

Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau

Tuag at Un Rhwydwaith,
Un Amserlen, Un Tocyn

Mawrth 2024



Mae Trafnidiaeth Cymru yn eiddo i
Lywodraeth Cymru
Transport for Wales is owned by the
Welsh Government



TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

Rhagair

Lee Waters AS Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd

Mae bysiau'n achubiaeth i lawer yng Nghymru. Wrth i fwy o bobl ddewis teithio ar fws yn lle'r car, bydd allyriadau carbon y sector trafniadaeth cyfan yn lleihau'n sylweddol. Teithiau ar fws yw tri chwarter y teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru ond nid yw bysiau'n derbyn tri chwarter y cyllid.¹

Ers yn rhy hir o lawer, mae gwasanaethau bysiau Cymru wedi cael eu hesgeuluso. Mae nifer y teithwyr wedi bod yn gostwng yn raddol ers degawdau. Mae 60% o bobl Cymru heb fod ar fws yn y flwyddyn ddiwethaf.² Mae rhai llwybrau bysiau wedi'u cwtogi ac mae gormod o fysiau'n defnyddio llwybrau eraill.

Er mwyn gwella'r rhwydwaith bysiau, rhaid i ni ddod â'r drefn ddadreoleiddio i ben. O dan y model masnachfreinio, byddwn yn gallu rhedeg llwybrau bysiau er lles cymunedau lleol. Bydd pobl yn gallu teithio o un pen o'r wlad i'r llall gan ddefnyddio un tocyn. Gallai un amserlen gael ei threfnu a'i halinio â'i halinio ag amserlenni bysiau eraill a'r gwasanaeth trenau. Gallai unrhyw elw gael ei fwydo yn ôl i'r rhwydwaith bysiau.

Rhaid gwella'r rhwydwaith bysiau os ydym am wireddu ein nodau uchelgeisiol ar gyfer bod yn gynaliadwy. Er mwyn cael llai o bobl i ddefnyddio'u car, rhaid newid y rhwydwaith bysiau. Mae angen i ni gynyddu'n sylweddol nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau i wneud y rhwydwaith yn gynaliadwy o safbwynt amgylcheddol ac economaidd. Mae'n hanfodol gwireddu'r nodau hyn er lles cenedlaethau'r dyfodol.



James Price

Prif Swyddog Gweithredol Trafnidiaeth Cymru

Rydyn ni i gyd yn gwybod am y rhwystredigaeth o orfod aros yn ofer am fws. Ers yn rhy hir, mae teithwyr yng Nghymru wedi profi'r profiad hwnnw. Mae teithwyr Cymru wedi bod yn aros yn rhy hir am wasanaeth bws da. Er gwaethaf gwaith caled gweithredwyr, llywodraeth leol a llywodraethau cenedlaethol dros ddegawdau, nid ydym wedi gallu chwalu'r rhwystrau i wella gwasanaethau bysiau. Trwy weithio gyda Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, mae Trafnidiaeth Cymru wedi ymrwmo i adeiladu un rhwydwaith trafniadaeth i Gymru.



Yn Trafnidiaeth Cymru, rydym am drawsnewid y ffordd y mae pobl yn teithio. O ran bysiau, mae hynny'n golygu creu gwasanaeth dibynadwy. Rydym yn cyflwyno prisiau teg a system docynnu hawdd ei deall. Rydym yn symleiddio'r wybodaeth a'r amserlenni. Rydym am i fysiau gysylltu â'r trenau. Bydd masnachfreinio bysiau yn gyfrwng i ni allu gwneud hyn ... a mwy. Rydym wedi ymrwmo i sicrhau mai bysiau fydd calon rhwydwaith trafniadaeth Cymru. Er mwyn i fwy o bobl allu teithio'n gyfforddus ac yn gynaliadwy.

Bydd arian yn bwnc anodd. O ganlyniad, bydd y gwelliannau yn digwydd yn raddol. Rydym am newid y system wrth ei sylfeini, a chael mwy o reolaeth dros yr arian cyhoeddus fydd yn cael ei wario ar wasanaethau bysiau. Pan ddaw'r cyllid, gallwn wneud y newidiadau cyffrous y mae pobl Cymru yn eu haeddu.

Mae'r adroddiad hwn yn esbonio'n fanwl sut y byddwn yn gwella'r gwasanaeth bysiau. Bydd yn rhaid iddo fod yn ymdrech ar y cyd, yn defnyddio'r gorau y gall y sectorau cyhoeddus a phreifat eu cynnig. Byddwn am siarad â theithwyr a gwrando arny'n nhw i adeiladu'r rhwydwaith gorau posibl. Mae'n her yr ydym yn disgwyl ymlaen ati.

Ein Gweledigaeth

Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wrthi'n creu rhwydwaith trafndiaeth integredig. Bydd y rhwydwaith hwn yn dod â cherdded, olwynio, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus ynghyd i wneud trafndiaeth gynaliadwy y ffordd fwyaf hwylus o deithio. Mae bysiau'n rhan bwysig o'r weledigaeth hon. Rydym am annog mwy o bobl i deithio ar fws. Mae ar bobl Cymru angen rhwydwaith bysiau sy'n ddibynadwy, fforddiadwy, hyblyg a hawdd ei ddefnyddio.

Gwybodaeth am y ddogfen hon

Cynhyrchwyd y ddogfen hon gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru i esbonio sut rydym am fasnachfreinio'r bysiau. Mae'n esbonio pam ein bod am newid, beth yw ein gweledigaeth ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru a sut y byddwn yn troi'r weledigaeth hon yn realiti.

Mae'n rhoi disgrifiad bras o sut rydym am fynd ati i fasnachfreinio'r bysiau. Gan weithio gyda rhanddeiliaid a grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr, byddwn yn caboli'r trywydd hwnnw at fasnachfreinio'r rhwydwaith.

Mae Bil wrthi'n cael ei ddrafftio i osod y seiliau deddfwriaethol sydd eu hangen i fasnachfreinio. Gallai'r bil newydd gael ei newid ar ei daith drwy'r Senedd. Os felly, efallai y caiff cyhoeddiadau a chanllawiau ychwanegol eu cynhyrchu i esbonio'r newidiadau.

Cynnwys

Rhan un: Yr achos o blaid diwygio'r bysiau	6
Cyflwyniad	7
Pam mae angen y newid	9
Gwendidau dadreoleiddio	14
Gwasanaethau bysiau gwell	15
Llinell amser	16
Rhan dau: Gwireddu'n gweledigaeth gyda'n gilydd	18
Ffyrdd o weithio	19
Hwyluso cydweithio	20
Partneriaeth gymdeithasol a chysylltiadau diwydiannol	21
Cael pobl i ddod gyda ni	22
Rhan tri: Dylunio rhwydwaith bysiau'r dyfodol	26
Y 'cynnyrch cyfan'	27
Egwyddorion cynllunio'r rhwydwaith	30
Dibynnu ar y data	33
Y rhwydwaith bysiau ehangach	34
Rhan pedwar: Gwireddu ein gweledigaeth	36
Camau cyflawni	37
Rhan pump: Sicrhau llwyddiant	51
Cyflawni ein hamcanion	52

Rhan un

Yr achos o blaid diwygio'r bysiau



Cyflwyniad

Yng Nghymru, mae tua 190,000 o deithiau yn cael eu gwneud ar fysiau bob dydd.³ Mae tri chwarter y teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn cael eu gwneud ar fws.⁴ Mae'n wasanaeth hanfodol i'r 19.4% o gartrefi Cymru sydd heb gar.⁵ Mae penderfyniadau am wasanaethau bysiau yn cael effaith anghymesur ar fenywod; pobl dduon, Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig; pobl anabl; pobl hŷn a phobl iau; a'r rhai sydd â gwaith cyflog isel neu ansicr.⁶

Ar hyn o bryd, nid yw rhwydwaith bysiau Cymru yn gwireddu ei botensial. Mae anawsterau ynghlwm wrth deithio ar fws sy'n gallu cadw pobl rhag teithio arnyn nhw o gwbl.

Mae'r rhwystrau hynny'n cynnwys gwasanaethau annibynadwy, dim modd defnyddio tocynnau ar fysiau gweithredwyr eraill, gwybodaeth yn anodd ei chael a dibynnu arni, gwasanaethau heb eu cydgysylltu a diffyg integreiddio â dulliau teithio eraill. Mae rhai rhwystrau eraill llai gweladwy ond gallant hwythau gadw pobl rhag rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, er enghraifft, pryderon ynghylch diogelwch personol. Mae gwreiddiau diffygion y rhwydwaith bysiau presennol yn deillio o broblemau systemig ehangach gan gynnwys dadreoleiddio, polisi cynllunio o blaid ceir a

phandemig y coronafeirws newidiodd sut a faint y mae pobl yn teithio.

Os yw Cymru am daro'r targedau cynaliadwyedd uchelgeisiol a osodwyd gan Lywodraeth Cymru, mae angen i ni newid hyn. Mae helpu pobl i wneud penderfyniadau teithio cynaliadwy yn hanfodol i fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd. Rhaid i ni wneud y peth iawn i'w wneud y peth hawsaf i'w wneud.

Ym mis Mawrth 2022, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Bapur Gwyn o'r enw Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn. Mae'n disgrifio'r cynigion i weddnewid gwasanaethau bysiau. Roedd 96.1% o'r ymatebwyr yn cytuno bod angen newid er mwyn darparu gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion pobl Cymru ac sy'n ymateb i'r argyfwng hinsawdd.⁷



Mae angen i ni chwalu'r rhwystrau hyn a hwyluso pethau i bobl allu teithio ar fws. O dan gynigion y Papur Gwyn, byddwn yn cael gwared ar y system dadreoleiddio bresennol a sefydlu trefn fasnachfreinio yn ei lle. Mae'r system dadreoleiddio bresennol yn caniatáu i weithredwyr redeg gwasanaethau bysiau er lles masnachol. Mae hynny'n gadael i awdurdodau lleol fod yn gyfrifol am gyllido a darparu gwasanaethau bysiau sy'n angenrheidiol er lles cymdeithas. Mae'r system fel y mae hi yn ei gwneud hi'n anodd dod â gwasanaethau bysiau masnachol a chymdeithasol angenrheidiol at ei gilydd mewn ffordd sy'n rhoi lle canolog i'r cwsmer yn y rhwydwaith bysiau.

O dan drefn fasnachfreinio, bydd awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforaethol, gweithredwyr bysiau, Trafnidiaeth Cymru

a Llywodraeth Cymru i gyd yn gweithio gyda'i gilydd i ddylunio rhwydweithiau a gwasanaethau bysiau gwell. Gyda'r cyllid sydd ar gael, byddwn yn rhoi blaenoriaeth i wasanaethau sy'n diwallu anghenion pobl a chymunedau orau.

Mae masnachfreinio yn dod â chryfderau gweithredwyr preifat, cynghorau a chymunedau ynghyd i ddarparu gwasanaethau effeithlon o fewn rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cydlynol wedi'i gynllunio. Mae masnachfreintiau'n cynnig manteision hirdymor mawr. Dyna pam, ar ôl edrych ar yr opsiynau a chlywed yr adborth, rydym am fwrw ymlaen â'r cynigion i fasnachfreinio'r rhwydwaith bysiau. Bydd y newid hwn o les i bobl Cymru gan ddiwallu yr un pryd anghenion lleol a rhanbarthol a chydabod gwahaniaethau.

Mae masnachfreinio bysiau yn golygu bod penderfyniadau am wasanaethau bysiau yng Nghymru, gan gynnwys llwybrau, amserlenni, prisiau, oriau gweithredu a safonau ansawdd gwasanaeth, yn cael eu gwneud gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru. Bydd penderfyniadau'n cael eu gwneud mewn partneriaeth â Chyd-bwyllgorau Corfforaethol. Caiff gweithredwyr bysiau wneud cais am gontractau i redeg gwasanaethau yn unol â'r fanyleb hon.

Pam mae angen y newid

Hybu dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy

Mae'r sector trafnidiaeth yn gyfrifol am gyfran rhy uchel o allyriadau carbon Cymru.⁸ Ychydig iawn o gynnydd sydd wedi'i wneud i leihau allyriadau carbon o'i gymharu ag mewn sectorau eraill.⁹ Er mwyn lleihau allyriadau carbon, mae angen i ni annog pobl i newid eu modd o deithio. Mae 'newid moddol' fel y'i gelwir yn golygu newid o un math o drafnidiaeth i un arall. Mae bysiau'n ddull gwyrddach o deithio ac maen nhw'n allweddol i leihau dibyniaeth pobl ar geir. Mae angen i ni roi dewis go iawn i bobl yn lle'r car ar gyfer teithiau bob dydd trwy wneud trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded, olwynio a beicio yn opsiwn deniadol.

Mae Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021, yn gosod targedau uchelgeisiol ar gyfer cynyddu'r defnydd o ddulliau teithio

cynaliadwy. Ein hamcan yw lleihau nifer y milltiroedd a deithir fesul person mewn car 10% erbyn 2030 a chynyddu cyfran y teithiau a wneir ar drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol i 45% erbyn 2040.¹⁰

leihau allyriadau yw newid dulliau teithio. Er enghraifft, gwnaeth adroddiad a gomisiynwyd gan Gydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr yn 2023 fodel o senario lle gallai cynyddu'r defnydd o fysiau arbed 0.8 miliwn tonnell o CO₂ erbyn 2050. Mae hynny yr un faint â holl allyriadau trafnidiaeth Caerffili yn 2019.¹¹

Er mwyn cyrraedd ein targedau trafnidiaeth gynaliadwy a lleihau carbon, mae angen i ni wneud teithio ar fws yn opsiwn mwy deniadol.





Cysylltu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus

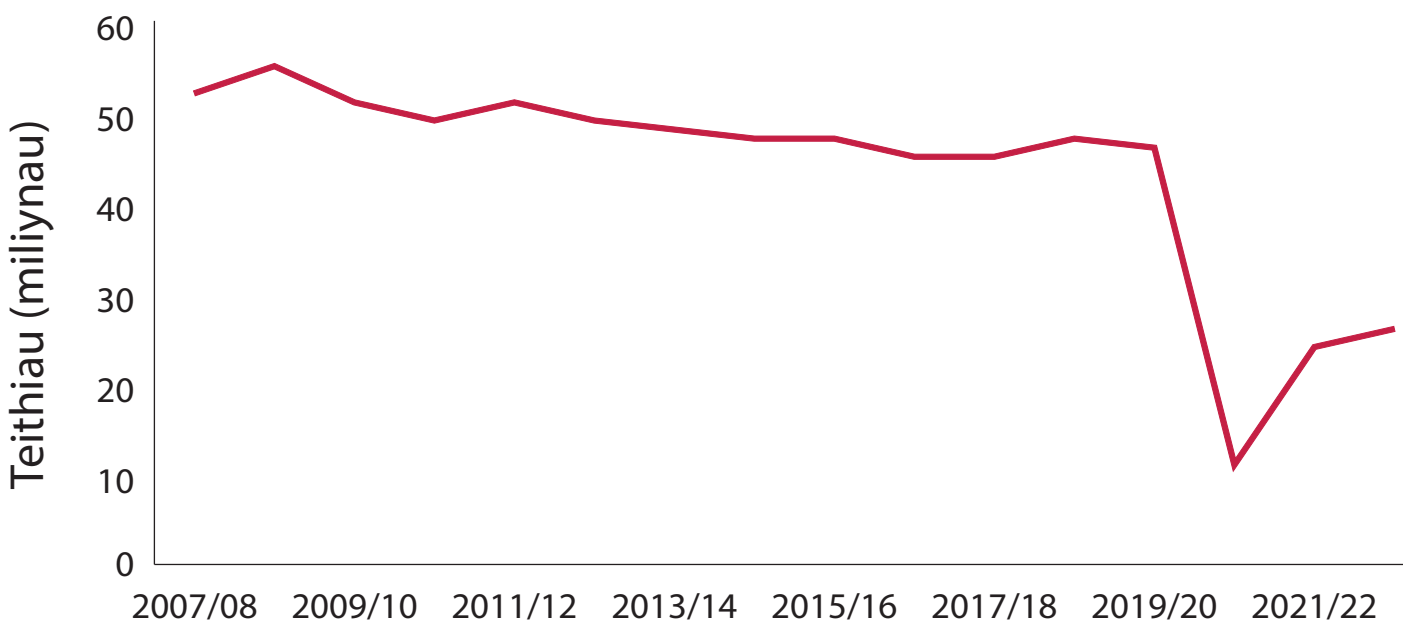
Nid oes car gan 19.4% o aelwydydd Cymru.¹² Mae hyn yn tanlinellu rôl gymdeithasol ac economaidd hanfodol trafnidiaeth gyhoeddus i gymdeithas. Mae ein rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus yn achubiaeth i bobl ledled Cymru o ran cyrraedd gwasanaethau a'r gwaith, cwrdd â theulu a ffrindiau a chysylltu cymunedau.

