig)
BSWB 20	Bwrdd Iechyd Prifysgol Bae Abertawe (Saesneg yn unig)
BSWB 21	Public and Commercial Services Wales Associate and Retired Members Section (Saesneg yn unig)

Cyfeirnod	Sefydliad
BSWB 22	Ben Colson (Saesneg yn unig)
BSWB 23	Louise Burgel (Saesneg yn unig)
BSWB 24	Jane Griffiths (Saesneg yn unig)
BSWB 25	Cyngor Caerdydd (Saesneg yn unig)
BSWB 26	Penarth Town Council-One Voice Wales (Saesneg yn unig)
BSWB 27	Cyngor Gwynedd
BSWB 28	Bws Caerdydd (Saesneg yn unig)
BSWB 29	Zenobe Energy Limited (Saesneg yn unig)
BSWB 30	The British Standards Institution (BSI) Cymru Wales (Saesneg yn unig)
BSWB 31	Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 32	Cludiant Casnewydd (Saesneg yn unig)
BSWB 33	Railfuture, Cymru-Wales branch (Saesneg yn unig)
BSWB 34	Cyngor Sir Ynys Môn
BSWB 35	Cyngor Sir Gâr (Saesneg yn unig)
BSWB 36	Cyfeillion y Ddaear Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 37	First Cymru Buses Ltd (Saesneg yn unig)
BSWB 38	Cyngor Sir Penfro (Saesneg yn unig)
BSWB 39	Sefydliad Bevan (Saesneg yn unig)
BSWB 40	Prifddinas-Ranbarth Caerdydd (Saesneg yn unig)
BSWB 41	Cyngor Sir Fynwy (Saesneg yn unig)
BSWB 42	Royal National Institute of Blind People Cymru (RNIB) Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 43	Association of Transport Co-ordinating Officers (ATCO) Cymru (Saesneg yn unig)
BSWB 44	Guide Dogs Cymru and Disability Wales (Saesneg yn unig)
BSWB 45	Cyngor Dinas Casnewydd (Saesneg yn unig)
BSWB 46	Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol

Gwybodaeth ychwanegol

Teitl	Dyddiad
Llythyr gan y Cadeirydd at Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru ynghylch y gwaith craffu Cyfnod 1 ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)	23 Mai 2025
Lythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru at y Cadeirydd yn dilyn y cyfarfod ar 7 Mai	10 Mehefin 2025
Gwybodaeth ychwanegol gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru	12 Mehefin 2025
Ymateb gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru i'r Cadeirydd mewn perthynas â gwaith craffu Cyfnod 1 ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)	18 Mehefin 2025
Llythyr gan Arweinydd Cyngor Caerdydd at y Cadeirydd mewn perthynas â'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) - (Saesneg yn unig)	25 Mehefin 2025