



Llywodraeth Cymru

Dogfen Ymgynghori

BWS POLISI GWASANAETHAU TRAFOD

Cynigion i wella gwasanaethau bysiau
lleol yng Nghymru

Dyddiad cyhoeddi: 8 Mawrth 2017
Camau i'w cymryd: Ymatebion 31Mai 2017

TROSOLWG

Diben yr ymgynghoriad hwn yw dechrau trafodaeth gyda gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol yng Nghymru a theithwyr ynghylch sut y gwasanaethau bws lleol y gellir eu trefnu yn y tymor hwy.

SUT I YMATEB

Mae'r cyfnod ymgynghori'n dechrau fis 8 Mawrth 2017 a daw i ben ar 31 Mai 2017. Gofalwch fod eich ymateb yn ein cyrraedd erbyn y dyddiad cau.

Mae'r ddogfen hon ar gael ar y rhyngrwyd yn
<http://gov.wales/consultations/?skip=1&lang=cy>

Gallwch ymateb:

- Drwy lenwi'r ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad yn Atodiad B; neu
- Drwy anfon eich sylwadau drwy'r e-bost neu drwy'r post i'r cyfeiriad isod.

RHAGOR O WYBODAETH A DOGFENNAU CYSYLLTIEDIG

Gallwch ofyn am gopi o'r ddogfen hon mewn print bras, Braille, ieithoedd eraill neu ar CD sain.

MANYLION CYSWLLT

Cyfeiriad post: Tîm Polisi Trafnidiaeth Gyhoeddus
Trafnidiaeth - Polisi, Cynllunio a Phartneriaethau
Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ

E-bost: PolisiTrafnidiaethGyhoeddus.PublicTransportPolicy@cymru.gsi.gov.uk

Rhif ffôn: 029 2082 1497

DIOGELU DATA

Sut y caiff y sylwadau a'r wybodaeth a gawn gennych eu defnyddio

Bydd unrhyw ymateb a anfonwch atom yn cael ei weld yn llawn gan staff Llywodraeth Cymru sy'n ymdrin â'r materion y mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â nhw. Mae'n bosibl y bydd aelodau eraill o staff Llywodraeth Cymru yn gweld yr ymateb hefyd, i'w helpu i gynllunio ymgynghoriadau yn y dyfodol.

Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion i'r ddogfen hon. Mae'n bosibl hefyd y byddwn yn cyhoeddi'r ymatebion yn llawn. Fel arfer, bydd enw a chyfeiriad (neu ran o gyfeiriad) yr unigolyn neu'r sefydliad a anfonodd yr ymateb yn cael eu cyhoeddi gyda'r ymateb. Mae hynny'n helpu i ddangos bod yr ymgynghoriad wedi'i gynnal yn briodol. Os nad ydych yn dymuno i'ch enw a'ch cyfeiriad gael eu cyhoeddi, rhowch wybod inni'n ysgrifenedig wrth anfon eich ymateb. Byddwn wedyn yn cuddio'ch manylion.

Mae'n bosibl y bydd yr enwau a'r cyfeiriadau y byddwn yn eu cuddio yn cael eu cyhoeddi'n ddiweddarach, er nad yw hynny'n debygol o ddigwydd yn aml iawn. Mae Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 a Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004 yn caniatáu i'r cyhoedd wneud cais i weld gwybodaeth a gaiff ei chadw gan lawer o gyrff cyhoeddus, gan gynnwys Llywodraeth Cymru.

Mae hynny'n cynnwys gwybodaeth nad yw wedi'i chyhoeddi. Fodd bynnag, mae'r gyfraith hefyd yn caniatáu inni gadw gwybodaeth yn ôl o dan rai amgylchiadau. Os bydd unrhyw un yn gofyn am gael gweld gwybodaeth a gadwyd yn ôl gennym, bydd yn rhaid inni benderfynu a ydym am ei rhyddhau ai peidio. Os bydd rhywun wedi gofyn inni beidio â chyhoeddi ei enw a'i gyfeiriad, bydd hynny'n ffaith bwysig i ni ei hystyried. Fodd bynnag, weithiau mae'n bosibl y bydd rheswm pwysig dros orfod datgelu enw a chyfeiriad unigolyn, er ei fod wedi gofyn inni beidio â'u cyhoeddi. Byddem yn cysylltu â'r unigolyn ac yn gofyn am ei farn cyn gwneud unrhyw benderfyniad terfynol i ddatgelu'r wybodaeth.

Cynnwys

RHAGAIR	Tudalen 3
CYFLWYNIAD GWEINIDOGOL	Tudalen 6
CRYNODEB GWEITHREDOL	Tudalen 9
ADRAN 1 – Y SEFYLLFA BRESENNOL	Tudalen 16
ADRAN 2 – YR ANGEN AM NEWID	Tudalen 38
ADRAN 3 DIWYGIADAU ARFAETHEDIG	Tudalen 54
Ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad	Tudalen 81

RHAGAIR

Mae gan Lywodraeth Cymru ddyletswydd moesol a statudol i wella lles economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Mae'r cyfrifoldeb hwn nid yn unig o fewn Deddfau Llywodraeth Cymru, ond hefyd wedi ei sefydlu gan ofynion a gyflwynwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015.

Mae Deddf 2015 yn ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus yng Nghymru feddwl mwy am bethau yn yr hirdymor, gan gydweithio'n well gyda phobl a chymunedau, a'i gilydd, i rwystro problemau cyn iddynt godi. Mae'r Ddeddf yn cydnabod bod angen inni fabwysiadu dull mwy cydlynol wrth inni geisio gwella'r dull o ddarparu gwasanaethau cyhoeddus i bobl Cymru.

Fel rhan o'r Ddeddf hon, mae disgwyl i sefydliadau'r sector cyhoeddus yng Nghymru:

- Gydweithio'n well
- Cynnwys pobl gan ystyried amrywiaeth ein cymunedau
- Edrych yn yr hirdymor yn ogystal â chanolbwyntio ar heddiw
- Cymeryd camau i geisio rhwystro problemau rhag gwaethygu – neu hyd yn oed eu rhwystro rhag digwydd yn y lle cyntaf.

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015 yn cynnwys yr angen i sicrhau cynaliadwyedd trwy gydweithio a chynnig atebion fydd yn para am oes.

Wrth wneud hyn, mae'n rhaid inni hefyd ystyried yr angen i ddileu gwahaniaethu anghyfreithlon, erledigaeth, neu aflonyddu, sy'n parhau i ddifetha ein cymdeithas. Mae Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus a gyflwynwyd gan Ddeddf

Cydraddoldeb 2010 yn ei gwneud yn ofynnol inni gynnwys pawb sy'n rhannu y nodweddion sy'n cael eu diogelu, a phobl sydd ddim yn eu rhannu, wrth wneud penderfyniadau sy'n effeithio ar sut y gallwn fynd i'r afael â gwahaniaethu o bob math.

Mae methu â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn parhau i osod rhwystrau ar allu pobl i fyw eu bywydau yn annibynnol.

Mae cyflawni darpariaethau newid hinsawdd o dan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) yn flaenoriaeth allweddol i Lywodraeth Cymru dros y ddwy flynedd nesaf. Mae ein rhaglen o weithgarwch yn canolbwyntio ar gyflawni'r gofynion o dan y Ddeddf sef:

- Diffinio pa allyriadau sy'n cael eu cynnwys ar ein cyfrif yng Nghymru ac edrych ar ffyrdd o gyflawni hyn;
- Pennu y llwybr dadgarboneiddio yng Nghymru, gan gynnwys pennu targedau dros dro (ar gyfer 2020, 2030 a 2040) a'r ddwy gyllideb garbon gyntaf (ar gyfer 2016-2020 a 2021-25)
- Pennu sut y gallwn gyrraedd ein targedau i leihau allyriadau ar gyfer y gyllideb garbon gyntaf (2016-2020).

Mae'n rhaid i'r dull a fabwysiadir o ddatblygu'r broses o ddadgarboneiddio gael ei hystyried fel un o'r dulliau o foderneiddio economi Cymru a'i gwneud yn fwy posibl inni gystadlu yn y farchnad fyd-eang.

Mae bysiau a thrafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn ehangach yn cyfrannu at y strategaeth symudedd allyriadau isel a gyhoeddwyd gan yr Undeb Ewropeaidd, sy'n dangos y cysylltiad rhwng mentrau mewn meysydd perthnasol, a sut y gellir eu cyfuno i wella cynaliadwyedd amgylcheddol.

O ystyried popeth, bydd ein rhwymedigaethau o dan y Deddfau hyn yn sicrhau ein bod yn datblygu atebion nid yn unig i'r heriau yr ydym yn eu hwynebu heddiw, ond yr heriau fydd yn wynebu ein cymdeithas yfory ac yn y dyfodol.

Mae gwneud ein system drafnidiaeth yn fwy effeithiol drwy fanteisio i'r eithaf ar dechnolegau digidol, prisio doeth ac annog y newid i ddulliau teithio gydag allyriadau is yn hanfodol i'n llwyddiant byd-eang yn y dyfodol.

CYFLWYNIAD GWEINIDOGOL



Ar 23 Ionawr, cynhaliais Uwchgynhadledd Bysiau Cymru fel yr addawyd yn y cynllun pum pwynt a gyhoeddais ddiwedd 2016. Mewn cydweithrediad â gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol, grwpiau cydraddoldeb a grwpiau teithwyr, rhoddodd yr uwchgynhadledd gyfle i archwilio gwendidau a chryfderau byrdymor a thymor canolig sy'n nodweddiadol o'r rhwydwaith bysiau lleol yng Nghymru.

Bydd camau yn cael eu cymryd i roi sylw i rai o'r materion a ddaeth i'r amlwg o'r uwchgynhadledd, ond yn y tymor hwy, mae angen sefydlu fframwaith ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau lleol sydd o fudd i bawb: Gwasanaethau gwell i deithwyr, bargaen deg i weithredwyr bysiau a threfniadau mwy eglur i awdurdodau lleol allu cynllunio a threfnu trafnidiaeth leol yn eu hardaloedd.

Ar 20 Medi 2016, cyhoeddodd y Prif Weinidog ein rhaglen lywodraethu ar gyfer y pum mlynedd nesaf yn rhoi ein hymrwymiad i barhau i adeiladu cymdeithas unedig a chysylltiedig. Er mwyn helpu i gyflawni'r uchelgais hon, rydym wedi ymrwymo i ddarparu system drafnidiaeth integredig amlfodd i Gymru gyfan, gan gynnwys systemau Metro de a gogledd Cymru, a fydd yn gweithredu fel y glasbrint ar gyfer systemau integredig ledled Cymru.

Bydd y ddarpariaeth o rwydwaith mwy effeithiol o wasanaethau bysiau yn hanfodol i'n huchelgais, ac i gefnogi ein hamcanion ar gyfer llesiant a chenedlaethau'r dyfodol. Gwasanaethau bysiau rheolaidd lleol yw sylfaen ein system drafnidiaeth gyhoeddus, a bydd hynny'n parhau. Mae'n ffaith fod mwy o bobl yng Nghymru yn defnyddio bysiau fel dewis trafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach na'r cerbyd modur preifat wrth gymudo'n feunyddiol i'r gwaith ac at ddibenion hamdden.

Er ein bod wedi gweld tuedd ar i lawr o ran nifer y teithiau sy'n cael eu gwneud gan deithwyr ar wasanaethau bysiau lleol yn ystod y degawd diwethaf, caiff mwy nag 100 miliwn o deithiau teithwyr eu gwneud ar fysiau bob blwyddyn o hyd. Mae hyn yn llawer mwy na nifer y teithiau ar ein rhwydwaith rheilffyrdd.

Felly mae ein hymrwymiad hirdymor i ddarparu rhwydwaith mwy effeithiol o fysiau yn ddiamod, ac felly hefyd ein hymrwymiad i gefnogi'r diwydiant bysiau yn y byrdymor. Gyda'n gilydd, mae angen i ni ddiffinio'r hyn yr ydym yn dymuno i'n gwasanaethau bysiau ei gyflawni yn rhan o system drafnidiaeth integredig ac yna cynllunio fframwaith sy'n gallu darparu'r gwasanaethau o ansawdd hyn.

Bydd y setliad datganoledig gwell a gynigir trwy Ddeddf Cymru 2017 yn weithredol yn fuan, gan ein galluogi i sefydlu fframwaith ar gyfer gwasanaethau bysiau a all ddarparu'r ansawdd, amllder, dibynadwyedd a phrydlondeb gwell ar y rhwydwaith yr ydym eisiau eu gweld.

Mae cyhoeddi Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru ym mis Mawrth 2016, yn nodi'n eglur am y tro cyntaf y safonau ansawdd yr ydym yn dymuno eu gweld ar waith ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol, yn fan cychwyn da.

Mae'n bwysig y gall teithwyr fod yn hyderus y bydd ansawdd gwasanaethau bysiau lleol yn cael ei gymhwyso yn gyffredinol i wasanaethau bysiau rheolaidd lleol ar draws Gymru gyfan. Ni ddylai ansawdd y gwasanaeth a ddarperir yn ardaloedd mwyaf gwledig Cymru fod yn ddim llai ffafriol na'r rhai a ddarperir yn rhan o'r metro neu mewn ardaloedd mwy trefol o'r wlad.

Mae hon yn her y mae'n rhaid i ni yn Llywodraeth Cymru, ynghyd ag awdurdodau lleol a'r sectorau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, fynd i'r afael â hi.

Gyda'n gilydd, rwy'n hyderus y gallwn ddarparu rhwydwaith bysiau teg, cynaliadwy ac o ansawdd sy'n darparu i gymunedau ac unigolion ledled Cymru y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt ac y maent yn eu haeddu.

Ar y sail honno felly, rwy'n cynnig cyfle i'r diwydiant bysiau, y sector cyhoeddus ac, yn bwysicaf oll, teithwyr, i ystyried a chynnig awgrymiadau a sylwadau ar yr amrywiaeth o gynigion a nodir yn y papur polisi hwn.



Ken Skates AC/AM
Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith

CRYNODEB GWEITHREDOL

Nodir prif gorff y gyfraith o ran gwasanaethau bysiau a choetsis yng Nghymru yn Neddf Cerbydau Teithwyr Cyhoeddus 1981, Deddf Drafnidiaeth 1985, Deddf Drafnidiaeth 2000, Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 a Deddf Trafnidiaeth Leol 2008.

Mae materion yn ymwneud â gwasanaethau bysiau yn rhan o gymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad Cenedlaethol, yn amodol ar eithriadau sy'n cynnwys adeiladu a defnyddio cerbydau, trwyddedau gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a chofrestru gwasanaethau bysiau lleol. Disgwylir y bydd cofrestru gwasanaethau bysiau a swyddogaethau perthnasol y Comisiynydd Traffig yn cael eu datganoli i Gymru erbyn 2018.

O dan y Deddfau hyn, gall Gweinidogion Cymru;

- Wneud Rheoliadau ar gyfer trefniadau ad-dalu i weithredwyr o ganlyniad i ddarparu consesiynau teithio gorfodol.
- 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 trafnidiaeth.
- Gwneud rheoliadau, a chyflwyno canllawiau, ar Gynlluniau Partneriaeth Ansawdd bysiau a Chynlluniau Contractau Ansawdd bysiau.
- Sicrhau'r ddarpariaeth o unrhyw wasanaethau trafnidiaeth teithwyr cyhoeddus y mae'n ystyried sy'n briodol at y diben

o fodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru na fyddai, yn eu barn hwy, yn cael eu bodloni fel arall, a dod i gytundebau ar gyfer cymorthdaliadau gwasanaeth i wasanaethau o'r fath.

Gall awdurdodau lleol

- Sicrhau'r ddarpariaeth o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y maent o'r farn sy'n briodol i fodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth gyhoeddus na fyddai'n cael eu bodloni fel arall.
- Dod i gytundeb yn 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.
- Sefydlu Cynllun Partneriaeth Ansawdd a Chynllun Contractau Ansawdd, yn amodol ar gychwyn y ddeddfwriaeth berthnasol. O dan y Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd, mae gweithredwyr bysiau yn buddsoddi mewn gwasanaethau o ansawdd uwch (gan gynnwys cerbydau newydd), tra bod awdurdodau lleol yn buddsoddi mewn cynlluniau rheoli traffig. Mae Cynllun Contractau Ansawdd yn golygu atal y farchnad ddadreoledig ar gyfer gwasanaethau bysiau yn yr ardal dros dro, a'r awdurdod trafnidiaeth lleol yn gosod contract cyfyngol i weithredwr redeg y gwasanaethau a nodir gan y cynllun.
- Llunio cynlluniau tocynnau.
- Ad-dalu gweithredwyr bysiau am ddarparu teithio consesiynol pan gyflwynir trwydded teithio consesiynol i'r teithiwr (fel sy'n ofynnol o dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000).

- Penderfynu pa wybodaeth am fysiau lleol ddylai gael ei gwneud ar gael i'r cyhoedd a'r ffordd y dylid ei gwneud ar gael.

Y Comisiynwyr Traffig ar gyfer Cymru a Lloegr sy'n gyfrifol am drwyddedu a rheoleiddio'r rheini sy'n gweithredu cerbydau nwyddau trwm, bysiau a choetsis, a chofrestru gwasanaethau bysiau lleol. Fe'u cynorthwyir yn y gwaith hwn gan ddirprwy Gomisiynwyr Traffig, sy'n llywyddu nifer o ymchwiliadau cyhoeddus. Disgwylir y bydd cofrestru gwasanaethau bysiau a swyddogaethau perthnasol y Comisiynydd Traffig yn cael eu cynnwys yn rhan o gymhwysedd deddfwriaethol Cynulliad Cenedlaethol Cymru gan Ddeddf Cymru 2017.

O ran gwasanaethau bysiau yng Nghymru, mae Comisiynydd Traffig Cymru yn gyfrifol am:

- Drwyddedu gweithredwyr bysiau a choetsis, neu gerbydau gwasanaeth cyhoeddus
- Cofrestru gwasanaethau bysiau lleol
- Dyfarnu trwyddedau galwedigaethol a chymryd camau yn erbyn gyrwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus

O dan y trefniadau hyn, gall gweithredwr bysiau gofrestru i redeg gwasanaeth bysiau mewn unrhyw ardal ar sail fasnachol, neu ddiddymu'r gwasanaeth, trwy roi 56 diwrnod o rybudd 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.

Ar ddiwedd mis Mawrth 2015, adroddodd StatsCymru bod y diwydiant bysiau yng Nghymru yn cyflogi 4,900 o staff, yn gweithredu tua 2,600 o gerbydau gan alluogi 107 miliwn o gilomedrau cerbydau 'byw' i gael eu teithio, a ddarparodd 101 miliwn o deithiau teithwyr. Roedd tua 73% o'r pellter a deithiwyd ar lwybrau a benderfynwyd gan reidrwydd masnachol gweithredwyr bysiau, a'r 27% arall ar lwybrau a gontractiwyd allan neu a gymorthdelir mewn ffyrdd eraill gan awdurdodau lleol i ddiwallu anghenion cymdeithasol.

Mae Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru a gyhoeddwyd ym mis Medi 2016 yn nodi sut y bydd y Llywodraeth yn darparu mwy o swyddi a gwell swyddi trwy economi gryfach a thecach, yn gwella ac yn diwygio ein gwasanaethau cyhoeddus, ac yn creu Cymru unedig, gysylltiedig a chynaliadwy. Mae darparu rhwydwaith mwy effeithiol o wasanaethau bysiau lleol, ynghyd â datblygu trefniadau tocynnau di-dor, integredig ac amlfodd yn rhan o'r trefniadau teithio newydd ar gyfer Cymru yn hanfodol i'n hamcan o greu cymdeithas gysylltiedig a chynaliadwy.

Yn y papur gwyrdd hwn, rydym wedi cyflwyno amrywiaeth o ddiwygiadau, sydd wedi'u cynllunio i ddarparu gwasanaethau bysiau gwell, yr ydym yn gofyn am safbwyntiau rhanddeiliaid arnynt.

