



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

BIL GWASANAETHAU BYSIAU (CYMRU)

Memorandwm Esboniadol
yn ymgorffori'r
Asesiad Effaith Rheoleiddiol a'r
Nodiadau Esboniadol

31 Mawrth 2025

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Memorandwm Esboniadol Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Lluniwyd y Memorandwm Esboniadol hwn gan Trafnidiaeth Gyhoeddus ac Integredig Llywodraeth Cymru ac fe'i gosodir gerbron Senedd Cymru.

Datganiad yr Aelod

Yn fy marn i byddai darpariaethau Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), a gyflwynir gennyf i ar 31 Mawrth 2025, o fewn cymhwysedd deddfwriaethol Senedd Cymru.

Ken Skates AS

Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Yr Aelod o'r Senedd sy'n gyfrifol am y Bil

31 Mawrth 2025

Cynnwys

Cynnwys.....	2
RHAN 1 – MEMORANDWM ESBONIADOL.....	3
Rhestr Termiau.....	4
1. Disgrifiad.....	5
2. Cymhwysedd Deddfwriaethol.....	6
3. Diben y ddeddfwriaeth a'r effaith y bwriedir iddi ei chael.....	7
4. Ymgynghori.....	30
5. Y pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth.....	38
RHAN 2 – ASESIAID EFFAITH RHEOLEIDDIOL.....	57
6. Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol.....	57
7. Yr opsiynau.....	62
8. Costau a manteision.....	72
9. Asesiadau o Effaith.....	116
10. Asesiad Fforddiadwyedd.....	129
11. Adolygu ar ôl gweithredu.....	136
Atodiad 1 Nodiadau Esboniadol.....	139
Atodiad 2 Mynegai o ofynion y Rheolau Sefydlog.....	159
Atodiad 3 Tabl Tarddiadau.....	164
Atodiad 4 Atodlen o ddiwygiadau.....	165
Atodiad A – Crynodeb o'r Costau.....	174
Atodiad B – Methodoleg a thybiaethau ar gyfer modelu manteision.....	179
Atodiad C – Crynodeb o'r amcangyfrifon o'r costau a'r manteision.....	201
Atodiad D – Asesu'r Gystadleuaeth.....	258

RHAN 1 – MEMORANDWM ESBONIADOL

Rhestr Termau

Teithio Llesol	Mae teithio llesol yn derm a ddefnyddir i ddisgrifio cerdded a beicio ar gyfer teithiau pwrpasol i gyrchfan, neu ar y cyd â thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae enghreifftiau o deithio llesol yn cynnwys cerdded, olwynio, beicio a defnyddio sgwter heb fodur fel rhan o daith bwrpasol.
Cyllideb Garbon	Mae cyllideb garbon yn cyfeirio at faint o allyriadau carbon deuocsid (CO ₂) y caniateir eu gollwng dros gyfnod o amser er mwyn cadw o fewn trothwy tymheredd arbennig.
Targedau Hinsawdd	Y cyfyngiadau y mae gwyddonwyr a llunwyr polisi yn eu gosod mewn cynlluniau i fynd i'r afael â newid hinsawdd.
Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBCau)	Creodd Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 ("y Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau") y fframwaith i gael trefn gyson ar gyfer cydweithio rhanbarthol rhwng llywodraeth leol. Mae CBCau yn gyrff corfforedig rhanbarthol, gyda phwerau a dyletswyddau tebyg i awdurdodau lleol. Mae pedwar CBC wedi'u sefydlu drwy reoliadau a wnaed ym mis Mawrth 2021, o dan adran 74 o'r Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau. Mae gan CBCau swyddogaethau sy'n ymwneud â chynllunio datblygu strategol, cynllunio trafndiaeth rhanbarthol a hyrwyddo lles economaidd eu hardaloedd.
Gwasanaethau Trawsffiniol	Mae'r rhain yn wasanaethau bysiau lleol sydd naill ai â llwybrau neu ardaloedd gweithredu daearyddol yn rhannol yng Nghymru ac yn rhannol yn Lloegr.
Prisiau siwrneiau consesiynol	Cyflwynodd Deddf Trafnidiaeth 2000 gonsesiynau gorfodol ar gyfer teithiau bws y tu allan i Lundain Fwyaf. Rhaid i bobl oedrannus neu anabl yng Nghymru, ar ôl gwneud cais i'w hawdurdod lleol, gael trwydded teithio consesiynol. Gellir defnyddio'r drwydded i deithio ar wasanaeth bws cymwys yng Nghymru am ddim. Awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am weinyddu'r cynllun, gan gynnwys ad-dalu gweithredwyr bysiau am eu bod wedi cario deiliaid cerdyn am ddim. Trwy wneud hynny, mae awdurdodau lleol wedi eu rhwymo i sicrhau nad yw'r gweithredwyr bysiau hynny mewn sefyllfa well na sefyllfa waeth yn ariannol o ganlyniad i gymryd rhan yn y cynllun.

Dadreoieiddio	Mae'r diwydiant bysiau yng Nghymru wedi cael ei ddadreoieiddio ers Deddf Trafnidiaeth 1985, gyda gweithredwyr yn gallu penderfynu pryd a lle y dylid gweithredu gwasanaethau bysiau yn amodol ar gofrestru a gofynion diogelwch a gweithredu gofynnol. Mae penderfyniadau'n cael eu gwneud ar sail fasnachol.
Amser Siwrnai Cyffredinoledig (GJT)	Amser Siwrnai Cyffredinoledig yw'r amser siwrnai canfyddedig, yn hytrach na'r amser siwrnai gwirioneddol. $GJT = JT + PWT$ JT = amser siwrnai gwirioneddol o'r adeg yr eir ar y bws i'r adeg y gadewir y bws neu'r amser siwrnai bwriedig gwirioneddol a nodir ar amserlen. PWT = amser aros canfyddedig sef y cyfwng (<i>headway</i> yn Saesneg) er enghraifft bws bob 30 munud) wedi ei haneru Felly, er enghraifft, byddai amser siwrnai cyffredinoledig o 35 munud (20+15) gan siwrnai bws o 20 munud sy'n dod bob 30 munud.
Buddion Amser Siwrnai	Mae Buddion Amser Siwrnai yn golygu'r gwahaniaeth rhwng y rhwydwaith sylfaenol 'presennol' (yn 2020) a'r rhwydwaith well arfaethedig. Mae'n cynnwys buddion canfyddedig, hynny yw nid amser siwrnai 'gwirioneddol' yn unig ydyw. Mae prif fuddion amser siwrnai yn cael eu priodoli i: • Lai o amser aros • Gwell cysylltiadau â gwasanaethau eraill, yn arwain at deithiau dau gam cyflymach • Llai o amser aros wrth fynd ar y bws gan fod system docynnau symlach sy'n cwmpasu'r holl fysiau • Gwelliannau canfyddedig mewn ansawdd – megis gwybodaeth hawdd i'w deall am y rhwydwaith (yn dilyn rhesymoli/symleiddio), a system docynnu well, integredig
Newid dulliau teithio	Newid o un math o drafnidiaeth i'r llall – e.e. o gar i fws.
Cwmni Bysiau Cyngor	Cwmni bysiau a sefydlwyd ac a redir gan lywodraeth leol, ac sy'n eiddo iddi yn llwyr.
Sero Net	Targed o ddileu yn llwyr faint o nwyon tŷ gwydr a gynhyrchir gan weithgarwch dynol, i'w gyflawni drwy leihau allyriadau a gweithredu dulliau o amsugno carbon deuocsid o'r atmosffer.
Data Agored	Gwybodaeth sydd ar gael i deithwyr ar wasanaethau bysiau ac amdanynt, gan gynnwys llwybrau,

	gweithredwyr, mannau aros, amserlenni, prisiau siwrneiau a thocynnau; gwybodaeth am newidiadau neu newidiadau arfaethedig i unrhyw un o'r rhain.
Gweithredwyr	Cwmnïau bysiau a choetsys
Defnydd	Ym maes cludiant cyhoeddus, mae'r term "defnydd" (<i>patronage</i> neu <i>ridership</i> yn Saesneg) yn cyfeirio at nifer y bobl sy'n defnyddio gwasanaeth trafnidiaeth.
Busnesau Bach a Chanolig (BBaChau)	Ystyr busnes bach a chanolig yw cyflenwr sydd â llai na 250 o weithwyr a throsiant sy'n llai na £44 miliwn neu'n hafal i hynny neu gyfanswm mantolen sy'n llai na £38 miliwn neu'n hafal i hynny.
Trafnidiaeth Cymru ("TrC")	Cafodd ei sefydlu fel Cwmni Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn 2015 a'i ailenwi yn 2016, mae TrC yn gwmni nid-er-elw sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru yn llwyr, ac sy'n darparu cymorth ac arbenigedd i'w phrosiectau trafnidiaeth.

1. Disgrifiad

- 1.1 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 trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru.
- 1.2 Bydd y Bil yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i benderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion trafnidiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru, a'u sicrhau i'r graddau ag y bo'n rhesymol ymarferol. 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.
- 1.3 Bydd y Bil yn creu darpariaethau rhannu data newydd a chyfundrefn sancsiynau newydd. Bydd y gyfundrefn sancsiynau yn gymwys i'r rhai sy'n gweithredu gwasanaethau bysiau lleol ac eithrio yn unol â'r Bil, a'r rhai sy'n methu â chydymffurfio â'r darpariaethau rhannu data.
- 1.4 Yn ogystal, bydd y Bil yn codi'r cyfyngiad ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau i'w galluogi i ddarparu gwasanaethau yn uniongyrchol neu drwy eu cwmnïau bysiau eu hunain.

2. Cymhwysedd Deddfwriaethol

- 2.1 Mae gan Senedd Cymru ('y Senedd') gymhwysedd deddfwriaethol i wneud y darpariaethau ym Mil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ('y Bil') yn unol â Rhan 4 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006, fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Cymru 2017¹.

¹ DS Mae adran 22 yn gwneud darpariaeth i roi swyddogaethau sy'n arferadwy yn benodol mewn perthynas â'r Comisiynydd Traffig. Mae adrannau 23, 25(5)(a), 25(5)(b) a 30 yn gwneud darpariaeth i roi swyddogaethau i'r Comisiynydd Traffig neu ddarparu pŵer drwy is-ddeddfwriaeth i wneud yr un peth. Mae'r Comisiynydd Traffig yn awdurdod a gedwir yn ôl ("reserved authority") yn nhermau Atodlen 7B i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 ac mae'r ddarpariaeth sy'n rhoi swyddogaethau i'r Comisiynydd Traffig neu'n rhoi swyddogaethau sy'n arferadwy yn benodol mewn perthynas â'r Comisiynydd Traffig neu'n darparu pŵer drwy is-ddeddfwriaeth i wneud yr un peth o fewn cymhwysedd os yw'n destun cydsyniad un o Weinidogion y Goron. Gofynnwyd am gydsyniad Gweinidog y Goron ond nid yw wedi'i sicrhau eto adeg drafftio'r Memorandwm Esboniadol hwn.

3. Diben y ddeddfwriaeth a'r effaith y bwriedir iddi ei chael

Cyflwyniad – Pwysigrwydd Bysiau yng Nghymru

- 3.1 Yng Nghymru, mae tua 190,000 o siwrneiau yn cael eu gwneud ar fysiau bob dydd. Mae tri chwarter y siwrneiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn cael eu gwneud ar fws. Bws yw'r dewis mwyaf ymarferol a phoblogaidd o hyd ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus, ac mae'n cyfrif am oddeutu 90 miliwn o siwrneiau gan deithwyr bob blwyddyn (2019 i 2020) o'i gymharu â thua 30 miliwn o siwrneiau rheilffordd blyneddol. Mae bysiau'n achubiaeth i rai o'r rhai mwyaf agored i niwed ac ar y cyrion mewn cymdeithas, yn enwedig ar gyfer y 19.4% o aelwydydd yng Nghymru heb gar.
- 3.2 Mae gwasanaethau bysiau ledled Cymru yn darparu mynediad pwysig i addysg, hyfforddiant, gwaith, gofal iechyd, gweithgareddau cymdeithasol a'r cyfle i fwynhau diwrnod o grwydro. Maent yn hanfodol ar gyfer galluogi rhyngweithio cymunedol a chymdeithasol; ac maent yn cefnogi gwell iechyd a gweithgarwch drwy fod yn rhan o'r rhwydwaith o ddulliau teithio mwy cynaliadwy ac iach (cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus).
- 3.3 Maent yn darparu cysylltiadau hanfodol rhwng ein cymunedau ac maent yn bwysig er mwyn sicrhau economi ffyniannus. Maent yn cefnogi'r diwydiant twristiaeth drwy ddarparu mynediad i lawer o atyniadau, ac yn aml dyma'r unig fodd i rai cymunedau trefol gael mynediad i'n tirweddau naturiol.
- 3.4 Uchelgais Llywodraeth Cymru yw diwygio deddfwriaeth bysiau, i ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus gydgysylltiedig sy'n ddiogel, integredig, amgylcheddol gynaliadwy, effeithlon, economaidd ac sy'n ymateb i ddiwallu anghenion trafnidiaeth y cyhoedd. Mae angen i wasanaethau bysiau lleol ddiwallu anghenion penodol pob ardal leol a, thrwy ysgogi mwy o bobl i'w defnyddio, gysylltu mwy o bobl er mwyn lleihau'r ddibyniaeth ar geir preifat.

Y Ddeddfwriaeth a'r System Bresennol sydd wedi'i Dadreoleiddio

- 3.5 Nodir prif gorff y gyfraith bresennol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau a choetsys yng Nghymru yn y canlynol:

- Deddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981
- Deddf Trafnidiaeth 1985
- Deddf Trafnidiaeth 2000
- Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 a
- Deddf Trafnidiaeth Leol 2008.

3.6 O dan y Deddfau hyn, darperir gwasanaethau bysiau o dan fodel sydd wedi'i ddadreoleiddio, gyda gweithredwyr bysiau yn gallu penderfynu pryd a lle y dylid gweithredu gwasanaethau bysiau. Mae penderfyniadau'n cael eu gwneud ar sail fasnachol. Mae rôl y Llywodraeth a'r sector cyhoeddus yng Nghymru wedi'i chyfyngu i raddau helaeth, oni bai bod gwasanaeth yn methu, neu os na chaiff gwasanaethau eu darparu i'r safon briodol.

3.7 Gall Gweinidogion Cymru:

- Wneud rheoliadau ar gyfer trefniadau ad-dalu i weithredwyr o ganlyniad i ddarparu consesiynau teithio gorfodol. O dan y cynllun consesiynau teithio gorfodol, rhaid i bobl oedrannus neu anabl yng Nghymru, ar ôl gwneud cais i'w hawdurdod lleol, gael trwydded teithio consesiynol. Gellir defnyddio'r drwydded i deithio ar wasanaeth bws cymwys yng Nghymru, am ddim.
- Dyfarnu grantiau o dan amodau penodol i weithredwyr gwasanaethau bysiau cymwys tuag at eu costau o ran gweithredu gwasanaethau ac i awdurdodau lleol i'w galluogi i gyflawni eu swyddogaethau trafniadaeth.
- Gwneud rheoliadau, a chyhoeddi canllawiau, ar Gynlluniau Partneriaeth Ansawdd bysiau a Chynlluniau Contractau Ansawdd bysiau.
- Sicrhau y darperir unrhyw wasanaethau trafniadaeth teithwyr cyhoeddus y maent yn ystyried sy'n briodol at y diben o fodloni unrhyw ofynion trafniadaeth gyhoeddus yng Nghymru na fyddai, yn eu barn hwy, yn cael eu bodloni fel arall, ac ymrwymo i gytundebau ar gyfer cymorthdaliadau gwasanaeth i wasanaethau o'r fath.

3.8 Awdurdodau lleol:

- Mae ganddynt ddyletswydd i sicrhau y darperir gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus y maent o'r farn sy'n briodol i fodloni unrhyw ofynion trafniadaeth gyhoeddus na fyddai'n cael eu bodloni fel arall.

- Gallant ymrwymo i gytundeb sy'n darparu ar gyfer cymorthdaliadau gwasanaeth pan na fyddai'r gwasanaeth dan sylw yn cael ei ddarparu, neu na fyddai'n cael ei ddarparu i safon benodol, heb gymhorthdal.
- Cânt sefydlu Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd y mae awdurdod trafndiaeth lleol (neu ddau neu fwy, ar y cyd) yn cytuno i fuddsoddi mewn gwell cyfleusterau mewn lleoliadau penodol ar hyd llwybrau bysiau (safleoedd bws neu lonydd bws, er enghraifft). Mae gweithredwyr bysiau sy'n dymuno defnyddio'r cyfleusterau hynny yn ymgymryd i ddarparu gwasanaeth o ansawdd penodol (e.e. bysiau newydd, neu safonau hyfforddi gyrwyr). Yng Nghymru, darperir gwasanaethau TrawsCymru gan gymysgedd o wasanaethau bysiau lleol sydd wedi'u cofrestru a'u contractio yn fasnachol, a ddarperir yn unol â Chynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol.
- Cânt sefydlu Cynlluniau Contractau Ansawdd (er nad yw'r darpariaethau hyn wedi'u cychwyn eto o ran Cymru) pan fo awdurdodau trafndiaeth lleol yn penderfynu pa wasanaethau bysiau lleol ac unrhyw gyfleusterau ychwanegol y dylid eu darparu yn yr ardal honno. Dim ond yn yr ardal honno y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu darparu yn unol â chontractau ansawdd (yn ddarostyngedig i esemptiadau). I bob pwrpas, mae Cynllun Contract Ansawdd yn ymwneud ag atal dros dro y farchnad sydd wedi'i dadreoleiddio ar gyfer gwasanaethau bysiau mewn ardal.
- Cânt wneud cynlluniau tocynnau lle mae'n ofynnol i weithredwyr gwasanaethau bysiau weithredu trefniadau i dderbyn tocynnau ei gilydd neu ddarparu tocynnau integredig mewn ffyrdd a bennir yn y cynllun.
- Rhaid iddynt ad-dalu gweithredwyr bysiau am ddarparu teithio consesiynol gorfodol pan roddir trwydded teithio consesiynol i'r teithiwr.
- Rhaid iddynt benderfynu pa wybodaeth am fysiau lleol ddylai gael ei gwneud ar gael i'r cyhoedd a'r ffordd y dylid ei gwneud ar gael.

Comisiynwyr Traffig Prydain Fawr

- 3.9 Y Comisiynwyr Traffig sy'n gyfrifol am drwyddedu a rheoleiddio'r rheini sy'n gweithredu cerbydau nwyddau trwm, bysiau a choetsys, a chofrestru gwasanaethau bysiau lleol. Fe'u cynorthwyir yn y gwaith

hwn gan ddirprwy Gomisiynwyr Traffig, sy'n llywyddu nifer o ymchwiliadau cyhoeddus.

- 3.10 Daeth cofrestru gwasanaethau bysiau a swyddogaethau cysylltiedig y Comisiynydd Traffig o ran Cymru o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Senedd gan Ddeddf Cymru 2017.
- 3.11 O ran gwasanaethau bysiau yng Nghymru, mae Comisiynydd Traffig Cymru yn gyfrifol am y canlynol:
- Trwyddedu gweithredwyr bysiau a choetsys, neu gerbydau gwasanaeth cyhoeddus
 - Cofrestru gwasanaethau bysiau lleol
 - Rhoi trwyddedau galwedigaethol a chymryd camau yn erbyn gyrwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus
- 3.12 O dan y trefniadau hyn, caiff gweithredwr bysiau gofrestru i redeg gwasanaeth bysiau mewn unrhyw ardal ar sail fasnachol, neu ddiddymu'r gwasanaeth, drwy gyflwyno hysbysiad i'r Comisiynydd Traffig. Y Comisiynydd Traffig sy'n gyfrifol am sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn cael eu gweithredu yn unol â'r safonau gofynnol a gall gyflwyno cosbau pan na fydd safonau yn cael eu bodloni.

Y sefyllfa bresennol o ran gwasanaethau bysiau yng Nghymru

- 3.13 Yng Nghymru, mae 87% o incwm cwmnïau bysiau yn cael ei gynhyrchu o daliadau ar gyfer siwrneiau gan deithwyr: hynny yw teithwyr sy'n talu am docyn a chonsesiynau teithio gorfodol. Pan ddidynnir yr ad-daliad am gonsesiynau teithio gorfodol, amcangyfrifir bod tua 58% o refeniw gweithredu yn cael ei gynhyrchu drwy deithwyr sy'n talu am docynnau. Amcangyfrifir mai costau staff yw tua 60% o gostau gweithredu cwmni bysiau, a bodd y 40% sy'n weddill wedi ei rannu'n gyfartal rhwng costau sefydlog (cerbydau a gorbenion) a chostau newidiol, sef cost tanwydd yn bennaf. Mae ystadegau a gyhoeddwyd gan yr Adran Drafnidiaeth yn amcangyfrif mai £2.20 oedd y gost weithredu fesul cilomedr cerbyd a weithredwyd yng Nghymru yn 2021.²

² <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/bus04-costs-fares-and-revenue>

- 3.14 Roedd yr elw gweithredu i gwmnïau bysiau rhwng 2004 a 2007 yn amrywio rhwng 2% a 4%, gan gynyddu'n fwy diweddar i rhwng 6% ac 8%, yn enwedig yn 2014/2015 yn sgil gostyngiad sylweddol i brisiau tanwydd. Caiff elw gweithredu y ddau weithredwr cyngor mawr, Bws Caerdydd a Bws Casnewydd, eu heffeithio gan amcanion cymdeithasol a bennwyd gan eu perchnogion.
- 3.15 Mae cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol yn cynnwys:
- Cynllun consesiynol gorfodol teithio ar fysiau - tua £59 miliwn³ y flwyddyn ar hyn o bryd. Telir £3 fesul cerdyn teithio byw a gyflwynir o dan y cynllun i awdurdodau lleol yn flynyddol i dalu eu costau gweinyddol.
 - Y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau - £25 miliwn y flwyddyn.
 - Fy Ngherdyn Teithio gyda chost flynyddol o £2m
 - Amcangyfrifir bod rhwydwaith bysiau TrawsCymru® yn £3.2m y flwyddyn ond gallai godi i dros £5m wrth i gytundebau gael eu hadnewyddu.
 - Defnyddwyr Bysiau Cymru - £220,000 yn 2024-25, gan gynnwys cyllid ar gyfer tri Swyddog Cydymffurfiaeth Bysiau llawn amser sy'n monitro gwasanaethau bysiau.
 - Y Gymdeithas Cludiant Cymunedol – £220,604 yn 2024-25.

Yr angen i ddiwygio

- 3.16 Nod diwygio'r system fysiau yw creu gwell sefydlogrwydd ariannol o fewn y farchnad wrth greu rhwydwaith sy'n gwasanaethu'r cyhoedd yn well. Bydd symud o fodel sydd wedi'i ddad-reoleiddio i fodel wedi'i reoleiddio drwy fasnachfreinio yn fuddiol i'r diwydiant a'r cyhoedd fel ei gilydd. Bydd hyn hefyd yn ein helpu tuag at ein targedau uchelgeisiol o ran newid dulliau teithio a newid hinsawdd a chreu system drafnidiaeth wirioneddol integredig sy'n addas i'r diben. Mae'r angen am ddiwygio bysiau yn cael ei gryfhau ymhellach gan y dirywiad o ran y defnydd o fysiau.

³ Gwneir £59 miliwn ar gael i awdurdodau lleol i dalu cost cynllun Cymru gyfan ac mae £10.5 miliwn ar gyfer teithiau bws consesiynol gan adlewyrchu cynlluniau teithiau bws consesiynol awdurdodau lleol eu hunain cyn sefydlu cynllun Cymru gyfan.

- 3.17 Mae'r defnydd o fysiau yng Nghymru wedi bod yn gostwng yn gyffredinol ers yr 1980au, o tua 180M o deithiau gan deithwyr y flwyddyn yn 1986/87, i 130M o deithiau yn 2008/09, a 101M o deithiau y flwyddyn yn 2018/19 – gostyngiad o 56% ers 1987, a gostyngiad o 22% ers 2009. Dylid nodi bod poblogaeth Cymru wedi cynyddu 8.2% rhwng 1998 a 2018, a 3.7% rhwng 2008 a 2018. Felly, mae'r gostyngiad o ran y defnydd o fysiau wedi digwydd ar yr un pryd â thwff yn y boblogaeth gyffredinol a chyfanswm y teithiau drwy bob dull teithio. Gellir cymharu'r duedd hon â thwff mewn traffig ceir (mewn cilometrau cerbydau) o 45% rhwng 1993 a 2018. Felly, yn gyffredinol nid yw'r gwasanaethau bysiau ar y cyd yng Nghymru wedi gallu cynnal cyfran o'r dull teithio. Mae'r gostyngiad yn y defnydd o fysiau wedi cael effaith ar y rhwydwaith bysiau a darparu gwasanaethau bysiau i'r cyhoedd. Tynnodd pandemig COVID-19 sylw pellach at broblemau difrifol mewn perthynas â'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau yng Nghymru a natur fregus y diwydiant bysiau i golli refeniw o ganlyniad i lai o ddefnyddwyr a llai o refeniw o docynnau. Er bod llai o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn ystod Covid-19 oherwydd cyfyngiadau iechyd cyhoeddus, roedd bysiau yn parhau i fod yn ddull trafnidiaeth pwysig o ran cael gweithwyr rheng flaen i'w swyddi.
- 3.18 Mae'r gostyngiad hanesyddol yn y defnydd o fysiau yn sgil cyfuniad o ffactorau. Mae'r rhain yn cynnwys y canlynol:
- Cynigion tocynnau cymhleth a diffyg tocynnau integredig i'w defnyddio ar wahanol wasanaethau gweithredwyr;
 - Diffyg sefydlogrwydd llwybrau ac amserlenni gwasanaeth bysiau (sy'n golygu nad yw pobl yn fodlon ymrwymo i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus fel rhan o'u bywydau bob dydd);
 - Mae amseroedd teithio bysiau araf ac annibynadwy yn gwneud bysiau yn llai deniadol i ddefnyddwyr posibl, ac mae hefyd yn cynyddu costau gweithredu – sy'n cael sgil-ffaith o fysiau llai aml, gan gynyddu amseroedd aros a lleihau atyniad bysiau ymhellach. Yn y pen draw, mae hyn yn cynyddu prisiau siwrneiau y mae'n rhaid i weithredwyr eu codi i dalu eu costau sy'n rhwystro teithwyr ymhellach rhag defnyddio gwasanaethau bysiau.
 - Newidiadau o ran ymddygiad e.e. gweithio gartref, siopa ar-lein.
- 3.19 Mae'r system fysiau bresennol sydd wedi'i dadreoleiddio yng Nghymru yn cael ei chyfarwyddo gan rym y farchnad, sy'n golygu bod penderfyniadau masnachol yn effeithio ar y rhwydwaith bysiau.
- 3.20 Mewn cyferbyniad â hyn, mae gwasanaethau bysiau yn Llundain, lle mae masnachfreintiau bysiau wedi bod ar waith ers dadreoleiddio ym 1985, wedi mwy na dyblu, gan gynyddu 107%. Gellir priodoli hyn yn rhannol i fwy o reolaeth y mae masnachfreinio yn ei gynnig sy'n

caniatáu ymyrraeth uniongyrchol gan lywodraeth ac awdurdodau lleol i ddiogelu llwybrau a gwella ansawdd.

- 3.21 Er mwyn creu system sy'n addas i'r diben, mae angen inni edrych ar y system bresennol a'r elfennau y mae angen eu newid. O ganlyniad i Ddeddf Trafnidiaeth 1985, gwnaeth y DU ddadredeoleiddio ei gwasanaethau bysiau ym mhob ardal y tu allan i Lundain a Gogledd Iwerddon.
- 3.22 Bydd newid gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru i fodel masnachfreinio yn galluogi Gweinidogion Cymru i gydweithio ag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig i wireddu eu huchelgeisiau o ran gwasanaethau bysiau lleol a sicrhau gwell cynnig trafnidiaeth gyhoeddus i'w preswylwyr. Gall ymyriadau gan y llywodraeth ac awdurdodau lleol fod yn anodd mewn marchnad sydd wedi'i dadredeoleiddio, yn amhosibl ei chyflawni neu angen llawer mwy o gyllid na'r hyn sydd ar gael i oresgyn buddiannau neu amcanion masnachol.
- 3.23 Bydd y Bil yn cynnwys darpariaeth fwy cynhwysol o wasanaethau i gymunedau ledled Cymru i alluogi pobl i leihau eu defnydd o geir a hyrwyddo tegwch cymdeithasol fel bod y rhai sydd angen trafnidiaeth gyhoeddus i gael mynediad i swyddi, addysg a chyfleoedd hamdden yn gallu gwneud hynny.
- 3.24 Mae angen inni hefyd ddatblygu system sy'n gweithio ar gyfer ardaloedd gwledig a threfol ar draws Cymru. Ar hyn o bryd, mae gan ddinasoedd a threfi wasanaethau sy'n rhedeg gryn dipyn yn amlach, er eu bod yn aml yn brin o lawer o'r hyn sydd ei angen i ddarparu'r opsiynau amgen sydd eu hangen yn lle defnyddio ceir preifat. Mae angen integreiddio gwell rhwng gwasanaethau bysiau lleol a gwasanaethau fel teithio gan ddysgwyr, gofal cymdeithasol a gwasanaethau cludo ym maes iechyd. Byddai hyn yn darparu gwasanaeth bysiau mwy cynhwysfawr ar gyfer cymunedau lleol, yn enwedig y rheini mewn ardaloedd gwledig. Bydd system newydd o gydlynw gwasanaethau bysiau lleol ar lefel genedlaethol yn ein galluogi i weithio gyda gweithredwyr ac awdurdodau lleol i sicrhau bod y rhwydwaith yn canolbwyntio mwy ar anghenion y cyhoedd.

Ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ddiwygio

Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru

- 3.25 Mae Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru, a gyhoeddwyd ym mis Mehefin 2021, yn nodi sut y bydd Llywodraeth Cymru yn:
- Adeiladu economi gryfach a gwyrddach wrth inni ddatgarboneiddio cymaint â phosibl.

- Gwneud ein dinasoedd, ein trefi a'n pentrefi yn lleoedd gwell fyth i fyw a gweithio ynddynt.
- Ymgorffori ein hymateb i'r argyfwng hinsawdd a natur ym mhopeth a wnawn.

3.26 Yn Adroddiad Blynyddol 2024, mae'n nodi – “Er mwyn gwella'r rhwydwaith bysiau, rhaid inni ddod â threfn ddadroleiddio'r sector bysiau i ben, ac rydym yn bwrw ymlaen â'n deddfwriaeth a fydd yn trawsnewid y sector. Ym mis Mawrth 2024, cyhoeddwyd Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau sy'n nodi sut y byddwn yn gweithio gyda'r diwydiant bysiau a'r undebau llafur i gyflawni ein gweledigaeth o rwydwaith bysiau symlach, rhatach a mwy effeithlon.

Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021

3.27 Mae Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021 yn pennu gweledigaeth ar gyfer dyfodol system drafnidiaeth a gwasanaethau bysiau Cymru, gan annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn hytrach na'u ceir. Yn ei hanfod mae tair blaenoriaeth:

- Lleihau'r angen i deithio drwy ddod â gwasanaethau effeithlon i bobl
- Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn rhwydd drwy gyfrwng gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithiol; ac
- Annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio mwy cynaliadwy

3.28 Gyda tharged o 45% o siwrneiau i'w gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio erbyn 2040, mae Llwybr Newydd yn ymrwymo Llywodraeth Cymru i leihau allyriadau trafndiaeth fel rhan o'u hymdrechion i fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd. Mae'n nodi'r uchelgais gyffredinol bod angen system drafnidiaeth ar Gymru sy'n dda i'w phobl, ei chymunedau, yr amgylchedd, yr economi a'n diwylliant. Mae hefyd yn amlinellu cyfres o gamau gweithredu ar draws gwahanol ddulliau trafndiaeth, yn ogystal â mentrau mewn gwahanol ardaloedd yng Nghymru.

3.29 Mae Llwybr Newydd yn cynnwys amlinelliad ar gyfer bysiau, gan osod blaenoriaethau penodol ar gyfer y sector, megis gwella ansawdd a chyrhaeddiad gwasanaethau, mynd i'r afael â thagfeydd a darparu technoleg a seilwaith newydd.

Bws Cymru

3.30 Mae [Bws Cymru](#) yn adroddiad a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022 ac mae'n nodi'r weledigaeth ar sut i annog pobl i ddefnyddio bysiau yn eu bywydau bob dydd, hyrwyddo symudedd cymdeithasol a gweithgarwch economaidd ac wrth wneud hynny helpu i leihau'r defnydd o geir, gwella ansawdd aer a lleihau allyriadau carbon trafndiaeth.

- 3.31 O ran allyriadau sy'n niweidio'r hinsawdd, bu'r perfformiad gwaethaf o fewn y sector trafndiaeth. Nododd yr adroddiad yr angen am system drafndiaeth sy'n gweithio i bawb ac sy'n cynnig opsiynau ymarferol eraill yn lle dibynnu ar geir. Mae hyn yn hanfodol er mwyn sicrhau bod opsiynau trafndiaeth fforddiadwy i bawb gyrraedd y man lle mae angen iddynt fynd, yn ogystal â chyrraedd ein targedau ar gyfer yr hinsawdd. Ar gyfartaledd o £44,000 (cost car trydan ar gyfartaledd yn 2021), mae car trydan y tu hwnt i lawer o deuluoedd.

“Un Rhwydwaith, Un Tocyn, Un Amserlen” – Y Papur Gwyn

- 3.32 Mae'r Bil wedi'i adeiladu ar y Papur Gwyn “Un Rhwydwaith, Un Tocyn, Un Amserlen” a gyhoeddwyd gan y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd yn 2022. Mae'r Papur Gwyn yn manylu ar weledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer diwygio bysiau, a'r bwriad i sicrhau system fysiau sy'n hybu cydraddoldeb cymdeithasol ac sy'n gallu newid dulliau teithio ar y raddfa sydd ei hangen er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd.
- 3.33 Roedd y papur yn nodi'r dyhead i greu system fysiau sy'n cael ei llywodraethu a'i chynllunio i wasanaethu budd y cyhoedd, gyda'r ddarpariaeth ddaearyddol ehangaf bosibl, gwasanaethau cwbl integredig, gwasanaethau mor aml â phosibl a system docynnau a gwybodaeth syml, unedig sy'n hawdd ei defnyddio, wedi'i mynegi'n syml fel Un Rhwydwaith, Un Tocyn, Un Amserlen.
- 3.34 Mae'r cysyniad o “Un Rhwydwaith, Un Tocyn, Un Amserlen” yn adlewyrchu tri amcan allweddol diwygio bysiau, sef er mwyn darparu opsiwn teithio rhagorol i bobl yn y tymor hir bydd angen y canlynol arnom:
- Rhwydwaith cynhwysfawr o lwybrau bysiau i wasanaethu'r amrediad ehangaf o gyrchfannau ag sy'n ymarferol, ar adegau prysur ac amseroedd llai prysur gyda'r nos ac ar ddydd Sul.
 - Amserlenni cydgysylltiedig ar gyfer cysylltiadau bws-bws a chysylltiadau bws â phob math arall o drafndiaeth gyhoeddus.
 - Prisiau syml ar draws ardal gyfan, sy'n ddilys ar draws pob llwybr bws ac ar bob math o drafndiaeth gyhoeddus.
- 3.35 Mae amcanion pellach ar gyfer system fysiau ragorol a restrir yn y Papur Gwyn yn cynnwys:
- Gwasanaethau bysiau sy'n rhedeg yn gyflym ac yn brydlon, gyda lle pwrpasol ar y ffyrdd er mwyn osgoi tagfeydd, a seilwaith sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau, er mwyn cynnig opsiwn amgen i ddefnyddio ceir preifat sy'n cynnig amseroedd teithio cystadleuol.
 - Rhwydwaith bysiau sefydlog o un flwyddyn i'r llall, y mae pobl yn dod i'w adnabod ac yn ymddiried ynddo.

- Gwybodaeth gynhwysfawr a hygyrch o dan un brand amlwg.
- Prisiau fforddiadwy sy'n cynnig gwerth da am arian o'u cymharu â gyrru.
- Gyrwyr sy'n ystyriol o deithwyr, wedi'u hyfforddi a'u cefnogi i fod yn llysgenhadon rheng flaen sy'n darparu wyneb cyhoeddus ar gyfer y gwasanaeth bysiau o ddydd i ddydd, a fydd yn helpu i ddenu defnyddwyr.
- Cerbydau a chyfleusterau aros o ansawdd da, gyda newid cyflym i gerbydau dim allyriadau.
- Pob rhan o'r sector gweithredu bysiau yn cyfrannu ei chryfderau penodol, gan gynnwys busnesau bach a chanolig, cwmnïau sy'n eiddo i gynghorau a sefydliadau corfforaethol, i sicrhau gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw, darparwyr tacsis a gweithredwyr yn y gymuned.

3.36 Roedd y Papur Gwyn yn cydnabod na all deddfwriaeth yn unig na llwybrau bysiau traddodiadol a amserlennir, ar eu pennau eu hunain, gyflawni'r nodau hyn. Mae angen gwella'r rhwydwaith a amserlennir yn sylweddol er mwyn darparu'r seilwaith ar gyfer gwasanaethau hyblyg, cysylltiedig sy'n estyn cyrhaeddiad bysiau i gynnwys llawer mwy o amseroedd a lleoedd. Bydd gweithredu'r ddeddfwriaeth a chyflwyno contractau masnachfaint mewn gwahanol ardaloedd yn cymryd amser, ac mae'n debyg y bydd angen nifer o welliannau i gyrraedd y lefel uchelgeisiol o wasanaethau yr ydym yn ceisio eu datblygu. Bydd angen inni barhau i gyflwyno'r achos dros ragor o fuddsoddiadau mewn gwasanaethau bysiau er mwyn darparu nifer a rheoleidd-dra'r gwasanaethau sydd eu hangen.

Cymru Sero Net Cyllideb Garbon 2 (2021-2025)

3.37 Yn 2021, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Cymru Sero Net: Cyllideb Garbon 2 (2021-2025) sy'n tynnu sylw at bwysigrwydd trafndiaeth wrth helpu Cymru i gyrraedd sero net, a chynhyrchu buddion ehangach ar draws y maes iechyd, ansawdd aer, hygyrchedd, a'r economi. Mae'r Gyllideb Garbon yn atgyfnerthu'r angen am system integredig sy'n gweithio i bawb ac yn atgyfnerthu'r ffaith bod angen buddsoddiad sylweddol mewn dulliau teithio cynaliadwy, gan gynnwys bysiau, i greu gwasanaethau y mae pobl eisiau eu defnyddio ac yn gallu eu defnyddio. Mae datganiadau uchelgais Llywodraeth Cymru wedi'u nodi yn y Gyllideb Garbon, sef lleihau allyriadau ym maes cludo teithwyr 22% yn 2025 (o gymharu â 2019) a 98% yn 2050 drwy leihau'r galw, newid dulliau teithio a mabwysiadu technolegau carbon isel. Y nod yw lleihau nifer y milltiroedd car a deithir y pen 10% erbyn 2030 a chynyddu cyfran y teithiau drwy ddull teithio cynaliadwy (trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol) i 35% erbyn 2025 a 39% erbyn 2030.

Y Bil Bysiau - Cynigion

- 3.38 Bydd diwygio bysiau, a hwylusir gan y Bil, yn gwneud cyfraniad sylweddol at gyflawni'r nodau a nodir yn y dogfennau uchod drwy wneud y canlynol:
- Galluogi trafndiaeth gyhoeddus i ddod yn ddewis go iawn yn lle dulliau trafndiaeth breifat. Bydd hyn yn cael ei gyflawni drwy rwydwaith cydlynol o lwybrau bysiau i wasanaethu'r ystod fwyaf ymarferol o gyrchfannau, ar adegau prysur ac adegau llai prysur a chydlynu amserlenni ar gyfer cysylltiadau aml-ddull.
 - Hwyluso rhwydwaith bysiau sefydlog o un flwyddyn i'r llall y mae pobl yn dod i adnabod ac ymddiried ynddo a gwella'r gallu i ddatblygu seilwaith blaenoriaeth bysiau wedi'i dargedu dros y tymor canolig i'r tymor hir.
 - Codi'r gwaharddiad ar awdurdodau lleol rhag sefydlu cwmnïau bysiau newydd sy'n eiddo i gyngor.
 - Hwyluso'r broses o gyflymu datgarboneiddio ein fflyd trafndiaeth gyhoeddus - creu cyfleoedd newydd i fusnesau yng Nghymru wrth newid i economi carbon isel gan leihau allyriadau wrth ymyl y ffordd.
- 3.39 Dyma nodau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau yn y tymor hwy:
- Cynyddu nifer y bobl o bob oedran sy'n defnyddio bysiau ar gyfer teithio i'r gwaith bob dydd, i gael addysg a hyfforddiant, i gael mynediad at wasanaethau iechyd ac ar gyfer gweithgareddau hamdden.
 - Sicrhau bod mwy o wasanaethau bysiau lleol o ansawdd da sy'n hygyrch ar gael i deithwyr fel rhan o system drafnidiaeth gyhoeddus integredig i Gymru, sy'n cynnwys cymysgedd o drafnidiaeth leol a amserlennir neu sy'n ymateb i'r galw, ynghyd â gwasanaethau bysiau cyflym pellter hir sy'n ategu gwasanaethau rheilffordd i deithwyr.
 - Sefydlu tocynnau integredig cenedlaethol a rhanbarthol i ganiatáu cludiant aml-ddull di-dor yn well.
 - Darparu gwasanaethau bysiau sy'n ategu ac yn cyfrannu at ddatblygu a darparu systemau trafndiaeth gyhoeddus metro Cymru.

- Rhwydwaith bysiau cynaliadwy a hyfyw yn ariannol sy'n cynnig prisiau siwrneiau fforddiadwy sy'n cynnig gwerth da am arian o'i gymharu â gyrru.
 - Cerbydau a chyfleusterau aros o ansawdd da, gyda newid cyflym i gerbydau dim allyriadau a fydd yn cyfrannu at ddiogelu llesiant cenedlaethau'r dyfodol drwy fynd i'r afael â pharthau ansawdd aer gwael a chefnogi economi gynaliadwy a ffyniannus.
 - Gyrwyr sy'n ystyriol o deithwyr, wedi'u hyfforddi a'u cefnogi i fod yn llysgenhadon rheng flaen sy'n darparu wyneb cyhoeddus ar gyfer y gwasanaeth bysiau o ddydd i ddydd, a fydd yn helpu i ddenu defnyddwyr.
- 3.40 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.
- 3.41 Er mwyn sefydlu a nodi rhwydwaith o wasanaethau, rhaid i Weinidogion Cymru lunio a chyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ("y Cynllun"), gan nodi nodweddion hanfodol y gwasanaethau y maent yn eu hystyried sy'n ofynnol i gyflawni'r ddyletswydd i sicrhau y darperir y gwasanaethau hynny.
- 3.42 Mae'r Bil yn nodi'r diffiniad o wasanaethau bysiau lleol sy'n debyg i'r diffiniad presennol o dan adran 2 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Dylai teithwyr dal gael eu codi a'u gollwng o fewn 15 milltir (o'i fesur mewn llinell syth). Mae hyn wedi'i hen sefydlu mewn deddfwriaeth trafnidiaeth ac wrth ddefnyddio'r system drafnidiaeth fysiau yn ymarferol. Dylai cadw at hyn leihau cymhlethdod yn y ddeddfwriaeth drwy ei gwneud yn gydnaws â gweddill systemau trafnidiaeth fysiau'r DU.
- 3.43 Mae'r Bil hefyd yn nodi dau fath o wasanaethau y gellir eu cofnodi yn y Cynllun –
- 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. Mae'r gwasanaethau hyn yn gweithredu o fewn ardaloedd daearyddol penodol ac mae'n bosibl y bydd rhai rhannau gosodedig ar y llwybrau neu fannau stopio gosodedig, ond maent, yn ôl eu natur, yn fwy hyblyg i ymateb i anghenion defnyddwyr. Mae'r rhain yn debygol o fod yn arbennig o fanteisiol mewn ardaloedd gwledig lle mae llai o alw ond mae mwy o bellter i gyrraedd lleoliadau addysg, manwerthu, gwaith a hamdden.
- 3.44 Trwy ddefnyddio'r ddau fath o wasanaethau bysiau o fewn y rhwydwaith, gellir darparu gwasanaethau yn seiliedig ar anghenion y

cyhoedd. Er enghraifft, mewn lleoliad gwledig lle na fydd gwasanaeth safonol yn cael ei ddefnyddio'n ddigonol, bydd darparu gwasanaeth sy'n ymateb i'r galw yn darparu dewis arall ar gyfer cysylltu'r boblogaeth â gwasanaethau masnachol, hamdden a chyhoeddus allweddol, gan gynnwys siopau ac ysbytai.

3.45 Yna mae'n rhaid i Weinidogion Cymru sicrhau'r gwasanaethau bysiau lleol hynny mewn tair ffordd allweddol:

- **Masnachfreinio** - ymrwymo i gontractau gwasanaeth bysiau lleol gyda gweithredwyr i ddarparu gwasanaethau yn unol â chyfraith gaffael ehangach. Bydd gwasanaethau bysiau lleol ledled Cymru yn cael eu grwpio mewn pecynnau gwasanaeth at ddibenion tendro; yn amrywio o lwybrau a allai fod mor fach ag un llwybr, a allai fod o fwy o ddiddordeb i BBaChau, i fasnachfreintiau ledled yr ardal sy'n cynnig arbedion maint i weithredwyr mwy. Wrth gyflwyno'r system newydd, bydd TrC yn rhannu Cymru yn ardaloedd daearyddol (parthau cyflwyno). Er nad yw'r Bil yn pennu hierarchaeth, y bwriad yw rhagdybio mai masnachfreinio fydd y prif fecanwaith ar gyfer darparu gwasanaethau.
- **Darparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol** gan Weinidogion Cymru. Mae'r Bil yn pennu pan fo Gweinidogion Cymru wedi eu bodloni y byddai hyn yn fwy effeithiol nag ymrwymo i gontract gwasanaeth bysiau lleol, caiff Gweinidogion Cymru ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol. Mae'n debygol y bydd y pŵer hwn yn cael ei ddefnyddio, er enghraifft, pan (i) nad yw Gweinidogion Cymru wedi gallu sicrhau bod gwasanaethau yn cael eu darparu drwy gontract gwasanaeth bysiau lleol; neu (ii) bod contract gwasanaeth bysiau lleol wedi dod i ben cyn diwedd y cyfnod y cytunwyd arno (h.y. wedi methu).
- **Trwyddedu** - caiff gweithredwyr wneud cais i Weinidogion Cymru i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Gall Gweinidogion Cymru roi Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol i fodloni eu dyletswydd i sicrhau y darperir gwasanaethau ond caniateir i drwyddedau gael eu rhoi hefyd mewn cysylltiad â gwasanaethau nad ydynt wedi'u pennu fel gwasanaethau sy'n ofynnol gan Weinidogion Cymru, ar yr amod bod Gweinidogion Cymru wedi'u bodloni na fydd y gwasanaeth yn cael effaith andwyol ar wasanaethau o dan contract neu a ddarperir yn uniongyrchol ac na fydd yn anghyson â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

3.46 Yn ogystal â'r rhain, mae'r Bil hefyd yn gwneud darpariaeth ar gyfer dibyniaeth ar rai mathau eraill o wasanaethau bysiau i gyflawni eu dyletswydd i sicrhau gwasanaethau bysiau lleol. Mae'r rhain yn seiliedig ar ddeddfwriaeth bresennol ac yn cynnwys gwasanaethau cludiant cymunedol. Os yw'r "angen" a nodwyd ar gyfer teithwyr eisoes wedi'i fodloni gan wasanaeth cludiant cymunedol, dylid parhau â'r gwasanaeth hwnnw.

- 3.47 Bydd y gallu i sicrhau gwasanaethau drwy ddarpariaeth uniongyrchol neu Drwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol yn galluogi Gweinidogion Cymru i sicrhau darpariaeth lawn o wasanaethau ledled Cymru pan fo amgylchiadau yn gofyn amdanynt, e.e. os bydd contractau'n methu neu ddiffyg ceisiadau.
- 3.48 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.
- 3.49 Mae darpariaeth wedi'i chynnwys yn y Bil i gyfyngu ar wasanaethau bysiau lleol nad ydynt yn dod o dan y dulliau cyflawni a nodir uchod. Bwriad hyn yw cael gwared â chystadleuaeth sy'n bodoli o dan y system bresennol sydd wedi'i dadreoleiddio er mwyn galluogi mwy o ffocws ar gyflawni pan fo angen gan y cyhoedd.

Cydweithio / ymgynghori

- 3.50 Mae cydweithio ag awdurdodau lleol ac arweinwyr rhanbarthol yn allweddol er mwyn sicrhau bod y Cynllun yn addas i'r diben. O ganlyniad, mae'r dyletswyddau canlynol ynghlwm wrth y Cynllun:
- Dyletswydd i geisio barn awdurdodau lleol wrth lunio'r Cynllun;
 - Dyletswydd i ymgynghori â phersonau/cyrff penodedig ar ddrafft o'r Cynllun;
 - Dyletswydd i adolygu'r Cynllun;
 - Dyletswydd i ddiwygio'r Cynllun pan fo'n briodol, gofyn am farn awdurdodau lleol yr effeithir arnynt ac ymgynghori ar y diwygiadau hynny (o dan rai amgylchiadau).
- 3.51 Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru ofyn am farn awdurdodau lleol wrth lunio'r Cynllun, gan gynnwys nodi llwybrau a phrif fannau stopio y bydd gwasanaethau safonol yn gweithredu arnynt a'r ardaloedd daearyddol y bydd gwasanaethau bysiau lleol hyblyg yn gweithredu ynddynt. Awdurdodau lleol sydd â'r ddealltwriaeth orau o ofynion teithio bysiau lleol yn eu hardal.
- 3.52 Yn ogystal â hyn, mae'r Bil yn cynnwys dyletswydd i ymgynghori â rhanddeiliaid penodedig ar y Cynllun drafft cyn ei gyhoeddi. Mae hyn yn cynnwys cynrychiolwyr gweithredwyr bysiau, staff a theithwyr, y mae pob un ohonynt yn hanfodol i lwyddiant y rhwydwaith bysiau.
- 3.53 Y bwriad yw datblygu cynllun rhwydwaith sy'n cael ei arwain yn bennaf gan awdurdodau lleol ar sail ranbarthol. Fodd bynnag, Gweinidogion

Cymru fydd yn gwneud y penderfyniad terfynol ar gynnwys y Cynllun. Mae hyn yn ddymunol i sicrhau bod safbwynt cenedlaethol yn cael ei gadw er tegwch ar draws pob rhan o'r wlad, ac mae'n hanfodol oherwydd cyfyngiadau cyllidebol.

Amcanion

- 3.54 Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru “roi sylw i” nifer o amcanion wrth arfer eu swyddogaethau o dan y Bil. Mae'r rhain wedi'u nodi yn adran 4 o'r Bil a'u bwriad yw adlewyrchu dulliau o fynd i'r afael â rhai o'r heriau allweddol a nodwyd yn Llwybr Newydd, gan gynnwys lleihau dibyniaeth unigolion ar geir, cysylltedd cymunedol a hygyrchedd.

Cynllunio a masnachfreinio'r rhwydwaith

- 3.55 Nid yw'r Bil yn nodi sut y bydd y broses fasnachfreinio (contractio) a thendro yn gweithio'n ymarferol. Bydd mwy o hyblygrwydd yn caniatáu i fodolau contractiol priodol gael eu defnyddio ar gyfer gwahanol fathau o wasanaeth (e.e. rhwng gwasanaethau a amserlennir a gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw), yn ogystal â chaniatáu i Weinidogion Cymru adlewyrchu datblygiadau o ran arferion caffael, y farchnad fysiau, neu'r system drafnidiaeth gyhoeddus ehangach.
- 3.56 Cynigir y bydd y model masnachfrait newydd yn cael ei gyflwyno ledled Cymru fesul cam dros oddeutu pedair blynedd. Mae rhagor o fanylion am sut y bydd hyn yn gweithio'n ymarferol wedi'u cynnwys yn [Diwygio'r bysiau yng Nghymru: ein map ffordd i fasnachfreinio](#), sy'n nodi'r gwahanol gamau sy'n arwain at gyflwyno'r model newydd. Mae'r ddogfen hon hefyd yn ymdrin â manteision masnachfreinio, cyllido, datblygu'r rhwydwaith, egwyddorion y rhwydwaith a ffyrdd o weithio.
- 3.57 Er mwyn adlewyrchu statws y Cynllun fel ased cenedlaethol, bydd y Senedd yn gweld y Cynllun. Mae'r Bil yn cynnwys gofyniad i Weinidogion Cymru osod y Cynllun cychwynnol gerbron y Senedd. Bydd hyn yn rhoi trosolwg i Aelodau o'r Senedd o'r dull “un rhwydwaith” a ddefnyddiwyd wrth greu'r Cynllun.
- 3.58 Mae'r Bil hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru adolygu'r Cynllun a diwygio'r Cynllun er mwyn sicrhau ei fod yn parhau i nodi llwybrau a phrif fannau stopio gwasanaethau safonol ac ardaloedd daearyddol gwasanaethau hyblyg.
- 3.59 Bydd gan Weinidogion Cymru y pŵer i wneud unrhyw ddiwygiadau eraill i'r Cynllun y maent yn ystyried eu bod yn briodol. Bydd gofynion ymgynghori a chyhoeddi yn berthnasol wrth ddiwygio'r cynllun. Bydd y ddyletswydd i ymgynghori yn amodol ar fodloni trothwyon penodol i sicrhau bod digon o hyblygrwydd i ymateb i ofynion newidiol ac amgylchiadau eraill a allai fod yn rhai brys.

3.60 Mae'r Bil yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ymgynghori ar ddiwygiadau drafft pan:

- fod y newidiadau arfaethedig i gael effaith am fwy na 14 diwrnod
- nad yw'r diwygiadau yn cael eu hystyried yn rhai "bychan"
- fo'n rhesymol ymarferol cynnal ymgynghoriad ar y diwygiad arfaethedig.

3.61 Mae'r Bil yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru, cyn diwedd y 12 mis sy'n dechrau â'r dyddiad y gosodwyd y Cynllun yn fwyaf diweddar, osod copi o'r Cynllun a datganiad sy'n nodi'r newidiadau ers y fersiwn flaenorol o'r Cynllun a osodwyd, gerbron y Senedd.

Gofynion adrodd

3.62 Mae'r gofynion adrodd wedi'u cynllunio i sicrhau ei fod yn ofynnol adrodd yn ystod proses gyflwyno'r model masnachfreinio ac unwaith y bydd y newid i'r model masnachfreinio wedi'i gwblhau a'i fod yn fusnes fel arfer. Mae'r dull o adrodd yn ceisio bod yn gymesur ac mae'n adlewyrchu pwysigrwydd sicrhau y gellir hysbysu'r Senedd yn briodol am weithredu'r system newydd ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau, a'i bod yn gallu goruchwyllo'r gwaith o reoli'r gwasanaethau bysiau a ddarperir yn y dyfodol.

3.63 Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru ddarparu adroddiad cychwynnol i'r Senedd ddim hwyrach na 12 mis ar ôl y cyfnod o ddwy flynedd sy'n dechrau â'r diwrnod y daw'r ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau bysiau lleol (adran 5 o'r Bil) i rym. Dylid darparu adroddiadau dilynol ddim hwyrach na 12 mis ar ôl pob cyfnod olynol o bedair blynedd.

3.64 Yn yr adroddiad, bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r modd ac i ba raddau y mae arfer eu swyddogaethau o dan y Bil wedi cyfrannu at gyflawni'r amcanion (adran 4 o'r Bil). Rhagwelir y bydd yr adroddiad cychwynnol a ddarperir i'r Senedd yn ystod y broses gyflwyno hefyd yn nodi:

- y camau a gymerwyd gan Weinidogion Cymru i weithredu masnachfreinio gwasanaethau bysiau yng Nghymru o'r Cydsyniad Brenhinol;
- cynnydd o ran gweithredu ar draws pob un o'r pedwar parth, gan nodi'r blaenoriaethau, y risgiau, y cyfleoedd neu'r pryderon ynghylch cyflawni ar gyfer gweddill y cyfnod gweithredu;
- yr hyn y mae Gweinidogion Cymru yn mynd i'w wneud i liniaru risgiau a phryderon ynghylch cyflawni;

- effaith cyflwyno masnachfreinio mewn unrhyw Barthau lle mae masnachfreinio wedi'i weithredu;
- unrhyw faterion eraill y mae Gweinidogion Cymru yn eu hystyried sy'n berthnasol i adrodd ar y cynnydd y maent wedi'i wneud wrth weithredu'r system newydd ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau.

3.65 Rhagwelir y gall adroddiadau diweddarach nodi'r canlynol:

- nodau polisi Gweinidogion Cymru ar gyfer y cyfnod adrodd nesaf
- datganiad sy'n amlinellu cyflwr presennol y farchnad ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru; ac
- unrhyw faterion eraill y bydd Gweinidogion Cymru o'r farn eu bod yn berthnasol adrodd arnynt.

3.66 Bydd hyn ochr yn ochr â nodi'r wybodaeth ofynnol ynghylch y modd, ac i ba raddau, y mae arfer swyddogaethau Gweinidogion Cymru wedi cyfrannu at gyflawni'r amcanion.

Gwasanaethau trawsffiniol

3.67 Mae'r rhain yn wasanaethau bysiau lleol sydd â manau stopio yng Nghymru a Lloegr.

3.68 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.

3.69 Er y gellir masnachfreinio rhannau Cymru a Lloegr o'r gwasanaeth fel ei gilydd, eu trwyddedu neu eu darparu'n uniongyrchol fel un gwasanaeth, ni fyddai'r cyfyngiad sy'n gwahardd gweithredwyr eraill rhag darparu gwasanaethau y tu hwnt i'r amgylchiadau hyn (gweler paragraff 3.74 am ragor o fanylion) yn cael ei gymhwyso i ran Lloegr o'r gwasanaeth.

3.70 Pan fyddai rhan Lloegr o'r gwasanaeth yn cael ei darparu fel arall a'i fod yn diwallu anghenion trafnidiaeth yng Nghymru, yn ymarferol, rhagwelir mai dim ond rhan Cymru o'r gwasanaeth a fyddai'n destun contract neu drwydded gwasanaeth bysiau lleol.

Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol

3.71 Mae'r Bil yn gwneud darpariaeth ar gyfer gwasanaethau nad ydynt wedi'u pennu fel gwasanaethau sy'n ofynnol gan Weinidogion Cymru i weithredu yng Nghymru pan ei fod er budd y cyhoedd iddynt wneud

hynny. Bydd y gwasanaethau hyn yn cael eu hawdurdodi drwy weithredu system drwyddedu. Caniateir i Drwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol gael eu darparu hefyd i wasanaethau sydd wedi'u pennu fel gwasanaethau sy'n ofynnol gan Weinidogion Cymru i fodloni'r ddyletswydd i sicrhau y darperir gwasanaethau.

3.72 Bydd y gyfundrefn Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol yn caniatáu i weithredwr wneud cais i Weinidogion Cymru am Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol, y cânt ei dyfarnu os:

- Na fyddai'r gwasanaeth(au) arfaethedig yn cael effaith andwyol sylweddol ar wasanaeth bws lleol a ddarperir o dan gontract gwasanaeth bws lleol neu a ddarperir yn uniongyrchol; ac
- na fyddai'r gwasanaeth(au) arfaethedig yn anghyson â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

3.73 Bydd Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol yn rhoi cyfle i weithredwyr ystyried gwasanaethau newydd, arloesol, arbrofol neu dros dro a allai gynnig y posibilrwydd o lwybr bysiau hyfyw, ond nad ydynt yn cael eu darparu fel rhan o'r rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio. Fel y nodwyd uchod, bydd hyn hefyd yn caniatáu i weithredwyr redeg gwasanaethau trawsffiniol i Loegr neu o Loegr gyda chaniatâd Gweinidogion Cymru, pan na ellir masnachfreinio'r gwasanaethau hyn.

3.74 Mae'r Bil yn cynnwys pwerau i wneud rheoliadau i atodi amodau at unrhyw Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol ac yn nodi'r rhesymau dros ddirymu trwydded neu ei hatal dros dro.

3.75 Gwneir darpariaeth hefyd i ganiatáu i ymgeiswyr apelio yn erbyn penderfyniadau i wrthod, dirymu, atal dros dro, gosod neu amrywio amodau ar Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol. Mae'r hawl i apelio yn eang er mwyn sicrhau bod hawl apelio deg ar gael o dan bob amgylchiad. Er enghraifft, gallai amod a osodir ar Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol fod mor gyfyngol neu waharddol fel ei fod yn golygu nad yw'r llwybr yn hyfyw i'r gweithredwr ac yn gyfystyr â gwrthod.

Cyfngiadau ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol

3.76 Bydd gweithredwyr yn cael eu gwahardd rhag rhedeg gwasanaethau bysiau lleol ac eithrio o dan gontract gwasanaeth bysiau lleol neu yn rhinwedd Trwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol a roddir gan Weinidogion Cymru, yn ddarostyngedig i eithriadau cyfyngedig ar gyfer gwasanaethau bysiau cymunedol a gwasanaethau a ddarperir o dan adran 46 o Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981 (y cyfyngiad). Bydd y gwasanaethau bysiau lleol hyn a eithrir yn gallu gweithredu yng Nghymru heb i weithredwyr orfod cael contract gwasanaeth bysiau lleol neu Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol. Bydd gan Weinidogion Cymru hefyd bŵer i eithrio dosbarthiadau eraill

o wasanaeth o'r cyfyngiad. Mae'r Bil yn ei gwneud yn drosedd sifil i weithredu gwasanaeth bws lleol yng Nghymru yn groes i'r cyfyngiad. Bydd hyn yn cael ei orfodi gan y Comisiynydd Traffig.

- 3.77 Mae'r darpariaethau sydd wedi'u cynnwys yn y Bil sy'n pennu'r sancsiynau ar gyfer ymdrin â thorri'r cyfyngiad yn debyg i ddarpariaethau sefydledig ar gyfer troseddau tebyg eraill o dan adran 155 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.

Pwerau Awdurdodau Lleol a gwasanaethau bysiau

- 3.78 Ar hyn o bryd, gwaherddir awdurdodau lleol rhag darparu gwasanaethau bysiau sy'n gofyn am drwydded gweithredwr cerbyd gwasanaeth cyhoeddus o dan adran 66(1) o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 ("Deddf 1985"). Mae'r Bil yn caniatáu i'r sawl sydd â "trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus" neu "trwydded bysiau cymunedol" yn unig wneud cais am gontractau neu wneud cais am drwydded o dan y system newydd. Felly, bydd angen i awdurdod lleol ddal y naill neu'r llall o'r rhain i ddarparu gwasanaethau o dan gontract gwasanaeth bysiau lleol neu Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol.
- 3.79 Y rhesymeg dros hyn yw y dylai awdurdodau lleol orfod bodloni'r un safonau (h.y. diogelwch, cynnal a chadw a chyfleusterau cerbydau) â gweithredwyr eraill i gael y drwydded angenrheidiol sy'n rhagofyniad ar gyfer rhedeg gwasanaeth bws. Awdurdodau lleol fydd yn penderfynu pa drwydded y maent yn dibynnu arni.
- 3.80 Er mwyn rhoi'r gallu i awdurdodau lleol gael trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus ac i redeg gwasanaethau bysiau lleol, mae'r Bil yn gwneud darpariaeth i godi, o ran Cymru, y cyfyngiad presennol ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau o dan adran 66(1) o Ddeddf 1985.
- 3.81 Pan fydd awdurdodau lleol yn rhedeg gwasanaethau bysiau yn fasnachol, bydd yn ofynnol iddynt sefydlu cwmni, a disgwylir iddynt ddibynnu ar y pŵer cymhwysedd cyffredinol ("GPOC") a gynhwysir yn adran 24 o Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 i wneud hyn.
- 3.82 Ar hyn o bryd, mae dau gwmni bysiau awdurdodau lleol yn gweithredu yng Nghymru, sef Cardiff City Transport Services Limited (sy'n masnachu fel "Bws Caerdydd") a Newport Transport Limited (sy'n masnachu fel "Bws Casnewydd"), a ffurfiwyd o dan adran 67 o Ddeddf 1985. Y bwriad yw y bydd Bws Caerdydd a Bws Casnewydd yn gallu parhau i weithredu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru ac na ddylai'r rheolaethau presennol ar gwmnïau trafndiaeth awdurdodau lleol sydd wedi'u cynnwys yn adrannau 72 i 79 o Ddeddf 1985 fod yn gymwys unwaith y byddant wedi trosglwyddo i'r model masnachfreinio. Unwaith y bydd Bws Caerdydd a Bws Casnewydd wedi trosglwyddo i'r model masnachfreinio, bydd y rheolaethau cyffredinol ar gwmnïau

awdurdodau lleol sydd wedi'u cynnwys yn adrannau 67 i 73 o Ddeddf Llywodraeth Leol a Thai 1989 a Gorchymyn Awdurdodau Lleol (Cwmnïau) 1995 yn gymwys.

- 3.83 Y rhesymeg yma yw i galluogi awdurdodau lleol i sefydlu cwmnïau bysiau dinesig newydd a galluogi cwmnïau bysiau presennol sy'n eiddo i awdurdodau lleol i barhau â'u gweithrediad.
- 3.84 Ar hyn o bryd mae awdurdodau lleol hefyd yn cael eu gosod o dan ddyletswydd i sicrhau y darperir y gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y maent yn ystyried sy'n briodol i fodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth gyhoeddus na fyddent fel arall yn cael eu bodloni. Gall awdurdodau lleol hefyd ymrwymo i gytundebau ar gyfer darparu cymorthdaliadau gwasanaeth pan na fyddai gwasanaethau'n cael eu darparu, neu na fyddent yn cael eu darparu i safon benodol, heb gymhorthdal (adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985). Fodd bynnag, 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 sicrhau gwasanaethau bysiau. Bydd y Bil hefyd yn rhoi pwerau i awdurdodau lleol i roi cymhorthdal i wasanaethau. Ni fydd gwasanaethau sy'n bodloni'r diffiniad o "gwasanaeth bysiau lleol" yn cael eu heithrio rhag bod angen Trwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol, oni bai eu bod yn dod o fewn yr eithriadau cyfyngedig i'r cyfyngiad.
- 3.85 O dan y model darparu bysiau presennol sydd wedi'i ddadreoleiddio, mae adran 6 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 yn ei gwneud yn ofynnol i wasanaethau bysiau gael eu cofrestru gyda'r Comisiynydd Traffig. Mae'r Bil yn dileu'r gofyniad i "gwasanaethau bysiau lleol" (diffiniad adran 1) safonol yng Nghymru gael eu cofrestru oherwydd bydd Cynllun y Rhwydwaith, i bob pwrpas, yn disodli'r swyddogaeth hon.

Rhannu Data a Gwybodaeth

- 3.86 Mae gwybodaeth gyfredol a chlir o ansawdd uchel yn hanfodol i redeg gwasanaethau bysiau lleol yn ddidrafferth. Heddiw, mae disgwyliadau pobl o ran y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt yn uwch o lawer nag yr oeddent hyd yn oed ychydig o flynyddoedd yn ôl, ac mae defnyddwyr yn disgwyl gallu gwneud dewisiadau gwybodus yn seiliedig ar ddata sydd ar gael yn hawdd. Nid yw'r safon hon o ddata ar gael yn gyson ar hyn o bryd i deithwyr bysiau ym mhob rhan o Gymru. Dylai pwerau newydd i Weinidogion Cymru mewn perthynas â data agored arwain at fnyddiad cyhoeddus at ddata mwy cyson a dibynadwy.
- 3.87 Mae mynediad at wybodaeth glir a chywir am wasanaethau bysiau yn bwysig i ddatblygwyr meddalwedd sy'n ceisio creu gwasanaethau fel apiau ffôn clyfar a systemau cynllunio siwrneiau. Er bod gwefannau cynllunio siwrneiau bysiau fel Traveline Cymru eisoes ar gael, yn

wahanol i rai dulliau trafnidiaeth gyhoeddus eraill, nid yw bob amser yn hawdd cael gafael ar wybodaeth am brisiau a phrydlondeb bysiau. O gymharu â hynny, mae gwefan National Rail Enquiries yn darparu gwasanaeth cynllunio siwrneiau a gwybodaeth am brisiau siwrneiau rheilffordd ac mae data prydlondeb ar gael ar wefannau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail.

- 3.88 Y bwriad yw y dylai pobl sy'n defnyddio, neu'n bwriadu defnyddio, gwasanaethau bysiau yng Nghymru gael mynediad i'r un lefelau o wybodaeth â theithwyr ar ddulliau teithio eraill. Ystyrir y bydd hyn yn gwneud gwasanaethau bysiau yn fwy hygyrch ac yn opsiwn teithio mwy deniadol. Er mwyn cyflawni hyn, bydd yn hanfodol bod set ddata agored gynhwysfawr ar gael ar gyfer y diwydiant bysiau.
- 3.89 Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru wneud trefniadau i sicrhau bod gwybodaeth am wasanaethau bysiau ar gael i'r cyhoedd. Bydd yr wybodaeth i'w rhoi ar gael yn cael ei phennu mewn rheoliadau. Bydd hyn yn cynnwys:
- amserlenni gwasanaethau bysiau a pha mor aml y maent ar gael;
 - llwybrau aros ac ardaloedd gweithredu;
 - prisiau siwrneiau a thocynnau;
 - newidiadau neu newidiadau arfaethedig i lwybrau neu wasanaethau;
 - gweithrediad gwasanaethau, gan gynnwys (o bosibl)—
 - lleoliad cerbydau sy'n gweithredu'r gwasanaethau,
 - cysylltiadau â gwasanaethau eraill, ac
 - yr amser y mae gwasanaeth wedi cyrraedd cyrchfan neu y disgwylir iddo gyrraedd.
- 3.90 Bydd Gweinidogion Cymru hefyd yn gallu ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr ddarparu gwybodaeth benodol iddynt er mwyn cyflawni eu dyletswydd i sicrhau bod gwybodaeth ar gael i'r cyhoedd.
- 3.91 Mae gwybodaeth gywir yn bwysig i ddatblygu'r rhwydwaith bysiau, ac i gynorthwyo Gweinidogion Cymru i lunio'r Cynllun, nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen a llywio'r polisi a'r gwaith o wneud penderfyniadau gweithredol ynghylch cefnogi a chontractio gwasanaethau.
- 3.92 Cam pwysig yn y broses fasnachfreinio yw darparu digon o wybodaeth glir at ddiben gwneud penderfyniadau gwybodus am lefel y galw am wasanaethau, a'r defnydd ohonynt, ac am y gwerth cymharol a gynigir gan wahanol gynigion i'w darparu.
- 3.93 Mae'r Bil yn sicrhau bod gan Weinidogion Cymru, at ddibenion eu swyddogaethau o sefydlu a gorfodi'r rhwydwaith bysiau yng Nghymru, y pŵer i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau bysiau presennol a chyn-weithredwyr gwasanaethau bysiau ddarparu

gwybodaeth iddynt. Y bwriad yw y bydd Gweinidogion Cymru yn gallu pennu mewn rheoliadau yr wybodaeth sy'n ofynnol a sut mae'r wybodaeth i'w darparu.

- 3.94 Mae'r Bil hefyd yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n ymwneud â chasglu gwybodaeth gan awdurdodau lleol er mwyn hwyluso'r gwaith o arfer swyddogaethau sy'n ymwneud â sicrhau a darparu gwasanaethau bysiau.
- 3.95 O ran pwy y gellir darparu gwybodaeth iddynt, 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. Cynigir y dylid cyfyngu'r rhannu hwn i unrhyw is-gwmnïau Gweinidogion Cymru neu unrhyw un y maent wedi ymrwymo i drefniant ag ef i gefnogi'r gwaith o ddarparu'r model masnachfreinio (megis cymorth ymgynghorol arbenigol); y Comisiynwyr Traffig (at ddibenion amddiffyn apelau, ac ati); ac awdurdodau lleol (sy'n gweithredu fel awdurdodau trafnidiaeth leol) yng Nghymru. Mae'r Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau ynghylch datgelu gwybodaeth. Mae methiant gan weithredwr i gydymffurfio â gofyniad gwybodaeth i'w orfodi gan y Comisiynydd Traffig drwy osod cosbau sifil sy'n debyg i ddarpariaeth bresennol o dan adran 155 o Ddeddf 2000.

Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TUPE)

- 3.96 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. Mae'r Bil yn darparu ar gyfer gwneud rheoliadau i nodi'r sefyllfaoedd y dylid eu trin fel trosglwyddiadau perthnasol at ddibenion Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TUPE), fel bod TUPE yn gymwys.
- 3.97 Hefyd, o dan TUPE a darpariaethau Deddf Pensiynau 2004 y dywedir eu bod yn gymwys, bydd gan staff sy'n cael eu trosglwyddo amddiffyniadau penodol o ran hawliau pensiwn.

Cymhwysiad tiriogaethol

- 3.98 Mae'r Bil hwn yn gymwys o ran Cymru. Mae gan awdurdodau lleol a Chomisiynydd Traffig Prydain Fawr gyfrifoldebau statudol presennol mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Bydd y Bil hwn yn effeithio ar weithredwyr gwasanaethau bysiau yn y sector

cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector ac unigolion a chymunedau sy'n dibynnu ar wasanaethau bysiau lleol.