Yn 2022/23, gwnaed 26 miliwn o deithiau ar fws gan ddeiliaid cardiau consesiwn.¹³ Mae cardiau consesiwn yn cael eu rhoi i bobl yng Nghymru sydd dros 60 oed ac i bobl anabl sy'n bodloni'r amodau mewn deddfwriaeth. Cafodd pandemig y coronafeirws effaith fawr ar ymddygiad teithio'r grwpiau hyn. Mae wedi cymryd amser i bobl deimlo'n ddigon diogel a hyderus i ailddechrau defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Heddiw, nid yw nifer y teithiau consesiwn ar fysiau wedi mynd yn ôl lle roedd e cyn y pandemig (gweler ffigur 1.1).

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn rhoi rhwymedigaeth gyfreithiol ar gyrff cyhoeddus yng Nghymru i wella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Mae gwella trafnidiaeth gyhoeddus yn rhan hanfodol o'r saith nod llesiant a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru):

- Cymru lewyrchus
- Cymru gydnerth
- Cymru iachach
- Cymru fwy cyfartal
- Cymru o gymunedau mwy cydlynus
- Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu
- Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang.

Ffigur 1.1: Teithiau consesiwn i deithwyr yng Nghymru, 2007/08 i 2022/23¹⁴



Gwella gwasanaethau bysiau gwledig a threfol

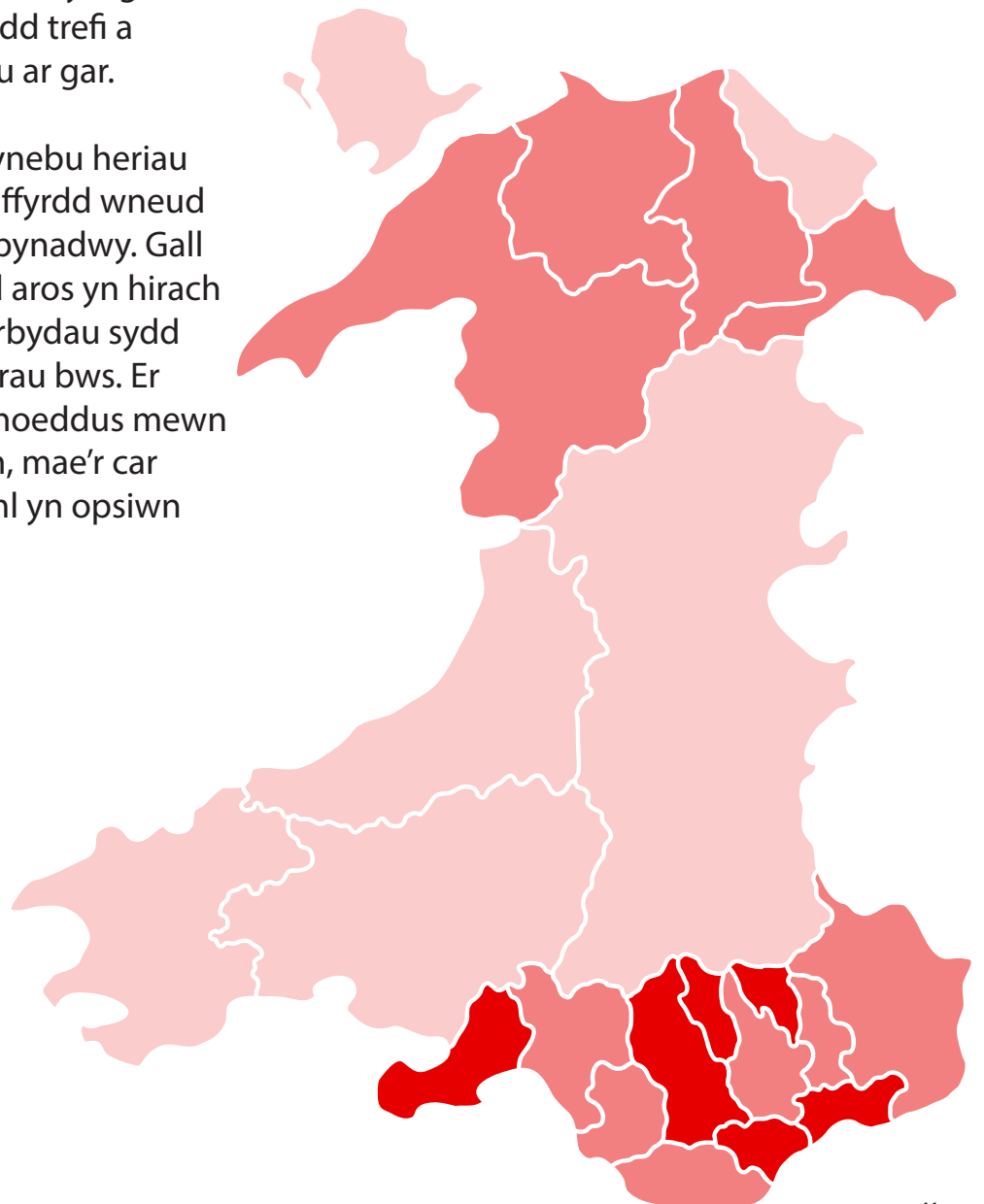
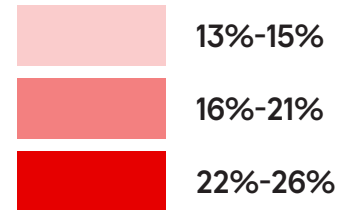
Mae traean pobl Cymru yn byw mewn ardal wledig.¹⁵ Bydd pobl sy'n byw neu'n gweithio ym mherfeddion cefn gwlad, fel ffermdai ynysig, yn dal i orfod defnyddio cerir. Ond, mae'r rhan fwyaf o'r boblogaeth 'wledig' yn byw ar goridau trafnidiaeth ger pentrefi a threfi gyda siopau a chyfleusterau. I'r pobl hyn, gallwn ddarparu ffyrdd da o gyrraedd trefi a phentrefi lleol heb ddibynnu ar gar.

Mae trefi a dinasoedd yn wynebu heriau gwahanol. Gall prysurdeb y ffyrdd wneud gwasanaethau bws yn annibynadwy. Gall defnydd uwch olygu gorfod aros yn hirach wrth safleoedd bws. Gall cerbydau sydd wedi'u parcio rwystro llwybrau bws. Er bod mwy o drafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd poblog ar y cyfan, mae'r car preifat yn cael ei weld yn aml yn opsiwn mwy deniadol.

Nid oes gan

19.4%
o aelwydydd Cymru gar na fan¹⁶

Ffigur 1.2: Aelwydydd heb gar na fan¹⁷



Rydym am weld cyfleoedd tecach i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar draws y wlad a delio â'r rhwystrau i drafnidiaeth gyhoeddus sy'n wynebu cymunedau gwledig. Er mwyn cyrraedd ein targedau ar gyfer newid dulliau teithio, mae angen gwir newid er mwyn cysylltu cymunedau â thrafnidiaeth gyhoeddus a helpu i leihau eu dibyniaeth ar eu ceir. Mae'n ddyletswydd arnom i ddarparu gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus sy'n cysylltu pobl Cymru â'i gilydd.

Bydd ein Llwybr Gwledig yn helpu'r bobl yn y cymunedau mwyaf anghysbell i ymweld â'u pentref neu eu tref leol. Wedi cyrraedd, bydd ganddyn nhw fwy o ddewis o drafnidiaeth gyhoeddus a theithiau llesol i deithio'n lleol neu o wasanaethau eraill ar gyfer teithiau pell. Mae gan fysiau rôl hanfodol yn y model hwn, yn enwedig gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw, fel fflecsi. Maen nhw'n gallu darparu gwasanaeth mwy hyblyg a haws ei addasu i gyrraedd cymunedau diarffordd a sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus ar gael i gymaint o bobl â phosibl. Mae'r sector trafndiaeth gymunedol yn bwysig o ran darparu'r math hwn o wasanaeth, a byddwn yn gweithio gyda nhw i ddysgu o'u profiad ac i sicrhau'r ddarpariaeth ehangaf posibl mewn ardaloedd gwledig.

Fodd bynnag, dim ond rhan o'r ateb yw bysiau, ac rydym am iddyn nhw gydweithio gydag ystod o opsiynau cludiant, gan gynnwys clybiau e-feiciau a cheir trydan, i helpu pobl i deithio mewn ardaloedd gwledig.

Mae clybiau ceir trydan hefyd yn cynnig ffordd newydd o edrych ar ddefnyddio ceir; Ar gyfer y rhai sydd am ddefnyddio llai ar eu ceir, neu sy'n eu defnyddio ambell waith yn unig, ac ar gyfer pobl a allai ei chael hi'n anodd fforddio'r gost uchel o redeg car. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn gweithio mewn partneriaeth â Chyngor Sir Powys, ac ystod o bartneriaid i edrych ar sut y gallwn sicrhau mwy o glybiau ceir cymunedol.

Gan weithio gyda Sustrans, mae cynllun peilot E-Symudiad Llywodraeth Cymru wedi dangos potensial rhoi benthyciadau tymor canolig di-dâl ar gyfer prynu e-feiciau ac e-feiciau gargo i gefnogi cymunedau lleol. Byddwn yn parhau i ddatblygu ffyrdd hirdymor o gefnogi pobl i fanteisio ar e-feiciau ar gyfer teithiau lleol ledled Cymru, gan gynnwys cymorth i'w prynu.

Byddwn yn datblygu system fysiau sy'n gweithio ochr yn ochr â'r opsiynau eraill hyn fel rhan o rwydwaith integredig sy'n helpu pobl i deithio o le i le a gwneud dewisiadau teithio cynaliadwy ble bynnag y ceir cyfle i wneud hynny yng Nghymru.

Cysylltu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus

Rydym am i'n teithwyr gael profiad di-fwlch wrth deithio ar ein rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus. O dan y system dadreoleiddio bresennol, nid yw'r llwybrau na'r amserlenni a ddarperir gan wahanol weithredwyr wedi'u cysylltu â'i gilydd fel arfer.

Bydd masnachfreintiau'n ein helpu i integreiddio bysiau a'r rhwydwaith trafnidiaeth ehangach. Byddwn yn gallu pennu amserlenni i sicrhau bod bysiau'n cysylltu â llwybrau bysiau eraill, trenau a dulliau teithio eraill. Bydd cael cadw golwg ar amserlenni trenau a bysiau yn golygu y gall Trafnidiaeth Cymru gydlyn rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus genedlaethol. Drwy weithio'n agos gydag awdurdodau lleol, byddwn yn gallu mynd i'r afael â ffactorau lleol sy'n rhwystro integreiddio.



Gwendidau dadreoleiddio

Cafodd y diwydiant bysiau yng Nghymru ei ddadreoleiddio pan gyflwynwyd Deddf Trafnidiaeth 1985. Bwriad y Ddeddf oedd creu marchnad gystadleuol a rhydd, lle byddai gweithredwr yn cael rhedeg unrhyw wasanaethau a fyddai yn eu barn nhw yn gallu gwneud elw, hynny ar ôl cofrestru a bodloni gofynion diogelwch a gweithredu.

Ar hyn o bryd yng Nghymru, mae dros 60 o weithredwyr yn rhedeg gwasanaethau bysiau lleol. Mae tua 20 o weithredwyr yn darparu gwasanaethau trafndiaeth eraill sy'n rhedeg o dan bermit neu drwydded tacsi.¹⁸

Hyd yn oed cyn y pandemig, roedd arian cyhoeddus sylweddol yn cael ei wario i gynnal gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Ac eto mae nifer y teithwyr ar fysiau, nifer y llwybrau bysiau a nifer y bysiau sydd ar y ffordd yn parhau i ostwng.

Ers pandemig y coronafeirws, mae llai o bobl wedi bod yn teithio ar fws. Cyn y pandemig, yn 2019/20, cafodd 92 miliwn o deithiau eu gwneud ar fysiau lleol yng Nghymru. Ond yn 2022/23, 61 miliwn o deithiau gafodd eu gwneud ar fysiau lleol, gostyngiad o 33.4% mewn teithio ar fysiau ers cyn y pandemig.¹⁹ Mae'r diwydiant bysiau wedi gweld ei incwm yn gostwng ac mae rhai gweithredwyr bysiau wedi cael trafferth cynnal gwasanaeth proffidiol.

Mae dadreoleiddio yn golygu bod gweithredwyr bysiau yn cael dileu gwasanaethau os nad ydyn nhw'n broffidiol. Er mwyn sicrhau bod gwasanaethau bysiau hanfodol yn dal i gael eu darparu, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn rhoi cymhorthdal i wasanaethau drwy'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau a'r Gronfa Bontio ar gyfer Bysiau. Mae Llywodraeth Cymru wedi neilltuo £42 miliwn i gefnogi bysiau lleol rhwng 2023/24.

Ond mae model masnachfreintio yn ffordd well o fuddsoddi arian cyhoeddus. O dan y model hwn, gellir ailddyrranu arian sylweddol i greu rhwydwaith mwy effeithlon.

Mae'r drefn heb reoleiddio yn golygu bod gweithredwyr yn cael cynllunio gwasanaethau masnachol heb ystyried y drafndiaeth gyhoeddus arall yn yr ardal. Gall hyn olygu bod sawl gweithredwr bysiau yn rhedeg gwasanaethau ar hyd yr un llwybr. Mewn rhai ardaloedd trefol, gall olygu bod sawl bws yn cyrraedd yr un stop tua'r un pryd.

Nid oes cyfeiriad strategol i'r system bresennol. Rydym am fod yn fwy effeithlon trwy osgoi dyblygu llwybrau. Rydym am greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus sy'n gyd-gysylltiedig, yn symlach ac yn hawdd ei ddeall.