Yn y papur hwn, rydym wedi cyflwyno ein cynigion i:

Ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol, neu awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, yn rhan o'u cynlluniau trafnidiaeth lleol, nodi'r trefniadau y mae'n rhaid iddynt eu gwneud i sicrhau bod cymunedau yn eu hardaloedd yn derbyn gwasanaethau bysiau lleol rheolaidd neu ymatebol i alw, a sut y bydd y gwasanaethau hyn yn rhyng-gysylltu â

rhwydwaith TrawsCymru® a gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr.

Cadw'r grym i ddyfarnu grantiau o dan amodau penodol a dod i gytundebau ar gyfer cymorthdaliadau i wasanaethau lle na fyddai gwasanaethau yn cael eu darparu fel arall. O ran hyn, rydym yn cynnig edrych hefyd ar opsiynau ar gyfer defnyddio dull mwy cyfun ac integredig o sefydlu, pennu ac ariannu "Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus" yn gyffredinol ar draws pob maes ble y mae iawndal yn cael ei dalu ar hyn o bryd i gydnabod ymrwymïadau o'r fath gan gwmnïau.

Ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau lleol ymgynghori ag awdurdodau lleol perthnasol cyn i geisiadau gael eu gwneud i'r Comisiynydd Traffig i gyflwyno llwybrau bysiau newydd, neu amrywio neu gael gwared ar rai presennol. Bydd methu â gwneud hynny yn arwain at gyfyngu ar y cyllid cyhoeddus sydd ar gael.

Symleiddio'r trefniadau ar gyfer datblygu a darparu rhwydwaith TrawsCymru®, a fydd yn dod o dan reolaeth Llywodraeth Cymru. Bydd llwybrau yn cael eu gweithredu gan gwmnïau bysiau o dan gytundebau masnachfaint ac yn cael eu tynnu o'r farchnad fysiau fasnachol.

Cyflwyno canllawiau statudol i sefydlu'r disgwyliadau o ansawdd gwasanaethau i gael eu bodloni gan weithredwyr bysiau o ran gwasanaethau bysiau lleol a ddarperir yng Nghymru.

Cyflwyno canllawiau statudol i sefydlu'r disgwyliadau ansawdd ar gyfer seilwaith ac arddangos gwybodaeth teithwyr o ran gwasanaethau bysiau lleol a ddarperir yng

Nghymru. Bydd y canllawiau statudol arfaethedig yn sefydlu safonau i'w cymhwyso i seilwaith sydd wedi eu cynllunio i gefnogi gwasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys ond heb eu cyfyngu i ddylunio llochesau bws a safleoedd bws.

Disodli Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol yng Nghymru gyda Chynlluniau Partneriaeth Gwella Bysiau. O dan y trefniadau hyn, gall un neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd gyflwyno cynllun sydd â'r bwriad o wella ansawdd gwasanaethau bysiau lleol a seilwaith bysiau ar gyfer un llwybr bysiau, neu ddau neu fwy o lwybrau yn ffurfio rhwydwaith bysiau lleol.

Galluogi awdurdod lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, i gyflwyno cynigion i Weinidogion Cymru ar gyfer sefydlu masnachfaint bysiau ar lwybrau bysiau penodol yn eu hardaloedd, neu ddau neu fwy o lwybrau yn ffurfio rhwydwaith bysiau lleol.

Ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru gydweithredu â threfniadau y mae Llywodraeth Cymru yn eu gwneud i ddarparu gwasanaeth gwybodaeth cynllunio teithiau trafnidiaeth gyhoeddus i bobl er mwyn cyflawni ein huchelgais o ddarparu system drafnidiaeth gyhoeddus gwbl integredig. Gall Gweinidogion Cymru gyflwyno cyfarwyddiadau yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau lleol ddarparu gwybodaeth am wasanaethau bysiau lleol i'r darparwr cynllunio teithiau teithwyr.

Cael gwared ar y cyfyngiad ar allu awdurdodau lleol i sefydlu cwmnïau bysiau sydd ym mherchnogaeth lwyr neu fwyafrifol yr awdurdod. Byddwn yn ceisio diddymu adran 66 Deddf Drafnidiaeth 1985 a gyflwynodd eithriad pwerau

cynghorau penodol i redeg mentrau bysiau a galluogi awdurdodau lleol i ffurfio cwmnïau i weithredu cerbydau gwasanaeth cyhoeddus at y diben o ddarparu gwasanaethau bysiau rheolaidd lleol yng Nghymru.

Gwneud darpariaeth i alluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau yng nghyswllt ymddygiad gyrwyr, arolygwyr, casglwyr tocynnau a theithwyr o ran gweithrediad Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus yng Nghymru.

Gwneud darpariaeth i reoliadau gael eu gwneud a fydd yn nodi manylion y data a gwybodaeth berthnasol arall a fydd yn ofynnol gan weithredwyr bysiau a phartïon eraill, gan gynnwys pryd a sut y bydd yn cael ei darparu.

Cadw'r pwerau presennol i awdurdod lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol i ddiwallu anghenion teithwyr yn eu hardaloedd. O ran cynlluniau tocynnau cenedlaethol, rydym yn bwriadu gwneud darpariaeth a fydd yn galluogi Llywodraeth Cymru i sefydlu cynllun tocynnau cenedlaethol ar gyfer bysiau, trenau neu gyfuniad o foddau trafnidiaeth i deithio yng Nghymru.

ADRAN 1 – Y SEFYLLFA BRESENNOL

Y FFRAMWAITH CYFREITHIOL SY’N LLYWODRAETHU GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL YNG NGHYMRU

Nodir prif gorff y gyfraith o ran gwasanaethau bysiau a choetsis yng Nghymru yn Neddf Cerbydau Teithwyr Cyhoeddus 1981, Deddf Drafnidiaeth 1985, Deddf Drafnidiaeth 2000, Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 a Deddf Trafnidiaeth Leol 2008.

Mae materion yn ymwneud â gwasanaethau bysiau yn rhan o gymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad Cenedlaethol, yn amodol ar eithriadau sy’n cynnwys adeiladu a defnyddio cerbydau, trwyddedau gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a chofrestru gwasanaethau bysiau lleol. Disgwylir y bydd cofrestru gwasanaethau bysiau a swyddogaethau perthnasol y Comisiynydd Traffig yn cael eu datganoli i Gymru erbyn 2018.

O dan y Deddfau hyn, gall Gweinidogion Cymru:

Wneud Rheoliadau ar gyfer trefniadau ad-dalu i weithredwyr o ganlyniad i ddarparu consesiynau teithio gorfodol.

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 trafnidiaeth.

Gwneud rheoliadau, a chyflwyno canllawiau, ar Gynlluniau Partneriaeth Ansawdd bysiau a Chynlluniau Contractau Ansawdd bysiau.

Sicrhau'r ddarpariaeth o unrhyw wasanaethau trafnidiaeth teithwyr cyhoeddus y mae'n ystyried sy'n briodol at y diben o fodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru na fyddai, yn eu barn hwy, yn cael eu bodloni fel arall, a dod i gytundebau ar gyfer cymorthdaliadau gwasanaeth i wasanaethau o'r fath.

Gall awdurdodau lleol:

Sicrhau'r ddarpariaeth o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y maent o'r farn sy'n briodol i fodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth gyhoeddus na fyddai'n cael eu bodloni fel arall.

Dod i gytundeb yn 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.

Sefydlu Cynllun Partneriaeth Ansawdd a Chynllun Contractau Ansawdd, yn amodol ar gychwyn y ddeddfwriaeth berthnasol. O dan y Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd, mae gweithredwyr bysiau yn buddsoddi mewn gwasanaethau o ansawdd uwch (gan gynnwys cerbydau newydd), tra bod awdurdodau lleol yn buddsoddi mewn cynlluniau rheoli traffig. Mae Cynllun Contractau Ansawdd yn golygu atal y farchnad ddadreoledig ar gyfer gwasanaethau bysiau yn yr ardal dros dro, a'r awdurdod trafnidiaeth lleol yn gosod contract cyfyngol i weithredwr redeg y gwasanaethau a nodir gan y cynllun.

Llunio cynlluniau tocynnau.

Ad-dalu gweithredwyr bysiau am ddarparu teithio consesiynol pan gyflwynir trwydded teithio consesiynol i'r teithiwr.

Penderfynu pa wybodaeth am fysiau lleol ddylai gael ei gwneud ar gael i'r cyhoedd a'r ffordd y dylid ei gwneud ar gael.

Y Comisiynwyr Traffig ar gyfer Cymru a Lloegr sy'n gyfrifol am drwyddedu a rheoleiddio'r rheini sy'n gweithredu cerbydau nwyddau trwm, bysiau a choetsis, a chofrestru gwasanaethau bysiau lleol. Fe'u cynorthwyr yn y gwaith hwn gan ddirprwy Gomisiynwyr Traffig, sy'n llywyddu nifer o ymchwiliadau cyhoeddus.

Disgwylir y bydd cofrestru gwasanaethau bysiau a swyddogaethau perthnasol y Comisiynydd Traffig yng nghyswllt Cymru yn cael eu cynnwys yn rhan o gymhwysedd deddfwriaethol Cynulliad Cenedlaethol Cymru gan Deddf Cymru 2017.

O ran gwasanaethau bysiau yng Nghymru, mae Comisiynydd Traffig Cymru yn gyfrifol am:

Drwyddedu gweithredwyr bysiau a choetsis, neu gerbydau gwasanaeth cyhoeddus

Cofrestru gwasanaethau bysiau lleol

Dyfarnu trwyddedau galwedigaethol a chymryd camau yn erbyn gyrrwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus

O dan y trefniadau hyn, gall gweithredwr bysiau gofrestru i redeg gwasanaeth bysiau mewn unrhyw ardal ar sail fasnachol, neu

ddiddymu'r gwasanaeth, trwy roi 56 diwrnod o rybudd 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.

O dan ddeddfwriaeth gyfredol, gall awdurdodau lleol sefydlu Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd a gyflwynwyd gan Ddeddf 2000. Mae awdurdod trafnidiaeth 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 sy'n dymuno defnyddio'r cyfleusterau hynny yn ymgymryd i ddarparu gwasanaeth o ansawdd penodol (e.e. bysiau newydd, neu safonau hyfforddi gyrrwyr). 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.

Cynllun a ddefnyddir gan awdurdodau trafnidiaeth lleol i benderfynu pa wasanaethau bysiau lleol ac unrhyw gyfleusterau neu wasanaethau ychwanegol y dylid eu darparu yn yr ardal honno yw Cynllun Contractau Ansawdd, ond nid oes yr un wedi cael ei sefydlu yn llwyddiannus ym Mhrydain. Gellir darparu gwasanaethau bysiau lleol yn yr ardal honno yn unol â chontractau ansawdd yn unig, er y gall rhai mân-eithriadau fod yn berthnasol.

I bob pwrpas, gellir sefydlu Cynllun Contractau Ansawdd lle nad oes unrhyw wasanaethau masnachol yn gweithredu. Nid oes deddfwriaeth yn galluogi'r cynlluniau hyn ar waith yng Nghymru eto, ond gellid eu cychwyn trwy Orchymyn pe bai awdurdod lleol yn cysylltu â Gweinidogion Cymru gyda chynnig i sefydlu cynllun.

Cyflwynodd Ddeddf Trafnidiaeth 2000 gonsesiynau teithiau bws gorfodol y tu allan i Lundain Fwyaf. Mae'r ddeddfwriaeth yn nodi mai'r awdurdodau lleol yng Nghymru sy'n gyfrifol am weinyddu'r cynllun yng Nghymru, gan gynnwys ad-dalu gweithredwyr bysiau am gludo deiliaid cardiau teithio 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.

Mae Adran 145B y Ddeddf (fel y'i diwygiwyd) yn ei gwneud yn ofynnol bod gan unrhyw unigolyn y cyflwynwyd cerdyn bws rhatach iddo gan awdurdod consesiynau teithio ac sy'n teithio ar wasanaeth cymwys ar daith rhwng lleoedd yn ardal yr awdurdod, ac yn cychwyn am amser perthnasol, hawl, o ddangos y cerdyn, i gael teithio am ddim gan weithredwr y gwasanaeth. Gellir cyflwyno cardiau teithio i unrhyw unigolyn sydd wedi cyrraedd 60 mlwydd oed, neu'n unigolyn anabl neu wedi ei aelod neu'n gyn-aelod o'r lluoedd arfog sydd wedi ei anafu'n ddifrifol neu gymdeithion.

Nodir y trefniadau ar gyfer ad-dalu gweithredwyr yn Rheoliadau Consesiynau Teithio Gorfodol (Trefniadau Ad-Dalu) (Cymru) 2001. Gwneir y Rheoliadau hyn o dan Adrannau 149(3) a 150(6) Deddf Trafnidiaeth 2000, sy'n rhoi'r grym i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau yng nghyswllt trefniadau o'r fath ar gyfer gwneud addaliadau i weithredwyr.

Mae'r Rheoliadau hefyd yn caniatáu ceisiadau i Weinidogion Cymru gan weithredwyr sydd o'r farn y gallent gael eu heffeithio yn andwyol gan drefniadau ad-dalu awdurdodau lleol (h.y. sy'n meddwl nad yw awdurdod lleol yn eu had-dalu'n ddigonol).

O dan y Rheoliadau hyn, ni ddylai gweithredwyr bysiau fod mew sefyllfa ariannol well na gwaeth o ganlyniad i ddarparu consesiynau teithio gorfodol, ac mae'n rhaid i ad-daliadau dalu'r costau y mae gweithredwyr yn mynd iddynt wrth ddarparu consesiynau teithio gorfodol.

Mae'n ofynnol i awdurdodau trafnidiaeth fabwysiadu dull safonol ar gyfer canfod cyfanswm y teithiau a gyflawnir gan y rheini sydd â hawl i'r consesiynau a gwerth y tocynnau i'w priodoli i'r teithiau hynny ac i adolygu'r cyfrifiadau hynny.

Mae Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008 yn neilltuo amrywiaeth o gyfrifoldebau statudol i awdurdodau lleol o ran y ddarpariaeth o dtrafnidiaeth o'r cartref i'r ysgol – nodir y prif ddarpariaethau isod:

darparu trafnidiaeth am ddim i ddysgwyr cynradd sy'n byw 2 filltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf

darparu trafnidiaeth am ddim i ddysgwyr uwchradd sy'n byw 3 milltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf

asesu diogelwch cymharol llwybrau i'r ysgol

asesu anghenion teithio dysgwyr iau na 19 oed (neu sydd wedi cyrraedd 19 oed ond wedi cychwyn cwrs pan roeddent yn iau na 19 oed ac yn parhau i fynychu'r cwrs) sy'n derbyn addysg neu hyfforddiant ac sy'n preswyllo yn ardal yr awdurdod fel rheol

hybu Cod Ymddygiad wrth Deithio Cymru Gyfan (y Cod Teithio) sy'n pennu safonau ymddygiad a disgyblaeth cyffredin wrth deithio i'r ysgol a

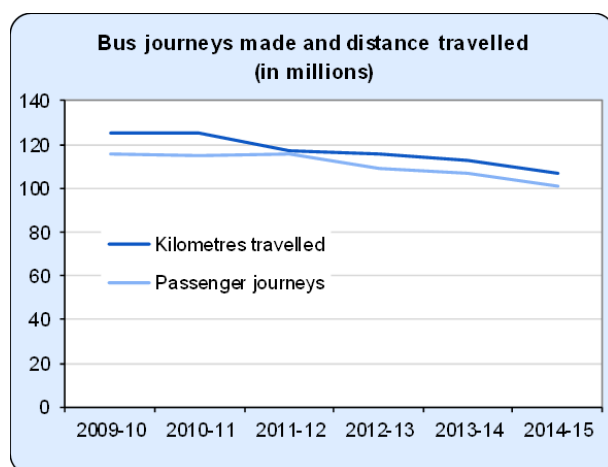
cymryd addasrwydd ysgol neu sefydliad i ystyriaeth, gan gynnwys oedran, gallu, dawn ac unrhyw anawsterau dysgu'r plentyn wrth wneud trefniadau teithio

Mae'r ddarpariaeth o drafnidiaeth ôl-16 yn ôl disgrisiwn. Mae gan awdurdodau lleol ddisgrisiwn o dan Fesur 2008 i ddarparu trafnidiaeth am ddim/a gymorthdelir i ddysgwyr nad ydynt yn gymwys i dderbyn trafnidiaeth am ddim o'r cartref i'r ysgol.

Mae Mesur 2008 Measure, fel y'i diwygiwyd gan Fesur Diogelwch ar Gludiant i Ddysgwyr (Cymru) 2011, yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol a Chyrff Llywodraethu ysgolion a gynhelir sicrhau bod gwregys diogelwch wedi cael ei osod ar bob sedd i deithwyr ar bob bws a ddefnyddir ar gyfer trafnidiaeth dysgwyr neilltuedig (roedd rhaid cyflwyno'r ddarpariaeth erbyn 1 Hydref 2014)

SECTOR BYSIAU CYMRU

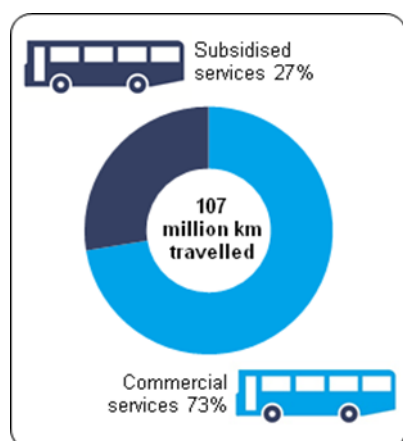
Ar ddiwedd mis Mawrth 2015, adroddodd StatsCymru bod y diwydiant bysiau yng Nghymru yn cyflogi 4,900 o staff, yn gweithredu tua 2,600 o gerbydau gan alluogi 107 miliwn o gilomedrau cerbydau 'byw' i gael eu teithio, a ddarparodd 101 miliwn o deithiau teithwyr.



Ffigur 1 Teithiau ar fysiau a'r pellter a deithiwyd yn gostwng yng Nghymru

Mae'r ystadegau diweddaraf a gyhoeddwyd gan yr Adran Drafnidiaeth yn dangos bod nifer y cilomedrau 'byw' a deithiwyd gan gerbydau wedi gostwng i 104 miliwn yn y flwyddyn a ddaeth i ben ym mis Mawrth 2016, gyda 100 miliwn o deithiau.

Roedd tua 73% o'r pellter a deithiwyd ar lwybrau a benderfynwyd gan reidrwydd masnachol gweithredwyr bysiau, a'r 27% arall ar lwybrau a gontractiwyd allan neu a gymorthdelir mewn ffyrdd eraill gan awdurdodau lleol i ddiwallu anghenion cymdeithasol.



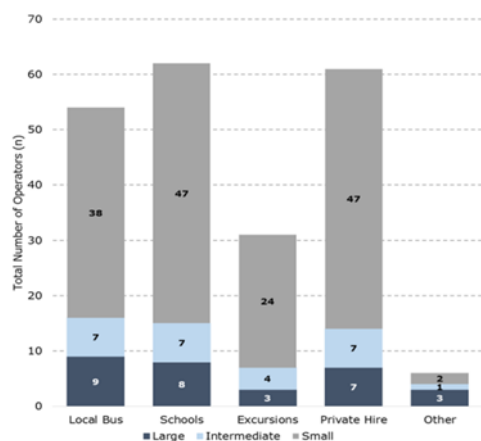
Ffigur 2 Gwasanaethau bysiau lleol sydd wedi eu cofrestru gyda'r Comisiynydd Traffig ar sail fasnachol

Diffinnir gwasanaeth lleol fel gwasanaeth bysiau sy'n defnyddio Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus i gludo teithwyr am wahanol brisiau dros bellteroedd byr. Gall hyd y llwybr fod o unrhyw gyfanswm maint, cyn belled ag y gall teithwyr adael y bws o fewn 15 milltir (wedi ei fesur mewn llinell syth) o'r man yr aethant ar y bws, trwy gydol hyd y daith. Gostyngodd nifer y gwasanaethau bysiau cofrestredig lleol yng Nghymru tua 46%, o 1,943 o wasanaethau ym mis Mawrth 2005 i 1,058 ym mis Mawrth 2015.