4. Ymgynghori

- 4.1 Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori'n helaeth ar ddiwygio bysiau ac yn parhau i weithio'n agos gyda Trafnidiaeth Cymru (TfC) a rhanddeiliaid allweddol eraill i lywio polisi ar ddiwygio bysiau, a'r Bil yn darparu strwythur deddfwriaethol. Mae trafodaethau gyda'r diwydiant bysiau wedi bod yn mynd rhagddynt ers 2017, ar ffurf uwchgynadleddau, gweithgorau ac ymgynghoriadau cyhoeddus. Mae'r trafodaethau, yr ymgynghoriad a'r cyhoeddiadau hyn wedi'u defnyddio i ffurfio'r darpariaethau yn y Bil hwn. Disgrifir yr uchafbwyntiau isod.
- 4.2 Ym mis Ionawr 2017, gwnaethom gynnal uwchgynhadledd bysiau yn Wrecsam, a gwahoddwyd dros ddau gant o bobl o'r diwydiant i'r digwyddiad. Yn ystod y diwrnod hwnnw, trafodwyd pynciau oedd yn berthnasol i'r diwydiant cyfan, gyda chyflwyniadau a gweithdai rhyngweithiol i'r cyfranogwyr. Yn y gweithdai hynny, trafodwyd problemau ac atebion posibl yn y pynciau canlynol - rhwydweithiau bysiau cynaliadwy a hygrych; datblygu bysiau'n gynaliadwy; gwrthdroi'r cwymp yn nifer y teithwyr ar fysiau a sbarduno twf y farchnad teithwyr sy'n talu.
- 4.3 Ar ôl yr uwchgynhadledd, gwnaethom gynnal wyth gweithdy manylach ledled Cymru i ymchwilio'n ddyfnach i'r themâu cyffredin a godwyd. Cynhaliwyd rhain ym mis Hydref a Tachwedd 2017.
- 4.4 Cynhaliwyd uwchgynhadledd bysiau arall yn Abertawe yn 2018 gyda dau gant o randdeiliaid unwaith eto o'r diwydiant wedi dod ynghyd. Trafodwyd unwaith eto broblemau'r diwydiant a phennwyd cyfeiriad ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru yn y dyfodol, a oedd yn cynnwys gweithio'n gadarnhaol â phob partner yn y diwydiant i ystyried atebion i ddiwallu anghenion trafniadaeth ein holl gymunedau.
- 4.5 Mae'r adborth a'r cyfraniadau a gafwyd gan y diwydiant yn yr uwchgynadleddau a'r gweithdai wedi cyfrannu'n bwysig at ddatblygu adroddiad Bws Cymru, y cyfeirir ato yn fanylach ym mharagraffau 4.13 – 4.15 isod.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2020 (Wedi'i dynnu'n ôl)

- 4.6 Ym mis Mawrth 2020, cyflwynodd y Gweinidog Newid Hinsawdd y [Bil Gwasanaethau Bysiau \(Cymru\)](#) ar ddiwygio bysiau i'r Senedd. Cyn hyn cafwyd ymgynghoriad eang drwy ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol, digwyddiadau ymgysylltu a chyfarfodydd ymgysylltu penodol. Cynhaliwyd pedwar digwyddiad ymgysylltu â rhanddeiliaid ledled Cymru,

gyda chyfanswm o tua 200 yn bresennol a mynychodd swyddogion gyfarfodydd a digwyddiadau ymgysylltu awdurdodau lleol i drafod y cynigion. Cynhaliwyd gyfarfodydd ymgysylltu penodol hefyd gydag ystod o sefydliadau ac unigolion yn rhannu nodweddion gwarchodedig, gan gynnwys:

- Anabledd Cymru
- Cŵn Tywys Cymru
- Y Senedd Ieuencid
- Plant yng Nghymru

4.7 Cynhaliwyd sesiynau briffio hefyd gyda'r grwpiau canlynol:

- Comisiwn Cenedlaethau'r Dyfodol
- Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
- Cymdeithas y Syrfewyr Gwledig a'r Gymdeithas Swyddogion Cydlynau Trafnidiaeth
- Aelodau Portffolio Trafnidiaeth De Orllewin Lloegr
- Grŵp Cynghori Aelodau'r Cabinet Trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru
- Llif gwaith NBN Bus
- Cymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol

4.8 Roedd Bil 2020 yn darparu dau 'offeryn' statudol i awdurdodau lleol - 'Cynlluniau Partneriaeth Cymru' a 'Cynlluniau Masnachfreinio Cymru'. Roedd y ddau yn ddiweddariadau i'r dulliau statudol presennol. Mae'r rhain yn wahanol i'r dull arfaethedig yn y Bil presennol oherwydd nad oedd yr un offeryn yn orfodol a byddai awdurdodau lleol yn masnachfreinio awdurdodau. Fodd bynnag, roedd rhywfaint o debygrwydd o ran y byddai Bil 2020 wedi cael gwared ar gyfyngiadau ar weithrediadau bysiau awdurdodau lleol ac wedi mynd i'r afael â darparu gwybodaeth gan weithredwyr.

4.9 Cafodd y Bil ei dynnu'n ôl ar 15 Gorffennaf 2020 oherwydd effeithiau pandemig COVID-19 ar yr amserlen ddeddfwriaethol.

Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021 ac ymgynghoriad Bws Cymru

4.10 Ym mis Mawrth 2022, cyhoeddwyd ymgynghoriad [Bws Cymru](#). Roedd Bws Cymru yn nodi cynlluniau Llywodraeth Cymru i ddiwygio'r ffordd y mae gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu cynllunio a'u darparu dros y pum mlynedd nesaf ac mae'n cynnwys ymrwymiad i gyhoeddi papur

gwyn fel paratoad cyn deddfwriaeth sylfaenol newydd i newid y ffordd y mae gwasanaethau bysiau'n cael eu sicrhau. Roedd Bws Cymru yn adeiladu ar y cynigion amlinellol yn [Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021](#) (Llwybr Newydd). Fel y nodir isod, cafodd [Llwybr Newydd](#) a [Bws Cymru](#) eu datblygu gyda chymorth y cyhoedd a'r holl randdeiliaid.

4.11 Ar gyfer Llwybr Newydd, rhwng mis Mawrth a mis Medi 2020, cynhaliwyd dros 50 o gyfarfodydd ar-lein a thri gweithdy wyneb yn wyneb i glywed am brofiadau a barn y cyhoedd am drafnidiaeth yn gyffredinol, oedd yn cynnwys elfennau o'r defnydd o fysiau. Ymgynghorwyd â'r pump Comisiynydd Cymreig, gydag amrywiol grwpiau allweddol eraill:

- Comisiynydd Plant Cymru
- Comisiynydd y Gymraeg
- Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru
- Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru
- Comisiynwyr Traffig
- Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
- Fforwm Cydraddoldeb i Bobl Anabl
- Fforwm Hil Cymru
- Tasglu Ffoaduriaid a Cheiswyr Lloches
- Grŵp llywio ar gyfer Cryfhau a Hyrwyddo Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
- Fforwm Cynghori'r Gweinidog ar Heneiddio
- Cynrychiolwyr Sipsiwn a Theithwyr
- Panel Hygyrchedd TrC

4.12 Ceir rhagor o wybodaeth am y gweithgareddau ymgysylltu ac ymgynghori a gynhaliwyd [yma](#).

4.13 Ar gyfer Bws Cymru, cynhaliwyd pymtheg o gyfarfodydd a gweithdai ar-lein gyda rhanddeiliaid, gan gynrychioli defnyddwyr ac undebau llafur, rhwng 26 Awst 2021 a 28 Medi 2021.

4.14 Roedd y cyfarfodydd a'r gweithdai hyn yn ychwanegol at y trafodaethau parhaus gydag awdurdodau trafnidiaeth lleol, gweithredwyr bysiau a grwpiau sy'n cynrychioli'r diwydiant. Cafodd Grŵp Partneriaeth Bysiau gyda chyrff cynrychioliadol o bob rhan o'r sector bysiau ei ffurfio hefyd. Bu'r grŵp yn fan i gloriannu syniadau polisi, gyda'r aelodau'n trafod diwygio'r bysiau a phynciau cysylltiedig gyda swyddogion polisi. Mae

sefydlu'r grŵp hwn yn dangos awydd ac ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gydweithio o fewn y sector.

- 4.15 Mae rhagor o wybodaeth am y gweithgareddau ymgysylltu ac ymgynghori gan gynnwys yr amserlen lawn o gyfarfodydd a chyfranogwyr i'w gweld [yma](#).

Gweithgorau

- 4.16 Ar ddechrau 2022, trefnodd Llywodraeth Cymru fod dau weithgor yn cael eu creu i helpu i ddatblygu polisi ar gyfer cyhoeddi y papur gwyn "Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru" (gweler baragraffau 4.17 – 4.18 isod): Gweithgor y Gweithredwyr Bysiau a'r Gweithgor Deddfwriaeth Bysiau.
- 4.17 Ymhlith aelodau Gweithgor y Gweithredwyr Bysiau yr oedd cynrychiolwyr cyrff y diwydiant a swyddogion polisi Llywodraeth Cymru. Y prif bwyntiau a godwyd oedd pwysigrwydd sicrhau nad oedd y ddeddfwriaeth yn creu anfantais i unrhyw ran o'r farchnad a'i bod yn annog pob math o weithredwyr i gymryd rhan yn y broses fasnachfreinio. Nododd y Gweithgor Gweithredwyr Bysiau hefyd rôl bwysig busnesau bach a chanolig wrth ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Codwyd pryderon gan y Gweithgor hefyd gan y Gweithgor Gweithredwyr Bysiau ynglŷn â threfniadau'r cyfnod pontio a sut olwg fyddai ar y trefniadau go iawn. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn parhau i weithio gyda gweithredwyr i sicrhau newid esmwyth i'r drefn fasnachfreinio.
- 4.18 Ymhlith aelodau'r Gweithgor Deddfwriaeth Bysiau yr oedd cynrychiolwyr awdurdodau lleol, TrC a swyddogion polisi Llywodraeth Cymru. Y prif bwyntiau gododd yn y trafodaethau oedd atebolrwydd strwythurau llywodraethu fyddai yr un pryd yn osgoi biwrocratiaeth, effaith masnachfreinio ar deithiau dysgwyr a'r ddyletswydd ar awdurdodau lleol i sicrhau gwasanaethau trafnidiaeth i'r cyhoedd na fyddai'n cael eu darparu fel arall, o dan adran 63 Deddf Trafnidiaeth 1985.
- 4.19 Mae Llywodraeth Cymru wedi cydnabod ac ystyried y materion hyn ar hyd y broses datblygu polisi. Mae'r Bil yn gwneud y newidiadau i Ddeddf Trafnidiaeth 1985 er mwyn symud tuag at drefn fasnachfreinio yng Nghymru.
- 4.20 Ni fydd y Bil yn effeithio ar y cyfrifoldeb statudol i ddarparu cludiant i ddysgwyr. Fodd bynnag, wrth gynllunio'r rhwydwaith, bydd TrC yn ceisio sicrhau gwell integreiddio rhwng y rhwydwaith a theithiau dysgwyr i

sicrhau bod gan blant a phobl ifanc well mynediad at ysgolion ac addysg bellach ac uwch.

- 4.21 Yn y pen draw, Gweinidogion Cymru fydd yn atebol am wasanaethau bws masnachfaint o dan y Bil. Ond gan ystyried adborth y Gweithgor Deddfwriaeth Bysiau, mae'r Bil yn galw ar Weinidogion Cymru i gynnwys, ymhlith eraill, awdurdodau lleol, a Chyd-bwyllgorau Corfforaethol wrth gynllunio'r rhwydwaith yn eu hardal. Wrth ddatblygu'r Bil, rydym wedi osgoi creu proses fiwrocrataidd yn fwriadol, gan i bartneriaid lleol yn eu hadborth nodi y byddai'n ei gwneud yn anodd i Weinidogion Cymru reoli'r rhwydwaith yn ymarferol.

Ymgynghoriad Papur Gwyn

- 4.22 Mae'r Papur Gwyn: ["Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru"](#), a gyhoeddwyd ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus ar 31 Mawrth 2022, yn nodi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer dyfodol gwasanaethau bysiau ledled Cymru. Y Papur Gwyn hwn fu'r sail ar gyfer datblygu polisi'r Bil.
- 4.23 Cynhaliwyd yr ymgynghoriad dros gyfnod o 12 wythnos a daeth i ben ar 24 Mehefin 2022. Roedd yn bosib cyflwyno ymatebion drwy'r post, dros e-bost neu ar-lein – drwy'r holiadur ar-lein ar wefan Llywodraeth Cymru. Daeth ymatebion Cymraeg a Saesneg i law. Rhannwyd y ddolen i'r ymgynghoriad hefyd â phartneriaid gan gynnwys pob awdurdod lleol yng Nghymru a chyrff proffesiynol a chymdeithasau cynrychioliadol perthnasol.
- 4.24 Cafwyd 739 o ymatebion i'r ymgynghoriad. Cafwyd ymatebion gan gwmnïau bysiau, y sector cyhoeddus, y trydydd sector, cymdeithasau'r diwydiant ac aelodau'r cyhoedd. Nododd 91% o'r ymatebwyr eu bod yn byw yng Nghymru.
- 4.25 Trefnwyd digwyddiadau ar-lein gan swyddogion ar gyfer awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i esbonio'r cynigion, ateb cwestiynau a'u hannog i ymateb i'r ymgynghoriad. Cyflwynodd swyddogion gyflwyniad ar y Papur Gwyn ac asesiad effaith rheoleiddiol drafft (RIA) yn y digwyddiadau hyn. Ymunodd swyddogion â digwyddiadau ar-lein eraill pan ofynnwyd iddynt.
- 4.26 Gwahoddwyd swyddogion awdurdodau lleol i gymryd rhan yn un o'r pedwar digwyddiad rhanbarthol a gynhaliwyd ar-lein, y rhanbarthau oedd y De-ddwyrain, y Gogledd, y Canolbarth a'r De-orllewin. Cymerodd 48 o

swyddogion awdurdodau lleol Cymru ran ynddynt a chynrychiolydd o Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC).

- 4.27 Trefnodd swyddogion ddigwyddiad ar-lein hefyd ar gyfer gweithredwyr bysiau a'u cynrychiolwyr, gydag 13 o weithredwyr, a chynrychiolwyr Cydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr (CPT), Cymdeithas Coetsys a Bysiau Cymru (CaBAC) a TrC yn cymryd rhan.
- 4.28 Roedd yr adborth i'r ymgynghoriad yn gadarnhaol iawn ar y cyfan - gyda 96% o'r ymatebwyr yn cytuno bod angen newid y ffordd y mae gwasanaethau bysiau'n cael eu darparu, 66% o blaid trefn fasnachfreinio, a 75% yn cytuno â'n model masnachfreinio ni fel a ddisgrifiwyd yn y Papur Gwyn.
- 4.29 Roedd llawer o'r sylwadau a ddaeth gyda'r ymatebion yn croesawu'r newidiadau arfaethedig. Roedd ymatebwyr o ardaloedd mwy gwledig Cymru yn croesawu'r cyfle i wella gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd. Yn ogystal, gwnaeth yr ymatebwyr sylwadau ar yr anawsterau presennol i gael gwybod pryd mae bysiau'n mynd i gyrraedd oherwydd nifer y cwmnïau sy'n rhedeg ar bob llwybr, diffyg gwasanaethau cydlynol a diffyg amserlenni clir. Mae'r sylwadau hyn yn atgyfnerthu'r syniad bod angen creu rhwydwaith fydd yn diwallu anghenion y cyhoedd am gludiant.
- 4.30 Dywedodd llawer o'r ymatebwyr eu bod yn cefnogi model y fasnachfaint, gyda llawer yn adleisio'r angen am gysondeb a chyfeiriad ar lefel genedlaethol wrth ddarparu gwasanaethau cyson o ansawdd uchel a bod angen eu hintegreiddio â'r rheilffyrdd. Mae hyn yn tynnu sylw pellach at yr angen i ddelio â gwasanaethau, tocynnau a rhwydeithiau mewn ffordd integredig, sef prif amcanion polisi'r Bil.
- 4.31 Roedd rhai o'r ymatebwyr yn cefnogi'r nod o annog pobl allan o'u ceir ac ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sy'n fwy hinsawdd gyfeillgar. Ond dywedodd y rhan fwyaf a gyfeiriodd at y newid yn yr hinsawdd fel rheswm i gefnogi'r cynnig bod yn rhaid rhoi blaenoriaeth i fforddiadwyedd er mwyn annog pobl allan o'u ceir ac ar fysiau. Yr ymateb mwyaf cyffredin oedd gwasanaeth fforddiadwy i'r defnyddiwr, gyda chwynion bod prisiau tocynnau yn rhy uchel ar hyn o bryd, yn enwedig i'r rheini sy'n dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus i wneud teithiau hanfodol a chysylltiadau cymdeithasol. Fodd bynnag, roedd gan lawer amheuan ynghylch sut i sicrhau fforddiadwyedd a'i effaith. Roedd y pryderon hyn yn cynnwys peryglu lefelau neu ansawdd gwasanaethau a chost a chynaliadwyedd tocynnau fforddiadwy i bwrs y wlad.

4.32 Gellir crynhoi cwestiynau a sylwadau eraill a godwyd gan ymatebwyr fel a ganlyn:

- Roedd cwestiynau llawer o weithredwyr bysiau'n delio â mwy o fanylion ar sut y byddai masnachfreinio'n gweithio'n ymarferol, yn hytrach nag â'r fframwaith cyfreithiol sy'n ei roi ar waith. Mynegodd rhai gweithredwyr, gan gynnwys gweithredwr mawr nad yw'n cynnig gwasanaethau yng Nghymru ar hyn o bryd, ddiddordeb yn y cyfleoedd i fasnachfreinio.
- Ar y cyfan roedd awdurdodau lleol yn gefnogol i'r cynigion mewn egwyddor ond dywedon nhw ei bod yn bwysig bod gan wasanaethau bysiau rôl leol. Roedd rhai awdurdodau lleol yn ansicr a allai pwerau masnachfreinio fod yn rhan o 'becyn' lleol fyddai'n cynnwys dewisiadau amgen fel partneriaethau manylach. Dyma'r hyn a gynigiwyd cynt yn y [Y Bil Gwasanaethau Bysiau \(Cymru\) \(gafodd ei dynnu'n ôl\)](#) ac yn debyg i'r model presennol yn Lloegr a'r Alban. O dan y model hwnnw, ni welwyd llawer yn manteisio ar bartneriaethau gwirfoddol, ac nid yw'n atal gweithredwyr rhag dileu llwybrau llai prysur neu godi prisiau is na'r gost. Nid yw chwaith yn caniatáu i lywodraeth leol na chenedlaethol benderfynu ble a sut y dylai gwasanaethau redeg. Nid yw'r system chwaith yn uno ar draws ffiniau llywodraeth leol, felly ni fyddai'n cynnig amserlen, rhwydwaith na system docynnau gydlynol i Gymru.
- Mae mewnbwn lleol yn hanfodol i'r system fysiau, felly rydym wedi ymrwymo i barhau i weithio gydag awdurdodau lleol i sicrhau bod masnachfreinio'n darparu rhwydwaith sy'n gweithio i bawb. Yn unol â'r mewnbwn hwn, bydd y Bil yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion gynnwys awdurdodau lleol wrth ddylunio rhwydwaith bysiau.
- Mae'n ystyried hefyd yr adborth cryf gan awdurdodau lleol ar bwysigrwydd gwybodaeth leol wrth gynllunio gwasanaethau bysiau.
- Codwyd yr un sylwadau yn yr ymgynghoriad ag a godwyd yn y gweithgorau uchod am rôl BBaChau wrth ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru a'r angen am gyd-drefnu rhwng TrC ac awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaeth integredig wedi'i gynllunio'n dda i ddysgwyr ochr yn ochr â'r rhwydwaith arferol.

- 4.33 Cyfarfu'r Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ag arweinwyr awdurdodau lleol ac aelodau cabinet Trafnidiaeth ar 20 Hydref 2022 i drafod y cynigion a ffyrdd o weithio gydag awdurdodau lleol. Roedd arweinwyr yn gefnogol i'r cynigion mewn egwyddor ac yn bendant bod angen am welliannau mawr i'r system fysiau. Fodd bynnag, cytunwyd bod angen llywodraethu effeithiol a rhagor o fuddsoddi er mwyn i'r rhwydwaith allu tyfu'n sylweddol.

Sesiynau Ymgysylltu â Gweithredwyr Bysiau

- 4.34 Cynhaliwyd cyfres o Sesiynau Ymgysylltu â Gweithredwyr Bysiau ym mis Tachwedd 2024, lle cyfarfu TrC a swyddogion Llywodraeth Cymru â gweithredwyr i drafod masnachfreinio. Roedd y sesiynau hyn yn sesiynau galw heibio dewisol ar agor i unrhyw weithredwyr bysiau presennol neu ddarpar. Roeddent yn canolbwyntio ar y cynigion ar gyfer diwygio bysiau, yn rhoi trosolwg o'r cynigion deddfwriaethol a'r dull o weithredu masnachfreinio. Cafodd gweithredwyr gyfle i ofyn cwestiynau a mynegi unrhyw bryderon am fasnachfreinio. Y themâu allweddol a gododd o hyn oedd gorsafoedd, trefniadau trosiannol a'r effaith ar fusnesau bach a chanolig. Mae'r pryderon hyn wedi cael eu hystyried gan Lywodraeth Cymru a TrC wrth gynllunio gweithrediad masnachfreinio.

Rhesymau dros beidio ag ymgynghori ar Fil drafft

- 4.35 Mae'r darpariaethau yn y Bil yn seiliedig ar y cynigion a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022, ac sydd wedi eu mireinio yn sgil yr ymatebion a gafwyd. O ystyried ehangder a manylder y trafod gyda rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol a chynrychiolwyr gweithredwyr bysiau ar y cynigion, ni ystyriwyd fod angen ymgynghori ar Fil drafft.

5. Y pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth

5.1 Mae'r Bil yn cynnwys darpariaethau i wneud is-ddeddfwriaeth a chyhoeddi dyfarniadau. Mae Tabl 5.1 (is-ddeddfwriaeth) a Thabl 5.2 (cyfarwyddydau, codau a chanllawiau) [dileer fel y bo'n briodol] yn nodi'r canlynol mewn perthynas â'r rhain:

(i).y person neu'r corff y rhoddir y pŵer iddo;

(ii).ar ba ffurf y mae'r pŵer i gael ei arfer;

(iii).priodoldeb y pŵer dirprwyedig;

(iv).y weithdrefn a gymhwysir; hynny yw, "cadarnhaol", "negyddol", neu "dim gweithdrefn", ynghyd â rhesymau pam y bernir ei bod yn briodol

5.2 I helpu i ddeall defnydd arfaethedig Gweinidogion Cymru o'r pwerau hyn, mae 'Datganiad o Fwriad y Polisi' wedi cael ei gyhoeddi ar wahân i gyd-fynd â'r Bil.

5.3 Bydd Llywodraeth Cymru yn ymgynghori ar gynnwys yr is-ddeddfwriaeth os bernir ei bod yn briodol gwneud hynny. Penderfynir beth fydd union natur yr ymgynghori ar ôl i'r cynigion gael eu ffurfioli.

Tabl 5.1: Crynodeb o'r pwerau i wneud is-ddeddfwriaeth yn narpariaethau'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Bil: 10(1) a (3) Cyfeirnod 1	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud darpariaeth ynghylch y telerau y mae rhaid eu cynnwys mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol (adran 10(1)), y ffurf safonol ar gyfer telerau y mae rhaid eu cynnwys mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol a'r amgylchiadau pan ganiateir defnyddio ffurf safonol neu pan fo rhaid ei defnyddio mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol (adran 10(3)). Mae'n bosibl y bydd angen newid darpariaeth ynghylch contractau yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.	Negyddol	Byddai cynnwys y rheoliadau yn dechnegol o ran eu natur.
Adran o'r Bil: 13(2)	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau ynghylch amodau pellach	Negyddol	Mae pwnc y rheoliadau yn

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Cyfeirnod 2			y mae rhaid eu rhoi ynghlwm wrth drwydded gwasanaeth bysiau lleol. Mae'n bosibl y bydd angen newid amodau trwyddedau yn y dyfodol yn dibynnu ar y galw a/neu'r dechnoleg.		dechnegol o ran eu natur i raddau helaeth. Caiff y rheoliadau ymdrin â materion fel amlder ac amseriad gwasanaethau a chadw cofnodion, er enghraifft.
Adran o'r Bil: 14 Cyfeirnod 3	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau ynghylch ceisiadau am drwyddedau gwasanaeth bysiau lleol. Mae'n bosibl y bydd angen i'r broses ar gyfer gwneud ceisiadau am drwyddedau newid yn y dyfodol gan ddibynnu ar dechnoleg, ac mae'n bosibl y bydd angen i ffioedd newid yn unol â chwyddiant.	Negyddol	Mae pwnc y rheoliadau yn dechnegol o ran eu natur i raddau helaeth. Caiff y rheoliadau ymdrin â materion fel ffurf a chynnwys ceisiadau a'r ffioedd sy'n daladwy.
Adran o'r Bil: 15(5)	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau i addasu adran 15(3) (y seiliau y caniateir i	Cadarnhaol	Mae'r ddarpariaeth hon yn rhoi pwerau i

Adran Chyfeirnod	a	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Cyfeirnod 4				drwydded gwasanaeth bysiau lleol gael ei dirymu neu ei hatal dros dro arnynt) a gwneud darpariaeth ynghylch pryd y mae dirymu neu atal trwydded bysiau lleol dros dro yn cymryd effaith. Mae'n bosibl y bydd angen i seiliau neu ddarpariaeth sy'n ymwneud â dirymu neu atal dros dro newid er mwyn parhau i orfodi unrhyw safonau sy'n esblygu neu faterion diogelwch.		Weinidogion Cymru i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol ac mae'n briodol bod y rheoliadau yn cael eu cymeradwyo gan y Senedd.
Adran o'r Bil: 21(3) Cyfeirnod 5		Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau i ddiwygio adran 21(1) (y cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol) at ddibenion darparu nad yw'r cyfyngiad yn gymwys mewn perthynas â	Cadarnhaol	Mae'r ddarpariaeth hon yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol ac mae'n briodol bod y rheoliadau yn

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
			gwasanaethau bysiau lleol penodol. Yn y dyfodol, gall gwasanaethau penodol gael eu gweithredu na ddylai fod yn ddarostyngedig i'r cyfyngiad.		cael eu cymeradwyo gan y Senedd.
Adran o'r Bil: 23(2)(b) Cyfeirnod 6	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n pennu'r gorchymyn y caiff comisiynydd traffig ei wneud am dorri'r cyfyngiad. Mae'n bosibl y bydd angen i'r math o Orchmynion y caniateir i'r comisiynydd traffig eu gwneud newid er mwyn parhau i orfodi safonau.	Cadarnhaol	Byddai'r rheoliadau'n galluogi'r comisiynydd traffig i osod sancsiynau eraill ar weithredwyr am dorri'r cyfyngiad.
Adran o'r Bil: 23(8) Cyfeirnod 7	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau ynghylch ffurf, cynnwys a gweithdrefn gorchmynion	Negyddol	Byddai cynnwys y rheoliadau yn dechnegol ac yn fanylion cymharol fach yng nghyd-

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
			(ymhlith pethau eraill) a wneir o dan adran 23. Mae'n bosibl y bydd angen i ffurf, cynnwys a gweithdrefn gorchmynion a wneir gan y comisiynydd traffig newid o bryd i'w gilydd.		destun y gyfundrefn ddeddfwriaethol ehangach a grëwyd gan y Bil.
Adran o'r Bil: 23(9) (a)(i) a (b)(i) Cyfeirnod 8	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n rhagnodi'r gosb uchaf y caniateir ei gosod am dorri'r cyfyngiad. Mae'n bosibl y bydd angen i swm y gosb newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.	Cadarnhaol	Mae gan y pŵer oblygiadau ariannol i weithredwyr sy'n torri'r cyfyngiad.
Adran o'r Bil: 25(3) (b)(4) a (5) Cyfeirnod 9	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae adrannau 25(3) a (4) yn galluogi i reoliadau gael eu gwneud yn pennu'r wybodaeth y gellir gofyn amdani gan weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr gwasanaethau bysiau	Cadarnhaol	Mae'r rheoliadau yn darparu ar gyfer casglu gwybodaeth o dan bwerau gorfodi.

Adran Chyfeirnod	a	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
				drwy hysbysiad, at ddiben arfer swyddogaethau o dan Ran 2 neu Ran 3. O dan adran 25(5) caiff y rheoliadau hefyd wneud darpariaeth ynghylch apelau a datgelu gwybodaeth. Bydd y math o wybodaeth a'r set ddata sy'n ofynnol i gynllunio'r rhwydwaith bysiau yn newid dros amser. Mae'n addas ar gyfer rheoliadau gan ei fod yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru ragnodi personau y caniateir datgelu gwybodaeth iddynt ac at ba ddibenion y caniateir i'r wybodaeth honno gael ei defnyddio.		

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
			Mae'n bosibl y bydd angen newid darpariaeth ynghylch apelau dros amser i sicrhau ei bod yn parhau i fod yn addas i'r diben.		
Adran o'r Bil: 26(3) (b) a (4) Cyfeirnod 10	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n pennu'r wybodaeth y gellir gofyn amdani gan awdurdodau lleol drwy hysbysiad. Bydd y math o wybodaeth a'r set ddata sy'n ofynnol i gynllunio'r rhwydwaith bysiau yn newid dros amser.	Cadarnhaol	Bydd sylwedd y ddarpariaeth yn cael ei nodi mewn is-ddeddfwriaeth a wneir wrth arfer y pŵer.
Adran o'r Bil: 27(1),(2),(4) a (5) Cyfeirnod 11	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae adran 27(1) yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n pennu'r wybodaeth am wasanaeth bysiau y mae rhaid ei darparu i'r cyhoedd a sut a phryd y	Cadarnhaol	Mae'r rheoliadau'n ymwneud â chasglu gwybodaeth o dan bwerau gorfodi.

Adran Chyfeirnod	a	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
				mae'r wybodaeth i'w darparu i'r cyhoedd. Mae adran 27(2) yn bŵer i bennu gwybodaeth sy'n ymwneud â gwasanaethau penodedig. Mae adran 27(4) yn pennu'r math o wybodaeth y caniateir ei chynnwys yn y rheoliadau. Mae adran 27(5) yn ei gwneud yn ofynnol i reoliadau wneud darpariaeth sy'n pennu sut a phryd y mae'r wybodaeth i'w darparu i'r cyhoedd. Gall cynnwys yr wybodaeth a'r modd y caiff ei rhannu â'r cyhoedd newid.		
Adran o'r Bil: 28		Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae adran 28(1) yn bŵer i wneud rheoliadau sy'n ei gwneud yn ofynnol i	Cadarnhaol	Mae'r rheoliadau yn darparu ar gyfer casglu gwybodaeth

Adran Chyfeirnod	a	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Cyfeirnod 12				weithredwyr gwasanaethau bysiau lleol i ddarparu gwybodaeth benodol. Mae adran 28(2) yn cyfyngu'r pŵer hwnnw i wybodaeth sy'n ofynnol at ddibenion adran 27(1). Mae adran 28(3) yn nodi'r math o wybodaeth y caniateir ei chynnwys yn y rheoliadau. Mae adran 28(4) yn darparu bod rhaid i'r rheoliadau bennu sut a phryd y mae'r wybodaeth i'w darparu. Gall cynnwys yr wybodaeth sydd i'w rhannu â'r cyhoedd newid dros amser.		o dan bwerau gorfodi.
Adran o'r Bil: 30(2)(b)		Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n pennu'r gorchymyn y caniateir i gomisiynydd traffig ei wneud.	Cadarnhaol	Gall math newydd o orchymyn gan gomisiynydd traffig gael effeithiau, yn

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Cyfeirnod 13			Mae'n bosibl y bydd angen i'r mathau o orchmynion y gall comisiynydd traffig eu gwneud newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.		ariannol neu fel arall, ar weithredwyr.
Adran o'r Bil: 30(8) Cyfeirnod 14	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud darpariaeth ynghylch gorchmynion o dan yr adran hon, gan gynnwys am ffurf a chynnwys gorchymyn a'r weithdrefn sydd i'w dilyn gan gomisiynydd traffig. Mae'n bosibl y bydd angen i ffurf, cynnwys a gweithdrefn Gorchmynion newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.	Negyddol	Mae pwnc y rheoliadau yn dechnegol o ran eu natur. Caiff y rheoliadau ddelio â materion fel ffurf a chynnwys Gorchmynion a gwneud mân ddiwygiadau i'r gweithdrefnau a ddilynir gan gomisiynydd traffig mewn cysylltiad â Gorchmynion.
Adran o'r Bil: 30(9)(a)(i) a (b)(i)	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n rhagnodi'r gosb	Cadarnhaol	Yn sgil y goblygiadau

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Cyfeirnod 15			uchaf y caniateir ei gosod am dorri'r gofynion gwybodaeth. Mae'n bosibl y bydd angen i'r gosb uchaf newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.		ariannol i weithredwyr sy'n torri'r gofynion gwybodaeth.
	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Dyletswydd i wneud rheoliadau ar gyfer amgylchiadau pan fo trosglwyddiad perthnasol i'w drin fel pe bai'n digwydd at ddibenion Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TYDC) ac adrannau 257 a 258 o Ddeddf Pensiynau 2004 a phŵer i wneud darpariaeth bellach mewn rheoliadau mewn cysylltiad â chymhwyso TYDC yn rhinwedd darpariaeth a wneir o dan adran 35(1).	Cadarnhaol	Mae gan y pŵer oblygiadau sylweddol i weithredwyr bysiau a'u gweithluoedd.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
			Mae'n bosibl y bydd nifer o drosglwyddiadau o natur wahanol, mewn amgylchiadau gwahanol wrth i'r system a sefydlir gan y Bil gael ei gweithredu, ac ar ôl ei gweithredu dylid eu trin fel trosglwyddiadau perthnasol at ddibenion TYDC. Mae angen hyblygrwydd wrth i'r system newydd gael ei chyflwyno.		
Adran o'r Bil: 38 Cyfeirnod 17	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Yn darparu bod pwerau i wneud rheoliadau o dan y Bil hefyd yn cynnwys y pŵer i wneud darpariaeth atodol, darpariaeth ddeilliadol, darpariaeth ganlyniadol, darpariaeth drosiannol neu ddarpariaeth arbed.	Fel y nodir ar gyfer pob pŵer ond pan fo rheoliadau'n addasu unrhyw ddarpariaeth o ddeddfwriaeth sylfaenol, mae'r weithdrefn gadarnhaol yn gymwys.	Mae lefel uwch o graffu yn briodol pan fo'r rheoliadau'n galluogi darpariaeth i gael ei gwneud sy'n diwygio darpariaethau

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
					deddfwriaeth sylfaenol.
Adran o'r Bil: 40(3) Cyfeirnod 18	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau ynghylch amgylchiadau pan fo person o ddisgrifiad penodedig i'w drin at ddibenion adran 40(2) fel pe bai'n darparu gwasanaeth bysiau lleol neu fel pe na bai'n darparu gwasanaeth bysiau lleol. Mae'n addas ar gyfer rheoliadau gan fod y pŵer hwn yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru i ddiwygio'r diffiniad o weithredwr pe bai angen newid yn y term yn y dyfodol. Mae hwn yn ddiffiniad pwysig i'r sector felly mae angen mecanwaith i ddiwygio'n fwy ymatebol.	Cadarnhaol	Mae'r ddarpariaeth hon yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol ac mae'n briodol bod y rheoliadau yn cael eu cymeradwyo gan y Senedd.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffur	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Bil: 42 Cyfeirnod 19	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae adran 42(1) yn bŵer i wneud darpariaeth atodol, darpariaeth ddeilliadol, darpariaeth ganlyniadol, darpariaeth drosiannol, darpariaeth ddarfodol neu ddarpariaeth arbed at ddibenion rhoi effaith lawn i unrhyw ddarpariaeth yn y Bil. Mae adran 42(2) yn cadarnhau y caiff y rheoliadau addasu unrhyw ddeddfiad. Rheoliadau yw'r cyfrwng deddfwriaethol priodol ar gyfer diwygiadau technegol neu ganlyniadol y bydd angen eu gwneud o ganlyniad i'r Bil.	Negyddol oni bai eu bod yn diwygio deddfwriaeth sylfaenol ac os felly, bydd y weithdrefn gadarnhaol yn gymwys.	Mae lefel uwch o graffu yn briodol pan fo'r rheoliadau'n galluogi darpariaeth i gael ei gwneud sy'n diwygio darpariaethau deddfwriaeth sylfaenol. Fel arall, mae'r weithdrefn negyddol yn gymwys.
Adran o'r Bil: 43(3) a (4) Cyfeirnod 20	Gweinidogion Cymru	Gorchymyn	Mae adran 43(3) yn galluogi gorchmynion cychwyn i gael eu gwneud ac mae adran 43(4) yn cadarnhau sut y	Dim gweithdrefn	Mae'r gorchmynion hyn yn ymwneud â chychwyn ac maent

Adran Chyfeirnod	a	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
				caiff y pŵer hwnnw ei arfer. Mae'n addas ar gyfer pwerau dirprwyedig gan fod hyn yn galluogi Gweinidogion Cymru i gychwyn darpariaethau penodol o'r Bil nad ydynt yn cael eu cychwyn yn awtomatig. Gellir gwneud darpariaethau trosiannol neu ddarpariaethau arbed mewn cysylltiad â'r darpariaethau'n dod i rym.		yn dechnegol eu natur.

Tabl 5.2: Crynodeb o'r pwerau i offerynnau eraill yn narpariaethau'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Adran	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Bil: 5(1)(b)	Gweinidogion Cymru	Cynllun	Dyletswydd i gyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru. Mae'n addas ar gyfer pwerau dirprwyedig gan fod Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru yn nodi manylion gwasanaethau bysiau lleol sydd wedi'u nodi fel rhai sy'n ofynnol. Rhaid i Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru nodi llwybrau a phrif fannau stopio gwasanaethau bysiau safonol a'r ardaloedd gweithredu daearyddol ar gyfer gwasanaethau bysiau hyblyg.	Dim gweithdrefn y Senedd. Rhaid dilyn y weithdrefn a nodir yn adran 6 gan gynnwys bodloni'r gofynion ymgynghori.	Byddai cynnwys Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru yn dechnegol o ran ei natur.
Adran o'r Bil: 23(1) a (3)	Comisiynwyr Traffig	Gorchmynion	Pŵer i wneud gorchmynion i osod cosb ar weithredwyr sy'n torri'r cyfyngiad, pŵer i wneud gorchmyn (o ddisgrifiad y mae Gweinidogion Cymru yn ei ragnodi mewn rheoliadau) i osod sancsiynau ar weithredwyr sy'n torri'r cyfyngiad (adran 23(1)), a phŵer i wneud gorchmynion i osod cosbau ychwanegol ar weithredwyr sy'n methu â	Dim gweithdrefn y Senedd Caiff y weithdrefn sydd i'w dilyn gan y comisiynydd traffig ei nodi mewn rheoliadau (adran 23(8))	Caiff y comisiynydd traffig ond wneud Gorchmynion fel y nodir yn adran 23 neu'r rhai a ddisgrifir mewn rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru. Er bod gan y comisiynydd traffig ddisgresiwn ynghylch swm y gosb sy'n daladwy mae hyn

Adran	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
			chydymffurfio â gorchmynion (adran 23(3)). Ar hyn o bryd gall y comisiynydd traffig gymryd camau gorfodi yn erbyn gweithredwyr bysiau mewn cysylltiad â methiannau i gydymffurfio â gofynion Deddf Trafnidiaeth 1985 a 2000 o dan adran 155 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 drwy wneud Gorchmynion.		yn ddarostyngedig i'r terfyn uchaf a ddisgrifir yn adran 23.
Adran o'r Bil: 30(1) a (3)	Comisiynydd Traffig	Gorchmynion	Pŵer i wneud Gorchmynion i osod cosb ariannol ar weithredwyr sy'n torri'r gofynion darparu data, pŵer i wneud gorchmyn (o ddisgrifiad y mae Gweinidogion Cymru yn ei ragnodi mewn rheoliadau) i osod sancsiynau ar weithredwyr sy'n torri gofynion gwybodaeth (adran 30(1)), a phŵer i wneud gorchmynion i osod cosbau ychwanegol ar weithredwyr sy'n methu â chydymffurfio â gorchmynion (adran 30(3)). Ar hyn o bryd gall y comisiynydd traffig gymryd camau gorfodi yn erbyn gweithredwyr bysiau mewn cysylltiad â methiannau i	Dim gweithdrefn y Senedd Caiff y weithdrefn sydd i'w dilyn gan y comisiynydd traffig ei nodi mewn rheoliadau (adran 30(8))	Caiff y comisiynydd traffig ond wneud Gorchmynion fel y nodir yn adran 30 neu'r rhai a ddisgrifir mewn rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru. Er bod gan y comisiynydd traffig ddisgresiwn ynghylch swm y gosb sy'n daladwy mae hyn yn ddarostyngedig i'r terfyn uchaf a ddisgrifir yn adran 30.

Adran	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Rheswm dros y weithdrefn
			gydymffurfio â gofynion Deddf Trafnidiaeth 1985 a 2000 o dan adran 155 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 drwy wneud Gorchmynion.		

RHAN 2 – ASESIAD EFFAITH RHEOLEIDDIOL

6. Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol

Trosolwg

- 6.1 Mae Asesiad Effaith Rheoleiddiol wedi'i gwblhau ar gyfer y Bil ac mae'n dilyn isod.
- 6.2 Cafodd yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol ei lywio gan asesiad o'r costau a'r manteision, a gwaith ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol, a wnaed gyda Llywodraeth Cymru gan ymgynghorwyr annibynnol (Arup).
- 6.3 Nid oes darpariaethau penodol yn y Bil sy'n codi gwariant ar Gronfa Gyfunol Cymru.

Tabl A

- 6.4 Mae'r tabl a ganlyn yn cyflwyno crynodeb o'r costau a'r manteision ar gyfer y Bil yn gyfan. Mae'r tabl wedi'i gynllunio i gyflwyno'r wybodaeth sydd ei hangen o dan Reol Sefydlog 26.6 (viii) a (ix).

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Yr opsiwn a ffefrir: Yr opsiwn a ffefrir yw Diwygio'r Bysiau (gweler Pennod 7). Byddai diwygio'r bysiau yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen yn eu barn nhw er mwyn sicrhau trafnidiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru gyfan; i nodi manylion allweddol y gwasanaethau hynny yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru (llwybrau, prif fannau aros ac ardaloedd gweithredu); ac i sicrhau y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Byddai'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau gwasanaethau bysiau lleol naill ai drwy lunio contractau gwasanaethau bysiau lleol â gweithredwyr (masnachfreinio); drwy roi trwyddedau gwasanaethau bysiau lleol i weithredwyr (trwyddedu); drwy ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol (darpariaeth uniongyrchol); neu drwy ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol; neu drwy ryw gyfuniad o'r pethau hyn. Caiff rhwydweithiau bysiau yng Nghymru eu cynllunio gan Weinidogion Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) a fydd yn cydweithio ag awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig a gweithredwyr i gynllunio a darparu'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau lleol. Rhagwelir y caiff y rhan fwyaf o'r rhwydwaith bysiau lleol yng Nghymru eu grwpio yn becynnau masnachfaint sy'n cynnwys un gwasanaeth neu fwy. Byddai diwygio'r bysiau yn rhoi'r gallu i Weinidogion Cymru gyflawni'r amcan 'Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn', sy'n hanfodol er mwyn gwneud gwasanaethau bysiau lleol yn fwy deniadol i deithwyr presennol a darpar deithwyr. Yn benodol, bydd diwygio'r bysiau yn golygu y bydd modd cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau fel un system, gan gydgyssylltu amserlenni a chysylltiadau rhwng gwasanaethau, cael gwared ar ddyblygu aneffeithlon, cyflwyno tocynnau sy'n hawdd eu defnyddio ac yn ddilys ym mhob rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth, a rhannu gwybodaeth gyson a chynhwysfawr â'r cyhoedd. Un dull amgen a ystyriwyd yw partneriaeth statudol. Fodd bynnag, deallir na allai'r dull hwn gynnig yr un canlyniadau buddiol i deithwyr gan y byddai natur dameidiog gynhenid y ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu cynllunio a'u gweithredu o dan y drefn bresennol yn parhau – er y byddai rhywfaint o welliant o ran cydgysylltu. Pe na fyddem yn ymgymryd ag unrhyw waith diwygio, ac yn parhau i weithredu fel yr arfer, byddai gwasanaethau bysiau yn parhau i fod yn dameidiog ledled Cymru.

Cam: Cyflwyno	Cyfnod arfarnu: 2025-26-2054-55 gan gynnwys y blynyddoedd hynny	Blwyddyn sail brisiau: 2023
Cyfanswm y Gost: £623.5M	Cyfanswm y Manteision: £3,650.7M	Gwerth Presennol Net (GPN): £1,672.8M
Gwerth presennol: £426.8M	Gwerth presennol: £2,099.7M	

Cost weinyddol

Costau: Eir i gostau pontio staff a chyfalaf yn ystod pum mlynedd gyntaf y broses o gynllunio pob agwedd ar ddiwygio'r bysiau, gan gynnwys llunio cynlluniau ar gyfer rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio, datblygu contractau, sefydlu systemau tocynnu a data, sefydlu a chynnal trefniadau trwyddedu, prynu a sefydlu depos bysiau ar gyfer gweithrediadau a chynnal a chadw fflydoedd. Caiff £308.7M (gwerth presennol £274.7M) o'r costau pontio eu hystyried yn gostau cyfalaf sy'n gysylltiedig â depos bysiau, TG a systemau tocynnu. Mae'r costau pontio sy'n weddill yn ymwneud â'r staff sy'n ofynnol i gynllunio a gweithredu rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio. Cyfanswm y costau rheolaidd yw £554.6m (gwerth presennol £260.3M) ac maent yn cynnwys costau staff a chostau gweithredol parhaus. Caiff y gost ychwanegol i Lywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru ei gwrthbwysu'n rhannol drwy leihau costau staff parhaus mewn Awdurdodau Lleol.			
Pontio: £372.3M	Rheolaidd: £554.6M	Cyfanswm: £927.0M	Gwerth Presennol: £588.7M
Arbedion cost: Bydd y newidiadau i drefniadau staffio sefydliadol a systemau TG cyffredinol llywodraeth genedlaethol a llywodraeth leol yn arwain at gynydd cyffredinol mewn costau, er y gall rhai arbedion gronni ar lefel sefydliadau unigol yn dibynnu ar y ffordd y caiff trefniadau rheoli diwygio'r bysiau eu trefnu. Adlewyrchwyd hyn yn yr adran uchod.			
Pontio: £0	Rheolaidd: £0	Cyfanswm: £0	Gwerth Presennol: £0
Cost weinyddol net: £927.0M			

Costau cydymffurfio

Bydd Gweinidogion Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) yn goruchwyllo systemau TG a thocynnu ac felly ni fydd gweithredwyr yn mynd i'r costau hyn mwyach. Bydd gweithredwyr bysiau yn mynd i gostau pontio o - £14.2M (gwerth presennol -£11.9M), gyda lleihad mewn costau sy'n gysylltiedig â systemau TG a thocynnu yn mwy na gwneud i fyny am gostau ymlaen llaw am dendro am fasnachfreintiau (dros gyfnod o bum mlynedd). Yn yr un modd, bydd cyfanswm o -£289.3M (gwerth presennol -£149.9M) o gostau rheolaidd i weithredwyr, gyda chostau sy'n gysylltiedig â rheoli a gweithredu contractau, a gwneud cais am gontractau yn y dyfodol, yn cael eu gwrthbwysu gan leihad mawr mewn costau sy'n gysylltiedig â systemau TG, tocynnu a chostau les depos. Ar gyfer y sector gweithredwyr, disgwylir y bydd cynnydd mewn refeniw rheolaidd ar gyfer gweithrediadau masnachfaint (o ganlyniad i gynydd yng nghyfanswm y defnydd), caiff hyn ei gynnwys yn yr adran manteision isod. Mae posibilrwydd y bydd gostyngiad mewn refeniw ar gyfer gweithredwyr unigol os bydd eu cais am fasnachfaint yn aflwyddiannus			
Pontio: -£14.2M	Rheolaidd: -£289.3M	Cyfanswm: -£303.4M	Gwerth Presennol: -£161.8M

Costau eraill

Nid oes costau eraill sy'n uniongyrchol gysylltiedig â deddfu a gweithredu diwygio'r bysiau.			
Pontio: £0	Rheolaidd: £0	Cyfanswm: £0	Gwerth Presennol: £0

Costau heb eu meintoli a cholledion

Mae'r holl gostau ac anfanteision a ragwelir wedi'u cynnwys yn y ffigurau a nodir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn.

Manteision

Bydd gwerth £3,294.0M (gwerth presennol £1,828.5M) o fanteision economaidd i ddefnyddwyr (teithwyr ar fysiau) yn cronni dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd o ganlyniad i arbedion Amser Siwrnai Cyffredinoledig â gwerth ariannol nad ydynt yn arian parod. Mae Amser Siwrnai Cyffredinoledig yn cynnwys ymyriadau sy'n cael effaith uniongyrchol ar amseroedd siwrneiau defnyddwyr (er enghraifft, gwell cysylltiadau yn y rhwydwaith bysiau neu wasanaethau sy'n rhedeg yn amlach) a mesurau eraill (er enghraifft, gwell gwybodaeth am wasanaethau a'r ffordd y maent yn cysylltu â'i gilydd neu leihau amseroedd byrddio / llonydd sy'n gysylltiedig â thocynnu integredig) mewn perthynas ag ansawdd neu ddibynadwyedd gwasanaethau bysiau. Mae ffactorau ansawdd a dibynadwyedd o'r fath yn effeithio ar ganfyddiad defnyddwyr o wasanaethau bysiau ac yn gwneud teithio ar fws yn fwy deniadol. Ceir amrywiaeth o werthoedd mewn llenyddiaeth dechnegol sy'n cyfleu'r gwelliannau hyn fel lleihad mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig, sy'n golygu bod modd ymgorffori ffactorau ansawdd a dibynadwyedd yn y fframweithiau modelu mewn ffordd debyg i newidiadau gwirioneddol i brisiau neu amseroedd siwrneiau. Bydd gweithredwyr yn gweld cynnydd o £344.6M mewn refeniw rheolaidd dros y cyfnod arfarnu ar gyfer gweithrediadau masnachfrait (gwerth presennol £191.6M). Byddai manteision ehangach eraill yn ddisgwyliedig, gan gynnwys manteision iechyd am fod mwy o deithwyr yn cerdded, lleihad mewn allyriadau carbon a gwell ansawdd aer pe bai rhai pobl sy'n teithio mewn ceir yn newid i deithio ar fysiau, a mwy o degwch cymdeithasol. Ymhlith y manteision heb eu meintoli mae: - Mwy o gyfleoedd am groes-gymorthdaliadau; er enghraifft, gellid cynllunio llwybrau bysiau mewn ffordd sy'n cynnig siwrneiau cyfleus i ysgolion neu leoliadau gofal iechyd a allai arwain at ddarbodion maint. - Y gallu i gydgyssylltu'r rhwydwaith bysiau er mwyn integreiddio â'r rhwydweithiau rheilffyrdd lleol a rhanbarthol a'u hamserlenni. - Targedu gwasanaethau bysiau yn well er mwyn iddynt gyflawni blaenoriaethau polisi trafnidiaeth allweddol – megis mwy o degwch cymdeithasol, yn enwedig mewn cymunedau gwledig a lled-wledig; a chydaddoldeb a chynwysoldeb.	
Cyfanswm: £3,650.7M	Gwerth Presennol: £2,099.7M

Tystiolaeth, rhagdybiaethau ac ansicrwydd allweddol

Mae amcangyfrifon o gostau pontio a chostau rheolaidd wedi cael eu datblygu gan ddefnyddio barn broffesiynol a phrofiad swyddogion Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru ac ymgynghorwyr trafndiaeth a gomisiynwyd i helpu i baratoi'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn ac maent, yn anorfod, yn ddangosol. Maent yn seiliedig ar waith ymgysylltu â'r diwydiant ac maent wedi cael eu diweddarw ers yr [Asesiad Effaith Rheoleiddiol Drafft o 2021](#) i ystyried cynnydd diweddar mewn costau. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn hefyd yn ystyried adborth a gafwyd o'r [ymgyngoriad ar y Papur Gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'](#).

Nid ymdrinnir â seilwaith bysiau megis safleoedd ar y stryd, gorsafoedd a mesurau blaenoriaeth bysiau yn y ddeddfwriaeth ac awdurdodau lleol fydd yn gyfrifol amdanynt o hyd yn y dyfodol felly nid ydynt wedi cael eu cynnwys yn yr asesiad hwn mewn perthynas â chostau na manteision. Er nad yw'r ddeddfwriaeth yn mynd i'r afael â fflyd a depos, maent wedi cael eu hystyried yn yr asesiad hwn am ei bod yn debygol y cânt eu hystyried yn y costau yr eir iddynt gan weithredwyr masnachfreintiau bysiau, a Gweinidogion Cymru, a cânt eu hystyried mewn cynigion gweithredwyr a chostau'r rhwydwaith.

7. Yr opsiynau

Cyflwyniad

Yr Angen am Rhwydwaith Cydgysylltiedig

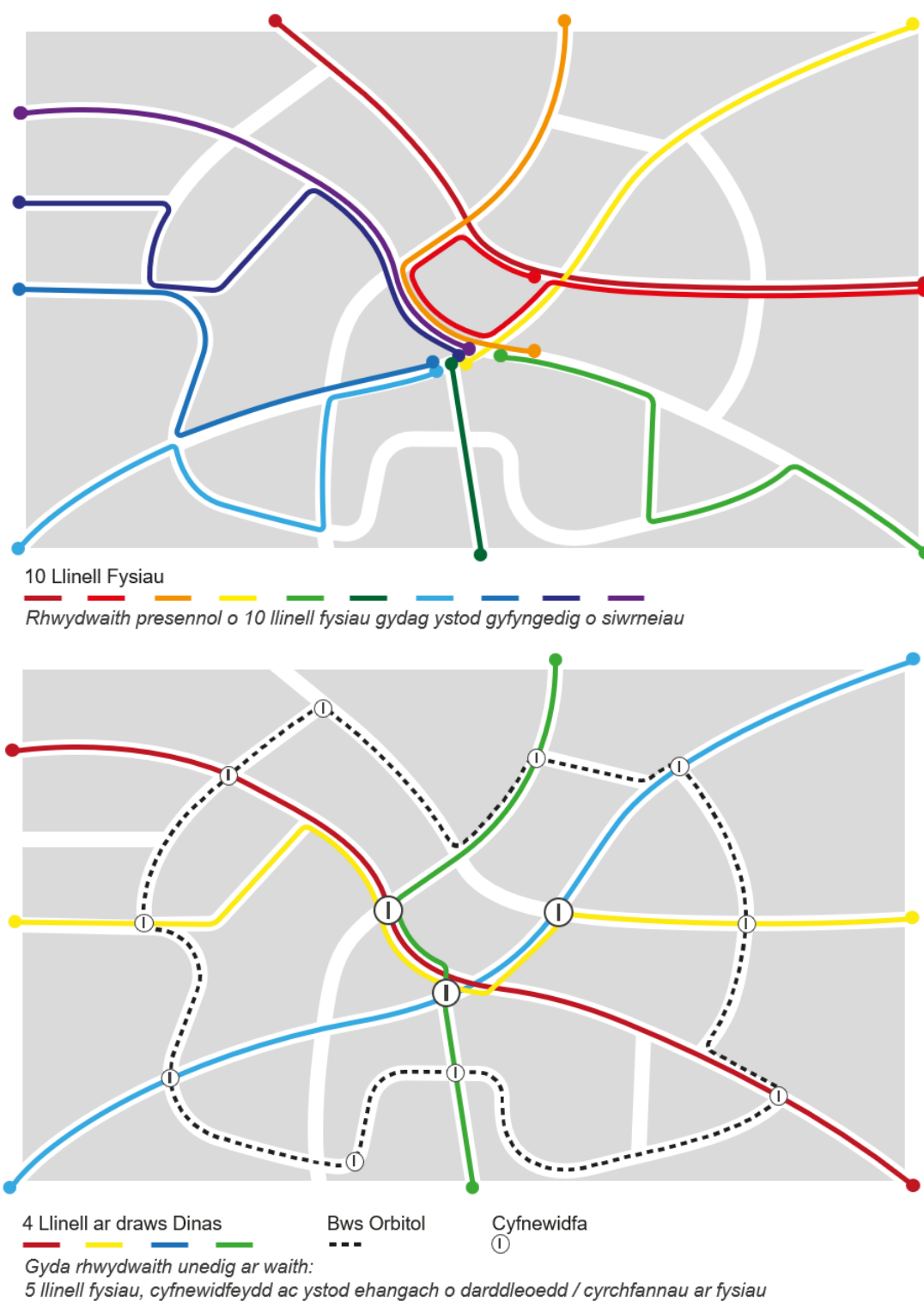
- 7.1 Er mwyn mynd i'r afael â diffygion yn y rhwydwaith bysiau presennol yng Nghymru, mae angen mabwysiadu arferion gorau o ran strwythur ac amllder gwasanaethau. Mae ymchwil ⁴a chanllawiau⁵ arferion gorau yn dweud bod dull seiliedig ar rhwydwaith yn hanfodol ar gyfer llwyddiant trafnidiaeth gyhoeddus (o ran ansawdd gwasanaeth, denu teithwyr a chostau gweithredu) ac yn dibynnu ar fynd i'r afael â'r egwyddorion allweddol canlynol:
- Rhwydwaith integredig o lwybrau bysiau, gyda chyfleoedd hawdd a chyfforddus i gyfnwidd mewn sawl man yn y rhanbarth, ac nid dim ond yn y brif orsaf drenau neu yng nghanol y ddinas/y dref.
 - Rhwydwaith syml sydd â strwythur llwybrau clir sy'n hawdd ei ddeall a'i gofio (i bawb – nid dim ond i ddefnyddwyr rheolaidd).
 - Cysoni llwybrau uniongyrchol gydag amserlenni dibynadwy.
 - Gwasanaethau aml iawn lle a phryd y mae'r galw'n rhesymol uchel.
 - Amserlenni pwls cydgysylltiedig lle y ceir llai o alw mewn ardaloedd trefol llai poblog ac ardaloedd gwledig.
 - Llwbrau 'trwodd' effeithlon sy'n rhedeg drwy ardaloedd canolog a chyfnwiddfeydd trafnidiaeth gyhoeddus mawr, ac sydd hefyd yn cysylltu Cymru wledig â Chymru drefol a chysylltiadau trafnidiaeth gwell o fewn Cymru wledig ei hun.
 - Strwythur clir ar gyfer prisiau siwrneiau sydd ar waith drwy'r rhwydwaith cyfan gydag un system docynnu ar yr holl fysiau
 - Gwybodaeth, brandio a marchnata cynhwysfawr a chyson ar gyfer y rhwydwaith bysiau cyfan.
 - Trefnu'r rhwydwaith yn effeithlon heb i wasanaethau orgyffwrdd yn ddiangen, er mwyn mynd i'r afael â fforddiadwyedd ariannol gweithrediadau.

⁴ [best-practice-on-designing-for-equitable-public-transport-networks-through-accessibility-modelling-in-emerging-covid-19-cities.pdf](#)

⁵ [Public transport Planning the networks](#)

- 7.2 Bydd mabwysiadu'r egwyddorion rhwydwaith hyn yn sail ar gyfer llwyddiant i drafnidiaeth gyhoeddus ar fysiau yng Nghymru ac ar gyfer rhwydwaith trafnidiaeth integredig yn fwy cyffredinol. Dylid cydnabod nad yw datblygu rhwydweithiau arferion gorau sydd wedi'u dylunio i fod yn hawdd i'r cyhoedd eu deall yn broses syml ac y bydd angen trefniant llywodraethu cyffredinol sy'n gallu cynllunio 'system' gymhleth, gan gynnwys nifer o elfennau (llwybrau, amserlenni, tocynnu, rhestrau gyrwyr, mathau o gerbydau a'u capasiti, logisteg a chynnal a chadw cerbydau, gorfodi, seilwaith, a gwybodaeth) y bydd angen cysoni pob un ohonynt er mwyn sicrhau allbynnau llwyddiannus i deithwyr. Felly, mae natur gymhleth systemau trafnidiaeth gyhoeddus yn her allweddol – a bydd angen ymdrech systematig i gyd-drefnu a llywodraethu er mwyn cyflawni rhwydwaith unedig a chydgyssylltiedig a'r gweithrediadau gorau posibl. Felly, cydnabyddir ei bod yn cymryd amser i roi rhwydweithiau arfer gorau ar waith yn llawn, o ystyried eu cymhlethdod.
- 7.3 Mae Ffigur 7-1 yn dangos enghraifft o rwydwaith unedig mewn ardal drefol sydd, yn hytrach na'i fod yn cynnwys nifer o lwybrau bysiau rheiddiol, yn aml â chyfyngau afreolaidd, wedi'i resymoli i gynnwys llai o wasanaethau traws-ddinas, gyda chyfyngau cyson ac aml iawn, yn ogystal â llwybr orbitol sy'n cysylltu â'r gwasanaethau traws-ddinas. Byddai'r rhwydwaith hwn wedi'i ad-drefnu yn cynnig amrywiaeth ehangach o gyrchfannau i deithwyr ar gyfer siwrneiau uniongyrchol, a hefyd yn cynnig ffordd fwy cyfleus o gyfnewid mewn cyfnewidfeydd safleoedd bysiau ar y stryd (gyda systemau tocynnu a gwybodaeth integredig hefyd yn ategu'r trefniant hwn).

Ffigur 7-1 Rhesymoli gwasanaethau bysiau i greu rhwydwaith unedig



Yr Opsiynau a Aseswyd

- 7.4 Mae Llywodraeth Cymru am roi system fysiau ar waith a gaiff ei dylunio a'i rheoli er budd y cyhoedd, gyda chwmpas daearyddol eang, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau,

gwasanaethau mor aml â phosibl, un system docynnu hawdd ei defnyddio, a gwybodaeth gynhwysfawr a hawdd ei deall. Mae'r uchelgais hwn wedi cael ei gyfleu yn y Papur Gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'⁶.

7.5 Fel y nodir ym Mhennod 3, nid yw'r darpariaethau deddfwriaethol presennol yn cynnig fframwaith llywodraethu priodol er mwyn galluogi gwasanaethau bysiau i gael eu cynllunio a'u darparu'n genedlaethol fel rhwydwaith integredig o wasanaethau sy'n ymateb i anghenion ei gymunedau. Drwy gyflwyno fframwaith deddfwriaethol diwygiedig, bydd gan Lywodraeth Cymru ffordd briodol o ddarparu gwell gwasanaethau bysiau yng Nghymru sydd o fudd i'r cyhoedd. Wrth ddatblygu'r cynigion, ystyriwyd sawl opsiwn. Y canlynol yw'r tri phrif rai y canolbwyntiwyd arnynt, yn unol ag arferion eraill ledled y DU a gwledydd eraill:

- Opsiwn 1 – busnes fel arfer a dibynnu ar ddarpariaethau deddfwriaethol presennol.
- Opsiwn 2 – datblygu trefniadau partneriaeth statudol.
- Opsiwn 3 – cyflwyno Diwygio'r Bysiau.

7.6 Mae'n hanfodol bod yr adnoddau cywir ar gael i Weinidogion Cymru er mwyn iddynt allu darparu gwasanaethau bysiau yn briodol ledled Cymru. Yr opsiwn a ffefrir gennym yw opsiwn 3, a fydd yn cyflwyno diwygio'r bysiau, gan alluogi Gweinidogion Cymru, ar y cyd ag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig, i ddiffinio rhwydwaith unedig a chydgyssylltiedig o wasanaethau, er mwyn llunio contractau gwasanaethau bysiau i weithredwyr bysiau er mwyn darparu'r gwasanaethau bysiau gofynnol (masnachfreinio), gwasanaethau trwyddedu; darparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol; neu ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol. Byddai hefyd yn ofynnol i Weinidogion Cymru wneud trefniadau i sicrhau bod gwybodaeth benodol am wasanaethau bysiau yn cael ei darparu. Bydd awdurdodau lleol hefyd yn gallu gwneud cynnig am contractau a darparu gwasanaethau bysiau, oherwydd bydd y deddfwriaeth arfaethedig yn codi'r cyfyngiad presennol ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau.

Opsiynau i Fynd i'r Adael â'r Broblem Polisi

Opsiwn 1: Busnes fel arfer

⁶ [Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru | LLYW.CYMRU](#)

- 7.7 Mae busnes fel arfer yn seiliedig ar weithredu bysiau naill ai fel gwasanaethau masnachol, gyda'r gweithredwyr yn cynllunio'r rhwydweithiau ac yn cael ad-daliadau am docynnau teithio rhatach a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, neu fel gwasanaethau anfasnachol, a gaiff eu sefydlu drwy brosesau tendro a chontractio gan awdurdodau lleol gyda'r gweithredwr fel arfer yn cymryd yr holl incwm o docynnau, h.y. fel contract cost net. Rhoddir cymorth ariannol ar gyfer gwasanaethau anfasnachol drwy'r Grant Rhwydwaith Bysiau a gyflwynwyd ym mis Ebrill 2024. Mae'r cynllun yn rhoi £39m o gyllid i awdurdodau lleol (ar gyfer y flwyddyn ariannol 2024-2025) i sicrhau gwasanaethau bysiau drwy eu dyletswyddau statudol presennol na fyddent yn cael eu darparu'n fasnachol fel arall.
- 7.8 O dan yr opsiwn hwn, byddai gweithredwyr yn parhau i weithredu'n annibynnol ar ei gilydd a byddai Llywodraeth Cymru'n parhau i ddarparu cyllid i weithredwyr bysiau, ar ffurf taliadau grant, cymorth ariannol i wasanaethau ar dendr, a chyllid i weithredwyr ar gyfer pob taith a wneir gan ddeiliaid cerdyn teithio rhatach. Cyn pandemig COVID-19, roedd Llywodraeth Cymru yn ariannu mwy na hanner costau gweithredu gwasanaethau bysiau yng Nghymru i bob pwrpas (er enghraifft, mae data gan Lywodraeth Cymru yn dangos mai'r refeniw gan dalwyr prisiau siwrneiau yn 2018/19 oedd tua £95M yn, sef tua 45% o gyfanswm y refeniw, sef tua £210M, a rhoddodd Llywodraeth Cymru tua £51M mewn ad-daliadau am docynnau teithio rhatach; a thua £64M mewn taliadau grant i weithredwyr ac awdurdodau lleol (Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau a Grant Rhwydwaith Bysiau). Yn ystod ac yn dilyn pandemig COVID-19, a hyd at y sefyllfa bresennol yn 2024-25, mae cymorth ariannol gan Lywodraeth Cymru i weithredwyr bysiau wedi cynyddu fel cyfran o gyfanswm costau gweithredu bysiau. Fodd bynnag, nid yw'r defnydd o fysiau yng Nghymru wedi dychwelyd i'r lefelau a welwyd cyn COVID-19. O ystyried bod gan Lywodraeth Cymru uchelgais i gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy er mwyn cyrraedd targedau newid dulliau teithio a charbon, nid yw Llywodraeth Cymru o'r farn y byddai senario busnes fel arfer o barhau i ariannu mwy na hanner costau gwasanaethau bysiau yng Nghymru, ond gan arwain at duedd gyson o leihad mewn defnydd, yn cynnig gwerth da am arian.

Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 7.9 Cytundeb rhwng awdurdod lleol a gweithredwyr bysiau lleol i gydweithio i wella gwasanaethau bysiau lleol yw partneriaeth statudol. Byddai cyflwyno rhwymedigaeth statudol i sefydlu partneriaethau statudol ledled Cymru yn cynrychioli dull cynyddrannol, gan annog mwy o ddulliau cydweithredol rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr. Er mai partneriaethau 'statudol' fyddai'r rhain, mae'n anrffod mai o'u gwirfodd y byddai gweithredwyr yn cymryd rhan ynddynt, yn yr ystyr

mai dim ond pe baent yn cytuno ar y cynnwys, y telerau a'r amodau y gallent ymrwymo i drefniadau o'r fath.

- 7.10 Mae darpariaeth debyg yn bodoli yn Lloegr ar hyn o bryd, gyda Strategaeth Fysiau Genedlaethol Lloegr, sef Bus Back Better, sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau trafnidiaeth lleol sefydlu partneriaethau estynedig ledled eu hardaloedd cyfan o dan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017, ac i'r holl weithredwyr gydweithredu drwy gydol y broses. Byddai'r opsiwn hwn yng Nghymru yn golygu y byddai awdurdodau lleol yn mynd ati mewn partneriaeth â'u holl weithredwyr bysiau lleol i ddrafftio Cynllun Partneriaeth. Byddai ymrwymïadau gan Awdurdodau Lleol a gweithredwyr yn cael eu datblygu drwy drafodaethau mewn ardaloedd Awdurdodau Lleol unigol, a byddai pob partneriaeth statudol unigol yn penderfynu beth yw'r ymrwymïadau hynny, ac yn eu nodi mewn Dogfen Bartneriaeth.
- 7.11 Noder: Ym mis Rhagfyr 2024, cyflwynodd Lloegr y Bil Gwasanaethau Bysiau (rhif 2) (Bil y DU). Ymysg pethau eraill, bydd Bill y DU, yn ceisio atgyfnerthu'r dull partneriaeth a roddir ar waith o dan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017 rhwng Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol a gweithredwyr bysiau.
- 7.12 Ar gyfer dull partneriaeth statudol, byddai disgwyl i gyllid bysiau gael ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru yn unol â lefel yr ansawdd a'r ymrwymïadau yn y cytundeb partneriaeth statudol. Yn Lloegr, cafodd cyllid ei ddyfarnu yn y lle cyntaf i tua hanner yr awdurdodau trafnidiaeth lleol yn 2022-23, yn seiliedig ar yr uchelgais a ddangoswyd. Mae rhagor o gyllid wedi cael ei ddyfarnu yn 2023-24.
- 7.13 Ar gyfer dull partneriaeth statudol yng Nghymru, byddai disgwyl i sawl ymrwymïad gael ei nodi ar gyfer amrywiaeth o elfennau gwasanaethau bysiau, gyda chmau gweithredu a rhwymedigaethau y cytunir arnynt ar gyfer yr awdurdod lleol a'r gweithredwyr, a allai gynnwys agweddau ar y canlynol:
- Manylebau cerbydau
 - Brandio
 - Dulliau talu teithwyr
 - Strwythur tocynnu / prisiau siwrneiau
 - Gofynion gwybodaeth amser real
 - Amllder gwasanaethau
 - Seilwaith safleoedd bysiau

- Mesurau blaenoriaeth bysiau;

Opswn 3: Diwygio'r Bysiau

7.14 Bydd Diwygio'r Bysiau yn cyflwyno system lle byddai'n ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen yn eu barn nhw er mwyn sicrhau trafndiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru gyfan; i nodi manylion allweddol y gwasanaethau hynny yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru (llwybrau, prif fannau aros ac ardaloedd gweithredu); ac i sicrhau y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. O dan y model hwn, byddai'r rhwydwaith bysiau lleol yn cael ei ddylunio a'i ddarparu gan Weinidogion Cymru, ar y cyd ag awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig a Trafnidiaeth Cymru. Byddai hyn yn sicrhau bod y rhwydwaith yn cyrraedd cynifer o leoedd â phosibl a chyrraedd y lefelau gwasanaeth uchaf posibl yn unol â'r adnoddau cyhoeddus sydd ar gael. Byddai'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau gwasanaethau bysiau lleol drwy lunio contractau gwasanaethau bysiau lleol â gweithredwyr (masnachfreinio); drwy roi trwyddedau gwasanaethau bysiau lleol i weithredwyr (trwyddedu); drwy ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol (darpariaeth uniongyrchol); neu drwy ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol; neu drwy ryw gyfuniad o'r pethau hyn. Lle y caiff gwasanaethau eu sicrhau drwy fasnachfreinio, bydd contract gwasanaethau bysiau lleol yn rhoi'r hawl i weithredwr weithredu un gwasanaeth neu fwy a phennu telerau (a all fod yn gysylltiedig â materion fel amlder, amseru, prisiau siwrneiau a safonau gwasanaethau) y bydd angen i'r gweithredwr gydymffurfio â nhw. Byddai cwmnïau preifat, gweithredwyr trydydd sector neu weithredwyr bysiau y mae'r awdurdod lleol yn berchen arnynt yn gallu gwneud cynnig am gontractau fel rhan o ymarfer caffael a gynhelir yn unol â deddfwriaeth caffael. Byddai gweithredwyr y cael eu cyfyngu rhag darparu gwasanaethau bysiau lleol oni fydd y gwasanaeth hwnnw'n rhan o gontract gwasanaethau bysiau lleol, yn agored i drwydded gwasanaethau bysiau lleol neu ei fod yn wasanaeth a ddarperir yn uniongyrchol gan Weinidogion Cymru. Ni fyddai rhai gwasanaethau fel gwasanaethau bysiau cymunedol yn cael eu dal gan y cyfyngiad. Tybiwyd y bydd gweithredwyr bysiau trefol newydd, y mae awdurdodau lleol yn berchen arnynt, yn gweithredu fel endidau annibynnol dan gontract mewn ffordd debyg i weithredwyr yn y sector preifat.