Mae gweithredwyr hefyd yn cael gosod eu prisiau eu hunain a phrin yw'r enghreifftiau o un gweithredwr yn derbyn tocynnau gweithredwr arall. Gall gorfod prynu nifer o docynnau gwahanol roi profiad gwael i deithwyr a'u troi yn erbyn teithio ar fws. Rydym am gyflwyno un tocyn a fyddai'n caniatáu i bobl deithio'n ddi-fwlch ar fysiau ac ar drenau.

Nid yw'r model dadreoleiddio ar gyfer bysiau wedi diwallu anghenion pobl. Nid yw'r model presennol yn gallu gyrru'r newid sydd ei angen i ymateb i'r argyfwng hinsawdd. Gyda masnachfreinio, byddwn yn gallu ailfuddsoddi'r arian cyhoeddus sy'n cael ei ddefnyddio ar hyn o bryd i gynnal system ddarniog. Gallwn ailfuddsoddi'r arian hwn i ddarparu bysiau gwell, rhoi anghenion pobl Cymru yn gyntaf yn ein cynlluniau a chyrraedd ein targedau uchelgeisiol o ran newid dulliau teithio ac allyriadau carbon.

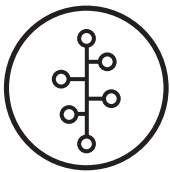
Gwasanaethau bysiau gwell

Er mwyn denu mwy o bobl i ddefnyddio bysiau, rydym am adeiladu rhwydwaith bysiau symlach. Rydym am gynnig ystod ehangach o deithiau. Rydym am ddarparu gwasanaethau mwy dibynadwy ac amlach. Rydym am weld oriau gweithredu hirach. Rydym am i bobl allu mynd yn rhwydd ar draws y rhwydwaith gan gysylltu â dulliau teithio eraill.

Mae gennym dri amcan ar gyfer y system fysiau newydd, fydd, o'u cyfuno, yn cefnogi ein huchelgais o ran newid moddol:

- Rhwydwaith bysiau sydd wedi'i gysylltu â gweddill y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru ac sy'n hawdd ei ddefnyddio (Un Rhwydwaith).
- Amserlenni cydlynol sy'n hawdd eu defnyddio ac sy'n caniatáu cysylltiadau ar draws trafndiaeth gyhoeddus Cymru (Un Amserlen).
- System docynnu symlach er mwyn gallu teithio ar draws y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru gyda phrisiau fforddiadwy a chyson (Un Tocyn).

Rydym yn ailgynllunio gwasanaethau bysiau fel pe bai'n un cynnyrch cyfan. Mae hyn yn golygu ein bod yn ystyried popeth sy'n effeithio ar brofiad y cwsmer sy'n teithio ar fws, o olwg y bws a'r amserlen rydym yn ei chreu, i'n trefniadau gyda gweithredwyr yn y cefndir.



Un Rhwydwaith: Rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus sy'n cael ei drefnu ar raddfa leol, ranbarthol a chenedlaethol. Mae pob dull o deithio wedi'i integreiddio. Bydd yn hawdd ei ddefnyddio, gyda gwybodaeth glir i deithwyr a seilwaith da, wedi'i gynllunio er lles cymdeithas, gan wneud y gorau o'r cyllid sydd ar gael.



Un Amserlen: Gall amserlenni wedi'u cydlynu integreiddio gwasanaethau bysiau a mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, er mwyn rhoi mwy o ddewis i bobl.



Un tocyn: Tocynnau syml a phrisiau fforddiadwy. Bydd pobl yn gallu defnyddio un tocyn ar draws bysiau a threnau.

Llinell amser

Ar sail ein llinellau amser gweithio presennol, rydym yn amcangyfrif y byddwn yn cyrraedd y cerrig milltir allweddol canlynol rhwng 2024 a 2035. Bydd amserlenni manylach yn cael eu cyhoeddi wrth i'r map ffordd tuag at fasnachfreinio gael ei ddatblygu.

2024

- Bydd Trafnidiaeth Cymru yn dechrau gweithio gydag awdurdodau lleol yn y Gogledd i wneud rhai gwelliannau i wasanaethau bysiau cyn ac wrth lunio deddfwriaeth newydd a 'Pont tuag at Fasnachfreinio' (mwy o fanylion ar dudalen 46).
- Bydd y Bil yn cael ei gyflwyno i'r Senedd.
- Bydd llwybrau bysiau ychwanegol TrawsCymru yn cael eu rheoli gan Trafnidiaeth Cymru, wrth i'r contractau presennol ag awdurdodau lleol ddod i ben.
- Bydd system wybodaeth amser real yn cael ei chyflwyno i ddarparu gwybodaeth am oedi ac amseroedd cyrraedd i gwsmeriaid sy'n aros wrth safleoedd bws, trwy amrywiol gyfryngau fel sgriniau digidol a chodau QR.

2025

- Dylai'r bil gael ei basio, gyda chytundeb y Senedd.
- Bydd Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a Chynlluniau Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael eu datblygu.
- Bydd ymgyrchoedd cyfathrebu yn dechrau i roi'r wybodaeth ddiweddaraf i gwsmeriaid am y newidiadau sydd i ddod i wasanaethau bysiau yn eu hardaloedd.



2026 - 2028

- Byddwn yn cychwyn masnachfreinio, gyda'r ardaloedd masnachfreinio cyntaf yn cael eu caffael, eu defnyddio a'u rhedeg dan reolaeth Trafnidiaeth Cymru.
- Treialu bysiau hydrogen yn Abertawe a Chastell-nedd Port Talbot.

2028 - 2035

- 39% o siwrneiau drwy ddull cynaliadwy erbyn 2030.
- Pan fydd rhwydwaith bysiau Cymru wedi'i fasnachfreinio, bydd pob masnachfaint yn cael ei adolygu, ei adnewyddu a'i wella.

Rhan dau

Gwireddu'n gweledigaeth gyda'n gilydd



Ffyrdd o weithio

Mae diwygio bysiau'n golygu newid y ffordd y caiff pethau'u rhedeg a sut y byddwn yn gweithio gyda'n gilydd. Ond mae hi o hyd yn hanfodol ein bod yn gweithio gyda'n gilydd i sicrhau canlyniadau gwell. Mae cydweithredu lleol a rhanbarthol yn ganolog i'n cynlluniau ar gyfer masnachfreinio bysiau.

Fel y prif bartner cyflawni, Trafnidiaeth Cymru sy'n gyfrifol am sicrhau bod y system drafnidiaeth yn cydlynu ac yn gyson ar draws y wlad. Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am ddwyn Trafnidiaeth Cymru i gyfrif wrth wireddu Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn.

Gyda chyllid argyfwng y pandemig yn dod i ben, rydym wedi gweithio gyda phartneriaid lleol fesul rhanbarth i adolygu rhwydweithiau bysiau a blaenoriaethu'r gwasanaethau pwysicaf i gymunedau. Mae'r gwaith hwn wedi'n helpu i drefnu cyllid cenedlaethol ar sail gwybodaeth leol ac yn unol â blaenoriaethau lleol.

Mae Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru yn bwriadu adeiladu ar y strwythur hwn i sefydlu'r model 'Grwp Llywio' a ddisgrifir yn y papur gwyn. Bydd y timau rhanbarthol hyn yn cyfrannu at strwythur cenedlaethol lle byddwn yn dod â'r pedwar Cydbwyllgor Corfforaethol rhanbarthol ynghyd gyda chynrychiolwyr gweithredwyr, teithwyr ac undebau llafur ynghyd i gytuno ar sut i fasnachfreinio bysiau. Mae'r cydweithredu hwn yn hollbwysig i ddod â'r prif benderfynwyr ynghyd.

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn nodi pum ffordd o weithio y dylai cyrff cyhoeddus eu dilyn i sicrhau bod penderfyniadau yn ystyried gofynion hirdymor. Bydd y pum ffordd o weithio yn sail i'n trywydd ar gyfer masnachfreinio bysiau.



Cydweithio

Rhaid cydweithio a chyd-ddatblygu wrth fasnachfreinio'r bysiau.



Integreiddio

Gall trafndiaeth gyhoeddus well roi hwb uniongyrchol i wireddu'r saith nod llesiant. Bydd angen parhau i ystyried manteision ehangach masnachfreinio bysiau wrth i ni symud ymlaen.



Cyfranogi

Mae'n bwysig ein bod yn cynnwys pobl sydd â diddordeb yn y broses gynllunio a chyflawni.



Hirdymor

Hirdymor – cadw'r ddysgl yn wastad rhwng anghenion byrdymor a'r angen i ddiogelu anghenion hirdymor.



Atal

Trwy fynd i'r afael â phroblemau heddiw, gallwn weithredu i atal problemau rhag digwydd neu waethygu yn y dyfodol.

Hwyluso cydweithio

Dylai pob parti perthnasol fod yn rhan o bob cam o'r broses. I'r perwyl hwn, bydd Trafnidiaeth Cymru'n:

- Hwyluso'r cysylltiadau cynllunio cydweithredol cenedlaethol a rhanbarthol.
- Rhoi cyngor, cefnogaeth a gallu technegol i helpu i ddarparu rhwydwaith gwell.
- Sicrhau cysondeb wrth roi masnachfreintiau ac ystyried anghenion partneriaid ledled Cymru.
- Integreiddio â rheilffyrdd a theithio llesol a dulliau trafndiaeth eraill.

Cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol

Bydd y rhwydwaith bysiau'n dal i gynnwys cyfuniad o wasanaethau lleol, gwasanaethau rhanbarthol a gwasanaethau trawsffiniol, yn ogystal â llwybrau integredig TrawsCymru ar gyfer teithiau pell. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn hwyluso'r trefniadau i awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforaethol a phartneriaid allweddol eraill gyd-ddatblygu'r rhwydwaith, er mwyn sicrhau ei fod wedi'i gysylltu'n strategol ledled Cymru a'i integreiddio â dulliau teithio eraill.

Disgwylir i'r pedwar Cyd-bwyllgor Corfforaethol rhanbarthol gynhyrchu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRhau) erbyn dechrau blwyddyn ariannol 2025/26. Mae'r CTRhau yn amlfoddol, hynny yw mae pob dull teithio yn dod o fewn y cynllun. Ym mhob rhanbarth bydd pob partner sector cyhoeddus yn gweithio i roi un CTRh unedig ar waith. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio'n agos gyda'r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol i sicrhau bod y rhwydwaith masnachfreintiau'n ategu'r CTRhau amlfoddol ac wedi'i hymgorffori ynddynt.

Bydd ei gwneud hi fel hyn yn rhoi cyfleoedd i awdurdodau lleol a Trafnidiaeth Cymru wella profiad teithwyr a'u hannog i newid eu hymddygiad ar lefel rhanbarth ac ardal. Er enghraifft, gellir cyflwyno cynlluniau strategol ar gyfer mesurau lleol i roi blaenoriaeth i fysiau a seilwaith teithio llesol i osgoi manau lle ceir llawer o dagfeydd, hynny er lles y rhwydwaith ehangach.

Partneriaeth gymdeithasol a chysylltiadau diwydiannol

Byddwn yn gweithio'n agos gydag undebau llafur yn unol â fframwaith Partneriaeth Gymdeithasol Trafnidiaeth Cymru. Fframwaith y Bartneriaeth Gymdeithasol fydd yn arwain ein hymwneud â'r undebau llafur a'r holl bartneriaid allanol o hyd.

Mae cysylltiadau diwydiannol yn bwnc cymhleth, gyda gwahanol gytundebau cydnabod a hawliau bargeinio ar draws cwmnïau. Gan gydnabod y gwahaniaethau hyn, rydym wedi ymrwmo i weithio gydag undebau llafur. Maen nhw'n rhanddeiliaid pwysig wrth i ni wireddu'n gweledigaeth ar gyfer dyfodol trafndiaeth yng Nghymru.

Ar ben hynny, er mwyn gallu goruchwyllo a llywodraethu, mae Trafnidiaeth Cymru wedi sefydlu fframwaith o gyfarfodydd â Phartneriaid Gymdeithasol. Mae hyn yn

sicrhau bod gofynion gweithredol a strategol yn cael eu diffinio'n dda a bod strategaethau sy'n ffrwyth gwaith meddwl trylwyr i'w cefnogi ac yn cael eu rhoi ar waith yn effeithlon ac yn effeithiol.

Wrth symud ymlaen, pwynt allweddol i ni fydd parhau i weithio'n agos gydag undebau llafur drwy fframweithiau'r Bartneriaeth Gymdeithasol a Chysylltiadau Diwydiannol.



Cael pobl i ddod gyda ni

Mae Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i gynnal trafodaeth agored a gonest am fysiau gyda phobl Cymru a'r gororau. Mae deall blaenoriaethau ein rhanddeiliaid a'n cymunedau yn hollbwysig i ni allu adeiladu'r rhwydwaith bysiau sydd ei angen ar Gymru.

Mae gan Trafnidiaeth Cymru drefniadau cynghori eisoes ar gyfer teithio amlfoddol - gweler y diagram isod. Mae'r trefniadau hynny'n dwyn ynghyd gynrychiolwyr grwpiau cwsmeriaid, llywodraeth, diwydiant a phobl â nodweddion gwarchodedig. Maen nhw'n rhoi adborth a chyngor ac yn craffu. Mae Trefniadau Cynghori Trafnidiaeth Cymru yn cael eu hamlinellu yn y diagram isod.

Bydd ein rhaglen dreigl o weithgareddau ymgysylltu yn ein helpu i:

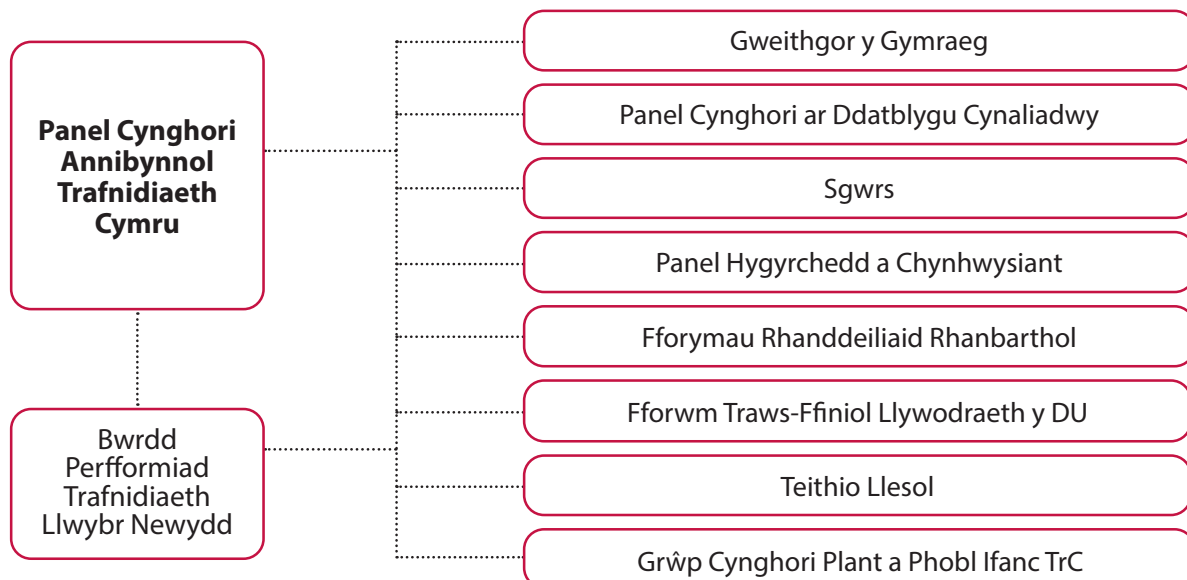
- Gydweithio gyda rhanddeiliaid, gan elwa ar eu hadnabyddiaeth a'u dealltwriaeth o'u hardal.
- Deall anghenion y cyhoedd er mwyn

gallu darparu rhwydwaith bysiau sy'n rhoi'r teithiwr yn gyntaf.