Dangosodd dadansoddiad o fflyd fysiau Cymru a gynhaliwyd gan y TAS Partnership bod tua 69 o weithredwyr cerbydau sy'n cludo teithwyr yng Nghymru sy'n gweithredu gwasanaethau bysiau yn rhan o'u prif fusnes. Mae tri chwarter y cwmnïau hyn yn

gweithredu llai nag 20 o gerbydau a dim ond 13% sy'n gweithredu mwy na 50 o gerbydau sy'n 73% o fflyd fysiau Cymru.

Ac eithrio dau weithredwr bysiau sy'n eiddo i gynghorau, mae gweithredwyr mwy yn fentrau masnachol mewn perchnogaeth breifat, yn gweithredu yn y de-ddwyrain yn bennaf. Mae'r TAS Partnership yn amcangyfrif nifer y gweithredwyr fesul math o wasanaeth fel y dangosir isod.



Ffigur 3 Gweithredwyr bysiau fesul math o wasanaeth

Mae'r gweithredwyr mwy, y rhai sy'n gweithredu 50 o gerbydau neu fwy, yn arbenigo mewn darparu gwasanaethau bysiau lleol ac ysgolion yn bennaf, ac mae rhai yn cynnig cerbydau hurio preifat ond llai yn cynnig gwibdeithiau a theithiau hwy. Mae'r grŵp hwn yn gweithredu mathau 'eraill' o wasanaeth yn nodweddiadol, gan gynnwys gwasanaethau parcio a theithio a gwennol. Mae'r grŵp gweithredwyr llai yn gweithredu gwasanaethau bysiau wedi'u contractio yn bennaf, fel gwasanaethau ysgol, ynghyd â gwibdeithiau a hurio preifat. Mae mwyafrif fflydoedd y gweithredwyr llai yn cynnwys fflydoedd coetsis/bysiau cymysg, sy'n esbonio'r pwyslais ar y gweithrediadau wedi'u contractio hyn.

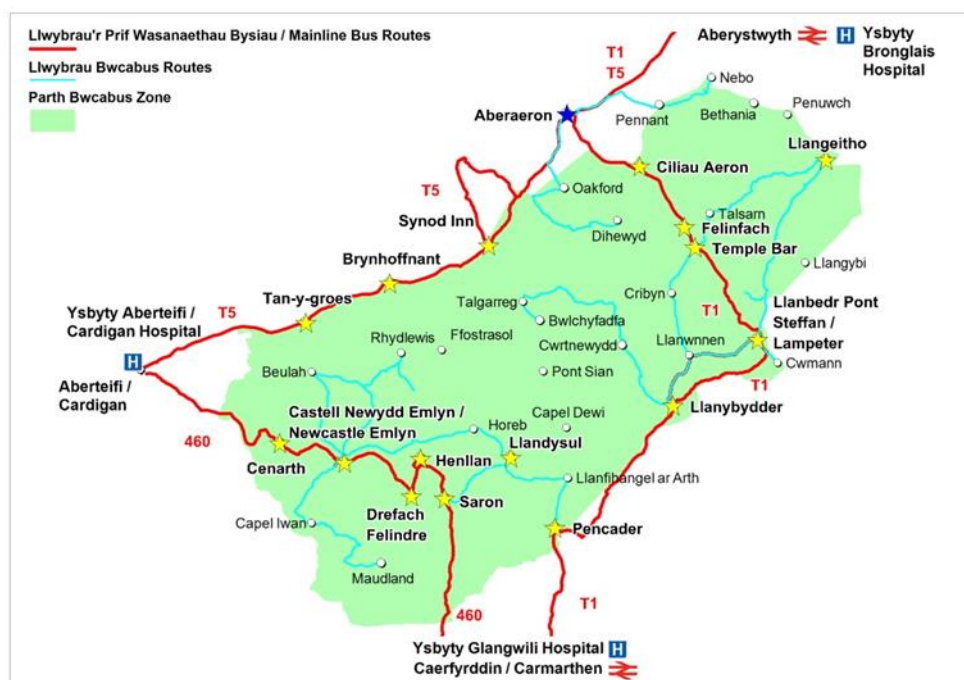
Y gweithredwyr mwy yw mwyafrif y gweithrediadau bysiau lleol yng Nghymru, a hwy sydd â'r fflydoedd mwyaf 'modern'. Yn adroddiad TAS 2014 i Lywodraeth Cymru ar faterion caffael, nododd TAS bod y gweithredwyr hyn wedi buddsoddi mwy na £38 miliwn mewn cerbydau newydd dros y bum mlynedd ddiwethaf, sy'n cynrychioli tua 80% o gyfanswm eu gwariant cyfalaf. Mae'r lefelau cyson hyn o fuddsoddiad wedi cyfrannu at ostwng cyfartaledd oedran fflyd fysiau Cymru i oed cyfartalog o 8.4 oed.

Mewn cymhariaeth, mae gan y gweithredwyr bysiau maint canolig a llai – sy'n fwy niferus ac amrywiol – fusnes sy'n canolbwyntio ar y ddarpariaeth o wasanaethau contract a hurio preifat i raddau helaeth. Er gwaethaf rhywfaint o fuddsoddiad mewn cerbydau newydd, roedd y gweithredwyr hyn yn tueddu i brynu eu cerbydau yn ail (neu drydydd) law – ac roedd y cerbydau hynny wedi eu dibrisio'n llawn, ar y sail o gynnig prisiau tendro is am eu gwasanaethau bysiau.

Mae llawer o rannau o Gymru, ac ardaloedd gwledig ac anghysbell yn bennaf, yn parhau i fod â gwasanaethau bysiau lleol rheolaidd prin neu ddim o gwbl, lle mae trafndiaeth ymatebol i alw neu gymunedol yn chwarae rhan hanfodol i wella hygyrchedd i drigolion. Serch hynny, ceir rhai rhannau o Gymru lle nad oes unrhyw ddarpariaeth drafndiaeth gymunedol neu drafndiaeth ymatebol i alw yn bodoli.

Polisi Llywodraeth Cymru yw bod trafndiaeth ymatebol i alw neu gymunedol, a ddarperir yn unol â thrwydded gweithredwyr cerbyd gwasanaeth cyhoeddus neu drwyddedau trafndiaeth gymunedol, yn parhau i fod yn rhan gydlynol a gwerthfawr o'r rhwydwaith bysiau ehangach ac y dylai ategu gwasanaethau bysiau confensiynol yn gyffredinol. Cymeradwywyd y dull hwn

gan y Grŵp Cyngori ar Bolisi Bysiau yn ei adroddiad o 2014 i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth.



Ffigur 4 Ardal weithredu Bwc-a-bus, Sir Gaerfyrddin 2015

Un enghraifft o'r fath sy'n gweithredu yn Sir Gaerfyrddin a Cheredigion yw Bwcabus. Gwasanaeth bysiau lleol cwbl hygyrch yw hwn sydd wedi'i deilwra i anghenion y teithwyr trwy weithredu mewn ymateb i geisiadau am deithiau a drefnir ymlaen llaw. Mae'r gwasanaeth yn gweithredu rhwng 7am a 7pm ddydd Llun i ddydd Gwener o fewn ardal weithredu ddiffiniedig, fel y dangosir yn ffigur 4 uchod.

Mae'r gwasanaeth yn galluogi pobl i deithio rhwng trefi a phentrefi lleol o fewn ardal Bwcabus neu gysylltu â'r gwasanaethau bysiau rheolaidd craidd i deithio ymhellach i ffwrdd i leoedd fel Aberaeron, Aberystwyth, Aberteifi a Chaerfyrddin.

Darperir trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer pellteroedd hwy, lle nad oes gwasanaethau rheilffordd ar gael, gan rwydwaith bysiau TrawsCymru®, sef enw gweithredu rhwydwaith bysiau pellteroedd hwy a ariennir gan Lywodraeth Cymru. Darperir nifer ddethol o wasanaethau bysiau strategol allweddol o dan faner TrawsCymru®, yn gwasanaethu coridorau strategol allweddol nad oes ganddynt wasanaeth rheilffordd, fel rheol. Mae'r rhwydwaith presennol yn cynnwys saith llwybr strategol allweddol wedi eu canolbwyntio yn y canolbarth a'r gorllewin, lle mae gwasanaeth y rhwydwaith rheilffyrdd yn brin neu nad yw'n bodoli.

Gweithredir mwyafrif y gwasanaethau o dan gontract tan 2018 ac maent wedi cludo mwy na 2 filiwn o deithwyr yn 2015-16. Sefydlwyd gwasanaeth newydd yn gweithredu rhwng Abertawe ac Aberhonddu yn 2016, ac mae estyniad pellach posibl i Gasnewydd drwy'r Fenni a Chas-gwent yn cael ei ystyried. Priodolir llwyddiant rhwydwaith gwasanaeth TrawsCymru® i wella amllder gwasanaethau, ansawdd cerbydau gwell, brandio trawiadol a gwell marchnata.



Ffigur 5 Rhwydwaith Traws Cymru 2016

Y GOST O WEITHREDU GWASANAETHAU BYSIAU YNG NGHYMRU

Yng Nghymru, caiff 87% o incwm cwmnïau bysiau ei gynhyrchu o daliadau am deithiau teithwyr: teithwyr sy'n talu am docyn a chonsesiynau gorfodol yw'r rheini. Pan ddidynnir yr ad-daliad am deithiau cerdyn consesiynol gorfodol, amcangyfrifir bod tua 58% o refeniw gweithredu yn cael ei gynhyrchu trwy 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, a chost tanwydd yn bennaf. Mae Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru yn amcangyfrif mai tua £127,000 yw'r gost o weithredu bws bob blwyddyn yng Nghymru. Yn y cyfamser, mae ystadegau a gyhoeddwyd gan yr Adran Drafnidiaeth yn amcangyfrif mai £1.76 yw'r gost weithredu fesul cilomedr cerbyd a weithredir yng Nghymru.

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.

Mae cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol yn cynnwys:

Cynllun teithio ar fws consesiynol gorfodol - tua £59 miliwn¹ y flwyddyn ar hyn o bryd. Telir £3 fesul cerdyn teithio byw a

¹ 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.

gyflwynir o dan y cynllun i awdurdodau lleol yn flynyddol i dalu eu costau gweinyddol.

Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau - £25 miliwn y flwyddyn.

Cynllun Peilot Teithio ar Fysiau â Gostyngiad i Bobl Ifanc - £14.75 miliwn dros ddwy flwyddyn ariannol o 2015/2016 tan 31 Mawrth 2017.

Rhwydwaith bysiau TrawsCymru®, yr amcangyfrifir ei fod yn £2 filiwn y flwyddyn.

Defnyddwyr Bysiau Cymru - £275,000 yn 2016-17, gan gynnwys cyllid ar gyfer tri Swyddog Cydymffurfiad Bysiau llawn amser sy'n monitro gwasanaethau bysiau.

Y Gymdeithas Cludiant Cymunedol – £190,000 yn 2016-17.

O ran teithio gan ddysgwyr, amcangyfrifir mai £81 miliwn yw setliad 2016/17, er bod awdurdodau lleol wedi hysbysu bod gwariant yn 2015/2016 ar deithio gan ddysgwyr wedi cyrraedd £105 miliwn. O fewn y gwariant hwn, talwyd 30% ar gyfer trafnidiaeth i ddysgwyr ag Anghenion Addysgol Arbennig (AAA) sy'n llai na 10% o'r boblogaeth dysgwyr. Mae'r gyfradd uwch hon yn adlewyrchu'r defnydd mwy o dacsis a thrafnidiaeth 1 i 1.

Adroddodd data a ddarparwyd gan awdurdodau lleol yn 2013/14 bod y gost gyfartalog flynyddol fesul disgybl fel a ganlyn;

Cynradd	£994.06
Uwchradd	£718.46
AAA	£3,604.23

Hefyd, mae awdurdodau lleol Cymru yn darparu cyllid ar gyfer gwasanaethau bysiau rheolaidd a gefnogir yr amcangyfrif ei fod tua £16.4 miliwn yn 2015/2016², yn ogystal â darparu cyllid ar gyfer trafndiaeth gymunedol a gwasanaethau cymdeithasol. Mae'r RSG yn cynnwys tua £10.5 miliwn ar gyfer teithio ar fysiau consesiynol gan adlewyrchu cynlluniau teithio consesiynol r fysiau awdurdodau lleol eu hunain cyn sefydlu cynllun Cymru gyfan.

Ariennir gwasanaethau trafndiaeth cleifion nad ydynt yn rhai brys gan yr wyth Bwrdd Iechyd Lleol yng Nghymru, ac mae Ymddiriedolaeth Gwasanaethau Ambiwylans Cymru yn darparu gwasanaethau trafndiaeth brys a gwasanaethau eraill yn gysylltiedig â thrafnidiaeth i sicrhau y gall cleifion gael gafael ar y gofal iechyd sydd ei angen arnynt. Mae byrddau iechyd lleol yn darparu cyllid o tua £21 miliwn y flwyddyn i'r Ymddiriedolaeth i ddarparu gwasanaethau trafndiaeth cleifion nad ydynt yn rhai brys ledled Cymru. Hefyd, mae'r byrddau iechyd lleol wedi darparu tua £4 miliwn y flwyddyn ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth cleifion ar wahân, gyda darparwyr eraill yn aml.

Ceir mwy na 738,000 o deithiau trafndiaeth cleifion nad ydynt yn rhai brys y flwyddyn yng Nghymru ac mae tua 500,000 o'r teithiau hyn ar gyfer cleifion nad oes angen eu cludo mewn ambiwlans, ond sy'n bodloni'r meini prawf cymhwyso ar gyfer trafndiaeth am ddim lle nad oes unrhyw drafndiaeth bws neu gymunedol arall ar gael. Mae cynlluniau ar gyfer gweddnewid y ddarpariaeth o wasanaethau trafndiaeth cleifion nad ydynt yn rhai brys yn cynnwys model gwasanaeth newydd sy'n ei gwneud yn ofynnol i'r Ymddiriedolaeth weithio ar y cyd ag awdurdodau lleol, a darparwyd trafndiaeth gymunedol a sector gwirfoddol i ddarparu'r gwasanaeth.

² Mae'r amcangyfrif yn seiliedig ar waith ymchwil a wnaed gan yr Ymgyrch dros Drafndiaeth Well – tystiolaeth o ymchwiliad Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol i drafndiaeth bysiau a chymunedol a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2016

Hefyd, mae Llywodraeth Cymru yn darparu cyllid o tua £720,000 y flwyddyn er mwyn helpu i dalu costau cleifion cymwys sy'n derbyn budd-daliadau penodol neu wedi eu cofrestru o dan y Cynllun Incwm Isel. O dan y cynllun, ad-delir costau teithio ar wasanaethau bysiau lleol rheolaidd neu drafnidiaeth gymunedol i gleifion cymwys.

Y CYNLLUN TOCYNNAU CONSESIYNOL GORFODOL

Llywodraeth Cymru oedd y Llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithiau am ddim cyffredinol ar fysiau i bobl hŷn ac anabl, gyda'r nod o wella mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol yn sylweddol. Cyflwynwyd y cynllun teithio ar fysiau consesiynol am ddim ym mis Ebrill 2002 ar gyfer unigolion sy'n byw yng Nghymru. Ar y pryd, galluogodd pobl anabl a oedd yn bodloni meini prawf cymhwyso penodol, ynghyd â menywod 60 oed a hŷn a dynion 65 oed a hŷn i deithio ar unrhyw wasanaeth bysiau lleol yng Nghymru ac ar rai gwasanaethau bysiau traws-ffiniol – ond nid yw hyn yn cynnwys teithiau ymlaen gan ddefnyddio llwybrau bysiau sy'n cychwyn yn Lloegr – am ddim i'r teithiwr.

Ym mis Ebrill 2003, safonwyd yr oedran hawlio ar gyfer menywod a dynion yn 60 oed a hŷn. Fe'i hymestynnwyd ymhellach yn 2011 i bersonél lluoedd arfog wedi'u hanafu'n ddifrifol a chyn-filwyr lluoedd arfog wedi'u hanafu'n ddifrifol, yn amodol ar y meini prawf cymhwyso.

Gall pobl anabl sy'n bodloni meini prawf cymhwyso penodol wneud cais am gerdyn i deithio ar fysiau am ddim. Nodir y rhain mewn deddfwriaeth fel:

- Pobl sydd wedi colli eu golwg.

- Pobl sy'n gwbl fyddar neu'n fyddar iawn.
- Pobl nad ydynt yn gallu siarad.
- Unigolyn â nam neu anaf sy'n cael effaith andwyol hirdymor sylweddol ar ei allu i gerdded.
- Pobl heb freichiau neu golled hirdymor o ddefnydd o'r ddwy fraich.
- Pobl â nam gwybyddol.
- Cyflwr sy'n golygu pe bai'r unigolyn yn gwneud cais am drwydded i yrru cerbyd modur o dan Ran III Deddf Traffig Ffyrdd 1988, y byddai'r cais hwnnw yn cael ei wrthod yn unol ag adran 92 y Ddeddf honno (ffitrwydd corfforol) ac eithrio ar sail camddefnydd cyson o gyffuriau neu alcohol.

Gall pobl anabl sydd wedi derbyn cerdyn teithio oherwydd eu hanabledd ofyn i'w hawdurdod lleol gyfnewid eu cerdyn "safonol" am gerdyn cydymaith i ganiatáu teithio am ddim i un cydymaith pan fydd yn teithio â hwy, os byddant yn bodloni eu hawdurdod lleol bod angen cydymaith i gynorthwyo deiliad y cerdyn teithio i deithio ar fysiau. Nid oes angen i gydymaith fynd gyda deiliad y cerdyn ar bob taith gan y derbynnir y bydd ei gyflwr/cyflyrau yn amrywio.

Gall personél lluoedd arfog sydd wedi'u hanafu'n ddifrifol neu gyn-filwyr lluoedd arfog sydd wedi'u hanafu'n ddifrifol sy'n derbyn dyfarniad o dan dariffau 1-8 Cynllun lawndal Cyn-filwyr Rhyfel neu Gynllun lawndal y Lluoedd Arfog wneud cais am gerdyn teithio hefyd.