7.15 Byddai diwygio'r bysiau yn rhoi rheolaeth i Weinidogion Cymru dros y canlynol:

- Ble y bydd gwasanaethau bysiau'n rhedeg a phryd (h.y. y rhwydwaith, oriau gweithredu ac amserlenni).
- Y system docynnu, strwythur prisiau siwrneiau a'r mathau o brisiau siwrneiau a fydd ar gael (gan gynnwys tocynnau tymor,

capiau ar brisiau siwrneiau a disgowntiau i deithwyr yn ôl yr angen).

- Dulliau talu prisiau siwrneiau y bydd yn rhaid eu derbyn ar wahanol fathau o wasanaethau (e.e. ffôn clyfar, technoleg ddigwyffwrdd, arian parod, apiau ac ati).
- Sicrhau y bydd gwybodaeth gynhwysfawr ar gael i'r cyhoedd.
- Manylebau cerbydau (gan gynnwys brandio, safonau allyriadau a thechnolegau).
- Cyflogau ac amodau contract staff.

7.16 Gall Gweinidogion Cymru gynllunio cysylltiadau o fws i drên ac o un bws i'r llall, gydag amserlen integredig a thocynnau sy'n hawdd eu defnyddio ac yn ddilys ym mhob rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth, a thrwy hynny gyflawni'r amcan 'Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn' a ddymunir, sy'n hanfodol er mwyn gwneud bysiau'n fwy deniadol i ddarpar deithwyr.

7.17 Ni fyddai deddfwriaeth diwygio'r bysiau yn diffinio'r union ddull gweithredol ar gyfer masnachfreinio, er mwyn cydnabod y gall dulliau eraill fod yn briodol i wahanol rannau o Gymru. Er enghraifft, mae'n bosibl mai masnachfreinio ardaloedd cyfan fydd y dull mwyaf addas i rai lleoliadau, ond y bydd masnachfreinio fesul llwybr neu fasnachfreinio casgliadau bach o lwybrau yn ddull mwy addas mewn lleoliadau eraill - ac, yn arbennig, gallai hynny arwain at gyfleoedd i weithredwyr sy'n fusnesau bach a chanolig (BBaChau) gymryd rhan yn y farchnad caffael masnachfreintiau.

7.18 Amcangyfrifir y bydd yn cymryd pum mlynedd o ddyddiad y Cydsyniad Brenhinol i gyflwyno diwygio'r bysiau, a bydd y broses o'i roi ar waith yn cynnwys ystyried trefniadau pontio er mwyn tarfu cyn lleied â phosibl ar deithwyr a chynnig eglurder i weithredwyr ynglŷn â'r rhaglen bontio.

7.19 Er nad yw diwygio'r bysiau yn ddull ar gyfer cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau sydd ar gael yng Nghymru ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn datblygu prosiectau 'braenaru' sy'n cynrychioli camau cychwynnol proses o greu rhwydweithiau sydd wedi'u cydgysylltu'n dda, gyda threfniadau tocynnu integredig wedi'u symleiddio, a rhwydweithiau wedi'u rhesymoli er mwyn dileu dyblygu a gwella effeithlonrwydd o ran costau. Mae'r prosiectau braenaru'n canolbwyntio ar ardaloedd lle mai gwasanaethau ar dendr yw'r gwasanaethau bysiau yn bennaf ac, felly, lle mae'r mwyaf o allu i ffurfio gwelliannau drwy un dull cydgysylltiedig, sef un o nodweddion allweddol masnachfreinio.

Prosiectau Braenaru Trafnidiaeth Cymru

Sherpa'r Wyddfa, Eryri

Mae twristiaeth dymhorol a thueddiadau cymdeithasol wedi creu mewnlif parhaus o ymwelwyr â'r Parc Cenedlaethol ac mae system drafnidiaeth y rhanbarth wedi bod yn ei chael hi'n anodd ymdopi. Tan yn ddiweddar, nid oedd gwasanaethau bysiau lleol yn cynnig dull teithio amgen deniadol yn lle'r car, gan fod llwybrau'n cael eu dyblygu rhwng gweithredwyr, prisiau siwrneiau yn anghyson, gwasanaethau'n cael eu marchnata fawr ddim, os o gwbl, a diffyg gweledigaeth ar gyfer gwella gwasanaethau. Mewn ymateb i hynny, mae Trafnidiaeth Cymru wedi gweithio gyda'r awdurdod lleol i ddiwygio'r cynnig bysiau yn sylweddol, ar wasanaeth bysiau Sherpa'r Wyddfa, sy'n cynnwys yr elfennau canlynol:

- Ailddylunio rhwydweithiau – er mwyn creu darlun ar lefel rhwydwaith o ddibynadwyedd, effeithlonrwydd a galw er mwyn creu'r lefelau gwasanaeth gorau posibl i deithwyr
- Dull cyfanswm adnoddau – er mwyn newid y sefyllfa bresennol lle mae mwy nag un gweithredwr yn gwasanaethu rhannau o'r un llwybr a'u hadleoli i rannau eraill o'r rhwydwaith
- Amserlen a chysylltiadau – gan gynnwys ailwampio'r amserlenni presennol yn llwyr i greu set gydgyssylltiedig sy'n gwella amseroedd cysylltu ac yn gwella dibynadwyedd
- Ailddylunio'r brand – er mwyn denu segmentau cwsmeriaid newydd sy'n canolbwyntio ar dwristiaeth gan barhau i ymgysylltu â'r sylfaen ddefnyddwyr leol bresennol
- Prosesau rheoli contract – drwy ailddylunio'r broses gaffael a symleiddio tri thendr yn un contract
- Prisiau siwrneiau ac ailddylunio trefniadau tocynnu – gan arwain at strwythur prisiau siwrneiau a thocynnu diwygiedig wedi'i symleiddio.

Yn dilyn yr ad-drefnu, yn 2022-23 gwelwyd twf o 19% mewn niferoedd teithwyr o gymharu â 2019-20 (cyn COVID-19), a chynnydd o 38% o gymharu â 2021-22.



Integreiddio TrawsCymru â'r Rheilffyrdd

Mae TrawsCymru yn gweithredu rhwydwaith bysiau strategol pellter hir sy'n cyflawni rôl ddeuol fel gwasanaeth lleol a rhwydwaith bysiau pellter hir costeffeithiol. Fe'i hariennir gan Lywodraeth Cymru ac, yn flaenorol, byddai'r contractau'n cael eu tendro gan awdurdodau lleol. O 2023 ymlaen, caiff contractau newydd eu gosod gan Trafnidiaeth Cymru. Dechreuodd cerbydau trydan soffistigedig gael eu defnyddio ym mis Mawrth 2023 ar lwybr T1 rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth. Mae Trafnidiaeth Cymru yn monitro ansawdd y gwasanaeth, ac yn cynnal archwiliadau misol ar gyflwr y cerbydau a safonau gwasanaeth cwsmeriaid, gan osod y safon ar gyfer dyfodol rhwydwaith ehangach TrawsCymru.

Mae dangosyddion gwybodaeth fyw i deithwyr o safon uchel ar gael ar fysiau gwasanaeth T1, sy'n dangos gwybodaeth am amseroedd gadael bysiau a threnau, ac mae'r amserlen wedi'i integreiddio â systemau National Rail er mwyn hwyluso prosesau cynllunio a thocynnu ar gyfer siwrneiau trwodd, gyda dros 9,000 o docynnau trwodd yn cael eu rhoi gan reilffyrdd hyd yma ar ôl cael eu lansio yn 2021. Mae'r gwelliannau i wasanaeth T1 wedi arwain at gynydd o bron i 60% yn nifer y teithwyr dros gyfnod o chwe mis o gymharu â llinell sylfaen 2022.



Tocyn tapio i mewn ac allan 1bws, Gogledd Cymru

Menter ar y cyd rhwng chwe awdurdod lleol yng Ngogledd Cymru a chyfanswm o 27 o weithredwyr bysiau a lansiwyd ym mis Awst 2021 yw 1bws. Fe'i cyflwynwyd er mwyn annog teithwyr i ddychwelyd yn dilyn pandemig COVID-19 a chefnogi twristiaeth ledled y rhanbarth. Gellir defnyddio'r tocyn ar 200 o lwybrau bysiau – gan gynnig cap ar brisiau siwrneiau dyddiol am deithio ar unrhyw wasanaeth, a defnyddir tocynnau cod QR a thocynnu electronig er mwyn helpu cwsmeriaid i oresgyn rhwystrau sy'n eu hatal rhag defnyddio mwy nag un gwasanaeth bysiau drwy gael gwared ar ansicrwydd ynglŷn â thocynnau a dilysrwydd rhwng gweithredwyr.



Mae datblygu a rheoli cynllun aml-weithredwr fel hwn, gan gynnwys ad-dalu nifer o weithredwyr mewn marchnad wedi'i dadreoleiddio, yn gymhleth iawn. Byddai'r trefniadau masnachfreinio bysiau arfaethedig yn helpu Trafnidiaeth Cymru i oresgyn sawl her dechnegol a masnachol, gan olygu bod modd cyflwyno'r system mewn rhanbarthau eraill yng Nghymru, a'i hehangu er mwyn integreiddio â'r rhwydwaith rheilffyrdd.

8. Costau a manteision

Methodoleg

Modelu Costau a Manteision

- 8.1 Mae'r model asesu economaidd a ddefnyddiwyd ar gyfer yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yn defnyddio data demograffig, ystadegau teithwyr ar fysiau, ac ystadegau ariannol ar gyfer Cymru gyfan, sydd ar gael o ffynonellau'r Llywodraeth. Mae'r amcangyfrifon costau wedi deillio o waith ymgysylltu helaeth â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys TrC a Transport for Greater Manchester.
- 8.2 Un egwyddor arweiniol ar gyfer modelu'r galw ac asesu economaidd yw cymesuredd, sy'n cyfeirio at daro cydbwysedd rhwng lefel y manylder a chost y gwaith modelu, gan ystyried ffactorau fel y swyddogaethau gofynnol, argaeledd a chadernid data, a chyfyngiadau amser ac adnoddau. Gan nad oedd yn ymarferol asesu pob gwasanaeth bysiau yng Nghymru yn fanwl, defnyddiwyd dull cymesur ar gyfer yr asesiad economaidd a'r asesiad o ddefnydd, yn seiliedig ar archwilio tair ardal leol enghreifftiol (Caerdydd, Wrecsam a Sir Benfro) er mwyn llunio astudiaethau achos i'w defnyddio i asesu'r effeithiau. Ar gyfer ardal pob astudiaeth achos, ffurfiwyd rhwydwaith wedi'i resymoli a'i optimeiddio (ar lefel amlinellol), yn seiliedig ar yr egwyddorion arferion gorau a nodir yn Adran 7.1. Mae canlyniadau'r dadansoddiad o'r rhwydweithiau hyn yn rhoi syniad o'r effeithiau economaidd ledled Cymru, drwy eu hallosod i lefel Cymru gyfan ar sail pro rata gan ddefnyddio ystadegau cilometrau cerbydau bws. Felly, mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yn rhoi asesiad dangosol o'r costau a'r manteision tebygol o'r cynigion polisi. Rhoddir ystyriaeth bellach i gostau a manteision yn ystod y cam gweithredu pan fydd llwybrau a rhwydweithiau'n cael eu dylunio. Mae'r rhwydweithiau enghreifftiol yn cynrychioli'r mathau nodweddiadol canlynol o leoliadau yng Nghymru:
- rhwydwaith bysiau mawr mewn un ardal drefol (Caerdydd).
 - rhwydwaith tref mewn ardal drefol ganolig ei maint (Wrecsam).
 - rhwydwaith gwledig/rhwng trefi mewn ardal wledig sy'n cynnwys nifer o drefi bach a phentrefi (Sir Benfro).
 - Mae costau newydd a newidiadau i gostau a refeniw (gan gynnwys cynnydd a lleihad) wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer staff a gweithgareddau gweithredol gan Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol (ALLau) a gweithredwyr. Mae newidiadau i gostau busnes fel arfer wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer gweithgareddau cychwynnol a pharhaus mewn perthynas â diwygio'r bysiau a phartneriaethau statudol:

- Costau pontio neu sefydlu sy'n gysylltiedig â gweithgareddau a chatau gweithredu sydd eu hangen er mwyn paratoi ar gyfer diwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol a rhoi system o'r fath ar waith;
- Costau rheolaidd sy'n gysylltiedig â sefyllfa busnes fel arfer newydd lle mae diwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol ar waith.

8.3 Ar gyfer diwygio'r bysiau, mae Llywodraeth Cymru yn ffafrio dull sy'n cydnabod bod angen i'r gwaith o sefydlu'r trefniadau llywodraethu a'r systemau angenrheidiol ganolbwyntio ar ardaloedd daearyddol sy'n fwy nag awdurdodau lleol unigol, gan nad yw patrymau teithio cyffredinol a phrif lwybrau bysiau wedi'u cyfyngu o fewn ffiniau cyngorau fel arfer. Mae Llywodraeth Cymru yn dymuno i wasanaethau bysiau gael eu gwella ledled Cymru gyfan, ac felly tybir y bydd y dull sefydliadol yn y dyfodol yn gyfuniad o ganolfannau crynodedig o arbenigedd ym maes rheoli contractau a data, a thimau lleol neu ranbarthol ar gyfer pob ardal masnachfrait.

8.4 Asesiad o gostau a manteision yn y dyfodol yw'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ac felly nid yw 'costau suddedig' yr aed iddynt eisoes wedi'u cynnwys yn yr arfarniad economaidd e.e. costau datblygu polisi, 'prosiectau braenaru' TrC a chomisiynu gwaith ymchwil a dadansoddi. Mae amcangyfrifon o gostau pontio a chostau rheolaidd yn y dyfodol wedi cael eu datblygu gan ddefnyddio barn broffesiynol a phrofiad swyddogion Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru ac ymgynghorwyr trafndiaeth a gomisiynwyd i helpu i baratoi'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn ac maent, yn anorfod, yn ddangosol. Mae'r amcangyfrifon o gostau staffio yn seiliedig ar adnoddau staff Cyfwerth ag Amser Llawn (CALI) (gan ddefnyddio ystod o £57,500 i £115,000 y flwyddyn gan gynnwys costau ychwanegol), ac mae'r costau ar gyfer eitemau eraill fel depos a systemau TG yn seiliedig ar werthoedd cost nodweddiadol. Hefyd, cafodd amcangyfrifon o gostau eu trafod yn flaenorol gyda rhanddeiliaid ym mhob rhan o'r diwydiant bysiau yng Nghymru fel rhan o'r broses o ddatblygu'r Memorandwm Esboniadol ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) (a dynnwyd yn ôl oherwydd COVID-19) yn 2020. Mae'r rhain wedi cael eu diweddarau ers hynny er mwyn adlewyrchu'r sylwadau a gafwyd ar yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol drafft a gyhoeddwyd gyda'r Papur Gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' yn 2021 a chostau presennol y diwydiant lle bo hynny'n berthnasol.

8.5 Ceir crynodeb o'r adnoddau staffio a chostau tocynnu, systemau TG a depos yn Atodiad A. Mae'r holl gostau wedi'u cyfleu ar sail prisiau 2023. Mae'r holl fewnbynnau costau i'r gwaith modelu costau, gan gynnwys y rhai a ddyfynnir drwy gydol y naratif yn y bennod hon, yn diystyru tuedd optimistiaeth ac wedi'u cyfleu ar ffurf uned cyfrif cost ffactor. Mae'r holl gostau mewnbwn wedi'u cynnwys heb eu disgowntio. I'r gwrthwyneb, mae'r canlyniadau modelu (yn y bennod hon ac yn Atodiad C) mewn

termau gwerth presennol (h.y. wedi'u disgowntio). Mae hyn er mwyn sicrhau cymhariaeth deg o gostau a manteision yr opsiynau amgen.

- 8.6 Y prif fecanwaith a ddefnyddir i droi gwelliannau i wasanaethau bysiau yn gynydd yn y galw a manteision i ddefnyddwyr yw addasiadau i gost wirioneddol neu ganfyddedig teithio. Mae dull sy'n cydymffurfio â safonau'r diwydiant wedi cael ei ddefnyddio i amcangyfrif y manteision, gan ddefnyddio canllawiau Llywodraeth y DU ar ddadansoddi trafndiaeth (TAG), y cyfeirir atynt o fewn WelTAG, ac sy'n rhoi arweiniad manwl ar agweddau technegol ar arfarnu trafndiaeth yn economaidd⁷. Mae model asesu economaidd yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn ystyried amcangyfrifon o effaith yr ymyriadau ar gyfer pob opsiwn ar y defnydd o fysiau, yn seiliedig ar gyfrifo manteision pob newid perthnasol o ran Amser Siwrnai Cyffredinol⁸.
- 8.7 Roedd y gwaith modelu economaidd hwn a wnaed gan Arup yn cynnwys pedwar set o baramedrau. Mae un yn seiliedig ar werthoedd TAG (ar sail paramedrau safonol Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF⁹) ac un arall ar baramedrau sy'n cyd-fynd â pholisi Llywodraeth Cymru. Yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF, mae'r mwyafrif o'r costau a'r manteision yn y dyfodol wedi cael eu disgowntio gan ddefnyddio cyfradd ddisgowntio ganolog flynyddol y Trysorlys, sef 3.5%. Fodd bynnag, mae'r Llyfr Gwyrdd yn cynnig cyfle i arfarniadau ddefnyddio cyfraddau disgowntio is mewn achosion priodol i'r graddau y caiff costau a manteision dros y tymor hir iawn eu hystyried yn iawn. Er mwyn adlewyrchu barn hirdymor Llywodraeth Cymru ac ystyried effaith penderfyniadau polisi ar genedlaethau'r dyfodol yn hytrach na chanolbwyntio ar effeithiau byrdymor, mae paramedrau polisi Llywodraeth Cymru yn cymhwyso cyfradd ddisgowntio is, sef 1.5%, i

⁷ Fframwaith ar gyfer ystyried newidiadau arfaethedig i'r system drafndiaeth yng Nghymru yw Arweiniad ar Arfarnu Trafndiaeth Cymru (WelTAG). Mae'n cynnwys arferion gorau ar gyfer datblygu, arfarnu a gwerthuso ymyriadau trafndiaeth arfaethedig. Gellir croesgyfeirio WelTAG â TAG yr Adran Drafndiaeth am ganllawiau dadansoddi trafndiaeth Llywodraeth y DU lle bo hynny'n briodol. Mae TAG yn cynnwys cyngor technegol manwl ar fodelu trafndiaeth sydd wedi cael ei ddefnyddio ar gyfer yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn, ynghyd â chanllawiau ar fodelu economaidd sydd wedi'u nodi yn y Llyfr Gwyrdd a gyhoeddwyd gan Drysorlys EF. I ategu'r defnydd o'r canllawiau a nodir yn y dogfennau, ymgynghorwyd ag economegwyr Llywodraeth Cymru, gyda'r bwriad o gysoni'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn â gwerthoedd ac amcanion trafndiaeth strategol Llywodraeth Cymru.

⁸ Buddion Amser Siwrnai - ystyr hyn yw'r gwahaniaeth rhwng y rhwydwaith syflaenol 'presennol' (yn 2020) a'r rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio gorau arfaethedig. Mae yn cynnwys y buddion canfyddedig h.y. nid dim ond amser siwrnai 'gwirioneddol' ydyw. Gan nad yw senario diwygio'r bysiau yn cynnwys unrhyw gamau i 'gyflymu' bysiau gan fesurau blaenoriaeth bysiau (gan y byddai angen cymhwyso hyn i'r llinell sylfaen hefyd er mwyn cael cymhariaeth deg) – daw'r prif fuddion amser siwrnai oherwydd ffactorau fel:

- Llai o amser aros
- Cysylltiadau gwell â gwasanaethau eraill ac felly siwrneiau 2-gam cyflymach
- Llai o amser byrddio yn sgil system docynnu symlach sy'n cwrddu pob bws
- Gwelliannau canfyddedig i ansawdd – fel gwybodaeth rhwydwaith hawdd i'w deall (ar ôl gwaith rhesymoli / symleiddio) a system docynnu integredig, well.

⁹ [The Green Book: central government guidance on appraisal and evaluation, Trysorlys EF, 2022](#)

fanteision sy'n gysylltiedig ag iechyd, llesiant, a'r amgylchedd. Ceir esboniad pellach yn Atodiad B.

- 8.8 Hefyd, mae WelTAG yn cynnwys gofyniad ar wahân i ddwy set o ganlyniadau gael eu cynnwys – un sy'n cynnwys arbedion amser siwrnai fel mantais, ac ail set nad yw'n cynnwys manteision yn sgil arbedion amser siwrnai. Mae datganiad sefyllfa gan y Gweinidog yn esbonio'r sail resymegol dros y gofyniad hwn yn WelTAG¹⁰. Felly, caiff canlyniadau polisi Cymru a chanlyniadau TAG eu cyflwyno gan gynnwys arbedion amser siwrnai a heb eu cynnwys.
- 8.9 Fel y nodir yn WelTAG (drafft ymgynghori 2022), dim ond os byddant yn cefnogi blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd¹¹, sef gwella amseroedd siwrneiau ar gyfer teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus i'w gwneud yn gystadleuol o ran amser yn erbyn y car preifat ac annog newid i ddulliau teithio mwy cynaliadwy y dylid ystyried arbedion amser siwrnai yn fantais. O fewn y canlyniadau a gyflwynir fel rhan o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn, gellir priodoli'r mwyafrif helaeth o'r arbedion amser siwrnai i ddefnyddwyr bysiau ac, felly, yn unol â WelTAG, mae'r bennod hon a thablau crynodeb pennod 6 yn canolbwyntio ar y set o ganlyniadau sy'n cynnwys arbedion amser siwrnai. Cyflwynir canlyniadau modelu ar gyfer y pedwar set o baramedrau yn Atodiad C at ddibenion cymharu.
- 8.10 Mae rhagfynegi, yn ei hanfod, yn cynnwys rhywfaint o ansicrwydd. Mae'r ansicrwydd allweddol sy'n dylanwadu ar ganlyniadau'r asesiad gwerth am arian hwn yn canolbwyntio ar lefel yr ymateb ymhlith teithwyr y gellid ei ddisgwyl ar ôl rhoi diwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol ar waith a'r costau sy'n gysylltiedig â sefydlu a rhedeg y gwelliannau i wasanaethau bysiau. Caiff y profion sensitifrwydd sy'n ystyried yr ansicrwydd hwn eu trafod yn Atodiad C2.1. and C2.2. Mae'r canlyniadau a nodir yn y bennod hon yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn adlewyrchu'r amcangyfrif gorau o gostau a manteision yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael.

Senarios Asesu

- 8.11 Dim ond senario lle y caiff y cynnig opsiwn diwygio'r bysiau deddfwriaethol ei roi ar waith a ystyrir gan y manteision i deithwyr a'r cynnydd mewn defnydd a amcangyfrifir ar gyfer yr asesiad effaith hwn. Nid yw'r asesiad yn ystyried y costau na'r manteision ychwanegol sy'n gysylltiedig ag unrhyw ymyriadau ategol eraill fel buddsoddi mewn seilwaith neu fesurau polisi ehangach gan fod y rhain yn mynd y tu hwnt i'r newid deddfwriaethol arfaethedig. Mae'r dull hwn hefyd wedi cael ei ddefnyddio ar gyfer yr opsiwn partneriaethau statudol er mwyn cymharu opsiynau ar sail gyfartal.

¹⁰ <https://www.llyw.cymru/datganiad-sefyllfar-gweinidog-i-gynorthwyo-defnyddwyr-arweiniad-ar-arfarnu-trafnidiaeth-cymru>

¹¹ [Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021](#)

Cyfnod Arfarnu

- 8.12 Tybir y bydd y Bil yn cael Cydsyniad Brenhinol yn 2026, yn amodol ar ewyllys y Senedd. Yn dilyn Cydsyniad Brenhinol, y rhagdybiaeth weithredol bresennol yw na fyddai'r is-ddeddfwriaeth i ategu'r Bil yn dod i rym cyn mis Ebrill 2026. Mae gwaith modelu'r asesiad economaidd yn cwmpasu cyfnod arfarnu o 30 mlynedd o 2025-26 tan 2055-56 er mwyn adlewyrchu'r ffaith bod y costau a'r manteision yn cael eu gwerthuso dros y tymor canolig.
- 8.13 Mae rhagweld beth yn union a all ddigwydd i'r defnydd o fysiau dros y 30+ mlynedd nesaf yn gymhleth am fod llawer o ffactorau i'w hystyried. Ymhlith y ffactorau sy'n dylanwadu ar ymddygiad a phatrymau teithio mae cyfraddau twf yn yr economi ac mewn cyflogaeth, patrymau defnydd tir, gweithio gartref, newidiadau i arferion siopa a hamdden, twf mewn danfon nwyddau i'r cartref, cyfraddau perchnogaeth ceir, darpariaeth a chost parcio ceir, newidiadau demograffig, dibynadwyedd amseroedd siwrneiau a phrisiau tanwydd. Felly, yn anorfod, mae'r asesiadau yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yn amlinellol eu natur a bwriedir iddynt roi arweiniad ar gostau a manteision posibl sy'n gysylltiedig â'r opsiynau deddfwriaethol yn hytrach na llunio cynllun cyllidebol ar gyfer costau a referniw.
- 8.14 Un o'r canlyniadau a ddymunir yn sgil y ddeddfwriaeth bysiau arfaethedig yw mynd i'r afael â natur dameidiog cyfrifoldebau ar hyn o bryd a, thrwy hynny, rhoi mwy o bwyslais ar gynllunio gwasanaethau bysiau a monitro canlyniadau, er mwyn cynnig sylfaen well ar gyfer cynllunio ariannol hirdymor. Felly, yn ymarferol, ac o ystyried dyheadau Llywodraeth Cymru mewn perthynas â sero net, mae'n debygol y byddai'r broses o roi'r mesurau deddfwriaethol ar waith, dros amser, yn cael ei hategu gan fuddsoddiad mewn amrywiaeth o fesurau ychwanegol megis seilwaith trafnidiaeth a chynnydd mewn amllder, a mesurau polisi, a fyddai'n golygu bod modd cronni cynnydd llawer uwch mewn defnydd a manteision i deithwyr. Caiff unrhyw benderfyniad ynghylch buddsoddi mewn seilwaith neu fesurau polisi yn y dyfodol eu llywio gan ddadansoddiad costau a manteision ar wahân. Caiff senario enghreifftiol ar gyfer tyfu niferoedd teithwyr i lefel sy'n cyfateb i feincnodau Ewropeaidd neu'n agos atynt ei hamlinellu yn Atodiad B (adran B.1.14) – sy'n dangos bod denu pobl sy'n teithio ar fysiau ar hyn o bryd i ddefnyddio bysiau'n amlach yn agwedd allweddol ar sicrhau twf sylweddol yn y dyfodol. Felly, mae rhwydwaith cydgysylltiedig sy'n ei gwneud yn ymarferol cyrraedd mwy o gyrchfannau ar fws yn rhan hanfodol o annog pobl i ddefnyddio bysiau'n fwy rheolaidd.

Costau Pontio i Fysiau Di-allyriadau

- 8.15 Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi llwybr tuag at sicrhau bod fflyd bysiau ddi-allyriadau ar waith yng Nghymru erbyn 2035¹². Felly, mae pontio o fflyd bysiau diesel wedi'i gynnwys yn yr asesiad hwn ar gyfer y llinell sylfaen busnes fel arfer ac ar gyfer yr opsiynau partneriaeth statudol a diwygio'r bysiau. Yn ymarferol, bydd Llywodraeth Cymru yn penderfynu ar y model (neu'r modelau) caffael sydd fwyaf addas i'w huchelgeisiau datgarboneiddio a'i chyfyngiadau ariannol – er yr ystyrir ei bod yn rhesymol tybio y byddai rhaglen pontio'r fflyd yn digwydd yn gyflymach gyda threfniadau diwygio'r bysiau ar waith o gymharu â'r opsiynau eraill, gan y byddai diwygio'r bysiau'n tueddu i gynnig mwy o allu i reoli'r rhaglen bontio na'r opsiynau busnes fel arfer neu bartneriaeth statudol. Byddai'r opsiynau hyn sydd wedi'u dadreoleiddio yn dibynnu ar raglen fwy cymhleth a ariennir drwy gyllid grant ac a fyddai'n debygol o gynnwys proses barhaus o geisiadau gan awdurdodau lleol a dyfarniadau dilynol (yn debyg i broses ariannu Zebra yn Lloegr)¹³.
- 8.16 Tybir at ddibenion yr asesiad hwn y caiff bysiau trydan di-allyriadau eu cyflwyno'n raddol erbyn 2035-36 (o dan fodel diwygio'r bysiau) yn unol â thargedau Sero Net Cymru. Tybir y bydd y broses o bontio i fflyd bysiau wedi'i datgarboneiddio yn cymryd pum mlynedd yn fwy o dan fodel partneriaethau statudol, a 10 mlynedd yn fwy o dan fodel busnes fel arfer.
- 8.17 At ddibenion yr asesiad hwn, tybir bod costau pontio i fflyd bysiau ddi-allyriadau wedi'u hamorteiddio. Ar wahân i'r gwahaniaeth yn y cyfnod pontio, byddai'r costau sy'n gysylltiedig â chyflwyno bysiau di-allyriadau yn niwtral ar y cyfan ac ni fyddai modd eu priodoli i ddiwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol gan y byddai'r targedau datgarboneiddio yr un mor berthnasol o dan fodel partneriaethau statudol neu fusnes fel arfer. Er mwyn dilyn dull sy'n seiliedig ar brynu bysiau'n gyfan gwbl, byddai angen cyllid cyfalaf sylweddol ymlaen llaw, a fyddai'n arwain at oblygiadau o ran fforddiadwyedd. Ni fyddai hyn yn cael fawr ddim effaith ar yr arfarniad economaidd gan fod y targedau datgarboneiddio yn berthnasol i bob opsiwn a brofwyd.
- 8.18 Nodir bod astudiaethau a gynhaliwyd gan EBRD¹⁴ yn dangos bod gan fysiau trydan, fel arfer, gostau gweithredu oes gyfan tebyg i fysiau diesel dros 15 mlynedd (10% yn fwy neu'n llai, yn dibynnu ar ffactorau fel pa mor fryniog yw'r ardal, cilometrau bysiau a gwresogi/oeri); hynny yw, byddai'r costau cerbydau ychwanegol (a'r costau blynyddol

¹² [Cynllun Strategol Sero Net Llywodraeth Cymru](#)

¹³ [\[Wedi'i dynnu'n ôl\] Zero Emission Bus Regional Areas \(ZEBRA\) scheme - GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

¹⁴ [\[Going electric: A pathway to zero-emission buses | UITP\]](#)

cysylltiedig) yn cael eu gwrthbwysu rywfaint gan gostau rhedeg rhatach bysiau trydan o gymharu â diesel. Mae gan Lywodraeth Cymru astudiaethau ar wahân sy'n cael eu cynnal ar hyn o bryd ac a fydd yn penderfynu ar y cynllun caffael a'r cynllun ariannol ar gyfer bysiau di-allyriadau yng Nghymru. Felly, er bod yr asesiad hwn yn ystyried y broses o bontio i fysiau di-allyriadau ar gyfer pob opsiwn – yn ymarferol, nid yw'r newid hwn yn uniongyrchol berthnasol i'r ddeddfwriaeth bysiau ac nid yw'n cael llawer o effaith ar yr asesiad o'r opsiynau partneriaeth statudol a diwygio'r bysiau.

- 8.19 Er mwyn pontio i fysiau di-allyriadau, bydd hefyd angen uwchraddio depos bysiau mewn perthynas â llenwi bysiau â thanwydd a chynnal a chadw cyfarpar (ac agweddau gweithredol eraill). Felly, mae'r asesiad wedi cynnwys costau i Lywodraeth Cymru yn sgil uwchraddio depos er mwyn gallu storio bysiau trydan a'u llenwi â thanwydd ar gyfer pob opsiwn. Fodd bynnag, ar gyfer yr opsiwn diwygio'r bysiau, mae'n berthnasol nodi bod cost ychwanegol i Lywodraeth Cymru ar gyfer rhaglen o gaffael depos yn ystod y cyfnod pontio hefyd wedi cael ei gynnwys, sef tua £178M (cyn cynnwys tuedd optimistiaeth a throsi i brisiau'r farchnad). Bydd y costau sy'n gysylltiedig â datgarboneiddio'r fflyd bysiau yn cael eu hysgwyddo o dan bob opsiwn, ond bydd yr amseriad yn wahanol. Mae'r mwy o 'reolaeth' a ddarperir gan fasnachfreinio yn golygu bod disgwyl i ddatgarboneiddio gael ei wneud yn gynharaf o dan fasnachfreinio, yna partneriaethau statudol. Byddai datgarboneiddio yn cael ei wneud yn ddiweddarach o dan Fusnes fel Arfer.

Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

Costau Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

- 8.20 O dan yr opsiwn hwn, byddai'n ofynnol i Lywodraeth Cymru barhau i dalu mwy na hanner costau gwasanaethau bysiau yng Nghymru (fel yr oedd yn ei wneud cyn pandemig COVID-19). Ar ôl cyfnod pandemig COVID-19, bu'n rhaid i gyllid gan Lywodraeth Cymru gael ei gynnal a'i ddyrannu yn seiliedig ar sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn hyfyw, gan arwain at lefel gymesur uwch o gymhorthdal uniongyrchol i weithredwyr na chyn 2021, a hynny am wasanaethau masnachol a gwasanaethau ar dendr. Mae'r cymorth ariannol hwn wedi parhau dros gyfnod estynedig gan mai dim ond tua dwy ran o dair o'r lefel a welwyd cyn pandemig COVID-19 yw lefel y defnydd o fysiau yng Nghymru (yn 2022-23¹⁵).
- 8.21 Mae graddfa'r milltiroedd bysiau a weithredir yng Nghymru wedi lleihau dros y 10 mlynedd diwethaf, o tua 124 miliwn o gilometrau y flwyddyn

¹⁵ BUS01 yn [Bus statistics data tables - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/bus-statistics-data-tables)

yn 2010-11 i 101 miliwn o gilometrau y flwyddyn yn 2019-20¹⁶. Ar ôl blwyddyn pan gafodd pandemig COVID-19 effaith fawr ar filltiroedd bysiau, gwelwyd adferiad yn 2021-22 i tua 83 miliwn o gilometrau. Mae'r lleihad yn y defnydd o fysiau wedi dilyn proffil tebyg, o 116 miliwn o deithiau gan deithwyr yn 2010-11 i 91 miliwn o deithiau yn 2019-20. Mae graddfa gwasanaethau a gymorthdelir wedi lleihau dros y cyfnod hwn, o tua 43 miliwn o gilometrau y flwyddyn i bron hanner hyn cyn pandemig COVID-19. Mae'r duedd hanesyddol hon yn dangos bod darpariaeth ac argaeledd teithio ar fysiau yng Nghymru yn ddibynnol i raddau helaeth ar gyllid cyhoeddus – ar gyfer gwasanaethau ar dendr / a gymorthdelir a chyllid uniongyrchol i weithredwyr (grant seiliedig ar filltiroedd y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, taliadau de minimis i gynnal rhai gwasanaethau ar adegau tawel, ac ad-dalu prisiau tocynnau teithio am ddim). Felly, mae'n debygol y bydd parhau â'r dull busnes fel arfer naill ai'n golygu y bydd y defnydd o wasanaethau'n parhau i leihau neu, pe bai niferoedd teithwyr yn tyfu, y byddai angen cynnydd sylweddol mewn cyllid a chymorthdaliadau ar gyfer gwasanaethau. Hyd yn oed cyn pandemig COVID-19, o ystyried y sefyllfa ariannol a'r pwysau ar y pryd yn 2020, roedd yn annhebygol y byddai mwy o gyllid cyhoeddus i gefnogi gwasanaethau o fewn y senario bresennol wedi bod ar gael, gyda thuedd ar i lawr yn y defnydd o fysiau ac mewn lefelau gwasanaeth yn debygol – gan arwain at effeithiau negyddol ar dagfeydd a'r amgylchedd, a llai o hygyrchedd ar fws i leoliadau cyflogaeth, gwasanaethau ac addysg i'r bobl hynny na allant ddefnyddio car.

- 8.22 O ystyried y lleihad yn y defnydd o fysiau cyn pandemig COVID-19 a'r adferiad araf yn lefelau teithiau ar fysiau ers hynny, mae'n deg dod i'r casgliad y bydd niferoedd teithwyr yn parhau i leihau os na chymerir camau, ac y byddai hynny'n arwain at oblygiadau o ran costau i Lywodraeth Cymru. Mae senario llinell sylfaen Adran Drafnidiaeth y DU yn rhagweld (yn seiliedig ar ddata'r Cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol) y bydd y defnydd o fysiau'n gostwng tua 21% rhwng 2018-19 a 2054-55 (tua 0.6% y flwyddyn)¹⁷.

Manteision Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

- 8.23 Mae'n debygol y bydd parhau â'r dull presennol sydd wedi'i ddad-reoleiddio yn golygu y bydd y defnydd o fysiau'n parhau i leihau, gan roi mwy o bwysau ar awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i adolygu rhwydweithiau sy'n wynebu risg o achosion o leihau gwasanaethau a'u tynnu yn ôl. Yr opsiwn hwn yw'r llinell sylfaen ar

¹⁶ StatsCymru. [Cilomedrau cerbyd a theithiau gan deithwyr ar fysiau a choetsis yn ôl blwyddyn](#)

¹⁷ Yr Adran Drafnidiaeth 2016. [NTEM data release notes and frequently asked questions](#)
Model Diwedd Taith Cenedlaethol NTEM (NTEM) TEMPPro f8.0. Nid yw'r data yn NTEM yn seiliedig ar arsylwadau na data ar brisiau siwrneiau ond maent yn deillio o ddata'r Cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol.

gyfer asesu'r opsiynau deddfwriaethol ac felly caiff costau a manteision yr opsiynau partneriaeth a diwygio'r bysiau eu cyfrifo yn nhermau'r newid o gymharu â'r costau busnes fel arfer.

- 8.24 Mae'n bosibl y byddai anfantais ehangach, sef y gallai lleihad yn argaeledd gwasanaethau bysiau hefyd arwain at gynydd mewn ynysigrwydd cymdeithasol a mynediad cyfyngedig at gyfleoedd cyflogaeth, lle na fyddai gan bobl lawer o ddewis arall ar gyfer mynd o le i le, gan olygu y byddent yn rhoi'r gorau i fynd ar deithiau y byddent wedi mynd arnynt yn flaenorol.

Crynodeb o Gostau a Manteision Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

- 8.25 Nid ystyrir y byddai parhau â'r cyllid presennol ar gyfer gwasanaethau bysiau yn sefyllfa briodol nac ariannol gynaliadwy i Lywodraeth Cymru yn y tymor hir, gan y byddai hyn yn debygol iawn o arwain at duedd barhaus o leihad yn y defnydd o wasanaethau bysiau yng Nghymru. Ni fyddai'r canlyniad hwn yn gyson â pholisïau trafnidiaeth, economaidd a llesiant ehangach, a'r angen cysylltiedig i dyfu'r defnydd o wasanaethau bysiau er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd. Mae angen i Lywodraeth Cymru ymyrryd er mwyn sicrhau'r canlyniadau gwahanol iawn sy'n angenrheidiol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau lleol.
- 8.26 Nid ystyrir bod yr opsiwn busnes fel arfer yn opsiwn realistig er mwyn cyflawni a chefnogi cyfeiriad polisi yn y dyfodol, ac felly fe'i defnyddir fel llinell sylfaen y gellir ei defnyddio i asesu'r opsiynau deddfwriaethol.

Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

Costau Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 8.27 Gallai Llywodraeth Cymru ei gwneud yn orfodol i'r holl wasanaethau bysiau ym mhob ardal awdurdod lleol fod yn rhan o bartneriaeth statudol y byddai'r awdurdod lleol a gweithredwyr bysiau lleol yn cytuno arni. Byddai'r penderfyniad i fwrw ymlaen â chynigion ar gyfer partneriaeth statudol yn cael ei lywio gan asesiadau manwl o'r goblygiadau, a fyddai'n cynnwys asesiad ariannol a dadansoddiad o'r costau a'r manteision.
- 8.28 Mae amcangyfrifon o'r costau pontio a'r costau rheolaidd yn sgil sefydlu, gweithredu a rheoli partneriaethau statudol wedi cael eu datblygu ar gyfer y cyfnod sefydlu cychwynnol (a elwir yn gostau pontio), ac ar gyfer y gweithrediadau parhaus (a elwir yn gostau rheolaidd). Yn anorfod, mae'r amcangyfrifon o'r costau yn ddangosol. Mae'r costau pontio a'r costau rheolaidd yn seiliedig ar y

gweithgareddau a'r adnoddau a restrir yn y paragraffau canlynol. Yn anorfod, ffigurau bras yw'r rhai a ddangosir, ac maent wedi'u cyfleu ar ffurf cost adnoddau CALI – a fydd, yn ymarferol, wedi'u rhannu rhwng Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol (ac y gellid eu caffael fel cyngor ac ymgynghoriaeth arbenigol), a gweithredwyr. Oni nodir yn wahanol, defnyddiwyd cost cyflogai dangosol (h.y. cyflog ynghyd ag argostau) o £57,500 fesul CALI y flwyddyn.

- 8.29 Byddai ystyriaethau gan awdurdodau lleol ynghylch rhoi partneriaeth statudol ar waith yn cael eu cynorthwyo gan argaeledd rheoliadau a chanllawiau ar y mathau o fesurau sydd ar gael, trefniadau ariannu, ac unrhyw ystyriaethau cyfreithiol (er enghraifft, materion yn ymwneud â chystadleuaeth). Bydd angen i Lywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru ddatblygu canllawiau ar sefydlu partneriaethau statudol, ac amcangyfrifir y byddai angen adnodd sy'n gyfwerth â thua 10 adnodd CALI y flwyddyn am gyfnod o ddwy flynedd i wneud hynny.
- 8.30 Dros gyfnod o tua phum mlynedd, caiff cynigion ar gyfer partneriaethau statudol eu dylunio a'u cyflwyno ledled Cymru, a bydd angen cryn dipyn o adnoddau i'r awdurdodau lleol adolygu'r farchnad fysiau, ymgysylltu sawl gwaith â'r holl weithredwyr bysiau yn eu hardaloedd, ceisio arweiniad cyfreithiol a dilyn y camau gweithdrefnol ar gyfer datblygu achos busnes a ffurfio partneriaethau statudol – ac amcangyfrifir y byddai angen tua dau adnodd CALI y flwyddyn ar gyfer pob un o'r 22 awdurdod lleol yng Nghymru dros gyfnod o bum mlynedd i wneud hynny. Wrth i bartneriaethau statudol gael eu cyflwyno, byddai un adnodd ychwanegol CALI yn cael ei ddyrannu dros dro er mwyn helpu i sefydlu a chyflwyno cytundebau partneriaeth statudol. Wedyn, byddai'r lefel hon o adnodd i bob pwrpas yn newid i fod yn dîm rheoli partneriaeth statudol bach o un adnodd CALI y flwyddyn ym mhob awdurdod lleol.
- 8.31 Ar lefel genedlaethol, tybir y byddai adnodd (yn Trafnidiaeth Cymru neu drwy ymgynghorwyr, fwy na thebyg) yn rhoi cymorth i'r holl awdurdodau lleol yn ystod y cyfnod cyflwyno, mewn perthynas â rhoi cyngor ar ddylunio rhwydweithiau, casglu a rheoli, dadansoddi a modelu data, yn ogystal ag asesu a dyrannu cyllid – ar lefel adnodd amcangyfrifedig sy'n gyfwerth â 10 adnodd CALI am gyfnod o bum mlynedd (neu adnodd CALI llai bob flwyddyn wedi'i ddyrannu dros gyfnod hwy). Pan fyddai partneriaethau statudol ar waith, amcangyfrifir y byddai angen pedwar adnodd CALI y flwyddyn ar lefel genedlaethol er mwyn parhau i roi cyngor ar ddylunio rhwydweithiau, rheoli, dadansoddi a modelu data, yn ogystal ag asesu a dyrannu cyllid.
- 8.32 Yn ddelfrydol, byddai partneriaethau statudol yn debygol o gynnwys datblygu a hyrwyddo trefniant tocyn aml-weithredwr ym mhob ardal

awdurdod lleol, ac mae darpariaeth ar lefel genedlaethol o bedwar adnodd CALI y flwyddyn am gyfnod o bum mlynedd wedi'i chynnwys. Tybir y byddai'r lefel hon o adnodd yn cael ei chynnal dros y tymor hir fel cost reolaidd ar gyfer rheoli cynnyrch tocyn aml-weithredwr, a'i wella'n barhaus, ac y byddai angen iddo amrywio mewn gwahanol ardaloedd partneriaeth statudol – gyda phob un yn cynnwys ei chymysgedd ei hun o weithredwyr.

- 8.33 Pan fydd partneriaethau statudol wedi'u sefydlu, bydd angen trefniadau llywodraethu ar lefel genedlaethol, gan gynnwys prosesau sicrwydd ac archwilio, a chyllidebu ariannol, a thybir y bydd hynny'n golygu dau adnodd CALI y flwyddyn. Tybir bod gan y rolau hyn gost adnoddau o £115,000 fesul CALI y flwyddyn Byddai ffocws ar ofal cwsmeriaid fel maes ar gyfer gwella hefyd, ac amcangyfrifir y byddai angen dau adnodd CALI yn Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru i gefnogi gweithredwyr ledled Cymru er mwyn iddynt allu darparu lefel fwy cyson o wasanaeth i deithwyr. Hefyd, byddai Trafnidiaeth Cymru yn disgwyl llif awtomataidd llawer gwell o ddata gan weithredwyr mewn cyfundrefn o bartneriaethau statudol, ac amcangyfrifir y byddai angen dau adnodd staff CALI y flwyddyn ar gyfer rheoli data a systemau TG.
- 8.34 Tybir y byddai adnoddau gweithredwyr yn aros ar y lefel bresennol wrth i bartneriaethau statudol gael eu datblygu, gyda staff ar lefel rheolwyr yn rhan cyfrannu at ddatblygu partneriaethau statudol, cytuno arnynt a'u rheoli. Ar gyfer Cysylltiadau Cyhoeddus a Marchnata, tybir lleihad yng nghyfanswm yr adnoddau ymhlith gweithredwyr mwy (amcangyfrifir lleihad o bedwar adnodd CALI y flwyddyn). Byddai'r gost am hyn yn cael ei gwrthbwysu gan lefel debyg o adnoddau'n cael eu defnyddio yn Trafnidiaeth Cymru, gan y bydd y cwmni'n cyflawni rôl fwy blaenllaw yn y gwaith o farchnata gwasanaethau bysiau lleol yn well – a hynny o fewn tîm marchnata cyfunol ar gyfer bysiau a rheilffyrdd.
- 8.35 Yn ogystal â chostau staffio, byddai nifer o gostau cyfalaf cychwynnol sy'n gysylltiedig â TG a chostau gweithredu rheolaidd, a hynny ar lefel genedlaethol yn bennaf, gan y bydd Trafnidiaeth Cymru yn ceisio cyflwyno technoleg mewn ffordd gyson ledled Cymru.
- 8.36 Dylunio manylebau / gosod systemau monitro cerbydau awtomatig (AVM) am gost o tua £4M y flwyddyn, dros gyfnod o bum mlynedd (er y byddai'r gost hon yn cael ei gwrthbwysu gan leihad mewn costau i weithredwyr, y tybir y byddai tua hanner y gost hon). Tybir hefyd y bydd cost barhaus o tua £2M y flwyddyn am gynnal a chadw'r system AVM.

- 8.37 Cost gychwynnol am uwchraddio systemau tocynnu mewn cerbydau a systemau swyddfa gefn – sef tua £2M y flwyddyn am ddwy flynedd (wedi'i gwrthbwyso gan leihad o tua £0.5M i weithredwyr). Mae cost gweithredu a chynnal a chadw systemau tocynnau hefyd wedi'i chynnwys fel cost reolaidd o tua £1M y flwyddyn i'r awdurdodau lleol.
- 8.38 Mae cynnydd mewn defnydd wedi cael ei amcangyfrif ar gyfer partneriaethau statudol fel y nodir yn 8.41, a fyddai'n arwain at daliadau uwch i weithredwyr er mwyn ad-dalu tocynnau teithio rhatach. Byddai hyn yn golygu cost refeniw flynyddol ychwanegol i Llywodraeth Cymru.
- 8.39 Nid yw costau sy'n gysylltiedig â chaffael fflydoedd wedi cael eu cynnwys fel symiau cyfalaf yn yr asesiad hwn, gan fod talu costau prynu bysiau fel arfer yn golygu amorteiddio'r gost drwy lesu neu fenthycu (gyda thaliadau llog cysylltiedig). Felly, at ddibenion modelu, mae costau prynu bysiau wedi cael eu cynnwys yng nghyfanswm y costau gweithredu blynyddol. Tybir y byddai milltiroedd bysiau yn y senario partneriaethau statudol yr un fath â'r senario busnes fel arfer i bob pwrpas – gyda rhywfaint o resymoli neu addasu cyfyngedig i rwydweithiau wedi'i gynnwys mewn cytundebau partneriaeth statudol. Fodd bynnag, fel y nodir yn Adran 8.15, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu ariannu proses o bontio i fysiau di-allyriadau – a thybir y bydd hynny'n digwydd ar gyfer pob opsiwn – felly ni fydd y fenter hon yn cael llawer o effaith ar y dadansoddiad cyffredinol o'r costau a'r manteision.
- 8.40 Byddai partneriaethau statudol yn cynnwys cytundebau ynghylch cyflogau ac amodau yn unol â bwriad Llywodraeth Cymru i gyflwyno polisi cyflog teg ar gyfer gweithwyr bysiau. Tybir hefyd y byddai cyflog gyrwyr yn cynyddu i £12.88 yr awr o dan fodel partneriaethau statudol, sef cynnydd o 5% ar gyflog sylfaen o £12.27¹⁸. Gan y byddai angen cyd-drafod cyflogau ac amodau fel rhan o'r bartneriaeth statudol, mae'n bosibl na fydd modd cytuno ar y polisi hwn gyda'r holl weithredwyr.
- 8.41 Caiff yr holl gostau amcangyfrifedig uchod eu crynhoi ar lefel Cymru gyfan yn Tabl 8-1 Ceir dadansoddiad pellach o gostau a manteision yn Atodiad C.

¹⁸ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol. 2021. [Earnings and hours worked - ASHE Table 3: Transport and mobile machine drivers and operatives](#)

Tabl 8-1 Costau Amcangyfrifedig ar gyfer Partneriaethau Statudol gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau Pontio	£37.5M	£30.2M	£3.7M	-	£71.4M
Costau Rheolaidd	£240.2M	£46.4M	-£4.4M	-	£282.3M
Cyfanswm Costau	£277.7M	£76.6M	-£0.7M	-	£353.6M
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau'n cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth ac fe'u mynegir ar ffurf prisiau'r farchnad.					

Manteision Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 8.42 Gallai manteision partneriaeth statudol effeithiol gynnwys rhwydwaith bysiau mwy effeithlon, amserlenni mwy cydgysylltiedig, system docynnu aml-weithredwr (gan gydnabod y byddai cyfyngiadau ar y gallu i bartneriaethau statudol ddisodli trefniadau'r gweithredwyr eu hunain ar gyfer tocynnu a phrisiau siwrneiau), a gwell gwybodaeth, fel y daw bysiau yn yr ardal honno'n fwy deniadol fel dull teithio. Mae hyn yn ei dro yn debygol o gynyddu'r defnydd o fysiau gan arwain at fanteision ariannol i'r gweithredwyr bysiau yn y bartneriaeth statudol (er y byddai'r manteision yn amrywio o un gweithredwr i'r llall).
- 8.43 Mae gwaith modelu ar gyfer partneriaethau statudol, ar gyfer senario orau posibl lle y caiff yr holl fesurau, fel amserlenni mwy cydgysylltiedig, argaeledd tocynnau aml-weithredwr a gwell gwybodaeth eu rhoi ar waith ar yr un pryd (gweler Atodiad B), yn dangos cynnydd amcangyfrifedig o 9% mewn defnydd mewn rhwydweithiau trefol mawr; 6% mewn rhwydweithiau trefi; a 9% mewn rhwydweithiau gwledig yn 2040, ar sail archwilio astudiaethau achos o rwydweithiau yng Nghaerdydd, Wrecsam a Sir Benfro. Amcangyfrif o fanteision yn sgil partneriaethau statudol yw hwn, ac nid yw'n cyfrif am fuddsoddiad mewn seilwaith ar y stryd (megis lonydd bysiau â blaenoriaeth) er mwyn cynnig sylfaen gymaradwy ar gyfer asesu opsiynau yn erbyn diwygio'r bysiau.
- 8.44 Amcangyfrifir y byddai mantais economaidd i ddefnyddwyr – ond, yn ymarferol, byddai hyn yn debygol o amrywio'n sylweddol yn dibynnu ar y mesurau a'r cytundebau a gaiff eu cynnwys ym mhob partneriaeth leol. Tybir y byddai partneriaethau statudol yn yr asesiad hwn yn sicrhau gwell cydgysylltu rhwng gwasanaethau, gan arwain at well amseroedd siwrneiau ar gyfer rhai siwrneiau a gwell cysylltedd â bws yn gyffredinol, llwybrau bysiau a gwybodaeth am amserlenni y mae'n haws eu deall, a mwy o ddefnydd o docynnau aml-weithredwr – y bydd

pob un ohonynt yn arwain at rywfaif o welliant o ran amseroedd siwrneiau cyfartalog gwirioneddol a chanfyddedig.

- 8.45 Mae crynodeb o fanteision ariannol ac economaidd amcangyfrifedig partneriaethau statudol wedi'i nodi yn 8-2, ac mae dadansoddiad pellach i'w weld yn Atodiad C. Mae'r manteision economaidd i ddefnyddwyr yn bennaf seiliedig ar wella amseroedd siwrneiau, ansawdd a dibynadwyedd gwasanaethau bysiau.

Tabl 8-2 Manteision Amcangyfrifedig ar gyfer Partneriaethau Statudol gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Manteision Ariannol	-	-	£24.9M	-	£24.9M
Manteision Economaidd	-	-	-	£1,088.8M	£1,088.8M
Cyfanswm y Manteision	-	-	£24.9M	£1,088.8M	£1,113.8M
Nodiadau: 1. Manteision bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad. 3. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.					

Crynodeb o Gostau a Manteision Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 8.46 Mae gwaith modelu ar gostau a manteision partneriaethau statudol yn dangos y byddai manteision economaidd cyffredinol yn fwy na'r costau, fel y gwelir yn Tabl 8-3. Caiff hyn ei lywio'n bennaf gan y manteision i ddefnyddwyr. Yn anorod, byddai gan bartneriaethau statudol mewn ardaloedd trefol mawr, trefi, ac ardaloedd gwledig nodweddiadol gwahanol, a byddai pob awdurdod lleol fel arfer yn tueddu i gael ei flaenoriaethau ei hun o ran targedau defnydd, cynhwysiant cymdeithasol, a dalgylchoedd bysiau – yn ogystal ag amcanion polisi ac economaidd ehangach. Mae'r Gymhareb Cost a Budd gan gynnwys buddion amser siwrnai o 3.1 yn dangos gwerth uchel am arian¹⁹.

¹⁹ Yr Adran Drafnidiaeth, [Value for Money framework](#)

Tabl 8-3 Crynodeb o Gostau a Manteision Partneriaethau Statudol gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm Costau	£277.7M	£76.6M	-£0.7M	-	£353.6M
Cyfanswm y Manteision	-	-	£24.9M	£1,088.8M	£1,113.8M
Gwerth Presennol Net	-£277.7M	-£76.6M	£25.6M	£1,088.8M	£760.1M
Y Gymhareb Cost a Budd	-	-	-	-	3.1
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad. 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth. 4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.					

Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

Costau Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

- 8.47 Byddai diwygio'r bysiau yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen yn eu barn nhw er mwyn sicrhau trafnidiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru gyfan; i nodi manylion allweddol y gwasanaethau hynny yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru (llwybrau, prif fannau aros ac ardaloedd gweithredu); ac i sicrhau y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Byddai'r opsiwn hwn yn galluogi Gweinidogion Cymru i lunio contractau gwasanaeth bysiau lleol â gweithredwyr er mwyn sicrhau gwasanaethau (yn ogystal â rhoi trwyddedau gwasanaethau bysiau lleol i weithredwyr; darparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol; neu drwy ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol). Rhagwelir y caiff y rhan fwyaf o'r rhwydwaith bysiau lleol yng Nghymru eu grwpio yn becynnau masnachfaint sy'n cynnwys un gwasanaeth neu fwy. . Caiff manylion y ffordd y caiff ardaloedd eu hisrannu a'u contractio eu pennu yn y dyfodol ac, felly, at ddibenion yr asesiad hwn, mae tybiaethau wedi cael eu gwneud fel a ganlyn:
- 8.48 Gallai Cymru gael ei hisrannu'n barthau (neu ardaloedd) masnachfaint at ddibenion rheoli contractau'n effeithiol ac er mwyn cynllunio gwasanaethau a gweithrediadau'n lleol mewn ffordd sy'n addas i'r ddaearyddiaeth leol benodol, nodweddion y galw ac anghenion y

gymuned. Caiff maint a siâp y parthau masnachfaint eu diffinio gan ystyried y ddaearyddiaeth a'r galw am drafnidiaeth yn lleol, ac felly mae'n bosibl na fyddant yn dilyn ffiniau'r awdurdodau lleol ym mhob achos. At ddibenion yr asesiad hwn, tybiwyd y bydd naw parth masnachfaint ledled Cymru, a allai gynnwys dau barth masnachfaint yn y Gogledd, tri pharth ar gyfer ardaloedd gogleddol, gorllewinol a deheuol y Canolbarth, a dau barth yr un ar gyfer rhanbarthau'r De-orllewin a'r De-ddwyrain – sy'n gyson ar y cyfan â phatrymau teithio a pharthau gweithredu rhwydweithiau ar hyn o bryd.²⁰Gellid sefydlu contractau gwasanaethau bysiau lleol ar gyfer grwpiau o wasanaethau ar goridau penodol, ar gyfer gwasanaethau mewn sector o fewn ardal, neu ar gyfer ardal gyfan.

- 8.49 Byddai contractau masnachfreinio'n digwydd ar sail 'costau gros' lle y byddai Gweinidogion Cymru yn cadw'r refeniw ac felly'n gallu dewis sut i ddefnyddio refeniw o brisiau siwrneiau yn y ffordd fwyaf effeithiol, ond hefyd, drwy hynny, yn ysgwyddo'r risg ariannol sy'n gysylltiedig ag amrywiadau mewn refeniw yn y dyfodol (yn hytrach na chontractau 'costau net', lle y byddai'r gweithredwyr yn cadw'r refeniw a'r risgiau ariannol).
- 8.50 Er bod contractau gwasanaethau cyhoeddus a masnachfreinio yn gyffredin yn rhyngwladol (er enghraifft, yn Ewrop, UDA, Awstralia, yr Emiradau Arabaidd Unedig, Singapore), dim ond yn Llundain y mae masnachfreinio bysiau wedi cael ei roi ar waith yn y DU, tan 2023. Yn ystod 2023, mae Awdurdod Cyfun Manceinion Fwyaf (sydd â chyfanswm poblogaeth tebyg i Gymru, ond â dwysedd uwch) wedi tendro a dyfarnu nifer o contractau masnachfreinio bysiau cychwynnol ar gyfer sectorau ardal yr Awdurdod Cyfun. Mae hyn yn brawf o ddichonoldeb ac ymarferoldeb cyfnewid rhai cyfrifoldebau am gynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau o weithredwyr i awdurdod masnachfreinio (sef Transport for Greater Manchester, TfGM, yn yr achos hwn).
- 8.51 Nodir mai dim ond y costau hynny sy'n uniongyrchol gysylltiedig â'r newidiadau a'r adnoddau ychwanegol parhaus sy'n angenrheidiol i weithredu ein model diwygio'r bysiau sydd wedi'u cynnwys yn y costau amcangyfrifedig a nodir yn yr adran hon. Nid yw costau posibl eraill a allai godi yn sgil buddsoddiadau ehangach a arweinir gan bolisi mewn

²⁰ Ers i'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn gael ei gwblhau, penderfynwyd y caiff Cymru ei rhannu'n bedwar parth masnachfreinio a fydd yn cyd-fynd â phedwar rhanbarth y cyd-bwyllgorau corfforedig. Y parthau hyn yw – y De-orllewin, y Gogledd, y De-ddwyrain a'r Canolbarth. Mae'r rhesymau dros y penderfyniad i ddewis pedwar parth i'w gweld yn y ddogfen ganlynol: [Map ffordd i ddiwygio'r bysiau: Diweddariad i'r ardaloedd masnachfreinio](#). Ni chredir bod y newid hwn i'r broses weithredu yn debygol o gael unrhyw effaith fawr ar yr asesiad hwn. Caiff arbedion effeithlonrwydd eu hystyried pan gaiff Diwygio'r Bysiau ei roi ar waith lle gellir lleihau costau yn sgil y ffaiith mai pedwar cyfnod tendro a geir yn hytrach na naw.

seilwaith bysiau (megis safleoedd bysiau newydd, mesurau blaenoriaethu bysiau, gwell gorsafoedd bysiau, bysiau cymalog mewn rhai coridorau trefol ac ati) gan mai awdurdodau lleol fydd yn gyfrifol am y rhain o hyd. Fodd bynnag, bydd diwygio'r bysiau yn rhoi mwy o allu i awdurdodau lleol a chenedlaethol ddatblygu'r mathau hyn o fesurau sy'n gysylltiedig â fflydoedd a seilwaith fel rhan o gynllun rhwydwaith a seilwaith cydlynol – ond nid ydynt yn elfen angenrheidiol o'r mesurau deddfwriaethol ac felly nid ydynt wedi cael eu cynnwys fel costau (ac nid yw manteision y mathau hyn o fesurau wedi cael eu cynnwys chwaith).

- 8.52 Bwriedir i bob ardal yng Nghymru fod yn destun masnachfreinio bysiau (yn debyg i'r broses sydd ar waith ym Manceinion Fwyaf), ac felly ceir potensial clir ar gyfer darbodion maint mewn perthynas â chostau sefydlu a rheoli, a'r manteision i deithwyr yn sgil cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau mewn ffordd fwy cydgysylltiedig ar draws rhanbarthau nag sydd wedi bod yn bosibl o dan y gyfundrefn heb ei rheoleiddio.
- 8.53 Mae amcangyfrifon o'r costau pontio a'r costau rheolaidd yn sgil sefydlu, gweithredu a rheoli contractau masnachfreinio bysiau wedi cael eu datblygu ar gyfer y cyfnod sefydlu, neu bontio, cychwynnol ac ar gyfer y gweithrediadau parhaus. Yn anorfod, amcangyfrifon dangosol yw'r amcangyfrifon o gostau a wneir, ond ystyrir eu bod yn cynrychioli amcangyfrif gorau ar sail y wybodaeth sydd ar gael ar hyn o bryd. Mae'r costau amcangyfrifedig yn cynnwys costau staffio (a allai gynnwys costau cyngor gan gynghorwyr ac ymgynghorwyr allanol), costau gosod a chostau parhaus systemau TG, costau gweithredwyr sy'n gysylltiedig â gwneud cais am contractau a'u gweithredu, a chostau gweithredol (sy'n cynnwys cyflogau gyrwyr ac aelodau eraill o staff, costau tanwydd a cherbydau, a chostau cynnal a chadw). Ar ôl i'r ddeddfwriaeth bysiau gael ei rhoi ar waith, bydd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru, gyda mewnbwn fel y bo angen gan randdeiliaid gan gynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr, yn datblygu cynlluniau gweithredol a chynlluniau adnoddau ar gyfer cyflwyno a gweithredu model diwygio'r bysiau.
- 8.54 Mae'r costau pontio allweddol yn seiliedig ar y gweithgareddau a'r adnoddau a restrir isod a thybir y byddant fel arfer yn rhychwantu cyfnod o bum mlynedd. Yn anorfod, ffigurau dangosol yw'r rhai a ddangosir, ac maent wedi'u cyfleu ar ffurf cost adnoddau CALI – a fydd, yn ymarferol, wedi'u rhannu rhwng Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol (ac y gellid eu caffael fel cyngor ac ymgynghoriaeth arbenigol), a gweithredwyr. Mae'r amcangyfrifon staffio yn seiliedig ar gymysgedd o ddyrannu staff naill ai ar lefel genedlaethol, neu ar gyfer pob parth masnachfaint (yn seiliedig ar dybiaeth y câi diwygio'r bysiau ei gyflwyno ar sail ranbarthol gyda naw

parth masnachfaint, fel y nodir yn 8.48). Oni nodir yn wahanol, defnyddiwyd cost cyflogai dangosol (h.y. cyflog ynghyd ag argostau) o £57,500 fesul CALI y flwyddyn.

- 8.55 10 adnodd CALI y flwyddyn am ddwy flynedd (a allai gynnwys cyngor allanol) ar gyfer datblygu trefniadau cyffredinol ar gyfer llywodraethu a rheoli diwygio'r bysiau, prosesau sicrwydd ac archwilio, cynllunio cyllidebau / cymorthdaliadau / refeniw, datblygu cynllun cyfathrebu, a nodi cynlluniau ar gyfer marchnata / brandio / hysbysebu – yn ogystal ag ymgysylltu â rhanddeiliaid.
- 8.56 Dros gyfnod o ddwy flynedd, amcangyfrifir y bydd angen pum adnodd CALI y flwyddyn ar lefel genedlaethol ar gyfer cynllunio rhwydweithiau ac agweddau cysylltiedig (gan gynnwys ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol).
- 8.57 Dros gyfnod o bum mlynedd, amcangyfrifir y bydd angen naw adnodd CALI (un i bob parth masnachfaint) er mwyn datblygu cynlluniau a ffurfweddiadau masnachfreinio lleol, cynlluniau llywodraethu, a chynlluniau gweithredu a phontio.
- 8.58 Dros gyfnod o bum mlynedd, dau adnodd CALI i bob parth masnachfaint (18 o adnoddau CALI i gyd, gan gynnwys cyngor arbenigol) er mwyn cyflawni prosesau caffael a gwneud gwaith cychwynnol sy'n gysylltiedig â rheoli contractau masnachfaint, gan gynnwys tendro, gwerthuso, dethol, pennu contractau terfynol, a rheoli perfformiad contractau. Bydd y rôl hon yn parhau ar ôl y cyfnod pontio, ond gydag un adnodd CALI i bob parth masnachfaint (ar gyfartaledd, ond yn gweithio fel tîm).
- 8.59 Bydd angen adnoddau staff ar gyfer y gweithredwyr sy'n cystadlu mewn tendrau, ac amcangyfrifir y bydd hynny'n golygu cyfanswm sy'n gyfwerth â dau adnodd CALI fesul parth masnachfaint (h.y. 18 o adnoddau CALI y flwyddyn ar gyfartaledd) a fydd yn berthnasol bob blwyddyn dros gyfnod o bum mlynedd.
- 8.60 Bydd angen adnoddau staff ar Weinidogion Cymru (sy'n gyfwerth â 10 adnodd CALI y flwyddyn) dros gyfnod cychwynnol o bum mlynedd er mwyn sefydlu system docynnu a threfniadau prisiau siwrneiau ar gyfer pob parth masnachfaint.
- 8.61 Bydd angen i Weinidogion Cymru sefydlu tîm fflydoedd bysiau er mwyn goruchwyllo'r gwaith cynllunio fflydoedd cychwynnol – gyda phum adnodd CALL y flwyddyn am bum mlynedd.

- 8.62 Yn dilyn y cyfnod pontio cychwynnol (y tybir y bydd yn para pum mlynedd), tybiwyd y bydd yr adnoddau staff yn gwastatáu'n adnodd cyson a rheolaidd bob blwyddyn – ac, ar gyfer y rhan fwyaf o weithgareddau, parhau â thasgau a wnaed yn ystod y cyfnod pontio fydd hyn i bob pwrpas. Felly, amcangyfrifir y bydd y costau staffio rheolaidd allweddol yn cynnwys gweithgareddau ac adnoddau fel a ganlyn:
- 8.63 Trefniadau rheoli a llywodraethu gweithredol, a phrosesau sicrwydd ac archwilio, am tua 10 awdurdod CALI. Tybir bod gan y rolau hyn gost cyflogai o £115,000 fesul CALI y flwyddyn
- 8.64 Amcangyfrifir y bydd angen tua chwe adnodd CALI ar gyfer cynllunio cyllidebau cenedlaethol / cymorthdaliadau / refeniw. Tybir bod gan y rolau hyn gost cyflogai o £86,250 fesul CALI y flwyddyn
- 8.65 Amcangyfrifir y bydd angen dau adnodd CALI ychwanegol ar gyfer cyfathrebu / negeseuon a'r cyfryngau cymdeithasol / ymgysylltu â rhanddeiliaid (a ychwanegir at y tîm sydd eisoes yn gweithredu ar lefel genedlaethol o fewn Trafnidiaeth Cymru). Amcangyfrifir lleihad cymesur mewn adnoddau o fewn gweithredwyr, ar lefel sy'n gyfwerth â chwe adnodd CALI.
- 8.66 Ar gyfer Cysylltiadau Cyhoeddus a Marchnata, amcangyfrifir y bydd angen chwe adnodd CALI (a ychwanegir at y tîm sydd eisoes yn gweithredu ar lefel genedlaethol o fewn Trafnidiaeth Cymru), gyda lleihad cymesur mewn adnoddau o fewn gweithredwyr, ar lefel amcangyfrifedig sy'n gyfwerth ag wyth adnodd CALI y flwyddyn.
- 8.67 Ar gyfer rheoli masnachfreintiau, mae lwfans o naw adnodd CALI (un i bob parth masnachfaint) wedi cael ei gynnwys er mwyn cyfrif am waith strategol rheoli rhaglenni a monitro ariannol.
- 8.68 Ar gyfer tasgau caffael masnachfreintiau (tendro, gwerthuso, dethol, contractio), mae lwfans o naw adnodd CALI y flwyddyn wedi cael ei gynnwys, yn seiliedig ar dybiaeth y bydd rhaglen dreigl o dendrau masnachfaint bob blwyddyn.
- 8.69 Ar gyfer yr ail gylch tendro, amcangyfrifir y bydd angen adnoddau ar weithredwyr ar gyfer ceisiadau tendro a chontractau, ar gyfanswm o naw adnodd CALI y flwyddyn, sy'n gyfwerth â thua thri adnodd CALI ar

gyfartaledd, yn gweithio i weithredwyr ar bob cais am bedwar mis, dyweder.

- 8.70 Ar gyfer gwaith rheoli contractau a pherfformiad / masnachol gan Weinidogion Cymru, tybir lwfans o 10 adnodd CALI, gyda lleihad tebyg mewn awdurdodau lleol i adlewyrchu'r ffaith y bydd llai o angen i awdurdodau lleol dendro'n uniongyrchol am wasanaethau bysiau (ond hefyd gan ymgorffori adnodd parhaus o fewn awdurdodau lleol i reoli prosesau contractio bysiau ysgol).
- 8.71 Ar gyfer rheoli contractau a pherfformiad / masnachol o fewn gweithredwyr, mae'n debygol y bydd costau gweinyddol uwch i'r gweithredwr wedi'i fasnachfreinio sy'n adrodd data i'r awdurdod masnachfreinio, ond tybir y caiff y costau uwch hyn ei gwrthbwyso yn erbyn arbedion effeithlonrwydd y byddai'r gweithredwr yn eu cael yn sgil bod yr unig ddarparwr gwasanaethau yn ardal y fasnachfaint drwy gydol y contract.
- 8.72 Ar gyfer rheoli fflydoedd gan Weinidogion Cymru, tybir pum adnodd CALI ychwanegol ledled Cymru er mwyn adlewyrchu'r angen i reoli fflyd gyfan wedi'i rhaeadru – sy'n rhan o rôl y gweithredwr ac wedi'i gynnwys mewn costau gweithredu bysiau ar hyn o bryd. Bydd cwmpas gwaith rheoli fflydoedd gweithredwyr yn lleihau wrth i'r Llywodraeth gymryd cyfrifoldeb o ran perchnogaeth, ond ni thybir newid mewn adnoddau gan y bydd rhwymedigaethau contractiol ar gyfer rheoli fflydoedd mewn perthynas ag argaeledd a glendid cerbydau ac ati.
- 8.73 Ar gyfer rheoli depos, gan Weinidogion Cymru, tybir pum adnodd CALI ychwanegol ledled Cymru er mwyn adlewyrchu'r angen i reoli depos – sy'n rhan o rôl y gweithredwr ac wedi'i gynnwys mewn costau gweithredu bysiau ar hyn o bryd. Bydd cwmpas gwaith rheoli depos gweithredwyr yn lleihau wrth i'r Llywodraeth gymryd cyfrifoldeb o ran perchnogaeth, ond ni thybir newid gan y bydd rhwymedigaethau contractiol ar gyfer rheoli depos ar y safle.
- 8.74 Ar gyfer pob parth masnachfaint, ystyrir y bydd angen tîm bach er mwyn cynllunio a goruchwyllo pob rhwydwaith – er enghraifft er mwyn cynllunio llwybrau gwasanaethau, cydgysylltu amserlenni, a chynllunio unrhyw newidiadau neu wasanaethau newydd. Amcangyfrifir pedwar adnodd CALI yr un ar gyfer naw parth masnachfaint. Tybir y bydd lleihad ymylol yn yr adnoddau a ddefnyddir gan awdurdodau lleol ar gyfer cynllunio gwasanaethau bysiau ar hyn o bryd, sy'n gyfwerth â 10 adnodd CALI.