- Cyrraedd y rhai sy'n wynebu rhwystrau i ddefnyddio trafniadaeth gyhoeddus ar hyn o bryd a'u sbarduno i newid eu dulliau teithio.
- Sicrhau bod pob partner yn glir ynghylch ei rolau a'i gyfrifoldebau.
- Dod â phartneriaid ynghyd i osod cyfeiriad strategol ar y cyd ar gyfer dyfodol gwasanaethau bysiau yng Nghymru.

Bydd y gweithgareddau hyn yn cael eu cyflwyno wrth i ni baratoi, cyflwyno a rheoli'r rhwydwaith o fasnachfreintiau. Bydd rhanddeiliaid a chymunedau yn cael eu cynnwys, eu hysbysu a'u clywed.

Ffigur 2.1: Trefniadaeth gynghori teithiau amlfoddol



Diwallu anghenion poblogaeth amrywiol Cymru

Mae penderfyniadau am wasanaethau bysiau yn cael effaith anghymesur ar fenywod; pobl dduon, Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig; pobl anabl; pobl hŷn a phobl iau; a'r rhai sydd â gwaith cyflog isel neu ansicr.²⁰ Mae rhai o aelodau'r grwpiau hyn yn llai tebygol o fod yn berchen ar gar, ac yn fwy tebygol o ddefnyddio a dibynnu ar fysiau a mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus.²¹ Mae tystiolaeth o ragfarn barhaus ar sail rhyw yn y ffordd y mae trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei chynllunio a'i darparu.²²

Mae diffyg diogelwch gwirioneddol a chanfyddedig ar drafnidiaeth gyhoeddus yn fater y mae pobl LGBTQ+ yn aml yn sôn amdano.²³ Mae bron i chwarter y bobl drawsryweddol yn y DU yn osgoi defnyddio trafndiaeth gyhoeddus rhag cael eu haflonyddu neu eu datgelu fel pobl drawsryweddol.²⁴ Mae diffyg diogelwch a hyder wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn y DU yn destun pryder ymhlith pobl a menywod du, Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig hefyd.²⁵

Mae'n hanfodol ein bod yn siarad â grwpiau â nodweddion gwarchoddedig ac yn gweithio gyda

nhw i ddiwallu eu hanghenion. I wneud hyn, byddwn yn holi panel hygyrchedd a chynhwysiant Trafnidiaeth Cymru sydd â phobl â nodweddion gwarchoddedig yn aelodau ohono. Mae'r panel yn cael ei estyn i gynrychioli mwy o bobl.

Lansiodd Trafnidiaeth Cymru ei Siarter Plant a Phobl Ifanc yn 2023 ac mae ganddo Grŵp Cynghori Plant a Phobl Ifanc. Bydd y paneli yn helpu i graffu ar bolisiau bysiau perthnasol. Byddan nhw'n ein cynghori ar sut i ennyn sylw teithwyr a'u cefnogi i ddefnyddio gwasanaethau bws. Byddan nhw'n ein helpu i fynd i'r afael â'r problemau sy'n wynebu defnyddwyr a'r hyn sy'n rhwystro pobl rhag defnyddio'r bysiau ac i drafod sut i gael pobl i newid eu dulliau teithio.

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi ymrwymo i sicrhau bod ei weithlu'n gynrychioliadol o'i ddefnyddwyr. Mae Trafnidiaeth Cymru yn trysori amrywiaeth. Mae'n benderfynol o fod yn un o gyflogwyr mwyaf cynhwysol Cymru. Bydd hyn yn ein helpu i greu rhwydwaith trafndiaeth cynhwysol y gall Cymru fod yn falch ohono.



Dweud wrth bobl am y newidiadau

Bydd gennym gynllun cyfathrebu i helpu pobl i ddeall y newidiadau i wasanaethau bysiau ac i ennyn hyder yn y newidiadau hynny.

Byddwn yn cyfathrebu yn y ddwy iaith a bydd y cynllun yn cael ei rannu'n gamau i gyd-fynd â phrif gerrig milltir y rhaglen.

Byddwn y cyfathrebu'n cynnwys:

- Negeseuon allweddol i gyfleu'r weledigaeth, yr uchelgeisiau a'r hyn y byddwn wedi'i wneud.
- Gwefan a sianeli cyfryngau cymdeithasol.
- Ymgyrchoedd marchnata wedi'u targedu, o'r lleol i'r cenedlaethol.
- Cysylltiadau â'r cyfryngau.



Gweithio gyda'n gilydd i drawsnewid TrawsCymru T1

Mae llwybr bysiau T1 yn rhedeg rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth. Hwn oedd y gwasanaeth TrawsCymru cyntaf i gael ei gontractio gan Trafnidiaeth Cymru ar ran Llywodraeth Cymru. Gan weithio gyda Chyngor Sir Caerfyrddin, gwnaethom gaffael a darparu bysiau trydan newydd a depo bysiau pwrpasol. Cynhaliwyd gwasanaeth bws rheolaidd yn ystod y cyfnod pontio hwn. Drwy hynny, sicrhawyd bod teithwyr yn dal i elwa ar y gwasanaeth.

Trwy siarad â'r cyhoedd a gweithio gyda'r awdurdodau lleol, rydym wedi gallu ystyried anghenion cymunedau lleol. Roedd y ddeialog hon yn hanfodol er mwyn sicrhau y byddem wrth gynllunio llwybrau yn cysylltu cymunedau â'i gilydd ac yn ategu seilwaith trafniadaeth gyhoeddus arall.

Cynhaliwyd dyddiau ymgysylltu cyn lansio ar gyfer cymunedau sy'n byw ac yn teithio ar y llwybr. Cawsant eu trefnu ar y cyd gan Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i ddangos y bysiau, yr amserlen a'r prisiau newydd.

Daeth amrywiaeth o randdeiliaid ynghyd ar gyfer y lansiad mawr, gan gynnwys cymdeithasau teithwyr, sefydliadau trafniadaeth, y cyfryngau, aelodau etholedig lleol a chenedlaethol, cyflenwyr

a chynrychiolwyr awdurdodau lleol. Cafodd 100,000fed teithiwr y gwasanaeth ei gludo ym mis Gorffennaf 2023 yn dilyn ei ail-lansio ar 26 Mawrth 2023. Dros y cyfnod hwnnw (Ebrill-Gorffennaf 2023) cludodd y T1 tua 44% yn fwy o deithwyr o'i gymharu â'r un cyfnod yn 2022.²⁶

Yn 2023/24, ychwanegwyd llwybrau T1C, T2, T3, T6 a T10 at bortffolio Trafnidiaeth Cymru. Mae gan bob llwybr TrawsCymru ei grŵp cyflawni o dan ofal Trafnidiaeth Cymru, sy'n cyfarfod bob pedwar mis. Mae'n cynnwys cynrychiolwyr awdurdodau lleol, Llywodraeth Cymru, gweithredwyr bysiau a Defnyddwyr Bysiau Cymru. Trafnidiaeth Cymru sydd bellach yn gyfrifol am gaffael, ac am fonitro perfformiad ac ansawdd. Bydd hyn yn ein helpu i sicrhau bod safon y fanyleb a'r gweithrediad yn fwy cyson ledled Cymru.





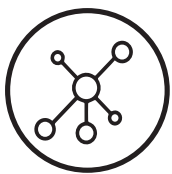
Rhan tri

**Dylunio rhwydwaith
bysiau'r dyfodol**

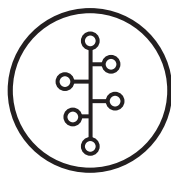
Y 'cynnyrch cyfan'

Er mwyn gwireddu amcanion Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn byddwn yn edrych mewn ffordd holistig ar y ffordd yr ydym yn rhedeg, yn dylunio ac yn darparu gwasanaethau bysiau. Trwy ganolbwyntio ar y 'cynnyrch cyfan', rydym yn dilyn proses sydd â strwythur iddi sy'n rhoi'r cwsmer yn gyntaf ac sy'n hawdd ei hailadrodd.

Egwyddorion y 'cynnyrch cyfan'



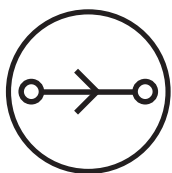
Rhannu'r rhwydwaith yn segmentau: Deall pwy sy'n symud o amgylch y rhwydwaith, pam a sut maen nhw'n symud.



Dylunio rhwydwaith: Cynhyrchu darlun o'r galw ar sail data ar lefel y rhwydwaith, er mwyn rhedeg gwasanaeth sy'n diwallu anghenion cwsmeriaid ac sy'n denu teithwyr newydd.



Adnoddau effeithlon: Osgoi dyblygu a chymhlethdod yn y rhwydwaith.



Amserlen a chysylltiadau: Cynhyrchu amserlenni hawdd eu deall sy'n gwella dibynadwyedd ac amseroedd cysylltu â thrafnidiaeth gyhoeddus arall.



Cynaliadwyedd ariannol: Sicrhau bod y rhwydwaith yn gynaliadwy yn ariannol drwy ei wneud yn fwy effeithlon a chynyddu nifer y teithwyr. Rydym am ailfuddsoddi refeniw i barhau i wella gwasanaethau a chael gwerth ein harian.



Brandio: Creu brand cynhwysol ar gyfer y rhwydwaith bysiau. Byddwn yn ei ddefnyddio i gyfleu'r gwelliannau yr ydym yn eu gwneud er lles ein cwsmeriaid.



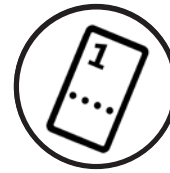
Ansawdd y fflyd a'r gwasanaeth: Bydd safonau cyson o ran y cerbydau a'r lifrai yn helpu i ddenu teithwyr.



Gwybodaeth i deithwyr a seilwaith: Safoni gwybodaeth wrth safleoedd bysiau, gorsafoddd bysiau ac ar-lein i helpu teithwyr i gynllunio teithiau ac archebu tocynnau.



Dylunio a chaffael contractau: Rhannu'r rhwydwaith yn becynnau contract daearyddol a chyflwyno proses gaffael effeithiol, a fydd yn gwneud ceisio am gontract yn broses sy'n hygyrch i weithredwyr bach, canolig a mawr.



Trefniadau prisio a thocynnu: Symleiddio prisiau tocynnau a chyflwyno tocynnau integredig ar draws gweithredwyr a dulliau teithio.

Sherpa'r Wyddfa fel 'cynnyrch cyfan'

Lansiwyd gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn haf 2022. Cafodd y gwasanaeth ei ariannu gan Lywodraeth Cymru a'i ddatblygu gan awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru mewn cydweithrediad â Pharc Cenedlaethol Eryri a'r gweithredwr bysiau.

Mae nifer yr ymwelwyr â Pharc Cenedlaethol Eryri wedi cynyddu, gan arwain at broblemau parcio a thagfeydd difrifol. Cyflwynwyd gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa i helpu i gydbwysu anghenion trigolion a busnesau lleol ag anghenion ymwelwyr.

Gan weithio ar y cyd â nifer o randdeiliaid, o dan arweiniad Trafnidiaeth Cymru, aed ati i aildrefnu'r gwasanaeth. Rydym wedi gwneud nifer o welliannau gan gynnwys:

- dileu dyblygiadau yn y gwasanaeth
- gwella cyfleoedd cysylltu
- integreiddio â dulliau teithio eraill yn well
- strwythur prisiau mwy cyson
- ail-frandio er mwyn gallu adnabod a hyrwyddo'r gwasanaeth newydd
- helpu awdurdodau lleol i gyfuno ac ail-becynnu contractau
- newidiadau tymhorol i'r amserlen i ateb y galw.

Rydym wedi gwella profiadau teithwyr trwy gynllunio teithiau ar-lein, gwefan newydd ac amserlenni digidol.

Mae'r strwythur prisiau fforddiadwy yn golygu bod teithio ar fws yn ddewis deniadol a rhad yn lle teithio mewn car. Yn ystod yr haf mae amserlen lawnach i gefnogi twristiaeth. Mae dulliau talu haws a thecach wedi'u cyflwyno, gan gynnwys taliadau digyswllt a chapio faint a delir trwy dechnoleg Tapio i Mewn ac Allan.

Ers cyflwyno'r gwasanaeth newydd, mae nifer y teithwyr a'r refeniw wedi cynyddu. Yn ystod 2022/23 gwnaeth dros 370,000 o deithwyr ddefnyddio'r gwasanaeth, 38% yn fwy na'r flwyddyn cynt.²⁷

Y rheswm am y twf hwn yw'r cynnydd mewn twristiaeth yn Eryri a mwy o reolau parcio, ochr yn ochr â gwelliannau i'r gwasanaeth. Mae nifer y ceir sy'n teithio i Barc Cenedlaethol Eryri yn gostwng. Mae'r newid hwn yn ymddygiad teithwyr yn galonogol. Trwy weithio mewn partneriaeth, rydym yn darparu gwybodaeth well, bysiau amlach a gwasanaeth haws ei ddefnyddio. Mae'n dod â manteision i bobl leol ac ymwelwyr fel ei gilydd ac yn annog pobl i newid eu dull o deithio, yn lle'r car.

Egwyddorion cynllunio'r rhwydwaith

Mae Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol eisoes wedi dechrau cydweithio i greu gweledigaeth ar gyfer y rhwydwaith masnachfreintiau bysiau. Mae set o naw o egwyddorion wedi'u creu i lywio dyluniad rhwydwaith. Rydym am barhau i gyd-greu'r rhwydwaith bysiau yn y dyfodol gyda'n partneriaid. Bydd hyn yn sicrhau bod y rhwydwaith yn fforddiadwy, yn gyraeddadwy, yn dod â budd i gymunedau ledled Cymru, a bod modd ei ehangu. Gyda'n gilydd, byddwn yn esblygu'r rhwydwaith bysiau, gan addasu i anghenion cwsmeriaid wrth iddyn nhw newid.

Mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, mae Trafnidiaeth Cymru wedi datblygu cyfres o egwyddorion ar gyfer llunio'r rhwydwaith yn y dyfodol. Sail yr egwyddorion hyn yw uchelgais Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn ac amcanion polisi ehangach Llywodraeth Cymru. Bydd yr egwyddorion hyn yn ein helpu i ddarparu'r rhwydwaith mwy effeithlon, cydlynol a dibynadwy y mae Cymru'n ei haeddu ac y gall teithwyr ymddiried ynddo. Mae Trafnidiaeth Cymru yn cydweithio ag awdurdodau lleol i fabwysiadu'r egwyddorion hyn.

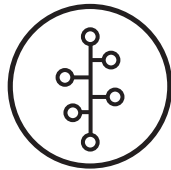
Bwriedir i egwyddorion cynllunio'r rhwydwaith fod yn sylfaen ar gyfer llywio a thywys y gwaith o ddylunio'r rhwydwaith. A bydd partneriaid yn ategu'r gwaith hwnnw i ddatblygu rhwydwaith cyfeirio'r dyfodol.