Mae'r holl feini prawf yn ymwneud ag ymgeisio am gerdyn bws consesiynol yng Nghymru i'w gweld ar ein gwefan o dan Trafnidiaeth Gyhoeddus yn:

<http://gov.wales/topics/transport/public/concessionary/?lang=cy>

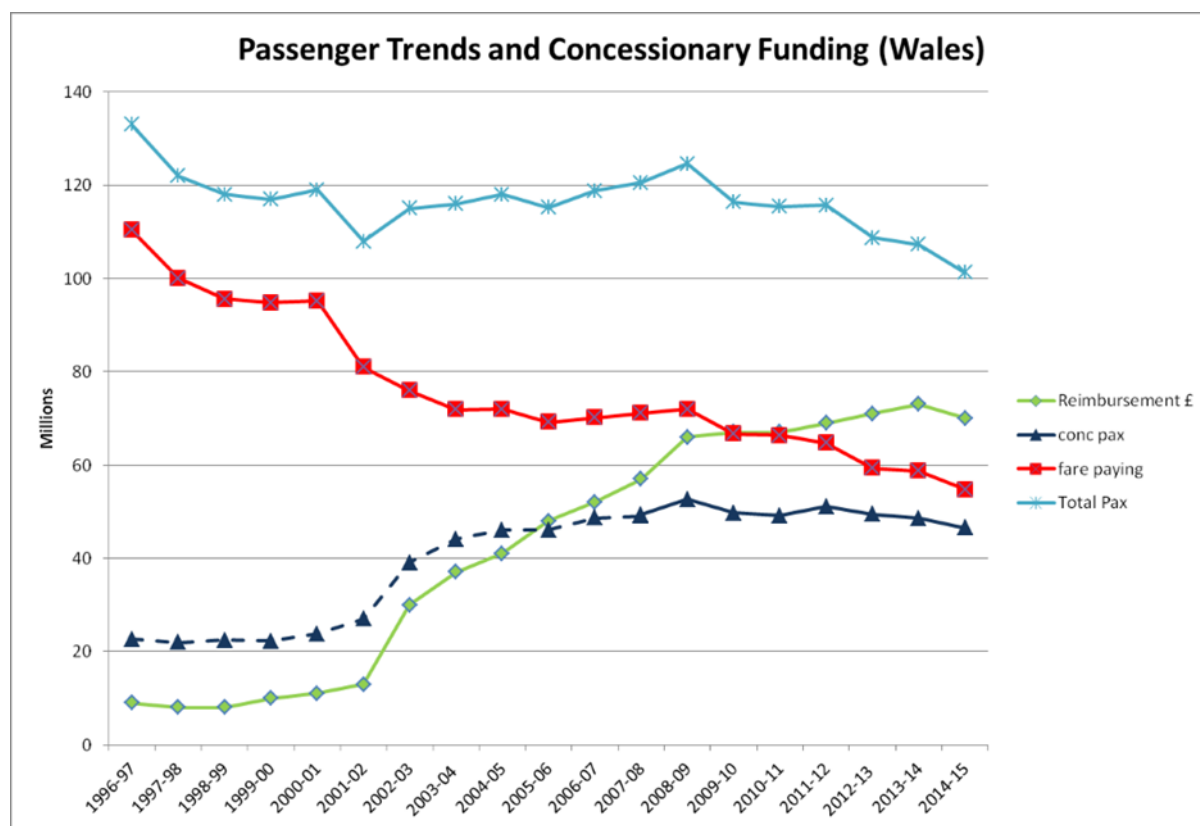
Gellir defnyddio cardiau teithio ar unrhyw adeg o'r dydd pryd bynnag y bydd gwasanaethau yn rhedeg a gall deiliaid cardiau teithio Cymru ddefnyddio gwasanaethau traws-ffiniol os - yn amodol ar feini prawf penodol - byddai taith ar y bws yn dechrau neu'n gorffen yng Nghymru.

Caniateir y teithiau traws-ffiniol am ddim cyfyngedig hyn i Loegr ac oddi yno yn ôl disgresiwn awdurdodau lleol i ganiatau i'r trigolion hynny sy'n byw ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr gael mynediad at gyfleusterau allweddol fel meddygon, deintyddion, swyddfeydd post, ac yn y blaen, efallai nad ydynt ar gael o fewn pellter teithio rhesymol yn eu hardaloedd eu hunain. Ni all deiliaid cardiau teithio drosglwyddo rhwng gwasanaethau bysiau yn Lloegr.

Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru ddechrau 2010 na fyddai'r oedran cymhwys ar gyfer pobl hŷn yng Nghymru yn codi yn unol â newidiadau i oedran ymddeol y Wladwriaeth, fel sy'n digwydd yn Lloegr, ond y byddai'n aros yn 60 oed. Mae awdurdodau lleol wedi eu rhwymo trwy ddeddfwriaeth i ad-dalu gweithredwyr bysiau am gludo deiliaid cardiau teithio am ddim, yn gyson â rhwymedigaeth awdurdodau i sicrhau nad yw'r gweithredwyr hynny mewn sefyllfa ariannol well na gwaeth. Awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am y gost o weinyddu'r cynllun ac ad-dalu gweithredwyr bysiau am y teithiau a gofnodir. Ers i'r cynllun ddechrau, mae wedi costio tua £840 miliwn i bwrs y wlad.

Cyn cyflwyno'r cynllun tocynnau bws consesiynol gorfodol ar gyfer pobl hŷn, gostyngodd y defnydd o fysiau yng Nghymru o 133 miliwn o deithiau ym 1996-97 i 108 miliwn o deithiau yn 2001/02. Mae cyflwyno'r cynllun wedi arwain at gynnydd sylweddol i nifer flynyddol y teithiau rhatach a gymerir ac ataliodd y gostyngiad i'r defnydd o fysiau yng Nghymru i gychwyn. Ers 2008/2009 fodd bynnag, mae'r gostyngiad i'r

defnydd o fysiau wedi parhau ac amcangyfrifir y bu 101 miliwn o deithiau gan deithwyr yn 2014/15.



Ffigur 6; Y berthynas rhwng teithiau bws a wnaed yng Nghymru a defnydd o docynnau rhatach

Ceir nifer o ffactorau a gyfrannodd at y cynnydd hwn i deithiau. Cafodd cyflwyniad cynllun Cymru gyfan wared ar yr angen i ffi gael ei thalu gan ymgeiswyr, gan arwain at gynnydd i gyfran yr unigolion cymwys a oedd yn ymgeisio am gerdyn teithio am ddim. Mae cyflwyno technoleg cerdyn clyfar yn 2006 wedi datgelu nifer sylweddol o gardiau teithio a gyflwynwyd ond sy'n cael eu defnyddio'n anaml neu ddim o gwbl.

Ffactor arall a gyfrannodd at y cynnydd i geisiadau am gardiau teithio am ddim a theithiau ar fysiau, i gychwyn o leiaf, oedd cyflwyniad y gallu i deithio i unrhyw fan yng Nghymru am ddim cost i ddeiliad y cerdyn teithio. Cyfyngwyd cynlluniau awdurdod lleol blaenorol i deithio o fewn ffiniau'r awdurdod lleol, ac roeddent yn cynnig teithiau am ddim neu'n rhatach ar

wasanaethau lleol. Teithiau am ddim ar fysiau sydd ar gael yn gyffredinol yw un o'r prif ysgogwyr a briodolir i deithiau cynyddol ar fysiau pan gyflwynwyd cynllun Cymru gyfan.

Mae nifer y cardiau teithio “byw” sy'n cael eu defnyddio yng Nghymru wedi parhau i gynyddu, gan godi o 587,517 yn 2007/08 i 696,874 yn 2012/13³. Mae hyn ynddo'i hun yn dangos y galw parhaus am deithiau am ddim ar fysiau a llwyddiant y cynllun o ran creu galw ymhlith pobl hŷn a phobl anabl. Mae nifer y teithiau bws consesiynol, fel cyfran o'r holl deithiau, yn sylweddol uwch yng Nghymru o'i chymharu â Lloegr a'r Alban.

	Lloegr	Yr Alban	Cymru	Prydain	Fawr
	Lloegr ac eithrio Llundain				
2007-08	32	32	41	32	32
2008-09	33	32	42	33	34
2009-10	34	34	43	34	36
2010-11	34	34	43	34	36
2011-12	34	34	44	35	36
2012-13	34	35	45	35	36
2013-14	34	36	45	34	36
2014-15	34	36	46	34	35

Ffig 7 – teithiau tocynnau rhatach a wnaed ym Mhrydain Fawr fel % o'r holl deithiau bws a wnaed

PRISIAU TOCYNNAU

Yn 2014/15, cynyddodd prisiau tocynnau bws yng Nghymru 4.2% o'u cymharu â'r flwyddyn cynt, ond pan gawsant eu haddasu ar gyfer chwyddiant (termau real) 3.3 % oedd y cynnydd⁴. Dros yr un cyfnod, cynyddodd prisiau tocynnau bws ym Mhrydain Fawr ar gyfradd arafach o 3.2% o ran prisiau cyfredol, sy'n gynnydd o

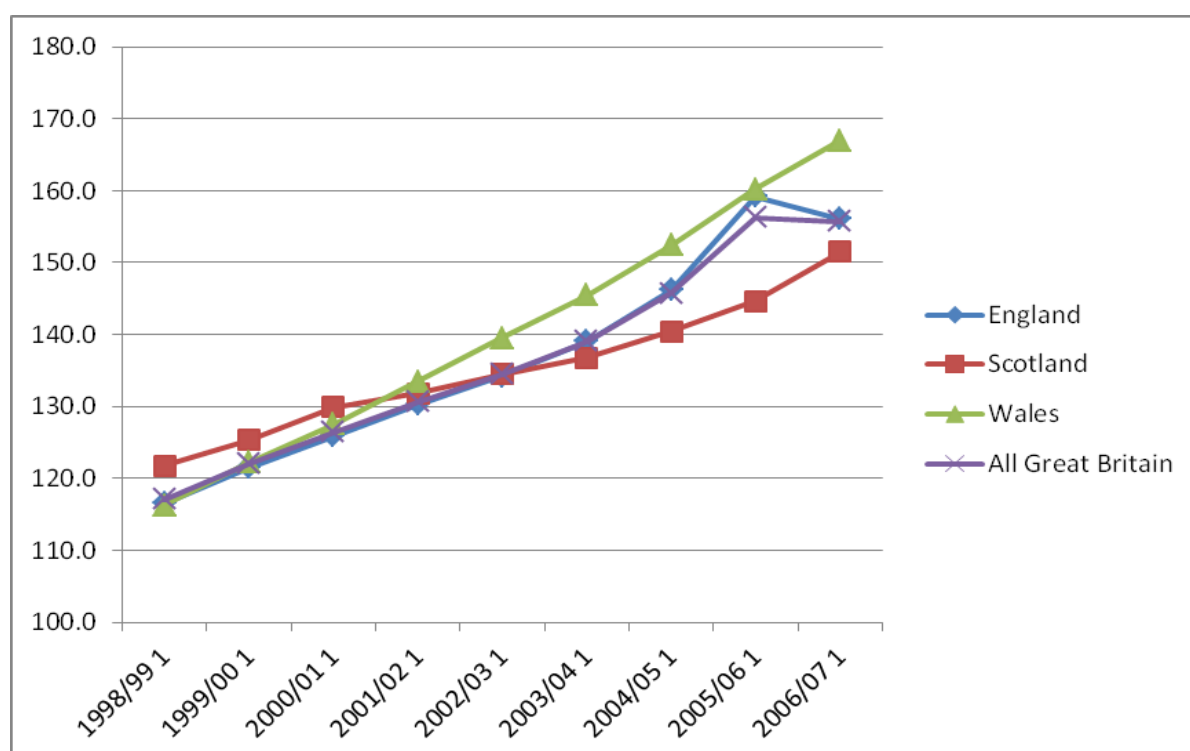
³ Data Llywodraeth Cymru a gasglwyd ar gardiau teithio tocynnau rhatach a gyflwynwyd gan awdurdodau lleol yng Nghymru

⁴ StatsCymru Ystadegau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2016

2.3% o'u haddasu ar gyfer chwyddiant. Yn gyffredinol, dros yr hirdymor, mae prisiau tocynnau bws yng Nghymru wedi newid yn unol â'r rhai ar gyfer Prydain Fawr yn ei chyfanrwydd yn gyffredinol, ond y gall fod gwahaniaethau sylweddol rhwng newidiadau i brisiau yng Nghymru, o'i chymharu â gweddill Prydain Fawr, dros gyfnodau byrrach.

Un o'r ffactorau a allai esbonio'r cynnydd uwch na chwyddiant i brisiau tocynnau bws yng Nghymru yw'r dull o gyfrifo cyfraddau ad-dalu gweithredwyr o ran y cynllun prisiau consesiynol gorfodol.

Cyn 2016, cyfrifwyd y pris consesiynol cynrychiadol, y swm sy'n daladwy i weithredwyr am gludo deiliaid cardiau teithio ar y bws am ddim, ar sail pris cyfartalog tocyn un ffordd i oedolyn yn wreiddiol. Dylanwadodd hyn ar strwythurau priso, gan fod cymhelliad uniongyrchol i godi pris tocyn un ffordd uwch er mwyn sicrhau cymaint o refeniw consesiynol a phosibl.



Ffig 8 Cynnydd i brisiau tocynnau bws ym Mhrydain Fawr: ffynhonnell mynegai prisiau tocynnau'r Adran Drafnidiaeth

Mae tystiolaeth yn awgrymu bod y trefniadau ad-dalu wedi cyfrannu at chwyddiant prisiau tocynnau yng Nghymru, i bwynt mewn rhai ardaloedd lle mae'r pris a delir gan deithwyr am daith oedolyn un ffordd ddim ond ychydig yn llai, neu'n fwy mewn rhai achosion, na chost tocyn teithio am ddiwrnod. Er bod pris cyfartalog tocyn un ffordd i oedolyn wedi cael ei ddisodli'n fwy diweddar gan y gyfradd depo gyfartalog, mae tystiolaeth yn awgrymu bod chwyddiant prisiau tocynnau bws yn dal i fod yn uwch nag yn Lloegr a'r Alban.

ADRAN 2 – YR ANGEN AM NEWID

Mae Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru a gyhoeddwyd ym mis Medi 2016 yn nodi sut y bydd y Llywodraeth yn darparu mwy o swyddi a gwell swyddi trwy economi gryfach a thecach, yn gwella ac yn diwygio ein gwasanaethau cyhoeddus, ac yn creu Cymru unedig, gysylltiedig a chynaliadwy. Bydd ein rhaglen lywodraethu yn datblygu ymhellach ein hamcanion o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

Mae darparu rhwydwaith mwy effeithiol o wasanaethau bysiau lleol, ynghyd â datblygu trefniadau tocynnau di-dor, integredig ac amlfodd yn rhan o'r trefniadau teithio newydd i Gymru yn hanfodol i'n hamcan o greu cymdeithas gysylltiedig a chynaliadwy.

Mae cyfleoedd i ddefnyddio'r trefniadau presennol ar gyfer darparu gwasanaethau bws yn well. Mae'r ddeddf ar hyn o bryd yn caniatáu trefniadau gwirfoddol, cynlluniau partneriaeth statudol o safon ac awdurdodau lleol yn rhoi gwasanaethau o dan gontract os oes teimlad rhesymol na fyddai'r gwasanaethau'n cael eu darparu fel arall. Rhaid defnyddio'r darpariaethau hyn y mae Llywodraeth Cymru wedi eu trefnu gydag awdurdodau lleol a chwmnïau bysiau i'w hannog i wella gwasanaethau drwy gynlluniau cyllid grant sy'n gysylltiedig â safonau gwirfoddol. Mewn rhai achosion, mae'r trefnidau hyn wedi gweithio'n well mewn rhai ardaloedd.

Gwasanaethau bysiau rheolaidd lleol yw sylfaen ein system drafnidiaeth gyhoeddus, a bydd hynny'n parhau. Caiff llawer mwy o deithiau eu gwneud ar ein bysiau o'u cymharu â'n rhwydwaith rheilffyrdd, gan gynnig dewis hygyrch a chost-effeithiol yn hytrach na'r cerbyd modur preifat ar gyfer cymudo i'r gwaith yn feunyddiol ac ar gyfer hamdden. Gwnaed tua hanner y teithiau

bws hyn gan bobl anabl a hŷn yn rhan o'n cynllun consesiynol teithio am ddim. Mae hyn yn dangos y cyfraniad pwysig y mae ein gwasanaethau bysiau lleol yn ei wneud at gynnal byw annibynnol, cydlyniant cymdeithasol a llesiant cyffredinol.

Uchelgais Llywodraeth Cymru yw cefnogi'r ddarpariaeth o rwydwaith bysiau teg, cynaliadwy ac o ansawdd sy'n darparu'r gwasanaethau i gymunedau ac unigolion sydd eu hangen arnynt ac sy'n sicrhau gwerth am arian o'r cyllid cyhoeddus yr ydym yn ei ddarparu.

Yn y byrdymor, mae camau'n cael eu cymryd i gynorthwyo cwmnïau bysiau yng Nghymru i ymateb i heriau'r ansicrwydd economaidd presennol a gyflwynir gan benderfyniad y DU i adael yr Undeb Ewropeaidd, a'r pwysau parhaus ar gyllid sector cyhoeddus.

O dan y cynllun pum pwynt a gyhoeddwyd ym mis Medi 2016, cynigiwyd cymorth proffesiynol pwrpasol i gwmnïau bysiau yng Nghymru trwy Busnes Cymru a Chyllid Cymru. Anogwyd awdurdodau lleol i wneud pob ymdrech i ddiogelu eu cyllid ar gyfer gwasanaethau bysiau yn yr hinsawdd economaidd heriol sydd ohoni. Mae'n bwysig bod gan gwmnïau bysiau llai fynediad at y cyngor a'r cymorth a fydd yn eu helpu i fod yn fusnesau gwell a mwy cydnerth.

Ynghyd ag awdurdodau lleol, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn gweithio i nodi gwasanaethau bysiau agored i niwed ac i roi strategaethau lleol ar waith i ymateb i unrhyw ddiddymiad arfaethedig o wasanaethau yr ystyrir eu bod yn hanfodol i gynaliadwyedd a llesiant y gymuned leol.

Mae gwaith wedi bod yn parhau i archwilio sut y mae ein cwmnïau bysiau cyngor wedi bod yn gweithredu eu

rhwydweithiau bysiau gan sicrhau bod buddsoddiad mewn gwasanaethau a cherbydau yn cael ei gynnal. Mae Llywodraeth Cymru yn awyddus i ymgorffori nodweddion gorai'r sector masnachol preifat â chyfrifoldeb a cymdeithasol y gweithredwyr sector cyhoeddus yng Nghymru.

Darparwyd cyllid ar gyfer dwy swydd cydgysylltydd bysiau newydd, un yn y gogledd ac un yn y de, i ddod â'r gwahanol feysydd polisi a buddsoddiad ynghyd i ddatblygu'r model Cynllun Partneriaethau Ansawdd bysiau presennol. Mae Llywodraeth Cymru wedi annog a chefnogi cytundebau mwy ffurfiol rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau ar gyfer darparu gwasanaethau lleol, drwy'r cynlluniau hyn yn ddelfrydol.

Gan edrych i'r dyfodol, daeth yr uwchgynhadledd gwasanaethau bysiau a gyhoeddwyd ym mis Medi ac a gynhaliwyd ym mis Ionawr ag awdurdodau lleol, gweithredwyr bysiau, grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr a phobl anabl ynghyd â'r Gymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol a phartneriaid eraill i ystyried y ffordd orau o ddarparu gwasanaethau bysiau sy'n ddichonol yn ariannol ac yn gynaliadwy yn y tymor hwy.

Er y bu angen y cynllun gweithredu hwn i ymdrin â'r bygythiadau gwirioneddol i'n gwasanaethau bysiau lleol yn y byrdymor, roedd yr uwchgynhadledd yn cynnig cyfle i ganolbwyntio ar y dyfodol – yn hytrach nag ar y gorffennol.

Dyma nodau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau yn y tymor hwy:

1. Cynyddu nifer y bobl o bob oedran sy'n defnyddio bysiau i gymudo'n feunyddiol i'r gwaith, ar gyfer addysg, mynediad at wasanaethau iechyd ac ar gyfer gweithgareddau hamdden.

2. Sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol hygyrch ac o ansawdd ar gael i deithwyr yn rhan o system trafnidiaeth gyhoeddus integredig i Gymru, sy'n cynnwys cymysgedd o drafnidiaeth leol ymatebol i alw neu reolaidd, ynghyd â gwasanaethau bysiau cyflym pellter hwy sy'n ategu gwasanaethau rheilffordd i deithwyr.
3. Sefydlu tocynnau integredig cenedlaethol a rhanbarthol i ganiatau cludiant amlfodd di-dor yn well.
4. Galluogi gweithredwyr bysiau i gyfrannu at ddatblygiad a darpariaeth system trafnidiaeth gyhoeddus metro y de-ddwyrain a'r gogledd-ddwyrain.
5. Bargen deg i deithwyr, staff, gweithredwyr bysiau a'r sector cyhoeddus – rhwydwaith ariannol ddichonol a chynaliadwy yn seiliedig ar ddull effeithiol, integredig a thryloyw o bennu Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus gyda lefel briodol o iawndal i gwmnïau a threfniant cyllido cyhoeddus sydd fel arfer yn cynnig gwerth am arian ac yn ategu nodweddion gorau'r sector bysiau masnachol.
6. Cyfrannu at ddiogelu llesiant cenedlaethau'r dyfodol trwy fynd i'r afael ag ardaloedd ansawdd aer gwael a chefnogi economi gynaliadwy a ffyniannus.