- 8.75 Ar gyfer dosbarthu a rheoli cardiau teithio rhatach, tybir y bydd darbyddion maint yn sgil diwygio'r bysiau, gan arwain at leihad o ddau adnodd CALI. Bydd adnoddau gweithredwyr yn lleihau, gan na fydd angen ymdrin ag ad-daliadau am docynnau teithio rhatach – gan arwain at leihad sy'n gyfwerth â phedwar adnodd CALI ledled Cymru.
- 8.76 Bydd angen i Weinidogion Cymru oruchwyllo a rheoli system monitro cerbydau awtomatig genedlaethol. Amcangyfrifir y bydd angen pum adnodd staffio CALI.
- 8.77 Bydd angen i Weinidogion Cymru lenwi rolau adborth i gwsmeriaid / canolfan gyswllt / cyfryngau cymdeithasol. Amcangyfrifir y bydd angen pum adnodd staffio CALI yn y , gan arwain at leihad cymesur sy'n gyfwerth â phum adnodd CALI o fewn gweithredwyr.
- 8.78 Ar gyfer systemau tocynnu a swyddfa gefn, amcangyfrifir lleihad cyfwerth â 10 adnodd CALI o fewn gweithredwyr ledled Cymru, gyda phum adnodd CALI, dyweder, yn cael eu cyflwyno ar lefel genedlaethol ar gyfer Gweinidogion Cymru er mwyn rheoli'r system docynnu yn lle gweithredwyr.
- 8.79 Yn ogystal â chostau staffio, byddai nifer o gostau cyfalaf cychwynnol sy'n gysylltiedig â TG a chostau gweithredu rheolaidd, a hynny ar lefel genedlaethol yn bennaf:
- Dylunio manylebau / gosod systemau AVM am gost o tua £20M y flwyddyn, dros gyfnod o bum mlynedd (er y byddai'r gost hon yn cael ei gwrthbwysu gan leihad mewn costau i weithredwyr, y tybir y byddai tua hanner y gost hon). Tybir hefyd y bydd cost barhaus o tua £1M y flwyddyn am gynnal a chadw'r system AVM, wedi'i gwrthbwysu gan arbedion gwerth tua hanner y gost hon i weithredwyr.
 - Cost gychwynnol am uwchraddio systemau tocynnu mewn cerbydau a systemau swyddfa gefn – sef tua £5M (wedi'i gwrthbwysu gan leihad gwerth tua hanner y swm hwn mewn costau i weithredwyr). Mae cost gweithrediadau tocynnau hefyd wedi'i chynnwys fel cost reolaidd o tua £4M y flwyddyn i'r awdurdod masnachfreinio, wedi'i gwrthbwysu gan arbedion gwerth tua hanner y swm hwn i weithredwyr.
- 8.80 Tybir y byddai'r contractau masnachfaint cychwynnol yn cael eu caffael drwy raglen dreigl gychwynnol a fyddai'n para pum mlynedd. At ddiben yr asesiad hwn, tybir ymhellach y gallai contractau bara am gyfnod o hyd at 10 mlynedd er mwyn sicrhau rhwydwaith sefydlog a'r prisiau contract gorau posibl (er y gellid sefydlu contractau cychwynnol

am lai o amser gydag opsiwn i'w hymestyn). Gyda rhwydwaith bysiau wedi'i fasnachfreinio ac agweddau contractiol a sefydliadol cysylltiedig eisoes ar waith, mae'n bosibl y gellid cynnal yr ail gylch o dendrau masnachfreinio ar wahanol adegau, er mwyn gallu cyflawni rhaglen dreigl barhaus o dendrau dros y tymor hir, a fyddai'n helpu i reoli prosesau caffael ac a all gynnig arbedion costau y tu hwnt i'r niferoedd CALI a nodir a chreu proffil cyson o gyfleoedd i weithredwyr.

- 8.81 Nid yw costau sy'n gysylltiedig â chaffael fflydoedd wedi cael eu cynnwys fel symiau cyfalaf yn yr asesiad hwn, gan fod talu costau prynu bysiau fel arfer yn golygu amorteiddio'r gost drwy lesu neu fenthycia (gyda thaliadau llog cysylltiedig). Felly, at ddibenion modelu, mae costau prynu bysiau wedi cael eu cynnwys yn y costau gweithredu blyneddol. Tybir y byddai milltiroedd bysiau yn y senario diwygio'r bysiau yr un faint â'r senario busnes fel arfer i bob pwrpas – ond gydag ystod o waith i addasu a rhesymoli er mwyn sicrhau rhwydwaith mwy cysylltiedig sydd â chyn lleied â phosibl o ddyblygu a chyfyngau cyson rhwng gwasanaethau ar yr un coridor. Fodd bynnag, fel y nodir yn Adran 0, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu ariannu proses o bontio i fysiau di-allyriadau – a thybir y bydd hynny'n digwydd ar gyfer pob opsiwn – felly ni fydd y fenter hon yn cael llawer o effaith ar y dadansoddiad cyffredinol o'r costau a'r manteision.
- 8.82 Byddai telerau contractiol ar gyflogau ac amodau yn rhan o gontractau masnachfreinio. Tybir y byddai Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno polisi cyflog teg ar gyfer gweithwyr bysiau er mwyn atal y model masnachfreinio rhag gwaethgu cyflogau ac amodau. Tybir y byddai cyflog gyrrwyr yn cynyddu i £13.19 yr awr o dan fodel diwygio'r bysiau, sef cynnydd o 7.5% ar gyflog sylfaen o £12.27²¹.
- 8.83 Ar gyfer yr opsiwn diwygio'r bysiau, mae rhaglen o gaffael depos ledled Cymru hefyd wedi cael ei chynnwys fel cost i Lywodraeth Cymru (tua £178M). Bydd y trefniant hwn yn golygu bod gweithredwyr yn tendro am yr hawl i weithredu gwasanaethau bysiau o ddepo sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru, ond y gweithredwyr fydd yn gyfrifol am gyfarpar y depo a'r gweithrediadau bysiau - gan sicrhau amgylchedd gweithredu sefydlog o un flwyddyn i'r llall ac o un contract i'r llall. Mae'r trefniant hwn yn cynrychioli dull ceidwadol oherwydd, yn ymarferol, byddai'n ddichonadwy dyfarnu contractau ar gyfer gwasanaethau bysiau i weithredwyr a fyddai'n defnyddio eu depos eu hunain drwy gydol cyfnod y fasnachfaint. Ar ôl i Lywodraeth Cymru gaffael depos, tybir y bydd gweithredwyr sy'n rhedeg gweithrediadau masnachfaint yn cael depo ar gyfer gweithrediadau bysiau a storio cerbydau, ac felly na fydd

²¹ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol. 2021. [Earnings and hours worked - ASHE Table 3: Transport and mobile machine drivers and operatives](#)

unrhyw gostau i weithredwyr sy'n gysylltiedig â phrydlesu depos neu bethau tebyg yn berthnasol mwyach.

- 8.84 Pan fydd cais gweithredwr am fasnachfaint yn aflwyddiannus, ni fyddai'n gallu rhedeg gwasanaethau yn y rhan honno o'r farchnad mwyach, a allai effeithio ar ei refeniw neu, mewn rhai achosion, olygu y bydd gweithredwr yn rhoi'r gorau i fasnachu o bosibl. Byddai hefyd yn colli'r cyfle i adennill y costau o wneud cais am fasnachfaint. Yn yr un modd â cholli tendr bysiau a gymorthdelir o dan Adran 63, byddent yn dal i allu cystadlu am dendrau i redeg gwasanaethau bysiau mewn masnachfreintiau eraill. Mae ystyriaethau pellach ynglŷn â'r ffordd y byddai newid i drefniadau diwygio'r bysiau yn effeithio ar gystadleuaeth yn y farchnad wedi'u cynnwys yn Atodiad D.
- 8.85 At ddibenion modelu ar gyfer yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, tybir y byddai milltiroedd bysiau mewn rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio yr un faint â rhwydwaith presennol – ond gyda rhesymoli er mwyn mynd i'r afael â materion megis gorddarparu bysiau, lle y byddai dau weithredwr yn cystadlu ar yr un llwybr, neu pan fydd y gweithredwr sydd eisoes yn gweithredu mewn ardal yn pryderu am y risg o gystadleuaeth ar lwybrau proffidiol ac yn darparu mwy o fysiau nag sydd eu hangen i fodloni'r galw er mwyn anghymhell cystadleuaeth. Pan fydd newid i drefniadau diwygio'r bysiau wedi'i gadarnhau'n bendant, bydd ymdrech sylweddol i gynllunio rhwydweithiau yn fanwl a datblygu gwell trefniadau tocynnu, gorfodi, gwybodaeth a brandio. Yn benodol, byddai disgwyl i rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio ddarparu gwasanaethau ag amserlenni a llwybrau mwy cydgysylltiedig – er mwyn cynnig cyfleoedd cyfnewid cyfleus i deithwyr, a chyfyngau cyson â phellter cyfartal rhyngddynt rhwng gwasanaethau – a fydd yn cynnig amllderau mwy rheolaidd a dibynadwy i deithwyr a hefyd yn cael gwared ar dagfeydd bysiau ar safleoedd lle mae hyn yn digwydd. Nodir hefyd, pan fydd trefniadau diwygio'r bysiau ar waith, y bydd Gweinidogion Cymru yn mynd ati i adolygu siâp a gweithrediad y rhwydwaith yn rheolaidd – ac y gallai hynny gynnwys cyfleoedd i randdeiliaid wneud sylwadau. Gan nad yw hyn yn ofyniad sefydlog ar gyfer masnachfreinio, nid yw costau cynnal adolygiadau cyfnodol o'r fath wedi cael eu hamcangyfrif fel rhan o'r ymarfer hwn.
- 8.86 Mewn perthynas â gorddarparu bysiau a chapasiti dros ben, roedd gwaith ymchwil a wnaed gan y Comisiwn Cystadlu yn 2011 ar gystadleurwydd y diwydiant bysiau ym Mhrydain Fawr²² yn cynnwys nifer o bwyntiau perthnasol, sef:

²² Y Comisiwn Cystadlu. 2011. [Local bus services market investigation: A report on the supply of local bus services in the UK](#)

“Nodwyd gennym nad yw 46% o llwybrau, sy'n cyfrif am 63% o wasanaethau yn yr ardal gyfeirio, yn wynebu cystadleuaeth uniongyrchol effeithiol. Dim ond 3% o'r llwybrau, sy'n cyfrif am 1% o wasanaethau wythnosol, sy'n debygol o wynebu cystadleuaeth uniongyrchol effeithiol. Yn achos y llwybrau sy'n weddill, gwnaeth diffyg gwybodaeth ar lefel llif ein hatal rhag llunio casgliadau pendant ynghylch i ba raddau roeddent yn wynebu cystadleuaeth uniongyrchol. Serch hynny, awgrymai graddau'r gorgyffwrdd roedd y llwybrau hyn yn ei wynebu, o leiaf mewn nifer sylweddol o achosion, ei bod yn annhebygol bod gan gyfran fawr o deithwyr ar y llwybrau hyn ddewis o weithredwyr” (tudalen 10); a

“Gallai'r broses o gystadlu'n uniongyrchol, sy'n cael ei llywio gan gymhelliant i gynyddu amllder gwasanaethau, o dan rai amgylchiadau, arwain at greu capasiti gormodol (h.y. mwy o fysiau yn cael eu rhedeg ar y llwybr nag a all ddenu digon o refeniw i dalu costau). Gallai hyn leihau proffidioldeb gweithredwyr a golygu, yn y pen draw, eu bod yn gwneud colled. Bydd gan weithredwr gymhelliant i ychwanegu gwasanaethau, a bydd yn gwneud hynny cyhyd ag y bydd y refeniw ychwanegol a gynhyrchir yn fwy na'r cynnydd mewn costau. Gallai capasiti gormodol godi gan y byddai pob un o'r gweithredwyr sy'n cystadlu â'i gilydd yn ychwanegu gwasanaethau oherwydd, yn unigol, gellir amseru'r gwasanaethau hyn er mwyn cymryd refeniw o wasanaethau'r gweithredwr sy'n cystadlu ag ef (drwy redeg gwasanaethau ychydig o'i flaen) a byddent wedi'u hamserlennu i gynnal neu wella manteision rhwydwaith y gweithredwr unigol” (tudalen 8-8) (ein cyfieithiad).

- 8.87 O ran costau refeniw i Lywodraeth Cymru, mae ad-daliadau uwch i weithredwyr am docynnau teithio rhatach sy'n gysylltiedig â chynnydd mewn defnydd wedi cael eu cynnwys yn y gwaith modelu. Yn ymarferol, o dan fodel diwygio'r bysiau, gellid atal yr ad-daliadau hyn am docynnau teithio rhatach, drwy symleiddio taliadau i weithredwyr o dan gontract y cytunir arno gyda Gweinidogion Cymru. Fodd bynnag, gan nad yw'r trefniadau ariannol ar gyfer masnachfreinio wedi'u diffinio'n llawn eto, at ddibenion yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn caiff cynnydd yng nghost ad-dalu tocynnau teithio rhatach ei gynnwys er mwyn gallu cymharu'n uniongyrchol rhwng yr opsiwn diwygio'r bysiau a'r opsiwn partneriaethau statudol. Mewn egwyddor, gall costau gweithredu gwasanaethau gynyddu os bydd angen capasiti bysiau ychwanegol mewn ymateb i gynydd mewn defnydd oherwydd tocynnau teithio rhatach, ond disgwylir mai bach iawn fydd effaith teithwyr â thocynnau rhatach ar gapasiti ac felly nid yw wedi cael ei chynnwys yn yr asesiad hwn.
- 8.88 At ddibenion yr asesiad hwn, tybir bod costau gweithredu ar gyfer gweithredwyr preifat a gweithredwyr bysiau sy'n eiddo i awdurdodau lleol yn debyg o fewn gweithrediad masnachfaint ar dendr. Yn ymarferol, byddai disgwyl fel arfer i gostau'r gweithredwr preifat fod fymryn yn is; fodd bynnag, byddai'r agwedd hon yn cael ei hystyried yn

fanylach ar gyfer pob achos lle mae gweithrediad bysiau awdurdod lleol yn cael ei ystyried, er mwyn i'r costau a'r manteision gael eu deall yn llawn cyn bwrw ymlaen.

- 8.89 Mae Tabl 8-4 yn crynhoi'r costau amcangyfrifedig ar gyfer diwygio'r bysiau. Rhoddir dadansoddiad pellach yn Atodiad C.

Tabl 8-4 Costau Amcangyfrifedig ar gyfer Diwygio'r bysiau gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau Pontio	£328.4M	-	-£11.9M	-	£316.5M
Costau Rheolaidd	£286.4M	-£26.1M	-£149.9M	-	£110.4M
Cyfanswm Costau	£614.8M	-£26.1M	-£161.8M	-	£426.8M
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau'n cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth ac fe'u mynegir ar ffurf prisiau'r farchnad					

Manteision Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

- 8.90 Mae effeithiau rhwydwaith unedig wedi Prif fuddiolwyr diwygio'r bysiau fyddai defnyddwyr bysiau, am y byddai'n arwain at rwydwaith bysiau cyffredinol sefydlog sydd wedi'i gynllunio'n well lle mae gwasanaethau yn rhedeg mewn ffordd gydgysylltiedig, gyda'r holl wasanaethau bysiau wedi'u hintegreiddio'n llawn, a chysylltiadau gwell â dulliau teithio eraill, megis rheilffyrdd. Byddai disgwyl hefyd i lefelau mwy cyson o ran ansawdd cerbydau gael eu pennu a'u rhoi ar waith fel rhan o gontractau masnachfreinio o dan drefniadau diwygio'r bysiau. Ar ben hynny, fel rhan o fasnachfaint (hyd yn oed os bydd nifer o weithredwyr bysiau yn rhan o'r fasnachfaint) byddai trefniadau tocynnu'n seiliedig ar un system ni waeth pwy fo'r gweithredwr – a byddai'n hawdd i deithwyr ddeall a defnyddio'r system honno.
- 8.91 Canlyniad allweddol diwygio'r bysiau fyddai'r gallu i greu rhwydwaith bysiau cydgysylltiedig ac unedig ledled Cymru.
- 8.92 Cael eu hystyried gan ddefnyddio'r dull a amlinellir yn Atodiad B. Disgwylir i fanteision i ddefnyddwyr gronni o ganlyniad i'r canlynol:
- amseroedd siwrneiau gwell a mwy rhesymol ar gyfer siwrneiau sy'n cynnwys cyfnewid o ganlyniad i well integreiddio a

chydgyssylltu â llwybrau bysiau eraill a mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus;

- gallu teithwyr i deithio ar un neu fwy o wasanaethau yn y rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio lleol gan ddefnyddio un system docynnu integredig heb fod angen iddynt gynllunio eu siwrneiau na phrynu tocyn aml-weithredwr ymlaen llaw;
- gwybodaeth well a haws ei deall i deithwyr o ganlyniad i rwydwaith symlach ac wedi'i gynllunio o wasanaethau.

8.93 Ar sail gwelliannau i agweddau ar y gwasanaeth bysiau a nodir uchod, byddai cynnydd amcangyfrifedig mewn defnydd o 22% mewn rhwydweithiau trefol mawr; 12% mewn rhwydweithiau trefi; a 17% mewn rhwydweithiau gwledig yn 2040 yn digwydd, yn seiliedig ar archwilio astudiaethau achos o rwydweithiau yng Nghaerdydd, Wrecsam a Sir Benfro. Mae'r dull a ddefnyddiwyd i gyfrifo'r cynyddiadau hyn yn y galw wedi'i nodi yn 0. Amcangyfrif ar gyfer y manteision yn deillio o'r ddeddfwriaeth yn unig yw hwn, ac nid yw'n cyfrif am fuddsoddiad ychwanegol.

8.94 Byddai manteision ehangach eraill hefyd yn cronni pe bai mwy o bobl yn teithio ar fysiau:

- manteision iechyd a llesiant oherwydd bydd teithwyr ychwanegol yn cerdded i ddal bws;
- dylai allyriadau carbon net fod yn is oherwydd bydd rhai teithwyr yn newid o deithio mewn ceir;
- dylai gwelliannau o ran ansawdd aer ar goridorau prif ffyrdd hefyd gronni os bydd rhai teithwyr mewn ceir yn newid i deithio ar fysiau.

8.95 Yn seiliedig ar brofiad rhyngwladol, yn dibynnu ar strwythur y contractau masnachfaint, gall contractau â chymhelliant (er enghraifft, trefniadau bonws mewn contractau cost gros) gynnig sylfaen gadarn i weithredwyr a Gweinidogion Cymru gydweithio â'i gilydd i gynyddu'r defnydd o fysiau. Rhagwelir y byddai trefniadau cytundebol yn darparu ar gyfer cynnal adolygiadau blynyddol o berfformiad a newid llwybrau ac amllderau o fewn paramedrau diffiniedig, a fyddai'n rhoi cyfleoedd i weithredwyr masnachfaint ddatblygu gwelliannau i rwydweithiau er mwyn denu mwy o deithwyr.

8.96 Ar hyn o bryd, mae gan lawer o ardaloedd awdurdod lleol gymysgedd o lwybrau masnachol a chymdeithasol angenrheidiol a gymorthdelir. Mewn rhai achosion, bydd gweithredwyr yn rhedeg gwasanaethau heb gymhorthdal uniongyrchol ar eu llwybrau masnachol ac, mewn achosion eraill, bydd gweithredwyr yn cael cymhorthdal dan gontract (gan awdurdodau lleol) am redeg llwybrau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol. Y dybiaeth at ddibenion yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol

hwn yw y byddai'r cilomedrau bysiau mewn rhwydwaith presennol yn cael eu cynnal, ond y byddai'r holl wasanaethau'n cael eu rhesymoli'n rhwydwaith unedig a chydgyssylltiedig a ddylai roi cyfle i rai gwasanaethau ychwanegol weithredu (er enghraifft, drwy ailgyfeirio gwasanaethau sy'n cystadlu ar goridor craidd er mwyn creu gwasanaeth sy'n rhedeg yn amlach ar goridor ar wahân, neu drwy redeg gwasanaethau gwennol gwledig i mewn i wasanaethau ar gefnffyrdd rhwng trefi) a thrwy hynny ehangu cwrddas siwrneiau bysiau posibl.

- 8.97 Byddai manteision i weithredwyr masnachfaint bysiau yn deillio o'r sicrwydd a'r sefydlogrwydd y mae masnachfreinio yn eu rhoi a fydd yn galluogi gweithredwr i ddatblygu hyfforddiant i'w cyflogaeth a chyfleoedd iddynt gamu ymlaen yn eu gyrfa'n well – a fyddai fel arfer yn cynnwys y gallu i yrwyr gyfnewid rhwng deiliaid masnachfaint pe bai'r fasnachfaint yn cael ei haildendro.
- 8.98 Byddai diwygio'r bysiau yn rhoi mwy o reolaeth i Weinidogion Cymru dros y rhwydwaith bysiau a'r gwasanaethau a ddarperir, ac yn cynnig cyfleoedd am groes-gymorthdaliadau. Er enghraifft, gallai llwybrau bysiau gael eu cynllunio a'u cydgysylltu er mwyn cynnig mwy o gyfleustra ar gyfer siwrneiau i'r ysgol neu i gyfleusterau gofal iechyd, a fyddai'n arwain at ddarbodion maint ac a all leihau'r angen am wasanaethau wedi'u teilwra.
- 8.99 Byddai Gweinidogion Cymru yn sicrhau bod y rhwydwaith bysiau'n cael ei integreiddio â'r rhwydweithiau rheilffyrdd lleol a rhanbarthol yng Nghymru, er enghraifft drwy sicrhau gwasanaethau gwennol i gyd-fynd ag amserlenni rheilffyrdd, a thrwy hynny leihau'r angen i redeg gwasanaethau bysiau ochr yn ochr â gwasanaethau rheilffyrdd, sy'n digwydd mewn rhai lleoliadau yng Nghymru.
- 8.100 Byddai rheolaeth Gweinidogion Cymru dros y gwasanaethau bysiau a ddarperir hefyd yn darparu ar gyfer sicrhau gwell cysondeb â phrosesau ar gyfer cyflawni blaenoriaethau polisi allweddol – megis lleihau'r defnydd o geir ac allyriadau carbon a gronynnau cysylltiedig, sicrhau bod gwasanaethau allweddol yn fwy hygyrch, gwella cynhwysiant cymdeithasol cymaint â phosibl, a gwella cyfleoedd cyflogaeth.
- 8.101 Tybir y byddai manteision amcangyfrifedig rhwydwaith bysiau a weithredir drwy gcontract i weithredwr sy'n eiddo i awdurdod lleol neu weithredwr preifat yn werth yr un faint, h.y. y byddai hynny'n darparu rhwydwaith cydgysylltiedig a hawdd ei deall sydd ag un system docynnu, a'r un brand. Sut bynnag, byddai'r dewis ymarferol o fwrw

ymlaen â chynllun caffael ar gyfer dyfarnu contractau i gwmnïau bysiau sy'n eiddo i awdurdodau lleol yn destun ymchwiliad manwl o'r opsiynau a'u costau a'u manteision.

8.102 Mae crynodeb o fanteision ariannol ac economaidd amcangyfrifedig diwygio'r bysiau i'w weld yn nhabl 8-5, a cheir dadansoddiad pellach yn Atodiad C.

Tabl 8-5 Manteision Amcangyfrifedig ar gyfer Diwygio'r Bysiau gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Ariannol	-	-	£20.6M	-	£20.6M
Manteision Economaidd	-	-	-	£2,079.1M	£2,079.1M
Cyfanswm y Manteision	-	-	£20.6M	£2,079.1M	£2,099.7M
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad 3. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.					

Crynodeb o Gostau a Manteision Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

8.103 Mae gwaith modelu costau a manteision diwygio'r bysiau (fel y crynhoir yn Nhabl 8.6) yn dangos bod manteision economaidd cyffredinol yn drech na chostau, yn bennaf oherwydd manteision i ddefnyddwyr. Mae'r Gymhareb Cost a Budd gan gynnwys buddion amser siwrnai o 4.9 yn dangos gwerth uchel iawn am arian.

Tabl 8-6 Crynodeb o Gostau a Manteision Diwygio'r Bysiau gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm Costau	£614.8M	-£26.1M	-£161.8M	-	£426.8M
Cyfanswm y Manteision	-	-	£20.6M	£2,079.1M	£2,099.7M

Eitem	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Gwerth Presennol Net	-£614.8M	£26.1M	£182.4M	£2,079.1M	£1,672.8M
Y Gymhareb Cost a Budd	-	-	-	-	4.9
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.					

Costau a manteision amcangyfrifedig pan na chaiff effeithiau amser siwrnai eu cynnwys

- 8.104 Fel yr amlinellir ym mharagraff 8.6 ac 8.9, mae WeITAG yn nodi pan fydd prosiect trafnidiaeth yn debygol o fod angen cyllid gan Lywodraeth Cymru, bydd angen dau set o gymarebau cost a budd yn yr arfarniad economaidd - un sy'n cynnwys arbedion amser teithio fel mantais, ac ail set nad yw'n cynnwys y manteision a geir drwy arbedion amser teithio. Fel y cyfryw, mae'r adran hon yn cyflwyno cymhariaeth o gostau, manteision a chymarebau cost a budd pan gaiff arbedion amser siwrnai eu cynnwys fel mantais yn y dadansoddiad a phan na chânt eu cynnwys. Mae'r set o ganlyniadau gyda buddion amser siwrnai wedi'u cynnwys yr un fath â'r rhai a gyflwynir drwy'r dadansoddiad blaenorol yn y bennod hon (mae paragraffau 8.9 yn esbonio pam yr ystyrir ei bod yn briodol i'r arfarniad hwn ganolbwyntio ar y set o ganlyniadau lle caiff buddion amser siwrnai eu cynnwys). Ceir dadansoddiad manylach o'r canlyniadau o dan bob senario yn Atodiad C.
- 8.105 Fel y gellir gweld yn Nhabl 8-7, mae cyfanswm y manteision yn is o lawer o dan bartneriaethau statudol a diwygio'r bysiau pan na chaiff buddion amser siwrnai eu cynnwys yn y dadansoddiad. Mae hyn yn dangos maint y manteision amcangyfrifedig i ddefnyddwyr. Disgwylir i gyfanswm y costau fod yn uwch pan na chaiff buddion amser siwrnai eu cynnwys am fod gostyngiad yn nifer y teithwyr a refeniw o docynnau yn arwain at yr angen i gael taliadau cymhorthdal uwch. Yn bwysig, ond yn is, mae'r cymarebau cost a budd ar gyfer partneriaethau statudol a diwygio'r bysiau yn dal i fod uwchlaw 1 pan na chaiff buddion amser siwrnai eu cynnwys ac ni fydd safle'r opsiynau wedi newid.

Tabl 8-7 Cymharu costau a manteision pan na chaiff buddion amser siwrnai eu cynnwys

Eitem	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
	gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai		heb gynnwys Buddion Amser Siwrnai	
Cyfanswm Costau	£353.6M	£426.8M	£387.0M	£501.0M
Cyfanswm y Manteision	£1,113.8M	£2,099.7M	£558.3M	£911.1M
Gwerth Presennol Net	£760.1M	£1,672.8M	£171.3M	£410.1M
Y Gymhareb Cost a Budd	3.1	4.9	1.4	1.8
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.				

Costau Blynyddol Amcangyfrifedig Diwygio'r Bysiau i'r Llywodraeth

8.106 Yn seiliedig ar y tybiaethau a'r dull o sefydlu cyfundrefn diwygio'r bysiau a ddisgrifir yn y ddogfen hon, mae crynodeb o'r rhaglen ddangosol o gostau sy'n gysylltiedig â rhoi trefniadau bysiau ar waith i'w weld yn Tabl 8-8; caiff y costau eu dangos heb eu disgowntio ac ar sail prisiau 2023, a heb duedd optimistiaeth, er mwyn rhoi syniad o'r costau ariannol yn hytrach na'r costau economaidd. Dim ond y costau allweddol sy'n uniongyrchol gysylltiedig â diwygio'r bysiau a ddangosir, ac felly ni chaiff costau ar gyfer cymorth ariannol parhaus (ar ffurf addalu tocynnau teithio rhatach a'r Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau – neu'r hyn a fyddai'n cyfateb iddynt gyda threfniadau diwygio'r bysiau ar waith), costau pontio i fysiau trydan, nac unrhyw effaith yn sgil y newidiadau i reffeniw bysiau a geir yn ystod y cyfnod hwn eu dangos (er bod yr elfennau hyn wedi'u cynnwys yn y dadansoddiad cyffredinol o'r costau a'r manteision).

8.107 Mae Tabl 8-8 yn dangos y canlynol:

- Yr eitem cost fwyaf yn y cyfnod pontio yw caffael depos bysiau a gosod systemau gwefru, a fydd yn darparu set o brif ddepos bysiau ym mhob parth masnachfaint, yn ogystal â rhai depos lloeren llai.

- Yr ychwanegiad dangosol ar gyfer costau staffio yw tua £14M (neu rhwng £2.5M a £3M y flwyddyn ar gyfartaledd) dros y cyfnod pontio pum mlynedd tybiedig. Yn ymarferol, bydd y gost hon yn golygu ad-drefnu ac ychwanegu rolau yn Trafnidiaeth Cymru ac mewn awdurdodau lleol (lle y caiff swyddogion bysiau eu cyflogi gan bob awdurdod ar hyn o bryd). Amcangyfrifir mai'r costau staffio parhaus ar ôl i fodel diwygio'r bysiau gael ei roi ar waith fyddai rhwng £5M a £6M y flwyddyn.
- Mae'r costau ychwanegol (a nodir yn Tabl 8-8) ar gyfer helpu i bontio i drefniadau diwygio'r bysiau a'u gweithredu, fel y nodir yn yr asesiad hwn, yn angenrheidiol er mwyn gwireddu a chynnal y manteision, sef gwasanaeth gwell i deithwyr presennol a newydd. At ddibenion deall graddfa'r newidiadau o ran costau i Lywodraeth Cymru, cyfanswm y cyllid blynyddoedd roedd Llywodraeth Cymru yn ei ddarparu ar gyfer gweithgareddau bysiau cyn COVID-19 oedd £115M yn 2018-19 (gan gynnwys y Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau ac ad-dalu prisiau siwrneiau rhatach), fel y nodir yn 7.8, a refeniw blynyddol y sector bysiau yng Nghymru, yn fras, oedd £210M, ac mae cryn dipyn o swyddogion trafniadau gyhoeddus ar lefel awdurdodau lleol yn ymgymryd â rolau sy'n gysylltiedig â bysiau hefyd.

8.108 Mae'n bwysig nodi bod newidiadau i rolau, a phroses o gyflwyno rolau newydd, yn mynd rhagddynt yn Trafnidiaeth Cymru²³, fel rhan o amcanion y cwmni i dyfu ei alluogrwydd i gefnogi'r newid i deithio cynaliadwy. Nod Trafnidiaeth Cymru yw ehangu ei gynnig aml-ddull gan gynyddu effeithlonrwydd ym mhob rhan o'r sefydliad a mynd i'r afael â'r risg o ddyblygu ar yr un pryd. Er bod y gofynion staffio a TG ar gyfer masnachfreinio bysiau a nodir yn yr asesiad hwn wedi cael eu trin fel costau ychwanegol ar wahân, yn ymarferol, bydd bwriad Trafnidiaeth Cymru i weithredu fel sefydliad aml-ddull yn sbarduno darbodion maint ac yn creu synergeddau rhwng rolau (er enghraifft, gellid cymhwyso arbenigedd ym maes caffael at wasanaethau rheilffyrdd a bysiau, a gallai timau trafniadau cyfannol fynd i'r afael â gofal cwsmeriaid, cyfathrebu, brandio ac ati). Felly, costau dangosol at ddibenion yr asesiad hwn yn unig yw'r rhai a nodir yn Tabl 8-8 a thrwy'r ddogfen hon i gyd – ac nid ydynt yn cynrychioli cyllideb fanwl ar gyfer sefydlu trefniadau diwygio'r bysiau a'r gweithgareddau rheolaidd cysylltiedig. Bydd y broses bontio ei hun yn cynnwys gwaith cynllunio a chyllidebu ariannol manylach gan Trafnidiaeth Cymru – a fydd yn cynnwys ystyried rolau a mewnbynnau, a chostau cysylltiedig, i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, yn ogystal â phroffilio costau blynyddol yn ystod y cyfnod pontio yn fanylach.

8.109 Dylid nodi mai prif ddiben y costau a gyflwynir yn Tabl 8-8 yw llywio ystyriaethau ynghylch fforddiadwyedd, yn hytrach na bod yn rhan o'r

²³ [Cynllun Busnes, 2023-24 \(trc.cymru\)](#)

allbynnau arfarnu economaidd a gyflwynir mewn rhannau eraill o'r ddogfen hon sy'n llywio ystyriaethau ynghylch gwerth am arian. Felly, nid yw tuedd optimistiaeth na throsi i bris y farchnad wedi cael eu cynnwys yn y ffigurau a gyflwynir er mwyn darparu sail ar gyfer cymharu â'r cyllid presennol.

Tabl 8-8 Crynodeb o Gostau ar gyfer Cyfanswm y Costau Pontio a'r Costau Rheolaidd Blynnyddol (Heb eu Disgowntio)

Eitem	Costau Pontio (cyfanswm Blwyddyn 1-5)		Costau Rheolaidd (fesul blwyddyn o Flwyddyn 6)	
	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Gweithredwyr	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru/ALLau	Gweithredwyr
Caffael Depos	£178.3M	-	-	-
Staffio	£13.8M	£5.2M	£5.7M	-£1.4M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	£25.0M	-£12.5M	£5.0M	-£5.5M
Nodiadau: 1. Bwriedir i'r gwerthoedd roi amcangyfrifon dangosol o'r costau 2. Dangosir y costau ar sail prisiau 2023 (heb eu disgowntio), ar ffurf uned cyfrif cost ffactor 3. Nid yw'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Nid yw'r costau hyn yn cynnwys effeithiau anuniongyrchol ar gostau drwy agweddau megis newidiadau mewn lefelau defnydd a newidiadau mewn refeniw o brisiau siwrneiau o ganlyniad i hynny, neu newidiadau mewn teithiau rhatach a chostau ad-dalu cysylltiedig				

Asesu'r Gystadleuaeth

- 8.110 Mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn sail i'n bywydau beunyddiol, gan gysylltu pobl a chymunedau â swyddi, gwasanaethau iechyd, cyfleoedd addysgol a gweithgareddau hamdden. Dylai system trafndiaeth gyhoeddus aml-ddull fodern fod yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn integredig, gan gynnig dewis a chyfleoedd fel dewis amgen ymarferol yn lle'r cerbyd preifat. Dylai hefyd fod yn ddiogel, yn gyfforddus ac ar gael i bawb, beth bynnag fo'u hamgylchiadau a'u lleoliad.
- 8.111 Mae'n bwysig deall a dadansoddi effeithiau deddfau, rheoliadau a pholisïau presennol ac arfaethedig ar gystadleuaeth er mwyn osgoi unrhyw ystumiadau neu ganlyniadau anfwriadol i farchnadoedd. Fel rhan o'r diwygiadau arfaethedig i'r farchnad fysiau yng Nghymru, mae'n bwysig asesu a fydd unrhyw gyfres o gynigion yn effeithio ar gystadleuaeth ac, os felly, sut. Mae ystyried yr effeithiau ar gystadleuaeth yn gynnar yn galluogi llunwyr polisïau i unioni unrhyw ystumiadau posibl drwy ystyried yn ofalus wrth ddewis a dylunio polisïau.

- 8.112 Mae ystyried effaith cynnig polisi ar gystadleuaeth wedi'i gorffori yn y broses ddeddfwriaethol yng Nghymru. Bydd cystadleuaeth iach mewn marchnad (y broses o ymgiprys rhwng cwmnïau) yn annog cyflenwyr i sicrhau manteision i ddefnyddwyr, a hynny drwy gynnig prisiau is, gwell ansawdd a mwy o ddewis. Bydd hyn yn arbennig o wir pan fydd cynhyrchion – darparu gwasanaethau bysiau yn yr achos hwn – wedi'u safoni i bob pwrpas.
- 8.113 Mae Llywodraeth Cymru yn benderfynol o sicrhau system fysiau sy'n hybu tegwch cymdeithasol ac sy'n gallu newid dulliau teithio ar y raddfa sy'n ofynnol er mwyn ymateb i'r argyfwng hinsawdd. Mae hyn yn golygu system fysiau a gaiff ei llywodraethu a'i dylunio er budd y cyhoedd, gyda chwmpas daearyddol mor eang â phosibl, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, gwasanaethau mor aml â phosibl, a system docynnu a gwybodaeth syml, unedig a hawdd eu deall – a gyflëir yn syml yn nheitl y Papur Gwyn ar ddeddfwriaeth bysiau: 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'.
- 8.114 Mae'r weledigaeth a nodir yn y Papur Gwyn yn gofyn am drawsnewid y ffordd y caiff bysiau yng Nghymru eu llywodraethu er mwyn cyflawni'r nodau cyffredinol canlynol:
- System fysiau sydd wedi'i chynllunio'n bwrpasol er bydd gorau'r cyhoedd.
 - System fysiau sy'n defnyddio buddsoddiadau cyhoeddus yn effeithlon, i wneud gwelliannau i fysiau sy'n mynd i'r afael â blaenoriaethau'r cyhoedd, a hynny mewn modd strategol, gan gyfiawnhau rhagor o fuddsoddiadau cyhoeddus.
 - System fysiau, sy'n rhan o rwydwaith trafndiaeth integredig sy'n darparu opsiwn rhagorol ar gyfer teithio, lle a phryd bynnag mae angen hynny ar bobl, ledled Cymru.
- 8.115 Mae'r asesiad o gystadleuaeth a nodir yn Atodiad D yn ystyried effaith y ddeddfwriaeth arfaethedig, y model cyflawni ar gyfer masnachfreinio bysiau, a chymhelliant gweithredwyr bysiau i gystadlu a gwella eu gwasanaethau.

Risgiau sy'n Gysylltiedig â Diwygio'r Bysiau

- 8.116 Mae'r adran hon yn amlinellu rhai risgiau lefel uchel sy'n gysylltiedig â diwygio'r bysiau. Gan fod trefniadau masnachfreinio o dan diwygio'r bysiau yn gofyn am newid sylweddol i'r ffordd y caiff gwasanaethau eu darparu, mae amrywiaeth o risgiau'n gysylltiedig â'r cyfnod pontio, y trefniadau cyflawni gweithredol a'r elfennau ariannol. Gan fod yr

Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yn canolbwyntio ar y dadansoddiad o'r costau a'r manteision, mae'r adran hon yn canolbwyntio ar y risgiau sy'n effeithio ar gostau a manteision yn bennaf. Mae Tabl 8-9 isod yn adlewyrchu'r risgiau hyn a'r mesurau lliniaru arfaethedig. Mae'n bwysig rheoli'r risgiau hyn fel rhan o'r gwaith rheoli prosiect ehangach ar gyfer diwygio'r bysiau yn y dyfodol a'r mesurau sefydliadol cysylltiedig. Mae adborth o'r ymgynghoriad ar yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol Drafft wedi cael ei ystyried drwy gydol yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn ac fe'i hadlewyrchir yn y crynodeb o'r risgiau.

Tabl 8-9 Crynodeb o'r risgiau sy'n gysylltiedig â diwygio'r bysiau

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesur Lliniaru
Ariannol	Ceir risg sy'n ymwneud ag anwadalrwydd refeniw, oherwydd, o dan drefniadau diwygio'r bysiau, Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru fydd yn ysgwyddo'r risg o ran refeniw, gan mai'r sefydliad hwnnw fydd yn pennu'r strwythur prisiau siwrneiau ac yn cadw'r holl refeniw. Gallai lleihad mewn niiferoedd teithwyr oherwydd ffactorau megis dirywiad economaidd, newidiadau demograffig, newidiadau mewn tueddiadau cludiant neu gynnydd llai nag a ragwelwyd yn y defnydd o fysiau ar ôl rhesymoli rhwydweithiau gael effaith sylweddol ar y refeniw disgwylidig, gan effeithio ar hyfywedd ariannol y system.	Byddai angen i Lywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru ddarparu ar gyfer y bwlch mewn cyllid drwy wneud y canlynol: 1) Datblygu cyfrif wrth gefn ar gyfer diwygio'r bysiau y gellid ychwanegu ato mewn blynyddoedd pan fydd gwarged yn debygol, a defnyddio cronfeydd wrth gefn a fydd wedi cronni dros amser 2) Tyfu'r rhwydwaith i leihau costau er mwyn cau'r bwlch mewn cyllid 3) Ailddyrannu cyllid o ffynonellau eraill er mwyn cau'r bwlch mewn cyllid neu godi refeniw. Felly, er mwyn rheoli'r risg hon, dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu Strategaeth Rheolaeth Ariannol gan sicrhau y caiff gwaith rhagfynegi manwl ei wneud, gyda phroses ar waith ar gyfer rheoli anwadalrwydd rhwng blynyddoedd.
Ariannol	Ceir risg y gallai'r costau gweithredu sy'n gysylltiedig â rhedeg gwasanaethau bysiau godi, y byddai'n rhaid i Lywodraeth Cymru eu talu am ei bod yn rhoi Taliad Masnachfaint i weithredwyr. Gallai hyn ddigwydd am fod	Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â'r farchnad cyn diwygio'r bysiau er mwyn datblygu'r cynnig mwyaf deniadol i'r farchnad a fydd yn annog cystadleuaeth ac yn gostwng prisiau. Bydd Strategaeth Gaffael gadarn sydd wedi'i diffinio'n glir yn

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesur Lliniaru
	gweithredwyr yn cynnwys premiwm yn eu prisiau oherwydd ansicrwydd a/neu chwyddiant uwch nag a ragwelwyd mewn categorïau cost allweddol megis costau ynni, costau tanwydd neu gostau staff. Gallai hyn hefyd ddigwydd am fod cystadlaethau am fasnachfreintiau yn llai cystadleuol na'r disgwyl.	allweddol er mwyn cyflawni hyn. Dylid cynnal profion sensitifrwydd mewn perthynas â chostau gweithredu hefyd.
Pontio	Ceir risg y gallai gweithredwyr dynnu gwasanaethau masnachol yn ôl, neu y bydd y rhwydwaith masnachol sy'n weddill yn mynd yn anhyfyw, rhwng adeg cyhoeddi trefniadau diwygio'r bysiau ac adeg tendro'r gwasanaethau perthnasol fel rhan o'r broses fasnachfreinio, a allai arwain at niwed i enw da a chostau uwch yng nghyllideb Llywodraeth Cymru ar gyfer y gwasanaethau ar dendr i dalu am y gwasanaethau hyn er mwyn lleihau'r effaith ar gwsmeriaid.	Gallai Llywodraeth Cymru ddyfarnu tendrau byrdymor er mwyn llenwi'r bwlch a grëir yn sgil tynnu gwasanaethau yn ôl, gan neilltuo lwfans ariannol ar gyfer hyn. Gall Llywodraeth Cymru hefyd fanteisio ar brofiad a strategaethau Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol eraill sy'n rhoi model masnachfreinio ar waith, yn enwedig Manceinion Fwyaf. Trefniadau monitro a rheoli effeithiol gan Lywodraeth Cymru ar gyfer y gwasanaethau presennol wrth i'r rhain gael eu diddymu'n raddol, ochr yn ochr â threfniadau rheoli ar gyfer cyflwyno gwasanaethau wedi'u masnachfreinio, gyda staff penodol i reoli hyn.
Pontio	Ceir risg ynglŷn â pharatoi ar gyfer gwasanaethau wedi'u masnachfreinio, gan gynnwys materion yn ymwneud â systemau TG, trosglwyddo staff (drwy'r Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth), cael gafael ar ddepos a fflydoedd, a allai arwain at oedi a chostau ychwanegol.	Sicrhau bod gan weithredwyr gynlluniau paratoi cadarn a gaiff eu monitro, ac sy'n cynnwys sicrhau y caiff staff eu trosglwyddo'n ddidrafferth drwy'r Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) a'r gallu i sicrhau asedau megis depos a fflydoedd yn effeithiol. Sicrhau bod "paratoi" yn agwedd allweddol ar y broses o werthuso ceisiadau.

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesur Lliniaru
Pontio	Gallai diffiniad aneglur o'r ffordd y caiff cyfrifoldebau am weithredu gwasanaethau eu rhannu arwain at ddyblygu rolau o fewn Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, ac felly gynyddu cost y sector bysiau.	Sicrhau eglurder ynghylch rolau a chyfrifoldebau rhwng Llywodraeth Cymru, gweithredwyr â masnachfaint a gweithredwyr eraill. Timau caffael a rheoli perfformiad galluog sydd â'r adnoddau priodol o fewn Llywodraeth Cymru yn cyfathrebu â gweithredwyr bysiau ac yn rheoli cysylltiadau â nhw. Sicrhau bod y contractau'n glir.
Pontio	Mae'n bosibl na fydd digon o staff neu alluogrwydd o fewn Llywodraeth Cymru i roi'r newid ar waith yn y strwythur cyflawni, gan fod risg o fethiant i recriwtio digon o bobl ychwanegol neu bobl â'r sgiliau gofynnol.	Cynllunio a phennu costau adnoddau Llywodraeth Cymru yn glir a recriwtio'n gynnar i rolau sy'n benodol i fysiau a fydd yn rhan o'r cyfnod rhoi ar waith. Datblygu cynlluniau wrth gefn er mwyn caffael staff a galluogrwydd ychwanegol drwy'r cyfnod pontio.
Technoleg	Ceir risg y bydd cost systemau TG yn uwch nag a ragwelwyd, a allai gynyddu costau diwygio'r bysiau, gan olygu y bydd angen cyllideb ychwanegol ac arwain at fethiant i ddiwallu anghenion cwsmeriaid.	Cynnal adolygiad i ddadansoddi systemau TG yn fanwl er mwyn deall y bwlch rhwng y cyflwr presennol a'r cyflwr yn y dyfodol mewn mwy o fanylder a dyrannu cyllideb wrth gefn ac amser ar gyfer rhoi systemau TG ar waith.
Technoleg	Os bydd heriau wrth roi'r technolegau newydd sy'n ofynnol ar waith a'u hintegreiddio, megis atebion ar gyfer tracio amser real a chasglu prisiau siwrneiau, yna gallai hyn effeithio ar amserlenni a chostau diwygio'r bysiau.	Cymorth arbenigol ar gyfer asesu a chaffael y dechnoleg gywir a rheoli prosesau rhoi ar waith, gan ymgorffori cynlluniau wrth gefn.
Rheoleiddiol / Cyfreithiol	Os na fydd Llywodraeth Cymru yn cydymffurfio â'r fframwaith rheoleiddiol, ac os na ddilynir y broses briodol, yna ceir risg y bydd rhanddeiliaid, megis gweithredwyr, yn herio'r	Rheoli rhanddeiliaid ac ymgysylltu â gweithredwyr drwy broses lle y gellir cyfleu manteision y cynllun. Bydd Llywodraeth Cymru yn cadw cyngor cyfreithiol ac yn dilyn

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesur Lliniaru
	broses yn gyfreithiol, a allai gynyddu'r costau oherwydd oedi a ffioedd cyfreithiol.	canllawiau'r Adran Drafnidiaeth ar ddiwygio'r bysiau.
Gweithredol	Gallai problemau o ran perfformiad wrth ddarparu gwasanaethau gael eu hachosi gan ffactorau megis perfformiad systemau TG (gan gynnwys integreiddio'n wael â systemau eraill), cyfleusterau depo, a chyflwr cerbydau, a allai gynyddu costau er mwyn datrys y problemau hyn.	Ymgysylltu â rhanddeiliaid a chyfathrebu'n agored â gweithredwyr yn ystod y broses o roi trefniadau diwygio'r bysiau ar waith, gyda staff penodol o fewn Llywodraeth Cymru a chyllideb wrth gefn wedi'i dyrannu er mwyn delio â phroblemau annisgwyl posibl.
Gweithredol	Ceir risg na fydd Llywodraeth Cymru yn gallu recriwtio staff neu alluogrwydd digonol i roi trefniadau diwygio'r bysiau ar waith, gan gynnwys sgiliau bysiau arbenigol, am y gyfradd ddisgwyliedig, a allai arwain at gostau uwch er mwyn gallu recriwtio o fewn yr amserlenni cyflawni bwriadedig.	Dechrau recriwtio'n gynnar er mwyn sicrhau cyn lleied â phosibl o oedi. Sicrhau yr ymgysylltir yn effeithiol â gweithredwyr ac undebau, gan gydymffurfio â phrosesau'r Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth). Ystyried datblygu galluogrwydd perthnasol yn fewnol, yn arbennig mewn perthynas â sgiliau bysiau megis cynllunio rhwydweithiau a rheoli perfformiad.
Gweithredol	Ceir risg na fydd y rhwydwaith wedi'i masnachfreinio yn rhyngweithio neu'n cydgysylltu mor effeithiol â phosibl â gwasanaethau rheilffyrdd neu wasanaethau bysiau eraill, a allai effeithio ar referiw ar gyfer gwasanaethau wedi'u masnachfreinio a lleihau'r manteision i deithwyr.	Byd Llywodraeth Cymru yn canfod achosion allweddol o ryngweithio â gwasanaethau rheilffyrdd a gwasanaethau bysiau a dulliau teithio eraill, ac yn sicrhau y caiff pob un ei berchnogi, ei fonitro a'i reoli er mwyn sicrhau cydgysylltu a chyn lleied â phosibl o darfu.
Gweithredol	Llai o gymhellant i wella effeithlonrwydd, ansawdd gwasanaethau ar arloesedd yn barhaus o	Bydd angen i'r awdurdod masnachfreinio reoli perfformiad yn rheolaidd. Rhagwelir y byddai trefniadau

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesur Lliniaru
	gymharu â system heb ei rheoleiddio, yn enwedig os na fydd bygythiad cystadleuol effeithiol yn ystod cyfnod y contract, ac os na fydd dull contractiol o bennu a diwygio safonau gofynnol neu'r gwasanaeth sy'n ofynnol yn fwy cyffredinol, gan olygu y gall y rhwydwaith fod yn llai ymatebol i newidiadau yn y galw neu'r disgwyliadau gan gwsmeriaid.	cytundebol yn darparu ar gyfer cynnal adolygiadau blynyddol o berfformiad a newid llwybrau ac amllderau o fewn paramedrau diffiniedig, a fyddai'n rhoi cyfleoedd i weithredwyr masnachfaint ddatblygu gwelliannau i rwydweithiau er mwyn denu mwy o deithwyr.
Gweithredol	Ceir risg o gyfuno'r gweithredwyr bysiau sydd eisoes yn bodoli, a cholli pwysau cystadleuol o ganlyniad i hynny, os bydd gweithredwyr yn methu ag ennill contract masnachfaint penodol neu'n methu â chystadlu am gontractau (e.e. oherwydd eu graddfa). Mae'n bosibl y bydd hyn yn arbennig o berthnasol i weithredwyr llai neu fwy lleol. Bydd angen i ddigon o weithredwyr credadwy fod yn gwneud cais am gontractau masnachfaint er mwyn i fanteision cystadlu am y farchnad gael eu gwireddu.	Bydd yr awdurdod masnachfreinio yn datblygu cynllun cyflwyno masnachfreintiau. Mae'n bosibl mai masnachfreinio ardaloedd cyfan fydd y dull mwyaf addas i rai lleoliadau, ond y bydd masnachfreinio fesul llwybr neu fasnachfreinio casgliadau bach o lwybrau yn ddull mwy addas mewn lleoliadau eraill yn y farchnad caffael masnachfreintiau. Mae'n bosibl y bydd yn arbennig o bwysig cynllunio lotiau ar gyfer ceisiadau er mwyn galluogi gweithredwyr llai i wneud cais am gael gwasanaethu rhannau o'r farchnad.
Gwireddu Manteision	Byddai methu â chyflawni'r manteision a ragwelir yn effeithio ar y gallu i gyflawni uchelgeisiau ar gyfer newid dulliau teithio a nodir yn Llwybr Newydd.	Bydd angen i Lywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru reoli'r broses yn ofalus a rhoi Cynllun Gwireddu Manteision ar waith cyn rhoi trefniadau diwygio'r bysiau ar waith.

Crynodeb a'r Opsiwn a Ffefrir

8.117 Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn wedi amlinellu tri opsiwn ar gyfer darparu a threfnu gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn y dyfodol, sef busnes fel arfer, partneriaethau statudol a diwygio'r bysiau.

8.118 Nid ystyrir bod y model busnes fel arfer, sy'n cynnwys parhau i ddarparu cyllid brys ar gyfer gwasanaethau bysiau wrth i'r defnydd o fysiau ddychwelyd yn raddol i'r lefelau a welwyd cyn COVID-19, yn sefyllfa briodol nac ariannol hyfyw i Lywodraeth Cymru yn y tymor hir. Nid yw lleihau cymorthdaliadau (a thrwy hynny effeithio ar lefelau gwasanaeth) yn gyson â pholisïau ehangach na'r gofyniad i dyfu'r galw am wasanaethau bysiau er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd chwaith. Ystyrir bod angen i Lywodraeth Cymru ymyrryd er mwyn cyflawni'r canlyniadau syfrdanol wahanol sy'n angenrheidiol ar gyfer gwasanaethau bysiau, felly nid ystyrir bod busnes fel arfer yn opsiwn perthnasol i fwrw ymlaen ag ef.

8.119 O ran cyflawni'r canlyniad polisi sy'n ymwneud â gwell rhwydweithiau bysiau fel y nodir ym Mhennod 1, mae Tabl 8-10 yn nodi cymhariaeth gryno ddangosol rhwng y pwerau a fyddai ar gael o dan fodel partneriaethau statudol a threfniadau diwygio'r bysiau. Fel y gellir gweld, un o nodweddion cynhenid model partneriaethau statudol yw nad yw'n cynnwys dull gweithredu cynhwysfawr ar gyfer yr holl wasanaethau bysiau.

Tabl 8-10 Crynodeb o'r Mesurau sydd ar gael ar gyfer yr Opsiwn Partneriaethau Statudol ac Opsiwn Diwygio'r Bysiau

Mesurau sydd ar Gael	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Pennu llwybrau gwasanaethau	■	■■
Amllder gwasanaeth gofynnol neu amseriadau â bylchau cyfartal rhyngddynt	■	■■
Cyfnod gweithredu gwasanaethau bysiau (ben bore tan yn hwyr yn y nos ac ati)	■	■■
Cydgysylltu amserlenni ar gyfer cysylltu â gwasanaethau gwahanol (bysiau/trenau)	■	■■
Manylebau cerbydau (e.e. Wi-Fi, llai o allyriadau, ffurfweddiadau drysau)	■	■■
Safonau gwybodaeth i gwsmeriaid	■	■■
Brandio a/neu farchnata ar gyfer ardaloedd cyfan	■	■■
Un system docynnu ar gyfer pob taith / bws	■	■■
Cardiau clyfar a thaliadau digyffwrdd	■■	■■
Prisiau tocynnau teithio a rheolau cyffredin	■	■■
Allwedd: ■■ Dull gweithredu cynhwysfawr a chyson ar gyfer yr holl wasanaethau bysiau ■ Ddim yn gynhwysfawr ar gyfer yr holl wasanaethau		

8.120 Denu pobl a dylanwadu arnynt i ddefnyddio bysiau fel rhan reolaidd o'u hymddygiadau teithio dyddiol neu wythnosol yw'r prawf eithaf o'r opsiynau ar gyfer llywodraethu a gweithrediadau. Mae Tabl 8-11 yn

cyflwyno asesiad ansoddol Coch, Oren, Gwyrdd o'r ffordd y byddai model partneriaethau statudol a threfniadau diwygio'r bysiau yn cymharu o ran cyflawni nifer o ffactorau llwyddiant sy'n canolbwyntio ar deithwyr a nodwyd o arferion gorau. Daw'r asesiad i'r casgliad y byddai gan fodel partneriaethau statudol lai o allu i fynd i'r afael â ffactorau llwyddiant mewn perthynas â chanlyniadau i deithwyr.

Tabl 8-11 Cymhariaeth o Bartneriaethau Statudol a Threfniadau Diwygio'r Bysiau ar gyfer Ffactorau Llwyddiant sy'n Canolbwyntio ar Deithwyr

Ffactor	Agwedd sy'n dangos llwyddiant	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Rhwydweithiau ardalodedd cyfan y gall pobl deithio arnynt i lawer o gyrchfannau lleol	Dylid gallu cyrraedd amrywiaeth eang o gyrchfannau allweddol ledled ardal leol o fewn 45-60 munud yn ystod y dydd (gyda chyfnewidiadau os bydd angen)	Mae'r ffocws ar siwrneiau uniongyrchol yn unig ac felly nid yw'n gyfleus teithio rhwng llawer o gyrchfannau	Dull rhwydwaith gyda chyfnewidfeydd cydgysylltiedig
System un tocyn hawdd ei defnyddio	Dylai system un tocyn arbennig fod ar waith er mwyn gallu mynd ar bob bws	Tocynnau aml-weithredwr ochr yn ochr â thocynnau gweithredwyr unigol	System un tocyn ar gyfer teithwyr ar bob gwasanaeth
Rhwydwaith hawdd ei ddeall	Rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus sy'n hawdd ei ddeall yn ei hanfod	Nifer o wasanaethau â llwybrau sy'n gorgyffwrdd	Yn gyffredinol, dim ond un neu ddau wasanaeth ar bob coridor, gyda chyfyngau wedi'u rheoleiddio.
Un brand y mae pobl yn ei adnabod ac yn ymddiried ynddo	Dylai brand trafniadaeth gyhoeddus fod yn bresennol ar bob cerbyd, safle a gorsaf, ffynhonnell wybodaeth a system docynnu	Byddai brand rhanbarthol yn cydfodoli â brandiau gweithredwyr	Un brand ar gyfer yr holl elfennau
Cyfnewid hawdd a dibynadwy	Amodau a threfniadau cyfnewid o safon uchel (tocynnu, amserlenni)	Rhwydwaith heb ei gynllunio'n llawn ar gyfer cyfnewid cydgysylltiedig	Rhwydwaith wedi'i gynllunio gyda threfniadau cyfnewid wedi'u hymgorffori

Ffactor	Agwedd sy'n dangos llwyddiant	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Amseroedd teithio dibynadwy	Dylai siwrneiau ar drafnidiaeth gyhoeddus fod ar gyflymderau rhesymol a chyson	Gallai mesurau blaenoriaeth bysiau gael eu rhoi ar waith mewn ffordd sy'n gwella cyflymder	Rheoli tagfeydd bysiau a lleihau amser llonydd, yn ogystal â blaenoriaethu bysiau
Mynediad hawdd i'r cerbyd	Byrddio hawdd a chyflym gyda system un tocyn a threfniadau gorfodi awtomataidd cysylltiedig ar gyfer y rhwydwaith cyfan; Digon o le i fysiau gyrraedd safleoedd er mwyn i'r bws fod yn baralel â'r cwrn	Dim cyfundrefn docynnu gwbl gynhwysfawr; heb ei rheoleiddio'n llawn	System un tocyn gyda chyfundrefn orfodi ar gyfer y rhwydwaith cyfan, cyfyngau'n cael eu rheoli er mwyn lleihau oedi wrth safleoedd
Hygyrch a chyfforddus	Mae gorsafoedd a safleoedd yn hawdd eu cyrraedd, yn gyfforddus gyda gwybodaeth dda, ac mae'r cerbydau'n gyfforddus gyda chyfarpar priodol	Safleoedd a cherbydau o ansawdd da	Safleoedd a cherbydau o ansawdd da
Adborth gan y cyhoedd a gofal cwsmeriaid	Rhoddir cyfleoedd rheolaidd i'r cyhoedd roi adborth	Gall hyn gynnwys newidiadau dros amser gyda chytundeb pob parti ond mae'n debyg y bydd yn ansefydlog dros amser	Gellir ymgorffori adolygiad o'r rhwydwaith gyda rhanddeiliaid yn y trefniadau ar gyfer rhoi rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio ar waith
Diogelwch ac iechyd teithwyr	Rhan hanfodol o bob agwedd ar brofiad pobl o drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys ansawdd aer ar ochr y ffordd ac allyriadau carbon	Nifer o wahanol weithredwyr ac awdurdodau lleol yn rhan o'r broses	Un sefydliad fyddai'n gyfrifol am reoli'r agweddau hyn
Effeithlonrwydd a fforddiadwyedd ariannol	Caiff llinellau gwasanaethau eu hoptimeiddio er mwyn cyfyngu ar orgyffwrdd	Rhywfaint o orgyffwrdd ac aneffeithlonrwydd ar goridau	Caiff pob achos o orgyffwrdd ac aneffeithlonrwydd ei ddileu ar y

Ffactor	Agwedd sy'n dangos llwyddiant	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
y rhwydwaith	anefeithlon rhwng gwasanaethau		cam cynllunio rhwydwaith
Nodiadau: Coch – Annhebygol o gynnig gwelliant o gymharu â'r trefniadau busnes fel arfer Oren – Gall gyflawni gwelliannau, ond potensial cyfyngedig sydd i gyflawni arferion gorau Gwyrdd – Potensial da ar gyfer arferion gorau			

8.121 Mae'r asesiad Coch, Oren, Gwyrdd hwn wedi dod i gasgliad cyffredinol mai opsiwn diwygio'r bysiau sy'n mynd i'r afael â'r holl ffactorau llwyddiant allweddol sy'n canolbwyntio ar deithwyr yn y ffordd orau. Daw hefyd i'r casgliad, er y gallai model partneriaethau statudol wella gwasanaethau bysiau, nad yw'n cynnig ffordd realistig o gyflawni'r newidiadau sylweddol sy'n angenrheidiol er mwyn gwireddu dyhead Llywodraeth Cymru, sef 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'. Anfantais bellach i fodel partneriaethau statudol yw y byddai'n golygu trafodaethau ac addasiadau parhaus mewn ymateb i ofynion masnachol gweithredwyr, a byddai angen i bob awdurdod lleol unigol reoli'r broses hon.

8.122 Caiff y penderfyniad i ddewis diwygio'r bysiau fel opsiwn a ffefrir ei ategu gan y dadansoddiad o'r costau a'r manteision a gyflwynir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn ac a grynhoir yn Tabl 8-12. Er bod y costau'n debyg yn fras rhwng partneriaethau statudol a diwygio'r bysiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, mae manteision diwygio'r bysiau bron ddwywaith yn uwch.

Tabl 8-12 Crynodeb o Gostau a Manteision yr Opsiwn Partneriaethau Statudol ac Opsiwn Diwygio'r Bysiau

Eitem	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau		
	gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai			
Cyfanswm Costau	£353.6M	£426.8M		
Cyfanswm y Manteision	£1,113.8M	£2,099.7M		
Gwerth Presennol Net	£760.1M	£1,672.8M		
Y Gymhareb Cost a Budd	3.1	4.9		

Eitem	Partneriaethau u Statudol	Diwygio'r Bysiau		
	gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai			
Nodiadau:				
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision				
2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023				
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth				
4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.				

- 8.123 Mae'r dadansoddiad costau a manteision a baratowyd ar gyfer yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yn cynrychioli ymarfer technegol cymhleth, a gynhaliwyd yn unol â'r arweiniad ar arfarnu trafndiaeth, sydd wedi ceisio asesu'r costau a'r manteision posibl i bobl a'r amgylchedd y mae'n aml yn anodd eu cyfrifo mewn punnau a cheiniogau. Mae'r canlyniadau Cymhareb Cost a Budd yn rhoi crynodeb lefel uchel y gellir ei gymharu er mwyn amcangyfrif cyfaddawdau y naill senario a'r llall. Mae'r Gymhareb ar gyfer y ddau opsiwn yn fwy nag 1, sy'n golygu bod manteision ariannol yr ymyriadau yn y naill senario a'r llall yn fwy na'r costau disgwylledig. Ystyrir bod Cymhareb o fwy na 2 yn rhoi gwerth uchel am arian. Ni ddylid dewis opsiwn a ffeirir yn seiliedig ar Gymarebau Cost a Budd yn unig. Rhaid barnu rhinweddau cymharol a gwerth am arian y naill opsiwn a'r llall yng nghyd-destun ehangach uchelgeisiau a nodir yn Llwybr Newydd ac ymateb Llywodraeth Cymru i'r argyfwng hinsawdd, yn hytrach na'r Gymhareb uchaf.
- 8.124 Mae'r canlyniadau a nodir yn 8-12 yn adlewyrchu'r amcangyfrif gorau o gostau a manteision yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael. Mae profion sensitifrwydd wedi cael eu cynnal er mwyn asesu i ba raddau y byddai llai o alw nag a ragwelwyd neu fwy o alw na'r disgwyl yn erydu'r achos o blaid gwerth am arian ar gyfer partneriaethau statudol ac ar gyfer diwygio'r bysiau. Mae canlyniadau'r profion sensitifrwydd hyn, sydd i'w gweld yn Atodiad C, yn dangos y byddai'r Gymhareb Cost a Budd ar gyfer y ddwy senario yn gostwng hyd at draean, ond y byddai'n parhau i ddangos gwerth da am arian er gwaethaf hyn. O dan y profion sensitifrwydd, nid oes newid i berfformiad cymharol diwygio'r bysiau o gymharu â phartneriaethau statudol, gan fod diwygio'r bysiau yn perfformio'n well na phartneriaethau statudol o ran gwerth am arian, a hynny'n gyson.

- 8.125 Nid yw'r Cymarebau Cost a Budd yn yr asesiad hwn ar gyfer yr opsiwn partneriaethau statudol ac opsiwn diwygio'r bysiau yn cynnwys gwariant cyfalaf sylweddol sy'n gysylltiedig â mesurau seilwaith (fel y byddai'n wir fel arfer ar gyfer buddsoddiad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth), a dim ond manteision sy'n gysylltiedig â newidiadau deddfwriaethol sydd ynddynt. Yn ymarferol, mae'n debygol na fyddai deddfwriaeth i wella gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn cael ei chyflwyno ar ei phen ei hun. Yn hytrach na hynny, byddai'n cynnwys ystod o fuddsoddiad ategol mewn seilwaith trafniadaeth a mesurau polisi sydd â'r nod o sicrhau newid sylweddol o ran cyfran dulliau teithio. Dylid trin y cynigion deddfwriaethol fel mesurau galluogi, sy'n gwella'r gallu i sicrhau manteision buddsoddiadau ehangach, a sylweddol o bosibl, mewn mesurau megis seilwaith ar y stryd neu mewn gorsafoedd bysiau a mesurau blaenoriaethu bysiau.
- 8.126 Yn gryno, dim ond os bydd gan un sefydliad reolaeth dros lwybrau ac amllder gwasanaethau y gellir gwireddu rhwydwaith bysiau unedig a chydgyssylltiedig – ac mae masnachfreinio gwasanaethau bysiau lleol o dan drefniadau diwygio'r bysiau yn fodel priodol er mwyn sicrhau'r adnoddau llywodraethu angenrheidiol hyn. Nid yw'r dewis arall, sef partneriaethau statudol, hyd yn oed gyda mwy o rôl i awdurdodau lleol o gymharu â threfniadau partneriaethau dichonadwy blaenorol, yn rhoi'r awdurdod angenrheidiol i'r un parti (llywodraeth leol na gweithredwyr) i gysoni a darparu elfennau rhyngddibynnol system fysiau lwyddiannus, a byddai natur dameidiog bresennol y rolau a'r cyfrifoldebau yn parhau. Nid yw'r casgliad hwn yn awgrymu nad yw gweithredwyr bysiau yng Nghymru yn cyrraedd y safon ofynnol i weithredu gwasanaethau o ansawdd; i'r gwrthwyneb, byddai cyfundrefn caffael a gweithredu fwy sefydlog yn galluogi gweithredwyr i ganolbwyntio ar rôl graidd, sef darparu gwasanaethau ardderchog ac arferion gweithredol o safon uchel.

9. Asesiadau o Effaith

- 9.1 Cynhaliwyd Asesiad Effaith Integredig (IIA) llawn, sy'n cynnwys yr holl ddarpariaethau yn y Bil. Mae crynodeb o'r effeithiau wedi'i amlinellu isod a bydd yr asesiad effaith integredig llawn yn cael ei gyhoeddi ar wefan Llywodraeth Cymru.
- 9.2 Cynhaliwyd asesiadau penodol er mwyn deall effeithiau'r Bil ar y meysydd canlynol:
- Hawliau plant
 - Cydraddoldeb
 - Y ddyletswydd economaidd-gymdeithasol
 - Prawfesur Gwledig
 - Iechyd
 - Y Gymraeg
 - Bioamrywiaeth
 - Newid Hinsawdd
 - Asesiad o'r Effaith ar Gyfiawnder.
- 9.3 Ar ôl ei ystyried, penderfynwyd na fyddai angen asesiadau effaith llawn ar gyfer y canlynol:
- Preifatrwydd
 - Asesiad Amgylcheddol Strategol
 - Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd
 - Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol

Crynodeb o'r Asesiad Effaith Integredig

Yr effaith ar lesiant cymdeithasol

- 9.4 Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i weithio gyda rhanddeiliaid i ddeall yn well y materion sy'n ymwneud â hygyrchedd gwasanaethau bysiau i wella llesiant cymdeithasol.
- 9.5 Gellir mynd i'r afael â'r materion hyn drwy fesurau megis lle i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn neu gymhorthion symudedd eraill, cadeiriau gwthio, seddi â blaenoriaeth, lle i anifeiliaid cymorth, yn ogystal â gwybodaeth sain a gweledol, gan wella llesiant cymdeithasol defnyddwyr anabl. Mae gwybodaeth a hyfforddiant i yrwyr hefyd yn hanfodol yn hyn o beth er mwyn sicrhau bod pob defnyddiwr yn teimlo'n ddiogel, yn hyderus ac yn gyfforddus yn defnyddio'r rhwydwaith bysiau.
- 9.6 Er na fydd y Bil yn gwneud darpariaeth benodol mewn perthynas â gwell hygyrchedd, ar wahân i ddarparu gwybodaeth i deithwyr, bydd yn darparu sail ar gyfer system fysiau sy'n galluogi cynllunio a gweithredu camau, fel y nodir isod, a fydd yn arwain at well hygyrchedd a hyder mewn gwasanaethau bysiau.
- 9.7 Un o fanteision allweddol rheoleiddio'r rhwydwaith bysiau yw'r cyfle y mae'n ei gyflwyno i sicrhau rhwydwaith bysiau cydgysylltiedig a lefel o safoni. Er enghraifft, o ran gwybodaeth, y fflyd bysiau a'r seilwaith a hyfforddiant i yrwyr, sy'n galluogi cysondeb ac yn rheoli disgwyliadau. Byddai hyn yn hwyluso mwy o gysylltedd, gyda gwell mynediad cysylltiedig i gymunedau, cyfleusterau, gwasanaethau a chyfleoedd cyflogaeth. Bydd hyn yn helpu i leihau ynysigrwydd cymdeithasol yng Nghymru ac yn cyfrannu at well llesiant meddyliol yn y boblogaeth.
- 9.8 Os nad yw teithwyr yn teimlo'n hyderus y byddant yn gallu cael mynediad at wasanaethau bysiau lleol mewn modd diogel ac urddasol, byddant yn cael eu darbwylo i beidio â theithio. Drwy hwyluso rhwydwaith gwasanaeth bysiau hygyrch drwy welliannau i gynllunio, cydgysylltu a gwybodaeth, bydd teithwyr yn elwa ni waeth beth yw eu hil, credoau, rhywioldeb, rhyw, rhywedd, oedran neu anabledd, yn hyderus y gallant gael mynediad hawdd at safle bws, a theithio ar fysiau heb ddigwyddiad nac oedi, gan wella eu llesiant cymdeithasol a meddyliol.
- 9.9 Nid yw'r Bil yn gwneud darpariaeth ar gyfer teithio gan ddysgwyr, ond bydd gwneud darpariaeth ar gyfer cynllunio a chydgyssylltu'r rhwydwaith yn well yn cefnogi plant a phobl ifanc oed ysgol i gyrraedd eu lleoliad addysg a mynd oddi yno, gan gynnwys ysgolion cyfrwng Cymraeg ac ysgolion ffydd. Y tu allan i leoliadau addysg, dylai cynllunio rhwydwaith bysiau sicrhau bod pobl ifanc yn gallu cymdeithasu â ffrindiau a mynd o gwmpas. Dylai hyn helpu i sefydlu trafnidiaeth gyhoeddus fel eu hoff ddull o deithio drwy gydol eu hoes.
- 9.10 Mae'n bwysig ein bod yn hwyluso gwaith sefydlu rhwydwaith sy'n hyrwyddo mynediad i bawb at ddiwylliant, treftadaeth a'r Gymraeg, ac yn annog pobl i gymryd rhan yn y celfyddydau, chwaraeon a hamdden.

- 9.11 Mae fforddiadwyedd yn allweddol er mwyn denu mwy o bobl i ddefnyddio'r bysiau. Os yw cost teithio ar fysiau yn rhy ddrud yna gall hyn atal rhai pobl rhag defnyddio'r gwasanaethau i gael mynediad at waith; addysg; gwasanaethau iechyd; gweithgareddau cymdeithasol a hamdden, ac ati. Bydd hyn yn cael effeithiau canlyniadol ar iechyd meddwl a chorfforol unigolyn. Bydd diwygio bysiau yn caniatáu ar gyfer ystyried ffyrdd o reoli prisiau siwrneiau mewn ffordd deg a chynhwysol.
- 9.12 Rhagwelir y bydd y system fysiau newydd yn arwain at effaith gadarnhaol gyffredinol ar lesiant cymdeithasol ac ar bobl a chymunedau a rhoddir trosolwg o'r effaith ar grwpiau penodol yng ngweddill yr adran hon.