Yn dilyn asesiad llwyddiannus o'r rhwydwaith yn Ngwynedd (gweler yr astudiaeth achos isod) ac o arferion gorau ar gyfer dylunio rhwydweithiau mewn mannau eraill, rydym yn hyderus bod yr egwyddorion hyn yn gadarn. Rydym yn cydnabod efallai na fydd yn bosibl gweithredu pob un o'r naw egwyddor bob amser. Bydd y blaenoriaethau'n cael eu cydbwyso er mwyn sicrhau'r canlyniad gorau i deithwyr. Er enghraifft, efallai y bydd angen newid amllder gwasanaeth i ateb y galw brig ar rai coridorau prysur neu gadw cysylltiadau â hybiau allweddol. Byddwn yn ailedrych ar yr egwyddorion hyn wrth i ni ddatblygu'r rhwydwaith i sicrhau eu bod yn dal i ateb y diben.

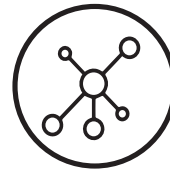
Egwyddorion cynllunio'r rhwydwaith



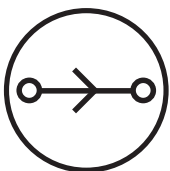
Cynllunio un rhwydwaith unedig: Cynllunio a threfnu gwasanaethau i greu rhwydwaith unedig sy'n gwneud synnwyr, yn hawdd ei ddeall ac wedi'i gydlynu.



Sefydlu rhwydwaith craidd sy'n cysylltu'r prif gyrchfannau: Y rhwydwaith craidd fydd asgwrn cefn parhaol y rhwydwaith lleol neu ranbarthol integredig.



Gwasanaethau lleol a gwasanaethau bwydo o amgylch y craidd: Dylid ffurfio gwasanaethau bwydo a lleol o amgylch y rhwydwaith craidd, gyda gwasanaethau llai aml a / neu sy'n ymateb i'r galw.



Gwasanaethau uniongyrchol ar gyfer llinellau bws craidd: Dylid trefnu'r gwasanaethau bysiau craidd fel cyfres o wasanaethau llinell syth heb fawr o ddargyfeirio.



Llwybrau cyson: Dylai gwasanaethau bysiau gadw at yr un llwybr bob amser o'r dydd (gyda rhai opsiynau eraill ddechrau/diwedd y dydd). Bydd hyn yn gwneud y rhwydwaith yn haws ei ddeall ac yn lleihau cymhlethdodau wrth ei weithredu.



Cydlynu gwasanaethau ar goridau a rennir: Dylid rhesymoli gwasanaethau ar goridau a rennir i ddarparu llwybrau rheolaidd i wneud y system yn effeithlon ac yn hawdd ei deall.



Integreiddio a chydlynu gwasanaethau amlfoddol gydag amseroedd trosglwyddo ac aros cyfleus: Dylid cydlynu gwasanaethau bysiau i greu rhwydwaith integredig i sicrhau'r cysylltiadau gorau posibl rhwng gwasanaethau a gwella'r ystod o gyrchfannau.



Ymadawiadau yn ôl y cloc: Amseroedd gadael cyson bob awr yn ôl y cloc (er enghraifft, 00 a 30 munud wedi bob awr) i helpu teithwyr i ddeall y gwasanaethau'n well.



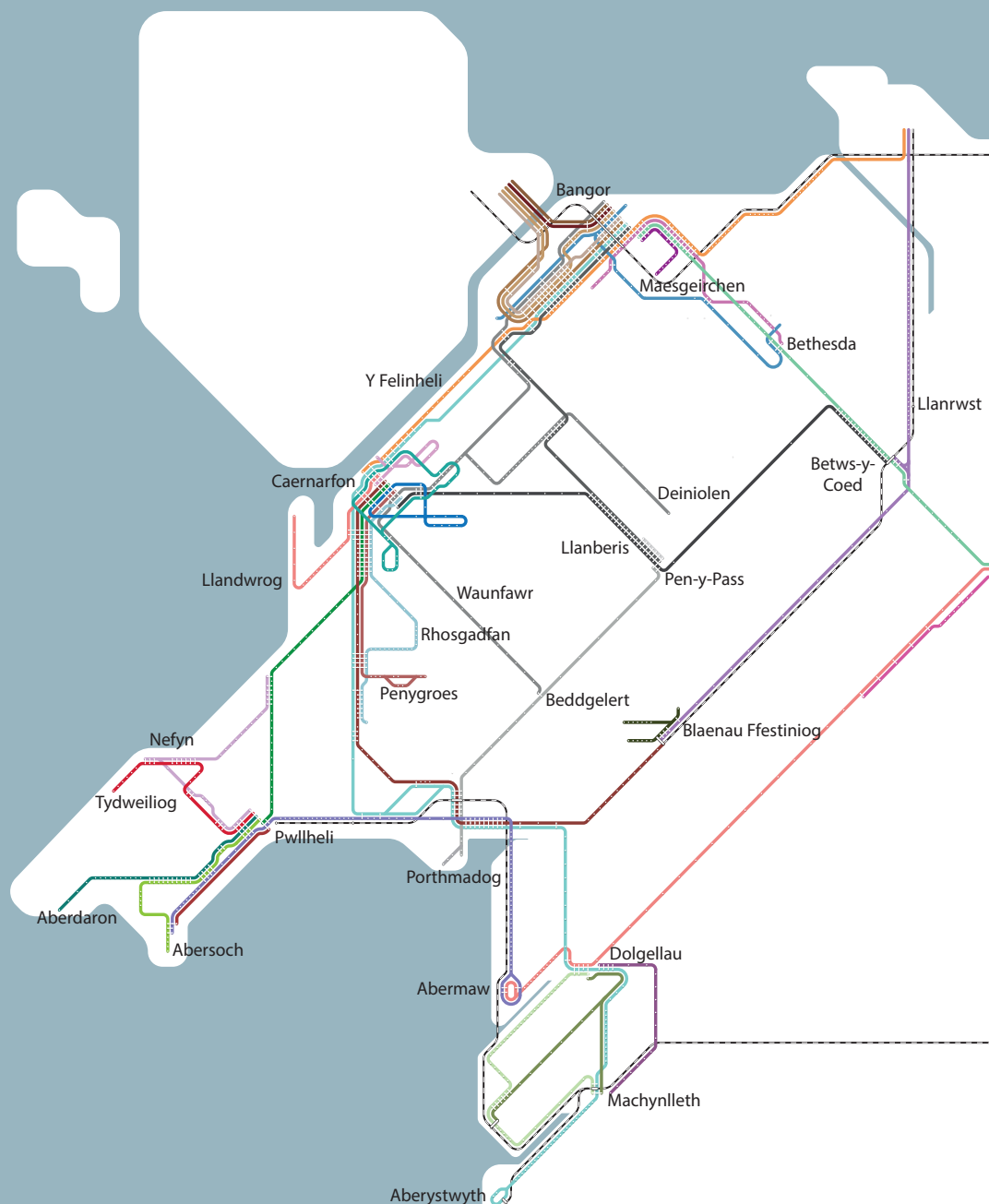
Oriau gweithredu cyson: mae Oriau gweithredu cyson ar draws rhwydwaith yn gwella dealltwriaeth o'r rhwydwaith i deithwyr ac yn rhoi sicrwydd wrth drosglwyddo.

Dedfnyddio'r egwyddorion cynllunio rhwydwaith yng Ngwynedd

Bu Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda Chyngor Gwynedd i ailddylunio rhwydwaith dros dro y rhanbarth gan ddefnyddio'r egwyddorion hyn. Dangosodd ymarfer modelu y byddai bron i 40% o aelwydydd yn elwa o wasanaethau amlach yn y rhanbarth. Dangosodd y gallai'r newidiadau arfaethedig fwy na dyblu nifer yr aelwydydd a fyddai'n gallu mynd i leoedd pwysig fel Stryd Fawr Abermaw, Ysbyty Alltwen GIG Cymru a Phrifysgol Bangor.

Er bod y rhwydwaith dros dro yng Ngwynedd yn cael ei fireinio drwy'r amser ac yn dibynnu ar faint o arian sydd ar gael, mae canlyniadau'r modelu yn addawol iawn. Gwnaeth y dadansoddiad hwn gadarnhau bod yr egwyddorion cynllunio'n rhai cadarn.

Ffigur 3.1: Map o Wynedd



Dibynnu ar y data

Mae Trafnidiaeth Cymru yn defnyddio offer arloesol i'w helpu i lunio gwasanaethau bysiau'r dyfodol. Mae arnom angen data o ansawdd uchel i wneud hyn.

I gael y data hwn, mae Trafnidiaeth Cymru wedi cyflwyno Gwasanaeth Data Bysiau Cymru. Mae Trafnidiaeth Cymru yn defnyddio setiau data cenedlaethol bellach i:

- Fonitro nifer y teithwyr ar fysiau a'r galw am wasanaethau.
- Deall y galw ymhlith teithwyr er mwyn modelu'r refeniw rydym yn disgwyl i wasanaethau bysiau ei gynhyrchu.
- Gweithio gydag awdurdodau lleol i nodi rhannau'r rhwydwaith sy'n effeithio ar berfformiad gwasanaethau i weithredwyr, er mwyn i ni allu gwella'r seilwaith o bosib.
- Profi ac efelychu'r rhwydwaith a'r amserlen arfaethedig mewn amgylchedd rhithwir er mwyn cynnig gwelliannau i wasanaethau a sicrhau'r perfformiad gorau posibl.

Mae gan Trafnidiaeth Cymru Uned Dadansoddi Geo-ofodol a Strategol. Mae'r uned yn defnyddio data ffôn symudol i fesur y galw am drafnidiaeth ar draws pob dull teithio. Mae defnyddio setiau data teithio amlfoddol newydd fel hyn yn gymorth pwerus wrth ddylunio rhwydwaith sy'n cael pobl lle maen nhw eisiau mynd, pan maen nhw eisiau mynd.

Bydd y ddeddfwriaeth newydd yn cynnwys darpariaeth ar gyfer rhannu data. Bydd hyn yn sicrhau y gallwn barhau i gael gafael ar setiau data cadarn yn y dyfodol. Bydd hynny'n rhoi'r modd i ni wneud penderfyniadau holistig am y rhwydwaith ar sail tystiolaeth.



Y rhwydwaith bysiau ehangach

Rôl fflecsi

Mae ein gwasanaeth bysiau fflecsi 'ar gais' yn codi ac yn gollwng cwsmeriaid lle maen nhw am gael eu codi a'u gollwng. Fel arfer, nid oes amserlen sefydlog gan fod y llwybrau'n newid yn ôl y galw.

Mae'r gwasanaeth fflecsi yn rhan allweddol o rwydwaith bysiau Cymru, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, a bydd hynny'n parhau. Gellid cynnig gwasanaethau fflecsi mewn ardaloedd lle mae gwasanaethau bws yn brin neu ddim yn bod.

Rydym wrthi'n nodi lle gallai fflecsi wella cysylltiad pobl â thrafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd lle nad oes gwasanaethu bysiau sefydlog. Yn y dyfodol, bydd gwasanaethau fflecsi yn cael eu masnachfreinio.

Rôl gwasanaethau trafndiaeth lleol ychwanegol

Mae gan rai gweithredwyr bysiau fusnesau eraill. Efallai, yn ogystal â darparu gwasanaeth bysiau lleol, eu bod yn darparu gwasanaethau fel cludiant o'r cartref i'r ysgol, cludiant i gleifion a thrafnidiaeth gymunedol. Mae gweithredwyr eraill yn arbenigo mewn darparu gwasanaethau cludiant lleol yn unig.

O dan y cynigion yn y bil newydd, bydd awdurdodau lleol yn cadw eu dyletswydd statudol i ddarparu cludiant o'r cartref i'r ysgol. Bydd gwasanaethau cludiant cymunedol yn gallu parhau heb gontract masnachfaint ac ni fydd disgwyl i weithredwyr cludiant cymunedol fodloni amodau gwasanaethau masnachfaint. Ond bydd gweithredwyr cludiant cymunedol yn cael gwneud cais am gontract masnachfaint os bydd hynny'n briodol.

Rydym wedi ymrwmo i ddarparu rhwydwaith hygyrch i bobl Cymru, i gysylltu pobl â'i gilydd, â chyfleoedd, ag addysg ac â gwaith. Byddwn yn cydweithio ag awdurdodau lleol a gweithredwyr gwasanaethau trafndiaeth lleol ychwanegol i gynllunio rhwydwaith cydgysylltiedig. Trwy weithio gydag awdurdodau lleol, gallwn ddeall lle gallai gwasanaethau bysiau â masnachfaint wella mynediad at ysgolion, addysg a gwasanaethau ieuchyd.

Byddwn yn gweithio gydag awdurdodau lleol i edrych ar gyfleoedd lle gall cynlluniau cludiant cymunedol ffynnu a sicrhau budd i gymdeithas.

Rhwydwaith i Gymru a'r gororau

Mae gwasanaethau trawsffiniol yn hanfodol i economi Cymru. Maen nhw'n cysylltu cymunedau yng Nghymru ac yn Lloegr. Rydym yn nodi'r cyfleoedd i wella gwasanaethau trawsffiniol.

Ambell waith, efallai y byddwn yn gallu contractio gwasanaethau trawsffiniol naill ai'n uniongyrchol neu mewn cydweithrediad ag awdurdodau lleol cyfagos yn Lloegr. Fodd bynnag, lle mae perygl i hyn wrthdaro â'r farchnad sydd wedi'i dadreoleiddio yn Lloegr, rydym yn cynnig defnyddio cynllun trwyddedu. Bydd defnyddio trwyddedau yn caniatáu gwasanaethau i Gymru heb aberthu safonau ein rhwydwaith bysiau ni.

Gellid atodi amodau wrth y trwyddedau hyn i sicrhau bod y gwasanaethau hyn yn gyson â safonau masnachfreintiau Cymru. Byddwn yn sicrhau bod y cynllun trwyddedau yn deg drwy weithio gyda gweithredwyr. Er enghraifft, mae Transport for London wedi nodi canllawiau syml ar gyfer gweithredwyr sydd am redeg gwasanaeth y tu allan i'w rhwydwaith trwy'r London Service Permit.



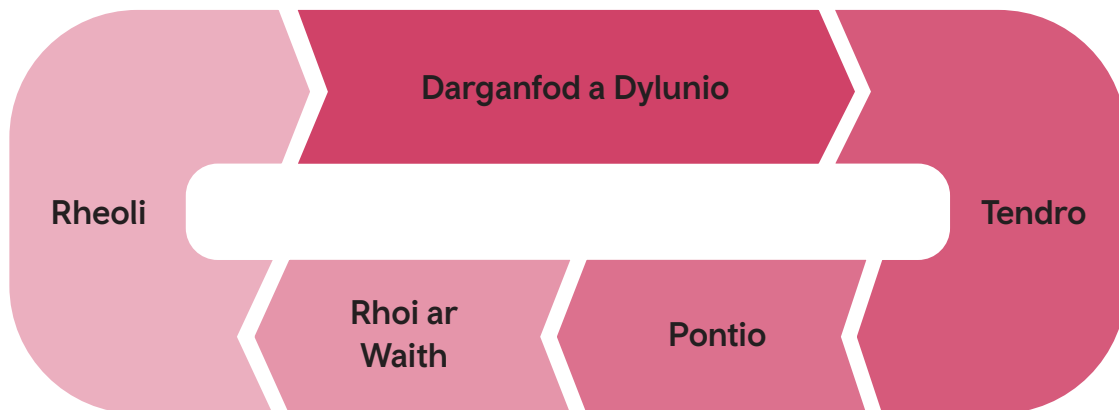


Rhan pedwar
**Gwireddu ein
gweledigaeth**

Camau cyflawni

Mae'r adran hon yn disgrifio ein cynllun arfaethedig i fasnachfreinio bysiau, mewn pum cam cyflawni.