Gwrthdroi cyfyngiad y rhwydwaith bysiau lleol a nifer gostyngol teithiau teithwyr a wneir yng Nghymru. Fel y cydnabuwyd gan Bwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru yn ei adroddiad yn dilyn yr ymchwiliad i drafnidiaeth bysiau a chymunedol yng Nghymru, mae Adroddiadau Blynnyddol y Comisiynwyr Traffig yn dynodi bod nifer y gwasanaethau bysiau cofrestredig yng Nghymru wedi gostwng tua 46%, o 1,943 o wasanaethau i 1,058 rhwng mis Mawrth 2005 a mis Mawrth 2015.

Mae adroddiad ystadegol Llywodraeth Cymru ar gerbydau gwasanaeth cyhoeddus yn dangos gostyngiad i deithiau teithwyr ar fysiau o tua 19% rhwng 2008 a 2015. Fel cymhariaeth, gostyngodd nifer y teithiau ar fysiau yn Lloegr y tu allan i Lundain tua 6% yn ystod yr un cyfnod, ac ychydig yn llai na 15% yn yr Alban.

Mewn cyferbyniad, lle mae masnachfreintiau bysiau wedi bod ar waith ers dadreoli ym 1985, mae nifer y teithiau ar fysiau wedi mwy na dyblu, gan gynyddu 107%. Fel y dangosir yn ffigur 6, mae nifer y teithwyr sy'n talu am docynnau, yn gyffredinol, wedi gostwng yn y blynnyddoedd diwethaf ac, ar yr un pryd, mae gwariant cyhoeddus ar wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol wedi cael ei gyfyngu gan setliadau cyllideb sector cyhoeddus heriol.

Ond yn yr amgylchedd hwn, ceir enghreifftiau lle mae ymyrraeth uniongyrchol gan lywodraeth ac awdurdodau lleol wedi diogelu llwybrau a, thrwy well ansawdd a marchnata, gwrth-drowyd y gostyngiad i nifer y teithwyr. Coridor trafnidiaeth Caerdydd i Bontypridd yw un o'r coridorau pwysicaf yn y de, ac mae 10 bws

yr awr yn teithio rhwng Pontypridd a Chaerdydd fel rheol, gan ddefnyddio'r A470 a ffyrdd lleol cyfochrog.

Ar ôl cyflwyno cymysgedd o welliannau i gyffyrdd, lonydd bysiau a mesurau blaenoriaeth, lledaenu ffyrdd, newidiadau i oleuadau traffig a gwelliannau i safleoedd bws mewn mannau allweddol, mae amseroedd teithiau wedi cael eu lleihau ac mae nifer y teithwyr sy'n talu am docynnau wedi cynyddu.

Yn yr un modd a chan weithio gyda'r sector cyhoeddus a phartneriaid masnachol gan ddefnyddio cymysgedd o wasanaethau wedi'u contractio a masnachol o dan y fframwaith partneriaethau ansawdd cyfredol, bu cynnydd i nifer teithiau gan deithwyr ar wasanaethau a ddarparwyd o dan fenter TrawsCymru® hefyd. Gweithredir mwyafrif gwasanaethau TrawsCymru® ar gontract tan 2018 a chlodwyd mwy na dwy filiwn o deithwyr ganddynt yn 2015-16. Mae rhagor o wasanaethau yn cael eu cyflwyno, fel y gwasanaeth Abertawe ac Aberhonddu a gyflwynwyd yn 2016, gydag estyniad pellach posibl i Gasnewydd trwy'r Fenni a Chas-gwent. Priodolir llwyddiant rhwydwaith gwasanaeth TrawsCymru® i well amllder gwasanaethau, ansawdd cerbydau, brandio trawiadol a gwell marchnata.

Gwnaeth yr adroddiad a gyhoeddwyd yn dilyn yr adolygiad o rwydwaith bysiau TrawsCymru® yn 2013 nifer o argymhellion ynghylch datblygiad y rhwydwaith, er bod nifer o amgylchiadau wedi newid ers ysgrifennu'r adroddiad ym mis Awst 2013 a'i gyhoeddi ddechrau 2014.

Yn 2013, gweithredwyd tri o bum llwybr TrawsCymru® yn gwbl fasnachol gan gwmnïau bysiau eiddo preifat, ond ym mis Hydref 2013, cyhoeddodd gweithredwr y gwasanaethau hynny byddent yn dod i ben o 21 Rhagfyr 2013. Cyflwynodd Llywodraeth Cymru

ac awdurdodau lleol wasanaethau yn eu lle tan fis Mehefin 2014, gyda'r effaith fod pob un o bum llwybr TrawsCymru® a oedd yn rhedeg ar y pryd yn ddibynnol ar gyllid cyhoeddus i barhau i weithredu. Er eu bod yn cael eu hariannu gan Lywodraeth Cymru, rheolir y llwybrau gan bedwar gwahanol awdurdod lleol ac fe'u gweithredir gan saith gwahanol gwmni bysiau.

Roedd awdur yr adroddiad yn cydnabod bod y trefniadau hyn yn darnio'r dull strategol, Cymru gyfan sydd ei angen ar TrawsCymru®, ac yn creu dryswch o ran atebolrwydd.

Hefyd, ac fel y nodwyd gan yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well⁵, mae 53 o wasanaethau bysiau wedi cael eu lleihau, ei haddasu, neu eu diddymu yn 2015-16, gan gynnwys lleihau neu addasu 32 o wasanaethau a diddymu 21 yn gyfan gwbl.

Mae'r sefyllfa o ran rhwydwaith bysiau strategol TrawsCymru® a chyfyngiad gwasanaethau bysiau masnachol lleol a nodwyd gan yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well yn dangos rhai gwendidau sylfaenol yn y farchnad fysiau fasnachol.

Mae deddfwriaeth gystadleuaeth bresennol yn lleihau parodrwydd cwmnïau bysiau i roi cymhorthdal i lwybrau sy'n gwneud colled gydag incwm a gynhyrchir o lwybrau sy'n gwneud mwy o elw. Oni bai fod awdurdodau lleol yn barod i roi cymhorthdal i'r llwybrau sy'n gwneud colled, cânt eu diddymu gyda'r effaith o ynysu cymunedau a thanseilio strwythur y rhwydwaith. Mae angen inni felly ystyried a ydym angen dull llawer mwy holistaidd o bennu Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus, a'r iawndal sy'n cael ei dalu amdanynt.

⁵ Cyflwyniad yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well i Ymchwiliad Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol i Drafnidiaeth Bysiau a Chymunedol ym mis Ionawr 2016

Gall cwmnïau bysiau ddiddymu neu addasu gwasanaethau 56 diwrnod ar ôl rhoi rhybudd i'r Comisiynydd Traffig, nad yw'n gadael digon o amser i awdurdodau lleol drefnu a chontractio gwasanaethau yn eu lle y gallai fod eu hangen, gan adael cymunedau wedi'u hynysu a heb wasanaeth bysiau lleol rheolaidd. O dan y trefniadau presennol, gall awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru gontractio gwasanaethau dim ond pan fo disgwyliad rhesymol na fyddai'r gwasanaethau hyn yn cael eu darparu gan y sector masnachol fel arall.

Ac eithrio mewn rhai ardaloedd yn y de-ddwyrain a'r de, mae cystadleuaeth ar goridorau bysiau rhwng y gweithredwyr mwy yn brin, wrth i weithredwyr ganolbwyntio ar eu hardaloedd gweithredu presennol. Ceir rhai eithriadau amlwg, fel datblygiad gwasanaethau lleol gan New Adventure Travel, lle mae cystadlu'n uniongyrchol â gweithredwyr cyngor yng Nghaerdydd a Chasnewydd, a gweithredwyr llai mewn ardaloedd eraill yn y de wedi arwain at ddarpariaeth gynyddol o wasanaethau a phrisiau tocynnau is i deithwyr. Yn y tymor hwy, os na fydd nifer y teithiau gan deithwyr yn cynyddu, gallai'r gystadleuaeth danseilio'r rhwydwaith bysiau yn yr ardaloedd hyn a gallai gael effaith negyddol ar deithwyr.

Mae newidiadau rheolaidd i amserlenni gwasanaethau bysiau lleol yn tanseilio hyder pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig pan gaiff gwasanaethau eu diddymu yn gymharol fyr-rybudd a lle mae teithwyr yn dibynnu ar wasanaethau cysylltiol i gwblhau eu teithiau.

Ar ôl i wasanaethau wedi'u contractio gael eu sefydlu ac i niferoedd teithwyr gynyddu, gall gweithredwyr masnachol gofrestru i weithredu gwasanaethau ar hyd llwybr, a all gael yr effaith o danseilio cynaliadwyedd y rhwydwaith ac arwain at chwyddiant gormodol i brisiau tocynnau teithwyr yn y tymor hwy.

Mae llwybrau bysiau sydd wedi'u cofrestru ar sail fasnachol gyda'r Comisiynydd Traffig yn denu cyllid cyhoeddus trwy docynnau consesiynol gorfodol, taliadau o'r Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau sydd â'r bwriad o gynorthwyo gweithredwyr i dalu'r costau o redeg gwasanaethau, neu drwy gcontractio rhan o'r llwybr "masnachol" gan yr awdurdod lleol mewn achosion lle nodwyd gofyniad cymdeithasol. Gall natur setliadau cyllid cyhoeddus ar sail flynyddol gyfyngu cynllunio llwybrau a rhwydwaith mwy hirdymor, a all leihau parodrwydd gweithredwyr eiddo preifat i fuddsoddi mewn gwasanaethau wedyn.

Gwella cydnherthedd rhwydweithiau bysiau lleol a lleihau'r risg o fethiannau busnes yn y sector bysiau. Aeth gweithredwyr bysiau annibynnol mwyaf Cymru, â depos a chontractau yng Nghymru ac yn Lloegr, i ddwylo'r gweinyddwyr ym mis Gorffennaf 2016 yn dilyn gorchymyn dirwyn i ben gan Gyllid a Thollau EM am drethi heb eu talu: yr adroddwyd eu bod werth tua £700,000. Amlygodd sylw'r wasg ar y pryd hefyd ddirwy a orfodwyd gan yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch. Roedd y cwmni yn cyflogi bron i 400 o staff, yn gweithredu o ddepos yn Rhiwabon, Macclesfield, Amwythig, Rhuthun, Winsford a Tarvin.

Digwyddodd hyn yn fuan ar ôl i weithredwr arall a sefydlwyd ym 1882 roi'r gorau i fasnachu, gyda cholled 40 o swyddi, a 50 o aelodau staff eraill yn symud i wahanol gwmni.

Ers dadreoli ym 1986, mae awdurdodau lleol yng Nghymru wedi dweud y bu llai o gystadleuaeth am gontractau gwasanaethau bysiau. Mae grwpiau mwy wedi dod i'r amlwg trwy gymryd cwmnïau llai drosodd a'u prynu allan, ac mae nifer o weithredwyr llai wedi dirwyn i ben. Mae'n haws i weithredwyr mwy gynnal ceisiadau is, gan eu galluogi i ddylanwadu ar gystadleuaeth. Mae angen i weithredwyr llai ymgeisio ar lefelau sy'n agos at yr hyn sy'n ofynnol i gynnal gwasanaeth, neu'n is.

Mae'r themâu sy'n dod i'r amlwg o'r trefniant presennol yn cynnwys:

Llai o gystadleuaeth, gyda pherygl o gynnydd tymor hwy i gostau.

Gwasanaethau'n dod yn anghynaliadwy ar y dyfynbris gan arwain at wasanaeth gwael i leihau costau gweithredu.

Ildio neu ganslo'r contract, sy'n golygu ail-dendro am gost uwch yn aml.

Trefniadau contractio sector cyhoeddus anghyson i sicrhau gwasanaethau bysiau lleol, y mae angen eu cyflwyno ar fyr-rybudd fel rheol.

Sicrhau disgwyliadau darpariaeth ac ansawdd cyffredinol - Mae'r naw gweithredwr mwy, sy'n gweithredu yn ardaloedd mwy trefol Cymru yn bennaf, yn tueddu i arbenigo yn y ddarpariaeth o wasanaethau bysiau ac ysgolion lleol, gyda rhai yn cynnig cerbydau hurio preifat ond llai o deithiau allan a gwibdeithiau.

Mae mwy na thri chwarter y llwybrau wedi eu cofrestru gyda'r Comisiynydd Traffig ar sail fasnachol a chaiff prisiau tocynnau eu pennu gan y gweithredwr. Fodd bynnag, gellir diddymu neu amrywio'r rhain gyda dim ond 56 diwrnod o rybudd i'r Comisiynydd Traffig. Dyma'r prif resymau a roddwyd am newidiadau amllder sylweddol: i ymateb o gystadleuaeth am wasanaethau tebyg gan weithredwyr eraill, i leihau costau, i fodloni gofynion prydlondeb, neu i gynyddu nifer y teithwyr⁶.

Gall gweithredwyr gofrestru gwasanaethau gyda'r Comisiynydd Traffig ar sail fasnachol, ac er bod elw gweithredu yn cael ei wneud, mae cymhorthdal cyhoeddus yn daladwy gan yr awdurdodau lleol yn yr ardal trwy Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau a ariennir gan Lywodraeth Cymru. Prin yw'r gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd gwledig a weithredir heb gymhorthdal cyhoeddus i gynnal gwasanaethau ac maent yn tueddu i gael eu contractio gan yr awdurdod lleol, ar y sail bod y lefelau teithwyr is a'r pellter gwasanaeth hwy sy'n ofynnol ar lwybr gwledig, sy'n gwneud eu gweithredu yn llai deniadol o weithredwyr eiddo preifat. Y canlyniad yw bod y rhan fwyaf o wasanaethau mewn ardaloedd gwledig o Gymru yn cael eu contractio gan yr awdurdod lleol.

O'u cymryd gyda'i gilydd, dyma briodweddau'r farchnad fysiau sydd wedi dod i'r amlwg ers dadreoli

I bob pwrpas, mae gweithredwyr eiddo preifat yn cynllunio a darparu rhwydweithiau bysiau sy'n gwneud elw mewn ardaloedd trefol y mae gan yr awdurdodau lleol yn yr ardaloedd hynny lai o ddylanwad drostynt i gynnal cyfanrwydd y rhwydwaith

⁶ Adroddiad yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd ar gystadleuaeth yn y diwydiant bysiau 2011

Ni ellir cael mynediad at incwm a gynhyrchir gan lwybrau sy'n gwneud mwy o elw i fantoli llwybrau sy'n gwneud colled, ac mae'r diffyg hwn o groes-gymhorthdal yn chwyddo'r gost i drefniadau ariannu'r sector cyhoeddus

Er bod y gost i'r sector cyhoeddus o gynnal gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd gwledig yn fwy na mewn ardal drefol, gall awdurdodau lleol gynnal rhywfaint o reolaeth dros ddatblygu a chynnal a chadw'r rhwydwaith yn well

Nid yw ansawdd gwasanaethau bysiau lleol a ddarperir ledled Cymru yn gyson. Cyflwynodd Deddf Trafnidiaeth 2000, fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth 2008, Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol. Cytundebau ffurfiol yw'r rhain rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau lleol i weithio mewn partneriaeth i wella seilwaith llwybrau bysiau ac ansawdd gwasanaethau. Y math hwn o gytundeb fu'r sail y datblygwyd gwasanaethau TrawsCymru® arni yng Nghymru, ond nid yw Partneriaethau Ansawdd statudol wedi cael eu sefydlu yng Nghymru y tu allan i'r rhwydwaith hwn. Mae absenoldeb y cynlluniau hyn yng Nghymru wedi arwain at amrywiad o ran ansawdd gwasanaethau bysiau lleol a ddarperir ledled Cymru.

Ym mis Mawrth 2016, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru, mewn ymgynghoriad ag awdurdodau lleol, gweithredwyr bysiau a grwpiau teithwyr, Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru fel cam cyntaf ar gyfer cynllunio fframwaith ansawdd cenedlaethol sydd ar gael yn gyffredinol i deithwyr. Yr amcan polisi yw nad yw teithwyr ar fysiau mewn ardaloedd llai poblog yn cael eu trin yn llai ffafriol o ran y gwasanaethau bysiau o'u cymharu â theithwyr mewn ardaloedd trefol mwy poblog a dinasoedd. Bydd cynnal cymhwysedd i dderbyn taliadau gan Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau Cymru ar gyfer gweithredwyr bysiau yn ddibynnol ar fodloni'r gofynion craidd sy'n berthnasol yn

genedlaethol, ynghyd ag unrhyw ofynion estynedig sy'n cael eu cytuno'n lleol rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau.

Amrywiad o ran prisiau tocynnau teithwyr – Yn 2014/15, cynyddodd prisiau tocynnau bws yng Nghymru 4.2% o'u cymharu â'r flwyddyn cynt, ond roedd y cynnydd yn 3.3% o'i addasu ar gyfer chwyddiant (termau real). Yn ystod yr un cyfnod, cynyddodd prisiau tocynnau bws ym Mhrydain ar gyfradd arafach o 3.2% o ran prisiau cyfredol, sy'n gynnydd o 2.3% o'i addasu ar gyfer chwyddiant. Mae'r enghreifftiau prisiau tocynnau a nodir isod yn cynnig rhywfaint o gyd-destun i'r amrywiad i'r prisiau tocynnau sydd ar gael yng Nghymru.

Enghraifft 1 – Prisiau tocynnau bws nodweddiadol sydd ar gael yng Nghymru⁷

Yn ardal Bae Abertawe, gall teithwyr brynu tocyn teithio am ddiwrnod gan y gweithredwr lleol am £5, neu £4.20 yn ardal Dinas Abertawe. Mae tocynnau un ffordd i oedolion ar gael fin nos yn unig. Yn ardal Bangor neu Wrecsam, bydd tocyn teithio am ddiwrnod sy'n cael ei brynu ar-lein yn costio £4.50. Yng Nghasnewydd a Chaerdydd, mae gweithredwyr bysiau sy'n cynnig tocynnau teithio am ddiwrnod yn eu gwerthu am rhwng £3 a £3.60, ond mae tocynnau un ffordd i oedolion ar gael gan y gyrrwr, yn amrywio o £1.60 a £1.80. Bydd teithiwr sy'n dymuno teithio rhwng Merthyr a Threharris yn talu £2.80 am docyn un ffordd neu £4.80 am docyn dwyffordd. Fel arall, bydd tocyn diwrnod i deithio ar unrhyw wasanaeth ym Mro Merthyr yn costio £4.70. Yn Sir Gaerfyrddin, bydd tocyn diwrnod ar rwydwaith y gweithredwyr yn costio rhwng £6 a £4.20 i deithwyr

Mae'r rhan fwyaf o weithredwyr yn cynnig tocynnau tymor ar gyfer eu gwasanaethau eu hunain. Gall awdurdodau lleol sefydlu cynlluniau tocynnau bws statudol a all ei gwneud yn ofynnol i holl weithredwyr gwasanaethau bysiau lleol yn yr ardal gynnig tocynnau integredig. Mae'r mathau o docynnau a allai fod yn

⁷ Tocynnau bws a hysbysebiri ar-lein ac sydd ar gael gan weithredwyr bysiau ar 10 Hydref 2016

rhan o gynllun tocynnau yn cynnwys: tocynnau sawl taith; tocynnau drwyddo sy'n rhoi'r hawl i'r deiliad wneud taith benodol gan ddefnyddio dau neu fwy o wasanaethau lleol (pa un a ydynt yn cael eu rhedeg gan yr un gweithredwr ai peidio); 'tocynnau unigol sawl gweithredwr'; a thocynnau ar gyfer gwasanaethau bysiau a rheilffordd neu dram lleol cysylltiol. Mae'n rhaid i gynllun tocynnau statudol fodloni'r Prawf Cystadleuaeth Rhan 1, neu fel arall gellir ei ddarparu fel trefniant o dan yr eithriad bloc.