Yr effaith ar hawliau plant

- 9.13 Aseswyd nad yw effaith gyffredinol y Bil ar Hawliau Plant yn arwyddocaol, ac mae'n gadarnhaol ar y cyfan.
- 9.14 Cydnabyddir y gall gwahanol opsiynau trafndiaeth gynnig annibyniaeth a rhyddid i'w groesawu i blant a phobl ifanc, ond fel y tynnwyd sylw ato yn [adroddiad Cynllun Bws Cymru](#), ar hyn o bryd mae llawer o'r pryderon sydd gan bobl ifanc yn deillio o ddiffyg o ran y gwasanaethau sydd ar gael, diffyg hyder neu beidio â deall y system fysiau, a diffyg diogelwch, neu ddiogelwch canfyddedig, ar fysiau.
- 9.15 Yn gyffredinol, mae'r asesiad o'r farn y bydd newidiadau i gydgysylltu a rheoli gwasanaethau bysiau ledled Cymru yn cael effaith gadarnhaol ar blant, o ran eu mynediad at fysiau ar gyfer addysg, hamdden a gofynion trafndiaeth gyffredinol. Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol sylweddol sy'n benodol i blant a phobl ifanc.
- 9.16 Wrth ddod i'r casgliad hwn, nododd yr asesiad nifer o ymgynghoriadau a gwaith arall a wnaed gan Lywodraeth Cymru a'i phartneriaid, a oedd yn edrych ar effaith mynediad at wasanaethau bysiau ar blant a phobl ifanc.
- 9.17 Mae effaith anuniongyrchol gadarnhaol bosibl mewn perthynas â phlant, pobl ifanc a'u rhieni/gofalwyr yn deillio o'r gwelliannau ehangach i fynediad a'r ddarpariaeth gwasanaethau bysiau lleol sydd ar gael o ganlyniad i ddiwygio bysiau. Mae'r Bil hwn yn fecanwaith ar gyfer sicrhau bod y gwelliannau hyn yn gallu cael eu rhoi ar waith yn fwy cyson ledled Cymru.

Yr effaith ar gydraddoldeb

- 9.18 Mae'r Asesiad llawn o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn nodi y gallai'r Bil gael effeithiau cadarnhaol ar y cyfan, er nad bob amser yn uniongyrchol, ar ystod o bobl â nodweddion gwarchodedig.
- 9.19 Bydd rhwydwaith bysiau cenedlaethol integredig a gwell yn darparu gwasanaeth cyson, hawdd ei ddeall, sy'n gwella eglurder a dealltwriaeth i lawer o bobl a all fod yn ddibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus.
- 9.20 Mae defnyddwyr sy'n bobl Ddu, Asiaidd ac Ethnig Leiafrifol yn arbennig o ddibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus ac maent o dan anfantais economaidd anghymesur. Drwy sicrhau cynaliadwyedd hirdymor y rhwydwaith bysiau, byddai Cymru yn sicrhau bod cyfle cyfartal i bob grŵp o ran mynediad at waith, hamdden, a gwasanaethau iechyd ac addysg, er budd yr economi, diwylliant, ac iechyd a llesiant.
- 9.21 Mae'r cynigion yn cefnogi nodau diwygio ehangach, gan gynnwys y rhai sy'n canolbwyntio ar ddatgarboneiddio fflyd a depos a rhesymoli'r rhwydwaith. Bydd y rhain yn cael effaith gadarnhaol ar wella ansawdd aer, gan ddarparu manteision iechyd hirdymor a hirhoedlog. Bydd hyn yn arbennig o amlwg mewn ardaloedd adeiledig sydd fel arfer ag ansawdd aer is. Mae'n bwysig i grwpiau sy'n fwy agored i effeithiau iechyd ansawdd aer gwael, fel plant neu bobl hŷn, y rhai sy'n feichiog neu sydd â chyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes .
- 9.22 Canlyniad arfaethedig y Bil yw y bydd gwasanaethau bysiau lleol yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i'r rhan fwyaf o gymdeithas, ni waeth beth fo'u cefndir. O'r herwydd, gallai helpu i sicrhau manteision arwyddocaol o ran cyfiawnder cymdeithasol a thegwch canlyniadau.

Yr effaith ar ardaloedd gwledig

- 9.23 Asesir y gallai effaith uniongyrchol y Bil ar gymunedau gwledig fod yn gadarnhaol iawn.
- 9.24 Gall darparu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus wledig fod yn ddrutach o'u cymharu ac yn llai hyfyw yn fasnachol. Mae tystiolaeth anecdotaidd o ganslo gwasanaethau bysiau gwirioneddol a'r bygythiad o wneud hynny yn ddiweddar ledled Cymru yn awgrymu bod yr effaith bosibl ar unigolion a chymunedau o golli eu gwasanaethau yn arbennig o ddifrifol mewn ardaloedd gwledig.²⁴ Mewn ardaloedd gwledig, mae gwasanaethau yn cael cymhorthdal fel arfer am nad ydynt yn aml yn

²⁴['Heart-breaking' end of lifeline rural bus service serving three Welsh counties - Wales Online](#)
[Public transport in Wales: "Now they've even stolen our bus" \(bylines.cymru\)](#)

ddigon deniadol i ddarparwyr masnachol.²⁵ Mae setliadau ariannol heriol diweddar i awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru wedi rhoi pwysau ar y cyllid sydd ar gael i roi cymhorthdal ar gyfer gwasanaethau bysiau.

- 9.25 Mae trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell yn hanfodol i sicrhau bod pobl yn gallu cael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau cymunedol, cyfleoedd cyflogaeth ac addysg. Mae trigolion cefn gwlad yn fwy tebygol o fod angen teithio ymhellach i gael mynediad at wasanaethau fel addysg, gwaith, iechyd a hamdden ac i gysylltu â mathau eraill o drafnidiaeth.
- 9.26 Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn caniatáu ar gyfer cynllunio strategol gwasanaethau bysiau i ddiwallu anghenion gwledig. Byddent hefyd o fudd i lesiant meddyliol pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig gyda gwasanaethau wedi'u cydgysylltu'n well i gefnogi gwell cysylltedd i frwydro yn erbyn ynysigrwydd cymdeithasol.
- 9.27 Drwy fasnachfreinio a galluogi teithio sy'n seiliedig ar alw, mae'r cyfle yno i ddarparu gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion unigolion yn eu hardal yn y ffordd orau, gan gynnwys y rhai ar incwm is, gan ddarparu cyfleoedd i gael mynediad at gyflogaeth, addysg a symudedd economaidd-gymdeithasol²⁶.
- 9.28 Nod y diwygiadau yw gwella cysylltedd a darparu gwybodaeth. Byddai hyn o fudd i unigolion ifanc sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, yn economaidd ac yn gymdeithasol, gan eu helpu i gael gafael ar dechnoleg newydd a chynyddu eu hyder wrth ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.
- 9.29 Bwriad y darpariaethau deddfwriaethol yw cefnogi pobl i gael mynediad haws at wasanaethau, ymweld â ffrindiau a pherthnasau, yn ogystal â chaniatáu iddynt deithio ymhellach i ffwrdd i gael gafael ar wasanaethau a chyfleusterau iechyd, diwylliannol a chymunedol. Bydd hyn yn arbennig o fuddiol i bobl hŷn.
- 9.30 Bydd gwelliannau o ran seilwaith trafnidiaeth yn helpu busnesau a sectorau gwledig i ehangu. Mae rhwydwaith bysiau a seilwaith trafnidiaeth gwell yn helpu busnesau i ymateb i newidiadau yn y galw yn y farchnad ac argaeledd, gyda chyflwyno gwybodaeth am wasanaethau yn well ac argaeledd data. Bydd hefyd yn hwyluso mynediad ehangach i'r gweithlu.

Yr effaith ar iechyd

- 9.31 Asesir bod effaith uniongyrchol y Bil ar iechyd yn gadarnhaol.

²⁵ Mae enghreifftiau'n cynnwys – [Fflecsi](#) a Bwcabus. Mae'r ddau yn dibynnu ar gyllid Trafnidiaeth Cymru a/neu awdurdodau lleol.

²⁶ [Valuing the social impacts of public transport: final report, Mawrth 2013](#)

9.32 Bydd newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar ddeiet a gweithgarwch corfforol poblogaeth Cymru, oherwydd:

- gallai'r darpariaethau arfaethedig gynyddu mynediad i barciau, canolfannau hamdden, campfeydd ac ardaloedd eraill sy'n hyrwyddo ac yn darparu cyfleoedd ar gyfer gweithgarwch corfforol ac ymarfer corff.
- gallai integreiddio'r rhwydwaith bysiau gydag opsiynau trafnidiaeth eraill a darparu gwasanaethau bysiau integredig mwy dibynadwy hefyd wella mynediad at ystod ehangach o ddewisiadau bwyd, gan gynnwys opsiynau iachach a mwy fforddiadwy.

9.33 Ystyrir y gallai'r newidiadau deddfwriaethol effeithio'n gadarnhaol ar rwydweithiau cymdeithasol ac ynysigrwydd cymdeithasol yng Nghymru, oherwydd:

- byddai darparu gwasanaethau trafnidiaeth gwell sy'n cynnig mwy o opsiynau trafnidiaeth fforddiadwy yn cynyddu cyfleoedd i grwpiau na allant fforddio a/neu sy'n methu â chael mynediad at opsiynau trafnidiaeth breifat (er enghraifft, maent yn rhy ifanc, yn anabl neu heb drwydded yrru). Byddai hyn yn gwneud i'r unigolion hynny deimlo'n llai unig ac wedi'u hallgáu, gan eu galluogi i fanteisio ar amrywiaeth ehangach o gyfleoedd a gwella eu rhwydwaith cymdeithasol.
- byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol mewn ardaloedd gwledig a threfol sy'n cael ei gydgysylltu a'i integreiddio â mathau eraill o dtrafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn gwella mynediad i grwpiau mwy agored i niwed ac ynysig.
- byddai gwelliannau i wybodaeth gwasanaethau bysiau a data teithio, gan gynnwys defnyddio cyhoeddiadau sain neu weledol, yn helpu i wneud teithio ar y rhwydwaith bysiau cyhoeddus yn haws i lawer o grwpiau, gan gynnwys pobl anabl, pobl hŷn a phobl nad ydynt yn lleol i'r ardal. Byddai defnyddio bysiau'n haws yn caniatáu i'r grwpiau hyn gael mynediad at rwydweithiau cymdeithasol ehangach ac felly'n elwa ar y canlyniadau iechyd cadarnhaol cysylltiedig.

9.34 Ystyrir y bydd y newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar amgylchedd byw Cymru ac yn cyfrannu at welliannau o ran ansawdd aer oherwydd:

- gallai annog defnyddio bysiau helpu i leihau'r defnydd o gerbydau preifat. Ochr yn ochr â buddsoddi mewn opsiynau cynaliadwy, fel fflydoedd cerbydau allyriadau carbon isel/sero, byddai'r cynigion yn helpu i leihau llygredd a gwella ansawdd

aer. Byddai'r ymyrraeth hon yn darparu manteision iechyd, yn enwedig mewn ardaloedd adeiledig sydd fel arfer yn fwy llygredig.

- gallai lleihau'r defnydd o gerbydau preifat ac annog newid dulliau teithio i'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus leihau effaith sŵn sy'n gysylltiedig â thraffig y dangosir ei fod yn effeithio'n negyddol ar iechyd drwy darfu'n fwy ar bobl ac achosi aflonyddwch a diffyg cwsgr.
- Gyda llai o gerbydau preifat ar y ffyrdd, mae potensial i ddiogelwch ar y ffyrdd wella yn gyffredinol (yn enwedig mewn ardaloedd sydd â llawer o draffig ar hyn o bryd) gan ddod â manteision cyffredinol i amgylcheddau byw.

9.35 Ystyrir y gallai'r newidiadau deddfwriaethol effeithio'n gadarnhaol ar fynediad pobl at gyflogaeth ac addysg oherwydd:

- Gallai darparu gwasanaeth bysiau gwell ledled Cymru sy'n cynnig opsiynau trafnidiaeth sydd ar gael ac sy'n fforddiadwy i bob aelod o gymdeithas, gynyddu mynediad at gyfleoedd cyflogaeth ac addysgol ehangach i'r rhai sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Byddai hyn yn cynnwys grwpiau incwm isel, pobl ifanc a phobl hŷn, yn enwedig i'r rhai mewn ardaloedd mwy ynysig a gwledig.
- Byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol ar draws ardaloedd gwledig a threfol, sy'n cael ei gydgysylltu a'i integreiddio'n llawn â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus yn cynyddu mynediad ffisegol at ystod lawer ehangach o gyflogaeth ac, mewn llawer o achosion, yn lleihau'r amser a gymerir i gyrraedd atynt. Gallai hyn ddarparu mynediad at ystod eang o gyfleoedd cyflogaeth ac addysgol, gan gynnwys mwy o amrywiaeth o swyddi, ysgolion, cyrsiau hyfforddi, canolfannau dysgu a chynlluniau prentisiaid. Mae mynediad at addysg a chyflogaeth yn cael effeithiau cadarnhaol ar iechyd a llesiant corfforol a meddyliol a gall leihau teimladau o straen a gorbryder, a darparu mynediad uniongyrchol at fanteision iechyd sy'n gysylltiedig â chyflogaeth sicr.

9.36 Ystyrir y gallai'r newidiadau deddfwriaethol effeithio'n gadarnhaol ar fynediad pobl at wasanaethau oherwydd:

- Gallai rhwydwaith cydlynol mwy dibynadwy gynyddu mynediad uniongyrchol at ofal iechyd a gwasanaethau a chyfleusterau cymdeithasol, yn enwedig i'r rhai sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Yn anuniongyrchol, gallai hefyd helpu i ddarparu gwasanaethau mwy dibynadwy i ofalwyr a gweithwyr gofal iechyd proffesiynol sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i ymweld â'r rhai sydd angen gofal a chymorth yn y cartref.

- gallai'r defnydd o ddata agored a rhannu gwybodaeth ddiweddaraf helpu i leihau'r risg o golli apwyntiadau meddygol drwy wella dibynadwyedd llwybrau bysiau lleol wrth gael gafael ar wasanaethau.
- gallai gwell mynediad a dibynadwyedd gwasanaethau helpu'n anuniongyrchol i wella llesiant drwy gynyddu teimladau cadarnhaol am gymuned leol a lleihau ynysigwydd o ran y gwasanaeth a ddarperir.

Yr effaith ar ddiwylliant

- 9.37 Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn cael effaith gadarnhaol ar lesiant diwylliannol, gyda'r effaith honno'n amrywio o ran maint o fach i gymedrol, yn dibynnu ar faint o newid a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.
- 9.38 Dangosir ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant diwylliannol yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru²⁷, sy'n nodi'r angen i gydgyssylltu'r gwaith o gynllunio trafnidiaeth a digwyddiadau mawr yng Nghymru a gweithio gyda Croeso Cymru i hyrwyddo atyniadau treftadaeth trafnidiaeth yng Nghymru.
- 9.39 Bydd datblygu rhwydwaith integredig wedi'i gynllunio o wasanaethau bysiau yn darparu rhwydwaith cydgysylltiedig hawdd ei ddeall o lwybrau ac amseriadau, wedi'i integreiddio â thrafnidiaeth yn y gymuned. Bydd hyn yn ei gwneud hi'n haws i bobl gymryd rhan yn y celfyddydau, chwaraeon, diwylliant, treftadaeth a hamdden ledled Cymru drwy wneud y cyfleusterau hyn yn fwy hygyrch. Gallai system drafnidiaeth integredig, well i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig hefyd ei gwneud yn haws i unigolion fanteisio ar gyfleoedd o'r fath mewn ardaloedd sydd wedi bod yn fwy anodd eu cyrraedd yn draddodiadol, sydd fel arfer yn dibynnu'n fwy ar y car preifat i deithio.
- 9.40 Drwy ddiwygio bysiau a'r camau gweithredu a nodir yn Bws Cymru²⁸, gallai fod lle i gydleoli trafnidiaeth gyhoeddus gyda gwybodaeth i dwristiaid. Byddai hyn yn helpu i wella mynediad pobl at asedau diwylliannol a threftadaeth sydd hefyd yn aml yn atyniadau i dwristiaid.
- 9.41 Mae'r gostyngiad parhaus o ran nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau, yn enwedig ar ôl pandemig COVID, wedi arwain at ostyngiad o ran gallu pobl i fanteisio ar gyfleoedd ym meysydd y celfyddydau, chwaraeon, diwylliant, treftadaeth a hamdden. Nod y ddeddfwriaeth yw helpu i sicrhau y caiff gwasanaethau bysiau hygyrch a chynaliadwy eu darparu dros yr hirdymor, a thrwy hynny ceisio osgoi gostyngiad mewn

²⁷ [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU](#)

²⁸ [Bws Cymru: cysylltu pobl â lleoedd | LLYW.CYMRU](#)

gwasanaethau. Byddai hyn yn cynnal, ac yn debygol o wella mynediad at ddiwylliant, yn enwedig ar gyfer y rhai sydd ar hyn o bryd yn gyfyngedig o ran yr opsiynau trafnidiaeth sydd ar gael iddynt.

Yr effaith ar y Gymraeg

- 9.42 Asesir bod effaith uniongyrchol y Bil ar y Gymraeg yn gyfyngedig ac yn gadarnhaol ar y cyfan.
- 9.43 Mae adolygiad llenyddiaeth wedi helpu i nodi manteision posibl y cynigion o ran y Gymraeg. Bydd y Gymraeg yn cael ei defnyddio wrth frandio gwasanaethau bysiau ac mewn mentrau rhannu gwybodaeth yn ystod y cam gweithredu.
- 9.44 Bydd rhoi mwy o ddylanwad i awdurdodau lleol ar wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn cefnogi'r broses o greu rhwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus integredig, cysylltiedig sy'n diwallu anghenion cymunedau Cymraeg yn y ffordd orau, a thrwy hynny hyrwyddo'r defnydd o'r Gymraeg.
- 9.45 Mae Bws Cymru yn cynnwys nifer o gamau gweithredu sy'n ceisio hyrwyddo'r defnydd o'r Gymraeg. Mae hyn yn cynnwys Cam Gweithredu 21 (safonau'r Gymraeg), a Cham Gweithredu 29 (Hyfforddiant Gyrwyr Bysiau) sy'n ceisio cefnogi gyrwyr bysiau i ddysgu a defnyddio'r Gymraeg, gan hefyd ddarparu'r buddsoddiad sydd ei angen ar gyfer gwasanaethau dwyieithog (o ran hysbysebu, hyrwyddo, gwybodaeth a gwasanaethau i gwsmeriaid). Y nod yw darparu gwasanaeth sy'n diwallu anghenion ieithyddol siaradwyr Cymraeg fel eu bod yn teimlo'n gyfforddus ac yn hyderus i ddefnyddio'r Gymraeg ar draws yr holl wasanaethau. Bydd hyn hefyd yn cyfrannu at gyflawni Cam Gweithredu 18 Bws Cymru (Bysiau sy'n hygyrch i bawb), h.y. creu gwasanaeth cynhwysol, gan gael gwared ar unrhyw rwystrau ieithyddol y gallai siaradwyr Cymraeg eu hwynebu.

Yr effaith ar lesiant economaidd

- 9.46 Credir bod y Bil hwn yn creu effaith gadarnhaol gymedrol ar y sector trafnidiaeth gymunedol a gwirfoddol yng Nghymru, gan y bydd yn cynnig mwy o gyfleoedd i'r sector arallgyfeirio gweithrediadau.
- 9.47 Mae bysiau'n chwarae rhan hanfodol wrth sicrhau twf economaidd cryf a chynaliadwy drwy gysylltu pobl a busnesau â chyfleoedd, lleihau tagfeydd, a chynyddu cynhyrchiant economaidd.

Y sector preifat

- 9.48 Rhagwelir y bydd y cynigion yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar lesiant economaidd busnesau ac unigolion, gyda'r effaith honno'n

amrywio o ran maint o fach i gymedrol, yn dibynnu ar faint o newid a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.

- 9.49 Mae'n bosibl y bydd rhai effeithiau negyddol i weithredwyr bysiau sy'n aflwyddiannus wrth wneud cais am gontractau gwasanaeth bysiau lleol. Fodd bynnag, nid yw gweithredwyr yn gyfyngedig o ran nifer y contractau y gallant wneud cais amdanynt. Bydd pwerau mewn perthynas â chymhwyso Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 yn ceisio hwyluso'r broses o drosglwyddo gyrwyr a staff eraill o un cyflogwr i'r llall.
- 9.50 Mae gofalu am ein sector busnesau bach a chanolig pwysig yn flaenoriaeth. Nid yw'r Bil yn effeithio arnynt yn uniongyrchol, ond wrth ddatblygu'r pecynnau contract rhoddir ystyriaeth i'r farchnad bresennol. Mae TrC hefyd yn edrych ar ba gymorth priodol y gellid ei ddarparu i weithredwyr a gweithredwyr posibl mewn perthynas â deall y broses ymgeisio.

Y sector cyhoeddus, gan gynnwys llywodraeth leol a chyrff cyhoeddus eraill

- 9.51 Paratowyd Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA) ar gyfer y Bil sy'n amlinellu'r costau, y manteision a'r risgiau tebygol sy'n gysylltiedig â'r opsiynau polisi a ystyriwyd, gan gynnwys effeithiau ar sefydliadau, grwpiau ac unigolion.

Y trydydd sector

- 9.52 Mae'r 'trydydd sector' yn cynnwys cynlluniau trafndiaeth gymunedol a gwirfoddol. Mae'r cynlluniau trafndiaeth gymunedol hyn yn canolbwyntio'n lleol iawn, gyda gwasanaethau unigol wedi'u teilwra i anghenion teithwyr a chymunedau penodol na fyddent fel arall yn gallu defnyddio na chael mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gonfensiynol.
- 9.53 Nid yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaethau i newid y ffordd y mae gweithredwyr trafndiaeth gymunedol yn cael eu trwyddedu. Nid oes unrhyw newidiadau arfaethedig i'r system drwyddedau yn adran 19 nac adran 22 yn y Bil. Bydd sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn parhau i allu gweithredu gwasanaethau bysiau lleol a amserlennir gan ddefnyddio trwyddedau adran 22 neu wasanaethau bysiau mini cymunedol gan ddefnyddio trwyddedau adran 19. Bydd gweithredwyr trafndiaeth gymunedol yn cael eu hannog i wneud cais i weithredu gwasanaethau bysiau lleol wedi'u masnachfreinio.

Llesiant Amgylcheddol

- 9.54 Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn arwain at effaith gadarnhaol ar lesiant amgylcheddol, gyda'r effaith honno'n amrywio o

ran maint o fach i gymedrol, yn dibynnu ar faint o newid a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.

Bioamrywiaeth

- 9.55 Mae'r Asesiad llawn o'r Effaith ar Fioamrywiaeth yn nodi y gallai'r Bil gael effeithiau cadarnhaol ar y cyfan, er nad yn uniongyrchol, ar fioamrywiaeth.

Newid Hinsawdd - Carbon

- 9.56 Mae'r Bil yn cynnig rhoi dyletswyddau a phwerau i Weinidogion Cymru ailgynllunio'r rhwydwaith bysiau a gwneud gwell defnydd o'r rhwydwaith trafndiaeth presennol i reoli'r galw, cyfleusterau a chapasiti, ynghyd â TrC a rhanddeiliaid allweddol eraill.
- 9.57 Wrth gyflawni eu dyletswydd i sicrhau y darperir gwasanaethau bysiau lleol, mae'r Bil yn nodi bod yn rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw i'r chwe amcan a nodir yn y Bil wrth arfer swyddogaethau o dan y Bil. Un o'r amcanion yw lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a gwastraff o drafnidiaeth ar y ffyrdd.
- 9.58 Nid ydym wedi gwneud unrhyw newidiadau i'r cynigion yn y Bil o ganlyniad i'r asesiad hwn o newid hinsawdd oherwydd, fel yr amlinellwyd uchod, ystyriwyd agweddau ar newid hinsawdd eisoes yn y gwaith diwygio bysiau ehangach ac yn y strategaeth drafnidiaeth yn gyffredinol. Mae'r addasiadau sy'n ofynnol ar gyfer y sector trafndiaeth, yn gyffredinol, y tu allan i gwmpas y Bil.
- 9.59 Mae'r Bil yn cyd-fynd â'r strategaethau sy'n bodoli eisoes i leihau ôl troed carbon a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o allyriadau trafndiaeth.
- 9.60 Mae Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo rhwydwaith trafndiaeth ffyrdd mwy cynaliadwy a newid dulliau teithio oddi wrth ffyrdd ar gyfer pobl a chludo llwythi. Bydd hyn yn helpu i leihau allyriadau a'r effaith y mae trafndiaeth yn ei chael ar ein hamgylchedd a'n hiechyd. Bydd cynigion y Bil yn cyfrannu at y nod hwn. Byddai defnydd cynyddol o drafnidiaeth gyhoeddus sy'n arwain at leihad yn y defnydd o geir preifat yn cyfrannu at ddyletswyddau llesiant amgylcheddol Llywodraeth Cymru ac at leihau allyriadau²⁹.

Asesiad Amgylcheddol Strategol

- 9.61 Mae'n annhebygol y bydd gan y Bil oblygiadau ar gyfer defnydd tir. Ni fydd angen cydsyniad arnynt o dan y Gyfarwydddeb Cynefinoedd (gweler isod) ac er mai bwriad y newidiadau i'r system drafnidiaeth gyhoeddus (bysiau) yw lleihau dibyniaeth ar y cerbyd modur preifat ar

²⁹ [ITC Strategy on Reducing Greenhouse Gas Emissions from Inland Transport | UNECE](#)

gyfer trafnidiaeth, gan leihau allyriadau niweidiol i'r amgylchedd, mae'n annhebygol y bydd hyn yn arwain at effeithiau arwyddocaol ar yr amgylchedd.

- 9.62 Ar y sail hon, ni ystyrir bod angen Asesiad Amgylcheddol Strategol ond bydd hyn yn cael ei adolygu wrth i'r gwaith fynd rhagddo ar y newidiadau deddfwriaethol.

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd

- 9.63 Ni fydd y cynigion deddfwriaethol yn effeithio ar unrhyw safleoedd dynodedig Ewropeaidd. Felly, nid oes angen Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd o dan Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010 (A gafodd eu cydgrynhoi yn 2017).

Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA)

- 9.64 Ni fyddai angen cynnal AEA ar gyfer y cynigion yn rhinwedd Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Asesu'r Effeithiau Amgylcheddol) (Cymru) 2017.

Y ddyletswydd economaidd-gymdeithasol

- 9.65 Mae'r Asesiad Effaith Integredig llawn yn ystyried effaith bosibl y Bil ar amrywiaeth o grwpiau economaidd-gymdeithasol. Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn cael effaith gadarnhaol.
- 9.66 Bwriad amcanion y Bil yw gwella amgylchiadau economaidd-gymdeithasol defnyddwyr bysiau, a chymunedau ehangach. Nod y Bil yw creu gwasanaethau bysiau sy'n:
- Hygyrch – drwy rwydweithiau helaeth economaidd, seilwaith da a gyrwyr croesawgar,
 - Hawdd i'w defnyddio – drwy docynnau syml a rhwydwaith sy'n diwallu'r galw,
 - Hawdd i'w llywio – gyda siwrneiau cwbl integredig a gwybodaeth hygyrch glir.
- 9.67 Un anghydraddoldeb a brofir gan y rhai sydd o dan o anfantais economaidd-gymdeithasol yw mynediad gwaeth at drafnidiaeth. Rydym wedi ystyried y dystiolaeth ar y ffordd y mae trafnidiaeth ac anfantais economaidd-gymdeithasol yn gysylltiedig. Bydd y pwerau a'r dyletswyddau yn y Bil yn galluogi Gweinidogion i sicrhau gwasanaethau bysiau a fydd yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i

fwy o aelodau o gymdeithas, ni waeth beth fo'u cefndir neu eu statws economaidd-gymdeithasol³⁰.

Crynodeb o'r Asesiad Effaith ar Gyfiawnder

- 9.68 Mae asesiad Nodi'r Effaith ar y System Gyfiawnder llawn wedi'i gwblhau a'i anfon i'r Weinyddiaeth Gyfiawnder (MoJ) yn ôl y gofyn. Rhagwelir ymateb gan y Weinyddiaeth Gyfiawnder ar adeg cyflwyno'r Bil neu tua'r adeg honno. Bydd yr Asesiad llawn o'r Effaith ar Gyfiawnder wedyn yn cael ei gynnwys yma.
- 9.69 Bydd y Bil yn gwahardd person rhag darparu gwasanaeth bysiau lleol ac eithrio yn unol â'r Bil. Bydd y cyfyngiad yn cael ei orfodi gan y comisiynydd traffig. Mae'r Bil yn gwneud darpariaeth ynglŷn â'r cosbau y caiff y comisiynydd traffig eu gosod ac ynglŷn ag apelau yn erbyn y cosbau hynny.
- 9.70 Bydd y Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i roi trwyddedau ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol ac i ddirymu trwyddedau neu eu hatal dros dro. Bydd hawl i apelio i'r Tribiwnlys Haen Gyntaf os bydd Gweinidogion Cymru yn gwrthod rhoi trwydded, ac i apelio yn erbyn amodau sy'n gysylltiedig â thrwydded, yn erbyn dirymu trwydded, atal trwydded dros dro, hyd yr ataliad dros dro, neu'r amodau y bydd yn ofynnol eu bodloni cyn i'r ataliad dros dro ddod i ben.
- 9.71 Bydd y Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i'w gwneud yn ofynnol i wybodaeth benodol gael ei darparu am wasanaethau bysiau lleol a bydd yn galluogi'r Comisiynwyr Traffig i osod sancsiynau am fethu â chydymffurfio. Bydd hawl apelio i'r Uwch Dribiwnlys yn erbyn y sancsiwn.
- 9.72 Bydd y Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau i bennu o dan ba amgylchiadau yr ymdrinnir â threfniadau a wneir o dan y Bil fel rhai a wnelont â throsglwyddo o dan Reoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) (TUPE). Mae goblygiadau i hynny o ran yr hawliau cyflogaeth a fydd yn berthnasol yng nghyd-destun trosglwyddiadau o'r fath, ac o ran y potensial i geisiadau gael eu dwyn gerbron y Tribiwnlys Cyflogaeth a'r Tribiwnlys Apêl Cyflogaeth.
- 9.73 Rydym wedi asesu effaith y sancsiynau a'r darpariaethau apelio hyn ac wedi dod i'r casgliad mai bach iawn fydd eu heffaith ar y system gyfiawnder. Disgwylir i'r Weinyddiaeth Gyfiawnder roi cliriad erbyn i'r Bil gael ei Gyflwyno.

³⁰ [Adolygiad o dystiolaeth am anfantais economaidd-gymdeithasol ac anghydraddoldebau canlyniadau | LLYW.CYMRU](#)

10. Asesiad Fforddiadwyedd

Cyflwyniad

- 10.1 Mae'r adran hon yn nodi ystyriaethau fforddiadwyedd mewn perthynas â'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) (y Bil). Er bod yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA) yn asesu gwerth cymdeithasol ac yn cynnwys effeithiau diwylliannol, cymdeithasol ac amgylcheddol ochr yn ochr â chostau a manteision economaidd, asesiad ariannol yn unig yw'r asesiad fforddiadwyedd hwn. Felly, dim ond costau o ran arian parod a manteision o ran rhyddhau arian parod sydd wedi'u cynnwys. Mae unrhyw gostau a manteision amgylcheddol, cymdeithasol, diwylliannol ac economaidd ehangach a nodwyd yn RIA'r Bil hwn wedi cael eu dileu o'r asesiad fforddiadwyedd hwn.
- 10.2 Mae'r RIA yn cynnwys elfennau sy'n ymwneud ag agenda diwygio bysiau Llywodraeth Cymru, nad yw rhai ohonynt yn ymwneud yn uniongyrchol â'r costau a'r manteision sy'n deillio o'r Bil. Mae'r asesiad hwn yn gwahanu costau ariannol a manteision y Bil o'r agenda ehangach ar gyfer diwygio'r bysiau (gan gynnwys costau ariannol a manteision gwaith ehangach o ran diwygio'r bysiau hefyd).

Sefyllfa Cyllidebau Presennol/yn y Dyfodol

Y gyllideb bresennol (2025/26):

- 10.3 Mae Tabl 1 yn nodi'r gyllideb sydd ar gael drwy Linell Wariant yn y Gyllideb (BEL) Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau, fel y nodir yng Nghyllideb Ddrafft Llywodraeth Cymru 2025/26.

Cyllidebau Bysiau a Gymeradwywyd ac a Ragwelir yn 2025-26 a Blynnyddoedd i Ddod

Cyllidebau Blynnyddol Llywodraeth Cymru				Cyllideb Ddrafft 2025-26 £m
Refeniw	Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau		BEL1880	132.5
Cyfalaf	Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau		BEL1880	31.0

- 10.4 Mae'r ddarpariaeth refeniw yn 2025/26 wedi cynyddu £9m o'i gymharu â 2024-25. Mae hyn er mwyn helpu i gynnal y rhwydwaith bysiau presennol a thalu costau uwch o'r cynllun teithio consesiynol.
- 10.5 Mae dyraniad y gyllideb gyfalaf yn adlewyrchu gwariant seilwaith bysiau wedi'i broffilio, er bod y dyraniad llinell sylfaen cyfalaf yn £68m.

Cyllidebau'r dyfodol:

10.6 Yn absenoldeb sicrwydd, mae angen rhai rhagdybiaethau mewn perthynas â chyllidebau ar gyfer y blynyddoedd i ddod. Mae'r datganiad hwn yn gwneud y rhagdybiaethau canlynol:

- Rhagdybir y bydd cyllidebau refeniw presennol o leiaf yn parhau i flynyddoedd i ddod, er ein bod yn deall y bydd llywodraethau'r dyfodol yn gosod blaenoriaethau fel y gwelant yn dda.
- Byddai dyraniadau cyfalaf uwch o'r Prif Grŵp Gwariant (MEG) Trafnidiaeth yn cael eu rhag-weld yn y blynyddoedd i ddod i dalu'r costau sy'n gysylltiedig â diwygio'r bysiau a nodir isod, yn amodol ar gymeradwyaeth Gweinidogion Cymru.

Fforddiadwyedd y Bil

10.7 Y gweithgareddau tebygol sydd eu hangen oherwydd y Bil yw:

- Gweinyddu contractau gwasanaeth bysiau lleol (masnachfreinio) a systemau trwyddedu, gan gynnwys:
 - Cysylltu â Chomisiynwyr Traffig pan fônt yn credu bod gweithredwr wedi torri'r cyfyngiad.
 - Datblygu ac adolygu Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru.
 - Ymgysylltu a chydweithio sylweddol gydag awdurdodau lleol a chyrff eraill a enwir yn y Bil.
 - Tendre contractau 5 i 7 mlynedd ar sail dreigl (wedi'u hamrywio i hwyluso rhaglen dreigl o adnewyddu contractau).
- Darparu gwasanaethau yn uniongyrchol – i sicrhau parhad pan fo contractau'n methu neu os yw'r broses dendro yn aflwyddiannus, neu pan fo'n ymddangos bod ffordd fwy effeithiol o sicrhau gwasanaethau nag ymrwymo i gontract gwasanaeth bysiau lleol.
- Codi'r cyfyngiad presennol ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau.
- Cael gafael ar ddata penodol gan weithredwyr, llywodraeth leol a chynghorau cymuned i alluogi gwaith datblygu a chynnal gwasanaethau bysiau lleol yn effeithiol fel rhan o rwydwaith cenedlaethol ehangach.
- Sicrhau bod data ar gael i'r cyhoedd – bydd y ddeddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru sefydlu a rheoli system ar gyfer cyflwyno gwybodaeth gynhwysol, gyson a chywir i'r cyhoedd er mwyn hybu defnydd o'r rhwydwaith.
- Gwerthuso effaith y Bil ar ddarparu gwasanaethau bysiau.

- Sicrhau system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso system docynnu gyson ar draws y rhwydwaith.

10.8 Mae goblygiadau'r gweithgareddau tebygol hyn sy'n gysylltiedig â'r Bil fel a ganlyn:

- Bydd y rhan fwyaf o'r gwaith mewn perthynas â'r gweithgareddau uchod pan fônt yn ymwneud â'r gwaith a wnaed/sydd i'w wneud gan swyddogion Llywodraeth Cymru yn cael eu cyflawni o gyllidebau staff presennol, felly nid ydynt yn gostau ychwanegol.
- Bydd cost ychwanegol ar gyfer gwerthuso'r Bil o £0.5m, y disgwylir iddo gael ei ysgwyddo rhwng 2026 a 2036.
- Bydd Trafnidiaeth Cymru (TrC) yn chwarae rhan allweddol wrth gyflawni nifer o'r gweithgareddau a restrir uchod gan gynnwys datblygu Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, darparu gwasanaethau yn uniongyrchol (os oes angen), casglu a chyhoeddi data, a datblygu system docynnu integredig.
- Mae TrC eisoes wedi rhoi adnoddau a systemau ar waith i gyflawni'r gweithgareddau hyn. Mae'r rhain yn cael eu priodoli'n uniongyrchol i'r Bil, gan na fyddai TrC wedi ysgwyddo'r costau hyn pe na chynlluniwyd ar gyfer diwygio'r bysiau. Bydd y costau hyn yn parhau yn ystod y cyfnod pontio (y 5 mlynedd gyntaf ar gyfer y broses o gynllunio pob agwedd ar drefniadau diwygio'r bysiau yn y dyfodol) ac maent hyd at £13.51m o wariant cyfalaf yn 2025/26. Mae'r costau hyn yn fforddiadwy a chyfrifwyd amdanynt yn 2025/26 a bydd angen eu cynnal yn ystod y cyfnod pontio.
- Mae'n amhosibl mesur cost darparu gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol, oherwydd gallai hyn fod yn swm ymylol i baratoi pe bai contract yn methu, e.e. trwy brynu fflydoedd (gweler paragraffau 23 a 24 isod), ond gallai yn yr un modd fod yn gost gymharol sylweddol.

Pontio o'r system bresennol ar gyfer ariannu bysiau i'r model newydd

10.9 Y gyllideb refeniw yn Llywodraeth Cymru yw £132.5m (Cyllideb Ddrafft 2025-26). Mae hyn yn cynnwys tua £50m a ddarperir gan Lywodraeth Cymru i gefnogi awdurdodau lleol yn eu dyletswydd statudol i ddarparu teithio consesiynol i ddefnyddwyr bysiau hŷn ac anabl. Mae hefyd yn cynnwys o leiaf £64m drwy'r Grant Rhwydwaith Bysiau a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.

10.10 Bydd ad-daliadau i weithredwyr gan awdurdodau lleol a chostau eraill sy'n gysylltiedig â hawliadau prisiau siwrneiau consesiynol yn lleihau'n sylweddol o £50 miliwn gyda'r defnydd o gontractau cost gros pan fo

gwasanaethau yn cael eu sicrhau drwy fasnachfreinio. Ni fydd defnyddwyr gwasanaethau bysiau yn gweld unrhyw wahaniaeth o ganlyniad i'r newid hwn. Dylid nodi bod TrC ar hyn o bryd yn darparu gwaith gweinyddu pasys bysiau consesiynol fel rhan o gytundeb asiantaeth gydag awdurdodau lleol. Bwriedir i'r cytundeb hwn barhau.

- 10.11 Bydd angen i'r broses ad-dalu barhau ar gyfer rhai gwasanaethau trawsffiniol, gwasanaethau a drwyddedir a rhai gwasanaethau "eraill" sy'n derbyn prisiau siwrneiau consesiynol. Bydd y gostyngiad mewn camau yn unol â'r cyfnod pontio.
- 10.12 Bydd cyllid a ddyrennir ar hyn o bryd drwy'r Grant Rhwydwaith Bysiau a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau yn cael ei ddyrannu yn uniongyrchol i TrC ar gyfer gweinyddu gwaith contractio a thrwyddedu gwasanaethau.
- 10.13 Bydd dyluniad y model diwygio'r bysiau yn golygu y bydd nifer o weithgareddau a chostau a ysgwyddir ar hyn o bryd naill ai gan awdurdodau lleol a/neu weithredwyr yn cael eu hysgwyddo gan TrC. Mae hyn yn cynnwys canolfannau cyswllt i gwsmeriaid; timau dylunio rhwydwaith; systemau tocynnu a phrisiau siwrneiau; a goruchwyllo a rheoli contractau gweithredwyr yn fasnachol. Mae'r costau hyn o fewn y sector bysiau ehangach heddiw – bydd diwygio'r bysiau yn newid lle a sut y caiff dyraniadau cyllid eu gwneud ond ni ddylai arwain at gostau uwch.

Casgliadau o ran Fforddiadwyedd y Bil Bysiau

- 10.14 Yn amodol ar gymeradwyaeth Gweinidogion Cymru, bydd costau dylunio a chynllunio pontio a ysgwyddir gan TrC ar gyfer diwygio'r bysiau yn parhau i gael eu talu o gyllidebau cyfalaf. Mae'n rhesymol dadlau bod yr elfen hon yn fforddiadwy gan fod y costau hyn eisoes yn cael eu talu o fewn cynlluniau cyllideb a gymeradwywyd yn 2025-26.
- 10.15 Mae'r Bil yn ymrwymo Llywodraeth Cymru i wariant refeniw ychwanegol bach iawn yn unig. Mae rhywfaint o ansicrwydd – ni allwn fod yn hollol glir nes ein bod yn symud ymlaen â gwaith dylunio ym mhob un o'r pedwar parth masnachfaint rhanbarthol.
- 10.16 Rhaid i Weinidogion Cymru wneud penderfyniadau ar ddarparu bysiau yn y dyfodol – mae hyn yn cynnwys ansawdd y ddarpariaeth o ran gwasanaethau i gwsmeriaid; maint y rhwydwaith; cymhlethdod cynlluniau prisiau siwrneiau; lefel ymgysylltu a chyfathrebu â rhanddeiliaid; i ba raddau y mae perchnogaeth a masnacheiddio asedau a seilwaith (gan gynnwys seilwaith ar ochr y ffordd) yn cael ei drosglwyddo ac ati.
- 10.17 Yn gyffredinol, ystyrir bod y dewisiadau polisi hyn yn cyfaddawdu o fewn ystod fforddiadwyedd neu gyllideb gyffredinol, ond nid yw'r Bil yn cynyddu costau'n sylweddol, o ystyried y cymhorthdal sylweddol y mae

Llywodraeth Cymru eisoes yn ei roi i'r diwydiant. Bydd y modd o ddyrannu'r cymhorthdal hwn yn newid, ond mae cyfanswm y cwantwm yn ddigonol i gyflawni gweithgareddau sy'n deillio'n uniongyrchol o ganlyniad i'r Bil.

Gweithgarwch ehangach a gynlluniwyd fel rhan o waith diwygio'r bysiau

- 10.18 Fel y nodir ym mharagraff 2, mae'r RIA yn cynnwys rhai o gostau gweithgareddau diwygio'r bysiau ehangach sy'n rhedeg ochr yn ochr â'r Bil ond nad ydynt yn codi oherwydd gofynion penodol yn y ddeddfwriaeth.
- 10.19 Mae'r gweithgareddau hyn wedi'u cynnwys yma i ddangos ein cynlluniau ehangach:
- Buddsoddi mewn depos – gallai prynu depos roi'r gallu i TrC eu lesio i weithredwyr a chynorthwyo i reoli contractau masnachfaint yn strategol. Mae'n bosibl y byddant hefyd yn buddsoddi mewn depos (ond nid yn eu prynu) i gefnogi gwaith integreiddio cerbydau trydan ar y rhwydwaith.
 - Buddsoddi mewn fflydoedd – bydd bod yn berchen ar fflydoedd yn galluogi Gweinidogion Cymru i'w lesio i weithredwyr, a thrwy brynu fflydoedd newydd bydd yn cefnogi ein hymdrechion i leihau allyriadau carbon. Mae'n bosibl y byddwn hefyd yn cefnogi gweithredwyr i ddatgarboneiddio a moderneiddio eu fflydoedd drwy waith ôl-osod neu ddulliau eraill.
- 10.20 Mae'r RIA a gynhaliwyd ar gyfer y Bil yn nodi amcangyfrif cynnar o gostau diwygio'r bysiau. Mae hyn yn cynnwys costau fel y newid i fysiau dim allyriadau a phrynu / sefydlu depos bysiau ar gyfer gweithredwyr fflydoedd. Nid yw'r rhain yn ddibynnol ar y Bil ond maent wedi'u cynnwys yn yr RIA o ystyried eu pwysigrwydd i'r agenda ehangach o ran diwygio'r bysiau.
- 10.21 Cafodd yr RIA, a gafodd ei grynhoi gyda'r Memorandwm Esboniadol, ei lywio gan asesiad o'r costau a'r manteision posibl, a gwaith ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol, a wnaed gyda Llywodraeth Cymru gan ymgynghorwyr annibynnol. Mae'r tabl isod yn cynnwys crynodeb o gostau'r RIA (heb eu disgowntio).

Crynodeb o gostau RIA'r Bil dros y cyfnod asesu llawn – 2025/26 – 2054/55 yn gynhwysol

	£m
Costau gweinyddu	
Pontio	372.3
Rheolaidd	554.6
Cyfanswm	927.0

Costau cydymffurfio	
Pontio	-14.2
Rheolaidd	-289.3
Cyfanswm	-303.4
Cyfanswm cost	623.5

- 10.22 Bydd costau pontio staff a chyfalaf a ysgwyddir yn ystod pum mlynedd gyntaf y broses o gynllunio pob agwedd ar drefniadau diwygio'r bysiau yn y dyfodol, gan gynnwys llunio cynlluniau ar gyfer rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio, datblygu contractau, sefydlu systemau tocynnu a data, prynu a sefydlu depos bysiau ar gyfer gweithrediadau a gwaith cynnal a chadw fflydoedd. Caiff £308.7m o'r costau pontio eu hystyried yn gostau cyfalaf sy'n gysylltiedig â depos bysiau, TG a systemau tocynnu. Mae'r costau pontio sy'n weddill yn ymwneud â'r staff sydd eu hangen i ddylunio a gweithredu rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio.
- 10.23 Mae TrC yn bwriadu dyrannu £17.49m ar gyfer prynu fflydoedd a depos yn 2025/26, sydd wedi'i gyllidebu ar ei gyfer fel rhan o'r dyraniad cyfalaf gan Lywodraeth Cymru.
- 10.24 Mae cyfanswm y costau rheolaidd yn £554.6m ac yn cynnwys costau staff a gweithredol parhaus. Mae'r gost ychwanegol i Lywodraeth Cymru / TrC yn cael ei wrthbwysu'n rhannol gan ostyngiad mewn costau staff parhaus mewn awdurdodau lleol. Mae'n debygol y byddai'r mathau hyn o gostau, ond i raddau is, yn cael eu hysgwyddo pe bai TrC yn prynu depos a fflydoedd heb gysylltiad â'r Bil.

Casgliadau fforddiadwyedd o ran gwaith ehangach ar gyfer diwygio'r bysiau

- 10.25 Cyfanswm y gost ar gyfer diwygio'r bysiau yw £623.5m dros 30 mlynedd. Er bod yr asesiad hwn yn tybio bod cyfanswm costau'r Bil a'r gweithgareddau sy'n deillio o ganlyniad i'r Bil yn fforddiadwy, bydd costau ehangach diwygio'r bysiau yn gofyn am fuddsoddiad ychwanegol os yw'r amcanion am gael eu gwireddu.
- 10.26 Er bod yr asesiad hwn yn tybio y bydd cyllid refeniw yn parhau o leiaf ar y lefelau cyfredol, gallai unrhyw ostyngiad mewn cyllid beryglu ei weithredu'n llwyddiannus.
- 10.27 O ran costau gweithredu refeniw, mae angen defnyddio arbedion mewn costau i awdurdodau lleol a rhanddeiliaid eraill fel gweithredwyr bysiau yn effeithiol i sicrhau bod cyllid sydd eisoes wedi'i glustnodi ar gyfer y diwydiant yn cael ei gadw o dan y model diwygio'r bysiau.
- 10.28 Mae'r dyraniadau cyfalaf presennol i TrC yn ddigonol i sicrhau bod modd cyflawni'r gweithgareddau sy'n deillio o'r Bil, ond gallai unrhyw ostyngiad mewn cyllid hefyd beryglu ei weithredu'n llwyddiannus.

- 10.29 O ystyried y costau 30 mlynedd sy'n gysylltiedig â diwygio'r bysiau, ar hyn o bryd ni ellir gwneud dyraniadau cyllideb sy'n cadarnhau y gellir cyflawni'r holl fanteision. Bydd angen blaenoriaethu cyllid mewn trafodaethau cyllideb yn y dyfodol neu ddod o hyd iddo o fewn adnoddau'r MEG Trafnidiaeth presennol.
- 10.30 Heb os, bydd y gallu i ehangu yn allweddol i unrhyw gyngor a gyflwynir i Weinidogion Cymru. Bydd opsiwn "gwneud y lleiafswm" sy'n sicrhau na fydd angen mwy na chyllidebau presennol/a ragwelir, er y bydd darpariaethau cyllidebol wedi'u gwella'n glir sy'n unol â blaenoriaethau presennol y Cabinet yn helpu i wella ansawdd ac ehangder y rhwydwaith bysiau yng Nghymru.
- 10.31 Er bod y ddogfen hon a'r RIA yn tybio y bydd cyllid a ddarperir i gefnogi'r gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau yn parhau ar lefel debyg i'r cymorth a ddarperir i gynnal y farchnad heb ei rheoleiddio heddiw, mae'r gallu i gyflawni yn dibynnu ar ymrwymiad ariannol Llywodraeth Cymru yn y dyfodol.
- 10.32 Yn wahanol i ddarpariaeth ariannol bresennol Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau, bydd y dyletswyddau a osodir ar Weinidogion Cymru o dan y Bil yn rhoi rhywfaint o sicrwydd a pharhad ar gyfer gwaith darparu bysiau. Bydd unrhyw gynnydd neu ostyngiad sylweddol yn yr ymrwymiad ariannu ar gyfer gwasanaethau bysiau yn cael ei adlewyrchu yn y gwaith o ddarparu gwasanaethau i gymunedau ledled Cymru.
- 10.33 Bydd cynigion buddsoddi yn cael eu datblygu i Weinidogion Cymru eu hystyried cyn bod unrhyw ymrwymadau ffurfiol yn cael eu gwneud. Bydd y rhain yn nodi lefelau'r ddarpariaeth sy'n bosibl o fewn y cyllidebau presennol, a'r hyn y gellid ei gyflawni pe bai cyllidebau ychwanegol ar gael i fysiau.

11. Adolygu ar ôl gweithredu

- 11.1 Mae'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn cael ei gyflwyno ar adeg pan fo siwrneiau teithwyr ar fysiau a'r pellter a deithiwyd gan fysiau lleol wedi wynebu dirywiad tymor hir yng Nghymru. O dan y Bil bydd rhwydweithiau bysiau yng Nghymru yn cael eu cynllunio a'u gweithredu fel un system. Bydd hyn yn golygu newidiadau i'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu trefnu a'u darparu i sicrhau rhwydwaith cydlynol ac integredig.
- 11.2 Mae'r Bil yn rhan o strategaeth Llywodraeth Cymru i annog dinasyddion i ddefnyddio dulliau trafnidiaeth sy'n fwy cynaliadwy. Dros amser, gallai hyn arwain at fanteision gan gynnwys llai o allyriadau carbon, gwell ansawdd aer, targedu gwasanaethau bysiau yn well mewn ardaloedd gwledig, mwy o fynediad at gyflogaeth a gwell sicrwydd i weithredwyr bysiau.
- 11.3 Bydd y Bil yn cael ei gyflwyno fesul cam a fydd yn cymryd o leiaf bum mlynedd ac yn cynnwys trefniadau trosiannol.
- 11.4 Mae'r Bil yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru lunio, cyhoeddi a gosod adroddiad gerbron y Senedd, mewn perthynas â phob cyfnod adrodd. Rhaid i'r adroddiad nodi asesiad Gweinidogion Cymru o sut, ac i ba raddau, y mae arfer eu swyddogaethau o dan y Bil yn ystod y cyfnod adrodd wedi cyfrannu at gyflawni'r amcanion a restrir yn adran 4 o'r Bil. Y cyfnod adrodd cyntaf yw'r cyfnod o ddwy flynedd sy'n dechrau â'r diwrnod y daw'r ddyletswydd yn adran 5(1)(c) o'r Bil i rym. Yr ail gyfnod adrodd yw'r pedair blynedd ar ôl y cyfnod adrodd cyntaf, y trydydd cyfnod adrodd yw'r pedair blynedd nesaf, ac yn y blaen.
- 11.5 Bydd cyfres o werthusiadau yn cael eu llunio fel rhan o'r adolygiad ôl-weithredu, gan gynnwys asesiad gwerthusadwyedd a fydd yn cael ei gwblhau yn fuan ar ôl i'r Bil gael ei basio, i ddatblygu rhaglen briodol i asesu'r modd y mae'r Bil yn cael ei weithredu a'i effaith. Bydd yr asesiad hwn yn cynnwys opsiynau a chynllun ar gyfer y broses, yr effaith a gwerthusiadau gwerth am arian, adolygu'r ffynonellau data sydd eu hangen i fesur y canlyniadau ac egluro amcanion polisi a sut y disgwylir iddynt gael eu cyflawni.
- 11.6 Ochr yn ochr â'r asesiad gwerthusadwyedd bydd yr allbynnau, y canlyniadau a'r effeithiau y disgwylir iddynt ddigwydd yn cael eu hailystyried ar ôl i'r Bil fynd drwy waith datblygu dogfen Damcaniaeth Newid.
- 11.7 Yn ogystal, bydd gwerthusiad annibynnol o'r broses yn cael ei gynnal yn ystod y ddwy i bum mlynedd gyntaf pan ddaw'r Bil yn gyfraith. Bydd hyn yn cynorthwyo Gweinidogion Cymru o ran adrodd ar y cynnydd a wnaed

wrth gyflwyno'r Bil. Dylai gwaith gwerthuso'r broses ganolbwyntio ar sut mae'r model newydd wedi'i weithredu ym mhob ardal, a rôl partneriaid allweddol wrth gyflawni ei amcanion, gan edrych yn arbennig ar y rôl y mae'r cyfnod 'trosiannol' wedi'i chael ar y rhai y mae'r ddeddfwriaeth yn effeithio arnynt e.e. defnyddwyr bysiau, gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol. Mae hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer elfennau penodol o'r Bil, megis pennu lle a phryd mae gwasanaethau bws yn rhedeg (e.e. y rhwydwaith a'r oriau gweithredu), gwella systemau tocynnau a threfniadau trosiannol ar gyfer gweithredwyr bysiau. Dylai hyn gynnwys dadansoddiad o'r dull caffael a fabwysiadwyd, unrhyw effaith y mae hyn yn ei chael ar gyfansoddiad gweithredwyr sy'n darparu'r gwasanaethau (e.e. busnesau bach a chanolig, gweithredwyr cenedlaethol) ac asesiad o'r cymorth a ddarperir i weithredwyr sy'n llywio'r broses gaffael.

- 11.8 Bydd y gwerthusiad annibynnol o'r broses yn adrodd wrth i'r broses gyflwyno ddigwydd. Gall gynnwys asesiadau o ddogfennau, astudiaethau achos, grwpiau ffocws a/neu gyfweiliadau gyda'r rhai sy'n ymwneud â gweithredu'r Bil i archwilio effeithiolrwydd o ran ei weithredu. Bydd hyn yn helpu i fesur cynnydd y Bil a sicrhau ei fod yn cael ei gyflawni fel y bwriadwyd.
- 11.9 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. Mae'r amcanion hyn yn cynnwys hyrwyddo'r defnydd o wasanaethau bysiau lleol, gwella eu dibynadwyedd, diogelwch, fforddiadwyedd a hygyrchedd. Yn y tymor hwy, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn anelu at gyflawni system drafnidiaeth integredig a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr. Bydd yn rhaid i'r gwerthusiad ystyried canlyniadau anfwriadol y Bil a'r effaith ar nodweddion gwarchodedig (e.e. oedran, hil, rhyw ac anabledd). Bydd y gwerthusiad effaith annibynnol yn archwilio'r effaith ym mhob ardal wrth i'r broses gyflwyno ddigwydd yn ogystal â'r effaith gyffredinol ledled Cymru.
- 11.10 Bydd y gwerthusiad effaith annibynnol hefyd yn archwilio'r canlyniadau a'r effeithiau gyda defnyddwyr bysiau, partneriaid cyflawni a gweithredwyr bysiau. Bydd unrhyw werthusiad yn defnyddio amrywiaeth o ddulliau, megis monitro data, ystadegau a gyhoeddwyd, arolwg a chyfweiliadau manwl i edrych ar effaith y Bil.
- 11.11 Gan adeiladu ar elfen effaith y gwerthusiad, bydd asesiad gwerth am arian yn cael ei gynnal ar gyfer y Bil. Gall hyn gynnwys manteision posibl i ddefnyddwyr o ran arbed amser, costau ac ansawdd y siwrneiau yn sgil ailgynllunio'r rhwydwaith, prisiau siwrneiau integredig, gwasanaethau a ffactorau eraill. Gellir cynnwys effeithiau cymdeithasol pellach sy'n gysylltiedig â thagfeydd, iechyd, damweiniau, allyriadau carbon, llygredd

aer ac effeithiau sŵn hefyd. Bydd costau reffeniw a chyfalaf y system fysiau yn cael eu hasesu yn erbyn y ddarpariaeth bresennol fel llinell sylfaen neu gymharydd busnes fel arfer. Rhagwelir y bydd yr asesiad gwerth am arian yn cael ei gynnal rhwng blynyddoedd pump a deg ar ôl y Cydsyniad Brenhinol.

- 11.12 Fel rhan o asesiad gwerth am arian, mae Gweinidogion Cymru wedi ymrwymo i gynnal adolygiad trylwyr a chadarn o'r costau a'r manteision a nodir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol. Bydd hyn yn cael ei wneud gan amrywiaeth o bartneriaid, gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru a rhanddeiliaid.
- 11.13 Mae nifer o ffactorau sy'n dylanwadu ar p'un a yw pobl yn teithio ar fysiau. Felly, bydd y Bil hwn yn gweithio ochr yn ochr â mesurau eraill fel seilwaith trafnidiaeth ychwanegol a buddsoddiadau eraill a fydd yn anelu at gynyddu nifer y teithwyr a gwella gwaith cynllunio gwasanaethau bysiau.

Atodiad 1 Nodiadau Esboniadol

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

NODIADAU ESBONIADOL

CYFLWYNIAD

1. Mae'r Nodiadau Esboniadol hyn ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ("y Bil") a gyflwynwyd i Senedd Cymru ar 31 Mawrth 2025. Fe'u lluniwyd gan Gyfarwyddiaeth Trafnidiaeth a Chysylltedd Digidol Llywodraeth Cymru er mwyn cynorthwyo'r sawl sy'n darllen y Bil. Dylid darllen y Nodiadau Esboniadol ar y cyd â'r Bil, ond nid ydynt yn rhan ohono.

CRYNODEB

2. Mae 6 Rhan i'r Bil, sy'n cynnwys 44 o adrannau.
3. Mae'r Bil yn rhoi prosesau cynllunio a chyd-drefnu'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru o dan reolaeth gyhoeddus. Mae'n disodli'r system ddadredeiddiedig bresennol a gyflwynwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth 1985, sydd wedi arwain at ostyngiad yn nifer a chwmpas y gwasanaethau bysiau lleol yn y rhwydwaith, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, gan wneud y ddarpariaeth mewn rhai ardaloedd trefol yn llai effeithlon hefyd. Mae'r wybodaeth a ddarperir i'r cyhoedd ar hyn o bryd ar draws y rhwydwaith gwasanaethau bysiau lleol yn anghyson, ac yn aml nid yw ar gael neu nid yw'n gyfredol. Nod y Bil yw gwneud prosesau cynllunio a darparu'r rhwydwaith bysiau lleol yn fwy effeithlon, cynnig gwell rheolaeth dros wariant cyhoeddus, ac integreiddio'r rhwydwaith bysiau lleol â dulliau trafnidiaeth gyhoeddus eraill yn well.
4. Mae'r Bil yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi gwasanaethau bysiau lleol y maent yn ystyried eu bod yn angenrheidiol at ddibenion sicrhau trafnidiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru gyfan; pennu manylion allweddol y gwasanaethau hynny yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru; a sicrhau bod y gwasanaethau hynny'n cael eu darparu. Ymgynghorir ag awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig, a rhanddeiliaid allweddol eraill cyn cyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru.
5. O dan y Bil, rhaid i Weinidogion Cymru sicrhau gwasanaethau naill ai drwy ymrwymo i gontractau gwasanaeth bysiau lleol â gweithredwyr (h.y., drwy ymrwymo i drefniadau o'r math y cyfeirir atynt yn gyffredinol fel masnachfreinio); drwy roi trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol i weithredwyr

(trwyddedu); drwy ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol; drwy ddibynnu ar y ddarpariaeth o wasanaethau eraill penodol, megis gwasanaethau bysiau cymunedol; neu drwy ryw gyfuniad o'r pethau hyn.

6. Mae'r Bil yn codi'r cyfyngiad presennol ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau (yn adran 66 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985), er mwyn galluogi awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau'n uniongyrchol neu drwy eu cwmnïau bysiau eu hunain (cwmnïau bysiau cyngor).
7. Mae'r Bil hefyd yn gwneud darpariaeth mewn cysylltiad â rhannu data a gwybodaeth. Yr amcan yw galluogi'r cyhoedd i gael mynediad at yr wybodaeth sydd ei hangen i ddefnyddio'r rhwydwaith bysiau lleol yn hyderus. Bwriedir hefyd gynorthwyo Gweinidogion Cymru wrth ddatblygu a chynnal a chadw'r rhwydwaith gwasanaeth bysiau lleol.

CEFNDIR CYFFREDINOL

8. Mae prif gorff y gyfraith bresennol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau yng Nghymru wedi ei nodi yn:
 - Deddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981 ("Deddf 1981")
 - Deddf Trafnidiaeth 1985 ("Deddf 1985")
 - Deddf Trafnidiaeth 2000 ("Deddf 2000")
 - Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 ("Deddf 2006")
 - Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 ("Deddf 2008").
9. Mae Deddf 1981 yn sefydlu Comisiynwyr Traffig ar gyfer ardaloedd traffig yng Nghymru a Lloegr (Rhan 1) ac yn gwneud darpariaeth ynghylch cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a thrwyddedu personau i'w gweithredu (Rhan 2). Nid yw'r Bil hwn yn diwygio Deddf 1981 (yn wir, mater a gedwir i Senedd y DU o dan baragraff 113 o Atodlen 7A i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 yw trwyddedu gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus). Mae'r darpariaethau hyn yn berthnasol am fod rhaid i weithredwr gwasanaeth bysiau lleol feddu ar drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus i gofrestru gwasanaethau lleol o dan adran 6(4) o Ddeddf 1985 neu i ymrwymo i gontract ansawdd ar gyfer gwasanaethau lleol o dan adran 130 o Ddeddf 2000 (oni bai yn y naill achos neu'r llall fod gan y gweithredwr drwydded bysiau cymunedol a roddwyd o dan adran 22 o Ddeddf 1985).
10. Crëwyd marchnad agored ar gyfer gweithredu gwasanaethau bysiau lleol yn breifat gan Ddeddf 1985, gyda gwasanaethau'n cael eu darparu o dan fodel dadreoleiddiedig a gweithredwyr bysiau yn gallu penderfynu pryd a lle y dylid gweithredu gwasanaethau bysiau. Felly, ar yr amod bod gweithredwr yn cofrestru gwasanaeth â'r Comisiynydd Traffig o dan adran 6 o Ddeddf 1985, gall weithredu unrhyw lwybr y dymuna yn unol ag unrhyw amserlen (yn ddarostyngedig i gyfyngiadau penodol).
11. Mae Rhan 4 o Ddeddf 1985 yn cyfyngu i raddau helaeth ar rôl y sector cyhoeddus yn y farchnad ar gyfer gwasanaethau bysiau drwy wahardd awdurdodau lleol rhag darparu gwasanaethau y mae trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus yn ofynnol ar eu cyfer (adran 66). Mae'n

ofynnol i awdurdodau lleol sicrhau bod gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i deithwyr (sy'n cynnwys gwasanaethau bysiau lleol) yn cael eu darparu pan fo gwasanaeth yn methu neu pan na fo gwasanaethau'n cael eu darparu i'r safon briodol (adran 63).

12. Mae Rhan 2 o Ddeddf 2000 yn cynnwys darpariaethau sy'n rhoi gwahanol opsiynau i awdurdodau lleol i helpu i sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu darparu. O ran Cymru y rhain yw cynlluniau partneriaeth ansawdd, cynlluniau contract ansawdd a chynlluniau tocynnu.
13. Mae Deddf 2006 yn gwneud darpariaeth gyffredinol ynghylch trafnidiaeth yng Nghymru, gan gynnwys, yn benodol, osod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i gyhoeddi Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (adran 2) a rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i sicrhau bod gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i deithwyr yn cael eu darparu y maent yn ystyried eu bod yn briodol at y diben o fodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru na fyddent yn cael eu bodloni fel arall, yn eu barn hwy (adran 7).
14. Mae rhannau perthnasol o Ddeddf 2008 (Rhannau 1, 2, 3 a 4) yn diwygio Deddf 1985 yn bennaf, mewn cysylltiad â darpariaethau sy'n ymwneud â'r comisiynwyr traffig, polisïau trafnidiaeth leol a chofrestru gwasanaethau lleol a thrwyddedau adran 19 ac adran 22, ac maent yn diwygio Deddf 1981 mewn cysylltiad â darpariaethau sy'n ymwneud â'r comisiynwyr traffig a thrwyddedau gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus, ac maent yn diwygio Deddf 2000 mewn perthynas â chynlluniau partneriaeth ansawdd, cynlluniau contract ansawdd a sancsiynau am fethiannau gan weithredwyr bysiau.

SYLWADAU AR YR ADRANNAU

Rhan 1 – Cysyniadau Allweddol ac Amcanion Cyffredinol

15. Mae'r rhan hon yn diffinio'r cysyniadau allweddol a gymhwysir yn y Bil ac yn nodi'r amcanion cyffredinol y mae rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw iddynt.
16. Mae **adran 1** yn diffinio "gwasanaeth bysiau lleol" fel:
 - i. gwasanaeth ar gyfer cludo teithwyr ar ffyrdd, am daliadau teithio ar wahân, gan ddefnyddio un neu ragor o gerbydau gwasanaeth cyhoeddus
 - ii. sydd ag un neu ragor o fannau esgyn neu fannau disgyn (a ddiffinnir yn **adran 2**) yng Nghymru
 - iii. ac ar gyfer pob man esgyn, rhaid i'r man disgyn nesaf fod yn llai na 15 milltir i ffwrdd (o fesur mewn llinell syth).
17. Pan nad yw gwasanaeth yn ei gyfanrwydd yn bodloni'r gofyniad o ran y terfyn 15 milltir (h.y. mae'n "gwasanaeth anghymwys" fel y'i diffinnir yn **is-adran (6)**), ond bod rhan ohono yn bodloni'r gofyniad hwnnw, mae'r rhan honno i'w thrin fel gwasanaeth bysiau lleol at ddibenion y Bil. (Fodd bynnag, ni fydd angen i Weinidogion Cymru, wrth benderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol

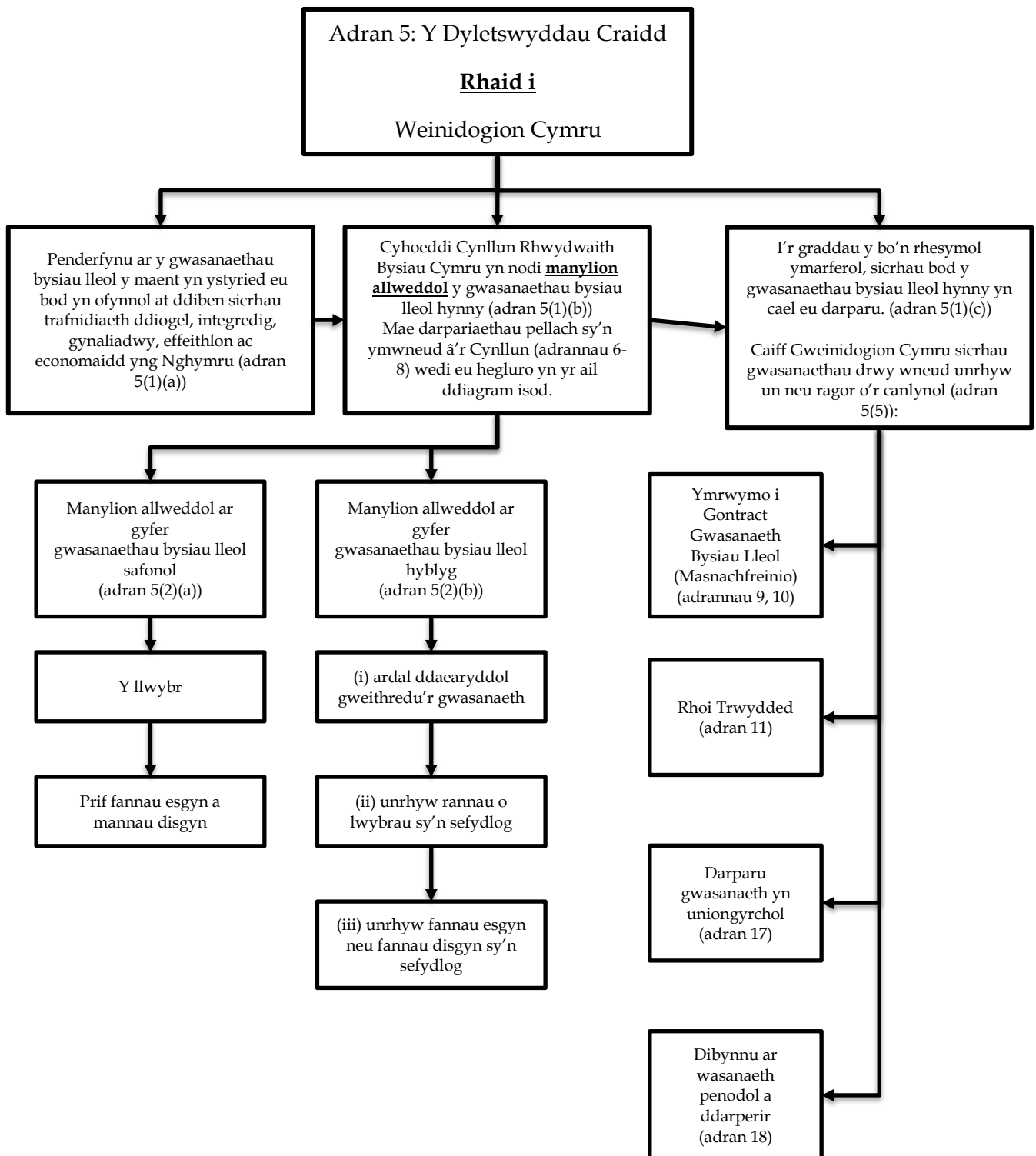
y maent yn ystyried eu bod yn ofynnol at ddiben sicrhau trafndiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru o dan **adran 5(1)(a)**, ystyried a oes angen rhannau pellter byr o wasanaethau anghymwys, h.y. a oes angen i wasanaeth pellter hir, yn rhinwedd ei swyddogaeth fel gwasanaeth pellter hir, gynnwys arosfannau pellter byr).

18. Mae rhai gwasanaethau wedi eu heithrio o'r diffiniad o "gwasanaeth bysiau lleol". Y gwasanaethau hynny yw gwasanaethau pan fo pob cerbyd yn cael ei ddefnyddio o dan drwydded a roddir o dan adran 19 o Ddeddf 1985, gwasanaethau pan fo pob cerbyd yn cael ei ddefnyddio o dan amgylchiadau pan fo'r amodau a nodir yn Rhan 3 o Atodlen 1 i Ddeddf 1981 wedi eu bodloni, gwibdeithiau neu gylchdeithiau (fel y'u diffinnir yn Neddf 1985), a gwasanaethau yn lle trên.
19. Mae **Adran 3** yn diffinio "gwasanaethau bysiau lleol hyblyg" fel gwasanaethau bysiau lleol nad oes iddynt lwybrau penodol na mannau esgyn/mannau disgyn penodol, ac sy'n gweithredu mewn ardaloedd daearyddol penodol. Mae pob gwasanaeth bysiau lleol arall yn "gwasanaeth bysiau lleol safonol".
20. Mae **adran 4** yn nodi amcanion cyffredinol y mae rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw iddynt wrth arfer unrhyw swyddogaeth o dan y Bil. Nid yw'r amcanion wedi eu trefnu yn ôl pwysigrwydd, ac mae pob amcan yn bwysig ar gyfer darparu'r gwasanaethau.