Ffigur 4.1: Ein pum cam cyflawni



Bydd y camau cyflawni'n ailadrodd. Ar ôl sefydlu'r system fasnachfreinio yng Nghymru, byddwn yn parhau i weithio gydag awdurdodau lleol a phartneriaid yn y diwydiant i esblygu'r rhwydwaith. Bydd contractau masnachfreinio'n cael eu hadnewyddu a'u hadolygu. Bydd hyn yn ein galluogi i roi gwersi a ddysgir ar waith, nodi cyfleoedd i fod yn fwy effeithlon a gwella profiad teithwyr.

Mae hyn yn sicrhau bod ein gwaith yn addas i'r diben ac yn rhoi'r canlyniadau gorau i bobl Cymru.

Cam darganfod a dylunio

Ar hyn o bryd rydym yn y cam darganfod a dylunio. Rydym yn canolbwyntio ar ailddylunio'r rhwydwaith a pharatoi system fasnachfreinio sy'n hyblyg, effeithlon ac yn ddeniadol i weithredwyr bysiau o bob maint. Bydd y cam hwn yn para tra bod y bil newydd yn cael ei gyflwyno i'r Senedd.



Datblygu'r Rhwydwaith

Mae'n hanfodol gweithio mewn partneriaeth i ddylunio rhwydwaith sy'n cysylltu pob rhan o'r wlad ac sy'n diwallu anghenion lleol. Mae Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol eisoes wedi dechrau cyd-greu rhwydwaith bysiau'r dyfodol. Mae angen siarad a rhagor o gyd-ddatblygu i adeiladu ar y weledigaeth hon. Rydym yn gweithio gyda phartneriaid a gweithredwyr allweddol i fynd â'r maen hwn i'r wal.

Mae astudiaeth wedi'i chynnal i ddeall y gwelliannau y byddai rhwydwaith arfaethedig yn eu gwneud yng Ngwynedd. Rydym yn bwriadu cwblhau asesiad o'r rhwydwaith cyfan i ddeall sut y gall y newidiadau arfaethedig i'r rhwydwaith wella'r defnydd o fysiau ar lefel gwlad a rhanbarth.

Prosiectau braenaru

Mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, mae Trafnidiaeth Cymru yn cynnal cyfres o brosiectau braenaru. Mae'r prosiectau braenaru hyn yn ein galluogi i brofi syniadau newydd a dilysu egwyddorion cynllunio mewn sefyllfa ymarferol.

Mae prosiectau braenaru blaenorol yn cynnwys:

- symud y cyfrifoldeb am TrawsCymru i Trafnidiaeth Cymru
- cyflwyno tocynnau gan fwy nag un gweithredwr drwy'r tocyn 1Bws
- ein cynlluniau i dreialu tocynnau Tapio i Mewn ac Allan integredig ar fysiau a threnau yn y De-ddwyrain.



Prosiect Braenaru TrawsCymru

Yn 2023, ychwanegodd Trafnidiaeth Cymru lwybr T1 TrawsCymru at ei bortffolio. Ers i T1 TrawsCymru symud i ofal Trafnidiaeth Cymru, rydym wedi gallu cyflwyno rhyngom ddatblygiadau newydd i'r gwasanaeth. Defnyddiodd Trafnidiaeth Cymru y dull 'cynnyrch cyfan', gan ganolbwyntio ar brofiad cyfan y cwsmer.

Roedd hyn yn cynnwys prynu bysiau gyda thu mewn o ansawdd uchel, gwella gwasanaeth a chefnogaeth i gwsmeriaid, gwella'r hyfforddiant i yrwyr a gosod safonau gweithredu o ansawdd uchel, gyda threfn monitro ansawdd. Mae teithwyr bellach yn elwa o system docynnu symlach, haws ei deall, yn sgil strwythur pris sengl is sy'n seiliedig ar bellter.

Mae tocyn TrawsCymru T1 wedi'i integreiddio'n llawn â'r rheilffyrdd ac mae gwefan ac ap newydd wedi'u datblygu i helpu teithwyr i gynllunio'u teithiau ac archebu tocynnau.

Drwy'r ap, bydd teithwyr yn gallu:

- Cynllunio teithiau a chyfrif eu harbedion carbon.
- Prynu tocynnau ar eu ffonau symudol.
- Tracio bysiau mewn amser real.

Rydym yn helpu i gysylltu teithwyr â gwasanaethau trenau yng ngorsafoedd Caerfyrddin ac Aberystwyth. Rydym wedi cyflwyno sgriniau byw ar fysiau, i ddarparu gwybodaeth am y tri thrên nesaf sy'n gadael y gorsafoedd trên dan sylw. Mae pob taith wedi'i chynllunio i gysylltu â theithwyr sy'n cyrraedd neu'n gadael ar y trên ar naill ben y llwybr.



Ariannu'r rhwydwaith

Rydym yn hyderus y bydd y bil newydd yn creu'r amodau lle gallwn wella gwasanaethau bysiau Cymru. Byddwn yn gweithio o fewn y cyllid sydd ar gael i wella gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Rydym yn datblygu model ariannol manwl a chynhwysfawr sy'n ystyried costau rhedeg y gwasanaethau a'r refeniw a ddaw trwy deithwyr. Y model hwn fydd yn llywio'r masnachfreinio.

Mae swm sylweddol o arian cyhoeddus wedi'i neilltuo ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae Llywodraeth Cymru wedi darparu miliynau o bunnoedd o gyllid drwy'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Argyfwng Bysiau a'r Gronfa Bontio ar gyfer Bysiau i warchod gwasanaethau bysiau. Daeth arian cyhoeddus sylweddol hefyd trwy'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bws, cymhorthdal awdurdodau lleol ac ad-daliad y tocynnau consesiwn. Byddai'n well buddsoddi'r arian cyhoeddus hwn trwy system fasnachfreinio.

Rydym am ailddyrannu arian y cronfeydd hyn i ddarparu rhwydwaith sydd wedi'i ddylunio o amgylch anghenion teithwyr. Bydd ailddyrannu arian yn creu system fwy syml i weithredwyr. Bydd yn cyfuno'r ffrydiau ariannu amrywiol hyn yn daliadau contract.

Rydym hefyd yn cynnig mabwysiadu model costau gros sy'n seiliedig ar gymhellion lle bydd Trafnidiaeth Cymru yn talu swm penodol i weithredwyr am redeg gwasanaeth penodedig. Trwy gymhellion ariannol, bydd gweithredwyr yn cael eu gwobrwyo am ddarparu

gwasanaethau bysiau o ansawdd rhagorol. Mae'r model hwn yn golygu mai Trafnidiaeth Cymru fydd yn gyfrifol am reoli'r refeniw a ddaw o werthu tocynnau i deithwyr. Gellir ail-fuddsoddi'r refeniw hwn i gadw'r rhwydwaith i fynd a gwella gwasanaethau bysiau.

Mae defnyddio model costau gros yn golygu fodd bynnag mai Trafnidiaeth Cymru fydd yn agored i unrhyw ostyngiad yn y refeniw gwerthiant tocynnau. Ond bydd gostyngiad yn y refeniw o dan unrhyw system naill ai'n golygu bod angen cyllid ychwanegol neu benderfyniadau anodd ynghylch lleihau gwasanaethau. Mae'n iawn bod y penderfyniadau hyn, lle bo'u angen, yn cael eu gwneud gan ystyried lles y cyhoedd.

Mae hyn yn tanlinellu'r berthynas rhwng cynaliadwyedd ariannol a newid dull teithio. Mae cadw a thyfu'r defnydd o fysiau yn hanfodol i gynnal rhwydwaith sy'n ariannol gynaliadwy, ac mae rhwydwaith sy'n ariannol gynaliadwy, y mae pobl yn gwybod y gallant ddibynnu arno, yn hanfodol i ennyn hyder y bobl i ddefnyddio bysiau. Byddwn yn defnyddio'r model 'cynnyrch cyfan' i wneud bysiau mor hwylus a deniadol â phosibl i deithwyr. Mae hyn yn hanfodol er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith bysiau yn gynaliadwy yn ariannol ac yn gallu creu cyfleoedd i dyfu. Byddwn hefyd yn cytuno i sefydlu mecanweithiau cyllido ychwanegol er mwyn cefnogi cyflwyno'r system newydd a chynnal y rhwydwaith arfaethedig.

System docynnu syml, integredig

Byddwn yn datblygu system docynnu deg â strwythur iddi a fydd yn rhoi gwerth eu harian i deithwyr. Er mwyn sicrhau bod ein rhwydwaith bysiau yn syml ac yn hawdd ei ddefnyddio, derbynnir sawl math o daliad.

Rydym am wneud teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus mor syml â phosibl. Rhan allweddol o hyn yw darparu Un Tocyn y gellir ei ddefnyddio ar draws gwahanol ddulliau teithio cyhoeddus. Rydym yn bwriadu cyflwyno tocynnau Tapio i Mewn ac Allan i'w defnyddio ar fysiau a threnau.

Rydym wrthi'n datblygu un ap, a fydd yn ei gwneud hi'n syml cynllunio a threfnu teithiau o ddrws i ddrws ar draws ddulliau trafndiaeth yng Nghymru. Byddwn yn symud apiau presennol Trafnidiaeth Cymru, gan gynnwys yr ap fflecsi ac ap TrawsCymru, i un ap Trafnidiaeth Cymru cyfunol.

Safleoedd bysiau, seilwaith a gwybodaeth i gwsmeriaid

Mae safleoedd bysiau, seilwaith a gwybodaeth i gwsmeriaid yn rhannau pwysig iawn o brofiad y teithiwr. Ac yn rhan bwysig hefyd o'r model 'cynnyrch cyfan'. Rydym am ddarparu gwybodaeth hawdd ei chael am wasanaethau bysiau a rhoi gwybodaeth i deithwyr yn ystod eu teithiau. Rydym am ddarparu amserlenni a gwybodaeth amser real lle bo hynny'n briodol, trwy amrywiol sianeli.

Awdurdodau lleol fydd yn gyfrifol o hyd am ddarparu a chynnal safleoedd bysiau, gorsafoedd bysiau a phrif seilwaith bysiau. Mae Trafnidiaeth Cymru yn datblygu canllawiau cenedlaethol ar gyfer seilwaith i sicrhau safonau cyson mewn safleoedd a gorsafoedd bysiau ledled Cymru. Er mwyn helpu awdurdodau lleol, rydym yn cynnal archwiliad o leoliad safleoedd bysiau.

Seilwaith carbon isel

Rydym wedi ymrwymo i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd drwy leihau teithiau ceir a datgarboneiddio. Rhaid i ni wneud y peth iawn i'w wneud y peth hawsaf i'w wneud.

Rydym yn deall y gallai fflyd bysiau allyriadau isel o ansawdd uchel ddenu defnyddwyr newydd a chadw defnyddwyr cyfredol. Fel rhan o Gynllun Strategol Sero Net Llywodraeth Cymru, rydym am gyflymu'r broses o newid i gerbydau allyriadau isel iawn (trydan yn bennaf) yng Nghymru. Ar gyfartaledd, mae bysiau Cymru yn hŷn na rhai gweddill y DU. O ganlyniad, maent yn llygru mwy.

Bydd yn rhaid i Trafnidiaeth Cymru a gweithredwyr gydweithio i ddarparu bysiau allyriadau isel iawn newydd ac unrhyw seilwaith cysylltiedig. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn cefnogi hyn, drwy weithio ar y cyd â'r diwydiant, o fewn cyfyngiadau cyllido a chyflenwi, i wneud y gorau o'r broses o newid y fflyd yn un ddi-allyriadau dros amser. Bydd hyn yn cynnwys darparu cymysgedd o fysiau allyriadau isel a di-allyriadau.

Rydym yn rhagweld y bydd Trafnidiaeth

Cymru yn y pen draw yn prynu'r bysiau a ddefnyddir gan weithredwyr i redeg gwasanaethau masnachfaint, ond yn y tymor byr bydd cymysgedd o fysiau a ddarperir gan Trafnidiaeth Cymru a bysiau sy'n eiddo i weithredwyr. Pan fydd bysiau'n cael eu darparu gan Trafnidiaeth Cymru, gweithredwr y fasnachfaint fydd yn gyfrifol am eu gweithredu a'u cynnal.

Bydd angen depo a seilwaith gwefru ac ail-lenwi tanwydd i gefnogi gweithrediadau masnachfreintiau a'r newid i fflyd isel ei hallyriadau. Rydym yn bwriadu datblygu depos a seilwaith ategol trwy economi gymysg, gyda pherchnogaeth gyhoeddus a phreifat. Byddwn yn penderfynu fesul achos ai perchnogaeth gyhoeddus neu breifat ar ddepos fyddai'n sicrhau'r gwerth gorau. Byddwn yn ystyried effaith cyfleusterau ar gystadleuaeth, a'r rhyngweithio â'r cyfleusterau sydd eu hangen ar gyfer coetsys a bysiau ysgol. Mae depos o dan berchnogaeth gyhoeddus yn hwb hefyd i ddatgarboneiddio. Gallen nhw ysgogi economi carbon isel ehangach i Gymru gan y byddai'r buddsoddiad hefyd yn cynnwys yr offer sydd ei angen ar gyfer gwefru neu ail-lenwi â hydrogen.

Rydym am sicrhau bod y depos yn sicrhau tegwch i weithredwyr. Mae'r contractau newydd ar gyfer gwasanaethau TrawsCymru yn dangos modelau diwygiedig lle rydym yn darparu'r fflyd a'r depos. Rydym am ddefnyddio'r gwersi

a ddysgwyd o hyn wrth ddarparu depos a fflyd yn y dyfodol. Byddwn yn parhau i weithio gydag awdurdodau lleol ac yn profi ein cynlluniau gyda gweithredwyr bysiau i sicrhau'r ateb gorau y gallwn ei gael ar gyfer pob rhan o Gymru.

Astudiaeth achos

Adbweru Bysiau

Rydyn ni am ddeall yr opsiynau sydd ar gael i'n helpu i ddatgarboneiddio bysiau. Un opsiwn yw prynu bysiau allyriadau sero newydd. Mae hefyd dechnoleg arall a allai ddatgarboneiddio teithio ar fysiau.

Er enghraifft, gellir trosi bysiau diesel i ddefnyddio batris trydan. Gelwir hyn yn adbweru. Mae adbweru bysiau'n cynnwys cael gwared ar yr injan a chydannau eraill sy'n gysylltiedig â diesel a'u disodli â batris a'r cydrannau trydan perthnasol.