O dan gyfraith gystadleuaeth, mae fel rheol yn anghyfreithlon i fusnesau ddod at ei gilydd a chytuno ar brisiau neu gytuno i rannu cwsmeriaid a marchnadoedd. Mae hyn yn lleihau cymhellion i fusnesau gystadlu yn erbyn ei gilydd, a all olygu bod cwsmeriaid yn talu prisiau gormodol ac yn cael gwasanaeth o ansawdd gwaeth o ganlyniad.

Mewn rhai amgylchiadau fodd bynnag, gellir dod i gytundebau a all fod yn fuddiol, fel pan fyddant yn galluogi cwsmeriaid i deithio ar wasanaethau mwy nag un gweithredwr gydag un tocyn yn unig. Mae'r gyfraith yn cynnig eithriad bloc ar gyfer hyn, gan gydnabod y manteision eglur i ddefnyddwyr. Mae'n rhaid i gynlluniau o'r fath fodloni meini prawf penodol i gael eu heithrio.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/553467/cma53_a_short-guide-transport-ticketing-schemes-and-competition-law.pdf

Ni ddatblygwyd unrhyw gynlluniau tocynnau lleol statudol yng Nghymru, ond yn fwy diweddar yn y de-ddwyrain, mae gweithredwyr yn cymryd rhan mewn cynlluniau tocynnau amlweithredwr a gynlluniwyd gan awdurdodau lleol yn rhan o safonau ansawdd rhanbarthol Cynghair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTA). Sefydli'r rhain trwy gytundeb gyda

gweithredwyr lleol sy'n cymryd rhan ar sail wirfoddol. Mae cyfranogiad mewn cynlluniau tocynnau cenedlaethol a rhanbarthol wedi ei gynnwys yn Safonau Gwirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru fel gofyniad estynedig o fewn y safon.

Er bod argaeledd cynlluniau tocynnau aml-weithredwr wedi gwella, yn y de-ddwyrain o leiaf, nid yw ymdrechion i gyflwyno tocynnau drwyddo amlfodd gan ddefnyddio technolegau cerdyn clyfar wedi cael eu gwneud hyd yn hyn. Ystyrir bod model cerdyn Oyster Transport for London wedi ei gyfuno â systemau talu digyffwrdd yn elfennau hanfodol ar gyfer cyflwyno cynlluniau metro yn llwyddiannus yn y de-ddwyrain a'r gogledd.

Cymhlethdod mewn trefniadau ar gyfer darparu'r cynllun tocynnau rhatach gorfodol – Mae datganiadau awdurdodau lleol i Lywodraeth Cymru yn cadarnhau nifer y cardiau teithio byw mewn cylchrediad. Mae Llywodraeth Cymru yn talu £3 y cerdyn teithio i bob awdurdod bob blwyddyn tan i'r cerdyn teithio gael ei ddiddymu. Mae dyraniadau cyllid a wneir gan Lywodraeth Cymru i awdurdodau lleol yn adlewyrchu datganiadau sy'n cael eu harchwilio wedyn.

Caiff gweithredwyr eu had-dalu gan awdurdodau lleol yn seiliedig ar bris cyfartalog tocyn un ffordd i oedolyn ar gyfer pob depo. Byddai unrhyw newid i symud oddi wrth ad-dalu awdurdodau lleol yn golygu newid i ddeddfwriaeth gyfredol. Er mwyn galluogi systemau ad-dalu i weithio ar ddata swyddfa gefn Llywodraeth Cymru, byddai'n ofynnol i weithredwyr sefydlu cod unigryw (cyfeirir ato'n aml fel cod CPCC neu CPICC yn ITSO) i helpu i nodi'r llwybr ad-dalu yn ôl meini prawf system ITSO. Sefydlwyd hwn ar ddechrau oes y cynllun, ond methwyd â chyflwyno hyn yn unol â'r fanyleb wreiddiol wrth i weithredwyr newid peiriannau tocynnau.

Rheolir y System Rheoli Cwsmeriaid gan Applied Card Technologies Ltd (ACT). Cynhyrchid adroddiadau cardiau gweithredol ar gyfer awdurdodau lleol, sydd â mynediad at y system hefyd i gael gafael ar ddata yn eu hardaloedd, ond nid yw cymorth system ar waith eto i sicrhau bod y dechnoleg yn cadw i fyny â gweithrediad y gwasanaeth.

Yn yr un modd ag unrhyw gynllun cenedlaethol, mae gan Llywodraeth Cymru drefniadau ar waith i ddiogelu rhag camddefnydd posibl o gardiau teithio am ddim ar gyfer bysiau a gyflwynir yng Nghymru, naill ai gan unigolion sy'n bwriadu teithio gan ddefnyddio cerdyn na gyflwynwyd iddynt, neu gan weithredwyr yn chwyddo nifer y teithiau a wnaed gan ddeiliaid cardiau teithio. Mae'r euogfarnau i ddau o bobl a gyflogwyd gan weithredwyr bysiau yn 2016 am weithgarwch twyllodrus yn dangos y gellir manteisio ar wendidau yn y trefniadau presennol er budd ariannol, a hynny er gwaethaf y ffaith fod mesurau ar waith i ddiogelu cyllid cyhoeddus.

Mae argaeledd data cardiau clyfar wedi galluogi trefniadau archwilio a chydymffurfio mwy cadarn i gael eu cyflwyno ac mae Llywodraeth Cymru yn parhau i weithio gydag awdurdodau lleol ac asiantaethau cyfiawnder troseddol i atal a chanfod twyll. Gallai cyflwyno trefniadau diwygiedig ar gyfer teithio am ddim ar fysiau a thaliadau i weithredwyr lleol o dan system Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus mwy unedig leihau'r perygl o weithgareddau twyllodrus ymhellach.

ADRAN 3 DIWYGIADAU ARFAETHEDIG

Ar 20 Medi 2016, cyhoeddwyd rhaglen lywodraethu Llywodraeth Cymru ar gyfer y pum mlynedd nesaf, gan roi ein hymrwymiad i barhau i greu cymdeithas unedig a chysylltiedig. Bydd ein rhaglen lywodraethu yn datblygu ymhellach ein hamcanion o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

Wrth i'r Deyrnas Unedig adael yr Undeb Ewropeaidd, ni ddylem golli golwg ar y datblygiadau sydd wedi'u gwneud ar y strategaeth symudedd allyriadau isel sy'n fframio'r mentrau y mae'r Comisiwn Ewropeaidd yn eu cynllunio yn y blynyddoedd a ddaw. Mae'n dangos sut y mae mentrau mewn meysydd cysylltiedig wedi eu cysylltu a sut y gellir cyfuno pethau i wella cynaliadwyedd amgylcheddol.

Mae'n rhaid i'r dull a ddefnyddir o ddatblygu dadgarboneiddio gael ei ystyried fel un o'r ffyrdd o foderneiddio'r economi yng Nghymru ac o gryfhau ein gallu i gystadlu yn y farchnad fyd-eang.

Byd sicrhau bod y system drafnidiaeth yn fwy effeithiol drwy fanteisio i'r eithaf ar dechnolegau digidol, prisio doeth ac annog y newid i ddulliau teithio gydag allyriadau is yn hollbwysig i'n llwyddiant yn y dyfodol yn fyd-eang.

Er mwyn helpu i gyflawni ein huchelgeisiau, rydym wedi ymrwymo i'r ddarpariaeth o system drafnidiaeth integredig amlfodd i Gymru gyfan, gan gynnwys systemau Metro y de a'r gogledd, a fydd yn gweithredu fel y glasbrint ar gyfer systemau integredig ledled Cymru.

Mae'r ddarpariaeth o rwydwaith mwy effeithiol o wasanaethau bysiau yn hanfodol ar gyfer darparu ein cynlluniau ar gyfer systemau Metro yng Nghymru. Mae Llywodraeth Cymru wedi

ymrwymo i wneud gwasanaethau bysiau lleol o ansawdd da ar gael, sy'n fwy cynaliadwy a dichonol yn ariannol yn y tymor hwy. Gwasanaethau bysiau rheolaidd lleol yw sylfaen ein system trafnidiaeth gyhoeddus, a bydd hynny'n parhau.

Mae'n bwysig y gall teithwyr fod yn hyderus yn ansawdd y gwasanaeth, wedi ei gymhwyso'n gyffredinol i wasanaethau bysiau rheolaidd lleol ledled Cymru gyfan. Ni ddylai ansawdd y gwasanaeth a ddarperir yn ardaloedd mwy gwledig Cymru fod ddim llai ffafriol na'r rhai a ddarperir yn rhan o'r metro neu mewn ardaloedd mwy trefol o'r wlad.

Wrth i ni gychwyn ail gam y rhaglen i weithredu ein cynigion metro yn y de a dechrau ystyried datblygu'r cysyniad metro ar gyfer y gogledd, mae'n amser ystyried y fframwaith sydd ar waith ar hyn o bryd, y mae'r ddarpariaeth o wasanaethau bysiau lleol yn dibynnu arno.

Gwahoddir rhanddeiliaid i ystyried a chynnig sylwadau ar ein cynigion polisi, y bwriedir iddynt ddarparu gwasanaethau bysiau gwell.

SWYDDOGAETH AWDURDODAU LLEOL

Cyflwynodd Adran 110 Deddf Trafnidiaeth 2000 ofyniad ar awdurdodau lleol i baratoi dogfen i'w hadnabod fel y strategaeth fysiau, yn cynnwys eu polisiau cyffredinol o ran y ffordd orau o gyflawni eu swyddogaethau er mwyn sicrhau gwasanaethau bysiau i fodloni gofynion trafnidiaeth unigolion yn ardal yr awdurdod. Hefyd, roedd strategaethau bysiau yn cynnwys y safonau y mae'r awdurdod yn credu y dylid darparu gwasanaethau bysiau yn unol â hwy, ynghyd ag unrhyw gyfleusterau a gwasanaethau ychwanegol sy'n gysylltiedig â gwasanaethau bysiau yr oedd yr awdurdod yn credu y dylid eu

cynnig. Diddymwyd y gofyniad hwn o dan adran 10 Deddf Trafnidiaeth Leol 2008.

Mae Adran 108 Deddf Trafnidiaeth 2000 (cynlluniau trafndiaeth lleol) fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ddatblygu polisiau ar gyfer gweithredu Strategaeth Drafndiaeth Cymru yn eu hardal, ac i gyflawni eu swyddogaeth er mwyn gweithredu'r polisiau hynny.

Gwasanaethau bysiau lleol yw'r sail ar gyfer system trafndiaeth integredig gwbl integredig yng Nghymru ar hyn o bryd, a bydd hynny'n parhau. Mae diddymu'r gofyniad ar awdurdodau lleol i ddatblygu a chyhoeddi yn rhan o'u cynllun trafndiaeth lleol sut y bydd gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardal yn cael eu datblygu a'u darparu, wedi tanseilio pwysigrwydd gwasanaethau bysiau lleol o ran cysylltu pobl a chymunedau â lleoedd a chyflogaeth.

O dan ein cynigion, byddwn yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol, neu awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, yn rhan o'u cynlluniau trafndiaeth lleol, nodi'r trefniadau y mae'n rhaid iddynt eu gwneud i sicrhau y darperir gwasanaethau rheolaidd neu ymatebol i alw lleol i gymunedau yn eu hardaloedd, a sut y bydd y gwasanaethau hyn yn rhyng-gysylltu â rhwydwaith TrawsCymru® a gwasanaethau rheilffordd teithwyr.

Felly, bydd Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol yn cynnwys:

- Trefniadau i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol mewn ardal awdurdod lleol

- Lle asesir nad yw gwasanaethau bysiau lleol rheolaidd yn ddichonol mewn ardal, trefniadau a fydd yn cael eu gwneud i ddarparu gwasanaethau lleol ymatebol i alw
- Trefniadau i'w rhoi ar waith i sicrhau gwasanaethau bysiau, naill ai sail fasnachol, yn rhan o Gynllun Partneriaeth Gwella Bysiau, gosod llwybrau neu rwydweithiau bysiau lleol ar fasnachfaint, drwy system ranbarthol neu leol o bennu rhwymedigaeth gwasanaeth cyhoeddus, neu sefydlu cwmni bysiau sydd ym mherchnogaeth lwyr yr awdurdod lleol, neu awdurdodau lleol sy'n gweithredu ar y cyd.

CYLLID

O dan y trefniadau presennol, mae gan awdurdodau lleol bwerau i ddod i gytundeb i ddarparu 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, sef pennu Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus am iawndal.

Gall Llywodraeth Cymru gyflwyno 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 trafnidiaeth. Hefyd, gall Gweinidogion Cymru bennu Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus i sicrhau'r ddarpariaeth o unrhyw wasanaethau trafnidiaeth teithwyr cyhoeddus y mae'n ystyried sy'n briodol at y diben o fodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth yng Nghymru na fyddai, yn eu barn hwy, yn cael eu bodloni fel arall, a dod i gytundebau yn darparu ar gyfer cymorthdaliadau gwasanaeth ar gyfer gwasanaethau o'r fath.

O dan ein cynigion, bydd y grym i ddyfarnu grantiau o dan amodau penodol ac i ddod i gytundeb ar gyfer cymorthdaliadau gwasanaeth pan na fyddai gwasanaethau yn cael eu darparu fel arall yn cael ei gynnal. Fodd bynnag, mae angen edrych ar yr opsiynau am system integredig a thryloyw ar gyfer pennu a chyllido pob math o Rwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus.

Fel y trafodwyd yn adran un, mae'r rhan fwyaf o wasanaethau bysiau, sydd yn y de-ddwyrain yn bennaf, wedi eu cofrestru gyda Chomisiynydd Traffig Cymru ar sail fasnachol yn seiliedig ar benderfyniadau a wnaed gan fentrau bws sy'n eiddo preifat. Er bod y gwasanaethau hyn wedi eu cofrestru ar sail fasnachol, mae cyllid cyhoeddus yn dal i gael ei wneud ar gael gan awdurdodau lleol yn seiliedig ar nifer y cilomedrau "byw" a weithredir gan y cwmni bysiau. Yng Nghymru felly, mae'r holl wasanaethau bysiau rheolaidd lleol cymwys yn derbyn cyllid cyhoeddus, ond gall gweithredwyr weithiau wneud penderfyniadau masnachol sy'n effeithio'n uniongyrchol ar y ddarpariaeth o wasanaethau bysiau lleol mewn cymunedau heb ymgynghori â'r awdurdodau lleol perthnasol. Mewn achosion o'r fath, caiff cyllid cyhoeddus ei gadw ar gael i weithredwyr bysiau lleol.

Mae angen i deithwyr fod wrth wraidd y broses o wneud penderfyniadau am y ddarpariaeth o wasanaethau bysiau lleol, ac mae angen i gwmnïau bysiau ymgynghori â theithwyr cyn cynnig unrhyw newidiadau i wasanaethau bysiau lleol.

O dan ein cynigion, byddai'n ofynnol i weithredwyr bysiau lleol ymgynghori ag awdurdodau lleol perthnasol a theithwyr cyn gwneud ceisiadau i'r Comisiynydd Traffig i gyflwyno llwybrau bysiau newydd, neu amrywio neu ddiddymu rhai presennol. Bydd methu â gwneud hynny yn arwain at gyfyngu ar y cyllid cyhoeddus sydd ar gael.

GWASANAETHAU BYSIAU PELLTER HWY STRATEGOL

Daeth yr adolygiad o rwydwaith bysiau TrawsCymru® a gynhaliwyd yn 2013 gan Dr Victoria Winckler o Sefydliad Bevan i'r casgliad y dylai'r rhwydwaith fod yn ehangach ac yn fwy uchelgeisiol, gan ddarparu gwasanaethau bysiau pellter canolig a hwy (o fwy na 25 milltir) rhwng trefi a chymunedau sylweddol.

Y rhesymeg dros hyn yw bod disgwyliadau pobl o ran symudedd personol yn cynyddu, ac eto ar yr un pryd mae gwasanaethau yn cael eu canolbwyntio ar gyfleusterau mewn prif aneddiadau, fel yn y GIG. Mae'r angen am rwydwaith o wasanaethau bysiau o ansawdd da i'w cysylltu yn fwy, nid llai, taer nag yn y gorffennol.

Dylai TrawsCymru®, heb amheuaeth, ategu ac nid cystadlu â'r rhwydwaith rheilffyrdd. Pan fo'n briodol ac y gellir ei gyfiawnhau trwy alw, dylai ddarparu cysylltiadau da â gwasanaethau rheilffordd ymlaen, ond ni ddylai gael ei ysgogi gan y rhwydwaith rheilffyrdd na bod yn eilradd iddo.

Ers 2013, datblygwyd rhwydwaith TrawsCymru® yn unol â'r argymhellion a wnaed gan Dr Winckler gan ddefnyddio cymysgedd o wasanaethau bysiau masnachol ac awdurdod lleol wedi'u contractio gan ddefnyddio fframwaith Partneriaethau Ansawdd, gyda rheolaeth y rhwydwaith yn cael ei chydgyssylltu a'i hariannu'n rhannol gan Lywodraeth Cymru.

Rydym yn cynnig symleiddio'r trefniadau ar gyfer datblygu a darparu rhwydwaith TrawsCymru®.

O dan ein cynigion, bydd Llywodraeth Cymru yn cymryd rheolaeth dros ddatblygu a rheoli rhwydwaith TrawsCymru®. Bydd llwybrau'n cael eu gweithredu gan gwmnïau bysiau o dan gytundebau masnachfaint ac yn cael eu cymryd oddi ar y farchnad fysiau fasnachol.

Yn rhan o'r cynnig hwn, bydd yn ofynnol i Lywodraeth Cymru

- Ymgynghori, cyhoeddi ac adolygu'n barhaus cynllun busnes pum mlynedd ar gyfer datblygu a rheoli rhwydwaith bysiau TrawsCymru® yng Nghymru – gan sefydlu'n eglur yr amcanion â phwyslais ar ganlyniadau i'w bodloni gan y rhwydwaith bysiau yn rhan o system drafnidiaeth integredig i Gymru. Bydd y cynllun yn cynnwys datganiad ar y trefniadau a ddylai fod ar waith ar gyfer rhoi gwasanaethau ar fasnachfaint yn rhan o'r rhwydwaith;
- Cyhoeddi adroddiad, yn flynyddol o leiaf, yn nodi sut y mae'r rhwydwaith wedi perfformio yn erbyn y safonau a nodwyd yn ei gynllun datblygu busnes
- Gwahodd ceisiadau, asesu a dyfarnu cytundebau masnachfaint ar gyfer gweithredu gwasanaethau bysiau i'r darparu yn rhan o rwydwaith TrawsCymru®.

SAFONAU ANSAWDD GWASANAETH

Ym mis Mawrth 2016, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Safonau Gwirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru, gan nodi gofynion ansawdd cerbydau y mae'n ofynnol i weithredwyr bysiau yng Nghymru eu bodloni i gynnal eu cymhwysedd i hawlio taliadau o dan Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru. Diben Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru yw sicrhau bod ansawdd gwasanaethau bysiau lleol y gall teithwyr ei ddisgwyl yn

rhesymol ar gael yn gyson ac yn gyffredinol trwy Gymru gyfan a bod gweithredwyr bysiau lleol yn cael eu hannog i wella ansawdd y gwasanaethau y maent yn eu darparu i deithwyr.

Gellir gweld Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau cyfredol Cymru trwy fynd i <http://gov.wales/topics/transport/public/bus-policy/voluntary-welsh-bus-quality-standard/?lang=cy>

O dan ein cynigion, bydd Llywodraeth Cymru, trwy ganllawiau statudol, yn sefydlu'r disgwyliadau o ansawdd gwasanaethau i gael eu bodloni gan weithredwyr bysiau o ran gwasanaethau bysiau lleol a ddarperir yng Nghymru.

Bydd yn ofynnol i weithredwyr bysiau sy'n cofrestru gwasanaethau gyda'r Comisiynydd Traffig ddangos bod cerbydau sy'n gweithredu'r gwasanaethau arfaethedig yn bodloni'r ansawdd gofynnol yn y Safonau Ansawdd Gwasanaeth.