Rhan 2 – Swyddogaethau Gweinidogion Cymru sy'n ymwneud â Gwasanaethau Bysiau Lleol

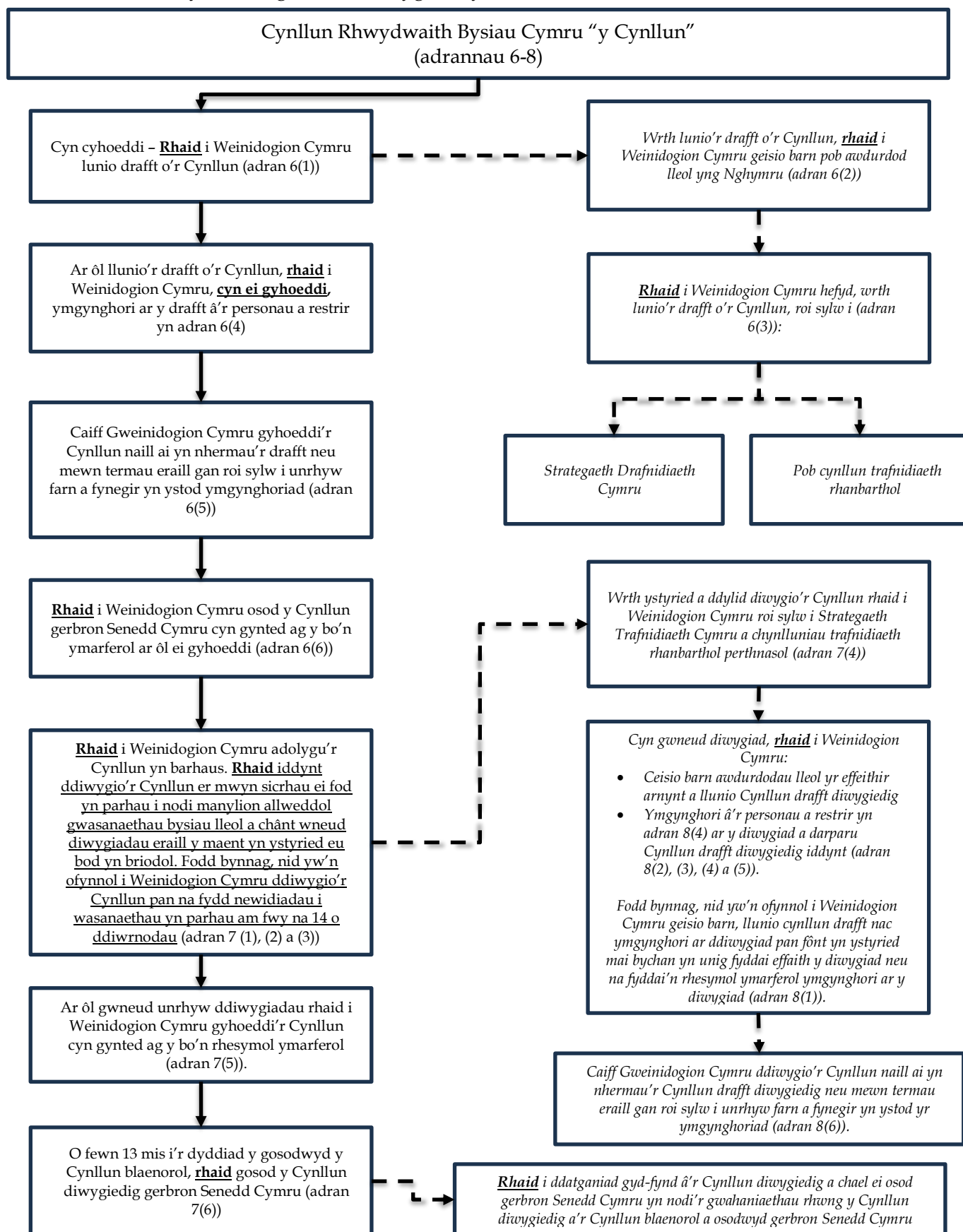
21. Mae'r rhan hon yn nodi'r dyletswyddau craidd a'r swyddogaethau eraill sydd gan Weinidogion Cymru mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol.
22. Mae **adran 5(1)(a)** yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru, yn gyntaf, benderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion darparu trafndiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru.
23. Yna rhaid i Weinidogion Cymru lunio (mewn ymgynghoriad ag ystod o randdeiliaid), cyhoeddi a gosod gerbron Senedd Cymru Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ("y Cynllun"), sy'n ei gwneud yn ofynnol iddynt nodi manylion allweddol y gwasanaethau bysiau lleol hynny y nodwyd eu bod yn ofynnol at y dibenion a ddisgrifir uchod (**adran 5(1)(b), (2) a (3)**).
24. Yna rhaid i Weinidogion Cymru, os yw'n rhesymol ymarferol gwneud hynny, sicrhau'r gwasanaethau bysiau lleol hynny (**adran 5(1)(c)**). Mae'r diagram isod yn nodi sut y caiff Gweinidogion Cymru fodloni'r ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau. Yn y bôn, gall Gweinidogion Cymru sicrhau gwasanaeth drwy ei fasnachfreinio (h.y. drwy ymrwymo i gontract gwasanaeth bysiau lleol mewn perthynas ag ef), drwy ei drwyddedu, drwy ei ddarparu'n uniongyrchol, neu drwy ddibynnu ar wasanaethau eraill penodol a ddarperir (**adran 5(5)**). Neu gallant ei sicrhau drwy ddefnyddio unrhyw gyfuniad o'r dulliau hyn (**adran 5(5)**).

25. Pan fo gwasanaeth pellter hir (er enghraifft, bws o Gaerdydd i Lundain) yn cynnwys elfen a fyddai'n bodloni'r diffiniad o "wasanaeth bysiau lleol", gan fod ei arosfannau'n bodloni'r gofynion a osodir gan y diffiniad yn adran 1(3), bydd y rhan honno o'r gwasanaeth yn dod o fewn y cyfyngiad a osodir gan **adran 21** o'r Bil, ac ni ellir ond ei weithredu os yw wedi ei awdurdodi i redeg yn un o'r ffyrdd y caniateir eu defnyddio i fodloni'r ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau. Gellir dibynnu ar yr elfen pellter byr honno hefyd i sicrhau gwasanaeth bysiau lleol sydd wedi ei nodi yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, os yw hynny'n ffordd briodol ymlaen. Disgwylir bod elfen pellter byr o wasanaeth pellter hir yn debygol o fod yn destun trwydded gwasanaeth bysiau lleol yn ymarferol.



26. Mae **adran 6** yn gwneud darpariaeth mewn cysylltiad â'r broses ar gyfer llunio, cyhoeddi a gosod y Cynllun. Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru roi sylw i ddogfennau penodol a cheisio barn awdurdodau lleol wrth lunio'r Cynllun, ac ymgynghori â rhanddeiliaid penodedig ar Gynllun drafft cyn ei gyhoeddi. Bydd angen i Weinidogion Cymru osod y Cynllun cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol ar ôl ei gyhoeddi.
27. Mae **adrannau 7 ac 8** yn gwneud darpariaeth mewn cysylltiad â'r broses ar gyfer adolygu a diwygio'r Cynllun. Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru adolygu'r Cynllun yn barhaus a diwygio'r Cynllun er mwyn sicrhau ei fod yn parhau i nodi llwybrau a phrif fannau aros gwasanaethau bysiau lleol safonol ac ardaloedd daearyddol gwasanaethau bysiau lleol hyblyg. Wrth ystyried a ddylid diwygio'r Cynllun, rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw i ddogfennau penodol. Cyn gwneud diwygiad, bydd angen iddynt geisio barn awdurdodau lleol yr effeithir arnynt, llunio Cynllun drafft diwygiedig ac ymgynghori â rhanddeiliaid penodedig ar y Cynllun drafft diwygiedig, oni bai bod yr amodau yn **adran 8(1)(a)** neu **(b)** wedi eu bodloni. Cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol ar ôl gwneud diwygiad, rhaid i Weinidogion Cymru gyhoeddi'r Cynllun diwygiedig. Yn ogystal, pan fo'r Cynllun yn cael ei ddiwygio, rhaid i Weinidogion Cymru osod copi o'r Cynllun gerbron Senedd Cymru, gyda datganiad yn nodi'r gwahaniaethau rhwng y Cynllun diwygiedig a'r copi o'r Cynllun a osodwyd yn fwyaf diweddar. Bydd angen gwneud hyn o fewn cyfnod o 13 mis ar ôl y dyddiad y gosodwyd y Cynllun ddiwethaf. Felly, er enghraifft, os bydd copi diwygiedig o'r Cynllun yn cael ei osod gerbron Senedd Cymru ar 1 Gorffennaf 2029, a bod diwygiadau'n cael eu gwneud iddo ym mis Ionawr 2030, mis Mawrth 2030, a mis Mehefin 2030, bydd angen gosod copi diwygiedig o'r Cynllun yn ymgorffori'r diwygiadau erbyn diwedd mis Gorffennaf 2030 fan bellaf.

28. Mae'r diagram isod yn nodi rhagor o fanylion ynghylch y broses ar gyfer llunio, cyhoeddi, gosod ac adolygu'r Cynllun.



Contractau Gwasanaeth Bysiau Lleol

29. Mae **adran 9** yn darparu i Weinidogion Cymru ymrwymo i contractau gwasanaeth bysiau lleol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol er mwyn cyflawni eu dyletswydd o dan **adran 5(1)(c)**. Bydd contract gwasanaeth bysiau lleol yn rhoi hawl i weithredwr i weithredu un neu ragor o wasanaethau ac yn nodi telerau (gallai'r rhain, er enghraifft, ymwneud â materion megis amllder, amseru, taliadau teithio a safonau gwasanaeth) y bydd angen i'r gweithredwr gydymffurfio â hwy.
30. Dim ond i weithredwyr a chanddynt drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus neu drwydded bysiau cymunedol y gellir dyfarnu contractau gwasanaeth bysiau lleol. Pan ymrwymir i contract gwasanaeth bysiau lleol mewn perthynas â gwasanaeth bysiau cymunedol (gwasanaeth sy'n bodloni gofynion adran 22(1) o Ddeddf 1985), rhaid i'r contract ei gwneud yn ofynnol i'r gwasanaeth gael ei ddarparu fel gwasanaeth bysiau cymunedol ac i bob cerbyd a ddefnyddir wrth ddarparu'r gwasanaeth gael ei ddefnyddio o dan drwydded bysiau cymunedol ac yn unol â hi.
31. Rhagwelir y bydd y rhan fwyaf o'r rhwydwaith bysiau lleol yng Nghymru yn cael ei grwpio yn becynnau masnachfaint sy'n cynnwys un neu ragor o wasanaethau. Gall gweithredwyr wneud cais am contractau gwasanaeth bysiau lleol fel rhan o ymarfer caffael, a gynhelir yn unol â deddfwriaeth gaffael (Deddf Caffael 2023 a Deddf Partneriaeth Gymdeithasol a Chaffael Cyhoeddus (Cymru) 2023). Rhagwelir mai Trafnidiaeth Cymru, yn y lle cyntaf, fydd yn gweinyddu ac yn rheoli'r broses dendro ar ran Gweinidogion Cymru.
32. Mae **adran 10** yn caniatáu i Weinidogion Cymru wneud darpariaeth mewn rheoliadau yn pennu telerau y mae rhaid eu cynnwys mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol (pa un ai ar ffurf safonol ai peidio). Mae hyn er mwyn sicrhau bod y ddarpariaeth yn gyson ymhlith y gwahanol weithredwyr yn y rhwydwaith. Er y bydd rhai telerau yn cael eu cynnwys ym mhob contract, bydd hefyd wahaniaethau rhwng gwahanol fathau o contractau. Mae hyn er mwyn cydnabod pa mor gymhleth yw daearyddiaeth Cymru a pha mor amrywiol yw'r farchnad gweithredwyr.

Trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol

33. Mae **adran 11** yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru i roi trwydded i weithredwr yn awdurdodi'r gweithredwr hwnnw i ddarparu gwasanaeth bysiau lleol penodol. Caniateir arfer y pŵer hwnnw i gyflawni dyletswydd Gweinidogion Cymru o dan **adran 5(1)(c)**, neu pan fo gweithredwr yn dymuno darparu gwasanaeth bysiau lleol er nad yw'n wasanaeth y penderfynwyd ei fod yn ofynnol at ddiben darparu trafndiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru. (O dan yr amgylchiadau hyn, byddai angen trwydded er mwyn sicrhau nad yw'r gweithredwr yn mynd yn groes i'r cyfyngiad yn **adran 21** ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol, a drafodir isod.) Ni chaniateir i drwydded gael ei roi gan Weinidogion Cymru mewn perthynas â gwasanaeth ond pan na fyddai'r gwasanaeth yn cael effaith andwyol sylweddol ar wasanaethau a ddarperir o dan contract gwasanaeth bysiau lleol

neu drwy ddarpariaeth uniongyrchol, neu pan na fyddai'n anghyson â Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. (Mae'r cyfyngiad hwn yn bwysig er mwyn sicrhau, pan roddir trwydded i weithredwr i weithredu gwasanaeth nad yw'r ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau mewn perthynas ag ef yn gymwys, na fydd y gwasanaeth hwnnw'n cael effaith andwyol ar y gwasanaethau hynny a sicrheir gan Weinidogion Cymru o dan y ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau.) Dim ond i weithredwyr a chanddynt drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus ddilys neu drwydded bysiau cymunedol ddilys y gellir rhoi trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol. Rhagwelir mai Trafnidiaeth Cymru, yn y lle cyntaf, fydd yn gweinyddu'r system drwyddedu ar ran Gweinidogion Cymru.

34. Mae **adran 12** yn ei gwneud yn ofynnol i drwydded bennu'r cyfnod y mae'n cael effaith ac yn disgrifio'r amgylchiadau pan fydd trwydded yn peidio â chael effaith.
35. Mae **adran 13** yn gwneud darpariaeth bellach ynghylch yr amodau y caniateir eu rhoi ynghlwm wrth drwyddedau ac mae'n ei gwneud yn ofynnol, pan roddir trwydded mewn perthynas â gwasanaeth bysiau cymunedol, i'r drwydded ei gwneud yn ofynnol i'r gwasanaeth gael ei ddarparu fel gwasanaeth bysiau cymunedol ac i bob cerbyd a ddefnyddir wrth ddarparu'r gwasanaeth gael ei ddefnyddio o dan drwydded bysiau cymunedol ac yn unol â hi. Mae **adran 13** hefyd yn darparu pŵer i Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n pennu amodau mandadol pellach y mae rhaid eu cynnwys mewn trwyddedau.
36. O dan adran 13, pan fo rheoliadau yn cael eu gwneud o dan is-adran (4) yn pennu amodau pellach y mae rhaid eu rhoi ynghlwm wrth drwyddedau, caiff Gweinidogion Cymru, os ydynt o'r farn ei bod yn briodol o ganlyniad i'r ddarpariaeth a wneir yn y rheoliadau, ddiwygio neu ddileu amodau, neu ychwanegu amodau newydd at drwyddedau drwy roi hysbysiad i ddeiliad y drwydded. Felly, er enghraifft, os yw'r rheoliadau'n pennu amod mandadol, ac nad yw'r amod hwnnw eisoes ynghlwm wrth drwydded a roddwyd cyn i'r rheoliadau gael eu gwneud, caiff Gweinidogion Cymru roi'r amod hwnnw ynghlwm wrth y drwydded.
37. Mae **adran 15** yn gwneud darpariaeth sy'n ymwneud â dirymu trwyddedau a'u hatal dros dro. O dan **is-adran (1)**, caiff Gweinidogion Cymru ddirymu trwydded neu ei hatal dros dro os oes unrhyw un neu ragor o'r seiliau yn **is-adran (3)** wedi eu bodloni. Gwneir hyn drwy roi hysbysiad i ddeiliad y drwydded. O dan **is-adran (2)**, rhaid i'r hysbysiad nodi'r sail y caiff y drwydded ei dirymu neu ei hatal dros dro arni, y dyddiad pan fydd y diddymiad neu'r ataliad dros dro yn cymryd effaith, ac yn achos atal dros dro, y cyfnod atal dros dro a'r amodau y mae angen eu bodloni cyn diwedd y cyfnod atal dros dro.

38. O dan **is-adran (4)**, gall y dirymiad neu'r ataliad dros dro gymryd effaith ar unwaith neu ar ddyddiad yn y dyfodol a bennir yn yr hysbysiad (er bod hyn yn ddarostyngedig i unrhyw ddarpariaeth a wneir gan reoliadau o dan **adran 15(5)**). Mae hyn yn rhoi'r hyblygrwydd i adlewyrchu difrifoldeb ac effaith y sail a nodwyd ar gyfer dirymu'r drwydded neu ei hatal dros dro.
39. Caiff rheoliadau o dan **adran 15(5)** addasu'r seiliau y caniateir dirymu trwydded neu ei hatal dros dro arnynt (gan gynnwys drwy ddileu'r seiliau presennol neu ychwanegu rhai newydd). Cânt hefyd wneud darpariaeth ynghylch pryd y mae dirymiad trwydded neu ataliad dros dro yn cymryd effaith.
40. Mae **Adran 16** yn galluogi ceiswyr i apelio i'r Tribiwnlys Haen Gyntaf yn erbyn:
- Gwrthodiad Gweinidogion Cymru i roi trwydded,
 - Amodau sydd ynghlwm wrth drwydded (gan gynnwys diwygio amodau, ond heb gynnwys amod sydd wedi ei roi ynghlwm wrthi o dan **adran 13(3)**),
 - Dirymiad trwydded,
 - Ataliad trwydded dros dro, hyd yr ataliad dros dro, neu'r amodau y mae'n ofynnol eu bodloni cyn i'r ataliad dros dro ddod i ben.
41. Caiff y Tribiwnlys Haen Gyntaf wedyn, o dan **adran 16(6)**, gadarnhau'r penderfyniad sy'n destun yr apêl, ei ddiddymu, neu roi penderfyniad arall yn ei le.

Darparu gwasanaethau bysiau lleol gan Weinidogion Cymru

42. Mae **adran 17** yn darparu pŵer i Weinidogion Cymru i ddarparu gwasanaeth bysiau lleol yn uniongyrchol os ydynt wedi eu bodloni y byddai'n ffordd fwy effeithiol o gyflawni eu dyletswydd yn **adran 5(1)(c)** nag ymrwymo i gcontract gwasanaeth bysiau lleol. Y bwriad yw y bydd Gweinidogion Cymru, yn y lle cyntaf, yn darparu gwasanaethau'n uniongyrchol drwy Trafnidiaeth Cymru.

Dibynnu ar wasanaethau penodol (adran 18)

43. Bydd y gwasanaethau a nodwyd a ganlyn yn parhau i ddarparu adnodd trafndiaeth pwysig
- Gwasanaethau cymunedol sy'n gweithredu o dan drwydded o dan adran 19 neu 22 o Ddeddf 1985.
 - Gwasanaethau teithio i ddysgwyr sy'n caniatáu teithwyr sy'n talu am deithio (gweler adran 46(1) o Ddeddf 1981).
 - Gwasanaethau sy'n gweithredu fel y'i disgrifir yn Rhan 3 o Atodlen 1 i Ddeddf 1981. Gwasanaethau a drefnir yn breifat yw'r gwasanaethau hyn, gan bobl sy'n gweithredu'n annibynnol ar weithredwyr cerbydau. Bydd teithwyr ar y math hwn o wasanaeth i gyd yn talu'r un pris am deithio a byddant yn teithio i'r un cyrchfan. Ni chaiff y gwasanaethau hyn eu hysbysebu i'r cyhoedd.

44. I gydnabod hyn, mae'r Bil yn caniatáu i Weinidogion Cymru ddibynnu ar wasanaeth o'r math hwn er mwyn bodloni'r ddyletswydd yn **adran 5(1)(c)** mewn perthynas â gwasanaeth bysiau lleol, heb orfod ymrwymo i contract gwasanaeth bysiau lleol na rhoi trwydded i weithredwr y gwasanaeth. 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)**.

Gwasanaethau trawsffiniol

45. Mae **adran 19** yn nodi sut y mae'r Bil yn gymwys i wasanaethau trawsffiniol.
46. Mae gwasanaeth bysiau lleol safonol yn wasanaeth trawsffiniol at ddiben yr adran hon os yw llwybr y gwasanaeth wedi ei nodi yn y Cynllun ac os yw rhan o'r llwybr hwnnw yng Nghymru a rhan ohono yn Lloegr. Yn achos gwasanaeth bysiau lleol hyblyg, mae'r gwasanaeth yn wasanaeth trawsffiniol os yw ei ardal weithredu ddaearyddol wedi ei nodi yn y Cynllun, ac os yw hyn yn cynnwys tir ar y ddwy ochr o'r ffin rhwng Cymru a Lloegr.
47. Effaith **adran 19** yw nad yw'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau'r rhan o wasanaeth trawsffiniol sy'n gweithredu yn Lloegr cyn belled â'u bod yn ystyried, hyd yn oed os nad ydynt yn darparu'r gwasanaeth, y bydd yr angen amdano yng Nghymru yn cael ei ddiwallu. Wrth ystyried a yw hyn yn wir, 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 bod adran 63 o Ddeddf 1985 ac **adran 19** yn gallu gweithio gyda'i gilydd heb fynd mewn cylchau. Os mai effaith **adran 19** yw nad yw'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau'r rhan o wasanaeth trawsffiniol sydd yn Lloegr, mae hyn yn golygu na all y rhan o'r gwasanaeth hwnnw sydd yn Lloegr fod yn destun contract gwasanaeth bysiau lleol, ac ni ellir ei ddarparu'n uniongyrchol (gan nad yw'r pwerau mewn perthynas â chontractau gwasanaeth bysiau lleol a darpariaeth uniongyrchol ond ar gael pan fo gwasanaeth yn cael ei sicrhau at ddibenion y ddyletswydd yn **adran 5(1)(c)**). Gellid rhoi trwydded gwasanaeth bysiau lleol i'r gweithredwr i weithredu'r rhan o'r gwasanaeth sydd yn Lloegr; ond gan na fyddai'r cyfyngiad yn **adran 21** yn berthnasol i'r rhan o'r gwasanaeth sydd yn Lloegr, ni fyddai rhaid gwneud hynny, gan y gall y rhan o'r gwasanaeth sydd yn Lloegr weithredu heb drwydded.
48. Pan fo'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau'r rhan o wasanaeth trawsffiniol sydd yn Lloegr, gellir sicrhau'r gwasanaeth trawsffiniol hwnnw (p'un a yw yng Nghymru neu yn Lloegr) drwy contract gwasanaeth bysiau lleol, neu drwydded, neu ddarpariaeth uniongyrchol, neu unrhyw gyfuniad o'r dulliau hyn, yn y ffordd arferol.

Gofynion adrodd

49. Mae **adran 20** yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru lunio adroddiad yn nodi'r ffordd y mae arfer eu swyddogaethau o dan y Bil gan Weinidogion Cymru dros y cyfnod adrodd wedi cyfrannu at gyflawni'r amcanion yn **adran 4**, a'r graddau y mae wedi gwneud hynny. (Fodd bynnag, nid yw'r gofyniad hwn yn cynnwys swyddogaethau Gweinidogion Cymru sy'n ymwneud â chychwyn y Bil.)
50. Rhaid i'r adroddiad gael ei gyhoeddi a'i osod gerbron Senedd Cymru ddim hwyrach na 12 mis ar ôl diwedd y cyfnod adrodd. Mewn perthynas â'r adroddiad cyntaf, y cyfnod adrodd yw'r cyfnod o ddwy flynedd sy'n dechrau ar y dyddiad y daw'r ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau o dan **adran 5(1)(c)** i rym i unrhyw raddau. (Felly, er enghraifft, os daw **adran 5(1)(c)** i rym gyntaf fel o ddyddiad penodol mewn perthynas ag ardal benodol, bydd y cyfnod yn dechrau ar y dyddiad hwnnw.) Cyfnodau adrodd dilynol yw cyfnodau olynol o bedair blynedd.

Rhan 3 – Cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol

51. Mae **adran 21** yn gwahardd unrhyw un rhag darparu gwasanaeth bysiau lleol yng Nghymru, oni bai bod y gwasanaeth hwnnw:
- (a) yn ddarostyngedig i gontract gwasanaeth bysiau lleol (h.y. gwasanaeth wedi ei fasnachfreinio),
 - (b) yn ddarostyngedig i drwydded gwasanaeth bysiau lleol, neu
 - (c) yn cael ei ddarparu'n uniongyrchol gan Weinidogion Cymru.
52. Mae **adran 21(2)** yn darparu nad yw'r cyfyngiad yn gymwys i wasanaethau bysiau cymunedol (h.y., gwasanaethau a ddarperir o dan drwydded o dan adran 22 o Ddeddf 1985) na gwasanaethau a ddarperir fel y'u disgrifir yn adran 46 o Ddeddf 1981 (h.y., gwasanaethau teithwyr sy'n talu am deithio ar fysiau ysgol). Mae hyn yn golygu y bydd y gwasanaethau bysiau lleol hyn yn gallu gweithredu yng Nghymru heb fod angen cael eu hawdurdodi gan gontract neu drwydded gwasanaeth bysiau lleol at ddibenion cydymffurfio â'r cyfyngiad. Mae'r adran hefyd yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n cael yr effaith o eithrio gwasanaethau eraill rhag y cyfyngiad (**adran 21(3)**).
53. Mae **adran 22** yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru hysbysu comisiynydd traffig os ydynt yn ystyried bod person yn gweithredu neu wedi gweithredu gwasanaeth bysiau lleol yn groes i **adran 21**.
54. O dan **adran 23**, os yw comisiynydd traffig wedi ei fodloni bod gwasanaeth yn cael ei weithredu, neu wedi cael ei weithredu, yn groes i'r cyfyngiad ac os yw'r person sy'n gweithredu'r gwasanaeth wedi methu â chymryd pob cam rhesymol i osgoi torri'r cyfyngiad, caiff y comisiynydd traffig osod cosb ariannol (**adran 23(2)(a)**) a/neu wneud un neu ragor o orchmynion o unrhyw

ddisgrifiadau eraill a ragnodir gan Weinidogion Cymru mewn rheoliadau (**adran 23(2)(b)**).

55. Pan fo person yn methu â chydymffurfio â gorchymyn, a naill ai bod y gorchymyn wedi ei gadarnhau ar apêl, neu fod y cyfnod ar gyfer dwyn apêl wedi dod i ben heb fod apêl wedi ei dwyn, gall y comisiynydd traffig osod cosb ariannol ychwanegol nad yw'n fwy na 110% o'r terfyn uchaf (fel y'i diffinnir yn yr adran) (**adran 23(3)** a **(4)**). (Er na chyfeirir at hyn yn yr adran, yr effaith yw, mewn achos pan fo mwy nag un gorchymyn wedi ei wneud o dan **adran 23(2)**, ac na chydymffurfiwyd â hwy, y gall y comisiynydd traffig o bosibl osod cosb ychwanegol mewn cysylltiad â phob gorchymyn na chydymffurfiwyd ag ef.)
56. Y terfyn uchaf ar gyfer gweithredwr sydd wedi ei drwyddedu i ddefnyddio cerbydau o dan drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus yw'r swm a gyfrifir drwy luosi cyfanswm nifer y cerbydau a ddefnyddir o dan yr holl drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a ddelir gan y gweithredwr hwnnw â swm a bennir mewn rheoliadau gan Weinidogion Cymru neu, os nad oes swm wedi ei bennu, â £550. Y terfyn uchaf ar gyfer gweithredwyr nad ydynt wedi eu trwyddedu i ddefnyddio cerbydau o dan drwydded cerbydau gwasanaeth cyhoeddus yw swm a bennir mewn rheoliadau gan Weinidogion Cymru neu, os nad oes swm wedi ei bennu, £550.
57. Mae **adran 24** yn galluogi gwneud apelau i'r Uwch Dribiwnlys yn erbyn gorchmynion a wneir o dan **adran 23(2)** a osodir am dorri'r cyfyngiad a gorchmynion o dan **adran 23(3)** yn gorchymyn i'r person dalu cosb ychwanegol, ac mae'n darparu i'r Uwch Dribiwnlys gadarnhau neu ddiddymu'r gorchymyn neu'r gorchmynion, neu roi gorchymyn newydd yn ei le neu roi gorchmynion newydd yn eu lle.

Rhan 4 Gwybodaeth a data

58. Mae **Rhan 4** yn gwneud darpariaeth mewn cysylltiad â chasglu a rhannu'r data a'r wybodaeth sy'n ofynnol i lywio'r gwaith o ddatblygu'r rhwydwaith bysiau ac adolygu'r rhwydwaith hwnnw'n barhaus, ac y mae'n ofynnol eu rhoi i'r cyhoedd.
59. Mae **adran 25** yn galluogi Gweinidogion Cymru i'w gwneud yn ofynnol, drwy hysbysiad, i weithredwyr a chyn-weithredwyr penodol ddarparu gwybodaeth, os yw Gweinidogion Cymru yn ystyried bod angen yr wybodaeth at ddiben arfer eu swyddogaethau o dan Ran 2 neu 3 o'r Bil, neu eu swyddogaethau eraill mewn perthynas â chontractau neu drwyddedau gwasanaeth bysiau lleol, neu wasanaethau y dibynnir arnynt o dan **adran 18**. Rhagwelir y bydd y data a gesglir o dan y ddarpariaeth hon o ddefnydd, yn benodol, wrth ddatblygu ac adolygu Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru. Rhaid i'r wybodaeth y gofynnir amdani yn yr hysbysiad fod o fath a bennir mewn rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru ac ni ellir gofyn am ddata os yw'n ymwneud â chyfnod sy'n dod i ben fwy na 5 mlynedd cyn y dyddiad

y rhoddir yr hysbysiad, neu â dyddiad sy'n fwy na 5 mlynedd cyn y dyddiad y rhoddir yr hysbysiad. Mae'r adran hon yn rhoi enghreifftiau o faterion y gellid eu cynnwys mewn rheoliadau, er nad yw'r rhestr hon yn gynhwysfawr. Rhaid i reoliadau a wneir o dan **adran 25** hefyd wneud darpariaeth ynghylch apelau a gallant wneud darpariaeth ynghylch datgelu gwybodaeth. Gellid defnyddio'r pŵer hwn, er enghraifft, i wneud darpariaeth ynghylch sut y dylid defnyddio gwybodaeth a ddaw i law o dan yr adran hon.

60. Mae **adran 26** yn galluogi Gweinidogion Cymru i roi hysbysiad i awdurdodau lleol neu gynghorau cymuned yn ei gwneud yn ofynnol iddynt ddarparu gwybodaeth o fath a bennir mewn rheoliadau. Y bwriad yw defnyddio'r pŵer hwn i bennu'r wybodaeth sydd ar gael i awdurdodau lleol a chynghorau cymuned ac sy'n ymwneud â materion fel llwybrau bysiau, arosfannau bysiau a seilwaith, a fydd yn berthnasol ar gyfer llunio a rheoli'r Cynllun, a helpu i sicrhau gwasanaethau. Ni chaiff Gweinidogion Cymru ond gofyn am wybodaeth o dan yr adran hon os ydynt yn ystyried ei bod yn ofynnol ar gyfer arfer eu swyddogaethau o dan Ran 2. Mae'r adran yn rhoi enghreifftiau o faterion y gellid eu cynnwys mewn rheoliadau, er nad yw'r rhestr hon yn gynhwysfawr.
61. Mae **adran 27** yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud trefniadau i sicrhau bod gwybodaeth a bennir mewn rheoliadau yn cael ei rhoi i'r cyhoedd. Rhaid i'r rheoliadau hefyd bennu sut a phryd y mae'r wybodaeth i gael ei darparu i'r cyhoedd. Yr amcan yw sicrhau bod gwybodaeth yn cael ei rhoi i'r cyhoedd yn y ffordd fwyaf effeithiol a phriodol ar gyfer y math o wybodaeth o dan sylw. Mae'r adran yn rhoi enghreifftiau o faterion y gellid eu cynnwys mewn rheoliadau, er nad yw'r rhestr hon yn gynhwysfawr.
62. Mae **adran 28** yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr penodol ddarparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru at ddibenion cyflawni eu dyletswydd (i wneud trefniadau i sicrhau bod gwybodaeth am wasanaethau bysiau ar gael i'r cyhoedd) o dan adran 27. Rhaid i reoliadau a wneir o dan adran 28 bennu sut a phryd y mae gwybodaeth i gael ei darparu.
63. Mae **adran 29** yn eithrio o'r gofynion rhannu gwybodaeth yn adrannau 25, 26 ac 28 unrhyw wybodaeth a fyddai'n ddarostyngedig i fraint gyfreithiol mewn achos cyfreithiol.
64. O dan **adran 30**, pan fo comisiynydd traffig wedi ei fodloni bod person, heb esgus rhesymol, wedi methu â darparu gwybodaeth yn unol â hysbysiad **adran 25** neu reoliadau a wneir o dan **adran 28**, caiff y comisiynydd traffig osod cosb ariannol (**adran 30(2)(a)**) a/neu wneud un neu ragor o orchmynion o unrhyw ddisgrifiad arall a ragnodir gan Weinidogion Cymru mewn rheoliadau (**adran 30(2)(b)**). Pan fo gweithredwr yn methu â chydymffurfio â gorchymyn, a naill ai bod y gorchymyn wedi ei gadarnhau ar apêl neu fod y cyfnod ar gyfer dwyn apêl wedi dod i ben ac nad oes apêl wedi ei dwyn, gall y comisiynydd traffig osod cosb ariannol ychwanegol nad yw'n fwy na 110% o'r terfyn uchaf (**adran 30(3)**).

65. Y terfyn uchaf ar gyfer gweithredwyr sydd wedi eu trwyddedu i ddefnyddio cerbydau o dan drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus yw'r swm a gyfrifir drwy luosi cyfanswm nifer y cerbydau a ddefnyddir o dan yr holl drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a ddelir gan y gweithredwr hwnnw (ar yr adeg y rhoddir yr hysbysiad o dan **adran 25** neu os yw'r gweithredwr yn methu â darparu gwybodaeth y gofynnir amdani o dan **adran 28**) â swm a bennir mewn rheoliadau gan Weinidogion Cymru neu, os nad oes swm wedi ei bennu, â £550. Y terfyn uchaf ar gyfer gweithredwyr nad ydynt wedi eu trwyddedu i ddefnyddio cerbydau o dan drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus yw swm a bennir mewn rheoliadau gan Weinidogion Cymru neu, os nad oes swm wedi ei bennu, £550.
66. Mae **adran 31** yn galluogi gwneud apelau i'r Uwch Dribiwnlys, yn erbyn gorchmynion a wneir gan gomisiynydd traffig o dan **adran 30**, mewn perthynas â thorri'r gofynion gwybodaeth, ac yn galluogi'r Uwch Dribiwnlys i gadarnhau neu ddiddymu'r gorchmyn neu'r gorchmynion neu roi gorchmyn newydd yn ei le neu roi gorchmynion newydd yn eu lle.

Rhan 5 Pwerau a Dyletswyddau Awdurdodau Lleol

67. Mae **Rhan 5** yn diwygio darpariaethau statudol presennol sy'n ymwneud â dyletswyddau a phwerau penodol sydd gan awdurdodau lleol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau.
68. Ar hyn o bryd mae awdurdodau lleol (gyda rhai eithriadau cyfyngedig) wedi eu gwahardd gan adran 66 o Ddeddf 1985 rhag darparu gwasanaethau bysiau y mae angen trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus ar eu cyfer. Er mwyn galluogi awdurdodau lleol i weithredu gwasanaethau bysiau o'r math hwn (gan gynnwys gwasanaethau bysiau lleol), mae **adran 32** yn diwygio adran 66 o Ddeddf 1985 i eithrio awdurdodau lleol yng Nghymru rhag y cyfyngiad a osodir gan yr adran honno. (Nid yw hyn yn effeithio ar y ffaith, er mwyn darparu gwasanaeth bysiau lleol sy'n ddarostyngedig i'r cyfyngiad yn **adran 21**, y bydd angen i awdurdod lleol fod wedi cael contract gwasanaeth bysiau lleol neu drwydded gwasanaeth bysiau lleol.)
69. Pan fo awdurdodau lleol yn dymuno gweithredu gwasanaethau bysiau'n fasnachol, bydd angen iddynt sefydlu cwmni, a'r disgwyl yw y byddant yn dibynnu ar y pŵer cymhwysedd cyffredinol yn **adran 24** o Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 i wneud hyn.
70. Ar hyn o bryd, mae dau gwmni bysiau awdurdod lleol yn gweithredu yng Nghymru yn rhinwedd yr eithriadau cyfyngedig y cyfeirir atynt ym mharagraff [66] uchod - sef Cardiff City Transport Services Limited (yn masnachu fel "Bws Caerdydd") a Newport Transport Limited (yn masnachu fel "Bws Casnewydd"). Ffurfiwyd y cwmnïau hyn o dan adran 67 o Ddeddf 1985 ac maent yn ddarostyngedig i ofynion a nodir yn adrannau 73 i 79 o Ddeddf 1985. (Nid yw'r Bil yn gwneud darpariaeth mewn perthynas â'r gofynion hyn.) Fodd bynnag, os bydd yr awdurdodau lleol sy'n darparu gwasanaethau bysiau drwy Bws Caerdydd a Bws Casnewydd yn sefydlu cwmnïau newydd i ddarparu gwasanaethau bysiau, unwaith nad yw'r

cyfyngiad yn adran 66 yn gymwys mwyach, ni fydd y gofynion a nodir yn adrannau 73 i 79 o Ddeddf 1985 yn gymwys i'r cwmnïau newydd hynny.

71. Bydd adrannau 67 i 73 o Ddeddf Llywodraeth Leol a Thai 1989 a Gorchymyn Awdurdodau Lleol (Cwmnïau) 1995 yn gymwys mewn perthynas ag unrhyw gwmnïau a sefydlir gan awdurdodau lleol o dan y pŵer cymhwysedd cyffredinol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau, unwaith y bydd y cyfyngiad yn adran 66 wedi ei ddileu (gan gynnwys mewn perthynas ag unrhyw gwmnïau newydd a ffurfir i gymryd lle Bws Caerdydd a Bws Casnewydd). Mae hyn yn golygu y bydd pob cwmni bysiau awdurdod lleol yn gweithredu ar sail gyfartal.
72. Mae **adran 33** yn diwygio adran 63 o Ddeddf 1985. O dan yr adran honno fel y mae, mae'n ofynnol i gyngor sir neu gyngor bwrdeistref sirol yng Nghymru sicrhau gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i deithwyr y mae'n ystyried eu bod yn ofynnol i ddiwallu anghenion trafnidiaeth, pan na fyddai'r anghenion hynny'n cael eu diwallu fel arall (er enghraifft pan fo methiant yn y gwasanaeth neu pan na chaiff gwasanaethau eu darparu i'r safon briodol). Mae'r diwygiad a wneir gan **adran 33** yn golygu na fydd adran 63 yn ei gwneud yn ofynnol i gyngor sir neu gyngor bwrdeistref sirol yng Nghymru sicrhau gwasanaeth sy'n wasanaeth bysiau lleol. Yn hytrach na hynny, rhagwelir y bydd awdurdodau lleol yn dibynnu ar y pŵer cymhwysedd cyffredinol pan fônt yn dymuno sicrhau gwasanaeth bysiau lleol (ac, oni bai bod y gwasanaeth o dan sylw y tu hwnt i'r cyfyngiad yn **adran 21**, bydd angen contract gwasanaeth bysiau lleol neu drwydded gwasanaeth bysiau lleol).
73. Mae **adran 34(1)** yn rhoi i awdurdodau lleol y pŵer i roi cymorth ariannol mewn cysylltiad â darparu gwasanaeth bysiau lleol. Mae **adran 34(2)** yn datgymhwyso'r darpariaethau ariannol yn adrannau 89 i 92 o Ddeddf 1985 rhag y cymorth ariannol a roddir o dan **is-adran (1)**. Nid yw hyn yn eithrio awdurdodau lleol rhag cyfyngiadau statudol presennol o ran darparu cymorthdaliadau yn Neddf Rheoli Cymhorthdal 2022 na chyfyngiadau statudol yn y dyfodol o ran cymorthdaliadau. Mae **adran 34(3)** hefyd yn diwygio adran 63(9) o Ddeddf 1985. Yr effaith yw nad yw awdurdodau lleol yn gallu hyrwyddo gwasanaethau bysiau lleol, gan ddefnyddio eu pŵer o dan adran 63(6)(a), sydd wedi cael cymhorthdal o dan **adran 34(1)** o'r Bil.

Rhan 6 Amrywiol a Chyffredinol

74. Mae **adran 35** yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n nodi amgylchiadau pan drinnir trefniadau a wneir o dan y Bil fel pe baent yn arwain at drosglwyddiad sydd o fewn Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (Rheoliadau TUPE), pan na fyddai hyn wedi bod yn wir fel arall. Y canlyniad fydd ymestyn y diogelwch a gynigir gan Reoliadau TUPE i gyflogeion o dan yr amgylchiadau hyn. Bydd y rheoliadau'n rhoi hyblygrwydd i ymdrin ag amrywiaeth eang o drefniadau ac amgylchiadau. Rhaid i'r rheoliadau hefyd gymhwyso darpariaethau penodol yn Neddf Pensiynau 2004 a rhai a wneir o dan y Ddeddf honno mewn perthynas â throsglwyddiad o'r math hwn, h.y. un sy'n deillio o drefniadau o dan amgylchiadau a bennir yn y rheoliadau. Byddai hyn yn golygu os, cyn y trosglwyddiad, oedd cynllun pensiwn galwedigaethol yr oedd y cyflogwr yn cyfrannu ato ar gael i'r cyflogai a drosglwyddwyd, neu os byddai cynllun o'r fath wedi bod ar gael iddo pe bai wedi ei gyflogi gan y trosglwyddwr am gyfnod hirach, yna rhaid i'r cyflogwr newydd sicrhau'r lefel ragnodedig o leiaf o ddarpariaeth pensiwn ar gyfer y cyflogai ar ôl y trosglwyddiad.
75. O dan **adran 35(3)** mae gan Weinidogion Cymru hefyd bŵer i wneud darpariaethau atodol mewn rheoliadau mewn cysylltiad â chymhwyso Rheoliadau TUPE. Mae enghreifftiau o'r hyn y caiff y rheoliadau hynny ei gynnwys wedi eu rhestru yn **is-adran (4)** ac maent yn ymwneud â materion sy'n berthnasol i weithrediad Rheoliadau TUPE.

Deddf Trafnidiaeth 1985: cofrestru gwasanaethau â Chomisiynydd Traffig

76. Ar hyn o bryd mae adran 6 o Ddeddf 1985 yn gwneud darpariaeth yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwr gwasanaeth lleol (fel y'i diffinnir yn Neddf 1985) gofrestru ei fanylion â chomisiynydd traffig. Mae **adran 36** yn diwygio adran 6 i ddatgymhwyso'r gofyniad hwn yn achos gwasanaeth bysiau lleol. Fodd bynnag, effaith y diwygiadau i adran 6 yw y bydd yn ofynnol o hyd i wasanaethau bysiau cymunedol a gwasanaethau a ddarperir o dan adran 46 o Ddeddf 1981 (y ddau ohonynt yn wasanaethau bysiau lleol) gofrestru oni bai eu bod yn cael eu gweithredu o dan gontract gwasanaeth bysiau lleol neu drwydded gwasanaeth bysiau lleol. Mewn achos pan fo trwydded gwasanaeth bysiau lleol wedi ei hatal dros dro, trinnir y drwydded fel pe bai'n dal i gael effaith at y diben hwn. Mae hyn er mwyn sicrhau nad yw gwasanaeth bysiau cymunedol neu wasanaeth a ddarperir o dan adran 46 o Ddeddf 1981 yn dychwelyd i'r gyfundrefn gofrestru yn adran 6 am fod y drwydded gwasanaeth bysiau lleol a roddwyd mewn perthynas ag ef wedi ei hatal dros dro.

77. Yng nghyd-destun gwasanaethau trawsffiniol, effaith y diwygiadau i adran 6 yw pan fo gan wasanaeth bysiau lleol safonol unrhyw fannau aros y tu allan i Gymru, bydd angen cofrestru'r rhan o'r gwasanaeth sy'n gweithredu yn Lloegr â'r comisiynydd traffig o hyd. Pan fo unrhyw ran o ardal weithredu gwasanaeth bysiau lleol hyblyg y tu allan i Gymru, bydd hefyd angen cofrestru'r rhan o'r gwasanaeth sy'n gweithredu yn Lloegr â'r comisiynydd traffig o hyd.

Pŵer Gweinidogion Cymru i sicrhau bod gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i deithwyr y cael eu darparu

78. Mae adran 7 o Ddeddf 2006 yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru i sicrhau bod gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i deithwyr yn cael eu darparu pan fo angen amdanynt na fyddai'n cael ei ddiwallu fel arall. Mae **adran 37** yn diwygio adran 7 gyda'r effaith nad yw'r pŵer hwn ar gael mwyach mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol. Mae hyn yn adlewyrchu'r ffaith y bydd gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu sicrhau o dan y system newydd a sefydlir gan y Bil (h.y., heblaw yn achos gwasanaeth bysiau cymunedol neu wasanaeth a ddarperir o dan adran 46 o Ddeddf 1981, sy'n cael parhau i redeg yn annibynnol o ystyried nad ydynt o fewn y cyfyngiad yn **adran 21**, bydd gwasanaethau bysiau lleol yn gweithredu o dan gontract gwasanaeth bysiau lleol, neu o dan drwydded gwasanaeth bysiau lleol, neu'n cael eu darparu'n uniongyrchol gan Weinidogion Cymru).

Cyffredinol

79. Mae **adran 38** yn gwneud darpariaeth bellach mewn perthynas â'r pwerau i wneud rheoliadau yn y Bil ac yn nodi'r gweithdrefnau a fydd yn gymwys i offerynnau statudol Cymreig sy'n cynnwys rheoliadau. Bydd y Bil Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiaid) (Cymru) sydd gerbron y Senedd ar hyn o bryd yn diwygio Deddf Deddfwriaeth (Cymru) 2019 i wneud darpariaeth ynghylch gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd a gweithdrefn annilysu'r Senedd – gweler adrannau 37C a 37E yn y drefn honno.
80. Ni ellir ond gwneud is-ddeddfwriaeth sy'n ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd os oes drafft o'r offeryn statudol Cymreig wedi ei osod gerbron y Senedd ac wedi ei gymeradwyo ganddi yn ddiweddarach. Mae'r Senedd yn cymeradwyo offerynnau drwy benderfyniad (yn yr achos hwn, penderfyniad yn dilyn dadl yn y Cyfarfod Llawn).
81. O dan weithdrefn annilysu'r Senedd byddai'r ddeddfwriaeth, yn yr achos hwn, yn cael ei gwneud gan Weinidogion Cymru a'i gosod gerbron y Senedd ac yn dod i rym. Fodd bynnag, os bydd y Senedd yn penderfynu (drwy benderfyniad), cyn diwedd 40 niwrnod sy'n dechrau â'r dyddiad y gosodwyd yr is-ddeddfwriaeth ger ei bron, na ddylai'r ddeddfwriaeth barhau mewn effaith, nid yw'r ddeddfwriaeth yn cael effaith mwyach.

82. Mae **adran 39** yn gwneud darpariaeth sy'n gymwys at ddibenion unrhyw ddarpariaeth yn y Bil (neu reoliadau a wneir o dan y Bil) sy'n darparu i berson gael ei hysbysu am rywbeth, neu i ddogfen gael ei rhoi i berson. Mae'n nodi sut y mae'r hysbysiad neu'r ddogfen i gael ei ddarparu neu ei darparu.
83. Mae **adran 42** yn darparu y caiff Gweinidogion Cymru, drwy reoliadau, wneud darpariaethau deilliadol, atodol, canlyniadol, trosiannol neu ddarpariaethau arbed mewn perthynas â'r darpariaethau yn y Bil.
84. Mae **adran 23** yn nodi sut y bydd darpariaethau'r Bil hwn yn dod i rym. Mae **adrannau 1 i 3, 10, 13(4) a (5), 14(1) a (2), 25(3)(b), (4) a (5), 26(3)(b) a (4), 27(2) i (5), 28, 30(2)(b), (8), (9)(a)(i) a (9)(b)(i) a 38 i 44** yn dod i rym drannoeth y diwrnod y caiff y Bil y Cydsyniad Brenhinol.
85. Daw **adrannau 4 ac 20** i rym ar ddiwedd y cyfnod o ddau fis sy'n dechrau â'r diwrnod y caiff y Bil y Cydsyniad Brenhinol. Daw darpariaethau eraill y Bil i rym ar ba ddiwrnod bynnag a bennir drwy orchymyn cychwyn a wneir gan Weinidogion Cymru. Caiff gorchymyn cychwyn gynnwys darpariaeth drosiannol neu ddarpariaeth arbed, a chaiff ddarparu i ddarpariaethau ddod i rym ar ddiwrnodau gwahanol, ac mewn perthynas ag ardaloedd penodol. Rhagwelir y bydd darpariaethau penodol, gan gynnwys y ddyletswydd a osodir ar Weinidogion Cymru i sicrhau gwasanaethau o dan **adran 5(1)(c)**, yn cael eu dwyn i rym drwy orchymyn ar sail fesul parth, er mwyn hwyluso'r broses o gyflwyno'r system newydd.
86. Mae gorchymyn cychwyn i'w wneud gan offeryn statudol Cymreig ac, yn unol â'r hyn y bwriedir iddo fod yn adran 37F o Ddeddf Deddfwriaeth (Cymru) 2019, rhaid ei osod gerbron y Senedd ar ôl ei wneud.

Enw byr

87. Mae adran 44 yn nodi enw byr y Bil, y caniateir ei ddefnyddio wrth enwi'r Bil ac wrth gyfeirio ato. Caniateir defnyddio naill ai enw Cymraeg neu enw Saesneg y Bil, gan gynnwys fel cyfeiriad mewn deddfiadau eraill.

Atodiad 2 Mynegai o ofynion y Rheolau Sefydlog

Rheol sefydlog		Adran	tudalennau/ paragraffau
26.6(i)	Datgan y byddai darpariaethau'r Bil o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Senedd	Datganiad yr Aelod	Tudalen 1
26.6(ii)	Nodi amcanion polisi y Bil	Pennod 3 – Diben y ddeddfwriaeth a'r effaith y bwriedir iddi ei chael	Tudalen 17, o baragraff 3.38
26.6(iii)	Nodi a gafodd ffyrdd eraill o wireddu'r amcanion polisi eu hystyried ac, os felly, pam y cafodd yr ymagwedd a gymerir yn y Bil ei mabwysiadu	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Tudalen 57
26.6(iv)	Nodi'r ymgynghori a gafwyd, os cafwyd unrhyw ymgynghori o gwbl, ar y canlynol: (a) amcanion polisi y Bil a'r ffyrdd o'u gwireddu; (b) manylion y Bil, a (c) Bil drafft, naill ai yn llawn neu'n rhannol (ac os yn rhannol, pa rannau)	Pennod 4 – Ymgynghori	Tudalen 30
26.6(v)	Nodi crynodeb o ddeilliant yr ymgynghori hwnnw, gan gynnwys sut a pham y mae unrhyw Fil drafft wedi cael ei ddiwygio	Pennod 4 – Ymgynghori	Tudalen 34, paragraff 4.23
26.6(vi)	Os na chyhoeddwyd y Bil, neu ran o'r Bil, yn flaenorol fel drafft, datgan y rhesymau dros y penderfyniad hwnnw	Pennod 4 – Ymgynghori neu	Tudalen 37, paragraff 4.35

Rheol sefydlog		Adran	tudalennau/ paragraffau
		Nid yw'r gofyniad yn Rheol Sefydlog 26.6(vi) yn gymwys i'r Bil hwn oherwydd y cynhaliwyd ymgynghoriad ar Fil drafft [dileer fel y bo'n briodol]	
26.6(vii)	Crynhoi yn wrthrychol yr hyn y bwriedir i bob un o ddarpariaethau'r Bil ei wneud (i'r graddau y mae angen esbonio hynny neu y mae angen cyflwyno sylwadau ar hynny) a rhoi'r wybodaeth arall sy'n angenrheidiol i esbonio effaith y Bil	Atodiad 1 – Nodiadau Esboniadol	Tudalen 139
26.6(viii)	Nodi'r amcangyfrifon gorau o'r canlynol: (a) y costau gweinyddol gros, y costau cydymffurfio gros a'r costau gros eraill y byddai darpariaethau'r Bil yn arwain atynt; (b) yr arbedion gweinyddol y byddai'r Bil yn arwain atynt; (c) costau gweinyddol net darpariaethau'r Bil; (d) dros ba gyfnodau amser y disgwylid i'r holl gostau ac arbedion hynny godi; ac	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	O dudalen 72

Rheol sefydlog		Adran	tudalennau/ paragraffau
	(e) ar bwy y byddai'r costau'n syrthio		
26.6(ix)	Unrhyw fanteision ac anfoneision amgylcheddol a chymdeithasol sy'n deillio o'r Bil na ellir eu mesur yn ariannol	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Tudalen 60, ac o dudalen 96, adran 8.90
26.6(x)	Os yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth sy'n rhoi pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth, nodi mewn perthynas â phob darpariaeth o'r fath: (a) y person neu'r corff y rhoddir y pŵer iddo ac ym mha fodd y mae'r pŵer i gael ei arfer; (b) pam y bernir ei bod yn briodol dirprwyo'r pŵer; ac (c) Gweithdrefn y Senedd (os oes un) y mae'r is-ddeddfwriaeth a wnaed neu sydd i'w gwneud wrth arfer y pŵer i ddod oddi tani, a pham y barnwyd ei bod yn briodol ei gosod o dan y weithdrefn honno (ac nid ei gosod o dan unrhyw weithdrefn arall);	Pennod 5 – Y pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth	Tudalen 38
26.6(xi)	Os yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth sy'n codi gwariant ar Gronfa Gyfunol Cymru, ymgorffori adroddiad gan yr Archwilydd Cyffredinol sy'n nodi ei farn ef ar a yw'r tâl yn briodol neu beidio	Pennod 6 – Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol neu	Tudalen 57, paragraff 6.3

Rheol sefydlog		Adran	tudalennau/ paragraffau
		Nid yw'r gofyniad yn Rheol Sefydlog 26.6(xi) yn gymwys i'r Bil hwn [dileer fel y bo'n briodol]	
26.6(xii)	Nodi'r effaith bosibl (os o gwbl) ar y system gyfiawnder yng Nghymru a Lloegr yn sgil darpariaethau'r Bil ("asesiad effaith ar gyfiawnder"), yn unol ag adran 110A o'r Ddeddf.	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Tudalen 128
26.6B	Pan fo darpariaethau'r Bil yn deillio o ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol, boed at ddibenion diwygio neu gydgyrnhoi, rhaid darparu tabl tarddiadau i gyd-fynd â'r Memorandwm Esboniadol er mwyn esbonio'n glir beth yw'r berthynas rhwng y Bil a'r fframwaith cyfreithiol presennol.	Atodiad 3 – Tabl Tarddiadau neu Nid yw'r gofyniad yn Rheol Sefydlog 26.6B ynghylch Tabl Tarddiadau yn gymwys i'r Bil hwn oherwydd mai darn o ddeddfwriaeth annibynnol yw'r Bil ac nad yw'n tarddu o ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol at ddibenion diwygio neu gydgyrnhoi. [dileer fel y bo'n briodo]	Tudalen 164
26.6C	Pan fo'r Bil yn cynnig diwygio deddfwriaeth sylfaenol bresennol yn sylweddol, rhaid darparu atodlen i gyd-fynd â'r Memorandwm Esboniadol, yn nodi geiriad deddfwriaeth bresennol sy'n cael ei diwygio gan y Bil, ac yn nodi'n eglur sut y caiff y	Atodiad 4 – Atodlen o Ddiwygiadau neu Nid yw'r gofyniad yn Rheol Sefydlog 26.6C ynghylch Atodlen o Ddiwygiadau yn gymwys i'r Bil hwn	Tudalen 165

Rheol sefydlog		Adran	tudalennau/ paragraffau
	geiriad hwnnw ei ddiwygio gan y Bil.	oherwydd nad yw'r Bil yn cynnig gwneud diwygiadau sylweddol i ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol. [dileer fel y bo'n briodol]	

Atodiad 3 Tabl Tarddiadau

Bwriedir i'r tabl isod ddarparu gwybodaeth ynghylch tarddiad y darpariaethau ym Mil Gwasanaethau Bysiau (Cymru). Nid yw'r tabl yn darparu canllawiau diffiniol na chyflawn, a dylid ei ddarllen ar y cyd â'r Bil a'r Nodiadau Esboniadol ar y Bil. Er bod gofal wedi ei gymryd i sicrhau bod y ddogfen mor gywir ag y bo'n rhesymol ymarferol, nid yw'n honni bod yn awdurdodol, ac ni ddylid dibynnu arni fel pe bai'n awdurdodol.

ADRAN/PARAGRAFF	CYFEIRIAD CYFATEBOL MEWN DEDDFWRIAETH SY'N BODOLI EISOES	NEWID SYLWEDDOL
Adran 1	Mae adran 1 yn deillio o adran 2 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Mae'r diffiniad yn adran 1 yn debyg i'r diffiniad presennol o dan adran 2, ond mae gwibdeithiau neu deithiau a gwasanaethau yn lle trên wedi'u heithrio o'r diffiniad.	Oes

Noder: at ddiben helpu pobl i ddeall Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn unig y mae'r ddogfen hon wedi ei llunio. Ni ddylid dibynnu arni at unrhyw ddiben arall.

Atodiad 4 Atodlen o ddiwygiadau

Y DIWYGIADAU SYDD I'W GWNEUD GAN FIL GWASANAETHAU BYSIAU (CYMRU)

Yn unol â Rheol Sefydlog 26.6C, mae'r atodlen a ganlyn yn nodi pan fo Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ("y Bil") yn bwriadu diwygio'n sylweddol ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol. Mae'r atodlen yn dangos sut y byddai darpariaethau Deddf Trafnidiaeth 1985 (p. 67) ("Deddf 1985") a Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 ("Deddf 2006") fel yr oeddent yn gymwys o ran Cymru ar 31 Ionawr 2025 yn edrych fel y'u diwygiwyd gan Fil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) (pe bai'n cael ei ddeddfu fel y'i cyflwynwyd ar 24 Mawrth 2025).

Ceir llinell drwy'r testun sydd i gael ei ddileu gan y Bil, e.e. ~~mae testun sydd wedi ei hepgor yn edrych fel hyn~~. Mae testun sydd i gael ei ychwanegu gan y Bil yn cael ei danlinellu, e.e. mae testun sydd wedi ei ychwanegu yn edrych fel hyn. Rhoddir y cyfeiriadau at y darpariaethau diwygio perthnasol yn y Bil yn y golofn dde ar bob tudalen.

Cynhwysir nifer o ddarpariaethau cysylltiedig yn Deddf 1985 a Deddf 2006, er nad ydynt yn cael eu diwygio, er mwyn helpu i ddeall y diwygiadau arfaethedig.

Rhybudd

Mae'r testun hwn wedi ei lunio gan swyddogion Cyfarwyddiaeth Trafnidiaeth a Chysylltedd Digidol Llywodraeth Cymru. Er bod pob ymdrech wedi ei gwneud i sicrhau ei fod yn gywir, ni ddylid dibynnu arno fel testun diffiniol o Ddeddf 1985, Deddf 2006 nac o'r Bil.

At ddiben helpu pobl i ddeall effaith y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn unig y mae'r testun wedi ei lunio. Ni fwriedir iddo gael ei ddefnyddio mewn unrhyw gyd-destun arall.

Noder: at ddiben helpu pobl i ddeall Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn unig y mae'r ddogfen hon wedi ei llunio. Ni ddylid dibynnu arni at unrhyw ddiben arall

Deddf Trafnidiaeth 1985

*Yr adran
ddiwygio ym
Mil
Gwasanaethau
Bysiau
(Cymru)*

66 Exclusion of powers of certain councils to run bus undertakings

*Adran 32 o Fil
Gwasanaethau
Bysiau
(Cymru)*

- (1) Subject to section 71 of this Act and subsection (2) below and to sections 123O and 132C of the Transport Act 2000, but notwithstanding anything in any other statutory provision, a non-metropolitan district council in England ~~a county council or county borough council in Wales~~ or, in Scotland, a council (other than the council for Orkney Islands, Shetland Islands or Western Isles) shall not have power to provide a service for the carriage of passengers by road which requires a PSV operator's licence.

63 Functions of local councils with respect to passenger transport in areas other than integrated transport areas and passenger transport areas

*Adran 33 a 34
o Fil
Gwasanaethau
Bysiau
(Cymru)*

- (1) In each non-metropolitan county of England and Wales it shall be the duty of the county council—

- (a) to secure the provision of such public passenger transport services as the council consider it appropriate to secure to meet any public transport requirements within the county which would not in their view be met apart from any action taken by them for that purpose;

(1A) The duty in subsection (1) does not require a council in Wales to secure the provision of a service that is a local bus service for the purposes of section 1 of the Bus Services (Wales) Act [] (asc []).

- (2) It shall be the duty of a council in Scotland, in relation to any part of their area which is not a passenger transport area—

- (a) to secure the provision of such public passenger transport services as the council consider it appropriate to secure to meet any public transport requirements within

their area which would not in their view be met apart from any action taken by them for that purpose; and

- (b) to formulate from time to time general policies as to the descriptions of services they propose to secure under paragraph (a) above.
- (3) In formulating policies under subsection (2)(b) above with respect to the descriptions of services they propose to secure under subsection (2)(a) above, a council shall have regard to any measures they are required or propose to take for meeting any transport requirements in exercise or performance of—
 - (a) any of their functions as an education authority; or
 - (b) any of their social work functions.
- (4) A non-metropolitan district council in England shall have power to secure the provision of such public passenger transport services as they consider it appropriate to secure to meet any public transport requirements within their area which would not in their view be met apart from any action taken by them for that purpose.
- (5) For the purpose of securing the provision of any service under subsection (1)(a) or (2)(a) or (as the case may be) under subsection (4) above any council shall have power to enter into an agreement providing for service subsidies; but their power to do so—
 - (a) in England and Wales, shall be exercisable only where the service in question would not be provided, or would not be provided to a particular standard, without subsidy;
 - (aa) in Scotland, shall be exercisable only where the service in question would not be provided without subsidy; and
 - (b) is subject to sections 89 to 92 of this Act.
- (5A) The reference in subsection (5)(a) above to the standard to which a service is provided includes—
 - (a) the frequency or timing of the service;
 - (b) the days, or times of day, when the service is provided;
 - (c) the vehicles used to provide the service.

- (6) A non-metropolitan county council in England and Wales or, in Scotland, a council shall have power to take any measures that appear to them to be appropriate for the purpose of or in connection with promoting, so far as relates to their area—
- (a) the availability of public passenger transport services other than subsidised services and the operation of such services, in conjunction with each other and with any available subsidised services, so as to meet any public transport requirements the council consider it appropriate to meet; or
 - (b) the convenience of the public (including persons who are elderly or disabled) in using all available public passenger transport services (whether subsidised or not).
- (7) It shall be the duty of a county council or, in Scotland, a council, in exercising their power under subsection (6) above, to have regard to a combination of economy, efficiency and effectiveness.
- (8) It shall be the duty of any council, in exercising or performing any of their functions under the preceding provisions of this section, to have regard to the transport needs of members of the public who are elderly or disabled.
- (9) References in subsection (6) above to subsidised services are references to services in connection with which financial assistance has been given under section 34 of the Bus Services (Wales) Act 1968 and to services provided under an agreement providing for service subsidies entered into—
- (a) by the council in question or by any other county or district council or in Scotland council under this section; or
 - (b) by the Passenger Transport Executive for any integrated transport area or passenger transport area under section 9A(4) of the 1968 Act.
- (10) In this Act—
- (a) “public passenger transport services” means all those services on which members of the public rely for getting from place to place,

Noder: at ddiben helpu pobl i ddeall Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn unig y mae'r ddogfen hon wedi ei llunio. Ni ddylid dibynnu arni at unrhyw ddiben arall

when not relying on private facilities of their own, including school transport but not—

- (i) services provided under permits under section 19 of this Act, other than services provided wholly or mainly to meet the needs of members of the public who are elderly or disabled; or
- (ii) excursions or tours

; and

- (b) references, in relation to any Passenger Transport Executive, non-metropolitan county or district council or in Scotland council, to agreements providing for service subsidies are references to agreements under which any person undertakes to provide a public passenger transport service of any description on terms which include provision for the making of payments to that person by that Executive or council.

6 Registration of local services

*Adran 36 o Fil
Gwasanaethau
Bysiau
(Cymru)*

- (1) In this section “service” means a local service which is neither a London local service nor a service which falls within subsection (1A) ~~or (1D)~~, (1D) or (1F) below nor a service provided under an agreement entered into, where a railway service has been temporarily interrupted, with the Secretary of State, the Scottish Ministers or the National Assembly for Wales under section 40 of the Railways Act 2005 (substitution services provided for interrupted or discontinued railway services).

- (1A) A service falls within this subsection if conditions A and B are satisfied in relation to it.

- (1B) Condition A is satisfied if the service is provided in pursuance of—

- (a) the obligation placed on a local authority by section 508B (1), section 508F(1), or section 509AA(7)(b) or (9)(a) of the Education Act 1996 (provision of transport etc);
- (b) the exercise of the power of a local authority under section 508C (1) of that Act;

- (c) arrangements made by a local authority in pursuance of a scheme made by them under Schedule 35C to that Act (school travel schemes).
- (d) the obligation placed on a local authority by sections 3 or 4 of the Learner Travel (Wales) Measure 2008; or
- (e) the exercise of the power of a local authority under section 6 of that Measure.

(1C) Condition B is satisfied if the service is for the carriage of any of the following persons (and no other)—

- (a) a person receiving education or training at premises to or from which transport is provided in pursuance of the obligation, the exercise of the power or the arrangements, as the case may be, mentioned in paragraph (a), (b) (c), (d) or (e) of subsection (1B);
- (b) a person supervising or escorting any such person while he is using such transport;
- (c) a person involved with the provision of education or training at any such premises.

(1D) A service falls within this subsection if—

- (a) it has one or more stopping places in England, and
- (b) it is provided under an agreement entered into, where a railway service has been temporarily interrupted, with the person who usually provides the railway service.

(1E) Where a service is provided both inside and outside England, any part of the service which is provided outside England is to be treated as a separate service for the purposes of subsection (1D) if there is any stopping place for that part of the service outside England.

(1F) A service falls within this subsection if it is a local bus service for the purposes of section 1 of the Bus Services (Wales) Act [] (asc []).

(1G) But for the purposes of subsection (1F), a service that is within subsection (1I) is not to be treated as a local bus service (and is therefore a local service for the purposes of subsection (1)) unless it is—

Noder: at ddiben helpu pobl i ddeall Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn unig y mae'r ddogfen hon wedi ei llunio. Ni ddylid dibynnu arni at unrhyw ddiben arall

(a) secured under a local bus service contract entered into under section 9(1) of the Bus Services (Wales) Act or

(b) a service in respect of which a local bus service permit granted under section 11(1) of that Act has effect.

(1H) For the purposes of subsection (1G)(b), a local bus service permit is to be treated as continuing to have effect throughout any period during which the permit is suspended under section 15(1) of the Bus Services (Wales) Act [].

(1I) The services are—

(a) a community bus service (within the meaning given in section 22(1) of this Act);

(b) a service provided as described in section 46(1) of the 1981 Act (fare-paying passengers on school buses).

(1J) In the case of a service that is a standard local bus service for the purposes of the Bus Services (Wales) Act [], any part of the service which is provided outside Wales is to be treated as a separate service for the purposes of subsection (1F) (and is therefore not a local bus service for the purposes of that subsection), if there is any stopping place for that part of the service outside Wales;

(1K) In the case of a service that is a flexible local bus service for the purposes of the Bus Services (Wales) Act [], any part of its area of operation which is outside Wales is to be treated as a separate service for the purposes of subsection (1F) (and is therefore not a local bus service for the purposes of that subsection).

Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006

*Adran 37 o Fil
Gwasanaethau
Bysiau
(Cymru)*

7 Provision of public passenger transport services

(1) The Assembly may secure the provision of any public passenger transport services, other than a service that is within subsection (1A), which it considers appropriate for the purpose of meeting any public transport requirements within Wales which would not in its view otherwise be met.

(1A) A service is within this subsection if it is a local bus service for the purposes of section 1 of the Bus Services (Wales) Act 1968 (asc 11).

- (2) In exercising its power under subsection (1) the Assembly must have regard to—
- (a) a combination of economy, efficiency and effectiveness,
 - (b) the Wales Transport Strategy, and
 - (c) the transport needs of members of the public who are elderly or disabled.
- (3) For the purpose of securing the provision of a service under subsection (1) the Assembly may enter into agreements providing for service subsidies.
- (4) But the Assembly may not enter into an agreement under subsection (3) unless the service in question would not be provided, or would not be provided to a particular standard, without a subsidy.

(4A) The reference in subsection (4) to the standard to which a service is provided includes—

- (a) the frequency or timing of the service;
 - (b) the days, or times of day, when the service is provided;
 - (c) the vehicles used to provide the service.
- (5) “Public passenger transport services” means all those services on which members of the public rely for getting from place to place, when not relying on private facilities of their own, including school transport but not including—
- (a) services provided under permits under section 19 of the Transport Act 1985 (c. 67) (permits in relation to use of buses by educational and other bodies) other than services provided wholly or mainly to meet the needs of members of the public who are elderly or disabled;
 - (b) excursions or tours.
- (6) “Agreements providing for service subsidies” are agreements under which any person undertakes to provide public passenger transport services of any description on terms which include provision for the making of payments to that person by the Assembly.

Noder: at ddiben helpu pobl i ddeall Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn unig y mae'r ddogfen hon wedi ei llunio. Ni ddylid dibynnu arni at unrhyw ddiben arall

- (7) "Excursion or tour" has the meaning given in section 137(1) of the Transport Act 1985 (c. 67).

Atodiad A – Crynodeb o'r Costau

Methodoleg Modelu Costau

Trosolwg

- A1.1 Mae costau newydd a newidiadau i gostau a refeniw (gan gynnwys cynnydd a lleihad) wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer staff a gweithgareddau gweithredol gan Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol (ALLau) a gweithredwyr. Mae newidiadau i gostau o gymharu â'r costau busnes fel arfer wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer gweithgareddau cychwynnol a pharhaus mewn perthynas â diwygio'r bysiau a phartneriaethau statudol:
- Costau pontio neu sefydlu sy'n gysylltiedig â gweithgareddau a chatau gweithredu sydd eu hangen er mwyn paratoi ar gyfer diwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol a rhoi system o'r fath ar waith;
 - Costau rheolaidd sy'n gysylltiedig â sefyllfa busnes fel arfer newydd lle mae diwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol ar waith.
- A1.2 Asesiad o gostau a manteision yn y dyfodol yw'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ac felly nid yw 'costau suddedig' yr aed iddynt eisoes wedi'u cynnwys yn yr arfarniad economaidd. Mae amcangyfrifon o gostau pontio a chatau rheolaidd yn y dyfodol wedi cael eu datblygu gan ddefnyddio barn broffesiynol a phrofiad swyddogion Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru ac ymgynghorwyr trafndiaeth a gomisiynwyd i helpu i baratoi'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn ac maent, yn anorfod, yn ddangosol. Mae'r amcangyfrifon o gostau staffio yn seiliedig ar adnoddau staff Cyfwerth ag Amser Llawn (CALI) (fel y nodir yn y tablau isod, defnyddiwyd ystod cost ddangosol o £57,000 i £115,000 fesul CALI y flwyddyn gan gynnwys costau ychwanegol), ac mae'r costau ar gyfer eitemau eraill fel depos a systemau TG yn seiliedig ar werthoedd cost nodweddiadol. Hefyd, cafodd amcangyfrifon o gostau eu trafod yn flaenorol gyda rhanddeiliaid ym mhob rhan o'r diwydiant bysiau yng Nghymru fel rhan o'r broses o ddatblygu'r Memorandwm Esboniadol ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) (a dynnwyd yn ôl oherwydd COVID-19) yn 2020. Mae'r rhain wedi cael eu diweddarau ers hynny er mwyn adlewyrchu'r sylwadau a gafwyd ar yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol drafft a gyhoeddwyd gyda'r Papur Gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' yn 2021 a chatau presennol y diwydiant lle bo hynny'n berthnasol.
- A1.3 Mae'r Atodiad hwn yn adrodd ar fewnbynnau i'r gwaith modelu costau a wnaed fel rhan o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn. Nid yw'r costau

mewnbwn yn cynnwys tuedd optimistiaeth, ac fe'u mynegir ar ffurf uned cyfrif cost ffactor. Mynegir yr holl dybiaethau costau mewnbwn ar sail flynyddol ac nid ydynt wedi'u disgowntio.

A1.4 Mae'r costau drwy'r ddogfen hon i gyd wedi'u mynegi'n gyson ar sail prisiau 2023. Mae'r holl allbynnau sy'n deillio o'r prosesau modelu costau y cyfeirir atynt drwy gydol Penodau 6 ac 8 yn cynnwys cynnydd tuedd optimistiaeth o 46% ac maent wedi'u troi'n brisiau'r farchnad yn unol â TAG oni nodir yn benodol fel arall.

A1.5 Lle y caiff costau eu cyflwyno fel rhan o'r arfarniad economaidd, maent wedi cael eu disgowntio gan ddefnyddio cyfradd ddisgowntio ganolog flynyddol y Trysorlys, sef 3.5%, yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF. Cyfeirir at gostau wedi'u disgowntio fel costau gwerth presennol ym Mhennod 6.

Costau'r Opsiwn Partneriaethau Statudol

Opsiwn Partneriaethau Statudol – Costau Pontio a Chostau Rheolaidd

A2.1 Opsiwn Partneriaethau Statudol – Costau Pontio (Newid o fusnes fel arfer)

Pwnc Bysiau	Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredwyr
Rheoliadau, canllawiau, trefniadau cyllido	+10 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd		-
Cyngor ar ddylunio rhwydweithiau, casglu, rheoli, dadansoddi a modelu data, asesu a dyrannu cyllid	+5 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd		
Adolygu'r farchnad fysiau, ymgysylltu sawl gwaith â gweithredwyr, cyngor cyfreithiol, cynllun gwella bysiau ac achos busnes		+44 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd	
Datblygu a hyrwyddo trefniant tocyn aml-weithredwr	+4 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd	-	-
Nodyn: 1. Mae gan bob CALI gost cyflogai dangosol (h.y. cyflog ac argostau) o £57,500 y flwyddyn			

A2.2 Opsiwn Partneriaethau Statudol – Costau Rheolaidd y flwyddyn (Newid o fusnes fel arfer)

Pwnc Bysiau	Llywodraeth Cymru /	ALLau	Gweithredwyr
-------------	---------------------	-------	--------------

	Trafnidiaeth Cymru		
Llywodraethu, sicrwydd ac archwilio, cyllidebu ariannol	+2 CALI (£115,000 fesul CALI)	-	-
Cysylltiadau cyhoeddus a marchnata	+4 CALI	-	-4 CALI
Rheoli partneriaethau		+22 CALI	-
Cyngor ar ddylunio rhwydweithiau, rheoli, dadansoddi a modelu data, asesu a dyrannu cyllid	+4 CALI		
TG a rheoli data	+2 CALI	-	-
Gweithrediadau sy'n ymwneud yn uniongyrchol â chwsmeriaid	+2 CALI	-	-
Rheoli / cydgyssylltu systemau prisiau a thocynnau teithio	+4 CALI	-	-
Nodyn: 1. Oni nodir yn wahanol, mae gan bob CALI gost cyflogai dangosol (h.y. cyflog ac argostau) o £57,500 y flwyddyn			

A2.3 Opsiwn Partneriaethau Statudol – Costau Pontio a Chostau System Rheolaidd (Newid o fusnes fel arfer)

Pwnc Bysiau	Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredwyr
Systemau TG – pontio	+£2.0M am 5 mlynedd	+£2.0M am 5 mlynedd	-
Systemau TG – rheolaidd	+£1.0M y flwyddyn	+£1.0M y flwyddyn	-
Tocynnu – pontio	+£2.0M am 5 mlynedd	-	£0.5M am 5 mlynedd
Tocynnu – rheolaidd	+£1.0M y flwyddyn	-	
Nodiadau: 1. Dangosir y costau fesul blwyddyn ar sail prisiau 2023 (heb eu disgowntio) 2. Nid yw'r costau'n cynnwys tuedd optimistaeth 3. Cyflwynir y costau ar ffurf uned cyfrif cost ffactor. 4. Dangosir yr holl gostau, gan gynnwys costio pontio, fel gwerthoedd 'y flwyddyn'			

Costau Opsiwn Diwygio'r Bysiau

Opsiwn Diwygio'r Bysiau – Costau Pontio a Chostau Rheolaidd

A3.1 Opsiwn Diwygio'r Bysiau – Costau Pontio (Newid o fusnes fel arfer)

Pwnc Bysiau	Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredwyr
Datblygu cynlluniau ar gyfer trefniadau llywodraethu a rheoli diwygio'r bysiau, sicrwydd ac archwilio; cyllidebau / cymorthdaliadau / referiwr; cynllun cyfathrebu, ymgysylltu â rhanddeiliaid; marchnata / brandio / hysbysebu	+10 CALI y flwyddyn am 2 flynedd	-	-

Cynllunio rhwydweithiau ac ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol	+5 CALI y flwyddyn am 2 flynedd		
Datblygu cynllun diwygio'r bysiau manwl (ffurfweddiad lleol, llywodraethu, caffael, rhoi ar waith a phontio).	+9 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd	-	
Caffael a gwaith cychwynnol sy'n gysylltiedig â rheoli contractau masnachfaint, gan gynnwys tendro, gwerthuso, dethol, pennu contractau terfynol, a rheoli perfformiad contractau.	+18 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd	-	-
Adnoddau staff ar gyfer gweithredwyr sy'n cystadlu mewn tendrau		-	+18 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd
Dylunio a phennu manylebau systemau tocynnu a swyddfa gefn	+10 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd		
Cynllunio a chaffael fflydoedd bysiau a depos	+5 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd		
Nodyn: 1. Mae gan bob CALI gost cyflogai dangosol (h.y. cyflog ac argostau) o £57,500 y flwyddyn			

A3.2 Opsiwn Diwygio'r Bysiau – Costau Rheolaidd y flwyddyn (Newid o fusnes fel arfer)

Pwnc Bysiau	Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru	ALlau	Gweithredwyr
Rheoli gweithredol, byrddau a llywodraethu, sicrwydd, archwilio	+10 CALI (£115,000 fesul CALI)	-	-
Cynllunio ariannol, cyllidebau cenedlaethol / cymorthdaliadau / refferiw	+6 CALI (£86,250 fesul CALI)	-	-
Cyfathrebu / negeseuon / cyfryngau cymdeithasol / ymgysylltu â rhanddeiliaid	+2 CALI	-	-6 CALI
Cysylltiadau cyhoeddus / marchnata / brandio / hysbysebu	+6 CALI	-	-8 CALI
Rheoli rhaglenni strategol, monitro ariannol	+9 CALI	-	-
Masnachfreinio / caffael (tendro, gwerthuso, dethol, contractio, a rheoli perfformiad)	+9 CALI		+9 CALI
Rheoli contractau a pherfformiad / masnachol	+10 CALI	-10 CALI	
Rheoli fflydoedd a rheoli perchnogaeth depos	+10 CALI	-	-
Timau rheoli rhwydwaith ym mhob parth masnachfaint	+36 CALI	-10 CALI	
Rheoli prisiau tocynnau rhatach	-2 CALI	-	-4 CALI
Rheoli a dadansoddi data	+4 CALI		-4 CALI
Systemau TG AVM	+5 CALI	-	-
Gweithrediadau gofal cwsmeriaid	+5 CALI	-	-5 CALI
Rheoli systemau prisiau siwrneiau a thocynnau	+5 CALI	-	-10 CALI
Nodyn: 1. Oni nodir yn wahanol, mae gan bob CALI gost cyflogai dangosol (h.y. cyflog ac argostau) o £57,500 y flwyddyn			

A3.3 Opsiwn Diwygio'r Bysiau – Costau Pontio a Chostau System a Chostau Eraill Rheolaidd (Newid o fusnes fel arfer)

Pwnc Bysiau	Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredwyr
Systemau TG – pontio	+£4.0M am 5 mlynedd	-	-£2.0M am 5 mlynedd
Systemau TG – rheolaidd	+£1.0M y flwyddyn	-	-£0.5M y flwyddyn
Tocynnu – pontio	+£2.0M am 5 mlynedd	-	£0.5M am 5 mlynedd
Tocynnu – rheolaidd	+£4.0M y flwyddyn	-	-£2.0M y flwyddyn
Perchnogaeth Depos – pontio	+£36M am 5 mlynedd	-	-
Perchnogaeth Depos – rheolaidd	-	-	-£3.0M y flwyddyn
Nodiadau: 1. Dangosir y costau ar sail prisiau 2023 (heb eu disgowntio) 2. Nid yw'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 3. Cyflwynir y costau ar ffurf uned cyfrif cost ffactor. 4. Dangosir yr holl gostau, gan gynnwys costio pontio, fel gwerthoedd 'y flwyddyn'			

Atodiad B – Methodoleg a thybiaethau ar gyfer modelu manteision

B1 Methodoleg Modelu Manteision

Trosolwg

- B1.1 Mae'r model asesu economaidd a baratowyd ar gyfer yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yn defnyddio data demograffig, ystadegau teithwyr ar fysiau, ac ystadegau ariannol ar gyfer tri rhwydwaith enghreifftiol (ac ar gyfer Cymru gyfan), sydd ar gael o ffynonellau'r llywodraeth³¹. Mae'r asesiad o'r cynigion yn seiliedig ar fodel asesu economaidd sy'n cyfrifo'r effeithiau ar y galw, y goblygiadau o ran costau a'r manteision economaidd yn unol ag Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth (TAG) Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU a'r arferion gorau ym maes gwerthuso economaidd.
- B1.2 Un egwyddor arweiniol allweddol ar gyfer modelu'r galw ac asesu economaidd yw cymesuredd, sy'n cyfeirio at daro cydbwysedd rhwng lefel y manylder a chost y gwaith modelu, gan ystyried ffactorau fel y swyddogaethau gofynnol, argaeledd a chadernid data, a chyfyngiadau amser ac adnoddau. Er bod y prosiect yn ei gyfanrwydd yn cynrychioli newidiadau i rwydweithiau bysiau ledled Cymru gyfan, ar hyn o bryd, nid ystyriwyd y byddai'n gymesur asesu pob rhwydwaith yng Nghymru yn fanwl. Ar gyfer yr asesiad economaidd a'r asesiad o ddefnydd, mae tri chynllun rhwydwaith enghreifftiol (Caerdydd, Sir Benfro a Wrecsam) yn cynnig astudiaethau achos y gellir eu defnyddio i asesu'r effeithiau. Mae canlyniadau'r dadansoddiad hwn yn rhoi syniad o'r effeithiau economaidd mewn awdurdodau lleol eraill yng Nghymru, drwy eu hallosod i lefel Cymru gyfan ar sail pro rata. Mae'r rhwydweithiau enghreifftiol yn cynrychioli'r mathau canlynol o leoliadau yng Nghymru:
- rhwydwaith bysiau trefol mawr (Caerdydd);
 - rhwydwaith gwledig / rhwng trefi (Sir Benfro);
 - rhwydwaith trefol / tref llai (Wrecsam).
- B1.3 Mae'r asesiad economaidd yn cynnwys amcangyfrifon o gostau gweithredu, costau gweinyddol, a gwariant cyfalaf. Mae'r gwaith modelu galw yn ffordd o ddangos y twf posibl mewn niferoedd teithwyr, a chanfod graddfa ac ystod y mesurau y mae'n debygol y bydd eu hangen er mwyn cyflawni'r twf a dargedir. Wedyn, caiff ffigurau'r galw eu defnyddio i amcangyfrif yr effaith ar refeniw.

³¹ Yr Adran Drafnidiaeth. 2023. [Bus Statistics](#).

B1.4 Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn cwmpasu cyfnod arfarnu o 30 mlynedd o 2025-26 tan 2054-55 (gan gynnwys y blynyddoedd hynny) er mwyn darparu ar gyfer gwerthuso'r costau a'r manteision dros y tymor canolog. Yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF, mae'r costau a'r manteision yn y dyfodol wedi cael eu disgowntio gan ddefnyddio cyfradd ddisgowntio ganolog y Trysorlys, sef 3.5%³² (oni nodir fel arall), i flwyddyn sylfaen 2022-23.

Yr Effaith ar y Galw gan Deithwyr

B1.5 Mae'r gwaith modelu galw yn cynnig ffordd o amcangyfrif y twf posibl mewn niferoedd teithwyr, cymharu'r twf posibl yn y naill senario a'r llall a dangos pwysigrwydd cymharol mesurau sydd â'r nod o gyflawni'r twf hwnnw. Mae'r cyfrifiadau'n gofyn am ddwy set allweddol o fewnbynnau:

- Amcangyfrif o nifer presennol y siwrneiau gan deithwyr a rhagolwg o'r newid mewn niferoedd teithwyr mewn senario busnes fel arfer (fel y disgrifir isod);
- Amcangyfrif o amseroedd siwrneiau cyn ac ar ôl i'r gwelliannau rhwydwaith a gwelliannau eraill gael eu rhoi ar waith (a fynegir fel arfer mewn astudiaethau cynllunio trafnidiaeth fel Amser Siwrnai Cyffredinoledig – sy'n cynnwys amser canfyddedig i adlewyrchu agweddau ar ansawdd a dibynadwyedd).

B1.6 Mae matricesau amlinellol ar gyfer teithio ar fysiau, gan gynnwys y patrwm tarddle-cyrchfan, ar gyfer ardal pob astudiaeth achos wedi cael eu casglu a'u crynhoi o fodelau strategol, sef Model Trafnidiaeth Deddwyrain Cymru, Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru, a Model Trafnidiaeth De-orllewin a Chanolbarth Cymru.

B1.7 Er mwyn sefydlu llinell sylfaen gadarn ar gyfer mesurau cynllunio i gynyddu'r defnydd o fysiau, mae'n ddefnyddiol nodi senario busnes fel arfer. Daw'r rhagolygon o Fodel Diwedd Taith Cenedlaethol yr Adran Drafnidiaeth³³ (NTEM), a ddefnyddir yn gyffredinol fel sylfaen ar gyfer rhagolygon o deithio yn y dyfodol ar gyfer achosion busnes trafnidiaeth yr Adran Drafnidiaeth. Mae'r dull modelu yn tybio y bydd y galw am fysiau'n lleihau'n barhaus yn yr opsiwn busnes fel arfer, fel y nodir yn NTEM, sy'n awgrymu y bydd siwrneiau bysiau yng Nghymru yn lleihau 15.5% dros y cyfnod arfarnu 30 mlynedd, ond gyda'r lleihad ym mhob awdurdod lleol yn amrywio rhwng 12.6% a 24.8%.

³² Trysorlys EF. 2022. [The Green Book: central government guidance on appraisal and evaluation](#)

³³ Yr Adran Drafnidiaeth. 2022. [National Trip End Model \(NTEM\)](#). Caiff amcanestyniadau'r Model Diwedd Taith Cenedlaethol (NTEM) o'r defnydd o fysiau eu cyflwyno mewn pecyn meddalwedd o'r enw TEMPro. Nid yw'r data yn NTEM yn seiliedig ar arsylwadau na data ar brisiau siwrneiau ond maent yn deillio o ddata'r Cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol.

Amser Siwrnai Cyffredinoledig

B1.8 Y prif fecanwaith a ddefnyddir i droi gwelliannau i wasanaethau bysiau yn gynnydd yn y galw a manteision i ddefnyddwyr yw addasiadau i gost wirioneddol neu ganfyddedig teithio, a fynegir drwy'r term Amser Siwrnai Cyffredinoledig (GJT). Mae'r Amser Siwrnai Cyffredinoledig yn cyfuno costau gwahanol elfennau o siwrnai – megis amser aros, amser yn y cerbyd a dibynadwyedd – i gyd mewn un mesur cyffredinol. Drwy roi gwerthoedd amser i bob elfen o deithio ar fysiau (gan ddefnyddio gwerthoedd safonol sydd wedi'u cyhoeddi yn TAG ac mewn lleoedd eraill), gellir cyfrifo'r amseroedd teithio uniongyrchol ac anuniongyrchol i ddefnyddwyr.

B1.9 Mae rhai ymyriadau'n cael effaith uniongyrchol ar amseroedd siwrneiau defnyddwyr (er enghraifft, gwell cysylltiadau mewn rhwydweithiau bysiau, neu wasanaethau amlach). Mae mesurau eraill (er enghraifft, gwell gwybodaeth am wasanaethau a'r ffordd y maent yn cysylltu â'i gilydd) yn ymwneud ag ansawdd gwasanaethau bysiau. Mae ffactorau ansawdd o'r fath yn effeithio ar ganfyddiad defnyddwyr o wasanaethau bysiau ac yn gwneud teithio ar fws yn fwy deniadol ar unrhyw lefel benodol o ran cost neu amser siwrnai. Ceir amrywiaeth o werthoedd mewn llenyddiaeth dechnegol – fel arfer yn seiliedig ar arolygon o 'barodrwydd i dalu' neu ddewisiadau a nodir – sy'n cyfleu'r gwelliannau hyn ar ffurf lleihad mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig. Mae hyn yn golygu bod modd ymgorffori ffactorau ansawdd yn y fframweithiau modelu mewn ffordd debyg i newidiadau gwirioneddol i brisiau neu amseroedd siwrneiau.

B1.10 Mae'r fformiwla ar gyfer cyfrifo'r Amser Siwrnai Cyffredinoledig cyfartalog o fewn rhwydweithiau bysiau fel a ganlyn:

$$GJT = IVT + S + I + R + Q$$

Lle mai:

- IVT yw'r amser teithio 'yn y cerbyd
- S yw'r gosb bwllch mewn gwasanaeth
- I yw'r gosb cyfnewidfa
- R yw dibynadwyedd gwasanaethau bysiau
- Q yw'r ffactor ansawdd gwasanaeth

B1.11 Caiff y cynnydd posibl yn y galw gan deithwyr o gymharu â busnes fel arfer ei gyfrifo drwy gymhwyso elastigedd galw mewn perthynas ag Amser Siwrnai Cyffredinoledig (lle mae elastigedd yn baramedr sy'n pennu'r berthynas rhwng newidiadau mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig a newidiadau yn y galw). Mae Tabl B-1 yn dangos y gwerthoedd elastigedd a ddefnyddiwyd. Mae elastigedd o -1.15 yn

dangos y bydd y galw'n cynyddu 1.15% am bob 1% o leihad mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig. Mae gwerth yr elastigeddau'n seiliedig ar werthoedd a argymhellir mewn astudiaeth a gynhaliwyd ar ran yr Adran Drafndiaeth yn 2018³⁴.

Tabl B-1 Gwerthoedd Elastigedd y Galw gan Deithwyr Bysiau

Math o Siwrnai	Gwerth Elastigedd Bysiau Amser Siwrnai Cyffredinoledig
Cymudo	-1.15
Hamdden	-1.05

B1.12 Nodir bod asesu cynnydd posibl yn y defnydd o fysiau drwy ddefnyddio ffactorau sy'n seiliedig ar elastigedd yn ddull ceidwadol. Er y caiff y dull hwn ei ddefnyddio'n eang, er enghraifft wrth ragfynegi'r defnydd o reilffyrdd, nid yw'n cyfrif yn llawn am newidiadau sylweddol mewn cysylltedd, gan ei fod yn seiliedig ar ffactoreiddio'r defnydd presennol o fysiau. Er enghraifft, os bydd y galw rhwng pâr tarddle-cyrchfan yn fach iawn, a bod disgwyl gwelliant sylweddol mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig, bydd y niferoedd teithiau wedi'u ffactoreiddio yn y dyfodol sy'n deillio o hynny yn dal ar lefel isel. Yn ymarferol, mae buddsoddiad cynhwysfawr mewn rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig er mwyn gwella cysylltedd drwy'r rhwydwaith cyfan yn debygol o arwain at deithiau 'newydd' yn hytrach na dim ond cynnydd wedi'i ffactoreiddio yn nifer y teithiau presennol.

Elfennau'r System Fysiau

B1.13 Yn gyffredinol, bydd cynnydd sylweddol mewn niferoedd teithwyr yn dibynnu ar ddarparu profiad o safon uchel i deithwyr yn holl elfennau'r system fysiau. Caiff yr amrywiaeth o fentrau a gwelliannau posibl i wasanaethau bysiau sydd wedi cael eu hystyried yn yr astudiaeth hon eu crynhoi yn Nhabl B-2, a chaiff pob un ei fodelu yn ei dro.

Tabl B-2 Elfennau wedi'u Modelu o Welliannau i'r System Fysiau

Thema	Elfennau'r System Fysiau
Trefniadau Rhwydwaith	Trefniadau Rhwydwaith
	Tocynnu Integredig
Cerbydau	Byrddio / Gadael Bysiau
	Ansawdd Cerbydau a Datgarboneiddio
Galluogwyr	Gwybodaeth, Brandio a Marchnata
	Polisi Trafndiaeth

B1.14 Elfen allweddol strategaeth gwella bysiau i Gymru yw cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau fel rhwydwaith cydgysylltiedig ym

³⁴ RAND Europe. 2018. [Bus fare and journey time elasticities and diversion factors for all modes: A rapid evidence assessment](#).

mhob ardal a galluogi pobl i ddewis dibynnu ar fysiau i ddiwallu eu hanghenion teithio o ddydd i ddydd, gydag amrywiaeth ehangach o gyrchfannau y mae'n realistig eu cyrraedd ar fws. Mae darparu system docynnau integredig, sy'n golygu bod modd cyfnewid yn ddidrafferth rhwng bysiau gan ddefnyddio un tocyn, yn agwedd allweddol ar ddull seiliedig ar rwydwaith. Bydd rhwydweithiau cydgysylltiedig mewn ardaloedd trefol yn cynnwys gwasanaethau sy'n rhedeg yn amlach a chyfres o gyfnewidfeydd lle y bydd gwasanaethau'n cwrdd, ond mewn ardaloedd gwledig (lle y bydd gwasanaethau'n rhedeg yn llai aml) bydd rhwydwaith effeithiol yn dibynnu ar amserlenni cyson a chydgyssylltiedig.

- B1.15 Gall prisiau siwrneiau wedi'u symleiddio a gwell systemau tocynnu a gorfodi alluogi pobl i fyrddio a gadael bysiau'n gyflymach, gan leihau amser llonydd ar safleoedd, cyflymu siwrneiau a gwneud amseroedd siwrneiau yn fwy dibynadwy. Bydd bysiau trydan newydd yn cynnig profiad mwy cyfforddus i deithwyr a lefelau is o allyriadau yn unol ag ymrwymadau datgarboneiddio Llywodraeth Cymru. Mae pontio i fflyd ddi-allyriadau yn rhan graidd o strategaeth y dyfodol ar gyfer bysiau yng Nghymru (ac felly mae'n gyffredin i bob un o'r opsiynau yn yr asesiad hwn, ond bydd yn digwydd yn gyflymach o dan y trefniadau diwygio'r bysiau).
- B1.16 Mae gan well gwybodaeth am deithio (gyda mapiau rhwydwaith hawdd eu deall), a mabwysiadu un brand ar gyfer pob rhwydwaith lleol, rôl allweddol o ran denu pobl i ddefnyddio'r rhwydwaith bysiau ac ymddiried ynddo. Hefyd, mae mentrau polisi trafnidiaeth, megis cyfyngu ar barcio, neu reoli traffig, yn bwysig er mwyn cymell pobl i ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy (ond nid yw eu heffeithiau wedi'u cynnwys yn yr asesiad hwn).

Trosolwg o'r Senarios Asesu

- B1.17 Mae'r costau a'r manteision ar gyfer partneriaethau statudol ac ar gyfer diwygio'r bysiau wedi cael eu hasesu o dan senario dybiannol nad yw'n cynnwys mesurau nad ydynt yn ddeddfwriaethol, megis gwelliannau i safleoedd bysiau, gorsafoedd bysiau, mesurau blaenoriaethu bysiau, am nad yw'r ddeddfwriaeth yn eu gwneud yn ofynnol nac yn effeithio arnynt yn uniongyrchol. O dan yr opsiwn diwygio'r bysiau, tendro gwasanaethau i weithredwyr yw'r sail ar gyfer asesu costau.
- B1.18 Mae gweddill yr adran hon yn rhoi disgrifiad o'r tybiaethau modelu a ddefnyddiwyd ar gyfer pob senario, mewn perthynas â manteision pob un o'r elfennau a aseswyd. Mae Tabl B-3 yn rhoi trosolwg o'r categorïau manteision a graddfa dybiannol effaith y naill opsiwn a'r llall. Mae rhai manteision wedi cael eu meintoli o fewn y gwaith modelu economaidd, a chyfeirir at rai eraill mewn ffordd ansoddol yn nhestun yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol.

Tabl B-3 Crynodeb o fanteision elfennau'r system fysiau yn ôl senario opsiwn

Elfen o'r System Fysiau	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Trefniadau Rhwydwaith – <i>er mwyn darparu gwasanaethau cydgysylltiedig</i>	■ ■	■ ■ ■
Tocynnu Integredig – <i>un system docynnu sydd â phrisiau siwrneiau hawdd eu deall</i>	■	■ ■ ■
Gwell Cyflymder Coridorau – <i>gwell trefniadau rheoli cyfyngau a rheoli tagfeydd bysiau</i>	□	□ □
Safleoedd Bysiau / Cyfnewidfeydd – <i>cyfnewid mwy cyfleus</i>	■	■ ■
Byrddio / Gadael Bysiau – <i>gwell trefniadau tocynnu a byrddio</i>	■	■ ■
Ansawdd Cerbydau a Datgarboneiddio – <i>er mwyn gwella ansawdd siwrneiau a datgarboneiddio</i>	■ ■	■ ■ ■
Gwybodaeth, Brandio a Marchnata – <i>er mwyn sicrhau brand cyson ar gyfer yr holl elfennau</i>	■	■ ■
Polisi Trafnidiaeth – <i>gwell cysondeb rhwng gwasanaethau bysiau a pholisi</i>	□	□ □
Allwedd		
<i>Manteision y cyfeirir atynt yn ansoddol yn unig o fewn testun yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, ond na chânt eu meintoli</i>		□
<i>Manteision a gaiff eu meintoli yn y gwaith modelu economaidd</i>		■
<i>Effaith fanteisiol isel i uchel ar gyfer senarios opsiynau (dangosol yn unig)</i>		■ ■ ■ ■

B1.19 Caiff tybiaethau allweddol ar gyfer pob un o'r elfennau eu hesbonio'n fanylach yn yr adrannau canlynol. Caiff manteision eu cymhwyso yn y model ar gyfer pob categori ar sail dwy set allweddol o fewnbynnau:

- Manteision Amser Siwrnai Cyffredinoledig – yn seiliedig ar werthoedd TAG a thystiolaeth o lenyddiaeth;
- Cyfran y teithiau yr effeithir arnynt – gan adlewyrchu mai dim ond i gyfran o deithwyr y bydd manteision rhai mesurau yn berthnasol, e.e. dim ond teithwyr sy'n gwneud teithiau sy'n cynnwys cyfnewid a fydd yn gweld manteision gwasanaethau mwy cydgysylltiedig mewn cyfnewidfeydd

B1.20 Yn yr holl ddisgrifiadau o'r tybiaethau allweddol, cyfeirir at amcangyfrifon o'r manteision mewn termau ariannol (arian parod) ac economaidd (anariannol), fel y disgrifir isod:

B1.21 Effeithiau ariannol:

- *Manteision i weithredwyr:* Y refeniw ychwanegol y gall gweithredwyr bysiau ei gael, yn seiliedig ar ddefnydd ychwanegol wedi'i luosi â phrisiau tocynnau ar gyfartaledd;

- *Manteision i'r Llywodraeth*: Manteision i lywodraeth ganolog a llywodraeth leol sy'n cynrychioli arbedion costau'n effeithiol lle y bônt yn bresennol (ac yn gyffredinol wedi'u gwrthbwysu gan gostau ychwanegol).

B1.22 Effeithiau economaidd:

- *Manteision i ddefnyddwyr*: Y dull o amcangyfrif manteision economaidd i deithwyr yw rhoi gwerth ariannol ar yr amrywiaeth o fanteision yn ôl eu harbedion Amser Siwrnai Cyffredinoledig. Mae'r dull hwn yn cyfansymio arbedion amser gwirioneddol (os caiff siwrneiau eu gwneud yn gyflymach) ac arbedion amser 'canfyddedig' o ganlyniad i welliannau i elfennau o'r system fysiau (megis gwybodaeth). Mae'r dull hwn yn dilyn y dull cyffredinol a nodir yn TAG³⁵. Mae manteision Amser Siwrnai Cyffredinoledig pob newid perthnasol i drefniadau rhwydwaith, tocynnu integredig, ansawdd cerbydau a gwybodaeth am deithio yn seiliedig ar werthoedd amser safonol a gyhoeddir yn TAG ac mewn dogfennau ymchwil eraill. Ceir amrywiaeth o werthoedd mewn llenyddiaeth ymchwil ym maes cynllunio trafnidiaeth – fel arfer yn seiliedig ar arolygon o 'barodwydd i dalu' – sy'n cyfateb y gwelliannau hyn i leihad cyfwerth mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig neu brisiau siwrneiau. Rydym hefyd wedi cynnwys manteision iechyd er mwyn adlewyrchu'r ffaith bod disgwyl i deithio ar fws gynnwys mwy o gerdded na theithio mewn car, a gwerth cymdeithasol teithiau na allai ddigwydd heb rwydwaith bysiau effeithiol.
- *Manteision i bobl nad ydynt yn ddefnyddwyr bysiau*: Caiff manteision (e.e. arbedion amser i deithwyr eraill os bydd mwy o deithwyr yn defnyddio bysiau, effeithiau o ran nwyon tŷ gwydr, effeithiau ar ansawdd aer lleol, effeithiau o ran sŵn, lleihau damweiniau ac ati) hefyd eu cyfrifo yn unol â chanllawiau TAG.

Manteision Trefniadau Rhwydwaith

B1.23 Mae tybiaethau allweddol ar gyfer trefniadau rhwydwaith yn y senarios a fodelwyd i'w gweld isod yn Nhabl B-4.

Tabl B-4 Crynodeb o Dybiaethau Modelu Trefniadau Rhwydwaith yn ôl Senario

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Statudol Partneriaethau	<i>Gwelliannau o ran Amser Siwrnai Cyffredinoledig a chynnydd yn y galw wedi'u cyfrifo yn seiliedig ar astudiaethau achos o rwydweithiau unedig ar gyfer Caerdydd (Trefol Mawr), Wrecsam (Tref) a Sir Benfro (Gwledig). Dim ond dylanwad rhannol dros siâp y rhwydwaith y byddai model partneriaethau statudol yn ei alluogi.</i>

³⁵ Yr Adran Drafnidiaeth. 2023. [Transport Analysis Guidance \(TAG\)](#)

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
	Ceir rhwystrau sylweddol rhag cyflawni'r mathau o newidiadau a fyddai'n creu manteision i deithwyr. Ni fyddai dyrannu adnoddau bysiau gan wahanol weithredwyr i lwybrau penodol (e.e. er mwyn creu llinell gwasanaeth orbitol amllder uchel, neu linell wennol i gyfnewidfa) yn ddichonadwy oherwydd yr angen tebygol am groes-gymorthdaliadau a fyddai'n golygu ailddyrannu refeniw rhwng gweithredwyr – ac felly ni fyddai'r cydgysylltu llawn sy'n angenrheidiol rhwng gwasanaethau, na'r defnydd effeithlon o adnoddau bysiau cyffredinol, yn bosibl. Hyd yn oed gyda phartneriaeth statudol ar waith, mae'n annhebygol y bydd digon o gymhelliad i weithredwyr fuddsoddi mewn newidiadau sylweddol i rwydweithiau dros y tymor hir. Mae'r manteision o ran Amser Siwrnai Cyffredinoledig wedi'u pennu ar 50% o'r rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio, er mwyn adlewyrchu'r cyfaddawdau hyn. Mae'n debygol y bydd gwelliannau i rwydweithiau mewn model partneriaethau statudol wedi'u cyfyngu i gydgysylltu amserlenni gwasanaethau yn well a gwelliannau i drefniadau tocynnu. Ar gyfer y rhwydwaith presennol, mae amseroedd aros ar gyfer cyfnewidfeydd wedi bod yn destun amser cosb o 7.5 munud (gwerth safonol yn y diwydiant), ac mae cosb cyfnewidfa o 5 munud³⁶ wedi cael ei defnyddio i gyfrifo Amseroedd Siwrnai Cyffredinoledig ar gyfer partneriaethau statudol er mwyn adlewyrchu'r cymhlethdod i deithwyr sy'n gysylltiedig â chyfnewid rhwng gwasanaethau gwahanol weithredwyr o gymharu â'r rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio sydd wedi'i gydgysylltu'n llawn.
Diwygio'r Bysiau	<i>Gwelliannau o ran Amser Siwrnai Cyffredinoledig a chynnydd yn y galw wedi'u cyfrifo yn seiliedig ar astudiaethau achos o rwydweithiau unedig ar gyfer Caerdydd (Trefol Mawr), Wrecsam (Tref) a Sir Benfro (Gwledig).</i> Byddai'r rhwydwaith yn cael ei gynllunio mewn ffordd sy'n sicrhau bod pob gwasanaeth yn gwbl gydgysylltiedig ac wedi'i gyfeirio at gyfnewidfeydd. Ar gyfer y rhwydwaith presennol, mae amseroedd aros ar gyfer cyfnewidfeydd wedi bod yn destun amser cosb o 7.5 munud (gwerth safonol yn y diwydiant), a defnyddir cosb cyfnewidfa o 2.5 munud mewn gwaith modelu Amseroedd Siwrnai Cyffredinoledig er mwyn adlewyrchu cyfleoedd i gyfnewid yn haws a rhwydwaith wedi'i symleiddio sydd â chyfyngau safonol a chyn lleied â phosibl o ddyblygu gwasanaethau. Ystyrir bod hwn yn ffigur cadarn, ac mae rhywfaint o waith ymchwil o'r DU³⁷ yn awgrymu y gallai cysylltiad gwarantiedig leihau'r gosb bysiau i 0.9 munud. Byddai osgoi cystadleuaeth rhwng llinellau gwasanaethau yn golygu y byddai modd i'r adnoddau cerbydau bysiau gael eu cynllunio fel rhwydwaith grid 'llawer i lawer' o wasanaethau amllder uchel gyda chyfnewidfeydd wedi'u cynllunio – sy'n cynyddu'n sylweddol yr amrywiaeth o siwrneiau ymarferol sy'n bosibl ar fws. Byddai dull wedi'i gynllunio yn gwella cwmpas y rhwydwaith, drwy ddyrannu adnoddau'n effeithlon er mwyn creu cymysgedd priodol o wasanaethau aml, gwasanaethau cyflym pellter hir, gwasanaethau gwennol; er enghraifft, yn hytrach na gweithredu gwasanaethau amllder isel i mewn i ardaloedd canolog, gellid gweithredu'r gwasanaethau hyn fel gwasanaethau gwennol byr ar amllder uchel i gyfnewidfeydd.

Manteision Tocynnu Integredig

³⁶ Uned Ymchwil Ganolog Gweithrediaeth yr Alban. 2001. Interchange and Travel Choice - Volumes 1 and 2.

³⁷ Uned Ymchwil Ganolog Gweithrediaeth yr Alban. 2001. Interchange and Travel Choice - Volumes 1 and 2.

B1.24 Mae tybiaethau allweddol ar gyfer tocynnu integredig yn y senarios a fodelwyd i'w gweld isod yn Nhabl B-5.

Tabl B-5 Crynodeb o Dybiaethau Modelu Tocynnu Integredig yn ôl Senario

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Statudol Partneriaethau	<i>Dim Effaith</i> <i>Gallai partneriaeth statudol alluogi tocynnu integredig, ond byddai angen cytundeb y mwyafrif. Gan fod llawer o weithredwyr eisoes yn darparu tocynnau aml-weithredwr, ystyrir bod manteision cytundebau partneriaeth statudol newydd i drefniadau tocynnu yn ddibwys. Byddai gweithredwyr yn cadw eu cynigion tocynnu ei hunain, fwy a thebyg – gan olygu y bydd y cynnig tocynnu i deithwyr yn cadw lefel o gymhlethdod. Byddai newidiadau i drefniadau tocynnu ar gyfer rhwydwaith cyfan yn parhau i fod yn heriol iawn. Er enghraifft, er mwyn defnyddio un tocyn aml-weithredwr neu gyflwyno prisiau siwrneiau safonol, byddai angen cryn dipyn o gyd-drafod â phob gweithredwr unigol er mwyn cytuno ar y ffordd y byddai cymorthdaliadau ac ad-daliadau refeniw yn gweithio ar gyfer gwahanol fathau a chyfuniadau o siwrneiau. Byddai'r baich gweinyddol sylweddol hwn a'r gofyniad i roi prosesau aildodosbarthu refeniw cymhleth ar waith yn gweithredu fel rhwystrau rhag cyflwyno tocynnau syml a fforddiadwy i deithwyr.</i> <i>Byddai rhwydwaith llwyddiannus yn tueddu i gynnwys nifer cynyddol o deithiau â dau a thri cham, a fyddai'n arwain at gymhlethdod pellach wrth ddyrannu refeniw – ac, yn anochel, byddai hynny'n golygu y bydd rhai ar eu hennill ac eraill ar eu colled, a fyddai, yn y pen draw, yn anghydnaws ag amgylchedd cystadleuol heb ei reoleiddio. Ar y cyfan, ni fydd mantais allweddol 'tocyn rhyddid' hawdd ei ddeall yn gyflawnadwy o fewn model partneriaethau statudol.</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Cymhwyso gwelliant Amser Siwrnai Cyffredinoledig o 1.43 munud³⁸ at 50% o siwrneiau lle y codir tâl er mwyn cyfrif am drefniadau tocynnu wedi'u symleiddio.</i> <i>System un tocyn ar gyfer pob gwasanaeth, gan roi mynediad llawn 'o bobman i bobman' drwy'r rhwydwaith bysiau i gyd; 'tocyn rhyddid', i bob pwrpas. Mae symlrwydd system un tocyn ar gyfer pob gwasanaeth a siwrnai yn agwedd hollbwysig ar alluogi pobl i wneud dewis ffordd o fyw i ddefnyddio bysiau i ddiwallu cyfran sylweddol o'u hanghenion teithio. Byddai teithwyr ar fysiau yn cael budd o allu defnyddio cynhyrchion tocynnu mewn ffordd hyblyg ar gyfer gwahanol wasanaethau bysiau. Byddai system docynnu integredig syml yn hwyluso siwrneiau sawl cam heb gost ormodol drwy leihau cost siwrneiau lle mae angen tocynnau ar wahân ar hyn o bryd.</i> <i>Mae cyfran y teithiau yr effeithir arnynt yn adlewyrchu'r ffaith na fyddai trefniadau tocynnu wedi'u symleiddio o fudd i bob siwrnai (h.y. teithiau un cam, neu'r rhai lle mae tocynnau aml-weithredwr eisoes ar gael).</i>

Manteision Gwella Cyflymderau Coridor

B1.25 Mae tybiaethau allweddol ar gyfer gwella cyflymderau coridor yn y senarios a fodelwyd i'w gweld isod yn Nhabl B-6.

³⁸ Yr Adran Drafnidiaeth. 2020. [TAG unit M3.2 Public Transport Assignment Modelling](#)

Tabl B-6 Crynodeb o Dybiaethau Modelu Gwella Cyflymderau Coridor yn ôl Senario

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Statudol Partneriaethau	<i>Dim Effaith</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Effaith fach iawn – manteision heb eu meintoli</i> <i>Mae'n bosibl y bydd cyfleoedd i wella amseroedd siwrneiau bysiau ar rai coridorau drwy leihau achosion o orddarparu bysiau drwy gydgyssylltu gwasanaethau'n well a rhesymoli cyfyngau. Fodd bynnag, mae'n debygol y bydd hyn wedi'i gyfyngu i nifer bach o goridorau, a rhannau byrrach o llwybrau mewn canolfannau trefol, ac felly nid ystyrir ei fod yn sylweddol.</i>

Manteision Safleoedd Bysiau / Cyfnewidfeydd

B1.26 Mae tybiaethau allweddol ar gyfer safleoedd bysiau/cyfnewidfeydd yn y senarios a fodelwyd i'w gweld isod yn Nhabl B-7.

Tabl B-7 Crynodeb o Dybiaethau Modelu Safleoedd Bysiau / Cyfnewidfeydd yn ôl Senario

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Statudol Partneriaethau	<i>Cymhwyso mantais ar gyfer gwell gwybodaeth a, ³⁹thrwy hynny, ⁴⁰well dealltwriaeth gan deithwyr o amseroedd bysiau a chyfleoedd i gyfnewid – a gyfrifir fel y gwerth a briodolir i amserlenni papur (0.62c) a Gwybodaeth Amser Real i Deithwyr ar safleoedd bysiau (1.69 munud cyffredinoledig) at gyfran y teithwyr yr effeithir arnynt ym mhob astudiaeth achos ond hanner lefel y teithwyr o gymharu â'r senario diwygio'r bysiau.</i> <i>Er y dylai fod mwy o sefydlogrwydd o ran amserlenni a llwybrau bysiau nag yn y senario busnes fel arfer, yn aml ceir oedi rhwng arddangos gwybodaeth ar safleoedd bysiau a newidiadau i wasanaethau bysiau gal weithredwyr masnachol. Mae llwybrau, brandio a thocynnu aml-weithredwr yn gwneud gwybodaeth a phrisiau siwrneiau yn fwy cymhleth i'w deall a'u harddangos ar safleoedd bysiau. Mae'n bosibl mai dim ond mewn rhai ardaloedd y bydd mapiau rhwydwaith ar gael, neu mai dim ond llwybrau bysiau'r gweithredwr sy'n eu cyhoeddi a ddangosir arnynt. Nid yw cyfnewid yn nodwedd allweddol o rwydweithiau aml-weithredwr ac ni fydd yn ddichonadwy ffurfioli safleoedd bysiau'n gyfnewidfeydd mewn modd cynhwysfawr o fewn cytundeb partneriaeth statudol.</i> <i>O ganlyniad i hynny, mae'n annhebygol y byddai'r un nifer o deithwyr yn cael budd o well gwybodaeth am wasanaethau o gymharu â senario diwygio'r bysiau, a chaiff y manteision eu cymhwyso at hanner nifer y teithwyr ym mhob un o rwydweithiau'r astudiaethau achos.</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Cymhwyso mantais ar gyfer gwell gwybodaeth a, thrwy hynny, well dealltwriaeth gan deithwyr o amseroedd bysiau a chyfleoedd i gyfnewid – a gyfrifir fel y gwerth a briodolir i amserlenni papur (0.62c) a Gwybodaeth Amser Real i Deithwyr ar safleoedd bysiau (1.69 munud cyffredinoledig) at gyfran y teithwyr yr effeithir arnynt yn rhwydwaith pob astudiaeth achos.</i> <i>Mewn senario diwygio'r bysiau, byddai llai o linellau gwasanaethau ar wahân yn galw yn y rhan fwyaf o safleoedd, yn enwedig mewn ardaloedd trefol (ond gydag amllder uwch neu gyfyngau mwy cyson). Hefyd, byddai sicrwydd</i>

³⁹ Steer Davies Gleave. 2004. Valuation of Station Facilities, Draft Final Report to GMPTE (based on 1991 price inflated to 2023)

⁴⁰ Yr Adran Drafnidiaeth, [Department for Transport, TAG databook v1.22, November 2023, Table M3.2.1](#)

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
	<i>hirdymor, a rhwydwaith sefydlog o wasanaethau bysiau gyda llwybrau, rhifau a brand cyson. Byddai hyn yn galluogi safleoedd i ddod yn 'orsafoedd' (neu'n 'gyfnewidfeydd') – gyda gwell brandio a gwybodaeth (a chyfleusterau fel lleoedd parcio beiciau/gwasanaethau llogi beiciau a rennir yn y dyfodol o bosibl, o fewn rhwydwaith symudedd cynhwysfawr wedi'i gynllunio). Byddai newidiadau i amserlenni bysiau yn gyfyngedig o fewn cyfundrefn fasnachfreinio – gyda llai o angen i ddiweddarau gwybodaeth ar safleoedd yn aml.</i> <i>Byddai cyfnewid rhwng gwasanaethau bysiau yn nodwedd allweddol o rwydwaith unedig, cydgyssylltiedig wedi'i fasnachfreinio – ac ailgyflwyno safleoedd penodol fel cyfnewidfeydd yw un o brif fanteision cael rheolaeth dros ble y bydd bysiau'n rhedeg, e.e. bysiau gwennol yn cysylltu â gwasanaethau amllder uchel craidd mewn cyfnewidfeydd. Caiff y manteision a nodwyd eu cymhwyso fel procsi ar gyfer gwell gwybodaeth i deithwyr am wasanaethau ar safleoedd bysiau/mewn cyfnewidfeydd.</i>

Manteision Gwell Trefniadau ar gyfer Byrddio / Gadael Bysiau

B1.27 Mae tybiaethau allweddol ar gyfer byrddio/gadael bysiau yn y senarios a fodelwyd i'w gweld isod yn Nhabl B-8.

Tabl B-8 Crynodeb o Dybiaethau Modelu Byrddio / Gadael yn ôl Senario

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Statudol Partneriaet hau	<i>Dim Effaith.</i> <i>Mae gweithredwyr yn newid i ddefnyddio systemau byrddio clyfar/di-arian-parod, ond nid yw gweithredwyr trefol wedi dangos unrhyw awydd i addasu eu gweithrediadau er mwyn galluogi byrddio cyflym a thalu awtomataidd ar ôl mynd ar y bws. Felly, bydd ciwio cyn byrddio yn dal yn un nodwedd o ddefnyddio bysiau, a bydd amseroedd llonydd ar safleoedd bysiau yn parhau i fod yn gyfran sylweddol o gyfanswm amser siwrnai (a all fod yn gymaint â 30% ar gyfer llwybrau bysiau trefol).</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Caiff gwelliant amser siwrnai o 5% ei gymhwyso at rwydweithiau Trefol a Thref Mawr gan y bydd amseroedd byrddio / gadael yn gwella - oherwydd cynnydd yn y defnydd o docynnau tymor, gwell trefniadau gorfodi tocynnau drwy'r rhwydwaith cyfan, prisiau siwrneiau symlach a chyson, a chyfyngau bysiau wedi'u rheoleiddio'n well a fydd yn lleihau unrhyw dagfeydd bysiau a dryswch ymhlith teithwyr ar safleoedd). Caiff y fantais hon ei chymhwyso yn gymesur â'r broses o gyflwyno bysiau di-allyriadau newydd.</i> <i>Ni chaiff addasiad ei gymhwyso at rwydweithiau gwledig.</i> <i>Bydd masnachfreinio o dan drefniadau diwygio'r bysiau yn golygu y bydd modd cynllunio'r broses o bontio i fysiau â threfniadau tocynnu a gorfodi mwy effeithlon, gan gynnwys y gallu i deithwyr fyrddio'n gyflym a thapio i mewn ar ôl byrddio (sy'n nodweddiadol ar gyfer arferion gorau mewn systemau bysiau Ewropeaidd), yn hytrach na chiwio y tu allan i'r bws, sy'n aml yn cymryd sawl munud. Yn yr asesiad hwn, tybir y bydd cyfran y siwrneiau gan deithwyr a fydd yn cael budd o drefniadau byrddio cyflymach yn cynyddu yn gymesur â phroffil y broses o bontio i fysiau di-allyriadau.</i> <i>Mae dadansoddiad gan y Grŵp Trafnidiaeth Drefol⁴¹ yn awgrymu, pe bai'r holl deithwyr ar fysiau'n newid i docynnau wedi'u rhagdal, y byddai costau gweithredu bysiau yn lleihau 3% o ganlyniad i amseroedd siwrneiau byrrach ac y byddai'r galw'n cynyddu 3.8%. Byddai ychwanegu technoleg docynnu</i>

⁴¹ pteg. 2015. [Public Transport Ticketing Schemes Block Exemption Review \(CMA\) – Consultation Response](#)

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
	well a rheoli cyfyngau'n well yn arwain at ragor o arbedion amser siwrnai – ac felly ystyrir bod gwelliant o 5% mewn amseroedd siwrneiau yn rhesymol ar gyfer coridorau bysiau trefol yng Nghymru. Ni chaiff addasiad ei gymhwyso at rwydweithiau gwledig, ar y sail bod amser llonydd ar safleoedd bysiau yn cynrychioli cyfran is o amser siwrnai nag ar gyfer coridorau trefol.

Manteision Ansawdd Cerbydau a Datgarboneiddio

B1.28 Mae tybiaethau allweddol ar gyfer ansawdd cerbydau a datgarboneiddio yn y senarios a fodelwyd i'w gweld isod yn Nhabl B-9.

Tabl B-9 Crynodeb o Dybiaethau Modelu Ansawdd Cerbydau a Datgarboneiddio yn ôl Senario

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Statudol Partneriaethau	Manteision datgarboneiddio yn sgil fflydoedd bysiau di-allyriadau wedi'u meintioli. Tybiwyd na chaiff ymrwymadau Cymru Sero Net eu cyflawni (100% o'r fflyd gwasanaethau bysiau yn ddi-allyriadau erbyn 2040). Cymhwyso'r addasiadau canlynol: Bws modern a chyfforddus â Wi-Fi a phwyntiau gwefru: 7.14c (talwyr prisiau siwrneiau) a 2.20 munud cyffredinoledig (deiliaid cardiau teithio rhatach)⁴². Mae cyfran y teithiau yr effeithir arnynt yn cyd-fynd â'r broses o gyflwyno fflyd newydd. Gallai partneriaethau statudol gynnwys cytundeb ynghylch mathau o gerbydau a systemau gyrru. Fodd bynnag, byddai angen cymorth ariannol ar weithredwyr er mwyn pontio i fysiau di-allyriadau ac mae'n debyg y byddai angen cyllid ar gyfer hyn. Byddai'r broses bontio yn dameidiog gyda chytundebau ar wahân ynghylch cyllid i bob gweithredwr.
Diwygio'r Bysiau	Manteision datgarboneiddio yn sgil fflydoedd bysiau di-allyriadau wedi'u meintioli. Tybiwyd y caiff ymrwymadau Cymru Sero Net eu cyflawni (h.y. 100% o'r fflyd gwasanaethau bysiau yn ddi-allyriadau erbyn 2035). Cymhwyso'r addasiadau canlynol: Bws modern a chyfforddus â Wi-Fi a phwyntiau gwefru: 7.14c (talwyr prisiau siwrneiau) a 2.20 munud cyffredinoledig (deiliaid cardiau teithio rhatach). Mae cyfran y teithiau yr effeithir arnynt yn cyd-fynd â'r broses o gyflwyno fflyd newydd. Mae'n debygol y bydd diwygio'r bysiau'n arwain at fantais lleihau costau yn sgil darbodion maint os caiff bysiau eu prynu drwy'r awdurdod masnachfreinio – ac y gallai hefyd greu mwy o gyfle i bennu cynllun ar gyfer cyllid ychwanegol, e.e. gallai datblygwyr dalu am uwchraddio fflyd ar linell gwasanaeth benodol o bosibl. Gallai rhaglen drefnus ar gyfer pontio i fysiau di-allyriadau drwy Gymru gyfan gynnig sail ar gyfer proses wedi'i chynllunio o raeadru bysiau di-allyriadau ledled Cymru.

Manteision Gwybodaeth, Brandio a Marchnata

B1.29 Mae tybiaethau allweddol ar gyfer gwybodaeth, brandio a marchnata yn y senarios a fodelwyd i'w gweld isod yn Nhabl B-10.

⁴² Steer Davies Gleave. 2017. West Yorkshire Stated Preference Research Final Report

Tabl B-10 Crynodeb o Dybiaethau Modelu Gwybodaeth, Brandio a Marchnata yn ôl Senario

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Statudol Partneriaethau	<i>Cymhwyso addasiad Amser Siwrnai Cyffredinoledig o 0.49 munud⁴³ at 50% o deithiau</i> <i>Gellid cynnwys un llwyfan amser real ar-lein a threfniadau tocynnu fel rhan o gynllunwyr siwrneiau ar-lein. Fodd bynnag, byddai trefniadau tocynnu a mapiau rhwydwaith yn parhau i fod braidd yn gymhleth oherwydd byddai gwasanaethau gwahanol weithredwyr yn gorgyffwrdd ac ni fyddai gwybodaeth gyson ar gael i'r holl gwsmeriaid. Yn gyffredinol, byddai gweithredwyr bysiau unigol yn ceisio parhau i reoli'r ffordd y caiff eu gwasanaethau eu marchnata, a hynny gan ddefnyddio brand rhwydwaith cyffredinol o bosibl.</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Cymhwyso addasiad Amser Siwrnai Cyffredinoledig o 0.49 munud at 100% o deithiau</i> <i>O dan fodel masnachfreinio (o dan drefniadau diwygio'r bysiau), byddai brand unedig ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru ac un pwynt cyswllt clir gyda gwybodaeth gynhwysfawr yn cael ei darparu drwy amrywiaeth o sianeli (e.e. ar fysiau, ar safleoedd ac mewn gorsafoedd, ac ar y we). Byddai'r holl wasanaethau'n cael eu cynnwys ar un llwyfan gwybodaeth, gyda gwybodaeth integredig am ddulliau teithio eraill (e.e. rheilffyrdd, gwasanaethau symudedd a rennir). Mae cael un brand rhwydwaith mewn ardal yn cyd-fynd â'r cysyniad o rwydwaith unedig. Bydd brand unedig yn gwneud y rhwydwaith yn hawdd ei ddeall a'i adnabod, gan roi hyder i gwsmeriaid i ddefnyddio'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Bydd yn hawdd deall mapiau rhwydwaith oherwydd ni fydd llawer o orgyffwrdd rhwng llinellau gwasanaethau a bydd modd rhannu gwybodaeth am gyfleoedd i gyfnewid oherwydd y rhwydwaith unedig lle y caiff yr holl wasanaethau lleol eu cynllunio fel rhwydwaith cydgysylltiedig.</i> <i>Gallai gwaith marchnata gael ei gysoni â blaenoriaethau'r awdurdod lleol a Llywodraeth Cymru, e.e. newid hinsawdd, iechyd, materion yn ymwneud ag ansawdd aer ac ati. Ceir cyfleoedd i hyrwyddo a marchnata manteision y rhwydwaith i ddefnyddwyr bysiau/y cyhoedd.</i>

Ymdriniaeth â Pholisi Trafnidiaeth Ehangach ac Uchelgeisiau o ran Cyfran Dulliau Teithio

B1.30 Dim ond senario lle y caiff y cynnig opsiwn diwygio'r bysiau deddfwriaethol ei roi ar waith a ystyrir gan y manteision a amcangyfrifir ar gyfer yr asesiad effaith hwn. Nid yw'r asesiad yn ystyried y costau na'r manteision ychwanegol sy'n gysylltiedig ag unrhyw ymyriadau ategol eraill fel buddsoddi mewn seilwaith neu fesurau polisi ehangach gan fod y rhain yn mynd y tu hwnt i'r newid deddfwriaethol arfaethedig. Mae'r dull hwn hefyd wedi cael ei ddefnyddio ar gyfer yr opsiwn partneriaethau statudol er mwyn cymharu opsiynau ar sail gyfartal.

B1.31 Felly, nodir nad yw targedau a mesurau Llwybr Newydd⁴⁴, sy'n cynrychioli uchelgeisiau trafnidiaeth Llywodraeth Cymru hyd at 2040,

⁴³ Yr Adran Drafnidiaeth. 2020. [Department for Transport. 2020. TAG Unit M 3.2 Public Transport Assignment](#) – cymhwyso 29% ar gyfer Gwybodaeth ar y We (Tabl 2 – Valuation of Information Provision) at y Wybodaeth Amser Real i Deithwyr, sydd ar 1.69 (TAG Tabl M 3.2.1)

⁴⁴ Llywodraeth Cymru. 2021. [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru](#)

wedi'u cynnwys yn yr asesiad hwn. Ymhlith y targedau a'r mesurau perthnasol sydd â'r nod o gynyddu'r defnydd o wasanaethau bysiau mae:

- targed i 45% o siwrneiau gael eu gwneud gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a thrwy gerdded a beicio erbyn 2040;
- targed i 30% o'r gweithlu weithio gartref neu'n agos i'w cartref yn rheolaidd;
- cyflwyno strategaeth ar gyfer codi prisiau teg ar ddefnyddwyr y ffyrdd yng Nghymru fel rhan o becyn ehangach o fesurau i wella dewisiadau teithio;
- Mesurau cymorth sy'n symud i ffwrdd o berchnogaeth ar gerbydau unigol i atebion a rennir, gan gynnwys rhannu ceir, clybiau ceir, rhannu beiciau a Symudedd fel Gwasanaeth.

B1.32 Caiff uchelgeisiau tebyg i leihau nifer y siwrneiau a wneir gan ddefnyddio ceir preifat a chynyddu nifer y bobl sy'n cerdded, yn beicio ac yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus eu hadlewyrchu mewn polisïau eraill, gan gynnwys:

- Nod i leihau nifer y milltiroedd ceir a gaiff eu teithio fesul person 10% erbyn 2030⁴⁵;
- Dull seiliedig ar leoedd o ddatblygu defnydd tir, gan hyrwyddo datblygiadau sy'n seiliedig ar systemau trafndiaeth, crynhoi datblygiadau dwysedd uwch a defnydd cymysg o amgylch gorsafoedd a safleoedd trafndiaeth gyhoeddus a hyrwyddo datblygiadau di-geir a cheir isel mewn lleoliadau hygrych⁴⁶;
- Cynnal adolygiad o gymorth Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau i gynyddu capasiti ffyrdd⁴⁷.

B1.33 Felly, er mwyn sicrhau newid sylweddol a thwf uchel mewn dulliau teithio i fysiau (a threnau), cydnabyddir y bydd angen buddsoddiad cyfalaf a chymorth refeniw parhaus, a mesurau polisi trafndiaeth ehangach yn ychwanegol at y newidiadau i fodelau gweithredu a ystyrir yn yr asesiad hwn. Dros amser, gyda model masnachfreinio bysiau ar waith, bydd buddsoddiad parhaus yn y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yn dylanwadu ar ganfyddiadau o drafnidiaeth gyhoeddus ac yn cefnogi dewisiadau ffordd o fyw, sy'n golygu y bydd mwy o siwrneiau'n cael eu gwneud ar fysiau (e.e. er mwyn galluogi pobl i ddibynnu'n llai ar geir, neu alluogi pobl i gael swyddi oherwydd gwell hygrychedd ar drafnidiaeth gyhoeddus).

Mwy o ddefnydd o fysiau dros y tymor hir drwy gynyddu nifer y teithiau a wneir ar fysiau gan ddefnyddwyr presennol

⁴⁵ Llywodraeth Cymru. 2021. [Cymru Sero Net: Cyllideb Garbon 2 \(2021-2025\)](#)

⁴⁶ Llywodraeth Cymru. 2021. [Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040](#)

⁴⁷ Llywodraeth Cymru. 2021. [Adolygiad Ffyrdd](#)

B1.34 Mae diwygio'r model gweithredu bysiau yng Nghymru yn rhan o gyfres o elfennau yng nghyd-destun uchelgeisiau polisi ehangach a nodir yn Llwybr Newydd – sydd â'r nod o sicrhau y bydd llawer mwy o ddefnydd o ddulliau teithio cynaliadwy, gan gynnwys bysiau. Felly, ymchwiliwyd i newidiadau posibl o ran pa mor aml y bydd pobl yn defnyddio bysiau er mwyn deall pa mor realistig yw senario bysiau twf uchel yn y dyfodol – hynny yw, gydag amrywiaeth o fuddsoddiad sylweddol a mesurau rheoli'r galw y tu hwnt i'r hyn sy'n uniongyrchol gysylltiedig â masnachfreinio bysiau. Un llinell sylfaen sefydlog ar gyfer ystyried twf yn y dyfodol yw'r sefyllfa cyn COVID-19, sef tua 100M o deithiau y flwyddyn (yn 2018-19), sy'n cyfateb i 32 o deithiau y pen bob blwyddyn ar gyfartaledd. Yn ymarferol, mae'r defnydd yn amrywio o lawer mwy na 200 o deithiau y flwyddyn ar gyfer rhai pobl y mae trafnidiaeth gyhoeddus yn anghyfleus iddynt, i ddim teithiau o bobl ar gyfer rhai pobl, i bob pwrpas.

B1.35 Er mwyn deall sut y gellid sicrhau newid sylweddol yn y defnydd o fysiau, mae senario bosibl yn y dyfodol wedi cael ei ffurfio yn seiliedig ar y camau canlynol:

1. Mae data arolwg a gasglwyd ar gyfer De-orllewin Cymru⁴⁸ yn cynnig sylfaen ar gyfer deall sut mae'r defnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus yn amrywio ymhlith y boblogaeth. Mae'r data'n cynnwys amrywiaeth o gateoriau amllder defnydd o fysiau (o'u defnyddio bob dydd i'w defnyddio lai nag unwaith y mis) ac yn dangos y gyfran o bobl ym mhob categori defnydd, gan gynnwys y rhai nad ydynt byth yn defnyddio bysiau.
2. Mae data ⁴⁹ arolwg tebyg ar gyfer yr Almaen wedi cael eu nodi sy'n dangos defnydd nodweddiadol o fysiau a rheilffyrdd ar gyfer pob categori defnydd (fesul wythnos a mis) – ar y sail bod yr Almaen yn cynnig meincnod ar gyfer defnydd uchel o dtrafnidiaeth gyhoeddus.
3. Mae'r ddwy set o ddata wedi cael eu cymharu, a gellir ffurfio senario enghreifftiol ar gyfer Cymru yn seiliedig ar hynny. Mae'r senario hon yn dangos, os bydd defnydd pobl o fysiau'n symud i'r categori defnydd nesaf i fyny, y gallai cyfanswm y teithiau ddyblu neu fwy. Er enghraifft, byddai'r senario twf hwn yn golygu y byddai pobl sy'n defnyddio bysiau ddwywaith y mis ar hyn o bryd yn cynyddu eu defnydd i ddwywaith yr wythnos.

B1.36 Mae'r data ar gyfer yr enghraifft hon o'r ffordd y gallai'r defnydd o fysiau gynyddu'n sylweddol yn dangos amllder nodweddiadol ar gyfer defnydd o fysiau bob wythnos yn Ne-orllewin Cymru, gyda bras amcan o ddefnydd cyfartalog y pen o 37 (sy'n cyfateb yn fras i'r defnydd

⁴⁸ Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru. 2014. Arolwg Patrymau Teithio De-orllewin Cymru

⁴⁹ Gweinyddiaeth Ffederal Trafnidiaeth a Seilwaith Digidol. 2019. [Mobility Trends in Germany](#)

cyfartalog o fysiau yng Nghymru yn 2014⁵⁰), a 10 taith y pen bob blwyddyn ar drenau⁵¹. Yn yr Almaen, amcangyfrifir bod y defnydd cyfatebol o drafnidiaeth gyhoeddus fesul trigolyn bob blwyddyn (yn 2018) yn 104, h.y. tua dwywaith a hanner yn fwy na'r defnydd yng Nghymru.

Tabl B-11 Enghraifft o gyfran dulliau teithio bresennol bysiau

Categori Amllder Defnydd	Y Defnydd o Fysiau (Enghraifft Cymru)			Y Defnydd o Drenau (Enghraifft Cymru)			Yr Almaen – pob math o Drafnidiaeth Gyhoeddus		
	Teithiau bob mis ⁴	Canran ¹	Teithiau fesul 1000 o bobl	Teithiau bob mis	Canran ²	Teithiau fesul 1000 o bobl	Teithiau bob mis	Canran ³	Teithiau fesul 1000 o bobl
Dyddiol	40	2.3%	920	40	1.0%	400	50	13%	6,500
1-3 diwrnod yr wythnos	16	13.8 %	2,208	12	1.1%	132	20	10%	2,000
1-3 diwrnod y mis	4	3.9%	156	4	4.7%	188	5	13%	650
Llai nag unwaith y mis	1	7.2%	72	1	22.4 %	224	1.2	22%	264
Byth	0	72.8 %	0	0	70.7 %	0	0	41%	0
Cyfanswm y teithiau fesul 1000 o bobl bob mis	-	100%	3,356	-	100 %	944	-	99%	9,414
Teithiau fesul blwyddyn/person/blwyddyn ar gyfartaledd ⁴	-	-	37	-	-	10	-	-	104
Nodiadau									
¹ Yn seiliedig ar ddata Sir Benfro o Arolwg Patrymau Teithio De-orllewin Cymru 2014 (Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru); i gynrychioli gwerthoedd cyfartalog ar gyfer Cymru									
² Yn seiliedig ar ddata De-orllewin Cymru o Arolwg Patrymau Teithio De-orllewin Cymru 2014 (Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru); i gynrychioli gwerthoedd cyfartalog ar gyfer Cymru									
³ Yn seiliedig ar Symudedd yn yr Almaen; data 2018 ⁵² . Mae niferoedd teithiau bob mis wedi cael eu cynyddu yn ôl ffactor o 1.25 er mwyn cynrychioli'r ffaith bod mwy o deithiau dyddiol yn yr Almaen lle mae trafndiaeth gyhoeddus yn fwy cynhwysfawr.									
⁴ Tybir bod cyfanswm y teithiau bob blwyddyn yn seiliedig ar luosydd o 11 x 1 mis o deithiau er mwyn darparu ar gyfer gwyliau, salwch, y tywydd ac ati am gyfnod o fis, dyweder, pan na fydd trigolion yn teithio'n lleol.									

B1.37 Drwy archwilio data ar y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn yr Almaen (yn Nhabl B-11), gwelir mai'r gwahaniaeth rhwng Cymru a'r Almaen yw bod defnydd wythnosol o fysiau yn yr Almaen yn categori amllder uwch nag yng Nghymru. Er enghraifft, yng Nghymru, mae tua 14% o bobl yn defnyddio bysiau rhwng unwaith a thair gwaith yr wythnos ond, yn yr Almaen, mae tua 13% o bobl yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus bob dydd.⁴³

⁵⁰ Yr Adran Drafnidiaeth. 2021. [Bus statistics data tables](#)

⁵¹ Llywodraeth Cymru. 2018. [Statistical bulletin: Rail transport, April 2017 to March 2018](#)

⁵² Gweinyddiaeth Ffederal Trafnidiaeth a Seilwaith Digidol. 2019. [Mobility Trends in Germany](#)

B1.38 Drwy gymharu'r ddwy set o ddata ar y defnydd o fysiau (ar gyfer Cymru a'r Almaen), gellir ffurfio senario enghreifftiol ar gyfer Cymru – lle mae diwygio'r bysiau ynghyd â buddsoddiad a mesurau polisi ychwanegol yn galluogi'r defnydd o fysiau gan unigolion i 'neidio' un categori defnydd. Byddai hyn yn golygu'r canlynol:

- Byddai pobl sy'n defnyddio bysiau 1-3 diwrnod yr wythnos ar hyn o bryd yn dod yn ddefnyddwyr dyddiol, h.y. 5-7 diwrnod yr wythnos
- Byddai pobl sy'n defnyddio bysiau 1-3 diwrnod y mis ar hyn o bryd yn dod yn ddefnyddwyr mwy rheolaidd, h.y. 1-3 diwrnod yr wythnos
- Byddai pobl sy'n defnyddio bysiau lai nag unwaith y mis ar hyn o bryd yn cynyddu eu defnydd i 1-3 diwrnod y mis
- Byddai rhai pobl nad ydynt bron byth yn defnyddio bysiau yn dechrau defnyddio bysiau tua unwaith bob 1-2 fis

B1.39 Byddai'r senario enghreifftiol a ddisgrifir uchod yn arwain at ganlyniad lle y byddai'r defnydd o fysiau ddwy i dair gwaith yn uwch o gymharu â 2018-19 (a byddai'n cyrraedd tua 100 o deithiau fesul trigolyn y flwyddyn). Mae'n bwysig nodi bod y twf damcaniaethol hwn yn seiliedig ar senario lle y caiff dros 95% o'r teithiau hyn ar fysiau yn y dyfodol eu gwneud gan bobl sydd eisoes yn defnyddio bysiau; hynny yw, nid yw'r twf hwn mewn defnydd yn dibynnu ar gyfrannau mawr o yrwyr ceir, nad ydynt byth yn defnyddio bysiau, yn newid i ddefnyddio bysiau.

B1.40 Deuir i'r casgliad bod sicrhau senario o ddefnydd llawer uwch o fysiau (sef tua dwy i dair gwaith yn fwy na'r defnydd presennol) yn darged credadwy ac yn ganlyniad posibl realistig, gyda bysiau'n rhan allweddol o rwydwaith bysiau, rheilffordd a theithio llesol aml-ddull ledled Cymru, a buddsoddiad a threfniadau llywodraethu priodol ar waith, gan gynnwys mentrau seiliedig ar bolisi er mwyn hyrwyddo'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn lle ceir preifat a buddsoddiad cysylltiedig.

B1.41 Dylid nodi na fwriedir i'r cynrychioliad hwn o deithiau ar fws fesul trigolyn yn y dyfodol gynrychioli rhagolwg ond, yn hytrach, bwriedir iddo fod yn enghraifft o'r ffordd y gall rhwydwaith mwy cynhwysfawr a chydgysylltiedig (a systemau tocynnu a gwybodaeth cysylltiedig) roi cyfleoedd i bobl wneud mwy o'r teithiau wythnosol neu fisol ar fysiau, a allai droi'n ddefnydd sylweddol uwch o'r dull teithio yn y pen draw.

B2 Cysoni'r Arfarniad Economaidd ag Amcanion Strategol Llywodraeth Cymru

Trosolwg

- B2.1 Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi 10 amcan llesiant strategol yn y Rhaglen Lywodraethu⁵³. Caiff y blaenoriaethau hyn eu hadlewyrchu yn Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru, sef Llwybr Newydd⁵⁴, sy'n nodi blaenoriaethau penodol Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth yn fanwl.
- B2.2 Gan ddefnyddio a chyfuno'r amcanion llesiant, yr ymrwymadau penodol a nodir yn y Rhaglen Lywodraethu a Llwybr Newydd, gwerthoedd allweddol Llywodraeth Cymru sy'n berthnasol i'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yw:
- Hybu llesiant ac iechyd
 - Mynd i'r afael â newid hinsawdd
 - Hyrwyddo cyfiawnder cymdeithasol
 - Gwella ansawdd swyddi a chynyddu cyflogaeth.
- B2.3 Mae'r adran hon yn disgrifio sut mae egwyddorion cyffredinol a nodir yn y Llyfr Gwyrdd⁵⁵ wedi cael eu cymhwyso mewn ffordd sy'n gwbl gyson â gwerthoedd ac amcanion trafnidiaeth strategol Llywodraeth Cymru, gan gymryd pob un o'r amcanion strategol uchod yn eu tro. Caiff addasiadau i'r gwaith modelu eu cymhwyso'n gyson at bob senario.

Hybu llesiant ac iechyd

- B2.4 Cydnabyddir bod trafnidiaeth yn arwain at amrywiaeth eang o oblygiadau i iechyd a llesiant cyffredinol. Mae cryn dipyn o dystiolaeth yn cysylltu teithio llesol â gwell canlyniadau iechyd a llesiant, gyda phrosiectau llwyddiannus yn dangos gwerth uchel am arian ar ôl i werth ariannol y manteision iechyd gael ei bennu.
- B2.5 Mae cynnydd yn y defnydd o wasanaethau bysiau yn gysylltiedig â lefelau uwch o gerdded ymhlith y rhan fwyaf o deithwyr ar y ffordd i/o safleoedd bysiau. Mae Adnodd Asesiad Economaidd Iechyd (HEAT) Sefydliad Iechyd y Byd wedi cael ei ddefnyddio i amcangyfrif gwerth ariannol y manteision iechyd yn sgil mwy o gerdded i safleoedd bysiau ac oddi wrthynt. Adnodd ar-lein cod agored a ddefnyddir i amcangyfrif gwerth gostyngiad yn y gyfradd marwolaethau sy'n deillio o gerdded neu feicio rheolaidd yw HEAT. Mae'n cyfrifo gwerth economaidd

⁵³ Llywodraeth Cymru. 2021. [Rhaglen Lywodraethu 2021 i 2026: Datganiad llesiant](#)

⁵⁴ Llywodraeth Cymru. 2021. [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru](#)

⁵⁵ Trysorlys EF. 2022. [The Green Book: central government guidance on appraisal and evaluation](#)

gwelliannau yn y gyfradd marwolaethau o ganlyniad i gynnydd penodedig mewn pellteroedd cerdded/beicio o ganlyniad i ymyriadau trafnidiaeth, gyda'r nod o hwyluso prosesau gwneud penderfyniadau sy'n seiliedig ar dystiolaeth. Caiff HEAT ei gydnabod fel adnodd safonol yn y diwydiant ac mae wedi cael ei ddefnyddio mewn sawl prosiect sy'n gysylltiedig â theithio llesol ledled y DU^{56,57}, gan gynnwys yng Nghymru⁵⁸, er mwyn cyflwyno'r achos o blaid buddsoddi.

- B2.6 Yn seiliedig ar baramedrau mewnbwn penodol ar gyfer Cymru, daw cyfradd fesul uned o £853 o HEAT, sef amcangyfrif o werth economaidd blyneddol cyfradd marwolaethau is fesul person, fesul cilomedr o gerdded ychwanegol. Caiff y gyfradd fesul uned hon ei chymhwyso yn y model hwn at deithiau sy'n newid o ddefnyddio ceir i ddefnyddio bysiau (a gyfrifwyd yn seiliedig ar ffactorau dargyfeirio dulliau teithio TAG) er mwyn cyfrif am gerdded ychwanegol i/o safleoedd bysiau, yn seiliedig ar gerdded 1,160m yn ychwanegol fesul taith ar fws (580m i'r safle bws ar ddechrau'r daith a 580m o'r safle bws ar ddiwedd y daith)⁵⁹.
- B2.7 Fodd bynnag, mae hefyd yn debygol y bydd rhywfaint o anfantais yn deillio o'r ffaith y bydd teithiau sy'n cael eu gwneud drwy gerdded ar hyn o bryd yn newid i gael eu gwneud ar fysiau o ganlyniad i welliannau yn y gwasanaethau a ddarperir. I gyfrif am hyn, tybir y byddai'r ffaith y bydd teithiau sy'n cael eu gwneud drwy gerdded ar hyn o bryd yn newid i gael eu gwneud ar fysiau (a gyfrifwyd yn seiliedig ar ffactorau dargyfeirio dulliau teithio TAG) yn golygu 570m yn llai o gerdded, yn seiliedig ar bellter taith gerdded cyfartalog (1,150m⁶⁰) llai'r daith gerdded gyfartalog o safle bws (580m⁶⁰). Mae hyn yn tybio y byddai pobl sy'n newid i deithio ar fysiau yn cerdded hanner mor bell i safle bws ar gyfartaledd, gan fod teithiau sydd â phellter cerdded byrrach i safleoedd bysiau yn fwy tebygol o gael eu disodli gan deithiau ar fysiau, yn hytrach na cherdded yr holl ffordd.
- B2.8 Byddai manteision iechydd eraill yn deillio o well ansawdd aer lleol a llai o sŵn, sy'n gysylltiedig â newid dulliau teithio o geir i fysiau di-allyriadau glanach. Hefyd, mae ffactorau megis dibynadwyedd amser siwrnai, gorlenwi a chysur i gyd yn effeithio ar foddhad teithwyr, a gallent gael effaith gadarnhaol ar lesiant. Er y gallai'r effeithiau hyn fod yn sylweddol, nid ydynt wedi cael eu meintoli ar hyn o bryd.

Mynd i'r afael â newid hinsawdd

- B2.9 Mae effeithiau newid hinsawdd a'r addasiadau a'r mesurau lliniaru cysylltiedig yn bryder allweddol i Lywodraeth Cymru yn y tymor byr a'r

⁵⁶ Transport for London. 2017. [Valuing the health benefits of transport schemes](#)

⁵⁷ SEStran. 2020. [Cross boundary active travel routes, connecting people and places](#)

⁵⁸ CNC. 2014. [Economic assessment of the health benefits of walking the Wales Coast Path \(Saesneg yn unig\)](#)

⁵⁹ WYG 2015. [How far do people walk?](#)

⁶⁰ BEIS. 2021. [Valuation of greenhouse gas emissions: for policy appraisal and evaluation](#)

tymor hir. Rhaid i bob prosiect lynu wrth gyllidebau carbon ac mae angen iddynt gyd-fynd â'r nod o sicrhau allyriadau carbon sero net erbyn 2050.

B2.10 Mae prisiau carbon yn elfen ganolog wrth ddarganfod effaith amgylcheddol prosiect. Mae'r Llyfr Gwyrdd yn defnyddio prisiau carbon sy'n cyd-fynd â pholisïau Llywodraeth Cymru ac sydd felly'n glynu wrth y nod o sicrhau allyriadau sero net yn 2050.

B2.11 Mae meintioli llygredd aer a sŵn lleol yn rhan hanfodol arall o ddeall effeithiau amgylcheddol polisïau. Mae'r manteision economaidd sy'n gysylltiedig â newid dulliau teithio i ddefnyddio bysiau wedi'u cynnwys yn yr arfarniad fel rhan o'r cyfrifiadau Costau Allanol Ymylol, yn seiliedig ar ganllawiau TAG.

Cyfradd ddisgowntio

Mae'r Llyfr Gwyrdd yn cymhwyso cyfradd ddisgowntio safonol o 3.5% y flwyddyn at fanteision a chostau yn y dyfodol. I bob pwrpas, mae'r gyfradd ddisgowntio hon yn rhoi blaenoriaeth i fanteision y presennol dros fanteision y dyfodol, gan adlewyrchu'r farn ei bod yn well gan bobl, ar y cyfan, gael nwyddau a gwasanaethau nawr yn hytrach nag yn nes ymlaen.

Mae'r Llyfr Gwyrdd yn cynnig cyfle i arfarniadau ddefnyddio cyfraddau disgowntio is mewn achosion priodol er mwyn darparu ar gyfer ystyried costau a manteision dros y tymor hir iawn yn iawn. Er mwyn adlewyrchu barn hirdymor Llywodraeth Cymru ac ystyried effaith penderfyniadau polisi ar genedlaethau'r dyfodol yn hytrach na chanolbwyntio ar effeithiau byrdymor, mae cyfradd ddisgowntio is, sef 1.5%, wedi cael ei defnyddio i arfarnu manteision sy'n gysylltiedig ag iechyd, llesiant, a'r amgylchedd. Mae hyn yn golygu na fydd effeithiau hirdymor ar yr eitemau hyn yn lleihau cymaint â manteision eraill yn y dyfodol wrth gyfrifo Cymarebau Cost a Budd.

Hyrwyddo cyfiawnder cymdeithasol

Dadansoddiad o'r Effeithiau Dosbarthiadol

B2.12 Mae Llywodraeth Cymru yn rhoi blaenoriaeth uchel i hyrwyddo cyfiawnder cymdeithasol a brwydro yn erbyn effeithiau andwyol anghydraddoldeb. Asesiad o effaith ymyriadau ar wahanol grwpiau mewn cymdeithas yw dadansoddiad o'r effeithiau dosbarthiadol. Er nad yw'n gymesur cynnal asesiad llawn o effeithiau dosbarthiadol ar hyn o bryd, mae Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF yn cynnig techneg ar gyfer asesu'r effaith ar bobl ar wahanol lefelau incwm.

B2.13 Mae pwysoliadau dosbarthiadol sy'n adlewyrchu egwyddor economaidd defnyddioldeb ymylol incwm wedi cael eu cymhwyso yn y gwaith modelu (h.y. bod gwerth punt ychwanegol o incwm yn uwch i unigolyn ar incwm isel nag i unigolyn ar incwm uchel). Mae data o Arolwg Teithio Cenedlaethol yr Adran Drafnidiaeth ar nifer y teithiau ar fws fesul person fesul blwyddyn yn ôl cwintel incwm wedi cael eu defnyddio (data ar gyfer Lloegr ydynt, ond tybir bod y patrwm yr un fath ar gyfer Cymru). Mae hyn yn dangos bod dosbarthiad teithwyr ar fysiau

wedi'i 'sgiwio' tuag at y cwintelau incwm is. Caiff hyn ei gyfuno â gwybodaeth am incwm ym mhob cwintel gan yr Adran Gwaith a Phensiynau a'r defnyddioldeb ymylol incwm a argymhellir yn y Llyfr Gwyrdd (1.3) er mwyn ffurfio pwysoliadau i'w cymhwyso at yr amcangyfrifon o fanteision i ddefnyddwyr.

Gwerth Cymdeithasol

- B2.14 Er y caiff y rhan fwyaf o ymyriadau eu modelu drwy addasiadau i Amser Siwrnai Cyffredinol neu gostau, ceir rhai eithriadau, lle mae ymyriadau wedi cael eu modelu fel cynnydd uniongyrchol yn y galw, heb newid cyfatebol mewn Amser Siwrnai Cyffredinol na chostau. Er enghraifft, yn achos darparu gwasanaethau ychwanegol ar ddydd Sul, effaith yr ymyriad yw rhoi cyfle i ddefnyddwyr deithio na fyddai ar gael fel arall. Nid yw gwelliant o'r fath yn addas i gael ei fesur drwy newidiadau mewn Amser Siwrnai Cyffredinol.
- B2.15 Mewn achosion o'r fath, mae methodoleg 'Gwerth Cymdeithasol' wedi cael ei defnyddio. Mae gwerth cymdeithasol teithio ar fysiau yn cyfeirio at yr egwyddor bod darparu gwasanaethau bysiau'n galluogi teithiau penodol na fyddai'n cael eu gwneud o gwbl fel arall, gan alluogi pobl i ymgymryd ag amrywiaeth ehangach o weithgareddau. Mae'r canllawiau yn TAG, sy'n seiliedig ar astudiaeth o 2013⁶¹, yn cynnig methodoleg ar gyfer hollti mantais gymdeithasol cynnig sy'n ymwneud â bysiau oddi wrth yr effaith gyffredinol fel y'i cyfrifir gan ddefnyddio rheol hanner.
- B2.16 Caiff y gwerthoedd a nodir yn Nhabl B-12 fel y'u nodir yn TAG eu cymhwyso yn y model er mwyn rhoi gwerth ariannol ar deithiau ar fysiau sy'n gwbl 'newydd', na fyddai'n digwydd pe na bai'r gwasanaeth bysiau ar gael.

Tabl B-12 Gwerth Effaith Gymdeithasol

Gwerth effaith gymdeithasol fesul taith ddwyffordd ar fws na fyddai'n cael ei gwneud fel arall (prisiau 2010)	
Deiliad Cerdyn Teithio Rhatach	£3.84
Teithiwr heb Gerdyn Teithio Rhatach	£8.17

Gwella ansawdd swyddi a chynyddu cyflogaeth

Effeithiau Cydgrynhoi

- B2.17 Mae helpu grwpiau dan anfantais i gael cyflogaeth a gwella ansawdd swyddi, cynhyrchiant a chyflogau yn flaenoriaethau allweddol i Lywodraeth Cymru. Gall gwell rhwydweithiau bysiau helpu i baru pobl yn effeithiol â swyddi ac arwain at ragolygon cyflogaeth gwell yn ogystal â chynyddu crynswth economaidd a manteision eraill megis ehangu cronfeydd llafur ar gyfer busnesau.

⁶¹ Mott MacDonald. 2013. [Valuing the social impacts of public transport](#)

B2.18 Gallai gwell rhwydweithiau bysiau, yn enwedig mewn ardaloedd trefol mawr, wella hygyrchedd cyflogaeth a chyflenwad llafur, ac felly gael effaith uniongyrchol ar enillion cyflog a dewisiadau o ran swyddi⁶². Gall y manteision hyn i gydgrynhoi gael eu cyfrifo mewn modd meintiol gan ddefnyddio newidiadau disgwylidig i ddwysedd er mwyn cyfrifo cynhyrchiant⁶³, ond nid yw hyn wedi cael ei wneud ar hyn o bryd am fod y data sydd ar gael ar gyfer cyd-destun Cymru yn gyfyngedig. Yn lle hynny, cyfeirir at yr effeithiau hyn mewn modd ansoddol yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol.

⁶² Börjesson et al. 2019. [Agglomeration, productivity and the role of transport system improvements](#)

⁶³ Graham, D. a Gibbons, S. 2018. [Quantifying Wider Economic Impacts of Agglomeration for Transport Appraisal: Existing Evidence and Future Directions](#)

Atodiad C – Crynodeb o'r amcangyfrifon o'r costau a'r manteision

C1 Senarios Craidd

Crynodeb o'r Amcangyfrifon o'r Costau a'r Manteision – Methodoleg Polisi Cymru

C1.1 Mae dadansoddiad o'r amcangyfrifon o newidiadau i'r costau a'r manteision ar gyfer y ddwy senario o gymharu â busnes fel arfer fel y'u cyflwynir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol gan gynnwys a heb gynnwys arbedion amser siwrnai i'w weld yn y tablau canlynol:

- Tabl C 2 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 3 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 4 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 5 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023).

C1.2 Mae'r canlyniadau hyn yn cynnwys yr addasiadau canlynol a wnaed yn yr arfarniad economaidd er mwyn cysoni ag amcanion strategol Llywodraeth Cymru, a ddisgrifir ymhellach yn Atodiad B:

- Ffactor cynnydd dosbarthiad incwm wedi'i gynnwys (o ganllawiau'r Llyfr Gwyrdd ar bwysoliadau dosbarthiadol).
- Cyfradd ddisgowntio is o 1.5% wedi'i chymhwyso at fanteision sy'n gysylltiedig ag iechyd, llesiant, a'r amgylchedd.

Crynodeb o'r Amcangyfrifon o'r Costau a'r Manteision – Methodoleg TAG

C1.3 Mae'r ail set o dablau'n dangos amcangyfrifon heb eu haddasu o'r costau a'r manteision ar gyfer y ddwy senario, gyda mewnbynnau safonol y Llyfr Gwyrdd wedi'u cymhwyso, gan gynnwys a heb gynnwys arbedion amser siwrnai. Nid yw'r canlyniadau hyn wedi'u cyflwyno yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, ond maent wedi'u cynnwys yma at ddibenion cymharu:

- Tabl C 6 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 7 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 8 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 9 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023).

C1.4 Fel trosolwg, gellir gweld bod yr addasiadau a argymhellir yng nghanllawiau Trysorlys EF i roi mwy o werth ar amcanion Llywodraeth Cymru yn arwain at gynnydd o 50% yng ngwerthoedd y Gymhareb Cost a Budd. Yn bwysig, er eu bod yn is na chanlyniadau Methodoleg Polisi Cymru, mae Gwerth Presennol Net opsiwn diwygio'r bysiau yn gadarnhaol o hyd ac mae'r gymhareb cost a budd yn parhau i fod uwchlaw un o dan y fethodoleg TAG.

C2 Senarios Sensitifrwydd

Senarios Sensitifrwydd y Galw

C2.1 Mae niferoedd teithwyr ar fysiau wedi lleihau yn y blynyddoedd ers pandemig COVID-19. Mae hyn wedi achosi mwy o ansicrwydd yn yr ymateb ymhlith defnyddwyr i gynlluniau gwella gwasanaethau bysiau yn dilyn y pandemig. Er mwyn adlewyrchu'r ansicrwydd hwn, mae profion sensitifrwydd y galw wedi cael eu cynnal i gynrychioli senario lle nad yw gwelliannau i wasanaethau bysiau yn denu unrhyw deithwyr ychwanegol o ganlyniad i'r newidiadau a roddir ar waith ac, yn lle hynny, lle mae'r galw am fysiau'n parhau i ddilyn y twf (neu'r dirywiad) cefndir a ragwelwyd. Mae hyn yn golygu mai dim ond teithwyr a fyddai fel arall wedi teithio mewn senario busnes fel arfer sy'n profi'r gwelliannau o ran Amser Siwrnai Cyffredinolledig.

C2.2 Caiff canlyniadau'r profion hyn eu cyflwyno yn y tablau canlynol:

- Tabl C 10 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 11 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg

Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);

- Tabl C 12 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 13 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 14 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 15 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)
- Tabl C 16 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 17 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023).

C2.3 Gellir gweld bod y dybiaeth na fydd cynnydd yn y galw ymhlith teithwyr o ganlyniad i'r gwelliannau i wasanaethau bysiau yn achosi lleihad o tua thraean yn y Gymhareb Cost a Budd. Yn y canlyniadau sy'n cynnwys arbedion amser siwrnai, mae'r Gymhareb yn parhau i fod yn fwy nag un. Dim ond pan gaiff cynnydd yn y galw gan deithwyr ei ddileu ac na chaiff arbedion amser siwrnai eu cynnwys yn y dadansoddiad (rhywbeth nad ydym yn ystyried sy'n briodol) y bydd y canlyniadau'n dangos bod y costau'n fwy na'r manteision a chymhareb cost a budd o lai nag un.

Senarios Sensitifrwydd Costau

C2.4 Er mwyn adlewyrchu unrhyw gynnydd annisgwyl mewn costau, neu unrhyw achosion o dangynrychioli amcangyfrifon costau, mae profion sensitifrwydd costau wedi cael eu cynnal. Mae'r cynnydd mewn costau sydd wedi'i dybio ar gyfer pob elfen cost yn y prawf sensitifrwydd hwn i'w weld yn Nhabl C-1 ac mae'n adlewyrchu'r ansicrwydd ynghylch pob eitem yng nghyfanswm y costau.

Tabl C-1 Cynnydd mewn sensitifrwydd costau yn ôl eitem cost

Cost	% o Gynnydd
Costau Depo	10%

Cost	% o Gynnydd
Costau Gwariant Cyfalaf Eraill (systemau TG, tocynnu ac ati)	20%
Costau Staffio	30%

C2.5 Caiff canlyniadau'r profion hyn eu cyflwyno yn y tablau canlynol:

- Tabl C 18 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 19 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 20 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 21 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 22 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023));
- Tabl C 23 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023);
- Tabl C 24 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023); ac
- Tabl C 25 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023).

C2.6 Dim ond effaith fach y mae'r lefel hon o gynnydd mewn costau'n ei chael ar y Gymhareb Cost a Budd. Yn y canlyniadau sy'n cynnwys arbedion amser siwrnai, mae'r Gymhareb yn parhau i fod yn fwy nag un ym mhob achos. Dim ond pan gaiff y sensitifrwydd costau ei gymhwyso, caiff Methodoleg TAG ei defnyddio ac na chaiff arbedion amser siwrnai eu cynnwys y bydd y gymhareb cost a budd yn gostwng i un (a hyd yn oed wedyn, bydd y cyfrifiad Gwerth Net Presennol yn dal i ddangos canlyniad cadarnhaol bach).

C3 Nodyn ar gyflwyno cyllid cyhoeddus / costau cymorthdaliadau

- C3.1 Er tryloywder, mae'r gwaith modelu economaidd ar gyfer yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn yn cadw eitemau llinellau sy'n dangos y dulliau cyllido – 'Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach' a'r 'Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau' – a'r newidiadau i'w cyfansymiau o ganlyniad i unrhyw ymyriadau. Mae'r llinell 'Newid i Gyllid Cyhoeddus' yn ystyried unrhyw newid ychwanegol i ofynion cyllido y tu hwnt i'r dulliau sydd eisoes wedi'u diffinio.
- C3.2 Yn ymarferol, o dan fodel diwygio'r bysiau, gellid atal ad-daliadau am docynnau teithio rhatach a thaliadau'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, drwy symleiddio taliadau i weithredwyr o dan gontract y cytunir arno gyda'r awdurdod masnachfreinio. Byddai'r effaith net ar y gyllideb trafnidiaeth gyhoeddus yr un fath p'un a ddaw'r cyllid o ad-daliadau am docynnau teithio rhatach neu ffi contract, oherwydd, pe bai cymorthdaliadau/ad-daliadau'n cael eu diddymu, byddai gweithredwyr yn disgwyl ffi contract ychwanegol er mwyn gwneud iawn am refeniw a gollir a chynnal proffidioldeb.
- C3.3 Yn yr un modd, yn y gwaith modelu, nid yw ad-drefnu'r costau rhwng eitemau llinellau 'Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach', 'Y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau' a 'Newid i Gyllid Cyhoeddus' yn effeithio ar faint cyffredinol Gwerth Presennol y Costau na Gwerth Presennol y Manteision. Gan nad yw'r trefniadau masnachfreinio wedi'u diffinio'n llawn eto, at ddibenion yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol hwn, mae'r ffordd y caiff yr eitemau llinellau hyn eu cyflwyno yn gyson ym mhob senario er mwyn gallu cymharu'n uniongyrchol rhwng opsiwn diwygio'r bysiau ac opsiwn partneriaethau statudol ac osgoi mynd ar goll ym manylion sut yn union y caiff gwahanol botiau arian eu henwi neu eu diffinio yn y dyfodol.

C4 Gwerthoedd Newid

- C4.1 Faint y mae'n rhaid i'r manteision leihau neu faint y mae'n rhaid i'r costau gynyddu er mwyn gwneud y manteision yn llai na'r gost (Cymhareb Cost a Budd o lei nag un a Gwerth Presennol Net negatif) yw gwerthoedd newid.
- C4.2 Mae'r gwerthoedd newid ar gyfer pob opsiwn, senario a phrawf sensitifrwydd i'w gweld yn Nhabl C-26. Mae'r rhain yn dangos y byddai angen lleihad sylweddol yn y galw neu gynnydd sylweddol mewn costau er mwyn i'r Gymhareb Cost a Budd ar gyfer diwygio'r bysiau ostwng i lai nag un.

C5 Crynodeb

- C5.1 Mae tabl cryno sy'n rhoi trosolwg o'r holl Gymarebau Cost a Budd i'w weld yn Nhabl C-27. Mae'r dadansoddiad sensitifrwydd a gyflwynir yn yr Atodiadu hwn yn dangos y byddai angen gwneud newidiadau eithaf eithafol i'r tybiaethau modelu craidd (h.y. dim cynnydd yn y galw gan deithwyr, peidio â chynnwys arbedion amser siwrnai A defnyddio methodoleg TAG) er mwyn i'r gymhareb cost a budd o opsiwn diwygio'r bysiau ostwng islaw un. Ymhellach, ym mhob senario, mae'r gymhareb cost a budd ar gyfer diwygio'r bysiau yn fwy nag ar gyfer Partneriaethau Statudol. Mae hyn yn rhoi rhywfaint o sicrwydd ynghylch cadernid y canlyniadau modelu.

Tabl C-2 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.0M	£14.6M	£3.7M	-	£47.3M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1M	-	-	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.3M	-	-	-	£61.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1M	-	£106.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1M	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3M	-	£61.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£958.7M	£958.7M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£81.9M	£81.9M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0M	£25.0M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£54.8M	£54.8M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.1M	£5.1M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£36.7M	-£36.7M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.5M	£30.2M	£3.7M	-	£71.4M
Costau Rheolaidd		£240.2M	£46.4M	-£4.4M	-	£282.3M
Cyfanswm Costau		£277.7M	£76.6M	-£0.7M	-	£353.6M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,088.8M	£1,088.8M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALlau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£1,088.8M	£1,113.8M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£277.7M	-£76.6M	£25.6M	£1,088.8M	£760.1M
Y Gymhareb Cost a Budd						3.1
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision 2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad 5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-3 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.1M	£14.6M	£3.7M	-	£47.4M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.3M	-	-	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.3M	-	-	-	£110.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9M	-	£72.9M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.3M	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3M	-	£110.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£448.6M	£448.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£58.6M	£58.6M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£53.5M	£53.5M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.5M	£3.5M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8M	-£30.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.6M	£30.2M	£3.7M	-	£71.5M
Costau Rheolaidd		£273.4M	£46.4M	-£4.4M	-	£315.5M
Cyfanswm Costau		£311.0M	£76.6M	-£0.7M	-	£387.0M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M
Manteision Economaidd		-	-	-	£533.3M	£533.3M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£533.3M	£558.3M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£311.0M	-£76.6M	£25.6M	£533.3M	£171.3M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.4					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision 2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad 5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALL neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-4 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALIau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.1M	-	-£18.3M	-	£17.8M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0M	-	-	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£108.9M	-	-	-	-£108.9M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6M	-	£191.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0M	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9M	-	-£108.9M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,828.5M	£1,828.5M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£150.3M	£150.3M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7M	£45.7M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£152.8M	£152.8M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£9.3M	£9.3M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£107.5M	-£107.5M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.4 M	-	-£11.9M	-	£316.5M
Costau Rheolaidd		£286.4M	-£26.1M	-£149.9M	-	£110.4M
Cyfanswm Costau		£614.8M	-£26.1M	-£161.8M	-	£426.8M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M
Manteision Economaidd		-	-	-	£2,079.1M	£2,079.1M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£2,079.1M	£2,099.7M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£614.8M	£26.1M	£182.4M	£2,079.1M	£1,672.8M
Y Gymhareb Cost a Budd						4.9
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision 2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad 5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALL neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-5 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALIau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.3M	-	-£18.3M	-	£18.0M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2M	-	-	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£0.1M	-	-	-	-£0.1M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6M	-	£117.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2M	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£0.1M	-	-£0.1M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£734.4M	£734.4M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£95.5M	£95.5M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£149.6M	£149.6M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.8M	£5.8M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8M	-£94.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.6M	-	-£11.9M	-	£316.7M
Costau Rheolaidd		£360.4M	-£26.1M	-£149.9M	-	£184.4M
Cyfanswm Costau		£689.0M	-£26.1M	-£161.8M	-	£501.0M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M
Manteision Economaidd		-	-	-	£890.5M	£890.5M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£890.5M	£911.1M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£689.0M	£26.1M	£182.4M	£890.5M	£410.1M
Y Gymhareb Cost a Budd						1.8
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALL neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-6 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.0M	£14.6M	£3.7M	-	£47.3M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1M	-	-	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.3M	-	-	-	£61.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1M	-	£106.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1M	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3M	-	£61.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£644.3M	£644.3M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£43.3M	£43.3M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0M	£25.0M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£29.7M	£29.7M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£4.9M	£4.9M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£36.7M	-£36.7M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.5M	£30.2M	£3.7M	-	£71.4M
Costau Rheolaidd		£240.2M	£46.4M	-£4.4M	-	£282.3M
Cyfanswm Costau		£277.7M	£76.6M	-£0.7M	-	£353.6M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M
Manteision Economaidd		-	-	-	£710.5M	£710.5M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£710.5M	£735.4M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£277.7M	-£76.6M	£25.6M	£710.5M	£381.8M
Y Gymhareb Cost a Budd						2.1
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-7 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.1M	£14.6M	£3.7M	-	£47.4M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.3M	-	-	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.3M	-	-	-	£110.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9M	-	£72.9M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.3M	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3M	-	£110.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£301.5M	£301.5M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£30.9M	£30.9M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£28.6M	£28.6M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.4M	£3.4M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8M	-£30.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.6M	£30.2M	£3.7M	-	£71.5M
Costau Rheolaidd		£273.4M	£46.4M	-£4.4M	-	£315.5M
Cyfanswm Costau		£311.0M	£76.6M	-£0.7M	-	£387.0M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M
Manteision Economaidd		-	-	-	£333.5M	£333.5M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£333.5M	£358.4M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£311.0M	-£76.6M	£25.6M	£333.5M	-£28.5M
Y Gymhareb Cost a Budd						0.9
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALL neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-8 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.1M	-	-£18.3M	-	£17.8M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0M	-	-	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£108.9M	-	-	-	-£108.9M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6M	-	£191.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0M	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9M	-	-£108.9M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,228.8M	£1,228.8M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£75.6M	£75.6M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7M	£45.7M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£99.3M	£99.3M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£8.9M	£8.9M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£107.5M	-£107.5M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.4M	-	-£11.9M	-	£316.5M
Costau Rheolaidd		£286.4M	-£26.1M	-£149.9M	-	£110.4M
Cyfanswm Costau		£614.8M	-£26.1M	-£161.8M	-	£426.8M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,350.8M	£1,350.8M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£1,350.8M	£1,371.4M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£614.8M	£26.1M	£182.4M	£1,350.8M	£944.6M
Y Gymhareb Cost a Budd						3.2
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALL neu Trafnidiaeth Cymru						

**Tabl C-9 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau
(Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)**

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALIau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.3M	-	-£18.3M	-	£18.0M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2M	-	-	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£.1M	-	-	-	-£.1M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6M	-	£117.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2M	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£0.1M	-	-£0.1M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£493.6M	£493.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£48.3M	£48.3M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£96.9M	£96.9M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.5M	£5.5M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8M	-£94.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.6M	-	-£11.9M	-	£316.7M
Costau Rheolaidd		£360.4M	-£26.1M	-£149.9M	-	£184.4M
Cyfanswm Costau		£689.0M	-£26.1M	-£161.8M	-	£501.0M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M
Manteision Economaidd		-	-	-	£549.5M	£549.5M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALLau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£549.5M	£570.1M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£689.0M	£26.1M	£182.4M	£549.5M	£69.0M
Y Gymhareb Cost a Budd						1.1
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALL neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-10 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3M	£14.6M	£3.7M	-	£47.6M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9M	-	-	-	£0.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5M	-	-	-	£215.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1M	-	£2.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£0.9M	-	£0.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5M	-	£215.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£899.6M	£899.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.3M	£1.3M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£.5M	£.5M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£50.4M	£50.4M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1M	£0.1M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9M	-£16.9M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8M	£30.2M	£3.7M	-	£71.7M
Costau Rheolaidd		£344.2M	£46.4M	-£4.4M	-	£386.3M
Cyfanswm Costau		£381.9M	£76.6M	-£0.7M	-	£457.9M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£935.0M	£935.0M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£935.0M	£960.0M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9M	-£76.6M	£25.6M	£935.0M	£502.0M
Y Gymhareb Cost a Budd	2.1					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-11 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALlau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3M	£14.6M	£3.7M	-	£47.6M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9M	-	-	-	£0.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5M	-	-	-	£215.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1M	-	£2.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£0.9M	-	£0.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5M	-	£215.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£415.2M	£415.2M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.3M	£1.3M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£50.4M	£50.4M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1M	£0.1M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9M	-£16.9M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8M	£30.2M	£3.7M	-	£71.7M
Costau Rheolaidd		£344.2M	£46.4M	-£4.4M	-	£386.3M
Cyfanswm Costau		£381.9M	£76.6M	-£.7M	-	£457.9M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£450.1M	£450.1M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£450.1M	£475.1M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9M	-£76.6M	£25.6M	£450.1M	£17.2M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.0					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-12 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifurwydd y Galw, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6M	-	-£18.3M	-	£18.3M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9M	-	-	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5M	-	-	-	£164.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3M	-	£4.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9M	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5M	-	£164.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,651.4M	£1,651.4M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£2.6M	£2.6M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.9M	£0.9M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£144.7M	£144.7M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2M	£0.2M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4M	-£73.4M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9M	-	-£11.9M	-	£317.0M
Costau Rheolaidd		£473.7M	-£26.1M	-£149.9M	-	£297.7M
Cyfanswm Costau		£802.6M	-£26.1M	-£161.8M	-	£614.7M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,726.4M	£1,726.4M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£1,726.4M	£1,747.0M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£802.6M	£26.1M	£182.4M	£1,726.4M	£1,132.3M
Y Gymhareb Cost a Budd	2.8					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-13 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALlau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6M	-	-£18.3M	-	£18.3M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9M	-	-	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5M	-	-	-	£164.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3M	-	£4.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9M	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5M	-	£164.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£668.9M	£668.9M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£2.6M	£2.6M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£144.7M	£144.7M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2M	£0.2M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4M	-£73.4M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9M	-	-£11.9M	-	£317.0M
Costau Rheolaidd		£473.7M	-£26.1M	-£149.9M	-	£297.7M
Cyfanswm Costau		£802.6M	-£26.1M	-£161.8M	-	£614.7M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£743.0M	£743.0M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£743.0M	£763.6M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£802.6M	£26.1M	£182.4M	£743.0M	£148.9M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.2					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-14 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3M	£14.6M	£3.7M	-	£47.6M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9M	-	-	-	£0.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5M	-	-	-	£215.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1M	-	£2.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£.9M	-	£.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5M	-	£215.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£604.6M	£604.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.8M	£0.8M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.5M	£0.5M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£26.0M	£26.0M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1M	£0.1M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9M	-£16.9M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8M	£30.2M	£3.7M	-	£71.7M
Costau Rheolaidd		£344.2M	£46.4M	-£4.4M	-	£386.3M
Cyfanswm Costau		£381.9M	£76.6M	-£.7M	-	£457.9M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£615.1M	£615.1M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£615.1M	£640.1M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9M	-£76.6M	£25.6M	£615.1M	£182.2M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.4					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-15 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd y Galw, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£8.5M	£15.6M	-	-	£24.1M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3M	£14.6M	£3.7M	-	£47.6M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£21.8M	£23.9M	-£4.4M	-	£41.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0M	£22.5M	-	-	£67.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9M	-	-	-	£0.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5M	-	-	-	£215.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1M	-	£2.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£0.9M	-	£0.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5M	-	£215.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£279.0M	£279.0M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.8M	£0.8M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£26.0M	£26.0M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1M	£0.1M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9M	-£16.9M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8M	£30.2M	£3.7M	-	£71.7M
Costau Rheolaidd		£344.2M	£46.4M	-£4.4M	-	£386.3M
Cyfanswm Costau		£381.9M	£76.6M	-£0.7M	-	£457.9M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£289.1M	£289.1M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£289.1M	£314.1M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9M	-£76.6M	£25.6M	£289.1M	-£143.9M
Y Gymhareb Cost a Budd	0.7					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-16 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifurwydd y Galw, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6M	-	-£18.3M	-	£18.3M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9M	-	-	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5M	-	-	-	£164.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3M	-	£4.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9M	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5M	-	£164.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,109.8M	£1,109.8M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.7M	£1.7M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.9M	£0.9M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£93.0M	£93.0M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2M	£0.2M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4M	-£73.4M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9M	-	-£11.9M	-	£317.0M
Costau Rheolaidd		£473.7M	-£26.1M	-£149.9M	-	£297.7M
Cyfanswm Costau		£802.6M	-£26.1M	-£161.8M	-	£614.7M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,132.2M	£1,132.2M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£1,132.2M	£1,152.8M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£802.6M	£26.1M	£182.4M	£1,132.2M	£538.1M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.9					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-17 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifurwydd y Galw, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2M	-	-	-	£275.2M
Costau Staffio	Costau Pontio	£17.1M	-	£6.4M	-	£23.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6M	-	-£18.3M	-	£18.3M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£133.8M	-£26.1M	-£26.1M	-	£81.6M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5M	-	-£123.8M	-	-£11.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9M	-	-	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5M	-	-	-	£164.5M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3M	-	£4.3M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9M	-	£1.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5M	-	£164.5M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£449.5M	£449.5M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.7M	£1.7M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£93.0M	£93.0M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2M	£0.2M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4M	-£73.4M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9M	-	-£11.9M	-	£317.0M
Costau Rheolaidd		£473.7M	-£26.1M	-£149.9M	-	£297.7M
Cyfanswm Costau		£802.6M	-£26.1M	-£161.8M	-	£614.7M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£471.0M	£471.0M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£471.0M	£491.6M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£802.6M	£26.1M	£182.4M	£471.0M	-£123.1M
Y Gymhareb Cost a Budd	0.8					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-18 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£11.0M	£20.2M	-	-	£31.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£34.8M	£17.6M	£4.4M	-	£56.8M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£28.3M	£31.1M	-£5.7M	-	£53.7M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0M	£27.0M	-	-	£81.0M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1M	-	-	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.3M	-	-	-	£61.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1M	-	£106.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1M	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3M	-	£61.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£958.7M	£958.7M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£81.9M	£81.9M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0M	£25.0M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£54.8M	£54.8M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.1M	£5.1M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£36.7M	-£36.7M
Crynodeb						
Costau Pontio		£45.9M	£37.8M	£4.4M	-	£88.1M
Costau Rheolaidd		£255.7M	£58.1M	-£5.7M	-	£308.2M
Cyfanswm Costau		£301.6M	£95.9M	-£1.3M	-	£396.3M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,088.8M	£1,088.8M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£1,088.8M	£1,113.8M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£301.6M	-£95.9M	£26.2M	£1,088.8M	£717.5M
Y Gymhareb Cost a Budd	2.8					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-19 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£11.0M	£20.2M	-	-	£31.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£34.9M	£17.6M	£4.4M	-	£56.9M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£28.3M	£31.1M	-£5.7M	-	£53.7M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0M	£27.0M	-	-	£81.0M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.3M	-	-	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.3M	-	-	-	£110.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9M	-	£72.9M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.3M	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3M	-	£110.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£448.6M	£448.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£58.6M	£58.6M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£53.5M	£53.5M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.5M	£3.5M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8M	-£30.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£46.0M	£37.8M	£4.4M	-	£88.2M
Costau Rheolaidd		£288.9M	£58.1M	-£5.7M	-	£341.4M
Cyfanswm Costau		£334.9M	£95.9M	-£1.3M	-	£429.6M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£533.3M	£533.3M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£533.3M	£558.3M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£334.9M	-£95.9M	£26.2M	£533.3M	£128.7M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.3					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-20 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALIau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7M	-	-	-	£302.7M
Costau Staffio	Costau Pontio	£22.2M	-	£8.3M	-	£30.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.5M	-	-£22.0M	-	£21.5M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£173.9M	-£33.9M	-£33.9M	-	£106.0M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0M	-	-£148.5M	-	-£13.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0M	-	-	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£108.9M	-	-	-	-£108.9M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6M	-	£191.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0M	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9M	-	-£108.9M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,828.5M	£1,828.5M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£150.3M	£150.3M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7M	£45.7M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£152.8M	£152.8M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£9.3M	£9.3M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£107.5M	-£107.5M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.4M	-	-£13.7M	-	£354.7M
Costau Rheolaidd		£349.0M	-£33.9M	-£182.5M	-	£132.6M
Cyfanswm Costau		£717.4M	-£33.9M	-£196.2M	-	£487.3M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALlau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£2,079.1M	£2,079.1M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£2,079.1M	£2,099.7M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£717.4M	£33.9M	£216.7M	£2,079.1M	£1,612.4M
Y Gymhareb Cost a Budd	4.3					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-21 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg Polisi Cymru heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7M	-	-	-	£302.7M
Costau Staffio	Costau Pontio	£22.2M	-	£8.3M	-	£30.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.6M	-	-£22.0M	-	£21.7M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£173.9M	-£33.9M	-£33.9M	-	£106.0M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0M	-	-£148.5M	-	-£13.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2M	-	-	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£0.1M	-	-	-	-£0.1M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6M	-	£117.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2M	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£.1M	-	-£.1M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£734.4M	£734.4M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£95.5M	£95.5M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£149.6M	£149.6M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.8M	£5.8M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8M	-£94.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.6M	-	-£13.7M	-	£354.9M
Costau Rheolaidd		£423.0M	-£33.9M	-£182.5M	-	£206.6M
Cyfanswm Costau		£791.6M	-£33.9M	-£196.2M	-	£561.5M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£890.5M	£890.5M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£890.5M	£911.1M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£791.6M	£33.9M	£216.7M	£890.5M	£349.6M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.6					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-22 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£11.0M	£20.2M	-	-	£31.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£34.8M	£17.6M	£4.4M	-	£56.8M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£28.3M	£31.1M	-£5.7M	-	£53.7M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0M	£27.0M	-	-	£81.0M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1M	-	-	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.3M	-	-	-	£61.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1M	-	£106.1M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1M	-	£51.1M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3M	-	£61.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£644.3M	£644.3M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£43.3M	£43.3M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0M	£25.0M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£29.7M	£29.7M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£4.9M	£4.9M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£36.7M	-£36.7M
Crynodeb						
Costau Pontio		£45.9M	£37.8M	£4.4M	-	£88.1M
Costau Rheolaidd		£255.7M	£58.1M	-£5.7M	-	£308.2M
Cyfanswm Costau		£301.6M	£95.9M	-£1.3M	-	£396.3M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£710.5M	£710.5M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£710.5M	£735.4M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£301.6M	-£95.9M	£26.2M	£710.5M	£339.2M
Y Gymhareb Cost a Budd	1.9					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-23 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Partneriaethau Statudol (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staffio	Costau Pontio	£11.0M	£20.2M	-	-	£31.3M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£34.9M	£17.6M	£4.4M	-	£56.9M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£28.3M	£31.1M	-£5.7M	-	£53.7M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0M	£27.0M	-	-	£81.0M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.3M	-	-	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.3M	-	-	-	£110.3M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9M	-	£72.9M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.3M	-	£35.3M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3M	-	£110.3M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6M	-	-£254.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£301.5M	£301.5M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£30.9M	£30.9M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£28.6M	£28.6M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.4M	£3.4M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8M	-£30.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£46.0M	£37.8M	£4.4M	-	£88.2M
Costau Rheolaidd		£288.9M	£58.1M	-£5.7M	-	£341.4M
Cyfanswm Costau		£334.9M	£95.9M	-£1.3M	-	£429.6M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9M	-	£24.9M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£333.5M	£333.5M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£24.9M	£333.5M	£358.4M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£334.9M	-£95.9M	£26.2M	£333.5M	-£71.2M
Y Gymhareb Cost a Budd	0.8					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-24 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifurwydd Costau, Methodoleg TAG gan gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALIau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7M	-	-	-	£302.7M
Costau Staffio	Costau Pontio	£22.2M	-	£8.3M	-	£30.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.4M	-	-£22.0M	-	£21.6M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£173.9M	-£33.9M	-£33.9M	-	£106.0M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0M	-	-£148.5M	-	-£13.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0M	-	-	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£108.9M	-	-	-	-£108.9M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6M	-	£191.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0M	-	£88.0M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9M	-	-£108.9M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,228.8M	£1,228.8M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£75.6M	£75.6M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7M	£45.7M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£99.3M	£99.3M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£8.9M	£8.9M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£107.5M	-£107.5M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.4M	-	-£13.7M	-	£354.7M
Costau Rheolaidd		£349.0M	-£33.9M	-£182.5M	-	£132.6M
Cyfanswm Costau		£717.4M	-£33.9M	-£196.2M	-	£487.3M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,350.8M	£1,350.8M
Cyfanswm y Manteision		-	-	£20.6M	£1,350.8M	£1,371.4M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£717.4M	£33.9M	£216.7M	£1,350.8M	£884.1M
Y Gymhareb Cost a Budd	2.8					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-25 Amcangyfrifon o'r costau a'r manteision ar gyfer Diwygio'r Bysiau (Sensitifrwydd Costau, Methodoleg TAG heb gynnwys arbedion amser siwrnai, prisiau 2023)

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	ALIau	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7M	-	-	-	£302.7M
Costau Staffio	Costau Pontio	£22.2M	-	£8.3M	-	£30.5M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.6M	-	-£22.0M	-	£21.6M
Costau Staffio	Costau Rheolaidd	£173.9M	-£33.9M	-£33.9M	-	£106.0M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0M	-	-£148.5M	-	-£13.5M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2M	-	-	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0M	-	-	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£0.1M	-	-	-	-£0.1M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6M	-	£117.6M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2M	-	£53.2M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0M	-	£61.0M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£.1M	-	-£.1M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1M	-	-£211.1M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£493.6M	£493.6M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£48.3M	£48.3M
Tagfeydd	Manteision Ariannol	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£96.9M	£96.9M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.5M	£5.5M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8M	-£94.8M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.6M	-	-£13.7M	-	£354.9M
Costau Rheolaidd		£423.0M	-£33.9M	-£182.5M	-	£206.6M
Cyfanswm Costau		£791.6M	-£33.9M	-£196.2M	-	£561.5M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6M	-	£20.6M

Eitem	Grwpiau Cryno	Llywodraeth Cymru/ Trafnidiaeth Cymru	Aliau	Gweithredw yr	Defnyddw yr	Cyfanswm
Manteision Economaidd	-	-	-	£549.5M	£549.5M	
Cyfanswm y Manteision	-	-	£20.6M	£549.5M	£570.1M	
Effaith Net (positif = mantais net)	-£791.6M	£33.9M	£216.7M	£549.5M	£8.6M	
Y Gymhareb Cost a Budd	1.0					
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu Trafnidiaeth Cymru						

Tabl C-26 Gwerthoedd Newid

Dull	Senario	Budd Amser Siwrnai	Cost	Mantais	Newid i'r Gost	Newid i'r Fantais	% Newid i'r Gost	% Newid i'r Fantais
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol	gan gynnwys	£353.6M	£1,113.8M	£760.1M	-£760.1M	215%	-68%
Polisi Cymru	Diwygio'r Bysiau	gan gynnwys	£426.8M	£2,099.7M	£1,672.8M	-£1,672.8M	392%	-80%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	gan gynnwys	£457.9M	£960.0M	£502.0M	-£502.0M	110%	-52%
Polisi Cymru	Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	gan gynnwys	£614.7M	£1,747.0M	£1,132.3M	-£1,132.3M	184%	-65%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	gan gynnwys	£396.3M	£1,113.8M	£717.5M	-£717.5M	181%	-64%
Polisi Cymru	Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	gan gynnwys	£487.3M	£2,099.7M	£1,612.4M	-£1,612.4M	331%	-77%
TAG	Partneriaethau Statudol	gan gynnwys	£353.6M	£735.4M	£381.8M	-£381.8M	108%	-52%
TAG	Diwygio'r Bysiau	gan gynnwys	£426.8M	£1,371.4M	£944.6M	-£944.6M	221%	-69%
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	gan gynnwys	£457.9M	£640.1M	£182.2M	-£182.2M	40%	-28%
TAG	– Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	gan gynnwys	£614.7M	£1,152.8M	£538.1M	-£538.1M	88%	-47%
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	gan gynnwys	£396.3M	£735.4M	£339.2M	-£339.2M	86%	-46%
TAG	Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	gan gynnwys	£487.3M	£1,371.4M	£884.1M	-£884.1M	181%	-64%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol	Heb gynnwys	£387.0M	£558.3M	£171.3M	-£171.3M	44%	-31%
Polisi Cymru	Diwygio'r Bysiau	Heb gynnwys	£501.0M	£911.1M	£410.1M	-£410.1M	82%	-45%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£457.9M	£475.1M	£17.2M	-£17.2M	4%	-4%
Polisi Cymru	Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£614.7M	£763.6M	£148.9M	-£148.9M	24%	-20%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	Heb gynnwys	£429.6M	£558.3M	£128.7M	-£128.7M	30%	-23%
Polisi Cymru	Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£561.5M	£911.1M	£349.6M	-£349.6M	62%	-38%

Dull	Senario	Budd Amser Siwrnai	Cost	Mantais	Newid i'r Gost	Newid i'r Fantais	% Newid i'r Gost	% Newid i'r Fantais
TAG	Partneriaethau Statudol	Heb gynnwys	£387.0M	£358.4M	-£28.5M	£28.5M	-7%	8%
TAG	Diwygio'r Bysiau	Heb gynnwys	£501.0M	£570.1M	£69.0M	-£69.0M	14%	-12%
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£457.9M	£314.1M	-£143.9M	£143.9M	-31%	46%
TAG	Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£614.7M	£491.6M	-£123.1M	£123.1M	-20%	25%
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	Heb gynnwys	£429.6M	£358.4M	-£71.2M	£71.2M	-17%	20%
TAG	Diwygio'r Bysiau – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£561.5M	£570.1M	£8.6M	-£8.6M	2%	-2%

Tabl C-27 Y Gymhareb Cost a Budd – Tabl Cryno

Methodoleg	Craidd		Sensitifrwydd y Galw		Sensitifrwydd Costau	
	Partneriaet hau Statudol	Diwygio'r Bysiau	Partneriaet hau Statudol	Diwygio'r Bysiau	Partneriaet hau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Polisi Cymru, gan gynnwys arbedion amser siwrnai		4.9	2.1	2.8	2.8	4.3
TAG, gan gynnwys arbedion amser siwrnai	2.1	3.2	1.4	1.9	1.9	2.8
Polisi Cymru, heb gynnwys arbedion amser siwrnai		1.8	1.0	1.2	1.3	1.6
TAG, heb gynnwys arbedion amser siwrnai	0.9	1.1	0.7	0.8	0.8	1.0

Atodiad D – Asesu'r Gystadleuaeth

D1 Prawf Hidlo'r Gystadleuaeth

Canfyddiadau Hidlo'r Gystadleuaeth

- D1.1 Mae prawf hidlo'r gystadleuaeth Llywodraeth Cymru (Tabl D-1) wedi cael ei gymhwyso at y Bil, sef yr opsiwn a ffefrir fel y'i nodir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol.
- D1.2 Mae'r asesiad yn seiliedig ar ddata ar fflydoedd a milltiroedd a'r data sydd ar gael ar ddefnydd, a ddefnyddir fel procsi ar gyfer cyfran o'r farchnad. Ers i'r diwydiant bysiau gael ei ddadseiliedd, mae cryn dipyn o gyfuno wedi digwydd yn y diwydiant mewn meysydd â photensial masnachol, a chwe phrif weithredwr sydd yng Nghymru: Bws Caerdydd, Stagecoach, First Cymru, Arriva, Adventure Travel a Newport Bus.

Tabl D-1 Cwestiynau Prawf Hidlo Asesiad Effaith Rheoleiddiol Llywodraeth Cymru

Cwestiynau Prawf Hidlo'r Gystadleuaeth		Ateb
1	Yn y farchnad/marchnadoedd yr effeithir arni/arnynt gan y Bil, a oes gan unrhyw gwmni gyfran o'r farchnad sy'n fwy na 10%?	Oes
2	Yn y farchnad/marchnadoedd yr effeithir arni/arnynt gan y Bil, a oes gan unrhyw gwmni gyfran o'r farchnad sy'n fwy na 20%?	Oes
3	Yn y farchnad/marchnadoedd yr effeithir arni/arnynt gan y Bil, a oes gan y tri chwmni mwyaf gyda'i gilydd gyfran o'r farchnad sy'n fwy na 50%?	Oes
4	A fyddai costau'r Bil yn effeithio llawer mwy ar rai cwmnïau o gymharu ag eraill?	X
5	A yw'r Bil yn debygol o effeithio ar strwythur y farchnad, gan newid nifer neu faint y cwmnïau?	Ydy
6	A fyddai'r Bil yn arwain at gostau paratoi uwch i ddarpar gyflenwyr neu gyflenwyr newydd, nad oes rhaid i gyflenwyr presennol eu talu?	X
7	A fyddai'r Bil yn arwain at gostau rheolaidd uwch i ddarpar gyflenwyr neu gyflenwyr newydd, nad oes rhaid i gyflenwyr presennol eu talu?	X
8	A yw newid technolegol cyflym yn un o nodweddion y sector?	X
9	A fyddai'r Bil yn cyfyngu ar allu cyflenwyr i ddewis pris, ansawdd, ystod neu leoliad eu cynhyrchion?	X

- D1.3 Mae'r prawf hidlo wedi cael ei ddefnyddio er mwyn canfod effeithiau andwyol a buddiol posibl y ddeddfwriaeth arfaethedig a llywio trafodaethau ag economegwyr Llywodraeth Cymru. Yn seiliedig ar ganfyddiadau'r prawf hidlo, mae penderfyniad wedi cael ei wneud i

asesu'r gystadleuaeth yn llawn fel yr amlinellir yn y ddogfen hon, gan ddilyn canllawiau'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA)⁶⁴.

D2 Cefndir y Farchnad Fysiau yng Nghymru

Y Farchnad Fysiau yng Nghymru

- D2.1 Mae darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn gymhleth. Gwnaeth Deddf Trafnidiaeth 1985 ddadreoleiddio gwasanaethau bysiau lleol yn y DU y tu allan i Lundain a Gogledd Iwerddon. Arweiniodd hyn at newid sylweddol yn y ffordd y caiff gwasanaethau eu darparu i'r cyhoedd. Yn y farchnad wedi'i dadreoleiddio, gall gweithredwyr trwyddedig gofrestru unrhyw wasanaeth o'u dewis i'w weithredu'n fasnachol, ar yr amod eu bod yn bodloni gofynion trwyddedu a gweithredu'r Comisiynydd Traffig.
- D2.2 Mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd statudol i sicrhau'r broses o ddarparu gwasanaethau cludo teithwyr cyhoeddus (sy'n cynnwys gwasanaethau bysiau lleol) os bydd gwasanaeth yn methu neu pan na chaiff gwasanaethau eu darparu i'r safon briodol o dan adran 63(1) o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Gall awdurdodau lleol lunio trefniadau i ddarparu gwasanaethau a gymorthdelir i sicrhau gwasanaethau cludo teithwyr cyhoeddus lle na fyddai'r gwasanaeth yn cael ei ddarparu neu na fyddai'n cael ei ddarparu i safon benodol heb gymhorthdal. Fel y cyfryw, mae'r gwasanaethau bysiau a weithredir ledled Cymru yn gymysgedd o wasanaethau masnachol a gwasanaethau a gymorthdelir.
- D2.3 Yn bennaf, caiff gwasanaethau bysiau masnachol eu gweithredu ar hyd prif lwybrau bysiau strategol ac mewn ardaloedd â phoblogaeth uchel. Fel arfer, bydd gwasanaethau bysiau masnachol yn gwneud elw i'r cwmni bysiau a fydd, yn ei dro, yn eu helpu i barhau i fod yn hyfyw ac yn gynaliadwy.
- D2.4 Caiff gwasanaethau bysiau masnachol gyfraniad mewn 'ceiniogau fesul cilomedr masnachol' gan yr awdurdod lleol drwy'r Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau a ddarperir iddynt gan Lywodraeth Cymru. Y Grant hwn a ddisodlodd yr ad-daliad Dyletswydd Tanwydd a chynlluniau'r Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau a oedd ar gael yn flaenorol er mwyn cadw prisiau siwrneiau'n is nag y byddent fel arall. Er mwyn i'r Grant gael ei dalu i weithredwr, rhaid iddo gymryd rhan yn Safon Ansawdd Bysiau Gwirfoddol Cymru sydd â'r nod o sicrhau lefelau gwasanaeth sy'n gymesur â disgwyliadau teithwyr.
- D2.5 Mae gweithredwyr hefyd yn cael refeniw a ildwyd yn gyfnewid am gludo defnyddwyr cymwys y cynllun teithio rhatach gorfodol yng

⁶⁴Yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, [Competition & Markets Authority, Competition assessment: guidelines for policymakers](#)

Nghymru yn rhad ac am ddim yn seiliedig ar egwyddor 'ddim yn well nac yn waeth eu byd' i'r gweithredwr bysiau.

- D2.6 Rhaid i lwybrau masnachol, oherwydd eu natur, wneud elw ariannol ar y buddsoddiad, gan ddiwallu anghenion teithwyr yn yr ardal honno ar yr un pryd. Felly, ceir risg gynhenid na fydd y model masnachol ar ei ben ei hun yn diwallu anghenion yr holl ddefnyddwyr posibl lle y byddai hyn yn cael effaith negyddol ar broffidioldeb.
- D2.7 Mewn ardaloedd gwledig a threfi yng Nghymru, ni chaiff cyfran uchel o'r gwasanaethau bysiau eu gweithredu ar sail fasnachol, ac mae gwasanaethau ar gontract yn tueddu i fod yn fwy cyffredin. Mewn ardaloedd mwy trefol â phoblogaeth uchel, ceir tueddiad i weithredwyr bysiau gystadlu â'i gilydd ar y ffordd ac wrth safleoedd bysiau er mwyn codi teithwyr; fodd bynnag, dim ond hyn a hyn o gystadlu uniongyrchol sydd ar hyd llwybrau cyfan. Gall marchnad wedi'i dadreoleiddio arwain at fanteision oherwydd gallai cystadleuaeth ar y ffyrdd annog prisiau siwrneiau is ac ansawdd gwasanaeth gwell. Fodd bynnag, gallai hefyd arwain at anffanteision, gan gynnwys effeithiau ar hyfywedd ac ansawdd gwasanaethau yn y tymor hir yn sgil rhannu marchnad, yn ogystal â chostau ychwanegol at y cyfraniad mewn ceiniogau fesul cilomedr masnachol drwy'r Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau.
- D2.8 Ers pandemig COVID-19, mae cyfran uwch o refeniw gweithredwyr wedi bod ar ffurf cymorthdaliadau drwy'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau a'r Gronfa Bontio ar gyfer Bysiau er mwyn cyfrif am leihad mewn refeniw o brisiau siwrneiau yn ystod y pandemig a'r cyfnod adfer. Nod y cyllid ychwanegol hwn, a gaiff ei weinyddu gan Trafnidiaeth Cymru, yw lleihau achosion o ddyblygu gwasanaethau er mwyn cynnig y cwmbras rhwydwaith gorau posibl i deithwyr yn unol ag uchelgeisiau Llwybr Newydd i gynyddu cyfran dulliau teithio trafndiaeth gyhoeddus cymaint â phosibl. O ganlyniad i hynny, ystyrir mai ychydig iawn o gystadleuaeth uniongyrchol sydd, a deuir i'r casgliad bod y mwyafrif helaeth o deithwyr ar fysiau yng Nghymru yn annhebygol o gael dewis gweithredwr.
- D2.9 Ar y cyfan, nid oes systemau tocynnu safonedig ac integredig ar gyfer mwy nag un gweithredwr bysiau ar gael, sy'n ei gwneud yn anodd i deithwyr gynllunio a chyflawni siwrneiau a fydd yn cynnwys defnyddio mwy nag un gwasanaeth. Mae diffyg systemau tocynnu integredig yn rhwystr sylweddol rhag cynnydd mewn teithio ar fysiau. Ar ben hynny, mae gwybodaeth am deithio gan wahanol weithredwyr yn anghyson ac, yn aml, nid yw'n cyflwyno'r rhwydwaith ehangach o gysylltiadau. Hefyd, mae diffyg mapiau rhwydwaith cyfan yn ei gwneud yn anodd i ddarpar ddefnyddwyr newydd ddeall pa siwrneiau sydd ar gael neu sy'n bosibl ar fws.

Y Cyflenwad o Wasanaethau Bysiau yng Nghymru

- D2.10 Dangosodd dadansoddiad o'r gofynion ar gyfer Peiriannau Tocynnau Electronig i weithredwyr bysiau sy'n cymryd rhan yn y cynllun Teithio Rhatach Gorfodol yng Nghymru fod tua 70 o weithredwyr cerbydau cludo teithwyr yng Nghymru yn gweithredu gwasanaethau bysiau fel rhan o'u prif fusnes.
- D2.11 Mae nifer y cerbydau a weithredir gan bob cwmni yn amrywio'n fawr, o gwmnïau bach ag un neu ddau gerbyd, i is-gwmnïau lleol cwmnïau rhyngwladol sy'n gweithredu dros 300 o gerbydau yng Nghymru. Ceir dau gwmni bysiau sy'n eiddo i awdurdodau lleol ac a weithredir hyd braich oddi wrth eu cyfranddalwyr: Bws Caerdydd a Newport Bus.
- D2.12 O ran cilomedrau cerbyd, caiff mwy na thri chwarter (77%) yr holl wasanaethau ledled y wlad eu gweithredu gan y chwe gweithredwr mwyaf: Stagecoach, First Cymru, Arriva, Bws Caerdydd, New Adventure Travel a Newport Bus. Mae gan un o'r gweithredwyr hyn gyfran o'r farchnad sy'n fwy nag 20%, ac mae gan y tri gweithredwr mwyaf gyda'i gilydd gyfran o'r farchnad sy'n fwy na 50%⁶⁵.

Y Galw am Wasanaethau Bysiau yng Nghymru

- D2.13 Ar y cyfan, mae cyfran dulliau teithio bysiau yng Nghymru yn isel, ar lefel o tua 100M o deithiau y flwyddyn⁶⁶ (ychydig cyn pandemig COVID-19), sef tua 3-4% o gyfanswm y galw am drafnidiaeth, a dywed cyfran uchel o deithwyr mai eu prif reswm dros ddefnyddio'r bws yw am nad oes ganddynt ddewis arall. Ar ben hynny, mae'r canfyddiad o werth am arian yn wael ar y cyfan, ac eithrio ymhlith defnyddwyr sy'n talu prisiau rhatach.
- D2.14 Caiff y mwyafrif helaeth o siwrneiau gan deithwyr eu gwneud gan ddefnyddio gwasanaethau'r gweithredwyr mawr, gyda'r chwe gweithredwr mwyaf yn cyfrif am tua 80-85% o gyfanswm y galw ymhlith teithwyr⁶⁷.
- D2.15 Mae'n debygol bod natur dameidiog y rhwydwaith bysiau a'r cydgysylltu cyfyngedig rhwng sefydliadau sy'n gyfrifol am wahanol agweddau arno yn ffactor arwyddocaol sy'n cyfyngu ar y system yn ei chyfanrwydd, ac ar y gallu i ddenu cynnydd mewn defnydd.

D3 Asesu'r Cynigion Polisi

Cyflwyniad

- D3.1 Mae'r adran hon yn archwilio'r sail resymegol economaidd dros roi model diwygio'r bysiau ar waith, gan gyfeirio at y trefniadau presennol

⁶⁵ Ffynhonnell: Data'r Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau 2018-19, Llywodraeth Cymru

⁶⁶ [Bus statistics data tables - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/statistics/bus-statistics-data-tables)

⁶⁷ Trafnidiaeth Cymru, Data ar y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau, 2022 – heb eu cyhoeddi oherwydd sensitifrwydd masnachol.

sydd wedi'u dadreoleiddio a'r opsiwn arall posibl a ystyrir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, sef Partneriaethau Statudol. Yn fras, mae'n ceisio ymateb i'r cwestiynau allweddol canlynol a amlinellir yng nghanllawiau'r CMA:

1. A fydd y mesur polisi'n cyfyngu ar nifer y cyflenwyr neu'r amrywiaeth o gyflenwyr, boed yn uniongyrchol neu'n anuniongyrchol?
2. A fydd y mesur polisi'n cyfyngu ar allu cyflenwyr i gystadlu?
3. A fydd y mesur polisi'n cyfyngu ar gymhellion cyflenwyr i gystadlu?
4. A fydd y mesur polisi'n effeithio ar allu defnyddwyr i ymwneud â marchnadoedd a gwneud dewisiadau sy'n cyd-fynd â'r hyn sy'n well ganddynt?
5. A fydd y mesur polisi'n effeithio ar allu neu gymhelliant cyflenwyr i gyflwyno technolegau, cynhyrchion neu fodelau busnes newydd?

Y Trefniadau Presennol a Damcaniaeth Marchnad Gystadleuol

D3.2 Cafodd gwasanaethau bysiau y tu allan i Lundain eu dadreoleiddio o dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985, gan olygu bod gwasanaethau bysiau'n gweithredu o fewn fframwaith marchnad rydd. Gall gweithredwyr benderfynu ar ddyluniad y rhwydwaith a'r llwybrau yn seiliedig ar ofynion masnachol a'r nod o wneud cymaint â phosibl o elw, yn ddarostyngedig i safonau diogelwch a safonau gweithredu a bennir gan Gomisiynwyr Traffig Prydain Fawr.

D3.3 Mae cystadleuaeth yn y farchnad yn chwarae rhan allweddol o ran llywio gwarged defnyddwyr. Cysyniad economaidd sy'n mesur y fantais ychwanegol a gaiff defnyddwyr drwy gynnyrch neu wasanaeth pan fyddant yn talu llai na'r hyn roeddent yn fodlon ei dalu yw gwarged defnyddwyr. Gellir effeithio ar warged defnyddwyr mewn dwy ffordd allweddol:

- Prisiau is: Mewn marchnadoedd cystadleuol, rhaid i weithredwyr gadw prisiau bysiau'n gymharol isel er mwyn denu defnyddwyr ac ennill cyfran fwy o'r farchnad. Mae hyn yn arwain at warged defnyddwyr uwch am fod defnyddwyr yn talu llai na'r hyn y maent yn fodlon ei dalu.
- Mwy o fanteision i ddefnyddwyr: Mae cystadleuaeth yn y farchnad yn galluogi defnyddwyr i gael gwarged defnyddwyr uwch. Pan fydd gweithredwyr yn cystadlu, byddant yn ymdrechu i ddarparu cynhyrchion o ansawdd gwell, gwell gwasanaeth cwsmeriaid, a nodweddion arloesol i ddenu defnyddwyr. Bydd hyn yn arwain at warged defnyddwyr uwch, neu ganlyniadau gwell i ddefnyddwyr i bob pwrpas.

D3.4 Mewn marchnad gystadleuol, bydd y defnyddiwr yn talu'r pris isaf posibl am y nwyddau neu'r gwasanaethau, ac felly ystyrir bod cystadleuaeth yn beth 'da'. Gall hyn fod yr un mor wir yn achos monopoli neu ddeuopoli (lle y caiff y gwasanaethau yn y farchnad eu darparu gan un neu ddau weithredwr) os bydd y gweithredwyr sydd eisoes yn y farchnad yn wynebu bygythiad newydd-ddyfodiaid i'r farchnad, ac felly'n gweithredu fel pe baent mewn marchnad gystadleuol neu, yn wir, os cânt eu rheoleiddio drwy fesurau rheoli prisiau.

Methiant y Farchnad

D3.5 Mewn gwirionedd, nid yw'r model presennol sydd wedi'i ddadredeoleiddio yn farchnad wirioneddol gystadleuol, a cheir tystiolaeth gadarn o fethiant y farchnad. Mae'n gystadleuol mewn egwyddor ond, yn ymarferol, caiff y mwyafrif helaeth o'r gwasanaethau bysiau yng Nghymru eu gweithredu gan nifer bach o gwmnïau mawr nad ydynt yn cystadlu yn erbyn ei gilydd fawr ddim ar lwybrau. Mae hyn o ganlyniad i rwystrau gwirioneddol a sylweddol rhag ymuno â'r farchnad sy'n golygu nad oes modd i newydd-ddyfodiaid posibl gystadlu ynddi bob amser, gan gynnwys:

- Costau ymlaen llaw uchel sy'n gysylltiedig â phrynu tir i'w ddefnyddio ar gyfer depos (gan gynnwys cael caniatâd cynllunio), a phrynu fflyd o gerbydau.
- Ceir risgiau sylweddol o ran refeniw gan nad yw niferoedd defnyddwyr (ar lefel leol a chenedlaethol) bob amser yn sefydlog, sy'n gallu atal BBaChau nad ydynt yn gweithredu mewn marchnadoedd mwy lle y caiff y risg i weithredwyr ei rhannu rhwng gwahanol ardaloedd daearyddol.
- Gallu'r gweithredwyr sydd eisoes yn y farchnad i ailgyfeirio adnoddau at lwybrau lle mae newydd-ddyfodiaid yn ceisio ymuno â'r farchnad a defnyddio modelau prisio a chyflenwi rheibus yn y tymor byr. Er enghraifft – creu capasiti gormodol (h.y. mwy o fysiau'n cael eu rhedeg ar y llwybr nag a all ddenu digon o refeniw i dalu'r costau) am fod modd amseru'r gwasanaethau ychwanegol hyn yn unigol mewn ffordd sy'n cymryd refeniw oddi wrth wasanaethau'r cystadleuydd a'u hamserlennu mewn ffordd sy'n cynnal neu'n gwella manteision y gweithredwr unigol yn y rhwydwaith.

D3.6 Mae'r ffactorau hyn, a ffactorau eraill, wedi arwain at gystadleuaeth am y farchnad gan weithredwyr mawr, yn hytrach na chystadleuaeth o fewn y farchnad. Yn gyffredinol, mae gweithredwyr wedi ceisio rheoli maint eu helw yng nghyd-destun lleihad yn y defnydd o fysiau, yn hytrach na chynnydd mewn defnydd/refeniw, sy'n ofynnol er mwyn creu system fysiau sy'n gallu newid dulliau teithio ar y raddfa sy'n ofynnol er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd.

Darparu Deddfwriaeth a Dewisiadau Amgen Posibl

- D3.7 O dan y ddeddfwriaeth arfaethedig ar gyfer diwygio'r bysiau, byddai'n ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen yn eu barn nhw er mwyn sicrhau trafnidiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru gyfan; i nodi manylion allweddol y gwasanaethau hynny yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru (lwybrau, prif fannau aros ac ardaloedd gweithredu); ac i sicrhau y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Byddai'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau gwasanaethau naill ai drwy lunio contractau gwasanaethau bysiau lleol â gweithredwyr; drwy roi trwyddedau gwasanaethau bysiau lleol i weithredwyr; drwy ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol; neu drwy ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol. Bydd gan Weinidogion Cymru fwy o reolaeth strategol dros lwybrau ac amlderau gwasanaethau bysiau, a byddai'n gallu dylunio a phennu'r rhwydwaith gorau posibl o lwybrau gwasanaethau wedi'u cydgysylltu.
- D3.8 Fel arall, o dan fodel Partneriaethau Statudol (yn debyg i'r model Partneriaeth Estynedig yn Lloegr), gallai gweithredwyr bysiau benderfynu ar y gwasanaethau y byddant yn eu darparu, y pris y byddant yn ei godi a'r fflyd y byddant yn ei defnyddio. Mewn egwyddor, byddai'r model Partneriaethau Statudol yn parhau â'r farchnad gystadleuol bresennol, lle y byddai damcaniaeth economaidd yn mynnu bod gwasanaethau'n cael eu darparu'n effeithlon, o ran pris, gan y byddai gwneud elw dros ben yn denu newydd-ddyfodiaid i'r farchnad a fyddai'n cystadlu ar sail pris ac ansawdd er mwyn lleihau elw yn ôl i lefel normal. Drwy fodel Partneriaethau Statudol, byddai'r gweithredwyr hefyd yn parhau (ar gyfer gwasanaethau masnachol) i ysgwyddo'r brif gyfran ariannol o'r risg mewn perthynas â refferniw (prisiau siwrneiau) a chost (fflyd, depos, costau gweithredol).

Effeithiau'r Ddeddfwriaeth Arfaethedig

- D3.9 Byddai'r farchnad bysiau wedi'i dadreoleiddio yn cael ei hatal o dan y model arfaethedig i ddiwygio'r bysiau. Byddai gweithredwyr y cael eu cyfyngu rhag darparu gwasanaethau bysiau lleol oni fydd y gwasanaeth hwnnw'n rhan o gontract gwasanaethau bysiau lleol, yn agored i drwydded gwasanaethau bysiau lleol neu ei fod yn wasanaeth a ddarperir yn uniongyrchol gan Weinidogion Cymru. Ni fyddai rhai gwasanaethau fel gwasanaethau bysiau cymunedol yn cael eu dal gan y cyfyngiad. Bydd masnachfreinio gwasanaethau yn golygu bod pwysau cystadleuol yn gysylltiedig â'r broses o ddarparu gwasanaethau bysiau, o ystyried y byddai gweithredwyr yn gallu gwneud cais am gontractau i weithredu gwasanaethau dros gyfnod penodol.
- D3.10 Mae diwygio'r bysiau yn dod â chryfderau gweithredwyr preifat, trydydd sector a sector cyhoeddus ynghyd o ran darparu gwasanaethau mewn modd effeithlon, ond gyda dyluniad rhwydwaith mwy cysylltiedig a

threfnus, a mwy o ffocws ar gynnig gwell gwerth i'r cyhoedd. Byddai diwygio'r bysiau yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddiffinio cyfundrefnau cytundebol ar gyfer monitro, cymell a gorfodi perfformiad da gan weithredwyr. Gellir cynnig gwobrau ariannol am agweddau mesuradwy ar wasanaethau megis dibynadwyedd, achosion o ganslo siwrneiau (neu ddiffyg achosion o'r fath) a boddhad cwsmeriaid.

- D3.11 I weithredwyr bysiau, gall y model masnachfreinio, o dan drefniadau diwygio'r bysiau, gynnig amgylchedd gweithredu mwy sefydlog ynghyd â'r rhyddid i ganolbwyntio ar ddarparu gwasanaethau, dibynadwyedd, gofal cwsmeriaid a chyrraedd safonau y cytunwyd arnynt mewn contractau. Un risg bosibl yw os bydd y gystadleuaeth mor wael mewn rhai rhannu o Gymru fel na chaiff contractau masnachfreinio eu prisio'n gystadleuol neu na ddaw dim tendrau i law. Gellir rheoli hyn drwy ymgysylltu â'r farchnad a sicrhau y caiff meintiau'r contract eu graddio'n briodol ledled Cymru. Mae'r ddeddfwriaeth yn darparu ar gyfer gwasanaethau a gaiff eu rhedeg gan Weinidogion Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) a allai fod yn fodd i fynd i'r afael â bylchau mewn gwasanaethau.
- D3.12 Nod y ddeddfwriaeth yw sicrhau bod yr holl weithredwyr bysiau yn y sector yn darparu gwasanaethau yn unol â'u cryfderau penodol, gan gynnwys BBaChau, cwmnïau sy'n eiddo i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau corfforaethol. Yn bwysig ddigon, o dan y model arfaethedig, bydd Gweinidogion Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) yn gallu mabwysiadu risgiau o ran refeniw ar gyfer gwasanaethau bysiau wedi'u masnachfreinio, a all wneud y sefyllfa fasnachol yn fwy deniadol i weithredwyr, ac yn arbennig i BBaChau.
- D3.13 Mae'r dull hwn yn galluogi gweithredwyr i ganolbwyntio ar gymhellion perfformiad contractiol ac ansawdd gwasanaethau. Bydd gweithredwyr yn parhau i ysgwyddo'r risg o ran costau drwy weithrediadau ond, unwaith eto, cânt eu cymell gan y model masnachfreinio contractau i sicrhau arbedion effeithlonrwydd wrth reoli gweithrediadau ac asedau gan y bydd y gweithredwr, i bob pwrpas, yn 'cadw' unrhyw gostau a gaiff eu harbed, a gallai llwybrau masnachfreinio yn y dyfodol gael eu colli i weithredwyr eraill sy'n gallu cyflawni contractau am werth rhatach.
- D3.14 Byddai rhai is-opsiynau ym model diwygio'r bysiau arfaethedig yn golygu bod Trafnidiaeth Cymru yn darparu'r fflyd a'r depos fel rhan o'r trefniadau masnachfreinio, ac mae'n debygol y byddai'n eu prydlesu i'r gweithredwyr am werth rhent bach iawn. Unwaith eto, mae hyn yn lleihau'r rhwystr rhag ymuno â'r farchnad a'r risg i newydd-ddyfodiaid posibl, ac mae'n creu marchnad gystadleuol y gellir ymuno â hi a ffordd o gyflymu'r broses o bontio i fysiau di-allyriadau yn unol â dyheadau

Llywodraeth Cymru i fflyd bysiau Cymru fod yn rhai di-allyriadau egsôst erbyn 2035 fel yr amlinellir yn Cymru Sero Net⁶⁸.

Canlyniadau i Deithwyr

D3.15 Mae model diwygio'r bysiau yn cynnig ymreolaeth dros ddyluniad y rhwydwaith ac yn fodd i bennu mesurau perfformiad a chymhellion mwy caeth. Bydd cyflwyno marchnad fwy cystadleuol, lleihau rhwystrau rhag ymuno, ailddyrannu risgiau a gorfodi ansawdd yn arwain at sail mantais i deithwyr, fel y crynhoir isod:

- Y lefelau gorau posibl o gysylltedd bysiau ledled Cymru, lle y bydd croes-gymorthdaliadau mwy effeithiol yn golygu bod modd datblygu rhwydwaith cynhwysfawr o lwybrau bysiau ym mhob arall, a hynny ar adegau prysur ac ar adegau llai prysur gyda'r nos ac ar ddydd Sul.
- Rhwydwaith bysiau sefydlog o un flwyddyn i'r llall, y bydd pobl yn dod i'w adnabod ac yn ymddiried ynddo.
- Yr holl drafnidiaeth i deithwyr ar y ffyrdd yn cael ei hariannu a'i llywodraethu gyda'i gilydd er mwyn sicrhau cymaint â phosibl o synergedd, cyn lleied â phosibl o ddyblygu gwastraffus a'r mewnlenni gorau posibl i'r rhwydwaith o wasanaethau bysiau rheolaidd mewn ymateb i'r galw.
- Amserlenni cydgysylltiedig a phrisiau siwrneiau syml ar gyfer ardaloedd cyfan, er mwyn sicrhau cysylltiadau haws rhwng bysiau a rhwng bysiau a phob dull trafnidiaeth gyhoeddus arall.
- Gwybodaeth gynhwysfawr y mae'n hawdd dod o hyd iddi a'i deall, a brand unedig amlwg sy'n cynnig un corff atebol a fydd yn gweithredu fel un pwynt cyswllt i gwsmeriaid.
- Safonau gwasanaeth cyson a gwell dibynadwyedd drwy drefniadau rheoli perfformiad â chymhelliant.
- Gyrwyr a gaiff eu hyfforddi a'u cefnogi i fod yn genhadon rheng flaen, gan fod yn wyneb cyhoeddus i'r gwasanaeth bysiau o ddydd i ddydd sy'n helpu i ddenu defnyddwyr, ond a gaiff eu cefnogi hefyd gan ddull mwy systematig o ddarparu gwybodaeth.
- Y gallu i integreiddio gwariant ar welliannau i wasanaethau bysiau yn agosach â chymau i leihau'r ddibyniaeth ar geir, er mwyn ffurfio dull polisi cydlynol i annog newid dulliau teithio.

⁶⁸ <https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-10/cymru-sero-net-cyllideb-garbon-2-2021-25.pdf>