Mae adbweru bysiau'n opsiwn cynaliadwy ar gyfer newid ein fflyd bysiau. Byddai'n ein galluogi i gyfyngu ar nifer y bysiau y mae angen eu sgrapio yn y dyfodol agos, estyn hyd oes bysiau a gwneud y defnydd gorau o'r carbon corfforedig wrth hefyd ddileu'r holl allyriadau egsôst.

Mae hyn yn adlewyrchu ein hymrwymiad i economi gylchol. Byddwn yn sicrhau nad yw deunyddiau'n cael eu gwastraffu ac y gellir eu defnyddio cyhyd ag y bo modd. Gallai adbweru bysiau yng Nghymru hefyd greu swyddi medrus ac ysgogi twf.

Ar hyn o bryd rydym ni'n archwilio cyfleoedd i drosi bysiau diesel yn drydan. Ond yn y dyfodol mae'n bosibl y bydd potensial i adbweru i hydrogen, gan ehangu'r cyfleoedd i gefnogi'r fflyd yn y dyfodol.

Y cyfnod trosglwyddo a'r cam tendro

Cyflwyno fesul ardal

Rydyn ni'n bwriadu trosglwyddo i system fasnachfreinio dros sawl blwyddyn, oherwydd maint y newid. Rydyn ni'n bwriadu cyflwyno'r system newydd fesul ardal. Er mwyn symleiddio'r broses o gyflwyno'r system newydd, ac yn seiliedig ar wersi a ddysgwyd mewn manau eraill, rydwn ni'n bwriadu rhannu Cymru yn barthau. Mae'n bosibl y bydd y parhau hyn yn newid wrth i'r cynlluniau ar gyfer masnachfreinio ddatblygu, ond byddan nhw'n seiliedig ar broffil cwsmeriaid a chyfansoddiad y rhwydwaith arfaethedig. Bydd angen trafodaethau rhyngon ni, awdurdodau lleol a gweithredwyr er mwyn mireinio a chytuno ar leoliadau a ffiniau'r parthau hyn.

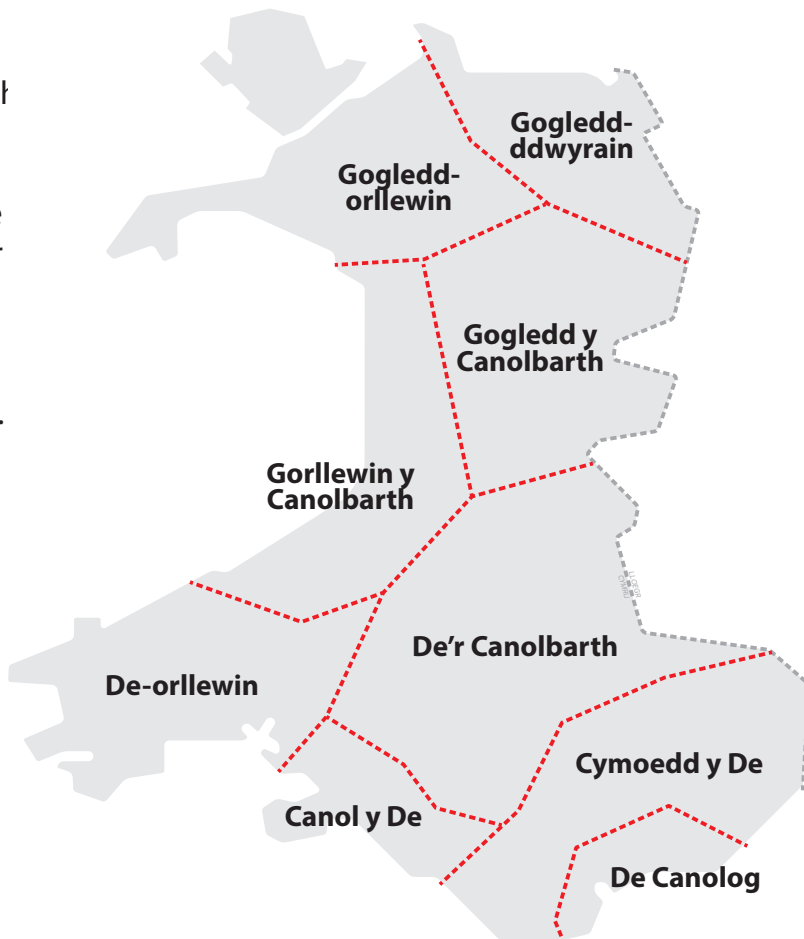
Mae'n bwysig nodi na fydd y parthau hyn yn cyfateb i gontractau masnachfreinio. Yn hytrach bydd cyfres o gyfleoedd masnachfreinio ar gael ym mhob parth. Mae hyn yn debyg i ddull Transport for Greater Manchester lle mae masnachfreinio'n cael ei gyflwyno ar draws tair ardal wahanol.

Mae amserlen ar gyfer cyflwyno ardaloedd a chontractau masnachfreinio'n cael ei datblygu. Bydd yr amserlen hon yn cael ei rhannu maes o law. Byddwn yn cyhoeddi amserlenni manwl er mwyn helpu gweithredwyr wrth iddyn nhw baratoi i wneud cais am gontractau masnachfreinio. Rydwn ni'n bwriadu cyflawni rhai o'r gwelliannau i'r rhwydwaith a'r gwasanaethau bysiau cyn y ddeddfwriaeth newydd, yn enwedig yng Ngogledd a Chanolbarth Cymru, lle mae'r rhwydweithiau i raddau helaeth dan gontractau awdurdodau lleol.

Y prif bethau y byddwn yn eu hystyried wrth gytuno ar yr amserlen ar gyfer cyflwyno'r ardaloedd masnachfreinio'n cynnwys:

- cymhlethdod y rhwydwaith, gan gynnwys symudiadau traws-sirol a thrawsffiniol
- y lefelau presennol o reolaeth a chystadleuaeth o fewn y parthau hynny
- y gallu i dyfu referniw yn yr ardal
- y cyfleoedd sydd ar gael i ddatgarboneiddio bysiau.

Ffigur 4.2: Ardaloedd posibl y masnachfreintiau



Pontio i system fasnachfreinio

Rydyn ni am wella gwasanaethau cyn gynted â phosibl drwy bontio i system fasnachfreinio. Cyn inni ddechrau masnachfreinio'n ffurfiol, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig yng Ngogledd a Chanolbarth Cymru i wella'r rhwydwaith bysiau yn eu hardaloedd a gwella telerau contractau.

Ar hyn o bryd, gall awdurdodau lleol gontractio llwybrau yr ystyrir eu bod yn angenrheidiol yn gymdeithasol. Yng Ngogledd a Chanolbarth Cymru, lle nad yw llawer o wasanaethau bysiau'n hyfyw yn fasnachol, mae cyfran uchel o'r rhwydwaith eisoes yn cael ei dendro gan awdurdodau lleol. Mae hyn yn rhoi cyfle i ddechrau gwneud gwelliannau.

Byddwn yn parhau i weithio'n agos gydag awdurdodau lleol, gweithredwyr a rhanddeiliaid i ganolbwyntio ar wella'r rhwydwaith drwy gymhwyso egwyddorion craidd y rhwydwaith, defnyddio ein dull 'cynnyrch cyfan' a gwella contractau ar gyfer gwasanaethau wedi'u rhoi ar dendr gan awdurdodau lleol. Nod y pontio i fasnachfreinio yw cefnogi Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru a'n partneriaid, gan gynnwys y diwydiant, i baratoi ar gyfer y newidiadau a ddaw yn sgil masnachfreinio. I deithwyr yn y rhanbarth hwn, rydyn ni am i'r pontio fod yn ddi-dor, gyda phobl eisoes yn elwa ar lwybrau ac amserlenni newydd.

Trosglwyddo gwasanaethau sydd o dan gontract ar hyn o bryd

Mewn rhai rhannau o Gymru, mae cymysgedd o wasanaethau masnachol a gwasanaethau sy'n derbyn cymorth gan awdurdodau lleol. Mae rhai gwasanaethau'n cael eu hariannu'n rhannol drwy gymhorthdal gan awdurdodau lleol, er mwyn eu cefnogi yn ystod adegau pan nad ydyn nhw'n hyfyw yn fasnachol. Er enghraifft, maen nhw'n cael eu cefnogi i gynnal gwasanaeth ar y Sul neu wasanaethau rheolaidd yn ystod oriau tawel.

Fel rhan o'r broses o gynllunio rhwydwaith interim cenedlaethol, mae Trafnidiaeth Cymru wedi cydweithio ag awdurdodau lleol. Mae hyn wedi helpu Trafnidiaeth Cymru i ddeall sut y gall contractau gydfynd â'r cynlluniau arfaethedig ar gyfer cyflwyno'r system newydd.

Trosglwyddo gweithrediadau masnachol

Bydd y ddeddfwriaeth newydd yn gwahardd gweithredwyr bysiau rhag rhedeg gwasanaethau masnachol yn ôl eu disgrisiwn. Fodd bynnag, ni fydd hyn yn berthnasol i Gymru gyfan ar unwaith. Rydyn ni'n disgwyl y bydd cymysgedd o fasnachfreintiau a gweithrediadau masnachol yn cydfodoli mewn rhannau o Gymru nes ein bod wedi cyflwyno'r system newydd yn llawn.

Rydyn ni'n datblygu trefniadau pontio i alluogi hyn. Er enghraifft, lle nad yw contractau masnachfreinio wedi cael eu cyflwyno mewn ardal hyd yn hyn, bydd gweithredwyr yn gallu parhau i redeg gwasanaethau fel y maen nhw'n gwneud nawr. Rydyn ni'n disgwyl y bydd gwasanaethau sy'n croesi'r ffin rhwng ardaloedd lle mae masnachfreinio wedi'i gyflwyno ac ardaloedd lle nad yw wedi cael ei gyflwyno'n cael parhau.

Byddai gwasanaethau newydd neu rai sydd wedi newid yn gallu gwneud cais am drwydded i groesi i'r ardal sydd o dan system fasnachfreinio. Bydd trwyddedau'n cael eu dyfarnu pan fydd gwasanaethau arfaethedig o fudd i deithwyr yng Nghymru, heb effeithio ar ein system drafnidiaeth gyhoeddus ehangach. Mae'n bosibl y bydd trwyddedau'n ddarostyngedig i amodau fel sicrhau bod gwybodaeth briodol ar gael i deithwyr ar yr un plattform â gwybodaeth am wasanaethau sydd o dan fasnachfrait.

Byddwn yn gweithio gyda gweithredwyr i roi cymaint o sicrwydd â phosibl wrth gyflwyno masnachfreinio. Byddwn yn cyhoeddi canllawiau ar gyfer gweithredu gwasanaethau masnachol yn ystod y cyfnod pontio i gefnogi gweithredwyr.



Marchnad i Gymru

Ar hyn o bryd yng Nghymru, mae dros 60 o weithredwyr yn rhedeg gwasanaethau bysiau lleol a thua 20 o weithredwyr yn darparu gwasanaethau trafndiaeth eraill sy'n rhedeg o dan drwydded neu drwydded tacsï.²⁸ Yn dilyn cyflwyno dadreoleiddio o'r 1980au ymlaen, cafodd nifer o weithredwyr trefol eu diddymu a'u prynu gan gwmnïau preifat. Heddiw, mae dau weithredwr bwrdeistrefol sy'n darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru.

Yn yr un modd ag yn y farchnad fysiau bresennol yng Nghymru, rhagwelir y bydd marchnad iach yn parhau i gynnwys gweithredwyr rhyngwladol, gweithredwyr trefol a busnesau bach a chanolig. Roedd y papur gwyn hefyd yn nodi ein cynlluniau i ganiatáu i awdurdodau lleol sefydlu gweithredwyr trefol newydd pe baen nhw'n dewis gwneud hynny. Rydyn ni am greu dull caffael sy'n denu gweithredwyr a all ddarparu gwasanaethau o ansawdd uchel a gwerth cymdeithasol.

Wrth symud ymlaen, un pwynt gweithredu allweddol yw gweithio'n agos gyda'r farchnad i gytuno ar y mecanweithiau mwyaf priodol i weithredwyr rhyngwladol, gweithredwyr trefol a gweithredwyr bach a chanolig gymryd rhan mewn marchnad wedi'i masnachfreinio.

Byddwn yn gweithio gydag awdurdodau lleol a'r farchnad i drafod a phrofi dulliau o rannu'r rhwydwaith arfaethedig yn gontractau masnachfreinio. Bydd hyn yn ystyried amgylchiadau lleol ac yn annog gweithredwyr i wneud cynigion cystadleuol i ddarparu gwasanaethau bysiau.

Trafnidiaeth Cymru fydd yn arwain y broses gaffael a bydd yn cydweithio â Chydbwyllgorau Corfforedig a Llywodraeth Cymru wrth wneud hyn. Bydd y broses gaffael yn ceisio caniatáu i weithredwyr gystadlu am y contractau sydd fwyaf addas ar gyfer maint a natur eu busnes. Ar hyn o bryd nid ydyn ni wedi penderfynu ynghylch y llwybrau caffael ar gyfer pob un o'r mathau hyn o fasnachfreintiau. Rydyn ni'n disgwyl caffael gwasanaethau naill ai drwy gystadlaethau agored a gyhoeddir ar GwerthwchiGymru neu drwy fframwaith y bydd cyflenwyr yn gallu ymuno ag ef ar unrhyw adeg.

Lliniaru risgiau posibl yn y farchnad

Fel rhan o'r gwahoddiad i dendro, bydd Trafnidiaeth Cymru yn nodi'r llwybrau a'r amserlenni neu'r amserau allweddol. Rydyn ni am weithio gyda gweithredwyr i ddylunio dull caffael sy'n rhoi digon o hyblygrwydd ar gyfer arloesi. Er enghraifft, gallai gweithredwyr nodi cyfleoedd ar gyfer arbed costau a gwella gwasanaethau, lle bo hynny'n briodol.

Gall gweithredwyr bysiau gyflwyno ceisiadau. Bydd y rhain yn cael eu hasesu a'u gwerthuso o ran ansawdd gwasanaeth, profiad y cwsmer a gwerth am arian. Un o brif nodweddion ein proses gaffael fydd ystyried gwerth cymdeithasol, fel rhan o'n hymdrechion i gyflawni nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Dylai cynnwys a mesur gwerth cymdeithasol ein galluogi i gynyddu'r manteision ychwanegol sy'n gysylltiedig â masnachfreinio gwasanaethau bysiau. Bydd yn sicrhau bod yr ymarfer caffael yn agored i fusnesau bach a chanolog. Byddwn yn gweithio gydag awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i ddatblygu'r broses hon.

Mae masnachfreinio gwasanaethau bysiau'n debygol o leihau'r tebygolrwydd y bydd gwasanaethau bysiau'n dod i ben yn y tymor hir. Er ei bod yn annhebygol y bydd hyn yn digwydd, er mwyn mynd i'r afael â methiannau yn y farchnad, fel y gweithredwr yn mynd i ddwylo gweinyddwyr, byddwn yn cyflwyno mesurau i ddiogelu gwasanaethau bysiau. Bydd ein cytundebau masnachfreinio'n disgrifio sut y bydd methiant yn y farchnad yn cael ei reoli.