Bydd y Safonau Ansawdd Gwasanaeth arfaethedig yn sefydlu safonau ansawdd i gael eu bodloni, oni bai fod eithriad yn cael ei gymhwyso, yng nghyswllt ond heb eu cyfyngu i;

- Glendid cerbydau
- Cyflwyno gwybodaeth am deithiau i deithwyr a newidiadau arfaethedig i wasanaethau
- Trefniadau ar gyfer cwynion ac apeliadau teithwyr
- Trefniadau ar gyfer hyfforddiant staff a gofal cwsmeriaid
- Diogelwch teithwyr a gyrwyr

- Cynaliadwyedd amgylcheddol a thelemateg cerbydau
- Prydlondeb a dibynadwyedd
- Trefniadau prisiau a thocynnau
- Ymgysylltu â theithwyr a hygyrchedd gwasanaethau

Wrth ddatblygu'r canllawiau statudol, bydd yn ofynnol i Lywodraeth Cymru ymgynghori â rhanddeiliaid gan gynnwys teithwyr ar fysiau a'u grwpiau cynrychiadol, gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol yng Nghymru ac awdurdodau cyhoeddus perthnasol yn Lloegr, Comisiynwyr Traffig a rhanddeiliaid eraill fel sy'n briodol.

SAFONAU SEILWAITH A GWYBODAETH

Gan gydnabod yr amrywiad ledled Cymru yn y ddarpariaeth o wybodaeth i deithwyr a seilwaith bysiau, fel safleoedd bws, yn rhan o Gynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2015, ymrwymodd Llywodraeth Cymru i baratoi a chyhoeddi canllawiau dylunio ar gyfer seilwaith bysiau a gwybodaeth i deithwyr.

Yn yr un modd â'n cynigion ar gyfer gofynion Ansawdd Gwasanaeth, lle mae'n ofynnol i weithredwyr bysiau yng Nghymru gynnal eu cymhwysedd i hawlio taliadau o dan Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru, rydym yn cynnig mai dyletswydd Gweinidogion Cymru fydd cyhoeddi canllawiau sy'n sefydlu'r ansawdd o ran y seilwaith sy'n ofynnol i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Bydd yn ofynnol i'r awdurdod lleol neu genedlaethol cyfrifol perthnasol ddarparu seilwaith bysiau a nodir yn y canllawiau statudol.

O dan ein cynigion, bydd Llywodraeth Cymru, trwy ganllawiau statudol, yn sefydlu'r disgwyliadau ansawdd ar gyfer seilwaith ac arddangos gwybodaeth i deithwyr o ran gwasanaethau bysiau lleol a ddarperir yng Nghymru. Bydd y canllawiau statudol arfaethedig yn sefydlu safonau i'w cymhwyso i seilwaith gyda'r bwriad o gynorthwyo gwasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys, ond heb ei gyfyngu i ddylunio lloches bws a safleoedd bws.

Wrth ddatblygu'r canllawiau statudol, bydd yn ofynnol i Lywodraeth Cymru ymgynghori â rhanddeiliaid, gan gynnwys teithwyr ar fysiau a'u grwpiau cynrychiadol, gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol yng Nghymru ac awdurdodau cyhoeddus perthnasol yn Lloegr, Comisiynwyr Traffig a rhanddeiliaid eraill fel sy'n briodol.

CYNLLUNIAU PARTNERIAETHAU GWELLA BYSIAU

Cyflwynir Cynllunio Partneriaethau Ansawdd Statudol yng Nghymru o dan Ran 2 Deddf Trafnidiaeth 2000, fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth Leol 2008.

Mae Rheoliadau Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd (Cymru) 2009 yn gwneud darpariaeth ynghylch cynlluniau partneriaethau ansawdd sy'n cynnwys gofynion o ran amllder, amseroedd ac uchafswm prisiau tocynnau gwasanaethau bysiau yng Nghymru.

Cynllun a wneir gan awdurdod trafndiaeth lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau trafndiaeth lleol, yw cynllun partneriaethau ansawdd, lle mae'r awdurdodau yn darparu cyfleusterau penodol mewn lleoliadau penodol ar hyd y llwybrau a ddefnyddir gan wasanaethau bysiau lleol, ac mae gweithredwyr gwasanaethau lleol sy'n dymuno defnyddio'r cyfleusterau hynny yn cytuno i ddarparu gwasanaethau o safon benodol.

Mae'r Bil Gwasanaethau Bysiau yn Lloegr yn cyflwyno cynlluniau partneriaethau ansawdd uwch, gan adeiladu ar y trefniant cynlluniau partneriaethau ansawdd presennol. O dan y cynlluniau newydd hyn, gall awdurdodau trafnidiaeth lleol yn Lloegr gyflwyno mesurau gwella bysiau yn rhan o gynllun, heb gael eu cyfyngu i ddarparu seilwaith newydd.

Gall y categorïau o safonau gwasanaeth y mae'n rhaid i weithredwyr bysiau sy'n cymryd rhan mewn cynllun eu bodloni gynnwys gwneud tocynnau sawl gweithredwr ar gael a'u marchnata, wedi eu hysbysebu mewn ffordd eglur a chyson gan yr holl weithredwyr yn y cynllun.

Mae'r Bil Gwasanaethau Bysiau hefyd yn cyflwyno partneriaethau estynedig, gyda'r nod o hwyluso cydweithio gwell rhwng awdurdodau trafnidiaeth lleol a gweithredwyr bysiau. Mae'r partneriaethau estynedig hyn yn mynd ymhellach trwy:

- ehangu'r mathau o safonau y gall cynlluniau partneriaethau eu cynnwys;
- darparu'r benodol ar gyfer cynllunio rhwydwaith mwy cydgysylltiedig; a
- chaniatáu gweithredu a gorfodi lleol o ofynion y cynllun.

Mewn geiriau eraill, mae partneriaeth estynedig yn gwneud canlyniadau a ddarperir yn rhan o gynllun masnachfaint bysiau yn bosibl, ond heb fod angen sefydlu model masnachfaint bysiau.

O dan ein cynigion, bydd y safonau ansawdd gwasanaeth, o'u cymryd gyda'i gilydd â'r safonau seilwaith a gwybodaeth yr ydym yn eu cynnig, yn rhoi'r cyfle i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau lleol weithio gyda'i gilydd yn unol â safonau cyffredin wedi'u cytuno'n genedlaethol sydd ar gael yn gyffredinol ledled Cymru. Bydd y safonau hyn, ar ôl eu datblygu gyda chyfranogiad gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol, yn berthnasol i wasanaethau bysiau a ddarperir ar sail fasnachol, neu'n rhan o wasanaeth a gymorthdelir neu sydd wedi'i gontractio. Ar y sail hon, ni fydd angen Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd mwyach.

Fodd bynnag, mae angen cynllun i roi sylw i amgylchiadau pan na fydd gwasanaethau bysiau a ddarperir mewn ardal yn cyrraedd y safon ofynnol, ond y bydd yr awdurdod lleol perthnasol, neu Weinidogion Cymru o'r farn nad yw bysiau ar fasnachfaint yn ateb priodol.

O dan ein cynigion, byddwn yn disodli Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol yng Nghymru gyda Chynlluniau Partneriaethau Gwella Bysiau. O dan y trefniadau hyn, gall un neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd gyflwyno cynllun sydd â'r nod o wella ansawdd gwasanaethau bysiau lleol a seilwaith bysiau ar gyfer un llwybr bysiau, neu ddau neu fwy o lwybrau sy'n ffurfiol rhwydwaith bysiau lleol.

Gellir cyflwyno Cynlluniau Partneriaethau Gwella Bysiau pan fo'r awdurdod lleol perthnasol, neu ddau neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, neu Weinidogion Cymru yn credu'n rhesymol nad yw'r safon gwasanaethau bysiau a ddarperir yn bodloni'r safonau a nodir yn y canllawiau statudol, neu lle na fydd gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu darparu fel arall.

Er y byddant yn cael eu tynnu oddi ar y farchnad fysiau fasnachol, bydd gwasanaethau bysiau a ddarperir o dan Gynlluniau Partneriaethau Gwella Bysiau yn parhau i fod wedi'u cofrestru gyda Chomisiynydd Traffig Cymru a Lloegr. Bydd Cynlluniau Gwella Gwasanaethau Bysiau yn:

Atal y farchnad fysiau fasnachol ar hyd un llwybr, neu ddau neu fwy o lwybrau sy'n creu rhwydwaith bysiau lleol

Cyflwyno trefniadau i sicrhau bod y safonau ansawdd gwasanaeth, o'u cymryd gyda'i gilydd â'r safonau seilwaith a gwybodaeth ar y llwybrau perthnasol o fewn y cynllun, yn cael eu bodloni a'u cynnal

Galluogi cymorthdaliadau gwasanaeth i gael eu talu i weithredwyr bysiau lleol sy'n bartïon i'r cynllun

Gellir eithrio gwasanaethau bysiau sy'n rhan o Gynllun Partneriaeth Gwella Bysiau am gyfnod penodedig o amser o'r safonau ansawdd, neu gellir diwygio neu amrywio'r safonau i ddiwallu anghenion penodol ardal leol. Ond diben Cynllun Partneriaeth Gwella Bysiau yw gwella ansawdd gwasanaethau a ddarperir, felly bydd eithriad neu amrywiad i'r safonau ansawdd cyhoeddedig yn eithriadol a dros dro.

Yn yr un modd â'r model presennol o Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd Bysiau, gall gweithredwyr bysiau nad ydynt yn rhan o'r cynllun, yn amodol ar gyflwyniad trwydded gan yr awdurdod lleol perthnasol, neu awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, weithredu gwasanaethau ar lwybrau o fewn cynllun, ond ni fyddant yn gallu manteisio ar y cyfleusterau seilwaith bysiau sy'n rhan o gwmpas cynllun, pa un a ydynt yn gyfleusterau presennol neu'n gyfleusterau newydd.

Bydd trefniadau manwl ar gyfer sefydlu Cynllun Partneriaethau Gwella Bysiau yn cael eu cyflwyno gan reoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru, a fydd yn cynnwys y canlynol, ymhlith materion eraill:

Amgylchiadau lle gellir cyflwyno Cynllun Partneriaethau Gwella Bysiau

Gofyniad cyfranogiad ac ymgynghori cyhoeddus cyn y gellir cyflwyno cynllun

Trefniadau ar gyfer diwygio, ymestyn neu ddirymu cynllun

Apeliadau yn erbyn cyflwyno cynllun

Trefniadau pontio

GOSOD BYSIAU AR FASNACHFRAINT

Gwnaeth Ddeddf Trafnidiaeth 2000, fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth Leol 2008, ddarpariaeth i Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol sefydlu Cynlluniau Contractau Ansawdd statudol. Cynllun lle mae awdurdod trafndiaeth lleol neu ddau neu fwy o awdurdodau o'r fath yn gweithredu ar y cyd, yn penderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol y dylid eu darparu yn yr ardal y mae'r cynllun yn ymwneud â hi yw Cynllun Contractau Ansawdd. Mae'r farchnad fysiau leol yn yr ardal honno wedi ei rheoleiddio felly, i bob pwrpas.

Yn rhan o'r ymgynghoriad a gynhaliwyd cyn cyflwyno'r Bil Gwasanaethau Bysiau, fe'i gwnaed yn eglur gan y diwydiant bysiau ac awdurdodau lleol yr anhawster sy'n parhau o ran gweithredu'r ddarpariaeth reoleiddio presennol yn llawn a'u bod yn ddryslyd, er gwaethaf yr ymdrechion y mae Llywodraeth y DU

wedi eu gwneud yn y gorffennol i ddiwygio trefniadau'r Cynllun Contractau Ansawdd i wneud y darpariaethau yn fwy ymarferol.

Mae Llywodraeth Cymru yn cytuno ei bod yn ffafrio dull wedi'i symleiddio o gontractio gwasanaethau bysiau, gan gadw nodweddion mwyaf effeithiol y farchnad fysiau fasnachol breifat. Mae gosod bysiau ar fasnachfaint, yn yr un modd â'r trefniadau sydd ar waith yn Llundain, yn cynnig man cychwyn defnyddiol ar gyfer datblygu'r cynllun masnachfreintiau bysiau yng Nghymru. Cynllun lle mae awdurdod lleol yn nodi pa wasanaethau bysiau lleol ddylai gael eu darparu mewn ardal a pha gyfleusterau ychwanegol ddylid eu darparu yw cynllun masnachfaint.

O dan ein cynigion, byddwn yn galluogi awdurdod lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, i gyflwyno cynigion i Weinidogion Cymru ar gyfer sefydlu masnachfreintiau bysiau ar lwybrau bws penodol yn eu hardal, neu ddau neu fwy o lwybrau sy'n creu rhwydwaith bysiau lleol.

Cyn gwneud cais i sefydlu ardal masnachfaint bysiau, mae'n rhaid i awdurdodau lleol ystyried trefniadau amgen y gellid eu gwneud, naill ai trwy gytundebau gwirfoddol lleol gyda gweithredwyr bysiau masnachol, neu drwy Gynllun Partneriaethau Gwella Bysiau, a allai sicrhau gwelliannau i wasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen i ddarparu gwasanaethau a nodir yn y cynllun trafndiaeth lleol a'r strategaeth fysiau.

Pan fydd cynllun masnachfaint yn cael ei sefydlu, dylid darparu gwasanaethau bysiau lleol yn unol â thelerau'r contractau gwasanaeth lleol a ddyfernir gan yr awdurdod lleol neu awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, yn unig. Ni fydd gwasanaethau bysiau masnachol yn gweithredu mewn ardal masnachfaint fel rheol, oni bai

Fod y gweithredwr wedi derbyn trwydded gwasanaeth gan yr awdurdod i redeg gwasanaeth bysiau ychwanegol

Bod y gweithredwr yn darparu gwasanaeth dros dro yn y sefyllfa lle mae gweithredwr arall wedi methu â gweithredu neu wedi rhoi'r gorau i weithredu gwasanaeth bysiau cyn diwedd cyfnod contract y fasnachfaint; neu

Fod y gweithredwr yn rhedeg gwasanaeth bysiau lleol o fath sydd wedi ei eithrio o'r cynllun masnachfaint

Bydd Gweinidogion Cymru yn gwneud Rheoliadau sy'n nodi'r trefniadau y mae angen eu gwneud i sicrhau bod awdurdodau lleol yn cynnal eu hasesiad o addasrwydd cyflwyno masnachfreintiau bysiau yn eu hardaloedd. Bydd angen i asesiadau ystyried pa un a:

Fyddai'r cynllun arfaethedig yn cyfrannu at weithrediad polisiau trafnidiaeth yr awdurdod a pholisiau ehangach;

Yw'r gallu a'r adnoddau gan yr awdurdod i weithredu'r cynllun

Byddai'r cynllun yn cynnig gwerth am arian

CYNLLUNIO TEITHIAU

Roedd gwybodaeth trafnidiaeth leol yn fater a ystyriwyd gan ein Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau yn 2014. Fel y nodwyd gan y grŵp, y diffyg gwybodaeth gywir yw un o'r cwynion mwyaf cyffredin a wneir gan ddefnyddwyr bysiau, ac mae'n anodd deall pam nad yw rhai gweithredwyr yn hysbysu eu cwsmeriaid yn fwy effeithiol am eu gwasanaethau.

Mae teithwyr angen gwybodaeth gryno sy'n hawdd ei deall. Pan fyddant ar gael, mae llawer o bobl o'r farn nad yw rhai amserlenni bysiau safonol yn hawdd eu darllen na'u deall. Mae angen i wybodaeth fod ar gael mewn sawl fformat, gan gynnwys gwahanol blatfformau digidol yn ogystal ag ar bapur a dros y ffôn. Roedd y grŵp yn cydnabod bod angen dull mwy soffistigedig o ddarparu gwybodaeth. Er enghraifft, efallai y bydd angen amrywio cyfanswm a fformat y wybodaeth yn ôl y math o safle bws. Mae angen i'r wybodaeth fwyaf gynhwysfawr fod ar gael mewn gorsafoedd bysiau, a dim ond gwybodaeth sylfaenol fyddai'n cael ei chynnig mewn safleoedd bws sy'n cael eu defnyddio llai.

Ers cryn amser, mae Llywodraeth Cymru wedi buddsoddi mewn gwasanaethau a ddarperir gan Traveline Cymru i ddatblygu'r ddarpariaeth o wybodaeth i deithwyr yn ddigidol gan ddefnyddio apiau ar y we a ffonau clyfar. Serch hynny, bydd y ffôn yn parhau i fod yn wasanaeth gwybodaeth i deithwyr pwysig i bobl ddall a phobl sydd wedi colli eu golwg.

Bydd y Safonau Ansawdd Gwasanaeth arfaethedig yn sefydlu safonau ansawdd i'w bodloni, oni bai fod eithriad yn cael ei gymhwyso, yng nghyswllt ond heb ei gyfyngu i gyflwyno gwybodaeth am deithiau i deithwyr a newidiadau arfaethedig i wasanaethau, a bydd ein cynigion ar gyfer safonau seilwaith a gwybodaeth yn diffinio sut y dylid cyflwyno gwybodaeth ar safleoedd bws.

Er mwyn annog y rhai nad ydynt yn defnyddio bysiau i ystyried y gwasanaeth bysiau lleol yn hytrach na defnyddio cerbyd modur preifat i ddiwallu eu hanghenion trafnidiaeth ar gyfer addysg, gwaith a hamdden, mae angen cynnig "siop un stop" i bobl sy'n galluogi cynllunio teithiau effeithiol a dibynadwy gan ddefnyddio

trafnidiaeth gyhoeddus, gwasanaethau bysiau rheolaidd neu ymatebol i alw, neu wasanaethau rheilffyrdd.

O dan y cynigion, bydd gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus sy'n gweithredu yng Nghymru yn destun dyletswydd i gydweithredu â threfniadau y mae Llywodraeth Cymru yn eu gwneud i ddarparu gwybodaeth cynllunio teithiau ar drafndiaeth gyhoeddus effeithiol a dibynadwy i bobl er mwyn bodloni ein huchelgeisiau o ddarparu system trafndiaeth gyhoeddus cwbl integredig. Gallai Llywodraeth Cymru gyflwyno cyfeiriadau yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau a rheilffordd lleol ddarparu gwybodaeth am wasanaethau bysiau lleol i'r darparwr cynllunio teithiau i deithwyr.

Mae Llywodraeth Cymru yn sylweddoli bod nifer o ddarparwyr a allai ddarparu'r gwasanaeth cynllunio teithiau "siop un stop" yn y farchnad fasnachol. Ar y llaw arall, gydag amser, mae hwn yn wasanaeth trafndiaeth gyhoeddus a allai gael ei ddarparu gan Drafndiaeth Cymru, is-gwmni trafndiaeth sydd ym mherchnogaeth lwyr Llywodraeth Cymru.

Yn y naill senario a'r llall, bydd dibynadwyedd, ansawdd a chydnerthedd y gwasanaeth i'w ddarparu yn dibynnu'n drwm ar gywirdeb a phrydlondeb y wybodaeth a ddarperir gan weithredwyr bysiau.

COFRESTRU GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL

Yn rhan o'r setliad datganoli newydd i'w gyflwyno gan Ddeddf Cymru 2017, disgwylir i ganllawiau i gael eu cyflwyno i Gomisiynwyr Traffig Cymru a Lloegr o ran cofrestru llwybrau bysiau yng Nghymru gael eu datganoli i Gymru.

Ceir cyfnod rhybudd statudol o 56 diwrnod yng Nghymru a Lloegr sy'n cychwyn o'r diwrnod y mae'r Comisiynydd Traffig yn derbyn cais wedi'i gwblhau. 28 diwrnod yw'r cyfnod rhybudd gofynnol ar gyfer gweithredwyr bysiau cymunedol. Mae'r cyfnod rhybudd hwn hefyd yn berthnasol i amrywio neu ddiddymu gwasanaeth bysiau lleol.

Bydd Gweinidogion Cymru yn derbyn pwerau i gyflwyno canllawiau (statudol) i'r Comisiynwyr yng nghyswllt cofrestru gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Bydd y rhain yn cael eu darparu yn rhan o'r setliad datganoli gwell a fydd yn cael ei ddarparu yn rhan o Ddeddf Cymru 2017 a bydd y swyddogaethau sy'n cael eu harfer gan yr uwch Gomisiynydd Traffig o ran cofrestru gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu trosglwyddo'n weithredol i Weinidogion Cymru.

Yn benodol, bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru

- Baratoi ac ymgynghori ar y canllawiau i'w cyflwyno i'r Comisiynydd Traffig yng nghyswllt cofrestru gwasanaethau bysiau yng Nghymru
- Adolygu'r canllawiau yn barhaus a'u diwygio neu eu hail-lunio o dro i dro, yn amodol ar ymgynghori

Bydd y canllawiau a gyflwynir i'r Comisiynydd Traffig yn cynnwys materion yn ymwneud â'r

- Cyfnod rhybudd a fydd yn berthnasol i'r cais i weithredu gwasanaeth bysiau rheolaidd lleol newydd, neu i amrywio neu ddiddymu gwasanaeth

- Gwasanaethau bysiau lleol sydd wedi'u heithrio o ofynion cofrestru
- Swyddogaeth y Comisiynydd Traffig o ran cofrestru gwasanaethau bysiau pan fydd partneriaethau ansawdd neu fasnachfreintiau bysiau ar waith
- Safonau ansawdd y bydd yn ofynnol i weithredwyr bysiau yng Nghymru eu bodloni a'u cynnal
- Cyhoeddi hysbysiadau a thrafodion
- Cynnwys amodau a allai neu na allai gael eu cymhwyso i weithrediad gwasanaeth bysiau lleol
- Trefniadau a ddylai fod ar waith ar gyfer cynnal ymchwiliadau cyhoeddus
- Trefniadau ar gyfer ystyried Gorchmynion Rheoleiddio Traffig
- Cyhoeddi canllawiau ar gyfer gweithredwyr bysiau yng Nghymru

CWMNIAU BYSIAU SECTOR CYHOEDDUS

Cyflwynodd Deddf Drafnidiaeth 1985 ddadreoliad gwasanaethau bysiau lleol. Mewn rhai ardaloedd, sicrhodd y cam o breifateiddio'r diwydiant bysiau welliannau sylweddol i'r ddarpariaeth o wasanaethau bysiau lleol. Mae rhai yn y sector trafnidiaeth yn dal i ddadlau bod y gwelliant hwn wedi bod ar draul gwasanaethau bysiau llai dichonol mewn ardaloedd gwledig. Yng Nghymru, ar ôl dadreoli ym 1986, cadwodd dau

awdurdod lleol eu cwmnïau bysiau corfforaethol fel cwmnïau hyd braich mewn perchnogaeth lwyr: Bws Caerdydd a Thrafnidiaeth Casnewydd.

Astudiodd y Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru effaith preifateiddio ar wasanaethau bysiau Cymru a chanfu fod effaith gyffredinol dadreoli bysiau wedi bod yn negyddol. Mae prisiau tocynnau wedi cynyddu tra bod costau gweithredwyr wedi gostwng. Awgrymodd yr adroddiad, a gyhoeddwyd yn 2014, bod elfen sylweddol o gymhorthdal y llywodraeth yn cael ei chymryd fel elw gan y diwydiant bysiau yng Nghymru, gan amcangyfrif bod cymaint â £22 miliwn yn fwy na'r enillion arferol o werthiannau yn cael ei harneisio gan weithredwyr masnachol.

<http://ppi.w.org.uk/report-suggests-bus-operators-are-making-supernormal-profits-from-welsh-government-subsidy/>

Mae'r ymgyrchwyr "we own it" yn amcangyfrif bod 12 o gwmnïau bysiau cyngor ym mherchnogaeth y cyhoedd yn gweithredu ym Mhrydain Fawr a'u bod yn canolbwyntio mwy, fel gweithredwyr eiddo cyhoeddus, ar y ddarpariaeth o wasanaethau nag ar gynnal maint yr elw. Lothian Buses yw'r mwyaf o'r rhain, sydd ym mherchnogaeth uniongyrchol llywodraeth leol ac yn gweithredu 70 o lwybrau yng Nghaeredin a'r cyffiniau. Yn 2014, teithiodd mwy o deithwyr nag erioed ar Lothian Buses. Adroddir bod lefelau bodlonrwydd cwsmeriaid ymhlith yr uchaf yn y diwydiant, a dychwelodd Lothian £5.5 miliwn o elw i'r pwrs cyhoeddus yn ddiweddar.

Mae Reading Buses yn wasanaethau bysiau arall sydd ym mherchnogaeth y cyngor, a all fuddsoddi £3 miliwn ychwanegol y flwyddyn yn y rhwydwaith bysiau (tua 12-15% o'i drosiant blyneddol) oherwydd nad yw'n talu difidendau allan i gyfranddalwyr preifat. Mae'r arian ychwanegol yn golygu bysiau

o ansawdd gwell, a honnir ei fod yn un rheswm pam mae mwy o bobl yn teithio ar y bws yn Reading.

Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod bod gwasanaethau bysiau o ansawdd yn cael eu darparu gan y sector cyhoeddus a chwmnïau bysiau sy'n eiddo preifat, gan nodi hefyd dadleuon a wnaed gan yr Arglwyddi yn ystod ail ddarlleniad y Bil Gwasanaethau Bysiau yn Nhŷ'r Arglwyddi ym mis Mehefin. Meddai'r Arglwydd Whitty;

“The other restriction on localism and devolved decision-making relates to the prohibition on new municipally-owned or part-owned companies. I do not understand why. We still have a number of quite successful municipal bus companies operating in this country”

Dywedodd yr Arglwydd True, wrth siarad am y gwasanaethau bysiau a ddarperir yn Nottingham

“I can tell noble Lords, from my experience last week, that it does it (running buses) rather well. I hope that we can at least have a better explanation as to why that ban (maintaining the restriction of setting up municipal bus companies) should be in the Bill”

O dan ein cynigion, rydym yn bwriadu cael gwared ar y cyfyngiad ar allu awdurdodau lleol i sefydlu cwmnïau bysiau sydd ym mherchnogaeth lwyr neu fwyafrifol yr awdurdod.

O dan y cynnig hwn, byddwn yn

ceisio diddymu adran 66 Deddf Drafnidiaeth 1985 a gyflwynodd eithriad pwerau rhai cynghorau i redeg mentrau bysiau

Galluogi awdurdodau lleol i ffurfio cwmnïau i weithredu cerbydau gwasanaeth cyhoeddus at y diben o ddarparu gwasanaethau bysiau rheolaidd lleol yng Nghymru; a

Darparu cyllid ar gyfer sefydlu cwmnïau bysiau sy'n eiddo i gynghorau lleol

Dylai awdurdod lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, pan fo penderfyniad wedi ei wneud i sefydlu cwmni bysiau sy'n eiddo i'r cyngor, wrth arfer ei swyddogaethau yng nghyswllt y cwmni hwnnw neu wrth ddarparu seilwaith gwasanaeth bysiau, weithredu mewn ffordd nad yw'n cyfyngu'n afresymol ar gystadleuaeth rhwng unigolion sy'n darparu neu'n dymuno darparu gwasanaethau trafndiaeth teithwyr cyhoedd yn eu hardal.

Pan fo disgwyliad rhesymol a thystiolaeth ategol fod cystadleuaeth ar lwybrau bysiau lleol yn tanseilio buddiannau pennaf teithwyr a'r gymuned leol ehangach, gall Gweinidogion Cymru, trwy orchymyn ac yn amodol ar ymgynghori priodol, gymeradwyo cyfyngiadau lleol ar gystadleuaeth ar lwybrau unigol, neu gasgliad o lwybrau sy'n creu rhwydwaith bysiau lleol.

YMDDYGIAD TEITHWYR A STAFF GWEITHREDU BYSIAU

Cyflwynodd Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Ymddygiad Gyrwyr, Arolygwyr, Casglwyr Tocynnau a Theithwyr 1990 ('y Rheoliadau Ymddygiad') dyletswyddau ac ymddygiad disgwylidig gyrwyr bysiau, arolygwyr, casglwyr tocynnau a theithwyr ar wasanaethau bysiau a choetsis a weithredir ledled Prydain Fawr. Mae'r Rheoliadau hyn yn ail-ddeddfu, gyda diwygiadau, Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Ymddygiad Gyrwyr, Casglwyr Tocynnau a Theithwyr) 1936, a

grëwyd yn wreiddiol gan ddefnyddio darpariaeth yn Neddf Traffig Ffyrdd 1930.

Yn 2002, diweddarwyd y Rheoliadau Ymddygiad i gynnwys gofynion ychwanegol ar gyfer gyrwyr, arolygwyr a chasglwyr tocynnau pob cerbyd gwasanaeth cyhoeddus o ran cŵn penodol a all deithio gydag unigolyn anabl ac o ran teithwyr sy'n bobl anabl yn gyffredinol ac o ran cŵn pobl anabl penodol. Ar yr adeg hon, ychwanegwyd darpariaethau newydd gan gynnwys gofynion penodol yn ymwneud â defnyddwyr cadair olwyn a phobl anabl eraill. Gwnaed diwygiadau pellach yn 2015 yn dilyn ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd gan yr Adran Drafnidiaeth i adlewyrchu'r newidiadau a gyflwynwyd gan Ddeddf Cydraddoldeb 2010.

Caiff y Rheoliadau hyn eu gwneud gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar hyn o bryd, gan arfer y pwerau a roddir gan adrannau 24(1), 25(1) a (4) a 60 Deddf Cerbydau Teithwyr Cyhoeddus 1981(1) ("Deddf 1981"), ac adrannau 23(2)(b), 134(1) a 137(1) Deddf Drafnidiaeth 1985(2). Gan fod y materion hyn yn rhan o gymhwysedd Cynulliad Cenedlaethol Cymru, Gweinidogion Cymru ddylai feddu ar y pwerau gwneud Rheoliadau o ran gwasanaethau bysiau sy'n gweithredu yn gyfan gwbl yng Nghymru.

O dan ein cynigion, byddwn yn gwneud darpariaeth i alluogi Gweinidogion Cymru i wneud Rheoliadau ar ymddygiad gyrrwyr, arolygwyr, casglwyr tocynnau a theithwyr o ran gweithrediad Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus yng Nghymru.

DARPARU GWYBODAETH

Mae'r gallu i ddarparu'r wybodaeth i deithwyr sydd ei hangen arnynt i fod yn hyderus i deithio gan ddefnyddio gwasanaethau bysiau lleol, ynghyd ag awdurdodau lleol yn cynllunio eu gwasanaethau bysiau lleol, yn dibynnu ar y ddarpariaeth o wybodaeth gywir ac amserol gan weithredwyr gwasanaethau bysiau lleol.

Yn yr un modd â'r Bil Gwasanaethau Bysiau yn Lloegr, rydym yn cynnig gwneud data agored yn ofynnol ar bob gwasanaeth bysiau yng Nghymru trwy wneud darpariaeth trwy reoliadau y gallai fod yn ofynnol i ymgeiswyr newydd sy'n cofrestru gwasanaethau bysiau, gweithredwyr presennol, awdurdodau masnachfaint a Chomisiynwyr Traffig o dan rai amgylchiadau, ddarparu gwybodaeth ragnodedig yn unol â hwy.

Mae hyn yn cefnogi ein hamcan o greu "siop un stop" lle gellir storio gwybodaeth am lwybrau, amserlenni, prisiau a thocynnau ar gyfer bysiau lleol, gan gynnwys gwybodaeth fyw am amseroedd cyrraedd bysiau. Bydd y wybodaeth yn agored i'r cyhoedd a gallai gael ei defnyddio gan ddatblygwyr meddalwedd i greu, er enghraifft, apiau gwybodaeth ar gyfer dyfeisiau symudol y gallai teithwyr eu defnyddio i gael gafael ar wybodaeth am amseroedd cyrraedd bysiau yn y fan a'r lle.

O dan ein cynigion, byddwn yn gwneud darpariaeth ar gyfer rheoliadau i'w gwneud a fydd yn nodi manylion y wybodaeth a fydd yn ofynnol gan gynnwys pryd a sut y bydd yn cael ei darparu.

Bydd yr adran hon yn berthnasol i wasanaethau sy'n rhedeg yng Nghymru yn unig. Pan fydd gweithredwr yn methu â chydymffurfio â'r rheoliadau, gall Comisiynydd Traffig Cymru

gymhwyso'r sancsiynau presennol sydd ar gael o dan adran 155 Deddf Trafnidiaeth 2000.

CYNLLUNIAU TOCYNNAU

Cyflwynodd adran 135 Deddf Trafnidiaeth 2000 drefniadau i awdurdod trafniadaeth lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau o'r fath ar y cyd a thrwy weithredu ar y cyd, allu cyflwyno cynllun tocynnau ar gyfer eu holl ardal neu unrhyw ran ohoni, neu ardal gyfunol, os byddant yn credu y byddai'r cynllun arfaethedig o fudd i'r cyhoedd, ac y byddai i unrhyw raddau yn gweithredu'r polisiau a nodir yn eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol.

Cynllun yw cynllun tocynnau lle mae'n ofynnol i weithredwyr wneud a gweithredu trefniadau lle gall teithwyr brynu, mewn un trafodiad, tocyn (neu docynnau), fel:

tocynnau sy'n rhoi'r hawl i'r deiliad wneud mwy nag un waith ar wasanaethau lleol sy'n cymryd rhan neu ar wasanaethau lleol o ddosbarth a nodir yn y cynllun

tocynnau sy'n rhoi'r hawl i'r deiliad wneud taith benodol ar ddau neu fwy o wasanaethau lleol

lle gellid gwneud taith benodol ar wasanaethau lleol a ddarperir gan unrhyw un o ddau neu fwy o weithredwyr, tocynnau sy'n rhoi'r hawl i'r deiliad wneud y daith ar ba bynnag wasanaeth y mae'r deiliad yn ei ddewis, a

thocynnau sy'n rhoi'r hawl i'r deiliad wneud taith, neu fwy nag un daith, sy'n golygu teithio ar un neu fwy o wasanaethau lleola theithio ar un neu fwy o wasanaethau rheilffordd neu dram cysylltiol.

Mae datblygu trefniadau tocynnau di-dor, integredig ac amlfodd yn rhan o'r trefniadau teithio newydd ar gyfer Cymru yn hanfodol i'n hamcan o greu cymdeithas gysylltiedig a chynaliadwy.

O dan ein cynigion, rydym yn bwriadu cadw'r pwerau presennol i awdurdod lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau lleol yn gweithredu ar y cyd, i sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol i ddiwallu anghenion teithwyr yn eu hardaloedd. O ran cynlluniau tocynnau cenedlaethol, rydym yn bwriadu gwneud darpariaeth a fydd yn galluogi Llywodraeth Cymru i sefydlu cynllun tocynnau cenedlaethol ar gyfer bysiau, rheilffyrdd neu gyfuniad o foddau trafnidiaeth i deithio yng Nghymru.

Cynigir y bydd y trefniadau ar gyfer cynllun tocynnau cenedlaethol, yn amodol ar ymgynghoriad cyhoeddus â sefydliadau priodol a grwpiau teithwyr, yn cael eu gwneud trwy reoliadau yng Nghynulliad Cenedlaethol Cymru.

Wrth gyflawni ei swyddogaethau yng nghyswllt cynlluniau tocynnau, mae'n rhaid i awdurdodau lleol y mae eu hardaloedd yng Nghymru gydweithredu â'i gilydd, a rhoi sylw i'r dymunoldeb, mewn achosion priodol, o gael cynllun tocynnau sy'n hwyluso teithiau rhwng yr ardal y mae'r cynllun tocynnau'n berthnasol iddi ac ardaloedd cyfagos o Gymru, neu'n hwyluso'r cam o fabwysiadu trefniadau tocynnau tebyg mewn ardaloedd cyfagos o Gymru.

TRAFODAETH POLISI AM WASANAETHAU BYSIAU Gwella gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru Ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad

CWESTIWN 1

O dan y trefniadau presennol, mae gofyn i awdurdodau lleol baratoi a chyhoeddi cynlluniau trafndiaeth lleol. Ydych chi'n cytuno y dylai cynlluniau trafndiaeth lleol ddangos sut y mae'r awdurdod lleol am ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn ei ardal? Os nad ydych, esboniwch pam.

CWESTIWN 2

O dan y trefniadau presennol, mae gofyn i gwmnïau bysiau roi o leiaf 56 diwrnod o rybudd i'r Comisiynydd Traffig cyn ychwanegu, newid neu ddileu llwybrau bysiau. A oes angen ymestyn neu fyrhau'r cyfnod o rybudd, neu ei gadw fel y mae?

CWESTIWN 3

Ydych chi'n cytuno y dylai cwmnïau bysiau lleol ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn cyflwyno ceisiadau i'r Comisiynydd Traffig i ddileu, newid neu ychwanegu llwybrau bysiau?

CWESTIWN 4

Byddai trefniadau tocynnu integredig fyddai'n galluogi teithwyr i deithio ar fws neu drên mewn unrhyw ardal yng Nghymru yn helpu i ddarparu'n rhaglenni metro a gwneud trafnidiaeth yn fwy hygyrch. A ddylai awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru gael y pŵer i sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol a chenedlaethol?

CWESTIWN 5

Ydych chi'n cytuno y dylai'r gwaith o ddatblygu a chynnal rhwydwaith bysiau pell TrawsCymru® ddod o dan reolaeth Llywodraeth Cymru o dan fasnachfaint? Os nad ydych, esboniwch pam.

CWESTIWN 6

Ydych chi'n cytuno y dylai awdurdodau lleol gael sefydlu cynlluniau masnachfaint bysiau yn eu hardaloedd ac os ydych, pa fesurau ddylai fod yn eu lle i sicrhau na chollir manteision diwydiant bysiau cystadleuol? Os nad ydych, esboniwch pam.

CWESTIWN 7

Ydych chi'n cytuno y dylai Gweinidogion Cymru bennu'r ansawdd y dylai cwmnïau bysiau lleol ei fodloni trwy gyhoeddi arweiniad statudol ar ôl ymgynghori â'r rhanddeiliaid? Os nad ydych, esboniwch pam.

CWESTIWN 8

Ydych chi'n cytuno y dylai Gweinidogion Cymru gyhoeddi arweiniad statudol ar ôl ymgynghori i bennu ansawdd y seilwaith (arosfannau, cysgodfannau) a'r wybodaeth i deithwyr a ddisgwylir? Os nad ydych, esboniwch pam.

CWESTIWN 10

Ydych chi'n credu y dylai awdurdodau lleol gael sefydlu cwmnïau bysiau i redeg gwasanaethau bysiau lleol? Pa ofynion ddylai gael eu bodloni cyn y caiff awdurdod lleol sefydlu ei gwmni bysiau ei hun?

Os nad ydych yn cytuno y dylai awdurdodau lleol gael sefydlu eu cwmnïau bysiau eu hunain, esboniwch pam.

Cwestiwn 11

A oes gennych sylwadau pellach yr hoffech eu gwneud mewn cysylltiad â'r cynigion i ddiwygio gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru?

Eich enw chi/enw'ch sefydliad a'ch cyfeiriad post/e-bost

--

Nodwch ar ran pa grŵp rydych yn ymateb (ticiwch un)

Y Llywodraeth Ganolog		Grwpiau Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus	
Awdurdod Lleol (Cymru)		Grwpiau Amgylcheddol	
Awdurdod Lleol (Lloegr)		Grwpiau Anabledd	
Y diwydiant rheilffyrdd		Grwpiau cymuned	
Comisiynwyr / Ombwdsmon		Gweithredwyr / defnyddwyr trenau cludo nwyddau	
Grwpiau cynghori		Y diwydiant / defnyddwyr gwasanaethau bysiau	
Y cyfryngau		Y diwydiant hedfan /gweithredwyr gwasanaethau hedfan	
Y gwasanaethau brys		Diwydiant y môr /gweithredwyr gwasanaethau ar y môr	
Y sector iechyd		Undebau llafur	
Arall (nodwch)			