Nid yw Llywodraeth Cymru yn cynnig deddfu ar gyfer mecanwaith penodol i reoli sefyllfa pan fydd contract masnachfreinio a gwasanaethau'n methu. Byddwn yn gwneud trefniadau eraill os bydd contract yn methu. Byddwn yn ddarostyngedig i reolau caffael a chystadleuaeth, ond gallai'r rhain ganiatáu inni, er enghraifft, weithio gyda gweithredwyr masnachfreintiau eraill yn yr ardal i redeg y gwasanaethau, dyfarnu gwasanaeth dros dro neu wasanaeth newydd i weithredwr arall neu ddisodli gwasanaeth sydd wedi methu yn uniongyrchol.

Diogelu swyddi

O dan system fasnachfreinio, bydd gyrwyr bysiau a phobl sy'n gweithio o fewn gweithrediadau bysiau'n parhau i gael eu cyflogi gan weithredwyr bysiau. Ni fyddan nhw'n cael eu cyflogi gan Trafnidiaeth Cymru.

Bydd ein fframwaith Partneriaeth Gymdeithasol yn ein galluogi i ddeall sut y gellir diogelu swyddi gyrwyr a chydweithwyr gweithredol os nad yw gweithredwr presennol yn llwyddiannus wrth ennill contract. Gall Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) (TUPE) fod yn berthnasol ac yn darparu amddiffyniad i gweithwyr.

Rydyn ni'n ymwybodol o uchelgeisiau undebau llafur i greu set safonol o delerau ac amodau ledled Cymru. Rydyn ni wedi ymrwymo i weithio ar y cyd ag undebau llafur i greu ateb

ar gyfer Cymru. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gydag undebau llafur i alinio'r dull o ddatblygu ymrwymadau Partneriaeth Gymdeithasol o dan y model masnachfreinio. Bydd hyn yn sicrhau amgylchedd gwaith cynhwysol a chynhyrchiol i weithredwyr presennol a newydd wrth iddynt ymrwymo i drefniadau Partneriaeth Gymdeithasol.

Cydnabu Bws Cymru (2021) yr heriau presennol yn y diwydiant bysiau a choetsis ynghylch argaeledd staff. Dangosodd fod brinder gyrwyr ac anawsterau wrth recriwtio gyrwyr newydd. Ers cyhoeddi'r adroddiad hwn, mae'r prinder gyrwyr wedi cynyddu. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn cydweithio ac yn ymgysylltu'n agos ag undebau llafur a'r diwydiant i fynd i'r afael â'r heriau hyn.



Rhan pump

Sicrhau llwyddiant



Cyflawni ein hamcanion

Bydd Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn gwneud yn siŵr bod Trafnidiaeth Cymru yn sicrhau bod y rhwydwaith bysiau'n cael ei ddylunio a'i ddatblygu mewn ffordd sy'n bodloni amcanion Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn.

Credwn y bydd system fasnachfreinio lwyddiannus yn ein galluogi i:

- Adeiladu rhwydwaith sy'n galluogi pobl i gyrraedd lle maen nhw am fynd.
- Cyrraedd ein targedau uchelgeisiol ar gyfer newid dulliau teithio a'r hinsawdd.
- Partnera gyda gweithredwyr bysiau i redeg diwydiant bysiau ffyniannus ac arloesol yng Nghymru.
- Darparu gwasanaethau bysiau effeithlon a dibynadwy.



Perfformiad y rhwydwaith

Fel rhan o'r contractau masnachfreinio, byddwn yn pennu'r data y mae'n rhaid i weithredwyr bysiau ei rannu â Trafnidiaeth Cymru at ddibenion rheoli perfformiad.

Ar hyn o bryd mae'r data sydd ar gael inni'n dameidiog. Byddwn yn gallu deall yn well y galw am deithio, perfformiad gwasanaethau bysiau a lle mae cyfleoedd i wneud gwelliannau.

Bydd Trafnidiaeth Cymru yn monitro ac yn dadansoddi'r data hwn. Rydym wedi ymrwymo i sicrhau bod y canfyddiadau ar gael i'r cyhoedd. Er enghraifft, mae Transport for London yn cyhoeddi adroddiadau perfformiad rhwydwaith blynyddol a chrynodebau chwarterol ar eu gwefan. Ein nod yw darparu adroddiadau tebyg.

Newid dulliau teithio a theithio integredig

Llwybr Newydd: Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021 wedi gosod targedau uchelgeisiol ar gyfer newid y ffordd mae pobl yn teithio. Un o'r prif bethau a fydd yn dangos llwyddiant masnachfreinio bysiau yw faint rydyn ni'n helpu pobl i ddewis teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus yn lle mynd yn y car.

Er mwyn cefnogi'r newid hwn, mae darparu rhwydwaith trafniadaeth integredig, sy'n cynnig gwasanaethau dibynadwy sy'n canolbwyntio ar deithwyr, yn hanfodol. Dylai teithwyr allu teithio'n ddi-dor rhwng dulliau teithio gwahanol yng Nghymru.



Bodddhad cwsmeriaid, manteision cymdeithasol a diogelwch

Rydyn ni am sicrhau bod teithio ar fysiau'n ffordd ddeniadol, ddibynadwy a hygyrch o deithio i bobl Cymru. Mae cwsmeriaid yn ganolog i'n cynlluniau. Cyn bo hir byddwn yn rhannu siarter cwsmeriaid yn nodi ein hymrwymiaidau.

Byddwn yn gwrando ar adborth ein cwsmeriaid a'n cymunedau lleol i wella gwasanaethau bysiau. Rydyn ni'n bwriadu casglu adborth drwy amrywiaeth o sianelau.

Yn y dyfodol bydd y rhain yn cynnwys:

- Yr Arolwg Teithio Cenedlaethol
- gwaith ymgysylltu ar lawr gwlad
- Canolfan Gwasanaeth Cwsmeriaid Trafnidiaeth Cymru
- Panel Cwsmeriaid Sgwrs Trafnidiaeth Cymru
- gwaith ymgysylltu â grwpiau teithwyr
- drwy'r cyfryngau cymdeithasol.

Bydd gwella gwasanaethau bysiau'n helpu i gysylltu pobl â lleoedd, cymunedau a chyfleoedd – a all sicrhau manteision cymdeithasol sylweddol. Rydyn ni am i deithwyr fod a theimlo'n ddiogel ar ein rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus.

Esblygu ein dull o weithredu

Rydyn ni'n disgwyl i'r rwydwaith o wasanaethau wedi'u masnachfreinio esblygu. Er enghraifft, bydd angen inni addasu pan fydd y galw am deithio'n newid. Gallai hyn gynnwys gwasanaethu datblygiadau tai newydd ac ymateb i gyfleoedd cyflogaeth. Pan fyddwn yn bwriadu gwneud newidiadau, byddwn yn gweithio mewn partneriaeth â rhanddeiliaid. Bydd unrhyw newidiadau yn cael eu gwneud i amserlen y cytunwyd arni. Byddwn yn hysbysu ein cwsmeriaid am unrhyw newidiadau pwysig i'r rhwydwaith.

Rydyn ni'n bwriadu adolygu contractau masnachfreinio ar ddiwedd eu cyfnod. Bydd hyn yn ein galluogi i amrywio gofynion contract i sicrhau rhagor o werth am arian a profiadau gwell i gwsmeriaid. Byddwn yn ymgorffori'r gwarsi rydyn ni wedi'u dysgu wrth inni gyflwyno masnachfreinio.

Ôl-nodiadau

- 1 Llywodraeth Cymru, [Llwybr Newydd: Sylfaen Tystiolaeth, Tueddiadau Data Trafnidiaeth](#), Mawrth 2021, t9.
- 2 Llywodraeth Cymru, [Arolwg Cenedlaethol Cymru prif ganlyniadau: Ebrill 2022 i Fawrth 2023](#), [cyrchwyd Chwefror 2024].
- 3 Dadansoddiad TrC (2023). Ffynhonnell: EP Morris.
- 4 Llywodraeth Cymru, [Llwybr Newydd: Sylfaen Tystiolaeth, Tueddiadau Data Trafnidiaeth](#), Mawrth 2021, t9.
- 5 Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, Cyfrifiad 2021, [Argaeledd ceir neu fan yn ôl gwlad \(Cymru\)](#) [cyrchwyd Chwefror 2024]
- 6 Swyddfa'r Llywodraeth dros Wyddoniaeth, [Dyfodol Symudedd: anghydraddoldebau o ran symudedd a mynediad yn y DU](#), Mawrth 2019. Grŵp Cyllideb Menywod y DU, [Tuag at systemau trafniadaeth sy'n gynhwysol o ran rhywedd ac yn gynaliadwy](#), Gorffennaf 2021. Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol [Is Britain Fairer? Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol, 2018](#), Mehefin 2019, tt171-73. NatCen, [Trafniadaeth ac Anghydraddoldeb: Adolygiad tystiolaeth ar gyfer yr Adran Drafniadaeth](#), Hydref 2019. Yr Adran Drafniadaeth, [Arolwg Teithio Cenedlaethol: Lloegr 2022 Prif Ganlyniadau](#), Awst 2023, t2. Er bod yr arolwg yn seiliedig ar sampl o bobl sy'n byw yn Lloegr, gan y cyfeirir at bynciau datganoledig, gall adlewyrchu tueddiadau ehangach yn y DU.
- 7 Cafwyd 720 o atebion i'r cwestiwn 'A ydych chi'n cytuno bod angen newid y ffordd yr ydym yn darparu gwasanaethau bysiau i ddiwallu anghenion pobl Cymru ac i ymateb i'r argyfwng hinsawdd?'. Roedd 84.6% o'r ymatebwyr yn cytuno'n gryf ac 11.5% yn cytuno. Llywodraeth Cymru, [Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru](#), Rhagfyr 2022, t7.
- 8 Yn 2021, trafniadaeth oedd y sector pedwerydd mwyaf am allyrru nwyon tŷ gwydr yng Nghymru ac yn gyfrifol am 15% o'r allyriadau nwyon tŷ gwydr. StatsCymru, [Allyriadau nwyon Tŷ Gwydr yn ôl blwyddyn](#) [cyrchwyd Chwefror 2024].
- 9 StatsCymru, [Allyriadau nwyon Tŷ Gwydr yn ôl blwyddyn](#) [cyrchwyd Chwefror 2024].
- 10 Llywodraeth Cymru, [Llwybr Newydd: strategaeth drafniadaeth Cymru 2021](#), t48; [Cymru Sero Net - Dogfen Crynodeb](#), Hydref 2021, t13.

- 11 WPI Economics, [Bysiau a Choetsys: Y llwybr at sero net yng Nghymru](#), 2023.
- 12 Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, Cyfrifiad 2021, [Argaeledd ceir neu fan yn ôl gwlad \(Cymru\)](#) [cyrchwyd Chwefror 2024].
- 13 Adran Drafnidiaeth, Teithiau consesiwn i deithwyr yn ôl gwlad: Prydain Fawr, yn flynyddol o'r flwyddyn a ddaeth i ben Mawrth 2008, [BUS01c](#) [cyrchwyd Chwefror 2024]. Sylwer: mae'r ffigurau ar gyfer 2022/23 yn rhai dros dro ar hyn o bryd.
- 14 Adran Drafnidiaeth, Teithiau consesiwn i deithwyr yn ôl gwlad: Prydain Fawr, yn flynyddol o'r flwyddyn a ddaeth i ben Mawrth 2008, [BUS01c](#) [cyrchwyd Chwefror 2024]. Sylwer: mae'r ffigurau ar gyfer 2022/23 yn rhai dros dro ar hyn o bryd.
- 15 O Gyfrifiad 2011. Nid yw Cyfrifiad 2021 wedi'i ddadansoddi eto. Swyddfa Ystadegau Gwladol, [Dadansoddiad Cyfrifiad 2011 - Cymharu Ardaloedd Gwledig a Threfol Cymru a Lloegr](#), Tachwedd 2013, t9.
- 16 Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, Cyfrifiad 2021, [Argaeledd ceir neu fan yn ôl gwlad \(Cymru\)](#) [cyrchwyd Chwefror 2024].
- 17 Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, Cyfrifiad 2021, [Argaeledd ceir neu fan yn ôl gwlad \(Cymru\)](#) [cyrchwyd Chwefror 2024].
- 18 Wedi'u codi o Gomisiynwyr Traffig Prydain Fawr, [Hysbysiadau PSV ac achosion i Gymru](#) [cyrchwyd ym mis Chwefror 2024].
- 19 Adran Drafnidiaeth, Teithiau teithwyr ar wasanaethau bysiau lleol yn ôl ardal fetropolitan a statws trefol-gwledig, rhanbarth a gwlad: Prydain Fawr, yn flynyddol o'r flwyddyn a ddaeth i ben Mawrth 2005, [BUS01a](#) [cyrchwyd Chwefror 2024]. Sylwer: mae'r ffigurau ar gyfer 2022/23 yn rhai dros dro ar hyn o bryd.
- 20 Swyddfa'r Llywodraeth dros Wyddoniaeth, [Dyfodol Symudedd: anghydraddoldebau o ran symudedd a mynediad yn y DU](#), Mawrth 2019. Grŵp Cyllideb Menywod y DU, [Tuag at systemau trafndiaeth sy'n gynhwysol o ran rhywedd ac yn gynaliadwy](#), Gorffennaf 2021. Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol [Is Britain Fairer? Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol, 2018](#), Mehefin 2019, tt171-73. NatCen, [Trafnidiaeth ac Anghydraddoldeb: Adolygiad tystiolaeth ar gyfer yr Adran Drafnidiaeth](#), Hydref 2019. Yr Adran Drafnidiaeth, [Arolwg Teithio Cenedlaethol: Lloegr 2022 Prif Ganlyniadau](#), Awst 2023, t2. Er bod yr arolwg yn seiliedig ar sampl o bobl sy'n byw yn Lloegr, gan y cyfeirir at bynciau datganoledig, gall adlewyrchu tueddiadau ehangach yn y DU.

- 21 Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol [Is Britain Fairer? Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol, 2018](#), Mehefin 2019, t172.
- 22 Fforwm Economaidd y Byd, [Mae gan drafnidiaeth broblem rhagfarn rhywedd. Dyma beth sydd angen ei newid](#), Ebrill 2022.
- 23 London TravelWatch, [Out In London: LGBTQ+ People's Safety On London's Transport Network](#), Tachwedd 2023. Swyddfa Cydraddoldebau'r Llywodraeth, [Arolwg LGBT Cenedlaethol Adroddiad ymchwil](#), Gorffennaf 2018, tt42-50.
- 24 Sonja J. Ellis, Jay McNeil and Louis Bailey, [Gender, stage of transition and situational avoidance: a UK study of trans people's experiences](#), 'Sexual and Relationship Therapy', 2014, 29:3, p356.
- 25 Trafnidiaeth yr Alban, [Barn a phrofiadau menywod a merched o ddiogelwch personol wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus](#), Mawrth 2023. Transport for London, [Deall anghenion teithio cymunedau amrywiol Llundain: BAME](#), Ebrill 2012, tt26-30.
- 26 Dadansoddiad TrC (2023). Ffynhonnell: EP Morris.
- 27 Dadansoddiad TrC (2023). Ffynhonnell: EP Morris.
- 28 Wedi'u codi o Gomisiynwyr Traffig Prydain Fawr, [Hysbysiadau PSV ac achosion i Gymru](#) [cyrchwyd ym mis Chwefror 2024].



Mae Trafnidiaeth Cymru yn eiddo i
Lywodraeth Cymru
Transport for Wales is owned by the
Welsh Government



TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES