



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

DEDDF GWASANAETHAU BYSIAU (CYMRU) 2026

Memorandwm Esboniadol
yn ymgorffori'r
Asesiad Effaith Rheoleiddiol

Ionawr 2026

Cynnwys

Cynnwys	1
RHAN 1 – MEMORANDWM ESBONIADOL	2
Geirfa	2
1. Disgrifiad	4
2. Cymhwysedd Deddfwriaethol	5
3. Diben y ddeddfwriaeth a'r effaith y bwriedir iddi ei chael	6
4. Ymgynghori	28
5. Y pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth	35
RHAN 2 – ASESIAD EFFAITH RHEOLEIDDIOL	55
6. Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA) (fel y'i diweddarwyd) 55	
7. Yr Opsiynau	60
8. Costau a manteision	70
9. Asesiadau o'r Effaith	113
10. Asesiad o Fforddiadwyedd	126
11. Adolygu ar ôl gweithredu	133
Atodiad 1 Mynegai o ofynion y Rheolau Sefydlog	136
Atodiad 2 – Tabl Tarddiadau	140
Atodiad 3 – Atodlen o Ddiwygiadau	141
Atodiad A – Crynodeb o'r Costau	282
Atodiad B – Methodoleg a thybiaethau ar gyfer modelu manteision	287
Atodiad C – Crynodeb o'r amcangyfrifon o'r costau a'r manteision	309
Atodiad D – Asesu'r Gystadleuaeth	366

RHAN 1 – MEMORANDWM ESBONIADOL

Geirfa

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

	sefyllfa waeth yn ariannol o ganlyniad i gymryd rhan yn y cynllun.
Dadreoieiddio	Mae'r diwydiant bysiau yng Nghymru wedi cael ei ddadreoieiddio ers Deddf Trafnidiaeth 1985, gyda gweithredwyr yn gallu penderfynu pryd a lle y dylid gweithredu gwasanaethau bysiau yn amodol ar gofrestru a gofynion diogelwch a gweithredu gofynnol. Mae penderfyniadau'n cael eu gwneud ar sail fasnachol.
Amser Siwrnai Cyffredinoledig (GJT)	Amser Siwrnai Cyffredinoledig yw'r amser siwrnai canfyddedig, yn hytrach na'r amser siwrnai gwirioneddol. $GJT = JT + PWT$ JT = amser siwrnai gwirioneddol o'r adeg yr eir ar y bws i'r adeg y gadewir y bws neu'r amser siwrnai bwriedig gwirioneddol a nodir ar amserlen. PWT = amser aros canfyddedig sef y cyfwng (headway yn Saesneg) (er enghraifft bws bob 30 munud) wedi ei haneru Felly, er enghraifft, byddai amser siwrnai cyffredinoledig o 35 munud (20+15) gan siwrnai bws o 20 munud sy'n dod bob 30 munud.
Buddion Amser Siwrnai	Mae Buddion Amser Siwrnai yn golygu'r gwahaniaeth rhwng y rhwydwaith sylfaenol 'presennol' (yn 2020) a'r rhwydwaith well arfaethedig. Mae'n cynnwys buddion canfyddedig, hynny yw nid amser siwrnai 'gwirioneddol' yn unig ydyw. Mae prif fuddion amser siwrnai yn cael eu priodoli i: - Llai o amser aros - Cysylltiadau gwell â gwasanaethau eraill ac felly siwrneiau 2-gam cyflymach - Llai o amser byrddio yn sgil system docynnu symlach sy'n cwmpasu pob bws - Gwelliannau canfyddedig mewn ansawdd – megis gwybodaeth hawdd ei deall am y rhwydwaith (yn dilyn rhesymoli/symleiddio), a system docynnu well, integredig
Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008	Mae Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008 yn nodi'r fframwaith cyfreithiol sy'n ymwneud yn benodol â darpariaethau teithio a thrafnidiaeth ar gyfer dysgwyr sy'n teithio o gartref i'r ysgol yng Nghymru.
Newid dulliau teithio	Newid o un math o dtrafnidiaeth i'r llall – e.e. o gar i fws.
Cwmni Bysiau Cyngor	Cwmni bysiau a sefydlwyd ac a redir gan lywodraeth leol, ac sy'n eiddo iddi yn llwyr.

Sero Net	Targed o ddileu yn llwyr faint o nwyon tŷ gwydr a gynhyrchir gan weithgarwch dynol, i'w gyflawni drwy leihau allyriadau a gweithredu dulliau o amsugno carbon deuocsid o'r atmosffer.
Data Agored	Gwybodaeth sydd ar gael i deithwyr ar wasanaethau bysiau ac amdanynt, gan gynnwys llwybrau, gweithredwyr, manau aros, amserlenni, prisiau siwrneiau a thocynnau; gwybodaeth am newidiadau neu newidiadau arfaethedig i unrhyw un o'r rhain.
Gweithredwyr	Cwmnïau bysiau a choetsys
Defnydd	Ym maes cludiant cyhoeddus, mae'r term "defnydd" (patronage neu ridership yn Saesneg) yn cyfeirio at nifer y bobl sy'n defnyddio gwasanaeth trafnidiaeth.
Busnesau Bach a Chanolig (BBaChau)	Ystyr busnes bach a chanolig yw cyflenwr sydd â llai na 250 o weithwyr a throsiant sy'n llai na £44 miliwn neu'n hafal i hynny neu gyfanswm mantolen sy'n llai na £38 miliwn neu'n hafal i hynny.
Trafnidiaeth Cymru ("TrC")	Cafodd ei sefydlu fel Cwmni Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn 2015 a'i ailenwi yn 2016, mae TrC yn gwmni nid-er-elw sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru yn llwyr, ac sy'n darparu cymorth ac arbenigedd i'w phrosiectau trafnidiaeth.

1. Disgrifiad

- 1.1 Mae Deddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2026 yn sefydlu fframwaith deddfwriaethol newydd i gefnogi'r gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau lleol fel rhan o broses ddiwygio ehangach "un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn" ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru.
- 1.2 Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i benderfynu ar y gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion trafnidiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru, a'u sicrhau i'r graddau ag y bo'n rhesymol ymarferol. Bydd gofyn i Weinidogion Cymru hefyd baratoi a chyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ("y Cynllun") sy'n nodi nodweddion hanfodol y gwasanaethau y maent yn eu hystyried sy'n ofynnol i gyflawni'r ddyletswydd i sicrhau y darperir y gwasanaethau hynny.
- 1.3 Mae'r Ddeddf yn creu darpariaethau rhannu data newydd a chyfundrefn sancsiynau newydd. Mae'r gyfundrefn sancsiynau yn gymwys i'r rhai sy'n gweithredu gwasanaethau bysiau lleol ac eithrio yn unol â'r Ddeddf, a'r rhai sy'n methu â chydymffurfio â'r darpariaethau rhannu data.
- 1.4 Yn ogystal, mae'r Ddeddf yn codi'r cyfyngiad ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau i'w galluogi i ddarparu gwasanaethau yn uniongyrchol neu drwy eu cwmnïau bysiau eu hunain.

2. Cymhwysedd Deddfwriaethol

- 2.1 Mae gan Senedd Cymru ('y Senedd') gymhwysedd deddfwriaethol i wneud y darpariaethau yn Neddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ('y Ddeddf') yn unol â Rhan 4 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006, fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Cymru 2017.

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

Cyflwyniad – Pwysigrwydd Bysiau yng Nghymru

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

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

- 3.5 Nodir prif gorff y gyfraith bresennol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau a choetsys yng Nghymru yn y canlynol:
 - Deddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981
 - Deddf Trafnidiaeth 1985
 - Deddf Trafnidiaeth 2000
 - Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 a
 - Deddf Trafnidiaeth Leol 2008.

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

3.7 Gall Gweinidogion Cymru:

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

3.8 Awdurdodau Lleol:

- Mae ganddynt ddyletswydd i sicrhau y darperir gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus y maent o'r farn sy'n briodol i fodloni unrhyw ofynion trafndiaeth gyhoeddus na fyddai'n cael eu bodloni fel arall.
- Gallant ymrwymo i gytundeb sy'n darparu ar gyfer cymorthdaliadau gwasanaeth pan na fyddai'r gwasanaeth dan sylw yn cael ei ddarparu, neu na fyddai'n cael ei ddarparu i safon benodol, heb gymhorthdal.
- Cânt sefydlu Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd y mae awdurdod trafndiaeth lleol (neu ddau neu fwy, ar y cyd) yn cytuno i fuddsoddi mewn gwell cyfleusterau mewn lleoliadau penodol ar hyd llwybrau bysiau (safleoedd bws neu lonydd bws, er enghraifft). Mae gweithredwyr bysiau sy'n dymuno defnyddio'r cyfleusterau hynny yn ymgymryd i ddarparu gwasanaeth o ansawdd penodol (e.e. bysiau newydd, neu safonau hyfforddi gyrwyr). Yng Nghymru, darperir gwasanaethau TrawsCymru gan gymysgedd o wasanaethau bysiau lleol sydd wedi'u cofrestru a'u contractio yn fasnachol, a ddarperir yn

unol â Chynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol.

- Cânt sefydlu Cynlluniau Contractau Ansawdd (er nad yw'r darpariaethau hyn wedi'u cychwyn eto o ran Cymru) pan fo awdurdodau trafnidiaeth lleol yn penderfynu pa wasanaethau bysiau lleol ac unrhyw gyfleusterau ychwanegol y dylid eu darparu yn yr ardal honno. Dim ond yn yr ardal honno y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu darparu yn unol â chontractau ansawdd (yn ddarostyngedig i esemptiadau). I bob pwrpas, mae Cynllun Contract Ansawdd yn ymwneud ag atal dros dro y farchnad sydd wedi'i dadreoleiddio ar gyfer gwasanaethau bysiau mewn ardal.
- Cânt wneud cynlluniau tocynnau lle mae'n ofynnol i weithredwyr gwasanaethau bysiau weithredu trefniadau i dderbyn tocynnau ei gilydd neu ddarparu tocynnau integredig mewn ffyrdd a bennir yn y cynllun.
- Rhaid iddynt ad-dalu gweithredwyr bysiau am ddarparu teithio consesiynol gorfodol pan roddir trwydded teithio consesiynol i'r teithiwr.
- Rhaid iddynt benderfynu pa wybodaeth am fysiau lleol ddylai gael ei gwneud ar gael i'r cyhoedd a'r ffordd y dylid ei gwneud ar gael.

Comisiynwyr Traffig Prydain Fawr

- 3.9 Y Comisiynwyr Traffig sy'n gyfrifol am drwyddedu a rheoleiddio'r rheini sy'n gweithredu cerbydau nwyddau trwm, bysiau a choetsys, a chofrestru gwasanaethau bysiau lleol. Fe'u cynorthwyir yn y gwaith hwn gan ddirprwy Gomisiynwyr Traffig, sy'n llywyddu nifer o ymchwiliadau cyhoeddus.
- 3.10 Daeth cofrestru gwasanaethau bysiau a swyddogaethau cysylltiedig y Comisiynydd Traffig o ran Cymru o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Senedd gan Ddeddf Cymru 2017.
- 3.11 O ran gwasanaethau bysiau yng Nghymru, mae Comisiynydd Traffig Cymru yn gyfrifol am y canlynol:
- Trwyddedu gweithredwyr bysiau a choetsys, neu gerbydau gwasanaeth cyhoeddus
 - Cofrestru gwasanaethau bysiau lleol
 - Rhoi trwyddedau galwedigaethol a chymryd camau yn erbyn gyrwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus
- 3.12 O dan y trefniadau hyn, caiff gweithredwr bysiau gofrestru i redeg gwasanaeth bysiau mewn unrhyw ardal ar sail fasnachol, neu ddiddymu'r gwasanaeth, drwy gyflwyno hysbysiad i'r Comisiynydd

Traffig. Y Comisiynydd Traffig sy'n gyfrifol am sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn cael eu gweithredu yn unol â'r safonau gofynnol a gall gyflwyno cosbau pan na fydd safonau yn cael eu bodloni.

Y sefyllfa bresennol o ran gwasanaethau bysiau yng Nghymru

- 3.13 Yng Nghymru, mae 87% o incwm cwmnïau bysiau yn cael ei gynhyrchu o daliadau ar gyfer siwrneiau gan deithwyr: hynny yw teithwyr sy'n talu am docyn a chonsesiynau teithio gorfodol. Pan ddidynnir yr ad-daliad am gonsesiynau teithio gorfodol, amcangyfrifir bod tua 58% o refeniw gweithredu yn cael ei gynhyrchu drwy deithwyr sy'n talu am docynnau. Amcangyfrifir mai costau staff yw tua 60% o gostau gweithredu cwmni bysiau, a bodd y 40% sy'n weddill wedi ei rannu'n gyfartal rhwng costau sefydlog (cerbydau a gorbenion) a chostau newidiol, sef cost tanwydd yn bennaf. Mae ystadegau a gyhoeddwyd gan yr Adran Drafnidiaeth yn amcangyfrif mai £2.20 oedd y gost weithredu fesul cilomedr cerbyd a weithredwyd yng Nghymru yn 2021.¹
- 3.14 Roedd yr elw gweithredu i gwmnïau bysiau rhwng 2004 a 2007 yn amrywio rhwng 2% a 4%, gan gynyddu'n fwy diweddar i rhwng 6% ac 8%, yn enwedig yn 2014/2015 yn sgil gostyngiad sylweddol ym mhrisiau tanwydd. Caiff elw gweithredu y ddau weithredwr cyngor mawr, Bws Caerdydd a Bws Casnewydd, eu heffeithio gan amcanion cymdeithasol a bennwyd gan eu perchnogion.
- 3.15 Cyfanswm cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol oedd £140.5m (refeniw) a £31m (cyfalaf) yn 2025/26.

Yr angen i ddiwygio

- 3.16 Nod diwygio'r system fysiau yw creu gwell sefydlogrwydd ariannol o fewn y farchnad wrth greu rhwydwaith sy'n gwasanaethu'r cyhoedd yn well. Bydd symud o fodel sydd wedi'i ddadreoleiddio i fodel wedi'i reoleiddio drwy fasnachfreinio yn fuddiol i'r diwydiant a'r cyhoedd fel ei gilydd. Bydd hyn hefyd yn ein helpu tuag at ein targedau uchelgeisiol o ran newid dulliau teithio a newid hinsawdd a chreu system drafnidiaeth wirioneddol integredig sy'n addas i'r diben. Mae'r angen am ddiwygio bysiau yn cael ei gryfhau ymhellach gan y dirywiad o ran y defnydd o fysiau.
- 3.17 Mae'r defnydd o fysiau yng Nghymru wedi bod yn gostwng yn gyffredinol ers yr 1980au, o tua 180M o deithiau gan deithwyr y flwyddyn yn 1986/87, i 130M o deithiau yn 2008/09, a 101M o deithiau y flwyddyn yn 2018/19 – gostyngiad o 56% ers 1987, a gostyngiad o 22% ers 2009. Dylid nodi bod poblogaeth Cymru wedi cynyddu 8.2% rhwng 1998 a 2018, a 3.7% rhwng 2008 a 2018. Felly, mae'r gostyngiad o ran y defnydd o fysiau wedi digwydd ar yr un pryd â thwrf

¹ <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/bus04-costs-fares-and-revenue>

yn y boblogaeth gyffredinol a chyfanswm y teithiau drwy bob dull teithio. Gellir cymharu'r duedd hon â thwf mewn traffig ceir (mewn cilometrau cerbydau) o 45% rhwng 1993 a 2018. Felly, yn gyffredinol nid yw'r gwasanaethau bysiau ar y cyd yng Nghymru wedi gallu cynnal cyfran o'r dull teithio. Mae'r gostyngiad yn y defnydd o fysiau wedi cael effaith ar y rhwydwaith bysiau a darparu gwasanaethau bysiau i'r cyhoedd. Tynnodd pandemig COVID-19 sylw pellach at broblemau difrifol mewn perthynas â'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau yng Nghymru a natur fregus y diwydiant bysiau i golli refeniw o ganlyniad i lai o ddefnyddwyr a llai o refeniw o docynnau. Er bod llai o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn ystod Covid-19 oherwydd cyfyngiadau iechyd cyhoeddus, roedd bysiau yn parhau i fod yn ddull trafnidiaeth pwysig o ran cael gweithwyr rheng flaen i'w swyddi.

- 3.18 Mae'r gostyngiad hanesyddol yn y defnydd o fysiau yn sgil cyfuniad o ffactorau. Mae'r rhain yn cynnwys:
- Cynigion tocynnau cymhleth a diffyg tocynnau integredig i'w defnyddio ar wahanol wasanaethau gweithredwyr;
 - Diffyg sefydlogrwydd llwybrau ac amserlenni gwasanaeth bysiau (sy'n golygu nad yw pobl yn fodlon ymrwymo i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus fel rhan o'u bywydau bob dydd);
 - Mae amseroedd teithio bysiau araf ac annibynadwy yn gwneud bysiau yn llai deniadol i ddefnyddwyr posibl, ac mae hefyd yn cynyddu costau gweithredu – sy'n cael sgil-ffaith o fysiau llai aml, gan gynyddu amseroedd aros a lleihau atyniad bysiau ymhellach. Yn y pen draw, mae hyn yn cynyddu prisiau siwrneiau y mae'n rhaid i weithredwyr eu codi i dalu eu costau sy'n rhwystro teithwyr ymhellach rhag defnyddio gwasanaethau bysiau.
 - Newidiadau o ran ymddygiad e.e. gweithio gartref, siopa ar-lein.
- 3.19 Mae'r system fysiau bresennol sydd wedi'i dadreoleiddio yng Nghymru yn cael ei chyfarwyddo gan rym y farchnad, sy'n golygu bod penderfyniadau masnachol yn effeithio ar y rhwydwaith bysiau.
- 3.20 Mewn cyferbyniad â hyn, mae gwasanaethau bysiau yn Llundain, lle mae masnachfreintiau bysiau wedi bod ar waith ers dadreoleiddio ym 1985, wedi mwy na dyblu, gan gynyddu 107%. Gellir priodoli hyn yn rhannol i fwy o reolaeth y mae masnachfreinio yn ei gynnig sy'n caniatáu ymyrraeth uniongyrchol gan lywodraeth ac awdurdodau lleol i ddiogelu llwybrau a gwella ansawdd.
- 3.21 Er mwyn creu system sy'n addas i'r diben, mae angen inni edrych ar y system bresennol a'r elfennau y mae angen eu newid. O ganlyniad i Ddeddf Trafnidiaeth 1985, gwnaeth y DU ddadreoleiddio ei gwasanaethau bysiau ym mhob ardal y tu allan i Lundain a Gogledd Iwerddon.

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

Ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ddiwygio

Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru

- 3.25 Mae Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru, a gyhoeddwyd ym mis Mehefin 2021, yn nodi sut y bydd Llywodraeth Cymru yn:
- Adeiladu economi gryfach a gwyrddach wrth inni weithio i'r eithaf i ddatgarboneiddio.
 - Gwneud ein dinasoedd, ein trefi a'n pentrefi yn lleoedd gwell fyth i fyw a gweithio ynddynt.
 - Ymgorffori ein hymateb i'r argyfwng hinsawdd a natur ym mhopeth a wnawn.
- 3.26 Yn Adroddiad Blynyddol 2024, mae'n nodi – “Er mwyn gwella'r rhwydwaith bysiau, rhaid inni ddod â threfn ddadreoleiddio'r sector bysiau i ben, ac rydym yn bwrw ymlaen â'n deddfwriaeth a fydd yn trawsnewid y sector. Ym mis Mawrth 2024, cyhoeddwyd Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau sy'n nodi sut y byddwn yn gweithio gyda'r

diwydiant bysiau a'r undebau llafur i gyflawni ein gweledigaeth o rwydwaith bysiau symlach, rhatach a mwy effeithlon.

Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021

- 3.27 Mae **Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021** yn pennu gweledigaeth ar gyfer dyfodol system drafnidiaeth a gwasanaethau bysiau Cymru, gan annog pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach na'u ceir. Yn ei hanfod mae tair blaenoriaeth:
- Lleihau'r angen i deithio drwy ddod â gwasanaethau effeithlon i bobl
 - Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn rhwydd drwy gyfrwng gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithiol; ac
 - Annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio mwy cynaliadwy
- 3.28 Gyda tharged o 45% o siwrneiau i'w gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio erbyn 2040, mae Llwybr Newydd yn ymrwymo Llywodraeth Cymru i leihau allyriadau trafnidiaeth fel rhan o'u hymdrechion i fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd. Mae'n nodi'r uchelgais gyffredinol bod angen system drafnidiaeth ar Gymru sy'n dda i'w phobl, ei chymunedau, yr amgylchedd, yr economi a'n diwylliant. Mae hefyd yn amlinellu cyfres o gamau gweithredu ar draws gwahanol ddulliau trafnidiaeth, yn ogystal â mentrau mewn gwahanol ardaloedd yng Nghymru.
- 3.29 Mae Llwybr Newydd yn cynnwys amlinelliad ar gyfer bysiau, gan osod blaenoriaethau penodol ar gyfer y sector, megis gwella ansawdd a chyrhaeddiad gwasanaethau, mynd i'r afael â thagfeydd a darparu technoleg a seilwaith newydd.

Bws Cymru

- 3.30 Mae [Bws Cymru](#) yn adroddiad a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022 ac mae'n nodi'r weledigaeth ar sut i annog pobl i ddefnyddio bysiau yn eu bywydau bob dydd, hyrwyddo symudedd cymdeithasol a gweithgarwch economaidd ac wrth wneud hynny helpu i leihau'r defnydd o geir, gwella ansawdd aer a lleihau allyriadau carbon trafnidiaeth.
- 3.31 O ran allyriadau sy'n niweidio'r hinsawdd, y sector gwaethaf yn yr economi yw'r sector trafnidiaeth. Nododd yr adroddiad yr angen am system drafnidiaeth sy'n gweithio er lles pawb ac sy'n cynnig opsiynau ymarferol eraill yn lle dibynnu ar geir. Mae hyn yn hanfodol er mwyn sicrhau bod opsiynau trafnidiaeth fforddiadwy i bawb gyrraedd y man lle mae angen iddynt fynd, yn ogystal â chyrhaedd ein targedau ar gyfer yr hinsawdd. Ar gyfartaledd o £44,000 (cost car trydan ar gyfartaledd yn 2021), mae car trydan y tu hwnt i lawer o deuluoedd.

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

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

gwasanaeth bysiau o ddydd i ddydd, a fydd yn helpu i ddenu defnyddwyr.

- Cerbydau a chyfleusterau aros o ansawdd da, gyda newid cyflym i gerbydau dim allyriadau.
- Pob rhan o'r sector gweithredu bysiau yn cyfrannu ei chryfderau penodol, gan gynnwys busnesau bach a chanolig, cwmnïau sy'n eiddo i gynghorau a sefydliadau corfforaethol, i sicrhau gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw, darparwyr tacsis a gweithredwyr yn y gymuned.

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

Cymru Sero Net Cyllideb Garbon 2 (2021-2025)

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

Deddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2026

3.38 Bydd diwygio bysiau, wedi'i hwyluso gan y Ddeddf, yn gwneud cyfraniad sylweddol at gyflawni'r nodau a nodir yn y dogfennau uchod drwy wneud y canlynol:

- Galluogi trafndiaeth gyhoeddus i ddod yn ddewis go iawn yn lle dulliau trafndiaeth breifat. Bydd hyn yn cael ei gyflawni drwy rwydwaith

cydlynol o lwybrau bysiau i wasanaethu'r ystod fwyaf ymarferol o gyrchfannau, ar adegau prysur ac adegau llai prysur a chydlynu amserlenni ar gyfer cysylltiadau aml-ddull.

- Hwyluso rhwydwaith bysiau sefydlog o un flwyddyn i'r llall y mae pobl yn dod i adnabod ac ymddiried ynddo a gwella'r gallu i ddatblygu seilwaith blaenoriaethu bysiau wedi'i dargedu dros y tymor canolig i'r tymor hir.
- Codi'r gwaharddiad ar awdurdodau lleol rhag sefydlu cwmnïau bysiau newydd sy'n eiddo i gyngor.
- Hwyluso'r broses o gyflymu datgarboneiddio ein fflyd trafnidiaeth gyhoeddus - creu cyfleoedd newydd i fusnesau yng Nghymru wrth newid i economi carbon isel gan leihau allyriadau wrth ymyl y ffordd.

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

- Cynyddu nifer y bobl o bob oedran sy'n defnyddio bysiau ar gyfer teithio i'r gwaith bob dydd, i gael addysg a hyfforddiant, i gael mynediad at wasanaethau ieuchyd ac ar gyfer gweithgareddau hamdden.
- Sicrhau bod mwy o wasanaethau bysiau lleol o ansawdd da sy'n hygyrch ar gael i deithwyr fel rhan o system drafnidiaeth gyhoeddus integredig i Gymru, sy'n cynnwys cymysgedd o drafnidiaeth leol a amserlennir neu sy'n ymateb i'r galw, ynghyd â gwasanaethau bysiau cyflym pellter hir sy'n ategu gwasanaethau rheilffordd i deithwyr.
- Sefydlu tocynnau integredig cenedlaethol a rhanbarthol i ganiatáu cludiant aml-ddull di-dor yn well.
- Darparu gwasanaethau bysiau sy'n ategu ac yn cyfrannu at ddatblygu a darparu systemau trafnidiaeth gyhoeddus metro Cymru.
- Rhwydwaith bysiau cynaliadwy a hyfyw yn ariannol sy'n cynnig prisiau siwrneiau fforddiadwy sy'n cynnig gwerth da am arian o'i gymharu â gyrru.
- Cerbydau a chyfleusterau aros o ansawdd da, gyda newid cyflym i gerbydau dim allyriadau a fydd yn cyfrannu at ddiogelu llesiant cenedlaethau'r dyfodol drwy fynd i'r afael â pharthau ansawdd aer gwael a chefnogi economi gynaliadwy a ffyniannus.
- Gyrwyr sy'n ystyriol o deithwyr, wedi'u hyfforddi a'u cefnogi i fod yn llysgenhadon rheng flaen sy'n darparu wyneb cyhoeddus ar gyfer y gwasanaeth bysiau o ddydd i ddydd, a fydd yn helpu i ddenu defnyddwyr.

- 3.40 Wrth ei wraidd, mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i benderfynu'r gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion trafndiaeth ddiogel, integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru, a'u sicrhau, cyn belled ag y bo'n rhesymol ymarferol.
- 3.41 Er mwyn sefydlu a disgrifio rhwydwaith o wasanaethau, rhaid i Weinidogion Cymru lunio a chyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ("y Cynllun"), gan nodi nodweddion hanfodol y gwasanaethau y maent yn eu hystyried sy'n ofynnol i gyflawni'r ddyletswydd i sicrhau y darperir y gwasanaethau hynny.
- 3.42 Mae'r Ddeddf yn nodi'r diffiniad o wasanaethau bysiau lleol sy'n debyg i'r diffiniad presennol o dan adran 2 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Dylai teithwyr dal gael eu codi a'u gollwng o fewn 15 milltir (o'i fesur mewn llinell syth). Mae hyn wedi'i hen sefydlu mewn deddfwriaeth trafndiaeth ac wrth ddefnyddio'r system drafndiaeth fysiau yn ymarferol. Dylai cadw at hyn leihau cymhlethdod yn y deddfwriaeth drwy ei gwneud yn gydnaws â gweddill systemau trafndiaeth fysiau'r DU.
- 3.43 Mae'r Ddeddf hefyd yn nodi dau fath o wasanaethau y gellir eu cofnodi yn y Cynllun –
- gwasanaethau safonol, sef y gwasanaethau mwy traddodiadol gyda llwybrau a mannau stopio penodol, a
 - gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw, nad oes ganddynt llwybrau neu fannau stopio penodol. Mae'r gwasanaethau hyn yn gweithredu o fewn ardaloedd penodol ac mae'n bosibl y bydd rhai rhannau gosodedig ar y llwybrau neu fannau stopio gosodedig, ond maent, yn ôl eu natur, yn fwy hyblyg i ymateb i anghenion defnyddwyr. Mae'r rhain yn debygol o fod yn arbennig o fanteisiol mewn ardaloedd gwledig lle mae llai o alw ond mae mwy o bellter i gyrraedd lleoliadau addysg, manwerthu, gwaith a hamdden.
- 3.44 Trwy ddefnyddio'r ddau fath o wasanaethau bysiau o fewn y rhwydwaith, gellir darparu gwasanaethau yn seiliedig ar anghenion y cyhoedd. Er enghraifft, mewn lleoliad gwledig lle na fydd gwasanaeth safonol yn cael ei ddefnyddio'n ddigonol, bydd darparu gwasanaeth sy'n ymateb i'r galw yn darparu dewis arall ar gyfer cysylltu'r boblogaeth â gwasanaethau masnachol, hamdden a chyhoeddus allweddol, gan gynnwys siopau ac ysbytai.
- 3.45 Yna mae'n rhaid i Weinidogion Cymru sicrhau'r gwasanaethau bysiau lleol hynny trwy:
- **Masnachfreinio** - ymrwymo i gontractau gwasanaeth bysiau lleol gyda gweithredwyr i ddarparu gwasanaethau yn unol â chyfraith gaffael ehangach. Bydd gwasanaethau bysiau lleol ledled Cymru yn cael eu

grwpio mewn pecynnau gwasanaeth at ddibenion tendro; yn amrywio o lwybrau a allai fod mor fach ag un llwybr, a allai fod o fwy o ddiddordeb i BBaChau, i fasnachfreintiau ledled yr ardal sy'n cynnig arbedion maint i weithredwyr mwy. Wrth gyflwyno'r system newydd, bydd TrC yn rhannu Cymru yn 4 ardal (parthau cyflwyno). Er nad yw'r Ddeddf yn pennu hierarchaeth, y bwriad yw rhagdybio mai masnachfreinio fydd y prif fecanwaith ar gyfer darparu gwasanaethau.

- **Darparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol** gan Weinidogion Cymru. Mae'r Ddeddf yn pennu, pan fo Gweinidogion Cymru wedi eu bodloni y byddai hyn yn fwy effeithiol nag ymrwymo i gontract gwasanaeth bysiau lleol, caiff Gweinidogion Cymru ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol. Mae'n debygol y bydd y pŵer hwn yn cael ei ddefnyddio, er enghraifft, pan (i) nad yw Gweinidogion Cymru wedi gallu sicrhau bod gwasanaethau yn cael eu darparu drwy gontract gwasanaeth bysiau lleol; neu (ii) bod contract gwasanaeth bysiau lleol wedi dod i ben cyn diwedd y cyfnod y cytunwyd arno (h.y. wedi methu).
 - **Trwyddedu** - caiff gweithredwyr wneud cais i Weinidogion Cymru i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Gall Gweinidogion Cymru roi Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol i fodloni eu dyletswydd i sicrhau y darperir gwasanaethau ond caniateir i drwyddedau gael eu rhoi hefyd mewn cysylltiad â gwasanaethau nad ydynt wedi'u pennu fel gwasanaethau sy'n ofynnol gan Weinidogion Cymru, ar yr amod bod Gweinidogion Cymru wedi'u bodloni na fydd y gwasanaeth yn cael effaith andwyol ar wasanaethau o dan gontract neu a ddarperir yn uniongyrchol ac na fydd yn anghyson â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.
 - **Dibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir**, fel gwasanaethau bysiau cymunedol. Os yw'r "angen" a nodwyd ar gyfer teithwyr eisoes wedi'i fodloni gan wasanaeth cludiant cymunedol, dylid parhau â'r gwasanaeth hwnnw.
 - Neu gyfuniad o'r rhai a restrir uchod.
- 3.46 Bydd y gallu i sicrhau gwasanaethau drwy ddarpariaeth uniongyrchol neu Drwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol yn galluogi Gweinidogion Cymru i sicrhau darpariaeth lawn o wasanaethau ledled Cymru pan fo amgylchiadau yn gofyn amdanynt, e.e. os bydd contractau'n methu neu ddiffyg ceisiadau.
- 3.47 Bydd gwaith datblygu'r Cynllun a gweithredu contractau gwasanaeth bysiau lleol, trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol a darparu gwasanaethau yn uniongyrchol yn cael eu gwneud gan TrC ar ran Gweinidogion Cymru mewn ymgynghoriad ag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig.

- 3.48 Mae darpariaeth wedi'i chynnwys yn y Ddeddf i gyfyngu ar wasanaethau bysiau lleol nad ydynt yn dod o dan y dulliau cyflawni a nodir uchod. Bwriad hyn yw cael gwared â chystadleuaeth sy'n bodoli o dan y system bresennol sydd wedi'i dadreoleiddio er mwyn galluogi mwy o ffocws ar gyflawni pan fo angen gan y cyhoedd.

Cydweithio / ymgynghori

- 3.49 Mae cydweithio ag awdurdodau lleol ac arweinwyr rhanbarthol yn allweddol er mwyn sicrhau bod y Cynllun yn addas i'r diben. O ganlyniad, mae'r dyletswyddau canlynol ynghlwm wrth y Cynllun:
- Dyletswydd i geisio barn awdurdodau lleol wrth lunio'r Cynllun;
 - Dyletswydd i ymgynghori â phersonau/cyrff penodedig ar ddrafft o'r Cynllun;
 - Dyletswydd i adolygu'r Cynllun;
 - Dyletswydd i ddiwygio'r Cynllun pan fo'n briodol, gofyn am farn awdurdodau lleol yr effeithir arnynt ac ymgynghori ar y diwygiadau hynny (o dan rai amgylchiadau).
- 3.50 Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru ofyn am farn awdurdodau lleol wrth lunio ac adolygu'r Cynllun, gan gynnwys nodi llwybrau a phrif fannau stopio y bydd gwasanaethau safonol yn gweithredu arnynt a'r ardaloedd y bydd gwasanaethau bysiau lleol hyblyg yn gweithredu ynddynt. Awdurdodau lleol sydd â'r ddealltwriaeth orau o ofynion teithio bysiau lleol yn eu hardal. Wrth roi eu barn mewn perthynas â darpariaethau'r Cynllun, rhaid i awdurdodau lleol ystyried anghenion unigolion yn eu hardal sy'n defnyddio neu sy'n debygol o ddefnyddio'r gwasanaethau yr effeithir arnynt gan y diwygiad hwnnw. Yn benodol eu hanghenion mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol. Rhaid i awdurdodau lleol ystyried a oes angen ymgynghori ynghylch y diwygiad arfaethedig.
- 3.51 Yn ogystal â hyn, mae'r Ddeddf yn cynnwys dyletswydd i ymgynghori â rhanddeiliaid penodedig ar y Cynllun drafft cyn ei gyhoeddi. Mae hyn yn cynnwys cynrychiolwyr gweithredwyr bysiau, staff a theithwyr, y mae pob un ohonynt yn hanfodol i lwyddiant y rhwydwaith bysiau.
- 3.52 Y bwriad yw datblygu cynllun rhwydwaith sy'n cael ei arwain yn bennaf gan awdurdodau lleol ar sail ranbarthol. Fodd bynnag, Gweinidogion Cymru fydd yn gwneud y penderfyniad terfynol ar gynnwys y Cynllun. Mae hyn yn ddymunol i sicrhau bod safbwynt cenedlaethol yn cael ei gadw er tegwch ar draws pob rhan o'r wlad, ac mae'n hanfodol oherwydd cyfyngiadau cyllidebol.

Amcanion

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

Cynllunio a masnachfreinio'r rhwydwaith

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

- fydd y newidiadau a gynigir yn cael effaith am fwy na 14 diwrnod
 - nad yw'r diwygiadau yn cael eu hystyried yn rhai "bychan"
 - fydd yn rhesymol ymarferol cynnal ymgynghoriad ar y diwygiad a gynigir.
- 3.60 Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru, cyn diwedd y 13 mis sy'n dechrau â'r dyddiad y gosodwyd y Cynllun yn fwyaf diweddar, osod copi o'r Cynllun a datganiad sy'n nodi'r newidiadau ers y fersiwn flaenorol o'r Cynllun a osodwyd, gerbron y Senedd.

Gofynion adrodd

- 3.61 Mae'r gofynion adrodd wedi'u cynllunio i sicrhau ei fod yn ofynnol adrodd yn ystod proses gyflwyno'r model masnachfreinio ac unwaith y bydd y newid i'r model masnachfreinio wedi'i gwblhau a'i fod yn fusnes fel arfer. Mae'r dull o adrodd yn ceisio bod yn gymesur ac mae'n adlewyrchu pwysigrwydd sicrhau y gellir hysbysu'r Senedd yn briodol am weithredu'r system newydd ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau, a'i bod yn gallu goruchwyllo'r gwaith o reoli'r gwasanaethau bysiau a ddarperir yn y dyfodol.
- 3.62 Mae'n ofynnol i Weinidogion Cymru ddarparu adroddiad cychwynnol i'r Senedd ddim hwyrach na 12 mis ar ôl y cyfnod o ddwy flynedd sy'n dechrau â'r diwrnod y daw'r ddyletswydd i sicrhau gwasanaethau bysiau lleol (adran 5 o'r Ddeddf) i rym. Dylid darparu adroddiadau dilynol ddim hwyrach na 12 mis ar ôl pob cyfnod olynol o bedair blynedd.
- 3.63 Yn yr adroddiad, mae'n ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r modd ac i ba raddau y mae arfer eu swyddogaethau o dan y Ddeddf wedi cyfrannu at gyflawni'r amcanion (adran 4 o'r Ddeddf). Rhagwelir y bydd yr adroddiad cychwynnol a ddarperir i'r Senedd yn ystod y broses gyflwyno hefyd yn nodi:
- y camau a gymerwyd gan Weinidogion Cymru i weithredu masnachfreinio gwasanaethau bysiau yng Nghymru o'r Cydsyniad Brenhinol;
 - cynnydd o ran gweithredu ar draws pob un o'r pedwar parth, gan nodi'r blaenoriaethau, y risgiau, y cyfleoedd neu'r pryderon ynghylch cyflawni ar gyfer gweddill y cyfnod gweithredu;
 - yr hyn y mae Gweinidogion Cymru yn mynd i'w wneud i liniaru risgiau a phryderon ynghylch cyflawni;

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

3.64 Rhagwelir y gall adroddiadau diweddarach nodi'r canlynol:

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

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

Gwasanaethau trawsffiniol

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

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

3.68 Er y gellir masnachfreinio rhannau Cymru a Lloegr o'r gwasanaeth fel ei gilydd, eu trwyddedu neu eu darparu'n uniongyrchol fel un gwasanaeth, ni fyddai'r cyfyngiad sy'n gwahardd gweithredwyr eraill rhag darparu gwasanaethau y tu hwnt i'r amgylchiadau hyn (gweler paragraff 3.75.33 am ragor o fanylion) yn cael ei gymhwyso i ran Lloegr o'r gwasanaeth.

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

Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol

3.70 Mae'r Ddeddf yn gwneud darpariaeth ar gyfer gwasanaethau nad ydynt wedi'u pennu fel gwasanaethau sy'n ofynnol gan Weinidogion Cymru i

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

- 3.71 Bydd y gyfundrefn Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol yn caniatáu i weithredwr wneud cais i Weinidogion Cymru am Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol, y cânt ei dyfarnu os:
- Na fyddai'r gwasanaeth(au) arfaethedig yn cael effaith andwyol sylweddol ar wasanaeth bws lleol a ddarperir o dan gontract gwasanaeth bws lleol neu a ddarperir yn uniongyrchol; ac
 - na fyddai'r gwasanaeth(au) arfaethedig yn anghyson â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.
- 3.72 Bydd Trwyddedau Gwasanaeth Bysiau Lleol yn rhoi cyfle i weithredwyr ystyried gwasanaethau newydd, arloesol, arbrofol neu dros dro a allai gynnig y posibilrwydd o lwybr bysiau hyfyw, ond nad ydynt yn cael eu darparu fel rhan o'r rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio. Fel y nodwyd uchod, bydd hyn hefyd yn caniatáu i weithredwyr redeg gwasanaethau trawsffiniol i Loegr neu o Loegr gyda chaniatâd Gweinidogion Cymru, pan na ellir masnachfreinio'r gwasanaethau hyn.
- 3.73 Mae'r Ddeddf yn cynnwys pwerau i wneud rheoliadau i atodi amodau at unrhyw Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol ac yn nodi'r rhesymau dros ddirymu trwydded neu ei hatal dros dro.
- 3.74 Gwneir darpariaeth hefyd i ganiatáu i ymgeiswyr apelio yn erbyn penderfyniadau i wrthod, dirymu, atal dros dro, gosod neu amrywio amodau ar Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol. Mae'r hawl i apelio yn eang er mwyn sicrhau bod hawl apelio deg ar gael o dan bob amgylchiad. Er enghraifft, gallai amod a osodir ar Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol fod mor gyfyngol neu waharddol fel ei fod yn golygu nad yw'r llwybr yn hyfyw i'r gweithredwr ac yn gyfystyr â gwrthod.

Cyfngiadau ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol

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

neu Drwydded Gwasanaeth Bysiau Lleol. Bydd gan Weinidogion Cymru hefyd bŵer i eithrio dosbarthiadau eraill o wasanaeth o'r cyfyngiad. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn drosedd sifil i weithredu gwasanaeth bws lleol yng Nghymru yn groes i'r cyfyngiad. Caiff y cyfyngiad ei orfodi gan y Comisiynydd Traffig. Mae darpariaeth wedi'i chynnwys i sicrhau bod y Comisiynydd Traffig yn cael gweld materion penodol sy'n ymwneud â chontractau a thrwyddedau bysiau lleol.

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

Pwerau Awdurdodau Lleol a gwasanaethau bysiau

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

ddylai'r rheolaethau presennol ar gwmnïau trafndiaeth awdurdodau lleol sydd wedi'u cynnwys yn adrannau 72 i 79 o Ddeddf 1985 fod yn gymwys unwaith y byddant wedi trosglwyddo i'r model masnachfreinio. Unwaith y bydd Bws Caerdydd a Bws Casnewydd wedi trosglwyddo i'r model masnachfreinio, bydd y rheolaethau cyffredinol ar gwmnïau awdurdodau lleol sydd wedi'u cynnwys yn adrannau 67 i 73 o Ddeddf Llywodraeth Leol a Thai 1989 a Gorchymyn Awdurdodau Lleol (Cwmnïau) 1995 yn gymwys.

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

Rhannu Data a Gwybodaeth

- 3.85 Mae gwybodaeth gyfredol a chdir o ansawdd uchel yn hanfodol i redeg gwasanaethau bysiau lleol yn ddidrafferth. Heddiw, mae disgwyliadau pobl o ran y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt yn uwch o lawer nag yr oeddent hyd yn oed ychydig o flynyddoedd yn ôl, ac mae defnyddwyr yn disgwyl gallu gwneud dewisiadau gwybodus yn seiliedig ar ddata sydd ar gael yn hawdd. Nid yw'r safon hon o ddata ar gael yn gyson ar hyn o bryd i deithwyr bysiau ym mhob rhan o Gymru. Dylai pwerau newydd i Weinidogion Cymru mewn perthynas â data agored arwain at fynediad cyhoeddus at ddata mwy cyson a dibynadwy.

- 3.86 Mae mynediad at wybodaeth glir a chywir am wasanaethau bysiau yn bwysig i ddatblygwyr meddalwedd sy'n ceisio creu gwasanaethau fel apiau ffôn clyfar a systemau cynllunio siwrneiau. Er bod gwefannau cynllunio siwrneiau bysiau fel Traveline Cymru eisoes ar gael, yn wahanol i rai dulliau trafnidiaeth gyhoeddus eraill, nid yw bob amser yn hawdd cael gafael ar wybodaeth am brisiau a phrydlondeb bysiau. O gymharu â hynny, mae gwefan National Rail Enquiries yn darparu gwasanaeth cynllunio siwrneiau a gwybodaeth am brisiau siwrneiau rheilffordd ac mae data prydlondeb ar gael ar wefannau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail.
- 3.87 Y bwriad yw y dylai pobl sy'n defnyddio, neu'n bwriadu defnyddio, gwasanaethau bysiau yng Nghymru gael mynediad i'r un lefelau o wybodaeth â theithwyr ar ddulliau teithio eraill. Ystyrir y bydd hyn yn gwneud gwasanaethau bysiau yn fwy hygyrch ac yn opsiwn teithio mwy deniadol. Er mwyn cyflawni hyn, bydd yn hanfodol bod set ddata agored gynhwysfawr ar gael ar gyfer y diwydiant bysiau.
- 3.88 Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru wneud trefniadau i sicrhau bod gwybodaeth am wasanaethau bysiau ar gael i'r cyhoedd. Bydd yr wybodaeth i'w rhoi ar gael yn cael ei phennu mewn rheoliadau. Bydd hyn yn cynnwys:
- amserlenni gwasanaethau bysiau a pha mor aml y maent ar gael;
 - llwybrau aros ac ardaloedd gweithredu;
 - prisiau siwrneiau a thocynnau;
 - newidiadau neu newidiadau arfaethedig i lwybrau neu wasanaethau;
 - gweithrediad gwasanaethau, gan gynnwys (o bosibl)—
 - lleoliad cerbydau sy'n gweithredu'r gwasanaethau,
 - cysylltiadau â gwasanaethau eraill, ac
 - yr amser y mae gwasanaeth wedi cyrraedd cyrchfan neu y disgwylir iddo gyrraedd.
- 3.89 Bydd Gweinidogion Cymru yn gallu hefyd ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr ddarparu gwybodaeth benodol iddynt er mwyn cyflawni eu dyletswydd i sicrhau bod gwybodaeth ar gael i'r cyhoedd.
- 3.90 Mae gwybodaeth gywir yn bwysig i ddatblygu'r rhwydwaith bysiau, ac i gynorthwyo Gweinidogion Cymru i lunio'r Cynllun, nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen a llywio'r polisi a'r gwaith o wneud penderfyniadau gweithredol ynghylch cefnogi a chontractio gwasanaethau.
- 3.91 Cam pwysig yn y broses fasnachfreinio yw darparu digon o wybodaeth glir at ddiben gwneud penderfyniadau gwybodus am lefel y galw am wasanaethau, a'r defnydd ohonynt, ac am y gwerth cymharol a gynigir gan wahanol gynigion i'w darparu.

- 3.92 Mae'r Ddeddf yn sicrhau bod gan Weinidogion Cymru, at ddibenion eu swyddogaethau o sefydlu a gorfodi'r rhwydwaith bysiau yng Nghymru, y pŵer i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau bysiau presennol a chyn-weithredwyr gwasanaethau bysiau ddarparu gwybodaeth iddynt. Y bwriad yw y bydd Gweinidogion Cymru yn gallu pennu mewn rheoliadau yr wybodaeth sy'n ofynnol a sut mae'r wybodaeth i'w darparu.
- 3,93 Mae'r Ddeddf hefyd yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n ymwneud â chasglu gwybodaeth gan awdurdodau lleol er mwyn hwyluso'r gwaith o arfer swyddogaethau sy'n ymwneud â sicrhau a darparu gwasanaethau bysiau.
- 3.94 O ran pwy y gellir darparu gwybodaeth iddynt, bwriad y polisi yw y gellid rhannu gwybodaeth a gafwyd i gefnogi'r gwaith o arfer swyddogaethau Gweinidogion Cymru o dan y Ddeddf at y diben hwn, ond nid yn y fath fodd ag i ystumio cystadleuaeth. Cynigir y dylid cyfyngu'r rhannu hwn i unrhyw is-gwmnïau Gweinidogion Cymru neu unrhyw un y maent wedi ymrwymo i drefniant ag ef i gefnogi'r gwaith o ddarparu'r model masnachfreinio (megis cymorth ymgynghorol arbenigol); y Comisiynwyr Traffig (at ddibenion amddiffyn apelau, ac ati); ac awdurdodau lleol (sy'n gweithredu fel awdurdodau trafnidiaeth leol) yng Nghymru. Mae'r Ddeddf yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau ynghylch datgelu gwybodaeth. Mae methiant gan weithredwr i gydymffurfio â gofyniad gwybodaeth i'w orfodi gan y Comisiynydd Traffig drwy osod cosbau sifil sy'n debyg i ddarpariaeth bresennol o dan adran 155 o Ddeddf 2000.

Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TUPE)

- 3,95 Mae'n bosibl y bydd gweithredu'r Ddeddf yn arwain at newidiadau sylweddol i weithredwyr bysiau a'u staff. Mae Llywodraeth Cymru a'i phartneriaid yn y sector cyhoeddus mewn llywodraeth leol a TrC yn cydnabod pwysigrwydd a gwerth gyrwyr a staff eraill i ddarparu gwasanaethau bysiau. Mae'r Ddeddf yn rhoi dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n nodi o dan ba amgylchiadau y bydd trefniadau a wneir o dan y Ddeddf yn cael eu trin fel trefniadau trosglwyddo sy'n berthnasol o dan Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TUPE), pan na fyddai hyn wedi digwydd fel arall.

Mae'r ddarpariaeth hon yn allweddol i sicrhau parhad gwasanaethau bysiau lleol pan fydd gweithredwyr gwasanaethau bysiau yn cael eu disodli yn unol â darpariaethau'r Ddeddf.

Bydd TUPE yn berthnasol yn awtomatig i rai trosglwyddiadau o dan y Ddeddf, fodd bynnag, ni fydd rhai trosglwyddiadau yn cael eu cipio'n awtomatig os na fydd deddfwriaeth i'r perwyl hwn. Bydd dyletswydd Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau o dan adran 37 yn sicrhau

bod gweithredwyr bysiau preifat a chyhoeddus fel ei gilydd yn gallu cadw'r staff sydd eu hangen arnynt i ddarparu gwasanaethau dan gontract, a byddant yn darparu'r warant sydd ei hangen ar weithredwyr bysiau a'u staff.

Cymhwysiad tiriogaethol

- 3.96 Mae'r Ddeddf hon yn gymwys o ran Cymru. Mae gan awdurdodau lleol a Chomisiynydd Traffig Prydain Fawr gyfrifoldebau statudol presennol mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Bydd y Ddeddf hon yn effeithio ar weithredwyr gwasanaethau bysiau yn y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector ac unigolion a chymunedau sy'n dibynnu ar wasanaethau bysiau lleol.

4. Ymgynghori

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

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2020 (Tynnwyd yn ôl)

- 4.6 Ym mis Mawrth 2020, cyflwynodd y Gweinidog Newid Hinsawdd [Fil Gwasanaethau Bysiau \(Cymru\)](#) ar ddiwygio bysiau i'r Senedd. Ond cyn hynny, cafwyd llawer o gyfleoedd i glywed barn drwy ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol, digwyddiadau ymgysylltu a chyfarfodydd trafod. Cynhaliwyd pedwar cyfarfod â rhanddeiliaid ledled Cymru a ddenodd gyfanswm o ryw 200 o bobl a gwnaethom ninnau fynd i nifer o gyfarfodydd a digwyddiadau a oedd wedi'u trefnu gan awdurdodau lleol i drafod y cynigion. Hefyd, cynhaliwyd cyfarfodydd ymgysylltu penodol â nifer o sefydliadau ac unigolion sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig, gan gynnwys:

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

4.7 Hefyd, cynhaliwyd sesiynau briffio gyda'r grwpiau canlynol:

- Comisiwn Cenedlaethau'r Dyfodol
- Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
- Cymdeithas Syrffwyr Sirol Cymru a Chymdeithas Swyddogion Cydgysylltu TrC
- Aelodau Portffolio Trafnidiaeth y De-orllewin
- Grŵp Cynghori Aelodau Cabinet dros Drafnidiaeth y Gogledd
- Ffrwd Waith NBN ar Fysiau
- Cymdeithas Cludiant Cymunedol

4.8 Roedd Bil 2020 yn darparu dau 'offeryn' statudol i awdurdodau lleol - 'Cynlluniau Partneriaeth Cymru' a 'Chynlluniau Masnachfreinio Cymru'. Roedd y ddau yn ddiweddariadau i'r trywydd statudol presennol. Mae'r rhain yn wahanol i'r trywydd yn Neddf 2026 gan nad oedd y naill na'r llall yn orfodol a'r awdurdodau lleol fyddai'r awdurdodau masnachfreinio. Fodd bynnag, roedd rhai pethau'n debyg o ran byddai Bil 2020 wedi dileu'r cyfyngiadau ar weithrediadau bysiau awdurdodau lleol ac wedi mynd i'r afael â'r wybodaeth a ddarperir gan weithredwyr.

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

Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021 a'r ymgynghoriad Bws Cymru

4.10 Ym mis Mawrth 2022, cyhoeddwyd [ymgynghoriad Bws Cymru](#). Roedd yn disgrifio cynlluniau Llywodraeth Cymru i ddiwygio'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu cynllunio a'u darparu dros y 5 mlynedd nesaf ac roedd yn cynnwys ymrwymiad i gyhoeddi papur gwyn cyn deddfwriaeth sylfaenol newydd i newid y ffordd y mae gwasanaethau bysiau yn cael eu sicrhau. Mae Bws Cymru yn adeiladu ar y cynigion amlinellol yn [Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021](#) (Llwybr Newydd). Datblygwyd Llwybr Newydd a Bws Cymru gyda chymorth y cyhoedd a'r holl randdeiliaid.

4.11 Ar gyfer Llwybr Newydd, rhwng mis Mawrth a mis Medi 2020, cynhaliwyd dros 50 o gyfarfodydd ar-lein a thri gweithdy wyneb yn wyneb i gofnodi profiad a chanfyddiad y cyhoedd o drafnidiaeth yn ei chyfanrwydd, a oedd yn cynnwys elfennau o ddefnyddio bysiau. Ymgynghorwyd â'r pum Comisiynydd Cymreig, ynghyd ag amryw o grwpiau allweddol eraill:

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

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

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

4.14 Roedd hyn yn ychwanegol at y trafodaethau rheolaidd ag awdurdodau trafndiaeth lleol, gweithredwyr bysiau a grwpiau sy'n cynrychioli'r diwydiant. Cafodd Grŵp Partneriaeth Bysiau gyda chyrff cynrychioliadol o bob rhan o'r sector bysiau ei ffurfio hefyd. Bu'r grŵp yn fan i gloriannu syniadau polisi, gyda'r aelodau'n trafod diwygio'r bysiau a phynciau cysylltiedig gyda swyddogion polisi. Mae sefydlu'r grŵp hwn yn dangos awydd Llywodraeth Cymru i gydweithio o fewn y sector.

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

Gweithgorau

4.16 Yn gynnar yn 2022, cynullodd Llywodraeth Cymru ddau weithgor allweddol i helpu i ddatblygu polisi yn barod ar gyfer cyhoeddi'r papur gwyn "Un Rhwydwaith, un amserlen, un Tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru" (gweler paragraffau 4.17-4.18 isod): y Gweithgor Gweithredwyr Bysiau a'r Gweithgor Deddfwriaeth Bysiau.

4.17 Ymhlith aelodau Gweithgor y Gweithredwyr Bysiau yr oedd cynrychiolwyr cyrff y diwydiant a swyddogion polisi Llywodraeth Cymru. Y prif bwyntiau a godwyd oedd pwysigrwydd sicrhau nad oedd y ddeddfwriaeth yn creu anfantais i unrhyw ran o'r farchnad a'i bod yn annog pob math o weithredwyr i gymryd rhan yn y broses fasnachfreinio. Nododd y Gweithgor hefyd rôl bwysig busnesau bach a chanolig wrth ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Codwyd pryderon gan y

Gweithgor Gweithredwyr Bysiau ynglŷn â threfniadau'r cyfnod pontio a sut olwg fyddai ar y trefniadau go iawn. Bydd Llywodraeth Cymru a TrC yn parhau i weithio gyda gweithredwyr i sicrhau newid esmwyth i'r drefn fasnachfreinio.

- 4.18 Ymhlith aelodau'r Gweithgor Deddfwriaeth Bysiau yr oedd cynrychiolwyr awdurdodau lleol, TrC a swyddogion polisi Llywodraeth Cymru. Y prif bwyntiau gododd yn y trafodaethau oedd atebolrwydd strwythurau llywodraethu fyddai yr un pryd yn osgoi biwrocratiaeth, effaith masnachfreinio ar deithiau dysgwyr a'r ddyletswydd ar awdurdodau lleol i sicrhau gwasanaethau trafnidiaeth i'r cyhoedd na fyddai'n cael eu darparu fel arall, o dan adran 63 Deddf Trafnidiaeth 1985.
- 4.19 Mae Llywodraeth Cymru wedi cydnabod ac ystyried y materion hyn ar hyd y broses datblygu polisi. Mae'r Ddeddf yn newid Deddf Trafnidiaeth 1985 er mwyn symud tuag at drefn fasnachfreinio yng Nghymru.
- 4.20 Nid yw'r Ddeddf yn effeithio ar y cyfrifoldeb statudol i ddarparu cludiant i ddysgwyr. Fodd bynnag, wrth gynllunio'r rhwydwaith, bydd TrC yn ceisio sicrhau gwell integreiddio rhwng y rhwydwaith a theithiau dysgwyr i sicrhau bod gan blant a phobl ifanc well mynediad at ysgolion ac addysg bellach ac uwch.
- 4.21 Yn y pen draw, Gweinidogion Cymru sy'n atebol am wasanaethau bws masnachfaint o dan y Ddeddf. Ond gan ystyried adborth y Gweithgor Deddfwriaeth Bysiau, mae'r Ddeddf yn galw ar Weinidogion Cymru i gynnwys, ymhlith eraill, awdurdodau lleol, a Chyd-bwyllgorau Corfforaethol wrth gynllunio'r rhwydwaith yn eu hardal. Wrth ddatblygu'r ddeddfwriaeth, rydym wedi osgoi creu proses fiwrocraidaidd yn fwriadol, gan i bartneriaid lleol yn eu hadborth nodi y byddai'n ei gwneud yn anodd i Weinidogion Cymru reoli'r rhwydwaith yn ymarferol.

Ymgynghoriad Papur Gwyn:

- 4.22 Mae'r Papur Gwyn: ["Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru"](#), a gyhoeddwyd ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus ar 31 Mawrth 2022, yn nodi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer dyfodol gwasanaethau bysiau ledled Cymru. Y Papur Gwyn hwn fu'r sail ar gyfer datblygu polisi'r ddeddfwriaeth.
- 4.23 Cynhaliwyd yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn dros gyfnod o 12 wythnos a daeth i ben ar 24 Mehefin 2022. Roedd yn bosib cyflwyno ymatebion drwy'r post, dros e-bost neu ar-lein – drwy'r holiadur ar-lein ar wefan Llywodraeth Cymru. Daeth ymatebion Cymraeg a Saesneg i law. Rhannwyd y ddolen i'r ymgynghoriad hefyd â phartneriaid gan gynnwys pob awdurdod lleol yng Nghymru a chyrrff proffesiynol a chymdeithasau cynrychioliadol perthnasol.
- 4.24 Cafwyd 739 o ymatebion i'r ymgynghoriad. Cafwyd ymatebion gan gwmnïau bysiau, y sector cyhoeddus, y trydydd sector, cymdeithasau'r

diwydiant ac aelodau'r cyhoedd. Nododd 91% o'r ymatebwyr eu bod yn byw yng Nghymru.

- 4.25 Trefnwyd digwyddiadau ar-lein gan swyddogion ar gyfer awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i esbonio'r cynigion, ateb cwestiynau a'u hannog i ymateb i'r ymgynghoriad. Cyflwynodd swyddogion gyflwyniad ar y Papur Gwyn ac asesiad effaith rheoleiddiol drafft (RIA) yn y digwyddiadau hyn. Ymunodd swyddogion â digwyddiadau ar-lein eraill pan ofynnwyd iddynt.
- 4.26 Gwahoddwyd swyddogion awdurdodau lleol i gymryd rhan yn un o'r pedwar digwyddiad rhanbarthol a gynhaliwyd ar-lein, y rhanbarthau oedd y De-ddwyrain, y Gogledd, y Canolbarth a'r De-orllewin. Cymerodd 48 o swyddogion awdurdodau lleol Cymru ran ynddynt a chynrychiolydd o Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC).
- 4.27 Trefnodd swyddogion ddigwyddiad ar-lein hefyd ar gyfer gweithredwyr bysiau a'u cynrychiolwyr, gydag 13 o weithredwyr, a chynrychiolwyr Cydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr (CPT), Cymdeithas Coetsys a Bysiau Cymru (CaBAC) a TrC yn cymryd rhan.
- 4.28 Roedd yr adborth i'r ymgynghoriad yn gadarnhaol iawn ar y cyfan - gyda 96% o'r ymatebwyr yn cytuno bod angen newid y ffordd y mae gwasanaethau bysiau'n cael eu darparu, 66% o blaid trefn fasnachfreinio, a 75% yn cytuno â'n model masnachfreinio ni fel y'i disgrifiwyd yn y Papur Gwyn.
- 4.29 Roedd llawer o'r sylwadau a ddaeth gyda'r ymatebion yn croesawu'r newid. Roedd ymatebwyr o ardaloedd mwy gwledig Cymru yn croesawu'r cyfle i wella gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Yn ogystal, gwnaeth yr ymatebwyr sylwadau ar yr anawsterau presennol i gael gwybod pryd mae bysiau'n mynd i gyrraedd oherwydd nifer y cwmnïau sy'n rhedeg ar bob llwybr, diffyg gwasanaethau cydlynol a diffyg amserlenni clir. Mae'r sylwadau hyn yn atgyfnerthu'r syniad bod angen creu rhwydwaith fydd yn diwallu anghenion y cyhoedd am gludiant.
- 4.30 Dywedodd ymatebwyr eu bod yn cefnogi model y fasnachfrait, gyda llawer yn adleisio'r angen am gysondeb a chyfeiriad ar lefel genedlaethol wrth ddarparu gwasanaethau cyson o ansawdd uchel a bod angen eu hintegreiddio â'r rheilffyrdd. Mae hyn yn tynnu sylw pellach at yr angen i ddelio â gwasanaethau, tocynnau a rhwydweithiau mewn ffordd integredig, sef prif amcanion polisi'r Ddeddf.
- 4.31 Roedd rhai o'r ymatebwyr yn cefnogi'r nod o annog pobl allan o'u ceir ac ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sy'n fwy hinsawdd gyfeillgar. Ond dywedodd y rhan fwyaf a gyfeiriodd at y newid yn yr hinsawdd fel rheswm i gefnogi'r cynnig bod yn rhaid hefyd rhoi blaenoriaeth i fforddiadwyedd er mwyn annog pobl allan o'u ceir ac ar fysiau. Yr ymateb mwyaf cyffredin oedd gwasanaeth fforddiadwy i'r defnyddiwr, gyda chwynion bod prisiau tocynnau yn rhy uchel ar hyn o bryd, yn

enwedig i'r rheini sy'n dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus i wneud teithiau hanfodol a chysylltiadau cymdeithasol. Fodd bynnag, roedd gan lawer amheuan ynghylch sut i sicrhau fforddiadwyedd a'i effaith. Roedd y pryderon hyn yn cynnwys peryglu lefelau neu ansawdd gwasanaethau a chost a chynaliadwyedd tocynnau fforddiadwy i bwrs y wlad.

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

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

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

tyfu'n sylweddol.

Sesiynau Ymgysylltu â Gweithredwyr Bysiau

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

Rhesymau dros beidio ag ymgynghori ar Fil drafft

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

5. Y pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth

- 5.1 Mae'r Ddeddf yn cynnwys darpariaethau i wneud is-ddeddfwriaeth a chyhoeddi penderfyniadau. Mae Tabl 5.1 (is-ddeddfwriaeth) a Thabl 5.2 (offerynnau eraill) yn nodi'r canlynol mewn perthynas â'r rhain:
- (i). y person neu'r corff y rhoddir y pŵer iddo;
 - (ii). ym mha ffurf y dylid arfer y pŵer;
 - (iii). priodoldeb y pŵer dirprwyedig;
 - (iv). y weithdrefn a gymhwysir; hynny yw ai "cymeradwyo gan y Senedd", "annilysu gan y Senedd", neu "dim gweithdrefn", ynghyd â'r rhesymau pam y bernir ei bod yn briodol.
- 5.2 I helpu i ddeall defnydd arfaethedig Gweinidogion Cymru o'r pwerau hyn, mae 'Datganiad o Fwriad y Polisi' wedi cael ei gyhoeddi ar wahân i gyd-fynd â'r Ddeddf.
- 5.3 Bydd Llywodraeth Cymru yn ymgynghori ar gynnwys yr is-ddeddfwriaeth os bernir ei bod yn briodol gwneud hynny. Penderfynir ar union natur yr ymgynghoriad ar ôl ffurfioli'r cynigion.

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

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Ddeddf: 11(1) a (3) Cyfeirnod 1	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud darpariaeth ynghylch y telerau y mae rhaid eu cynnwys mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol (adran 11(1), y ffurf safonol ar gyfer telerau y mae rhaid eu cynnwys mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol a'r amgylchiadau pan ganiateir defnyddio ffurf safonol neu pan fo rhaid ei defnyddio mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol (adran 11(3). Mae'n bosibl y bydd angen newid darpariaeth ynghylch contractau yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.	Gweithdrefn annilysu'r Senedd	Byddai cynnwys y rheoliadau yn dechnegol o ran eu natur.

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

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Ddeddf: 16(5) Cyfeirnod 4	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau i addasu adran 16(3) (y seiliau y caniateir i drwydded gwasanaeth bysiau lleol gael ei dirymu neu ei hatal dros dro arnynt) a gwneud darpariaeth ynghylch pryd y mae dirymu neu atal trwydded bysiau lleol dros dro yn cymryd effaith. Mae'n bosibl y bydd angen i seiliau neu ddarpariaeth sy'n ymwneud â dirymu neu atal dros dro newid er mwyn parhau i orfodi unrhyw safonau sy'n esblygu neu faterion diogelwch.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae'r ddarpariaeth hon yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol ac mae'n briodol bod y rheoliadau'n cael eu cymeradwyo gan y Senedd.
Adran o'r Ddeddf: 23(3) Cyfeirnod 5	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau i ddiwygio adran 23(1) (y cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae'r ddarpariaeth hon yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i ddiwygio

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			lleol) at ddibenion darparu nad yw'r cyfyngiad yn gymwys mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol penodol. Yn y dyfodol, gall gwasanaethau penodol gael eu gweithredu na ddylai fod yn ddarostyngedig i'r cyfyngiad.		deddfwriaeth sylfaenol ac mae'n briodol bod y rheoliadau yn cael eu cymeradwyo gan y Senedd.
Adran o'r Ddeddf: 25(2)(b) Cyfeirnod 6	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n pennu'r gorchymyn y caiff comisiynydd traffig ei wneud am dorri'r cyfyngiad. Mae'n bosibl y bydd angen i'r math o Orchmynion y caniateir i'r comisiynydd traffig eu gwneud newid er mwyn parhau i orfodi safonau.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Byddai'r rheoliadau'n galluogi'r comisiynydd traffig i osod sancsiynau eraill ar weithredwyr am dorri'r cyfyngiad.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Ddeddf: 25(8) Cyfeirnod 7	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau ynghylch ffurf, cynnwys a gweithdrefn gorchmynion (ymhlith pethau eraill) a wneir o dan adran 25. Mae'n bosibl y bydd angen i ffurf, cynnwys a gweithdrefn gorchmynion a wneir gan y comisiynydd traffig newid o bryd i'w gilydd.	Gweithdrefn annilysu'r Senedd	Byddai cynnwys y rheoliadau yn dechnegol ac yn fanylion cymharol fach yng nghydestun y gyfundrefn ddeddfwriaethol ehangach a grëwyd gan y Ddeddf.
Adran o'r Ddeddf: 25(9) (a)(i) a (b)(i) Cyfeirnod 8	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n rhagnodi'r gosb uchaf y caniateir ei gosod am dorri'r cyfyngiad. Mae'n bosibl y bydd angen i swm y gosb newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae gan y pŵer oblygiadau ariannol i weithredwyr sy'n torri'r cyfyngiad.
Adran o'r Ddeddf: 27 (3) (b)(4) a (5)	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Adrannau 27(3) a (4) y gallu i wneud rheoliadau yn pennu'r	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae'r rheoliadau yn darparu ar gyfer casglu gwybodaeth

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
Cyfeirnod 9			wybodaeth y gellir gofyn amdani gan weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr gwasanaethau bysiau drwy hysbysiad, at ddiben arfer swyddogaethau o dan Ran 2 neu Ran 3. O dan adran 27(5) rhaid i'r rheoliadau hefyd wneud darpariaeth ynghylch apeliadau a gallant wneud darpariaeth ynghylch datgelu gwybodaeth. Bydd y math o wybodaeth a'r set ddata sy'n ofynnol i gynllunio'r rhwydwaith bysiau yn newid dros amser. Mae'n addas ar gyfer rheoliadau gan ei fod yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru		o dan bwerau gorfodi.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			ragnodi personau y caniateir datgelu gwybodaeth iddynt ac at ba ddibenion y caniateir i'r wybodaeth honno gael ei defnyddio. Mae'n bosibl y bydd angen newid darpariaeth ynghylch apelau dros amser i sicrhau ei bod yn parhau i fod yn addas i'r diben.		
Adran o'r Ddeddf: 28(3) (b) a 4 Cyfeirnod 10	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n pennu'r wybodaeth y gellir gofyn amdani gan awdurdodau lleol drwy hysbysiad. Bydd y math o wybodaeth a'r set ddata sy'n ofynnol i gynllunio'r rhwydwaith bysiau yn newid dros amser.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Bydd sylwedd y ddarpariaeth yn cael ei nodi mewn is-ddeddfwriaeth a wneir wrth arfer y pŵer.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Ddeddf: 29(1),(2),(4) a (5) Cyfeirnod 11	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae adran 29(1) yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud trefniadau i sicrhau bod gwybodaeth am wasanaethau bysiau a bennir mewn rheoliadau ar gael i'r cyhoedd. Mae adran 29(2) yn bŵer i bennu gwybodaeth sy'n ymwneud â gwasanaethau penodedig. Mae adran 29(4) yn pennu'r math o wybodaeth y caniateir ei chynnwys yn y rheoliadau. Mae adran 29(5) yn gofyn am reoliadau a wneud darpariaeth sy'n rhagnodi sut a phryd y caiff y wybodaeth ei darparu i'r cyhoedd.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae'r rheoliadau'n ymwneud â chasglu gwybodaeth o dan bwerau gorfodi.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			Gall cynnwys yr wybodaeth a'r modd y caiff ei rhannu â'r cyhoedd newid.		
Adran o'r Ddeddf: 30 Cyfeirnod 12	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae adran 30(1) yn bŵer i wneud rheoliadau sy'n ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau bysiau lleol ddarparu gwybodaeth benodol. Mae adran 30(2) yn cyfyngu'r pŵer hwnnw i wybodaeth sy'n ofynnol at ddibenion adran 29(1). Mae adran 30(3) yn nodi'r math o wybodaeth y caniateir ei chynnwys yn y rheoliadau. Mae adran 30(4) yn darparu bod yn rhaid i'r rheoliadau bennu sut a phryd y mae'r wybodaeth i'w darparu.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae'r rheoliadau yn darparu ar gyfer casglu gwybodaeth o dan bwerau gorfodi.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			Gall cynnwys yr wybodaeth sydd i'w rhannu â'r cyhoedd newid dros amser.		
Adran o'r Ddeddf: 32(2)(b) Cyfeirnod 13	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n pennu'r gorchymyn y caniateir i gomisiynydd traffig ei wneud. Mae'n bosibl y bydd angen i'r mathau o orchmynion y gall comisiynydd traffig eu gwneud newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Gall math newydd o orchymyn gan gomisiynydd traffig gael effeithiau, yn ariannol neu fel arall, ar weithredwyr.
Adran o'r Ddeddf: 32(8) Cyfeirnod 14	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud darpariaeth ynghylch gorchmynion o dan yr adran hon, gan gynnwys am ffurf a chynnwys gorchymyn a'r weithdrefn sydd i'w dilyn gan gomisiynydd traffig.	Gweithdrefn annilysu'r Senedd	Mae pwnc y rheoliadau yn dechnegol o ran eu natur. Caiff y rheoliadau ddelio â materion fel ffurf a chynnwys Gorchmynion a gwneud mân

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			Mae'n bosibl y bydd angen i ffurf, cynnwys a gweithdrefn Gorchmynion newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.		ddiwygiadau i'r gweithdrefnau a ddilynir gan gomisiynydd traffig mewn cysylltiad â Gorchmynion.
Adran o'r Bil: 32(9) (a)(i) a (b)(i) Cyfeirnod 15	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau sy'n rhagnodi'r gosb uchaf y caniateir ei gosod am dorri'r gofynion gwybodaeth. Mae'n bosibl y bydd angen i'r gosb uchaf newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi safonau.	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Yn sgil y goblygiadau ariannol i weithredwyr sy'n torri'r gofynion gwybodaeth.
Adran o'r Bil: 37(1) a (2) Cyfeirnod 16	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Dyletswydd i wneud rheoliadau sy'n nodi o dan ba amgylchiadau y bydd trefniadau a wneir o dan y Ddeddf yn cael eu trin fel trefniadau trosglwyddo sy'n berthnasol o dan	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae gan y pŵer oblygiadau sylweddol o ran barhau i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			Reoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TUPE) ac adrannau 257 a 258 o Ddeddf Pensiynau 2004 a phŵer i wneud darpariaeth bellach mewn rheoliadau mewn cysylltiad â chymhwyso TUPE mewn perthynas â'r trosglwyddiad perthnasol. Mae'n bosibl y bydd nifer o drosglwyddiadau o natur wahanol, mewn amgylchiadau gwahanol wrth i'r system a sefydlir gan y Ddeddf gael ei gweithredu, ac ar ôl ei gweithredu dylid eu trin fel trosglwyddiadau perthnasol at ddibenion TUPE. Mae angen hyblygrwydd wrth i'r		

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			system newydd gael ei chyflwyno.		
Adran o'r Ddeddf: 42 Cyfeirnod 17	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Yn darparu bod pwerau i wneud rheoliadau o dan y Ddeddf hefyd yn cynnwys y pŵer i wneud darpariaeth atodol, darpariaeth ddeilliadol, darpariaeth ganlyniadol, darpariaeth drosiannol neu ddarpariaeth arbed.	Fel y nodir ar gyfer pob pŵer ond pan fo rheoliadau'n addasu unrhyw ddarpariaeth o ddeddfwriaeth sylfaenol, mae gweithdrefn gadarnhaol y Senedd yn gymwys.	Lefel uwch o graffu yn briodol pan fo'r rheoliadau'n galluogi darpariaeth i gael ei gwneud sy'n diwygio darpariaethau deddfwriaeth sylfaenol.
Adran o'r Bil: 44(3) Cyfeirnod 18	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Pŵer i wneud rheoliadau ynghylch amgylchiadau lle y dylid trin person o ddisgrifiad penodedig, at ddibenion adran 44(2), fel pe bai, neu fel pe na bai, yn darparu gwasanaeth bysiau lleol. Mae'n addas ar gyfer rheoliadau gan fod y pŵer hwn yn rhoi'r hyblygrwydd	Gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd	Mae'r ddarpariaeth hon yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol ac mae'n briodol bod y rheoliadau'n cael eu cymeradwyo gan y Senedd.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			i Weinidogion Cymru i ddiwygio'r diffiniad o weithredwr pe bai angen newid yn y term yn y dyfodol. Mae hwn yn ddiffiniad pwysig i'r sector felly mae angen mecanwaith i ddiwygio'n fwy ymatebol.		
Adran o'r Ddeddf: 46 Cyfeirnod 19	Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae adran 46(1) yn bŵer i wneud darpariaeth atodol, darpariaeth ddeilliadol, darpariaeth ganlyniadol, darpariaeth drosiannol, darpariaeth ddarfodol neu ddarpariaeth arbed at ddibenion rhoi effaith lawn i unrhyw ddarpariaeth yn y Ddeddf. Mae adran 46(2) yn cadarnhau y gall y rheoliadau newid addasu unrhyw ddeddfiad.	Gweithdrefn annilysu'r Senedd oni bai ei bod yn diwygio deddfwriaeth sylfaenol ac yn yr achos hwnnw bydd gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd yn berthnasol.	Lefel uwch o graffu yn briodol pan fo'r rheoliadau'n galluogi darpariaeth i gael ei gwneud sy'n diwygio darpariaethau deddfwriaeth sylfaenol. Fel arall, Gweithdrefn ddiddymu'r Senedd yn gymwys.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			Rheoliadau yw'r cyfrwng deddfwriaethol priodol ar gyfer diwygiadau technegol neu ganlyniadol y bydd angen eu gwneud o ganlyniad i'r Ddeddf.		
Adran o'r Ddeddf: 48(3) a (4) Cyfeirnod 20	Gweinidogion Cymru	Gorchymyn	Mae adran 48(3) yn galluogi gorchmynion cychwyn i gael eu gwneud ac mae adran 48(4) yn cadarnhau sut y caiff y pŵer hwnnw ei arfer. Mae'n addas ar gyfer pwerau dirprwyedig gan fod hyn yn galluogi Gweinidogion Cymru i gychwyn darpariaethau penodol o'r Ddeddf nad ydynt yn cael eu cychwyn yn awtomatig. Gellir gwneud darpariaethau trosiannol neu arbed mewn cysylltiad â'r	Dim gweithdrefn	Mae'r gorchmynion hyn yn ymwneud â chychwyn ac maent yn dechnegol eu natur.

Adran a Chyfeirnod	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			darpariaethau yn dod i rym.		

Tabl 5.2: Crynodeb o'r pwerau i wneud cyfarwyddydau ac i gyhoeddi codau a chanllawiau yn narpariaethau Deddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Adran	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
Adran o'r Ddeddf: 5(1)(b)	Gweinidogion Cymru	Cynllun	Dyletswydd i gyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru. Mae'n addas ar gyfer pwerau dirprwyedig gan fod Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru yn nodi manylion gwasanaethau bysiau lleol sydd wedi'u nodi fel rhai sy'n ofynnol. Rhaid i Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru nodi llwybrau a phrif fannau stopio gwasanaethau bysiau safonol a'r ardaloedd gweithredu daearyddol ar gyfer gwasanaethau bysiau hyblyg.	Dim gweithdrefn y Senedd. Rhaid dilyn y weithdrefn a nodir yn adran 6 gan gynnwys bodloni'r gofynion ymgynghori	Byddai cynnwys Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru yn dechnegol o ran ei natur.
Adran o'r Ddeddf: 25(1) a (3)	Comisiynwyr Traffig (TCs)	Gorchmynion	Pŵer i wneud gorchmynion i osod cosb ar weithredwyr sy'n torri'r cyfyngiad, pŵer i wneud gorchmyn (o ddisgrifiad y mae Gweinidogion Cymru yn ei ragnodi mewn rheoliadau) i osod sancsiynau ar weithredwyr sy'n torri'r cyfyngiad (adran 25(1))	Dim gweithdrefn y Senedd. Caiff y weithdrefn sydd i'w dilyn gan y comisiynydd traffig ei nodi	Caiff y comisiynydd traffig ond wneud Gorchmynion fel y nodir yn adran 23 neu'r rhai a ddisgrifir mewn rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru. Er bod gan y

Adran	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			[1603(1)], a phŵer i wneud gorchmynion i osod cosbau ychwanegol ar weithredwyr sy'n methu â chydymffurfio â gorchmynion (adran 25(3)) Ar hyn o bryd gall y comisiynydd traffig gymryd camau gorfodi yn erbyn gweithredwyr bysiau mewn cysylltiad â methiannau i gydymffurfio â gofynion Deddf Trafnidiaeth 1985 a 2000 o dan adran 155 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 drwy wneud Gorchmynion.	mewn rheoliadau (adran 25(8))	comisiynydd traffig ddisgresiwn ynghylch swm y gosb sy'n daladwy mae hyn yn ddarostyngedig i'r terfyn uchaf a ddisgrifir yn adran 25.
Adran o'r Ddeddf: 32(1) a (3)	Comisiynydd Traffig (TC)	Gorchmynion	Pŵer i wneud Gorchmynion i osod cosb ariannol ar weithredwyr sy'n torri'r gofynion darparu data, pŵer i wneud gorchymyn (o ddisgrifiad y mae Gweinidogion Cymru yn ei ragnodi mewn rheoliadau) i osod sancsiynau ar weithredwyr sy'n torri gofynion gwybodaeth (adran 31(1)), a phŵer i wneud gorchmynion i osod cosbau ychwanegol ar weithredwyr sy'n methu â chydymffurfio â	Dim gweithdrefn y Senedd. Caiff y weithdrefn sydd i'w dilyn gan y comisiynydd traffig ei nodi mewn rheoliadau (adran 31(8))	Caiff y comisiynydd traffig ond wneud Gorchmynion fel y nodir yn adran 31 neu'r rhai a ddisgrifir mewn rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru. Er bod gan y comisiynydd traffig ddisgresiwn ynghylch swm y gosb sy'n daladwy mae hyn yn ddarostyngedig i'r

Adran	I bwy y rhoddir y pŵer	Ffurf	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Y weithdrefn	Y Rheswm dros y weithdrefn
			gorchmynion (adran 31(3)). Ar hyn o bryd gall y comisiynydd traffig gymryd camau gorfodi yn erbyn gweithredwyr bysiau mewn cysylltiad â methiannau i gydymffurfio â gofynion Deddf Trafnidiaeth 1985 a 2000 o dan adran 155 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 drwy wneud Gorchmynion.		terfyn uchaf a ddisgrifir yn adran 31.

RHAN 2 – ASESIAD EFFAITH RHEOLEIDDIOL

6. Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA) (fel y'i diweddarwyd)

Trosolwg

- 6.1 Mae Asesiad Effaith Rheoleiddiol wedi cael ei gynnal ar gyfer Deddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2026, ac mae'n dilyn isod.
- 6.2 Cafodd yr RIA ei lywio gan asesiad o'r costau a'r manteision, a gwaith ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol, a wnaed gyda Llywodraeth Cymru gan ymgynghorwyr annibynnol (Arup). Mae'r RIA wedi'i ddiweddarau mewn ymateb i argymhellion gan Bwyllgor Cyllid y Senedd fel rhan o waith craffu Cam 1 ar y Ddeddf. Ymgwymerwyd â hyn hefyd gan Arup.
- 6.3 Nid oes darpariaethau penodol yn y Ddeddf sy'n codi gwariant ar Gronfa Gyfunol Cymru.

Tabl A

- 6.4 Mae'r tabl canlynol yn crynhoi costau a manteision y Ddeddf yn ei chyfanrwydd. Lluniwyd y tabl i roi'r wybodaeth sy'n ofynnol o dan Reol Sefydlog 26.6 (viii) a (ix).

Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Yr opsiwn a ffefrir: Yr opsiwn a ffefrir yw Diwygio'r Bysiau (gweler Pennod 7). Byddai diwygio'r bysiau yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen yn eu barn nhw er mwyn sicrhau trafndiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru gyfan; i nodi manylion allweddol y gwasanaethau hynny yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru (llwybrau, prif fannau aros ac ardaloedd gweithredu); ac i sicrhau y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Byddai'n ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau gwasanaethau bysiau lleol naill ai drwy lunio contractau gwasanaethau bysiau lleol â gweithredwyr (masnachfreinio); drwy roi trwyddedau gwasanaethau bysiau lleol i weithredwyr (trwyddedu); drwy ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol (darpariaeth uniongyrchol); neu drwy ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol; neu drwy ryw gyfuniad o'r pethau hyn. Caiff rhwydweithiau bysiau yng Nghymru eu cynllunio gan Weinidogion Cymru (drwy TrC) a fydd yn cydweithio ag awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig a gweithredwyr i gynllunio a darparu'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau lleol. Rhagwelir y caiff y rhan fwyaf o'r rhwydwaith bysiau lleol yng Nghymru eu grwpio yn becynnau masnachfaint sy'n cynnwys un gwasanaeth neu fwy.

Byddai diwygio'r bysiau yn rhoi'r gallu i Weinidogion Cymru gyflawni'r amcan 'Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn', sy'n hanfodol er mwyn gwneud gwasanaethau bysiau lleol yn fwy deniadol i deithwyr presennol a darpar deithwyr. Yn benodol, bydd diwygio'r bysiau yn golygu y bydd modd cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau fel un system, gan gydgyssylltu amserlenni a chysylltiadau rhwng gwasanaethau, cael gwared ar ddyblygu aneffeithlon, cyflwyno tocynnau sy'n hawdd eu defnyddio ac yn ddilys ym mhob rhan o'r rhwydwaith trafndiaeth, a rhannu gwybodaeth gyson a chynhwysfawr â'r cyhoedd. Un dull amgen a ystyriwyd yw partneriaeth statudol. Fodd bynnag, deellir na allai'r dull hwn gynnig yr un canlyniadau buddiol i deithwyr gan y byddai natur dameidiog gynhenid y ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu cynllunio a'u gweithredu o dan y drefn bresennol yn parhau – er y byddai rhywfaint o welliant o ran cydgysylltu. Pe na fyddem yn ymgymryd ag unrhyw waith diwygio, ac yn parhau i weithredu fel yr arfer, byddai gwasanaethau bysiau yn parhau i fod yn dameidiog ledled Cymru.

Cam: Cyflwyno	Cyfnod arfarnu: 2025-26-2054-55 gan gynnwys y blynyddoedd hynny	Blwyddyn sail brisiau: 2023
Cyfanswm y Gost: £535.4M	Cyfanswm y Manteision: £3,691M	Gwerth Presennol Net (NPV): £1,759.9M
Gwerth presennol: £381.2M	Gwerth presennol: £2,141.1M	

Cost weinyddol

Costau: Eir i gostau pontio staff a chyfalaf yn ystod pum mlynedd gyntaf y broses o gynllunio pob agwedd ar ddiwygio'r bysiau, gan gynnwys llunio cynlluniau ar gyfer rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio, datblygu contractau, sefydlu systemau tocynnu a data, sefydlu a chynnal trefniadau trwyddedu, prynu a sefydlu depos bysiau ar gyfer gweithrediadau a chynnal a chadw fflydoedd. Caiff £308.7M (gwerth presennol £274.7M) o'r costau pontio eu hystyried yn gostau cyfalaf sy'n gysylltiedig â depos bysiau, TG a systemau tocynnu. Mae'r costau pontio sy'n weddill yn ymwneud â'r staff sydd eu hangen i ddylunio a gweithredu rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio. Mae'r costau rheolaidd yn dod i gyfanswm o £466.5M (PV £214.6M) ac maent yn cynnwys costau staff a gweithredol dros weddill y cyfnod arfarnu 30 mlynedd. Caiff y gost ychwanegol i LLC/TrC ei gwrthbwysu'n rhannol drwy leihau costau staff parhaus mewn Awdurdodau Lleol.

Pontio: £372.3M	Rheolaidd: £466.5M	Cyfanswm: £838.8M	Gwerth Presennol: £543.0M
---------------------------	------------------------------	-----------------------------	-------------------------------------

Arbedion cost: Bydd y newidiadau i drefniadau staffio sefydliadol a systemau TG cyffredinol llywodraeth genedlaethol a llywodraeth leol yn arwain at gynnydd cyffredinol mewn costau, er y gall rhai arbedion gronni ar lefel sefydliadau unigol yn dibynnu ar y ffordd y caiff trefniadau rheoli diwygio'r bysiau eu trefnu. Adlewyrchwyd hyn yn yr adran uchod.

Pontio: £0	Rheolaidd: £0	Cyfanswm: £0	Gwerth Presennol: £0
------------	---------------	--------------	----------------------

Cost gweinyddu net: £838.8M

Costau cydymffurfio

Bydd Gweinidogion Cymru (drwy TrC) yn goruchwyllo systemau TG a thocynnu ac felly ni fydd gweithredwyr yn mynd i'r costau hyn mwyach. Bydd gweithredwyr bysiau yn mynd i gostau pontio o -£14.2M (gwerth presennol -£11.9M), gyda lleihad mewn costau sy'n gysylltiedig â systemau TG a thocynnu yn mwy na gwneud i fyny am gostau ymlaen llaw am dendro am fasnachfreintiau (dros gyfnod o bum mlynedd). Yn yr un modd, bydd cyfanswm o -£289.3M (gwerth presennol -£149.M) o gostau rheolaidd i weithredwyr, gyda chostau sy'n gysylltiedig â rheoli a gweithredu contractau, a gwneud cais am gontractau yn y dyfodol, yn cael eu gwrthbwysu gan leihad mawr mewn costau sy'n gysylltiedig â systemau TG, tocynnu a chostau les depos. Ar gyfer y sector gweithredwyr, disgwylir y bydd cynnydd mewn referiwr rheolaidd ar gyfer gweithrediadau masnachfrait (o ganlyniad i gynnydd yng nghyfanswm y defnydd), caiff hyn ei gynnwys yn yr adran manteision

Pontio: -£14.2M	Rheolaidd: -£289.3M	Cyfanswm: -£303.4M	Gwerth Presennol: -£161.8M
---------------------------	-------------------------------	------------------------------	--------------------------------------

Costau eraill

Nid oes costau eraill sy'n uniongyrchol gysylltiedig â deddfu a gweithredu diwygio'r bysiau.

Pontio: £0	Rheolaidd: £0	Cyfanswm: £0	Gwerth Presennol: £0
------------	---------------	--------------	----------------------

Costau heb eu meintoli a cholledion

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

Manteision

Bydd gwerth £3,691.7M (gwerth presennol £2,141M) o fanteision economaidd i ddefnyddwyr (teithwyr ar fysiau) yn cronni dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd o ganlyniad i arbedion Amser Siwrnai Cyffredinoledig â gwerth ariannol nad ydynt yn arian parod. Mae Amser Siwrnai Cyffredinoledig yn cynnwys ymyriadau sy'n cael effaith uniongyrchol ar amseroedd siwrneiau defnyddwyr (er enghraifft, gwell cysylltiadau yn y rhwydwaith bysiau neu wasanaethau sy'n rhedeg yn amlach) a mesurau eraill (er enghraifft, gwell gwybodaeth am wasanaethau a'r ffordd y maent yn cysylltu â'i gilydd neu leihau amseroedd byrddio / llonydd sy'n gysylltiedig â thocynnu integredig) mewn perthynas ag ansawdd neu ddibynadwyedd gwasanaethau bysiau. Mae ffactorau ansawdd a dibynadwyedd o'r fath yn effeithio ar ganfyddiad defnyddwyr o wasanaethau bysiau ac yn gwneud teithio ar fws yn fwy deniadol. Ceir amrywiaeth o werthoedd mewn llenyddiaeth dechnegol sy'n cyfleu'r gwelliannau hyn fel lleihad mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig, sy'n golygu bod modd ymgorffori ffactorau ansawdd a dibynadwyedd yn y fframweithiau modelu mewn ffordd debyg i newidiadau gwirioneddol i brisiau neu amseroedd siwrneiau.

Bydd gweithredwyr yn gweld cynnydd o £344.6M mewn referniw rheolaidd dros y cyfnod arfarnu ar gyfer gweithrediadau masnachfaint (gwerth presennol £191.6M). Byddai manteision ehangach eraill yn ddisgwyliedig, gan gynnwys manteision iechyd am fod mwy o deithwyr yn cerdded, lleihad mewn allyriadau carbon a gwell ansawdd aer pe bai rhai pobl sy'n teithio mewn ceir yn newid i deithio ar fysiau, a mwy o degwch cymdeithasol.

Ymhlith y manteision heb eu meintoli mae:

- Mwy o gyfleoedd am groes-gymorthdaliadau: er enghraifft, gellid cynllunio llwybrau bysiau mewn ffordd sy'n cynnig siwrneiau cyfleus i ysgolion neu leoliadau gofal iechyd a allai arwain at arbedion maint.
- Y gallu i gydgyssylltu'r rhwydwaith bysiau er mwyn integreiddio â'r rhwydweithiau rheilffyrdd lleol a rhanbarthol a'u hamserlenni.
- Targedu gwasanaethau bysiau yn well er mwyn iddynt gyflawni blaenoriaethau polisi trafnidiaeth allweddol – megis mwy o degwch cymdeithasol, yn enwedig mewn cymunedau gwledig a lled-wledig a chydaddoldeb a chynwysoldeb.

Cyfanswm:
£3,691.7M

Gwerth Presennol:
£2,141.1M

Tystiolaeth allweddol, rhagdybiaethau ac ansicrwydd

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

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

7. Yr Opsiynau

Cyflwyniad

Yr Angen am Rwydwaith Cydgysylltiedig

7.1 Er mwyn mynd i'r afael â diffygion yn y rhwydwaith bysiau presennol yng Nghymru, mae angen mabwysiadu arferion gorau o ran strwythur ac amllder gwasanaethau. Mae ymchwil ²a chanllawiau³ arferion gorau yn dweud bod dull seiliedig ar rwydwaith yn hanfodol ar gyfer llwyddiant trafnidiaeth gyhoeddus (o ran ansawdd gwasanaeth, denu teithwyr a chostau gweithredu) ac yn dibynnu ar fynd i'r afael â'r egwyddorion allweddol canlynol:

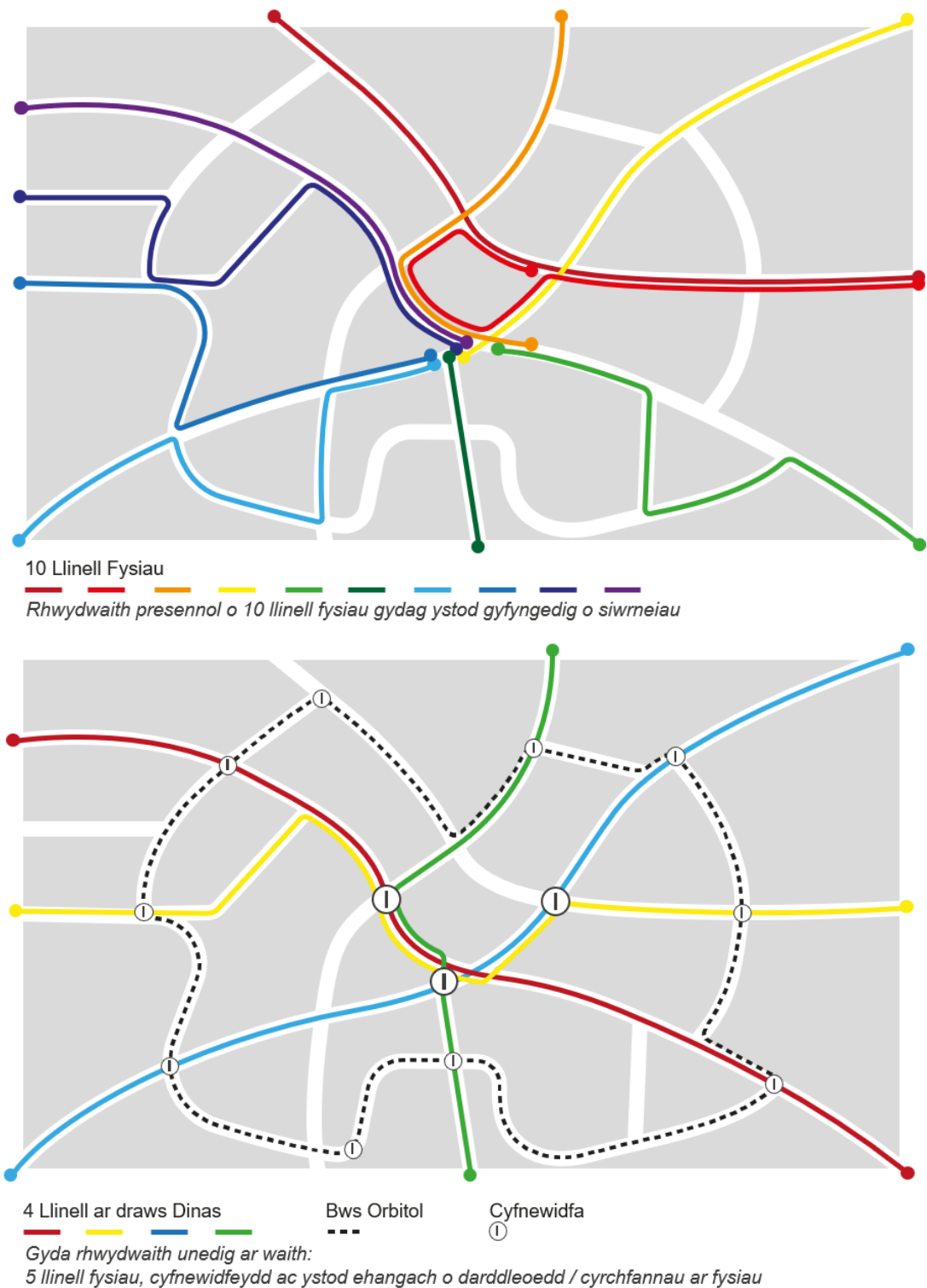
- Rhwydwaith integredig o lwybrau bysiau, gyda chyfleoedd hawdd a chyfforddus i gyfnwid mewn sawl man yn y rhanbarth, ac nid dim ond yn y brif orsaf drenau neu yng nghanol y ddinas/y dref.
- Rhwydwaith syml sydd â strwythur llwybrau clir sy'n hawdd ei ddeall a'i gofio (i bawb – nid dim ond i ddefnyddwyr rheolaidd).
- Cysoni llwybrau uniongyrchol gydag amserlenni dibynadwy.
- Gwasanaethau aml iawn lle a phryd y mae'r galw'n rhesymol uchel
- Amserlenni pwls cydgysylltiedig lle y ceir llai o alw mewn ardaloedd trefol llai poblog ac ardaloedd gwledig.
- Llwybrau 'trwodd' effeithlon sy'n rhedeg drwy ardaloedd canolog a chyfnwidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus mawr, ac sydd hefyd yn cysylltu Cymru wledig â Chymru drefol a chysylltiadau trafnidiaeth gwell o fewn Cymru wledig ei hun.
- Strwythur clir ar gyfer prisiau siwrneiau sydd ar waith drwy'r rhwydwaith cyfan gydag un system docynnu ar yr holl fysiau
- Gwybodaeth, brandio a marchnata cynhwysfawr a chyson ar gyfer y rhwydwaith bysiau cyfan.
- Trefnu'r rhwydwaith yn effeithlon heb i wasanaethau orgyffwrdd yn ddiangen, er mwyn mynd i'r afael â fforddiadwyedd ariannol gweithrediadau.

²[best-practice-on-designing-for-equitable-public-transport-networks-through-accessibility-modelling-in-emerging-covid-19-cities.pdf](#)

³[Trafnidiaeth gyhoeddus Cynllunio'r rhwydweithiau](#)

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

Ffigur 7-1 Rhesymoli gwasanaethau bysiau i greu rhwydwaith unedig



Yr Opsiynau a Aseswyd

7.4 Mae Llywodraeth Cymru am roi system fysiau ar waith a gaiff ei dylunio a'i rheoli er budd y cyhoedd, gyda chwmpas daearyddol eang,

cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, gwasanaethau mor aml â phosibl, un system docynnu hawdd ei defnyddio, a gwybodaeth gynhwysfawr a hawdd ei deall. Mae'r uchelgais hwn wedi cael ei gyfleu yn y Papur Gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'⁴.

- 7.5 Fel y nodir ym Mhennod 3, nid yw'r darpariaethau deddfwriaethol presennol yn cynnig fframwaith llywodraethu priodol er mwyn galluogi gwasanaethau bysiau i gael eu cynllunio a'u darparu'n genedlaethol fel rhwydwaith integredig o wasanaethau sy'n ymateb i anghenion ei gymunedau. Drwy gyflwyno fframwaith deddfwriaethol diwygiedig, bydd gan Lywodraeth Cymru ffordd briodol o ddarparu gwell gwasanaethau bysiau yng Nghymru sydd o fudd i'r cyhoedd. Wrth ddatblygu'r cynigion, ystyriwyd sawl opsiwn. Y canlynol yw'r tri phrif rai y canolbwyntiwyd arnynt, yn unol ag arferion eraill ledled y DU a gwledydd eraill:
- Opsiwn 1 – busnes fel arfer a dibynnu ar ddarpariaethau deddfwriaethol presennol.
 - Opsiwn 2 – datblygu trefniadau partneriaeth statudol.
 - Opsiwn 3 – cyflwyno Diwygio'r Bysiau.
- 7.6 Mae'n hanfodol bod yr adnoddau cywir ar gael i Weinidogion Cymru er mwyn iddynt allu darparu gwasanaethau bysiau yn briodol ledled Cymru. Yr opsiwn a ffeirir gennym yw opsiwn 3, a fydd yn cyflwyno diwygio'r bysiau, gan alluogi Gweinidogion Cymru, ar y cyd ag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig, i ddiffinio rhwydwaith unedig a chydgyssylltiedig o wasanaethau, er mwyn llunio contractau gwasanaethau bysiau i weithredwyr bysiau er mwyn darparu'r gwasanaethau bysiau gofynnol (masnachfreinio), gwasanaethau trwyddedu; darparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol; neu ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol. Byddai hefyd yn ofynnol i Weinidogion Cymru wneud trefniadau i sicrhau bod gwybodaeth benodol am wasanaethau bysiau yn cael ei darparu. Bydd awdurdodau lleol hefyd yn gallu gwneud cynnig am gcontractau a darparu gwasanaethau bysiau, oherwydd bydd y ddeddfwriaeth arfaethedig yn codi'r cyfyngiad presennol ar awdurdodau lleol yn darparu gwasanaethau bysiau.

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

Opsiwn 1: Busnes fel yr arfer

- 7.7 Mae busnes fel arfer yn seiliedig ar weithredu bysiau naill ai fel gwasanaethau masnachol, gyda'r gweithredwyr yn cynllunio'r rhwydweithiau ac yn cael ad-daliadau am docynnau teithio rhatach a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, neu fel gwasanaethau

⁴ [Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru](#)

anfasnachol, a gaiff eu sefydlu drwy brosesau tendro a chontractio gan awdurdodau lleol gyda'r gweithredwr fel arfer yn cymryd yr holl incwm o docynnau, h.y. fel contract cost net. Rhoddir cymorth ariannol ar gyfer gwasanaethau anfasnachol drwy'r Grant Rhwydwaith Bysiau a gyflwynwyd ym mis Ebrill 2024. Mae'r cynllun yn rhoi £39m o gyllid i awdurdodau lleol (ar gyfer y flwyddyn ariannol 2024-2025) i sicrhau gwasanaethau bysiau drwy eu dyletswyddau statudol presennol na fyddent yn cael eu darparu'n fasnachol fel arall

- 7.8 O dan yr opsiwn hwn, byddai gweithredwyr yn parhau i weithredu'n annibynnol ar ei gilydd a byddai Llywodraeth Cymru'n parhau i ddarparu cyllid i weithredwyr bysiau, ar ffurf taliadau grant, cymorth ariannol i wasanaethau ar dendr, a chyllid i weithredwyr ar gyfer pob taith a wneir gan ddeiliaid cerdyn teithio rhatach. Cyn pandemig COVID, roedd Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn ariannu dros hanner costau gweithredu gwasanaethau bysiau yng Nghymru i bob pwrpas, sef tua £115M. Yn 2018/19, er enghraifft, mae data gan Lywodraeth Cymru yn dangos bod referniw talwyr tocynnau oddeutu £95M, sy'n cynrychioli tua 45% o'r holl referniw o tua £210M, wrth i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol ddarparu ad-daliadau am docynnau teithio rhatach o tua £69M; a thua £46M o daliadau grant i weithredwyr. Yn ystod ac yn dilyn pandemig COVID-19, a hyd at y sefyllfa bresennol⁵ mae cymorth ariannol gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i weithredwyr bysiau wedi cynyddu fel cyfran o gyfanswm costau gweithredu bysiau. Fodd bynnag, nid yw'r defnydd o fysiau yng Nghymru wedi dychwelyd i'r lefelau a welwyd cyn COVID-19. O ystyried bod gan Lywodraeth Cymru uchelgais i gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy er mwyn cyrraedd targedau newid dulliau teithio a charbon, nid yw Llywodraeth Cymru o'r farn y byddai senario busnes fel arfer o barhau i ariannu mwy na hanner costau gwasanaethau bysiau yng Nghymru, ond gan arwain at duedd gyson o leihad mewn defnydd, yn cynnig gwerth da am arian.

Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 7.9 Cytundeb rhwng awdurdod lleol a gweithredwyr bysiau lleol i gydweithio i wella gwasanaethau bysiau lleol yw partneriaeth statudol. Byddai cyflwyno rhwymedigaeth statudol i sefydlu partneriaethau statudol ledled Cymru yn cynrychioli dull cynyddrannol, gan annog mwy o ddulliau cydweithredol rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr. Er mai partneriaethau 'statudol' fyddai'r rhain, mae'n anrffod mai o'u gwirfodd y byddai gweithredwyr yn cymryd rhan ynddynt, yn yr ystyr mai dim ond pe baent yn cytuno ar y cynnwys, y telerau a'r amodau y gallent ymrwymo i drefniadau o'r fath.
- 7.10 Mae darpariaeth debyg yn bodoli yn Lloegr ar hyn o bryd, gyda Strategaeth Fysiau Genedlaethol Lloegr, sef Bus Back Better, sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau trafndiaeth lleol sefydlu partneriaethau

⁵ Mae LIC/ALI yn rhoi rhyw £153M o gymorth ar hyn o bryd ar gyfer gwasanaethau bysiau, sy'n gynydd o ryw draean ers cyn COVID.

estynedig ledled eu hardaloedd cyfan o dan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017, ac i'r holl weithredwyr gydweithredu drwy gydol y broses. Byddai'r opsiwn hwn yng Nghymru yn golygu y byddai awdurdodau lleol yn mynd ati mewn partneriaeth â'u holl weithredwyr bysiau lleol i ddrafftio Cynllun Partneriaeth. Byddai ymrwymïadau gan Awdurdodau Lleol a gweithredwyr yn cael eu datblygu drwy drafodaethau mewn ardaloedd Awdurdodau Lleol unigol, a byddai pob partneriaeth statudol unigol yn penderfynu beth yw'r ymrwymïadau hynny, ac yn eu nodi mewn Dogfen Bartneriaeth.

7.11 I nodi: Ym mis Rhagfyr 2024, cyflwynodd Lloegr y Bil Gwasanaethau Bysiau (rhif 2) (Bil y DU). Ymysg pethau eraill, bydd Bill y DU (fel yr oedd yr adeg honno), yn ceisio atgyfnerthu'r dull partneriaeth a roddir ar waith o dan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017 rhwng Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol a gweithredwyr bysiau.

7.12 Ar gyfer partneriaeth statudol, byddai disgwyl i gyllid bysiau gael ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru yn unol â lefel yr ansawdd a'r ymrwymïadau yn y cytundeb partneriaeth statudol. Yn Lloegr, cafodd cyllid ei ddyfarnu yn y lle cyntaf i tua hanner yr awdurdodau trafndiaeth lleol yn 2022-23, yn seiliedig ar yr uchelgais a ddangoswyd. Mae rhagor o gyllid wedi cael ei ddyfarnu yn 2023-24.

7.13 Ar gyfer gweithio mewn partneriaeth statudol yng Nghymru, byddai disgwyl i sawl ymrwymiad gael ei nodi ar gyfer amrywiaeth o elfennau gwasanaethau bysiau, gyda chmau gweithredu a rhwymedigaethau y cytunir arnynt ar gyfer yr awdurdod lleol a'r gweithredwyr, a allai gynnwys agweddau ar y canlynol:

- Manylebau cerbydau
- Brandio
- Dulliau talu teithwyr
- Strwythur tocynnu / prisiau siwrneiau
- Gofynion gwybodaeth amser real
- Amllder gwasanaethau
- Seilwaith safleoedd bysiau
- Mesurau blaenoriaeth bysiau;

Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

7.14 Byddai diwygio'r bysiau yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen yn eu barn nhw er mwyn sicrhau trafndiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac

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

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

- Ble y bydd gwasanaethau bysiau'n rhedeg a phryd (h.y. y rhwydwaith, oriau gweithredu ac amserlenni).
- Y system docynnu, strwythur prisiau siwrneiau a'r mathau o brisiau siwrneiau a fydd ar gael (gan gynnwys tocynnau tymor, capiau ar brisiau siwrneiau a disgowntiau i deithwyr yn ôl yr angen).
- Dulliau talu prisiau siwrneiau y bydd yn rhaid eu derbyn ar wahanol fathau o wasanaethau (e.e. ffôn clyfar, technoleg ddigyffwrdd, arian parod, apiau ac ati).
- Sicrhau y bydd gwybodaeth gynhwysfawr ar gael i'r cyhoedd.
- Manylebau cerbydau (gan gynnwys brandio, safonau allyriadau a thechnolegau).
- Cyflogau ac amodau contract staff.

- 7.16 Gall Gweinidogion Cymru gynllunio cysylltiadau o fws i drên ac o un bws i'r llall, gydag amserlen integredig a thocynnau sy'n hawdd eu defnyddio ac yn ddilys ym mhob rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth, a thrwy hynny gyflawni'r amcan 'Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn' a ddymunir, sy'n hanfodol er mwyn gwneud bysiau'n fwy deniadol i ddarpar deithwyr.
- 7.17 Ni fyddai deddfwriaeth diwygio'r bysiau yn diffinio'r union ddull gweithredol ar gyfer masnachfreinio, er mwyn cydnabod y gall dulliau eraill fod yn briodol i wahanol rannau o Gymru. Er enghraifft, mae'n bosibl mai masnachfreinio ardaloedd cyfan fydd y dull mwyaf addas i rai lleoliadau, ond y bydd masnachfreinio fesul llwybr neu fasnachfreinio casgliadau bach o lwybrau yn ddull mwy addas mewn lleoliadau eraill - ac, yn arbennig, gallai hynny arwain at gyfleoedd i weithredwyr sy'n fusnesau bach a chanolig (BBaChau) gymryd rhan yn y farchnad caffael masnachfreintiau.
- 7.18 Amcangyfrifir y bydd yn cymryd pum mlynedd o ddyddiad y Cydsyniad Brenhinol i gyflwyno diwygio'r bysiau, a bydd y broses o'i roi ar waith yn cynnwys ystyried trefniadau pontio er mwyn tarfu cyn lleied â phosibl ar deithwyr a chynig eglurder i weithredwyr ynglŷn â'r rhaglen bontio.
- 7.19 Er nad yw diwygio'r bysiau yn ddull ar gyfer cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau sydd ar gael yng Nghymru ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru a TrC wedi bod yn datblygu prosiectau 'braenaru' sy'n cynrychioli camau cychwynnol proses o greu rhwydweithiau sydd wedi'u cydgysylltu'n dda, gyda threfniadau tocynnu integredig wedi'u symleiddio, a rhwydweithiau wedi'u rhesymoli er mwyn dileu dyblygu a gwella effeithlonrwydd o ran costau. Mae'r prosiectau braenaru'n canolbwyntio ar ardaloedd lle mai gwasanaethau ar dendr yw'r gwasanaethau bysiau yn bennaf ac, felly, lle mae'r mwyaf o allu i ffurfio gwelliannau drwy un dull cydgysylltiedig, sef un o nodweddion allweddol masnachfreinio.

Prosiectau Braenaru TrC

Sherpa'r Wyddfa, Eryri

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

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



Yn dilyn yr ad-drefnu, yn 2024-25 gwelwyd twf o 36.2% mewn niferoedd teithwyr o gymharu â 2019-20 (cyn COVID), a chynnydd o 45.9% mewn refeniw. .

Integreiddio TrawsCymru â'r Rheilffyrdd

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

Mae dangosyddion gwybodaeth fyw i deithwyr o safon uchel ar gael ar fysiau gwasanaeth T1, sy'n dangos gwybodaeth am amseroedd gadael bysiau a threnau, ac mae'r amserlen wedi'i hintegreiddio â systemau National Rail er mwyn hwyluso prosesau cynllunio a thocynnu ar gyfer siwrneiau trwodd, gyda thros 11,000 o docynnau trwodd cael eu gwerthu gan reilffyrdd bob blwyddyn. Mae'r gwelliannau i'r gwasanaeth T1 wedi arwain at bron i 60% yn fwy o deithwyr dros gyfnod o 6 mis o'i gymharu â llinell sylfaen 2022, gydag 20% yn fwy o deithwyr yn y 6 mis cyntaf hyd at fis Medi 2025, o'i gymharu â'r 6 mis cyntaf hyd at fis Medi 2023 a chynnydd cyfatebol o 24% yn y refeniw dros yr un cyfnod.



Tocyn tapio i mewn ac allan ar 1bws, Gogledd Cymru

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



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

8. Costau a manteision

Methodoleg

Modelu Costau a Manteision

- 8.1 Mae'r model asesu economaidd a ddefnyddiwyd ar gyfer yr RIA hwn yn defnyddio data demograffig, ystadegau teithwyr ar fysiau, ac ystadegau ariannol ar gyfer Cymru gyfan, sydd ar gael o ffynonellau'r Llywodraeth. Mae'r amcangyfrifon o'r costau yn seiliedig ar waith trafod helaeth â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys TrC⁶ a Transport for Greater Manchester.
- 8.2 Un egwyddor arweiniol ar gyfer modelu'r galw ac asesu economaidd yw cymesuredd, sy'n cyfeirio at daro cydbwysedd rhwng lefel y manylder a chost y gwaith modelu, gan ystyried ffactorau fel y swyddogaethau gofynnol, argaeledd a chadernid data, a chyfyngiadau amser ac adnoddau. Gan nad oedd yn ymarferol asesu pob gwasanaeth bysiau yng Nghymru yn fanwl, defnyddiwyd dull cymesur ar gyfer yr asesiad economaidd a'r asesiad o ddefnydd, yn seiliedig ar archwilio tair ardal leol enghreifftiol (Caerdydd, Wrecsam a Sir Benfro) er mwyn llunio astudiaethau achos i'w defnyddio i asesu'r effeithiau. Ar gyfer ardal pob astudiaeth achos, ffurfiwyd rhwydwaith wedi'i resymoli a'i optimeiddio (ar lefel amlinellol), yn seiliedig ar yr egwyddorion arferion gorau a nodir yn Adran 7.1. Mae canlyniadau'r dadansoddiad o'r rhwydweithiau hyn yn rhoi syniad o'r effeithiau economaidd ledled Cymru, drwy eu hallosod i lefel Cymru gyfan ar sail pro rata gan ddefnyddio ystadegau cilometrau cerbydau bws. Felly, mae'r RIA hwn yn rhoi asesiad dangosol o'r costau a'r manteision tebygol o'r cynigion polisi. Rhoddir ystyriaeth bellach i gostau a manteision yn ystod y cam gweithredu pan fydd llwybrau a rhwydweithiau'n cael eu dylunio. Mae'r rhwydweithiau enghreifftiol yn cynrychioli'r mathau nodweddiadol canlynol o leoliadau yng Nghymru:
- rhwydwaith bysiau mawr mewn un ardal drefol (Caerdydd).
 - rhwydwaith tref mewn ardal drefol ganolig ei maint (Wrecsam).
 - rhwydwaith gwledig/rhwng trefi mewn ardal wledig sy'n cynnwys nifer o drefi bach a phentrefi (Sir Benfro).
 - Mae costau newydd a newidiadau i gostau a refeniw (gan gynnwys cynnydd a lleihad) wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer staff a gweithgareddau gweithredol gan Lywodraeth Cymru, TrC, awdurdodau lleol (ALLau) a gweithredwyr. Mae newidiadau i gostau busnes fel arfer

⁶ Mewn ymateb i argymhellion Pwyllgor Cyllid y Senedd wrth graffu ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), cafodd yr RIA ei ddiweddarau yn 2025 mewn perthynas â'r amcangyfrifon o'r costau, a darparwyd esboniad manylach lle argymhellodd y pwyllgor hynny.

wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer gweithgareddau cychwynnol a pharhaus mewn perthynas â diwygio'r bysiau a phartneriaethau statudol.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

penderfyniadau polisi ar genedlaethau'r dyfodol yn hytrach na chanolbwyntio ar effeithiau byrdymor, mae paramedrau polisi Llywodraeth Cymru yn cymhwyso cyfradd ddisgowntio is, sef 1.5%, i fanteision sy'n gysylltiedig ag iechyd, llesiant, a'r amgylchedd. Ceir esboniad pellach yn Atodiad B.

- 8.8 Hefyd, mae WelTAG yn cynnwys gofyniad ar wahân i ddwy set o ganlyniadau gael eu cynnwys – un sy'n cynnwys arbedion amser siwrnai fel mantais, ac ail set nad yw'n cynnwys manteision yn sgil arbedion amser siwrnai. Mae datganiad sefyllfa gan y Gweinidog yn esbonio'r sail resymegol dros y gofyniad hwn yn WelTAG¹⁰. Felly, caiff canlyniadau polisi Cymru a chanlyniadau TAG eu cyflwyno gan gynnwys arbedion amser siwrnai a heb eu cynnwys.
- 8.9 Fel y nodir yn WelTAG (drafft ymgynghori 2022), dim ond os byddant yn cefnogi blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd¹¹, sef gwella amseroedd siwrneiau ar gyfer teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus i'w gwneud yn gystadleuol o ran amser yn erbyn y car preifat ac annog newid i ddulliau teithio mwy cynaliadwy y dylid ystyried arbedion amser siwrnai yn fantais. O fewn y canlyniadau a gyflwynir fel rhan o'r RIA hwn, gellir priodoli'r mwyafrif helaeth o'r arbedion amser siwrnai i ddefnyddwyr bysiau ac, felly, yn unol â WelTAG, mae'r bennod hon a thablau crynodeb pennod 6 yn canolbwyntio ar y set o ganlyniadau sy'n cynnwys arbedion amser siwrnai. Cyflwynir canlyniadau modelu ar gyfer y pedwar set o baramedrau yn Atodiad C at ddibenion cymharu.
- 8.10 Mae rhagfynegi, yn ei hanfod, yn cynnwys rhywfaint o ansicrwydd. Mae'r ansicrwydd allweddol sy'n dylanwadu ar ganlyniadau'r asesiad gwerth am arian hwn yn canolbwyntio ar lefel yr ymateb ymhlith teithwyr y gellid ei ddisgwyl ar ôl rhoi diwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol ar waith a'r costau sy'n gysylltiedig â sefydlu a rhedeg y gwelliannau i wasanaethau bysiau. Caiff y profion sensitifrwydd sy'n ystyried yr ansicrwydd hwn eu trafod yn Atodiad C.2.1 a C.2.2. Mae'r canlyniadau a nodir yn y bennod hon yn yr RIA yn adlewyrchu'r amcangyfrif gorau o gostau a manteision yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael.

Senarios Asesu

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

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

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

cael ei ddefnyddio ar gyfer yr opsiwn partneriaethau statudol er mwyn cymharu opsiynau ar sail gyfartal.

Cyfnod Arfarnu

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

Costau Pontio i Fysiau Di-allyriadau

- 8.15 Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi llwybr tuag at sicrhau bod fflyd bysiau ddi-allyriadau ar waith yng Nghymru erbyn 2035¹². Felly, mae pontio o fflyd bysiau diesel wedi'i gynnwys yn yr asesiad hwn ar gyfer y llinell sylfaen busnes fel arfer ac ar gyfer yr opsiynau partneriaeth statudol a diwygio'r bysiau. Yn ymarferol, bydd Llywodraeth Cymru yn penderfynu ar y model (neu'r modelau) caffael sydd fwyaf addas i'w huchelgeisiau datgarboneiddio a'i chyfyngiadau ariannol – er yr ystyrir ei bod yn rhesymol tybio y byddai rhaglen pontio'r fflyd yn digwydd yn gyflymach gyda threfniadau diwygio'r bysiau ar waith o gymharu â'r opsiynau eraill, gan y byddai diwygio'r bysiau'n tueddu i gynnig mwy o allu i reoli'r rhaglen bontio na'r opsiynau busnes fel arfer neu bartneriaeth statudol. Byddai'r opsiynau hyn sydd wedi'u dadreoleiddio yn dibynnu ar raglen fwy cymhleth a ariennir drwy gyllid grant ac a fyddai'n debygol o gynnwys proses barhaus o geisiadau gan awdurdodau lleol a dyfarniadau dilynol (yn debyg i broses ariannu Zebra yn Lloegr)¹³.
- 8.16 Tybir at ddibenion yr asesiad hwn y caiff bysiau trydan di-allyriadau eu cyflwyno'n raddol erbyn 2035-36 (o dan fodel diwygio'r bysiau) yn unol â thargedau Sero Net Cymru. Tybir y bydd y broses o bontio i fflyd bysiau wedi'i datgarboneiddio yn cymryd pum mlynedd yn fwy o dan fodel partneriaethau statudol, a 10 mlynedd yn fwy o dan fodel busnes fel arfer.
- 8.17 At ddibenion yr asesiad hwn, tybir bod costau pontio i fflyd bysiau ddi-allyriadau wedi'u hamorteiddio. Ar wahân i'r gwahaniaeth yn y cyfnod pontio, byddai'r costau sy'n gysylltiedig â chyflwyno bysiau di-allyriadau yn niwtral ar y cyfan ac ni fyddai modd eu priodoli i ddiwygio'r bysiau neu bartneriaethau statudol gan y byddai'r targedau datgarboneiddio yr un mor berthnasol o dan fodel partneriaethau statudol neu fusnes fel arfer. Er mwyn dilyn dull sy'n seiliedig ar brynu bysiau'n gyfan gwbl, byddai angen cyllid cyfalaf sylweddol ymlaen llaw, a fyddai'n arwain at oblygiadau o ran fforddiadwyedd. Ni fyddai hyn yn cael fawr ddim effaith ar yr arfarniad economaidd gan fod y targedau datgarboneiddio yn berthnasol i bob opsiwn a brofwyd.
- 8.18 Nodir bod astudiaethau a gynhaliwyd gan EBRD ¹⁴ yn dangos bod gan fysiau trydan, fel arfer, gostau gweithredu oes gyfan tebyg i fysiau diesel dros 15 mlynedd (10% yn fwy neu'n llai, yn dibynnu ar ffactorau fel pa mor fryniog yw'r ardal, cilometrau bysiau a gwresogi/oeri); hynny yw, byddai'r costau cerbydau ychwanegol (a'r costau blynyddol cysylltiedig) yn cael eu gwrthbwyso rywfaint gan gostau rhedeg rhatach bysiau trydan o gymharu â diesel. Mae gan Lywodraeth Cymru astudiaethau ar wahân sy'n cael eu cynnal ar hyn o bryd ac a fydd yn

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

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

¹⁴ [\[Mynd yn drydan: Llwybr i fysiau allyriadau sero | UITP \]\]](#)

penderfynu ar y cynllun caffael a'r cynllun ariannol ar gyfer bysiau di-allyriadau yng Nghymru. Felly, er bod yr asesiad hwn yn ystyried y broses o bontio i fysiau di-allyriadau ar gyfer pob opsiwn – yn ymarferol, nid yw'r newid hwn yn uniongyrchol berthnasol i'r ddeddfwriaeth bysiau ac nid yw'n cael llawer o effaith ar yr asesiad cymharol o'r opsiynau partneriaeth statudol a diwygio'r bysiau.

- 8.19 Ar gyfer yr opsiwn diwygio'r bysiau, mae cost ychwanegol i Lywodraeth Cymru ar gyfer rhaglen o gaffael depos yn ystod y cyfnod pontio hefyd wedi cael ei gynnwys, sef tua £178M (cyn cynnwys tuedd optimistaeth a throsi i brisiau'r farchnad). Mae hon yn gost ddangosol sy'n seiliedig ar gaffael nifer o ddepos bach / canolig / mawr ledled Cymru¹⁵. Yn ymarferol, bydd y dull o gaffael depo, neu fel arall contractio gweithredwyr i gynnal eu gwasanaethau o'u depos eu hunain, yn destun ymchwil ac ystyriaethau lleol i sicrhau'r gwerth gorau. Bydd newid i fysiau di-allyriadau yn gofyn hefyd addasu depos bysiau o ran seilwaith gwefru a chysylltiadau â'r grid. Amcangyfrifir y bydd hyn yn costio tua £80M i Lywodraeth Cymru. Fodd bynnag, câi'r gost hon o ddatgarboneiddio depos bysiau a'r fflyd ei hysgwyddo o dan yr opsiynau busnes fel arfer, partneriaeth statudol, a diwygio bysiau fel ei gilydd. Dim ond yr amseriad fyddai'n wahanol. Mae mwy o 'reolaeth' ar raglenni addasu'r fflyd a'r depos o dan yr opsiwn diwygio bysiau (fel rhan o fasnachfreinio) ac o'r herwydd, disgwylir i'r datgarboneiddio ddigwydd yn gynharach o dan yr opsiwn hwn.

Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

Costau Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

- 8.20 O dan yr opsiwn hwn, byddai'n ofynnol i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol barhau i dalu mwy na hanner costau gwasanaethau bysiau yng Nghymru (fel yr oeddynt yn ei wneud cyn pandemig COVID-19 ar tua £115M y flwyddyn yn 2018-19¹⁶). Ar ôl cyfnod pandemig COVID-19, bu'n rhaid i gyllid gan Lywodraeth Cymru gael ei gynnal. ei gynyddu a'i ddyrannu yn seiliedig ar sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn hyfyw, gan arwain at lefel gymesur uwch o gymhorthdal uniongyrchol i weithredwyr na chyn 2021, a hynny am wasanaethau masnachol a gwasanaethau ar dendr. Mae'r cymorth ariannol hwn wedi parhau dros gyfnod estynedig gan mai dim ond tua dwy ran o dair o'r lefel a welwyd cyn pandemig COVID-19 yw lefel y defnydd o fysiau yng Nghymru (yn 2022-23)¹⁷.

¹⁵ Mewn ymateb i argymhellion a wnaed gan Bwyllgor Cyllid y Senedd (Gorffennaf 2025) wrth graffu ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), cafodd yr RIA ei ddiweddarau mewn perthynas â darparu gwybodaeth ychwanegol mewn perthynas ag amcangyfrifon costau depo.

¹⁶ Mae LIC/ALI yn rhoi rhyw £153M o gymorth ar hyn o bryd ar gyfer gwasanaethau bysiau, sy'n gynydd o ryw draean ers cyn COVID.

¹⁷

BUS01 yn Bus statistics data tables - GOV.UK (www.gov.uk) Mae'r ffigurau diweddaraf sydd ar gael ar gyfer 2023-24 yn dangos 71 miliwn o deithiau (71% o'r defnydd cyn COVID).

- 8.21 Mae graddfa'r milltiroedd bysiau a weithredir yng Nghymru wedi lleihau dros y 10 mlynedd diwethaf, o tua 124 miliwn o gilometrau y flwyddyn yn 2010-11 i 101 miliwn o gilometrau y flwyddyn yn 2019-20¹⁸. Ar ôl blwyddyn pan gafodd pandemig COVID-19 effaith fawr ar filltiroedd bysiau, gwelwyd adferiad yn 2021-22 i tua 83 miliwn o gilometrau. Mae'r lleihad yn y defnydd o fysiau wedi dilyn proffil tebyg, o 116 miliwn o deithiau gan deithwyr yn 2010-11 i 91 miliwn o deithiau yn 2019-20. Mae graddfa gwasanaethau a gymorthdelir wedi lleihau dros y cyfnod hwn, o tua 43 miliwn o gilometrau y flwyddyn i bron hanner hyn cyn pandemig COVID-19. Mae'r duedd hanesyddol hon yn dangos bod darpariaeth ac argaeledd teithio ar fysiau yng Nghymru yn ddibynnol i raddau helaeth ar gyllid cyhoeddus – ar gyfer gwasanaethau ar dendr / a gymorthdelir a chyllid uniongyrchol i weithredwyr (grant seiliedig ar filltiroedd y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, taliadau de minimis i gynnal rhai gwasanaethau ar adegau tawel, ac ad-dalu prisiau tocynnau teithio am ddim). Felly, mae'n debygol y bydd parhau â'r dull busnes fel arfer naill ai'n golygu y bydd y defnydd o wasanaethau'n parhau i leihau neu, pe bai niferoedd teithwyr yn tyfu, y byddai angen cynnydd sylweddol mewn cyllid a chymorthdaliadau ar gyfer gwasanaethau. Hyd yn oed cyn pandemig COVID-19, o ystyried y sefyllfa ariannol a'r pwysau ar y pryd yn 2020, roedd yn annhebygol y byddai mwy o gyllid cyhoeddus i gefnogi gwasanaethau o fewn y senario bresennol wedi bod ar gael, gyda thuedd ar i lawr yn y defnydd o fysiau ac mewn lefelau gwasanaeth yn debygol – gan arwain at effeithiau negyddol ar dagfeydd a'r amgylchedd, a llai o hygyrchedd ar fws i leoliadau cyflogaeth, gwasanaethau ac addysg i'r bobl hynny na allant ddefnyddio car.
- 8.22 O ystyried y lleihad yn y defnydd o fysiau cyn pandemig COVID-19 a'r adferiad araf yn lefelau teithiau ar fysiau ers hynny, mae'n deg dod i'r casgliad y bydd niferoedd teithwyr yn parhau i leihau os na chymerir camau, ac y byddai hynny'n arwain at oblygiadau o ran costau i Lywodraeth Cymru. Mae Adran Drafnidiaeth y DU yn rhagweld ar sail y llinell sylfaen (yn seiliedig ar ddata'r Cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol) y bydd y defnydd o fysiau'n gostwng tua 21% rhwng 2018-19 a 2054-55 (tua 0.6% y flwyddyn)¹⁹.

Manteision Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

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

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

¹⁹ Yr Adran Drafnidiaeth. 2016. Nid yw [nodiadau data a chwestiynau cyffredin NTEM](#) yn seiliedig ar arsylwadau neu ddata teg ond yn hytrach ar ddata'r Cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol.

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

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

Crynodeb o Gostau a Manteision Opsiwn 1: Busnes fel Arfer

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

Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

Costau Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 8.27 Gallai Llywodraeth Cymru ei gwneud yn orfodol i'r holl wasanaethau bysiau ym mhob ardal awdurdod lleol fod yn rhan o bartneriaeth statudol y byddai'r awdurdod lleol a gweithredwyr bysiau lleol yn cytuno arni. Byddai'r penderfyniad i fwrw ymlaen â chynigion ar gyfer partneriaeth statudol yn cael ei lywio gan asesiadau manwl o'r goblygiadau, a fyddai'n cynnwys asesiad ariannol a dadansoddiad o'r costau a'r manteision.
- 8.28 Mae amcangyfrifon o'r costau pontio a'r costau rheolaidd yn sgil sefydlu, gweithredu a rheoli partneriaethau statudol wedi cael eu datblygu ar gyfer y cyfnod sefydlu cychwynnol (a elwir yn gostau pontio), ac ar gyfer y gweithrediadau parhaus (a elwir yn gostau rheolaidd). Yn anorod, mae'r amcangyfrifon o'r costau yn ddangosol. Mae'r costau pontio a'r costau rheolaidd yn seiliedig ar y gweithgareddau a'r adnoddau a restrir yn y paragraffau canlynol. 8.29 – 8.41. Yn anorod, ffigurau bras yw'r rhai a ddangosir, ac maent wedi'u cyfleu ar ffurf cost adnoddau CALI – a fydd, yn ymarferol, wedi'u rhannu rhwng Llywodraeth Cymru, TrC, awdurdodau lleol (ac y gellid

eu caffael fel cyngor ac ymgynghoriaeth arbenigol), a gweithredwyr. Oni nodir yn wahanol, defnyddiwyd cost cyflogeion dangosol (h.y. cyflog ynghyd â chostau) o £57,500 fesul CALI y flwyddyn.

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

- 8.33 Pan fydd partneriaethau statudol wedi'u sefydlu, bydd angen trefniadau llywodraethu ar lefel genedlaethol, gan gynnwys prosesau sicrwydd ac archwilio, a chyllidebu ariannol, a thybir y bydd hynny'n golygu dau adnodd CALI y flwyddyn. Tybir bod gan y rolau hyn gost adnoddau (h.y. cyflog ynghyd â chostau) o £115,000 fesul CALI y flwyddyn. Byddai ffocws ar ofal cwsmeriaid fel maes ar gyfer gwella hefyd, ac amcangyfrifir y byddai angen dau adnodd CALI yn Llywodraeth Cymru / TrC i gefnogi gweithredwyr ledled Cymru er mwyn iddynt allu darparu lefel fwy cyson o wasanaeth i deithwyr. Hefyd, byddai TrC yn disgwyl llif awtomataidd llawer gwell o ddata gan weithredwyr mewn cyfundrefn o bartneriaethau statudol, ac amcangyfrifir y byddai angen dau adnodd staff CALI y flwyddyn ar gyfer rheoli data a systemau TG.
- 8.34 Tybir y byddai adnoddau gweithredwyr yn aros ar y lefel bresennol wrth i bartneriaethau statudol gael eu datblygu, gyda staff ar lefel rheolwyr yn rhan cyfrannu at ddatblygu partneriaethau statudol, cytuno arnynt a'u rheoli. Ar gyfer Cysylltiadau Cyhoeddus a Marchnata, tybir lleihad yng nghyfanswm yr adnoddau ymhlith gweithredwyr mwy (amcangyfrifir lleihad o bedwar adnodd CALI y flwyddyn). Byddai'r gost am hyn yn cael ei gwrthbwysu gan lefel debyg o adnoddau'n cael eu defnyddio yn TrC, gan y bydd y cwmni'n cyflawni rôl fwy blaenllaw yn y gwaith o farchnata gwasanaethau bysiau lleol yn well – a hynny o fewn tîm marchnata cyfunol ar gyfer bysiau a rheilffyrdd.
- 8.35 Yn ogystal â chostau staffio, byddai nifer o gostau cyfalaf cychwynnol sy'n gysylltiedig â TG a chostau gweithredu rheolaidd, a hynny ar lefel genedlaethol yn bennaf, gan y bydd TrC yn ceisio cyflwyno technoleg mewn ffordd gyson ledled Cymru.
- 8.36 Dylunio manylebau / gosod systemau monitro cerbydau awtomatig (AVM) am gost o tua £4M y flwyddyn, dros gyfnod o bum mlynedd (er y byddai'r gost hon yn cael ei gwrthbwysu gan leihad mewn costau i weithredwyr, y tybir y byddai tua hanner y gost hon). Tybir hefyd y bydd cost barhaus o tua £2M y flwyddyn am gynnal a chadw'r system AVM.
- 8.37 Cost gychwynnol am uwchraddio systemau tocynnu mewn cerbydau a systemau swyddfa gefn – sef tua £2M y flwyddyn am ddwy flynedd (wedi'i gwrthbwysu gan leihad o tua £0.5M i weithredwyr). Mae cost gweithredu a chynnal a chadw systemau tocynnau hefyd wedi'i chynnwys fel cost reolaidd o tua £1M y flwyddyn i'r awdurdodau lleol.
- 8.38 Mae cynnydd mewn defnydd wedi cael ei amcangyfrif ar gyfer partneriaethau statudol fel y nodir yn 8.41, a fyddai'n arwain at daliadau uwch i weithredwyr er mwyn ad-dalu tocynnau teithio rhatach. Byddai hyn yn golygu cost refeniw flynyddol ychwanegol i Lywodraeth Cymru.
- 8.39 Nid yw costau sy'n gysylltiedig â chaffael fflydoedd wedi cael eu cynnwys fel symiau cyfalaf yn yr asesiad hwn, gan fod talu costau prynu bysiau fel arfer yn golygu amorteiddio'r gost drwy lesu neu fenthycu (gyda thaliadau llog cysylltiedig). Felly, at ddibenion modelu,

mae costau prynu bysiau wedi cael eu cynnwys yng nghyfanswm y costau gweithredu blyneddol. Tybir y byddai milltiroedd bysiau yn y senario partneriaethau statudol yr un fath â'r senario busnes fel arfer i bob pwrpas – gyda rhywfaint o resymoli neu addasu cyfyngedig i rwydweithiau wedi'i gynnwys mewn cytundebau partneriaeth statudol. Fodd bynnag, fel y nodir yn Adran 8.15, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu ariannu proses o bontio i fysiau di-allyriadau – a thybir y bydd hynny'n digwydd ar gyfer pob opsiwn – felly ni fydd y fenter hon yn cael llawer o effaith ar y dadansoddiad cyffredinol o'r costau a'r manteision.

- 8.40 Byddai partneriaethau statudol yn cynnwys cytundebau ynghylch cyflogau ac amodau yn unol â bwriad Llywodraeth Cymru i gyflwyno polisi cyflog teg ar gyfer gweithwyr bysiau. Tybir hefyd y byddai cyflog gyrrwyr yn cynyddu i £12.88 yr awr o dan fodel partneriaethau statudol, sef cynnydd o 5% ar gyflog sylfaen o £12.27²⁰. Gan y byddai angen cyd-drafod cyflogau ac amodau fel rhan o'r bartneriaeth statudol, mae'n bosibl na fydd modd cytuno ar y polisi hwn gyda'r holl weithredwyr.
- 8.41 Caiff yr holl gostau amcangyfrifedig uchod eu crynhoi ar lefel Cymru gyfan yn Nhabl 8.1. Ceir dadansoddiad pellach o'r costau a manteision yn Atodiad C.

Tabl 8-1 Amcangyfrif o Gostau Partneriaethau Statudol gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

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

Manteision Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 8.42 Gallai manteision partneriaeth statudol effeithiol gynnwys rhwydwaith bysiau mwy effeithlon, amserlenni mwy cydgysylltiedig, system docynnu aml-weithredwr (gan gydnabod y byddai cyfyngiadau ar y gallu i bartneriaethau statudol ddisodli trefniadau'r gweithredwyr eu hunain ar gyfer tocynnu a phrisiau siwrneiau), a gwell gwybodaeth, fel y daw bysiau yn yr ardal honno'n fwy deniadol fel dull teithio. Mae hyn yn

²⁰ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol. 2021. [Earnings and hours worked - ASHE Table 3: Transport and mobile machine drivers and operatives](#)

ei dro yn debygol o gynyddu'r defnydd o fysiau gan arwain at fanteision ariannol i'r gweithredwyr bysiau yn yartneriaeth statudol (er y byddai'r manteision yn amrywio o un gweithredwr i'r llall).

- 8.43 Mae gwaith modelu ar gyfer partneriaethau statudol, ar gyfer senario orau posibl lle y caiff yr holl fesurau, fel amserlenni mwy cydgysylltiedig, argaeledd tocynnau aml-weithredwr a gwell gwybodaeth eu rhoi ar waith ar yr un pryd (gweler Atodiad B), yn dangos cynnydd amcangyfrifedig o 9% mewn defnydd mewn rhwydweithiau trefol mawr; 6% mewn rhwydweithiau trefi; a 9% mewn rhwydweithiau gwledig yn 2040, ar sail archwilio astudiaethau achos o rwydweithiau yng Nghaerdydd, Wrecsam a Sir Benfro. Amcangyfrif o fanteision yn sgil partneriaethau statudol yw hwn, ac nid yw'n cyfrif am fuddsoddiad mewn seilwaith ar y stryd (megis lonydd bysiau â blaenoriaeth) er mwyn cynnig sylfaen gymaradwy ar gyfer asesu opsiynau yn erbyn diwygio'r bysiau.
- 8.44 Amcangyfrifir y byddai mantais economaidd i ddefnyddwyr – ond, yn ymarferol, byddai hyn yn debygol o amrywio'n sylweddol yn dibynnu ar y mesurau a'r cytundebau a gaiff eu cynnwys ym mhob partneriaeth leol. Tybir y byddai partneriaethau statudol yn yr asesiad hwn yn sicrhau gwell cydgysylltu rhwng gwasanaethau, gan arwain at well amseroedd siwrneiau ar gyfer rhai siwrneiau a gwell cysylltedd â bws yn gyffredinol, llwybrau bysiau a gwybodaeth am amserlenni y mae'n haws eu deall, a mwy o ddefnydd o docynnau aml-weithredwr – y bydd pob un ohonynt yn arwain at rywfaint o welliant o ran amseroedd siwrneiau cyfartalog gwirioneddol a chanfyddedig.
- 8.45 Mae crynodeb o fanteision ariannol ac economaidd amcangyfrifedig partneriaethau statudol wedi'i nodi yn 8-2, ac mae dadansoddiad pellach i'w weld yn Atodiad C. Mae'r manteision economaidd i ddefnyddwyr yn bennaf seiliedig ar wella amseroedd siwrneiau, ansawdd a dibynadwyedd gwasanaethau bysiau.

Tabl 8-2 Amcangyfrif o Gostau Partneriaethau Statudol gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnydd wyr	Cyfansw m
Manteision Ariannol	-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd	-	-	-	£1,110.3 M	£1,110.3 M
Cyfanswm Manteision	-	-	£24.9 M	£1,110.3 M	£1,135.2 M
Nodiadau:					
1. Manteision bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision					

2. Mae'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad.
3. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.

Crynodeb o Gostau a Manteision Opsiwn 2: Partneriaethau Statudol

- 8.46 Mae gwaith modelu ar gostau a manteision partneriaethau statudol yn dangos y byddai manteision economaidd cyffredinol yn fwy na'r costau, fel y gwelir yn Nhabl 8-3. Caiff hyn ei lywio'n bennaf gan y manteision i ddefnyddwyr. Yn anrnod, byddai gan bartneriaethau statudol mewn ardaloedd trefol mawr, trefi, ac ardaloedd gwledig nodweddiadol gwahanol, a byddai pob awdurdod lleol fel arfer yn tueddu i gael ei flaenoriaethau ei hun o ran targedau defnydd, cynhwysiant cymdeithasol, a dalgylchoedd bysiau – yn ogystal ag amcanion polisi ac economaidd ehangach. Mae'r Gymhareb Cost a Budd gan gynnwys buddion amser siwrnai o 3.2 yn dangos gwerth uchel am arian²¹.

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

Eitem	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnydd wyr	Cyfansw m
Cyfanswm Costau	£277.7 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£353.6 M
Cyfanswm Manteision	-	-	£24.9 M	£1,110.3 M	£1,135.2 M
Gwerth Presennol Net	-£277.7 M	-£76.6 M	£25.6 M	£1,110.3 M	£781.6 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau	-	-	-	-	3.2
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad. 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistaeth. 4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.					

Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

²¹ Yr Adran Drafnidiaeth, [Value for Money framework](#)

Costau Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

- 8.47 Byddai diwygio'r bysiau yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi'r gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen yn eu barn nhw er mwyn sicrhau trafndiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru gyfan; i nodi manylion allweddol y gwasanaethau hynny yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru (llwybrau, prif fannau aros ac ardaloedd gweithredu); ac i sicrhau y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Byddai'r opsiwn hwn yn galluogi Gweinidogion Cymru i lunio contractau gwasanaeth bysiau lleol â gweithredwyr er mwyn sicrhau gwasanaethau (yn ogystal â rhoi trwyddedau gwasanaethau bysiau lleol i weithredwyr; darparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol; neu drwy ddibynnu ar wasanaethau penodol eraill a ddarperir, fel gwasanaethau bysiau cymunedol). Rhagwelir y caiff y rhan fwyaf o'r rhwydwaith bysiau lleol yng Nghymru eu grwpio yn becynnau masnachfaint sy'n cynnwys un gwasanaeth neu fwy. Caiff manylion y ffordd y caiff ardaloedd eu hisrannu a'u contractio eu pennu yn y dyfodol ac, felly, at ddibenion yr asesiad hwn, mae tybiaethau wedi cael eu gwneud fel a ganlyn:
- 8.48 Gallai Cymru gael ei hisrannu'n barthau (neu ardaloedd) masnachfaint at ddibenion rheoli contractau'n effeithiol ac er mwyn cynllunio gwasanaethau a gweithrediadau'n lleol mewn ffordd sy'n addas i'r ddaearyddiaeth leol benodol, nodweddion y galw ac anghenion y gymuned. Caiff maint a siâp y parthau masnachfaint eu diffinio gan ystyried y ddaearyddiaeth a'r galw am drafndiaeth yn lleol, ac felly mae'n bosibl na fyddant yn dilyn ffiniau'r awdurdodau lleol ym mhob achos. At ddibenion yr asesiad diweddaraf hwn, tybiwyd y bydd pedwar parth masnachfaint ledled Cymru, a fyddai'n adlewyrchu ffiniau'r Cydbwyllgorau Corfforedig²², ac yn cynnwys parthau masnachfaint yn y Gogledd, y Canolbarth, y De-orllewin a'r De-ddwyrain
- 8.49 Gellid sefydlu contractau gwasanaethau bysiau lleol ar gyfer grwpiau o wasanaethau ar goridorau penodol, ar gyfer gwasanaethau mewn sector o fewn ardal, neu ar gyfer ardal gyfan. Byddai contractau masnachfreinio'n digwydd ar sail 'costau gros' lle y byddai Gweinidogion Cymru yn cadw'r refeniw ac felly'n gallu dewis sut i ddefnyddio refeniw o brisiau siwrneiau yn y ffordd fwyaf effeithiol, ond hefyd, drwy hynny, yn ysgwyddo'r risg ariannol sy'n gysylltiedig ag amrywiadau mewn refeniw yn y dyfodol (yn hytrach na chontractau

²² Mewn ymateb i argymhellion a wnaed gan Bwyllgor Cyllid y Senedd (Gorffennaf 2025) wrth graffu ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), cafodd yr RIA ei ddiweddarau mewn perthynas â newid parthau masnachfreinio bysiau. Cynigir nawr bod Cymru'n cael ei rhannu'n bedwar parth masnachfreinio a fydd yn cyd-fynd â phedwar rhanbarth y cyd-bwyllgorau corfforedig. Y parthau hyn yw – De-orllewin Cymru, Gogledd Cymru, De-ddwyrain Cymru a Chanolbarth Cymru (fel y nodir yn: [Diwygio'r bysiau yng Nghymru: ein map ffordd i fasnachfreinio](#)). Ystyrir na fydd y newid hwn i'r trefniant parthau masnachfreinio yn cael effaith fawr ar gostau masnachfreinio bysiau, er y bydd rhai arbedion maint o ran gofynion staffio gan y bydd llai o barthau (o naw i bedwar).

'costau net', lle y byddai'r gweithredwyr yn cadw'r refeniw a'r risgiau ariannol).

- 8.50 Er bod contractau gwasanaethau cyhoeddus a masnachfreinio yn gyffredin yn rhyngwladol (er enghraifft, yn Ewrop, UDA, Awstralia, yr Emiradau Arabaidd Unedig, Singapore), dim ond yn Llundain y mae masnachfreinio bysiau wedi cael ei roi ar waith yn y DU, tan 2023. Yn ystod 2023, mae Awdurdod Cyfun Manceinion Fwyaf (sydd â chyfanswm poblogaeth tebyg i Gymru, ond â dwysedd uwch) wedi tendro a dyfarnu nifer o gontractau masnachfreinio bysiau cychwynnol ar gyfer sectorau ardal yr Awdurdod Cyfun. Mae hyn yn brawf o ddichonoldeb ac ymarferoldeb cyfnewid rhai cyfrifoldebau am gynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau o weithredwyr i awdurdod masnachfreinio (sef Transport for Greater Manchester, TfGM, yn yr achos hwn).
- 8.51 Nodir mai dim ond y costau hynny sy'n uniongyrchol gysylltiedig â'r newidiadau a'r adnoddau ychwanegol parhaus sy'n angenrheidiol i weithredu ein model diwygio'r bysiau sydd wedi'u cynnwys yn y costau amcangyfrifedig a nodir yn yr adran hon. Nid yw costau posibl eraill a allai godi yn sgil buddsoddiadau ehangach a arweinir gan bolisi mewn seilwaith bysiau (megis safleoedd bysiau newydd, mesurau blaenoriaethu bysiau, gwell gorsafoedd bysiau, bysiau cymalog mewn rhai coridorau trefol ac ati) gan mai awdurdodau lleol fydd yn gyfrifol am y rhain o hyd. Fodd bynnag, bydd diwygio'r bysiau yn rhoi mwy o allu i awdurdodau lleol a chenedlaethol ddatblygu'r mathau hyn o fesurau sy'n gysylltiedig â fflydoedd a seilwaith fel rhan o gynllun rhwydwaith a seilwaith cydlynol – ond nid ydynt yn elfen angenrheidiol o'r mesurau deddfwriaethol ac felly nid ydynt wedi cael eu cynnwys fel costau (ac nid yw manteision y mathau hyn o fesurau wedi cael eu cynnwys chwaith).
- 8.52 Bwriedir i bob ardal yng Nghymru fod yn destun masnachfreinio bysiau (yn debyg i'r broses sydd ar waith ym Manceinion Fwyaf), ac felly ceir potensial clir ar gyfer darbodion maint mewn perthynas â chostau sefydlu a rheoli, a'r manteision i deithwyr yn sgil cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau mewn ffordd fwy cydgysylltiedig ar draws rhanbarthau nag sydd wedi bod yn bosibl o dan y gyfundrefn heb ei rheoleiddio.
- 8.53 Mae amcangyfrifon o'r costau pontio a'r costau rheolaidd yn sgil sefydlu, gweithredu a rheoli contractau masnachfreinio bysiau wedi cael eu datblygu ar gyfer y cyfnod sefydlu, neu bontio, cychwynnol ac ar gyfer y gweithrediadau parhaus. Yn anorfod, amcangyfrifon dangosol yw'r amcangyfrifon o gostau a wneir, ond ystyrir eu bod yn cynrychioli amcangyfrif gorau ar sail y wybodaeth sydd ar gael ar hyn o bryd. Mae'r costau amcangyfrifedig yn cynnwys costau staffio (a allai gynnwys costau cyngor gan gynghorwyr ac ymgynghorwyr allanol), costau gosod a chostau parhaus systemau TG, costau gweithredwyr sy'n gysylltiedig â gwneud cais am gontractau a'u gweithredu, a

chostau gweithredol (sy'n cynnwys cyflogau gyrrwyr ac aelodau eraill o staff, costau tanwydd a cherbydau, a chostau cynnal a chadw). Ar ôl i'r ddeddfwriaeth bysiau gael ei rhoi ar waith, bydd Llywodraeth Cymru a TrC, gyda mewnbwn fel y bo angen gan randdeiliaid gan gynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr, yn datblygu cynlluniau gweithredol a chynlluniau adnoddau ar gyfer cyflwyno a gweithredu model diwygio'r bysiau.

- 8.54 Mae'r costau pontio allweddol yn seiliedig ar y gweithgareddau a'r adnoddau a restrir isod a thybir y byddant fel arfer yn rhychwantu cyfnod o bum mlynedd. Yn anorfod, ffigurau dangosol yw'r rhai a ddangosir, ac maent wedi'u cyfleu ar ffurf cost adnoddau CALI – a fydd, yn ymarferol, wedi'u rhannu rhwng Llywodraeth Cymru, TrC, awdurdodau lleol a chydbwyllgorau corfforedig (ac y gellid eu caffael fel cyngor ac ymgynghoriaeth arbenigol), a gweithredwyr. Mae'r amcangyfrifon staffio yn seiliedig ar gymysgedd o ddyrannu staff naill ai ar lefel genedlaethol, neu ar gyfer pob parth masnachfaint (yn seiliedig ar dybiaeth y câi diwygio'r bysiau ei gyflwyno ar sail ranbarthol, fel y nodir yn 8.48). Oni nodir yn wahanol, defnyddiwyd cost ddangosol cyflogeion (h.y. cyflog ynghyd â chostau) o £57,500 fesul CALI y flwyddyn.
- 8.55 10 CALI y flwyddyn am ddwy flynedd (a allai gynnwys cyngor allanol) ar gyfer datblygu trefniadau cyffredinol ar gyfer llywodraethu a rheoli diwygio'r bysiau, prosesau sicrwydd ac archwilio, cynllunio cyllidebau / cymorthdaliadau / refeniw, datblygu cynllun cyfathrebu, a nodi cynlluniau ar gyfer marchnata / brandio / hysbysebu – yn ogystal ag ymgysylltu â rhanddeiliaid.
- 8.56 Dros gyfnod o ddwy flynedd, amcangyfrifir y bydd angen pum CALI y flwyddyn ar lefel genedlaethol ar gyfer cynllunio rhwydweithiau ac agweddau cysylltiedig (gan gynnwys ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol).
- 8.57 Dros gyfnod o bum mlynedd, amcangyfrifir y bydd angen naw CALI (dau i bob parth masnachfaint ac un arweinydd) er mwyn datblygu cynlluniau a ffurfweddiadau masnachfreinio lleol, cynlluniau llywodraethu, a chynlluniau gweithredu a phontio.
- 8.58 Dros gyfnod o bum mlynedd, 4.5 CALI i bob parth masnachfaint (18 CALI i gyd, gan gynnwys cynghorydd arbenigol) er mwyn cyflawni prosesau caffael a gwneud gwaith cychwynnol sy'n gysylltiedig â rheoli contractau masnachfaint, gan gynnwys tendro, gwerthuso, dethol, pennu contractau terfynol, a rheoli perfformiad contractau. Bydd y rôl hon yn parhau ar ôl y cyfnod pontio, ond gydag 2 un adnodd CALI i bob parth masnachfaint (ar gyfartaledd, ond yn gweithio fel tîm).
- 8.59 Bydd angen adnoddau staff ar gyfer y gweithredwyr sy'n cystadlu mewn tendrau, ac amcangyfrifir y bydd hynny'n golygu cyfanswm o 4.5 CALI fesul parth masnachfaint (h.y. 18 CALI y flwyddyn ar gyfartaledd) a fydd yn berthnasol bob blwyddyn dros gyfnod o bum mlynedd.

- 8.60 Bydd angen adnoddau staff ar Weinidogion Cymru (sy'n gyfwerth â 10 CALI y flwyddyn) dros gyfnod cychwynnol o bum mlynedd er mwyn sefydlu system docynnu a threfniadau prisiau siwrneiau ar gyfer pob parth masnachfaint.
- 8.61 Bydd angen i Weinidogion Cymru sefydlu tîm fflydoedd bysiau er mwyn goruchwyllo'r gwaith cynllunio fflydoedd cychwynnol – gyda 5 CALL y flwyddyn am bum mlynedd.
- 8.62 Yn dilyn y cyfnod pontio cychwynnol (y tybir y bydd yn para pum mlynedd), tybir y bydd yr adnoddau staff yn gwastatáu'n adnodd cyson a rheolaidd bob blwyddyn – ac, ar gyfer y rhan fwyaf o weithgareddau, parhau â thasgau a wnaed yn ystod y cyfnod pontio fydd hyn i bob pwrpas. Yn ymarferol, caiff yr adnodd ei rannu rhwng Llywodraeth Cymru, TrC, Awdurdodau Lleol a Chydbwyllgorau Corfforedig (ac y gellid ei brynu fel cyngor arbenigol). Felly, amcangyfrifir y bydd y costau staffio rheolaidd allweddol yn cynnwys gweithgareddau ac adnoddau fel a ganlyn:
- 8.63 Trefniadau rheoli a llywodraethu gweithredol, a phrosesau sicrwydd ac archwilio, am tua 5 CALI. Tybir bod gan y rolau hyn gost cyflogeion (h.y. cyflog ynghyd â chostau) o £115,000 fesul CALI y flwyddyn.
- 8.64 Amcangyfrifir y bydd angen tua 4 adnodd CALI ar gyfer cynllunio cyllidebau cenedlaethol / cymorthdaliadau / refeniw. Tybir bod gan y rolau hyn gost cyflogeion (h.y. cyflog ynghyd â chostau) o £86,250 fesul CALI y flwyddyn.
- 8.65 Amcangyfrifir y bydd angen dau CALI ychwanegol ar gyfer cyfathrebu / negeseuon a'r cyfryngau cymdeithasol / ymgysylltu â rhanddeiliaid (a ychwanegir at y tîm sydd eisoes yn gweithredu ar lefel genedlaethol o fewn TrC). Amcangyfrifir lleihad cymesur mewn adnoddau o fewn gweithredwyr, ar lefel sy'n gyfwerth â chwe adnodd CALI.
- 8.66 Ar gyfer Cysylltiadau Cyhoeddus a Marchnata, amcangyfrifir y bydd angen chwe CALI (a ychwanegir at y tîm sydd eisoes yn gweithredu ar lefel genedlaethol o fewn TrC), gyda lleihad cymesur mewn adnoddau o fewn gweithredwyr, ar lefel amcangyfrifedig sy'n gyfwerth ag wyth CALI y flwyddyn.
- 8.67 Ar gyfer rheoli masnachfreintiau, mae lwfans o 9 CALI (dau i bob parth masnachfaint ynghyd ag un arweinydd tîm) wedi cael ei gynnwys er mwyn cyfrif am waith strategol rheoli rhaglenni a monitro ariannol.
- 8.68 Ar gyfer tasgau caffael masnachfreintiau (tendro, gwerthuso, dethol, contractio), mae lwfans o 4 naw adnodd CALI y flwyddyn wedi cael ei gynnwys, yn seiliedig ar dybiaeth y bydd rhaglen dreigl o dendrau masnachfaint bob blwyddyn.

- 8.69 Ar gyfer yr ail gylch tendro, amcangyfrifir y bydd angen adnoddau ar weithredwyr ar gyfer ceisiadau tendro a contractau, ar gyfanswm o 9 CALI y flwyddyn, sy'n gyfwerth â thua 3 thri adnodd CALI ar gyfartaledd, yn gweithio i weithredwyr ar bob cais am bedwar mis, dyweder.
- 8.70 Ar gyfer gwaith rheoli contractau a pherfformiad / masnachol gan Weinidogion Cymru, tybir lwfans o 10 CALI, gyda lleihad tebyg mewn awdurdodau lleol i adlewyrchu'r ffaith y bydd llai o angen i awdurdodau lleol dendro'n uniongyrchol am wasanaethau bysiau (ond hefyd gan ymgorffori adnodd parhaus o fewn awdurdodau lleol i reoli prosesau contractio bysiau ysgol).
- 8.71 Ar gyfer rheoli contractau a pherfformiad / masnachol o fewn gweithredwyr, mae'n debygol y bydd costau gweinyddol uwch i'r gweithredwr wedi'i fasnachfreinio sy'n adrodd data i'r awdurdod masnachfreinio, ond tybir y caiff y costau uwch hyn ei gwrthbwysu yn erbyn arbedion effeithlonrwydd y byddai'r gweithredwr yn eu cael yn sgil bod yr unig ddarparwr gwasanaethau yn ardal y fasnachfaint drwy gydol y contract.
- 8.72 Ar gyfer rheoli fflydoedd gan Weinidogion Cymru, tybir 5 pum adnodd CALI ychwanegol ledled Cymru er mwyn adlewyrchu'r angen i reoli fflyd gyfan wedi'i rhaeadru – sy'n rhan o rôl y gweithredwr ac wedi'i gynnwys mewn costau gweithredu bysiau ar hyn o bryd. Bydd cwnpas gwaith rheoli fflydoedd gweithredwyr yn lleihau wrth i'r Llywodraeth gymryd cyfrifoldeb o ran perchnogaeth, ond ni thybir newid mewn adnoddau gan y bydd rhwymedigaethau contractiol ar gyfer rheoli fflydoedd mewn perthynas ag argaeledd a glendid cerbydau ac ati.
- 8.73 Ar gyfer rheoli depos, gan Weinidogion Cymru, tybir 5 pum adnodd CALI ychwanegol ledled Cymru er mwyn adlewyrchu'r angen i reoli depos – sy'n rhan o rôl y gweithredwr ac wedi'i gynnwys mewn costau gweithredu bysiau ar hyn o bryd. Bydd cwnpas gwaith rheoli depos gweithredwyr yn lleihau wrth i'r Llywodraeth gymryd cyfrifoldeb o ran perchnogaeth, ond ni thybir newid gan y bydd rhwymedigaethau contractiol ar gyfer rheoli depos ar y safle.
- 8.74 Ar gyfer pob parth masnachfaint, ystyrir y bydd angen tîm bach er mwyn cynllunio a goruchwyllo pob rhwydwaith – er enghraifft er mwyn cynllunio llwybrau gwasanaethau, cydgysylltu amserlenni, a chynllunio unrhyw newidiadau neu wasanaethau newydd. Amcangyfrifir 3 CALI yr un ar gyfer pedwar parth masnachfaint. Tybir y bydd lleihad yn yr adnoddau a ddefnyddir gan awdurdodau lleol ar gyfer cynllunio gwasanaethau bysiau ar hyn o bryd, sy'n gyfwerth â 10 CALI.
- 8.75 Ar gyfer dosbarthu a rheoli cardiau teithio rhatach, tybir y bydd darbdodion maint yn sgil diwygio'r bysiau, gan arwain at leihad o ddau CALI. Bydd adnoddau gweithredwyr yn lleihau, gan na fydd angen

ymdrin ag ad-daliadau am docynnau teithio rhatach – gan arwain at leihad sy'n gyfwerth â 4 CALI ledled Cymru.

- 8.76 Bydd angen i Weinidogion Cymru oruchwyllo a rheoli system monitro cerbydau awtomatig genedlaethol. Amcangyfrifir y bydd angen 5 CALI ar gyfer staffio.
- 8.77 Bydd angen i Weinidogion Cymru lenwi rolau adborth i gwsmeriaid / canolfan gyswilt / cyfryngau cymdeithasol. Amcangyfrifir y bydd angen 5 CALI staffio, gan arwain at leihad cymesur sy'n gyfwerth â 5 CALI o fewn gweithredwyr.
- 8.78 Ar gyfer systemau tocynnu a swyddfa gefn, amcangyfrifir lleihad cyfwerth â 10 CALI o fewn gweithredwyr ledled Cymru, gyda phum CALI, dyweder, yn cael eu cyflwyno ar lefel genedlaethol ar gyfer Gweinidogion Cymru er mwyn rheoli'r system docynnu yn lle gweithredwyr.
- 8.79 Yn ogystal â chostau staffio, byddai nifer o gostau cyfalaf cychwynnol sy'n gysylltiedig â TG a chostau gweithredu rheolaidd, a hynny ar lefel genedlaethol yn bennaf:
- Dylunio manylebau / gosod systemau AVM am gost o tua £20M y flwyddyn, dros gyfnod o bum mlynedd (er y byddai'r gost hon yn cael ei gwrthbwysu gan leihad mewn costau i weithredwyr, y tybir y byddai tua hanner y gost hon). Tybir hefyd y bydd cost barhaus o tua £1M y flwyddyn am gynnal a chadw'r system AVM, wedi'i gwrthbwysu gan arbedion gwerth tua hanner y gost hon i weithredwyr.
 - Cost gychwynnol am uwchraddio systemau tocynnu mewn cerbydau a systemau swyddfa gefn – sef tua £5M (wedi'i gwrthbwysu gan leihad gwerth tua hanner y swm hwn mewn costau i weithredwyr). Mae cost gweithrediadau tocynnau hefyd wedi'i chynnwys fel cost reolaidd o tua £4M y flwyddyn i'r awdurdod masnachfreinio, wedi'i gwrthbwysu gan arbedion gwerth tua hanner y swm hwn i weithredwyr.
- 8.80 Tybir y byddai'r contractau masnachfaint cychwynnol yn cael eu caffael drwy raglen dreigl gychwynnol a fyddai'n para pum mlynedd. At ddiben yr asesiad hwn, tybir ymhellach y gallai contractau bara am gyfnod o hyd at 10 mlynedd er mwyn sicrhau rhwydwaith sefydlog a'r prisiau contract gorau posibl (er y gellid sefydlu contractau cychwynnol am lai o amser gydag opsiwn i'w hystyngiadau). Gyda rhwydwaith bysiau wedi'i fasnachfreinio ac agweddau contractiol a sefydliadol cysylltiedig eisoes ar waith, mae'n bosibl y gellid cynnal yr ail gylch o dendrau masnachfreinio ar wahanol adegau, er mwyn gallu cyflawni rhaglen dreigl barhaus o dendrau dros y tymor hir, a fyddai'n helpu i reoli prosesau caffael ac a all gynnig arbedion costau y tu hwnt i'r niferoedd CALI a nodir a chreu proffil cyson o gyfleoedd i weithredwyr.

8.81 Mae dau ddull cyffredinol o gaffael cerbydau²³ bws, naill ai:

- **Prynu:** prynu ymlaen llaw i fod yn berchen ar y cerbyd yn llwyr fel math o wariant cyfalaf; neu
- **Lesio:** lle mae cerbydau yn cael eu 'benthyg' oddi wrth gyflenwr neu ddosbarthwr cerbydau yn gyfnewid am daliad les cyfnodol (fel arfer bob mis neu chwarter), fydd yn talu am y gost gyfalaf gychwynnol, costau llog a dibrisiant yr ased.

Er bod manteision ac anfanteision ynghlwm wrth bob opsiwn²⁴, mae cyfanswm y costau (gan gynnwys costau gweithredu blynyddol) dros oes cerbyd o dan y ddau opsiwn fwy neu lai yr un faint. At ddibenion modelu, gan nad yw'r proffil prynu cerbydau sy'n ofynnol yn yr opsiwn diwygio bysiau wedi'i ddatblygu'n llawn eto, mae costau prynu bysiau wedi'u cynnwys fel cost amorteiddiedig o fewn y costau gweithredu blynyddol amcangyfrifedig, er y nodir y gall Llywodraeth Cymru yn ymarferol benderfynu prynu bysiau newydd os yw cyllid cyfalaf yn haws ei gael na chyllid refeniw. Fodd bynnag, fel y nodir yn Adran 8.15, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu ariannu proses o bontio i fysiau di-allyriadau – a thybir y bydd hynny'n digwydd ar gyfer pob opsiwn – felly ni fydd y pontio hwn yn cael llawer o effaith ar y dadansoddiad cyffredinol o'r costau a'r manteision.

8.82 Byddai telerau contractiol ar gyflogau ac amodau yn rhan o gontractau masnachfreinio. Tybir y byddai Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno polisi cyflog teg ar gyfer gweithwyr bysiau er mwyn atal y model masnachfreinio rhag gwaethygu cyflogau ac amodau. Tybir y byddai cyflog gyrwyr yn cynyddu i £13.19 yr awr o dan fodel diwygio'r bysiau, sef cynnydd o 7.5% ar gyflog sylfaen o £12.27²⁵.

8.83 Ar gyfer yr opsiwn diwygio'r bysiau, mae rhaglen o gaffael depos ledled Cymru hefyd wedi cael ei chynnwys fel cost i Lywodraeth Cymru (amcangyfrif o £178M). Bydd y trefniant hwn yn golygu bod gweithredwyr yn tendro am yr hawl i weithredu gwasanaethau bysiau o ddepo sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru, ond y gweithredwyr fydd yn gyfrifol am gyfarpar y depo a'r gweithrediadau bysiau - gan sicrhau amgylchedd gweithredu sefydlog o un flwyddyn i'r llall ac o un contract i'r llall. Mae'r trefniant hwn yn cynrychioli dull ceidwadol oherwydd, yn ymarferol, byddai'n ddichonadwy dyfarnu contractau ar gyfer gwasanaethau bysiau i weithredwyr a fyddai'n defnyddio eu depos eu hunain drwy gydol cyfnod y fasnachfaint. Ar ôl i Lywodraeth Cymru gaffael depos, tybir y bydd gweithredwyr sy'n rhedeg gweithrediadau masnachfaint yn cael depo ar gyfer gweithrediadau bysiau a storio

²³ Mewn ymateb i argymhellion a wnaed gan Bwyllgor Cyllid y Senedd wrth graffu ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), cafodd yr RIA ei ddiweddarau i gynnwys cyfeiriad at lesio bysiau neu brynu bysiau fel eitemau cyfalaf.

²⁴ Partneriaeth TAS, 2015, [Trawsnewid Buddsoddiad Mewn Bysiau yng Nghymru: fflyd bysiau Cymru \(Saesneg yn unig\)](#)

²⁵ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol. 2021. [Earnings and hours worked - ASHE Table 3: Transport and mobile machine drivers and operatives](#)

cerbydau, ac felly na fydd unrhyw gostau i weithredwyr sy'n gysylltiedig â phrydlesu depos neu bethau tebyg yn berthnasol mwyach.

- 8.84 Pan fydd cais gweithredwr am fasnachfaint yn aflwyddiannus, ni fyddai'n gallu rhedeg gwasanaethau yn y rhan honno o'r farchnad mwyach, a allai effeithio ar ei refeniw neu, mewn rhai achosion, olygu y bydd gweithredwr yn rhoi'r gorau i fasnachu o bosibl. Byddai hefyd yn colli'r cyfle i adennill y costau o wneud cais am fasnachfaint. Yn yr un modd â cholli tendr bysiau a gymorthdelir o dan Adran 63, byddent yn dal i allu cystadlu am dendrau i redeg gwasanaethau bysiau mewn masnachfreintiau eraill. Mae ystyriaethau pellach ynglŷn â'r ffordd y byddai newid i drefniadau diwygio'r bysiau yn effeithio ar gystadleuaeth yn y farchnad wedi'u cynnwys yn Atodiad D.
- 8.85 At ddibenion modelu ar gyfer yr RIA, tybir y byddai milltiroedd bysiau mewn rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio yr un faint â busnes fel arfer – ond gyda rhesymoli er mwyn mynd i'r afael â materion megis gorddarparu bysiau, lle y byddai dau weithredwr yn cystadlu ar yr un llwybr, neu pan fydd y gweithredwr sydd eisoes yn gweithredu mewn ardal yn pryderu am y risg o gystadleuaeth ar lwybrau proffidiol ac yn darparu mwy o fysiau nag sydd eu hangen i fodloni'r galw er mwyn anghymell cystadleuaeth. Pan fydd newid i drefniadau diwygio'r bysiau wedi'i gadarnhau'n bendant, bydd ymdrech sylweddol i gynllunio rhwydweithiau yn fanwl a datblygu gwell trefniadau tocynnu, gorfodi, gwybodaeth a brandio. Yn benodol, byddai disgwyl i rwydweithiau wedi'u masnachfreinio ddarparu gwasanaethau ag amserlenni a llwybrau mwy cydgysylltiedig – er mwyn cynnig cyfleoedd cyfnewid cyfleus i deithwyr, a chyfyngau cyson â phellter cyfartal rhyngddynt rhwng gwasanaethau – a fydd yn cynnig amllderau mwy rheolaidd a dibynadwy i deithwyr a hefyd yn cael gwared ar dagfeydd bysiau ar safleoedd lle mae hyn yn digwydd. Byddai'r opsiwn diwygio bysiau yn ei gwneud yn haws cynllunio a gweithredu gwelliannau i rwydweithiau bysiau ledled Cymru yn y dyfodol, a byddai siâp a lefel gwasanaeth y rhwydwaith bysiau yn cael eu hadolygu'n rheolaidd – a gallai gynnwys cyfleoedd i randdeiliaid fynegi eu dyheadau o ran gwella gwasanaethau.²⁶ Er bod y gallu i gynllunio a chreu rhwydweithiau y

²⁶ Yn dilyn argymhellion a wnaed gan Bwyllgor Cyllid y Senedd wrth graffu ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ym mis Gorffennaf 2025, cafodd yr RIA hwn ei ddiwygio i adlewyrchu'r costau posibl sy'n gysylltiedig â gwneud y gwelliannau a ddymunir i'r rhwydwaith bysiau. Gall y gwelliannau hyn gynnwys cynyddu amllder gwasanaeth ar hyd llwybrau presennol; ymestyn oriau gweithredu neu ddiwrnodau gwasanaeth; neu gyflwyno gwasanaethau newydd i ardaloedd sydd heb wasanaeth ar hyn o bryd. Byddai pob un o'r gwelliannau hyn yn arwain at fwy o gilometrau cerbydau bws a weithredir. Cost weithredu gyfartalog fesul cilometr cerbyd yng Nghymru yw £3.07 (Ffynhonnell: [Ystadegau Bysiau DfT](#) Cyfrifiad 2024, Tabl BUS04gi_km) Bydd penderfyniadau ynghylch cynyddu cilomedrau cerbydau yn cael eu harwain gan fodelau cost a refeniw wrth i gynlluniau rhwydwaith gael eu datblygu ymhellach. Nod cyffredinol y Bil yw cynyddu'r defnydd o fysiau. Er bod milltiroedd ychwanegol yn golygu costau gros, byddent yn cael eu gwrthbwysio'n rhannol gan gynydd yn y refeniw, a fydd yn amrywio gan ddibynnu ar nodweddion y llwybr. At ddibenion eglurhaol, byddai cynnydd tybiannol o 10% yn yr 80 miliwn o gilometrau bws a weithredir yng Nghymru yn 2024 yn costio tua £25 miliwn y flwyddyn. Caiff y gost ei lliniaru i ryw raddau gan y refeniw ychwanegol a gynhyrchir oddi wrth fwy o deithwyr.

dymunir eu gweld yn y dyfodol yn un o brif fanteision yr opsiwn diwygio bysiau, nid yw eu costau gweithredu a'u manteision i deithwyr yn y dyfodol wedi'u cynnwys yn y RIA hwn (sy'n canolbwyntio ar newidiadau ac adnoddau ychwanegol parhaus sy'n uniongyrchol gysylltiedig â'r model diwygio bysiau).

- 8.86 Mewn perthynas â gorddarparu bysiau a chapasiti dros ben, roedd gwaith ymchwil a wnaed gan y Comisiwn Cystadlu yn 2011 ar gystadleurwydd y diwydiant bysiau ym Mhrydain Fawr²⁷ yn cynnwys nifer o bwyntiau perthnasol, sef:

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

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

- 8.87 O ran costau refeniw i Lywodraeth Cymru, mae ad-daliadau uwch i weithredwyr am docynnau teithio rhatach sy'n gysylltiedig â chynnydd mewn defnydd wedi cael eu cynnwys yn y gwaith modelu. Yn ymarferol, o dan fodel diwygio'r bysiau, gellid atal yr ad-daliadau hyn am docynnau teithio rhatach, drwy symleiddio taliadau i weithredwyr o dan gontract y cytunir arno gyda Gweinidogion Cymru. Fodd bynnag, gan nad yw'r trefniadau ariannol ar gyfer masnachfreinio wedi'u

²⁷ Competition Commission. 2011. [Local bus services market investigation: A report on the supply of local bus services in the UK](#)

diffinio'n llawn eto, at ddibenion yr RIA hwn caiff cynnydd yng nghost ad-dalu tocynnau teithio rhatach ei gynnwys er mwyn gallu cymharu'n uniongyrchol rhwng yr opsiwn diwygio'r bysiau a'r opsiwn partneriaethau statudol. Mewn egwyddor, gall costau gweithredu gwasanaethau gynyddu os bydd angen capasiti bysiau ychwanegol mewn ymateb i gynnydd mewn defnydd oherwydd tocynnau teithio rhatach, ond disgwylir mai bach iawn fydd effaith teithwyr â thocynnau rhatach ar gapasiti ac felly nid yw wedi cael ei chynnwys yn yr asesiad hwn.

8.88 At ddibenion yr asesiad hwn, tybir bod costau gweithredu ar gyfer gweithredwyr preifat a gweithredwyr bysiau sy'n eiddo i awdurdodau lleol yn debyg o fewn gweithrediad masnachfaint ar dendr. Yn ymarferol, byddai disgwyl fel arfer i gostau'r gweithredwr preifat fod fymryn yn is; fodd bynnag, byddai'r agwedd hon yn cael ei hystyried yn fanylach ar gyfer pob achos lle mae gweithrediad bysiau awdurdod lleol yn cael ei ystyried, er mwyn i'r costau a'r manteision gael eu deall yn llawn cyn bwrw ymlaen.

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

Tabl 8-4 Amcangyfrif o Gostau Diwygio'r Bysiau gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnydd wyr	Cyfansw m
Costau Pontio	£328.4 M	-	-£11.9 M	-	£316.5 M
Costau Rheolaidd	£240.7 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£64.7 M
Cyfanswm Costau	£569.1 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£381.2 M
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau'n cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth ac fe'u mynegir ar ffurf prisiau'r farchnad					

Manteision Opsiwn 3: Diwygio'r Bysiau

8.90 Prif fuddiolwyr diwygio'r bysiau fyddai defnyddwyr bysiau, am y byddai'n arwain at rwydwaith bysiau cyffredinol sefydlog sydd wedi'i gynllunio'n well lle mae gwasanaethau yn rhedeg mewn ffordd gydgyssylltiedig, gyda'r holl wasanaethau bysiau wedi'u hintegreiddio'n llawn, a chysylltiadau gwell â dulliau teithio eraill, megis rheilffyrdd. Byddai disgwyl hefyd i lefelau mwy cyson o ran ansawdd cerbydau

gael eu pennu a'u rhoi ar waith fel rhan o contractau masnachfreinio o dan drefniadau diwygio'r bysiau. Ar ben hynny, fel rhan o fasnachfaint (hyd yn oed os bydd nifer o weithredwyr bysiau yn rhan o'r fasnachfaint) byddai trefniadau tocynnu'n seiliedig ar un system ni waeth pwy fo'r gweithredwr – a byddai'n hawdd i deithwyr ddeall a defnyddio'r system honno.

- 8.91 Canlyniad allweddol diwygio'r bysiau fyddai'r gallu i greu rhwydwaith bysiau cydgysylltiedig ac unedig ledled Cymru.
- 8.92 Mae effeithiau rhwydwaith unedig wedi'u hystyried gan ddefnyddio'r dull a amlinellir yn Atodiad B. Disgwylir i fanteision i ddefnyddwyr gronni oherwydd:
- amseroedd siwrneiau gwell a mwy rhesymol ar gyfer siwrneiau sy'n cynnwys cyfnewid o ganlyniad i well integreiddio a chydgyssylltu â llwybrau bysiau eraill a mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus;
 - gallu teithwyr i deithio ar un neu fwy o wasanaethau yn y rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio lleol gan ddefnyddio un system docynnu integredig heb fod angen iddynt gynllunio eu siwrneiau na phrynu tocyn aml-weithredwr ymlaen llaw;
 - gwybodaeth well a haws ei deall i deithwyr o ganlyniad i rwydwaith symlach ac wedi'i gynllunio o wasanaethau.
- 8.93 Ar sail gwelliannau i agweddau ar y gwasanaeth bysiau a nodir uchod, byddai cynnydd amcangyfrifedig mewn defnydd o 22% mewn rhwydweithiau trefol mawr; 12% mewn rhwydweithiau trefi; a 17% mewn rhwydweithiau gwledig yn 2040 yn digwydd, yn seiliedig ar archwilio astudiaethau achos o rwydweithiau yng Nghaerdydd, Wrecsam a Sir Benfro. Mae'r dull a ddefnyddiwyd i gyfrifo'r cynyddiadau hyn yn y galw wedi'i nodi yn Atodiad B. Amcangyfrif ar gyfer y manteision yn deillio o'r ddeddfwriaeth yn unig yw hwn, ac nid yw'n cyfrif am fuddsoddiad ychwanegol.
- 8.94 Byddai manteision ehangach eraill hefyd yn cronni pe bai mwy o bobl yn teithio ar fysiau:
- manteision iechyd a llesiant oherwydd bydd teithwyr ychwanegol yn cerdded i ddal bws;
 - dylai allyriadau carbon net fod yn is oherwydd bydd rhai teithwyr yn newid o deithio mewn ceir;
 - dylai gwelliannau o ran ansawdd aer ar goridorau prif ffyrdd hefyd gronni os bydd rhai teithwyr mewn ceir yn newid i deithio ar fysiau.
- 8.95 Yn seiliedig ar brofiad rhyngwladol, yn dibynnu ar strwythur y contractau masnachfaint, gall contractau â chymhelliant (er enghraifft, trefniadau bonws mewn contractau cost gros) gynnig sylfaen gadarn i weithredwyr a Gweinidogion Cymru gydweithio â'i gilydd i gynyddu'r defnydd o fysiau. Rhagwelir y byddai trefniadau cytundebol yn darparu ar gyfer cynnal adolygiadau blynyddol o berfformiad a newid llwybrau ac amlerau o fewn paramedrau diffiniedig, a fyddai'n rhoi cyfleoedd i

weithredwyr masnachfaint ddatblygu gwelliannau i rwydweithiau er mwyn denu mwy o deithwyr.

- 8.96 Ar hyn o bryd, mae gan lawer o ardaloedd awdurdod lleol gymysgedd o lwybrau masnachol a chymdeithasol angenrheidiol a gymorthdelir. Mewn rhai achosion, bydd gweithredwyr yn rhedeg gwasanaethau heb gymhorthdal uniongyrchol ar eu llwybrau masnachol ac, mewn achosion eraill, bydd gweithredwyr yn cael cymhorthdal dan contract (gan awdurdodau lleol) am redeg llwybrau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol. Y dybiaeth at ddibenion yr RIA hwn yw y byddai'r cilomedrau bysiau mewn rhwydwaith presennol yn cael eu cynnal, ond y byddai'r holl wasanaethau'n cael eu rhesymoli'n rhwydwaith unedig a chydgyssylltiedig a ddylai roi cyfle i rai gwasanaethau ychwanegol weithredu (er enghraifft, drwy ailgyfeirio gwasanaethau sy'n cystadlu ar goridor craidd er mwyn creu gwasanaeth sy'n rhedeg yn amlach ar goridor ar wahân, neu drwy redeg gwasanaethau gwennol gwledig i mewn i wasanaethau ar gefnffyrdd rhwng trefi) a thrwy hynny ehangu cwrmpas siwrneiau bysiau posibl.
- 8.97 Byddai manteision i weithredwyr masnachfaint bysiau yn deillio o'r sicrwydd a'r sefydlogrwydd y mae masnachfreinio yn eu rhoi a fydd yn galluogi gweithredwr i ddatblygu hyfforddiant i'w cyflogeion a chyfleoedd iddynt gamu ymlaen yn eu gyrfa'n well – a fyddai fel arfer yn cynnwys y gallu i yrwyr gyfnewid rhwng deiliaid masnachfaint pe bai'r fasnachfaint yn cael ei haildendro.
- 8.98 Byddai diwygio'r bysiau yn rhoi mwy o reolaeth i Weinidogion Cymru dros y rhwydwaith bysiau a'r gwasanaethau a ddarperir, ac yn cynnig cyfleoedd am groes-gymorthdaliadau. Er enghraifft, gallai llwybrau bysiau gael eu cynllunio a'u cydgysylltu er mwyn cynnig mwy o gyfleustra ar gyfer siwrneiau i'r ysgol neu i gyfleusterau gofal iechyd, a fyddai'n arwain at ddarbodion maint ac a all leihau'r angen am wasanaethau wedi'u teilwra.
- 8.99 Byddai Gweinidogion Cymru yn sicrhau bod y rhwydwaith bysiau'n cael ei integreiddio â'r rhwydweithiau rheilffyrdd lleol a rhanbarthol yng Nghymru, er enghraifft drwy sicrhau gwasanaethau gwennol i gyd-fynd ag amserlenni rheilffyrdd, a thrwy hynny leihau'r angen i redeg gwasanaethau bysiau ochr yn ochr â gwasanaethau rheilffyrdd, sy'n digwydd mewn rhai lleoliadau yng Nghymru.
- 8.100 Byddai rheolaeth Gweinidogion Cymru dros y gwasanaethau bysiau a ddarperir hefyd yn darparu ar gyfer sicrhau gwell cysondeb â phrosesau ar gyfer cyflawni blaenoriaethau polisi allweddol – megis lleihau'r defnydd o geir ac allyriadau carbon a gronynnau cysylltiedig, sicrhau bod gwasanaethau allweddol yn fwy hygyrch, gwella cynhwysiant cymdeithasol cymaint â phosibl, a gwella cyfleoedd cyflogaeth.

8.101 Tybir y byddai manteision amcangyfrifedig rhwydwaith bysiau a weithredir drwy gcontract i weithredwr sy'n eiddo i awdurdod lleol neu weithredwr preifat yn werth yr un faint, h.y. y byddai hynny'n darparu rhwydwaith cydgysylltiedig a hawdd ei deall sydd ag un system docynnu, a'r un brand. Sut bynnag, byddai'r dewis ymarferol o fwrw ymlaen â chynllun caffael ar gyfer dyfarnu contractau i gwmnïau bysiau sy'n eiddo i awdurdodau lleol yn destun ymchwiliad manwl o'r opsiynau a'u costau a'u manteision.

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

Tabl 8-5 Amcangyfrif o Fanteision Diwygio'r Bysiau gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai

Eitem	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnydd wyr	Cyfansw m
Manteision Ariannol	-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd	-	-	-	£2,120.5 M	£2,120.5 M
Cyfanswm Manteision	-	-	£20.6 M	£2,120.5 M	£2,141.1 M
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad 3. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.					

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

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

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

Eitem	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnydd wyr	Cyfansw m
Cyfanswm Costau	£569.1 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£381.2 M

Eitem	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnydd wyr	Cyfansw m
Cyfanswm Manteision	-	-	£20.6 M	£2,120.5 M	£2,141.1 M
Gwerth Presennol Net	-£569.1 M	£26.1 M	£182.4 M	£2,120.5 M	£1,759.9 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau	-	-	-	-	5.6
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023, ym mhrisiau'r farchnad 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.					

Amcangyfrif o gostau a manteision pan na chaiff effeithiau amser siwrnai eu cynnwys

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

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

Eitem	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
	gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai		heb gynnwys Buddion Amser Siwrnai	
Cyfanswm Costau	£353.6 M	£381.2 M	£387.1 M	£455.4 M
Cyfanswm Manteision	£1,135.2 M	£2,141.1 M	£562.9 M	£920.9 M
Gwerth Presennol Net	£781.6 M	£1,759.9 M	£175.8 M	£465.6 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau	3.2	5.6	1.5	2.0
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.				

Amcangyfrif o Gostau Blyneddol Diwygio'r Bysiau i'r Llywodraeth

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

8.107 Mae Tabl 8-8 yn dangos mai:

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

- Yr ychwanegiad dangosol ar gyfer costau staffio yw tua £14M (neu rhwng £2.5M a £3M y flwyddyn ar gyfartaledd) dros y cyfnod pontio pum mlynedd tybiedig. Yn ymarferol, bydd y gost hon yn golygu addrefnu ac ychwanegu rolau yn TrC ac mewn awdurdodau lleol (lle y caiff swyddogion bysiau eu cyflogi gan bob awdurdod ar hyn o bryd). Amcangyfrifir mai'r costau staffio parhaus ar ôl i fodel diwygio'r bysiau gael ei roi ar waith fyddai rhwng rhyw £3M a £4M y flwyddyn.
- Mae'r costau ychwanegol (a nodir yn Nhabl 8-8) ar gyfer helpu i bontio i drefniadau diwygio'r bysiau a'u gweithredu, fel y nodir yn yr asesiad hwn, yn angenrheidiol er mwyn gwireddu a chynnal y manteision, sef gwasanaeth gwell i deithwyr presennol a newydd. At ddibenion deall graddfa'r newidiadau o ran costau i Lywodraeth Cymru/ALI, cyfanswm y cyllid blyneddodd roedd Llywodraeth Cymru/ALI yn ei ddarparu ar gyfer gweithgareddau bysiau cyn COVID-19 oedd rhyw £115M yn 2018-19 (gan gynnwys y Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau ac addalu prisiau siwrneiau rhatach), fel y nodir yn 7.8, a refeniw blyneddol y sector bysiau yng Nghymru, yn fras, oedd £210M, ac mae cryn dipyn o swyddogion trafnidiaeth gyhoeddus ar lefel awdurdodau lleol yn ymgymryd â rolau sy'n gysylltiedig â bysiau hefyd.

8.108 Mae'n bwysig nodi bod newidiadau i rolau, a phroses o gyflwyno rolau newydd, yn mynd rhagddynt yn TrC²⁸, fel rhan o amcanion y cwmni i dyfu ei alluogrwydd i gefnogi'r newid i deithio cynaliadwy. Nod TrC yw ehangu ei gynnig aml-ddull gan gynyddu effeithlonrwydd ym mhob rhan o'r sefydliad a mynd i'r afael â'r risg o ddyblygu ar yr un pryd. Er bod y gofynion staffio a TG ar gyfer masnachfreinio bysiau a nodir yn yr asesiad hwn wedi cael eu trin fel costau ychwanegol ar wahân, yn ymarferol, bydd bwriad TrC i weithredu fel sefydliad aml-ddull yn sbarduno darbodion maint ac yn creu synergeddau rhwng rolau (er enghraifft, gellid cymhwyso arbenigedd ym maes caffael at wasanaethau rheilffyrdd a bysiau, a gallai timau trafnidiaeth cyfannol fynd i'r afael â gofal cwsmeriaid, cyfathrebu, brandio ac ati). Felly, costau dangosol at ddibenion yr asesiad hwn yn unig yw'r rhai a nodir yn Nhabl 8-8 a thrwy'r ddogfen hon i gyd – ac nid ydynt yn cynrychioli cyllideb fanwl ar gyfer sefydlu trefniadau diwygio'r bysiau a'r gweithgareddau rheolaidd cysylltiedig. Bydd y broses bontio ei hun yn cynnwys gwaith cynllunio a chyllidebu ariannol manylach gan TrC – a fydd yn cynnwys ystyried rolau a mewnbynnau, a chostau cysylltiedig, i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, yn ogystal â phroffilio costau blyneddol yn ystod y cyfnod pontio yn fanylach.

8.109 Dylid nodi mai prif ddiben y costau a gyflwynir yn Nhabl 8-8 yw llywio ystyriaethau ynghylch fforddiadwyedd, yn hytrach na bod yn rhan o'r allbynnau arfarnu economaidd a gyflwynir mewn rhannau eraill o'r ddogfen hon sy'n llywio ystyriaethau ynghylch gwerth am arian. Felly,

²⁸ [Cynllun Busnes 2025/26](#)

nid yw tuedd optimistiaeth na throsi i bris y farchnad wedi cael eu cynnwys yn y ffigurau a gyflwynir er mwyn darparu sail ar gyfer cymharu â'r cyllid presennol.

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

	Costau Pontio (cyfanswm Blwyddyn 1-5)		Costau Rheolaidd (fesul blwyddyn o Flwyddyn 6)	
Eitem	LIC/TrC/Allau	Gweithredwyr	LIC/TrC/Allau	Gweithredwyr
Caffael Depos	£178.3 M	-	-	-
Staffio	£13.8 M	£5.2 M	£3.3 M	-£1.4 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	£25.0 M	-£12.5 M	£5.0 M	-£5.5 M
Nodiadau: 1. Bwriedir i'r gwerthoedd roi amcangyfrifon dangosol o'r costau 2. Dangosir y costau ar sail prisiau 2023 (heb eu disgowntio), ar ffurf uned cyfrif cost ffactor 3. Nid yw'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Nid yw'r costau hyn yn cynnwys effeithiau anuniongyrchol ar gostau drwy agweddau megis newidiadau mewn lefelau defnydd a newidiadau mewn refeniw o brisiau siwrneiau o ganlyniad i hynny, neu newidiadau mewn teithiau rhatach a chostau ad-dalu cysylltiedig				

Asesu'r Gystadleuaeth

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

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

Risgiau sy'n Gysylltiedig â Diwygio'r Bysiau

- 8.116 Mae'r adran hon yn amlinellu rhai risgiau lefel uchel sy'n gysylltiedig â diwygio'r bysiau. Gan fod trefniadau masnachfreinio o dan diwygio'r bysiau yn gofyn am newid sylweddol i'r ffordd y caiff gwasanaethau eu darparu, mae amrywiaeth o risgiau'n gysylltiedig â'r cyfnod pontio, y trefniadau cyflawni gweithredol a'r elfennau ariannol. Gan fod yr RIA hwn yn canolbwyntio ar y dadansoddiad o'r costau a'r manteision, mae'r adran hon yn canolbwyntio ar y risgiau sy'n effeithio ar gostau a manteision yn bennaf. Mae Tabl 8-9 isod yn adlewyrchu'r risgiau hyn a'r mesurau lliniaru arfaethedig. Mae'n bwysig rheoli'r risgiau hyn fel rhan o'r gwaith rheoli prosiect ehangach ar gyfer diwygio'r bysiau yn y

dyfodol a'r mesurau sefydliadol cysylltiedig. Mae adborth o'r ymgynghoriad ar yr RIA Drafft wedi cael ei ystyried drwy gydol yr RIA hwn ac fe'i hadlewyrchir yn y crynodeb o'r risgiau.

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

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

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesurau Iliniaru
	Gallai hyn hefyd ddigwydd am fod cystadlaethau am fasnachfreintiau yn llai cystadleuol na'r disgwyl.	
Pontio	Ceir risg y gallai gweithredwyr dynnu gwasanaethau masnachol yn ôl, neu y bydd y rhwydwaith masnachol sy'n weddill yn mynd yn anhyfyw, rhwng adeg cyhoeddi trefniadau diwygio'r bysiau ac adeg tendro'r gwasanaethau perthnasol fel rhan o'r broses fasnachfreinio, a allai arwain at niwed i enw da a chostau uwch yng nghyllideb Llywodraeth Cymru ar gyfer y gwasanaethau ar dendr i dalu am y gwasanaethau hyn er mwyn lleihau'r effaith ar gwsmeriaid.	Gallai Llywodraeth Cymru ddyfarnu tendrau byrdymor er mwyn llenwi'r bwlch a grëir yn sgil tynnu gwasanaethau yn ôl, gan neilltuo lwfans ariannol ar gyfer hyn. Gall Llywodraeth Cymru hefyd fanteisio ar brofiad a strategaethau Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol eraill sy'n rhoi model masnachfreinio ar waith, yn enwedig Manceinion Fwyaf. Trefniadau monitro a rheoli effeithiol gan Lywodraeth Cymru ar gyfer y gwasanaethau presennol wrth i'r rhain gael eu diddymu'n raddol, ochr yn ochr â threfniadau rheoli ar gyfer cyflwyno gwasanaethau wedi'u masnachfreinio, gyda staff penodol i reoli hyn.
Pontio	Ceir risg ynglŷn â pharatoi ar gyfer gwasanaethau wedi'u masnachfreinio, gan gynnwys materion yn ymwneud â systemau TG, trosglwyddo staff (drwy'r Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth), cael gafael ar ddepos a fflydoedd, a allai arwain at oedi a chostau ychwanegol.	Sicrhau bod gan weithredwyr gynlluniau paratoi cadarn a gaiff eu monitro, ac sy'n cynnwys sicrhau y caiff staff eu trosglwyddo'n ddidrafferth drwy'r Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) a'r gallu i sicrhau asedau megis depos a fflydoedd yn effeithiol. Sicrhau bod "paratoi" yn agwedd allweddol ar y broses o werthuso ceisiadau.
Pontio	Gallai diffiniad aneglur o'r ffordd y caiff cyfrifoldebau am weithredu gwasanaethau eu rhannu arwain at ddyblygu rolau o fewn Llywodraeth Cymru, TrC, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, ac	Sicrhau eglurder ynghylch rolau a chyfrifoldebau rhwng Llywodraeth Cymru, gweithredwyr â masnachfaint a gweithredwyr eraill. Timau caffael a rheoli perfformiad galluog sydd â'r adnoddau priodol o fewn Llywodraeth Cymru yn cyfathrebu â

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesurau lliniaru
	felly gynyddu cost y sector bysiau.	gweithredwyr bysiau ac yn rheoli cysylltiadau â nhw. Sicrhau bod y contractau'n glir.
Pontio	Mae'n bosibl na fydd digon o staff neu alluogrwydd o fewn Llywodraeth Cymru i roi'r newid ar waith yn y strwythur cyflawni, gan fod risg o fethiant i recriwtio digon o bobl ychwanegol neu bobl â'r sgiliau gofynnol.	Cynllunio a phennu costau adnoddau Llywodraeth Cymru yn glir a recriwtio'n gynnar i rolau sy'n benodol i fysiau a fydd yn rhan o'r cyfnod rhoi ar waith. Datblygu cynlluniau wrth gefn er mwyn caffael staff a galluogrwydd ychwanegol drwy'r cyfnod pontio.
Technoleg	Ceir risg y bydd cost systemau TG yn uwch nag a ragwelwyd, a allai gynyddu costau diwygio'r bysiau, gan olygu y bydd angen cyllideb ychwanegol ac arwain at fethiant i ddiwallu anghenion cwsmeriaid.	Cynnal adolygiad i ddadansoddi systemau TG yn fanwl er mwyn deall y bwlch rhwng y cyflwr presennol a'r cyflwr yn y dyfodol mewn mwy o fanylder a dyrannu cyllideb wrth gefn ac amser ar gyfer rhoi systemau TG ar waith.
Technoleg	Os bydd heriau wrth roi'r technolegau newydd sy'n ofynnol ar waith a'u hintegreiddio, megis atebion ar gyfer tracio amser real a chasglu prisiau siwrneiau, yna gallai hyn effeithio ar amserlenni a chostau diwygio'r bysiau.	Cymorth arbenigol ar gyfer asesu a chaffael y dechnoleg gywir a rheoli prosesau rhoi ar waith, gan ymgorffori cynlluniau wrth gefn.
Rheoleiddiol / Cyfreithiol	Os na fydd Llywodraeth Cymru yn cydymffurfio â'r fframwaith rheoleiddiol, ac os na ddilynir y broses briodol, yna ceir risg y bydd rhanddeiliaid, megis gweithredwyr, yn herio'r broses yn gyfreithiol, a allai gynyddu'r costau oherwydd oedi a ffioedd cyfreithiol.	Rheoli rhanddeiliaid ac ymgysylltu â gweithredwyr drwy broses lle y gellir cyfleu manteision y cynllun. Bydd Llywodraeth Cymru yn cadw cyngor cyfreithiol ac yn dilyn canllawiau'r Adran Drafnidiaeth ar ddiwygio'r bysiau.
Gweithredol	Gallai problemau o ran perfformiad wrth ddarparu gwasanaethau gael eu hachosi gan ffactorau megis perfformiad systemau TG (gan	Ymgysylltu â rhanddeiliaid a chyfathrebu'n agored â gweithredwyr yn ystod y broses o roi trefniadau diwygio'r bysiau ar waith, gyda staff penodol o fewn Llywodraeth Cymru a

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesurau Iliniaru
	gynnwys integreiddio'n wael â systemau eraill), cyfleusterau depo, a chyflwr cerbydau, a allai gynyddu costau er mwyn datrys y problemau hyn.	chyllideb wrth gefn wedi'i dyrannu er mwyn delio â phroblemau annisgwyl posibl.
Gweithredol	Ceir risg na fydd Llywodraeth Cymru yn gallu recriwtio staff neu alluogrwydd digonol i roi trefniadau diwygio'r bysiau ar waith, gan gynnwys sgiliau bysiau arbenigol, am y gyfradd ddisgwyliedig, a allai arwain at gostau uwch er mwyn gallu recriwtio o fewn yr amserlenni cyflawni bwriadedig.	Dechrau recriwtio'n gynnar er mwyn sicrhau cyn lleied â phosibl o oedi. Sicrhau yr ymgysylltir yn effeithiol â gweithredwyr ac undebau, gan gydymffurfio â phrosesau'r Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth). Ystyried datblygu galluogrwydd perthnasol yn fewnol, yn arbennig mewn perthynas â sgiliau bysiau megis cynllunio rhwydweithiau a rheoli perfformiad.
Gweithredol	Ceir risg na fydd y rhwydwaith wedi'i masnachfreinio yn rhyngweithio neu'n cydgysylltu mor effeithiol â phosibl â gwasanaethau rheilffyrdd neu wasanaethau bysiau eraill, a allai effeithio ar referniw ar gyfer gwasanaethau wedi'u masnachfreinio a lleihau'r manteision i deithwyr.	Byd Llywodraeth Cymru yn canfod achosion allweddol o ryngweithio â gwasanaethau rheilffyrdd a gwasanaethau bysiau a dulliau teithio eraill, ac yn sicrhau y caiff pob un ei berchnogi, ei fonitro a'i reoli er mwyn sicrhau cydgysylltu a chyn lleied â phosibl o darfu.
Gweithredol	Llai o gymhelliant i wella effeithlonrwydd, ansawdd gwasanaethau ar arloesedd yn barhaus o gymharu â system heb ei rheoleiddio, yn enwedig os na fydd bygythiad cystadleuol effeithiol yn ystod cyfnod y contract, ac os na fydd dull contractiol o bennu a diwygio safonau gofynnol neu'r gwasanaeth sy'n ofynnol yn fwy cyffredinol, gan olygu y gall y rhwydwaith fod yn llai	Bydd angen i'r awdurdod masnachfreinio reoli perfformiad yn rheolaidd. Rhagwelir y byddai trefniadau cytundebol yn darparu ar gyfer cynnal adolygiadau blynyddol o berfformiad a newid llwybrau ac amllderau o fewn paramedrau diffiniedig, a fyddai'n rhoi cyfleoedd i weithredwyr masnachfaint ddatblygu gwelliannau i rwydweithiau er mwyn denu mwy o deithwyr.

Categori Risg	Disgrifiad o'r Risg	Mesurau lliniaru
	ymatebol i newidiadau yn y galw neu'r disgwyliadau gan gwsmeriaid.	
Gweithredol	Ceir risg o gyfuno'r gweithredwyr bysiau sydd eisoes yn bodoli, a cholli pwysau cystadleuol o ganlyniad i hynny, os bydd gweithredwyr yn methu ag ennill contract masnachfaint penodol neu'n methu â chystadlu am gontractau (e.e. oherwydd eu graddfa). Mae'n bosibl y bydd hyn yn arbennig o berthnasol i weithredwyr llai neu fwy lleol. Bydd angen i ddigon o weithredwyr credadwy fod yn gwneud cais am gontractau masnachfaint er mwyn i fanteision cystadlu am y farchnad gael eu gwireddu.	Bydd yr awdurdod masnachfreinio yn datblygu cynllun cyflwyno masnachfreintiau. Mae'n bosibl mai masnachfreinio ardaloedd cyfan fydd y dull mwyaf addas i rai lleoliadau, ond y bydd masnachfreinio fesul llwybr neu fasnachfreinio casgliadau bach o lwybrau yn ddull mwy addas mewn lleoliadau eraill yn y farchnad caffael masnachfreintiau. Mae'n bosibl y bydd yn arbennig o bwysig cynllunio lotiau ar gyfer ceisiadau er mwyn galluogi gweithredwyr llai i wneud cais am gael gwasanaethu rhannau o'r farchnad.
Gwireddu Manteision	Byddai methu â chyflawni'r manteision a ragwelir yn effeithio ar y gallu i gyflawni uchelgeisiau ar gyfer newid dulliau teithio a nodir yn Llwybr Newydd.	Bydd angen i Lywodraeth Cymru/TrC reoli'r broses yn ofalus a rhoi Cynllun Gwireddu Manteision ar waith cyn rhoi trefniadau diwygio'r bysiau ar waith.

Crynodeb a'r Opsiwn a Ffefrir

- 8.117 Mae'r RIA hwn wedi amlinellu tri opsiwn ar gyfer darparu a threfnu gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn y dyfodol, sef busnes fel arfer, partneriaethau statudol a diwygio'r bysiau.
- 8.118 Nid ystyrir bod y model busnes fel arfer, sy'n cynnwys parhau i ddarparu cyllid brys ar gyfer gwasanaethau bysiau wrth i'r defnydd o fysiau ddychwelyd yn raddol i'r lefelau a welwyd cyn COVID-19, yn sefyllfa briodol nac ariannol hyfyw i Lywodraeth Cymru yn y tymor hir. Nid yw lleihau cymorthdaliadau (a thrwy hynny effeithio ar lefelau gwasanaeth) yn gyson â pholisïau ehangach na'r gofyniad i dyfu'r galw am wasanaethau bysiau er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd chwaith. Ystyrir bod angen i Lywodraeth Cymru ymyrryd er mwyn cyflawni'r canlyniadau syfrdanol wahanol sy'n angenrheidiol ar gyfer

gwasanaethau bysiau, felly nid ystyrir bod busnes fel arfer yn opsiwn perthnasol i fwrw ymlaen ag ef.

- 8.119 O ran cyflawni'r canlyniad polisi sy'n ymwneud â gwell rhwydweithiau bysiau fel y nodir ym Mhennod 6, mae Tabl 8-10 yn nodi cymhariaeth gryno ddangosol rhwng y pwerau a fyddai ar gael o dan fodel partneriaethau statudol a threfniadau diwygio'r bysiau. Fel y gellir gweld, un o nodweddion cynhenid model partneriaethau statudol yw nad yw'n cynnwys dull gweithredu cynhwysfawr ar gyfer yr holl wasanaethau bysiau.

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

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

- 8.120 Denu pobl a dylanwadu arnynt i ddefnyddio bysiau fel rhan reolaidd o'u hymddygiadau teithio dyddiol neu wythnosol yw'r prawf eithaf o'r opsiynau ar gyfer llywodraethu a gweithrediadau. Mae Tabl 8-11 yn cyflwyno asesiad ansoddol Coch, Oren, Gwyrdd o'r ffordd y byddai model partneriaethau statudol a threfniadau diwygio'r bysiau yn cymharu o ran cyflawni nifer o ffactorau llwyddiant sy'n canolbwyntio ar deithwyr a nodwyd o arferion gorau. Daw'r asesiad i'r casgliad y byddai gan fodel partneriaethau statudol lai o allu i fynd i'r afael â ffactorau llwyddiant mewn perthynas â chanlyniadau i deithwyr.

Tabl 8-11 Cymharu Partneriaethau Statudol a Threfniadau Diwygio'r Bysiau ar gyfer Ffactorau Llwyddiant sy'n Canolbwyntio ar Deithwyr

Ffactor	Agwedd sy'n dangos llwyddiant	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Rhwydweithiau ardaloedd cyfan y gall pobl deithio arnynt i lawer o gyrchfannau lleol	Dylid gallu cyrraedd amrywiaeth eang o gyrchfannau allweddol ledled ardal leol o fewn 45-60 munud yn ystod y dydd (gyda chyfnewidiadau os bydd angen)	Mae'r ffocws ar siwrneiau uniongyrchol yn unig ac felly nid yw'n gyfleus teithio rhwng llawer o gyrchfannau	Dull rhwydwaith gyda chyfnewidfeydd cydgysylltiedig
System un tocyn hawdd ei defnyddio	Dylai system un tocyn arbennig fod ar waith er mwyn gallu mynd ar bob bws	Tocynnau aml- weithredwr ochr yn ochr â thocynnau gweithredwyr unigol	System un tocyn ar gyfer teithwyr ar bob gwasanaeth
Rhwydwaith sy'n hawdd ei ddeall	Rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus sy'n hawdd ei ddeall yn ei hanfod	Nifer o wasanaethau â llwybrau sy'n gorgyffwrdd	Yn gyffredinol, dim ond un neu ddau wasanaeth ar bob coridor, gyda chyfyngau wedi'u rheoleiddio.
Un brand y mae pobl yn ei adnabod ac yn ymddiried ynddo	Dylai brand trafniadaeth gyhoeddus fod yn bresennol ar bob cerbyd, safle a gorsaf, ffynhonnell wybodaeth a system docynnu	Byddai brand rhanbarthol yn cydfodoli â brandiau gweithredwyr	Un brand ar gyfer yr holl elfennau
Trosglwyddiadau hawdd a dibynadwy	Amodau a threfniadau cyfnewid o safon uchel (tocynnu, amserlenni)	Rhwydwaith heb ei gynllunio'n llawn ar gyfer cyfnewid cydgysylltiedig	Rhwydwaith wedi'i gynllunio gyda threfniadau cyfnewid wedi'u hymgorffori
Amseroedd teithio dibynadwy	Dylai siwrneiau ar drafniadaeth gyhoeddus fod ar gyflymderau rhesymol a chyson	Gallai mesurau blaenoriaeth bysiau gael eu rhoi ar waith mewn ffordd sy'n gwella cyflymder	Rheoli tagfeydd bysiau a lleihau amser llonydd, yn ogystal â blaenoriaethu bysiau
Mynediad hawdd i'r cerbyd	Byrddio hawdd a chyflym gyda system un tocyn a threfniadau gorfodi awtomataidd	Dim cyfundrefn docynnu gwbl gynhwysfawr; heb ei	System un tocyn gyda chyfundrefn orfodi ar gyfer y rhwydwaith cyfan, cyfyngau'n

Ffactor	Agwedd sy'n dangos llwyddiant	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
	cysylltiedig ar gyfer y rhwydwaith cyfan; Digon o le i fysiau gyrraedd safleoedd er mwyn i'r bws fod yn baralel â'r cwrbyn	rheoleiddio'n llawn	cael eu rheoli er mwyn lleihau oedi wrth safleoedd
Bysiau hygyrch a chyfforddus	Mae gorsafoedd a safleoedd yn hawdd eu cyrraedd, yn gyfforddus gyda gwybodaeth dda, ac mae'r cerbydau'n gyfforddus gyda chyfarpar priodol	Safleoedd a cherbydau o ansawdd da	Safleoedd a cherbydau o ansawdd da
Adborth gan y cyhoedd a gofal cwsmeriaid	Rhoddir cyfleoedd rheolaidd i'r cyhoedd roi adborth	Gall hyn gynnwys newidiadau dros amser gyda chytundeb pob parti ond mae'n debyg y bydd yn ansefydlog dros amser	Gellir ymgorffori adolygiad o'r rhwydwaith gyda rhanddeiliaid yn y trefniadau ar gyfer rhoi rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio ar waith
Diogelwch ac iechyd teithwyr	Rhan hanfodol o bob agwedd ar brofiad pobl o drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys ansawdd aer ar ochr y ffordd ac allyriadau carbon	Nifer o wahanol weithredwyr ac awdurdodau lleol yn rhan o'r broses	Un sefydliad fyddai'n gyfrifol am reoli'r agweddau hyn
Effeithlonrwydd a fforddiadwyedd ariannol y rhwydwaith	Caiff llinellau gwasanaethau eu hoptimeiddio er mwyn cyfyngu ar orgyffwrdd aneffeithlon rhwng gwasanaethau	Rhywfaint o orgyffwrdd ac aneffeithlonrwydd ar goridorau	Caiff pob achos o orgyffwrdd ac aneffeithlonrwydd ei ddileu ar y cam cynllunio rhwydwaith
Nodiadau: Coch – Annhebygol o gynnig gwelliant o gymharu â'r trefniadau busnes fel arfer Oren – Gall gyflawni gwelliannau, ond potensial cyfyngedig sydd i gyflawni arferion gorau Gwyrdd – Potensial da ar gyfer arferion gorau			

8.121 Mae'r asesiad Coch, Oren, Gwyrdd hwn wedi dod i gasgliad cyffredinol mai opsiwn diwygio'r bysiau sy'n mynd i'r afael â'r holl ffactorau llwyddiant allweddol sy'n canolbwyntio ar deithwyr yn y ffordd orau. Daw hefyd i'r casgliad, er y gallai model partneriaethau statudol wella

gwasanaethau bysiau, nad yw'n cynnig ffordd realistig o gyflawni'r newidiadau sylweddol sy'n angenrheidiol er mwyn gwireddu dyhead Llywodraeth Cymru, sef 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'. Anfantais bellach i fodel partneriaethau statudol yw y byddai'n golygu trafodaethau ac addasiadau parhaus mewn ymateb i ofynion masnachol gweithredwyr, a byddai angen i bob awdurdod lleol unigol reoli'r broses hon.

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

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

Eitem	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau		
	gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai			
Cyfanswm Costau	£353.6 M	£381.2 M		
Cyfanswm Manteision	£1,135.2 M	£2,141.1 M		
Gwerth Presennol Net	£781.6 M	£1,759.9 M		
Cymhareb Buddiannau a Chostau	3.2	5.6		
Nodiadau: 1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol o'r costau a'r manteision 2. Mae'r costau a'r manteision yn cynrychioli cyfansymiau dros y cyfnod arfarnu o 30 mlynedd, wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Dangosir y manteision ar lefel Cymru, yn seiliedig ar allosod o astudiaethau achos o awdurdodau lleol trefol mawr (Caerdydd), tref (Wrecsam) a gwledig (Sir Benfro) ar sail pro rata.				

- 8.123 Mae'r dadansoddiad costau a manteision a baratowyd ar gyfer yr RIA hwn yn cynrychioli ymarfer technegol cymhleth, a gynhaliwyd yn unol â'r arweiniad ar arfarnu trafndiaeth, sydd wedi ceisio asesu'r costau a'r manteision posibl i bobl a'r amgylchedd y mae'n aml yn anodd eu cyfrifo mewn punnau a cheiniogau. Mae'r canlyniadau Cymhareb Cost a Budd yn rhoi crynodeb lefel uchel y gellir ei gymharu er mwyn

amcangyfrif cyfaddawdau y naill senario a'r llall. Mae'r Gymhareb ar gyfer y ddau opsiwn yn fwy nag 1, sy'n golygu bod manteision ariannol yr ymyriadau yn y naill senario a'r llall yn fwy na'r costau disgwylidig. Ystyrir bod Cymhareb o fwy na 2 yn rhoi gwerth uchel am arian. Ni ddylid dewis opsiwn a ffeirir yn seiliedig ar Gymarebau Cost a Budd yn unig. Rhaid barnu rhinweddau cymharol a gwerth am arian y naill opsiwn a'r llall yng nghyd-destun ehangach uchelgeisiau a nodir yn Llwybr Newydd ac ymateb Llywodraeth Cymru i'r argyfwng hinsawdd, yn hytrach na'r Gymhareb uchaf.

- 8.124 Mae'r canlyniadau a nodir yn Nhabl 8-3 yn adlewyrchu'r amcangyfrif gorau o gostau a manteision yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael. Mae profion sensitifrwydd wedi cael eu cynnal er mwyn asesu i ba raddau y byddai llai o alw nag a ragwelwyd neu fwy o alw na'r disgwyl yn erydu'r achos o blaid gwerth am arian ar gyfer partneriaethau statudol ac ar gyfer diwygio'r bysiau. Mae canlyniadau'r profion sensitifrwydd hyn, sydd i'w gweld yn Atodiad C, yn dangos y byddai'r Gymhareb Cost a Budd ar gyfer y ddwy senario yn gostwng hyd at draean, ond y byddai'n parhau i ddangos gwerth da am arian er gwaethaf hyn. O dan y profion sensitifrwydd, nid oes newid i berfformiad cymharol diwygio'r bysiau o gymharu â phartneriaethau statudol, gan fod diwygio'r bysiau yn perfformio'n well na phartneriaethau statudol o ran gwerth am arian, a hynny'n gyson.
- 8.125 Nid yw'r Cymarebau Cost a Budd yn yr asesiad hwn ar gyfer yr opsiwn partneriaethau statudol ac opsiwn diwygio'r bysiau yn cynnwys gwariant cyfalaf sylweddol sy'n gysylltiedig â mesurau seilwaith (fel y byddai'n wir fel arfer ar gyfer buddsoddiad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth), a dim ond manteision sy'n gysylltiedig â newidiadau deddfwriaethol sydd ynddynt. Yn ymarferol, mae'n debygol na fyddai deddfwriaeth i wella gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn cael ei chyflwyno ar ei phen ei hun. Yn hytrach na hynny, byddai'n cynnwys ystod o fuddsoddiad ategol mewn seilwaith trafndiaeth a mesurau polisi sydd â'r nod o sicrhau newid sylweddol o ran cyfran dulliau teithio. Dylid trin y cynigion deddfwriaethol fel mesurau galluogi, sy'n gwella'r gallu i sicrhau manteision buddsoddiadau ehangach, a sylweddol o bosibl, mewn mesurau megis seilwaith ar y stryd neu mewn gorsafoedd bysiau a mesurau blaenoriaethu bysiau.
- 8.126 Yn gryno, dim ond os bydd gan un sefydliad reolaeth dros lwybrau ac amllder gwasanaethau y gellir gwireddu rhwydwaith bysiau unedig a chydgyssylltiedig – ac mae masnachfreinio gwasanaethau bysiau lleol o dan drefniadau diwygio'r bysiau yn fodel priodol er mwyn sicrhau'r adnoddau llywodraethu angenrheidiol hyn. Nid yw'r dewis arall, sef partneriaethau statudol, hyd yn oed gyda mwy o rôl i awdurdodau lleol o gymharu â threfniadau partneriaethau dichonadwy blaenorol, yn rhoi'r awdurdod angenrheidiol i'r un parti (llywodraeth leol na gweithredwyr) i gysoni a darparu elfennau rhyngddibynnol system fysiau lwyddiannus, a byddai natur dameidiog bresennol y rolau a'r cyfrifoldebau yn parhau. Nid yw'r casgliad hwn yn awgrymu nad yw gweithredwyr bysiau yng

Nghymru yn cyrraedd y safon ofynnol i weithredu gwasanaethau o ansawdd; i'r gwrthwyneb, byddai cyfundrefn caffael a gweithredu fwy sefydlog yn galluogi gweithredwyr i ganolbwyntio ar rôl graidd, sef darparu gwasanaethau ardderchog ac arferion gweithredol o safon uchel.

9. Asesiadau o'r Effaith

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

Crynodeb o'r Asesiad Effaith Integredig

Yr effaith ar lesiant cymdeithasol

- 9.4 Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i weithio gyda rhanddeiliaid i ddeall yn well y materion sy'n ymwneud â hygyrchedd gwasanaethau bysiau i wella lesiant cymdeithasol.

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

meddwl a chorfforol unigolyn. Bydd diwygio bysiau yn caniatáu ar gyfer ystyried ffyrdd o reoli prisiau siwrneiau mewn ffordd deg a chynhwysol.

- 9.12 Rhagwelir y bydd y system fysiau newydd yn arwain at effaith gadarnhaol gyffredinol ar lesiant cymdeithasol ac ar bobl a chymunedau a rhoddir trosolwg o'r effaith ar grwpiau penodol yng ngweddill yr adran hon.

Yr effaith ar hawliau plant

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

Yr effaith ar gydraddoldeb

- 9.18 Mae'r Asesiad llawn o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn nodi y gallai'r Ddeddf gael effeithiau cadarnhaol ar y cyfan, er nad bob amser yn uniongyrchol, ar ystod o bobl â nodweddion gwarchodedig.
- 9.19 Bydd rhwydwaith bysiau cenedlaethol integredig a gwell yn darparu gwasanaeth cyson, hawdd ei ddeall, sy'n gwella eglurder a dealltwriaeth i lawer o bobl a all fod yn ddibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus.
- 9.20 Mae defnyddwyr sy'n bobl Ddu, Asiaidd ac Ethnig Leiafrifol yn arbennig o ddibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus ac maent o dan anfantais economaidd anghymesur. Drwy sicrhau cynaliadwyedd hirdymor y

rhwydwaith bysiau, byddai Cymru yn sicrhau bod cyfle cyfartal i bob grŵp o ran mynediad at waith, hamdden, a gwasanaethau iechyd ac addysg, er budd yr economi, diwylliant, ac iechyd a llesiant.

- 9.21 Mae'r cynigion yn cefnogi nodau diwygio ehangach, gan gynnwys y rhai sy'n canolbwyntio ar ddatgarboneiddio fflyd a depos a rhesymoli'r rhwydwaith. Bydd y rhain yn cael effaith gadarnhaol ar wella ansawdd aer, gan ddarparu manteision iechyd hirdymor a hirhoedlog. Bydd hyn yn arbennig o amlwg mewn ardaloedd adeiledig sydd fel arfer ag ansawdd aer is. Mae'n bwysig i grwpiau sy'n fwy agored i effeithiau niweidiol ansawdd aer gwael ar iechyd, fel plant neu bobl hŷn, y rhai sy'n feichiog neu sydd â chyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes.
- 9.22 Canlyniad bwriedig y Ddeddf yw y bydd gwasanaethau bysiau lleol yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i'r rhan fwyaf o gymdeithas, ni waeth beth fo'u cefndir. O'r herwydd, gallai helpu i sicrhau manteision arwyddocaol o ran cyfiawnder cymdeithasol a thegwch canlyniadau.

Yr effaith ar ardaloedd gwledig

- 9.23 Asesir y gallai effaith uniongyrchol y Ddeddf ar gymunedau gwledig fod yn gadarnhaol iawn.
- 9.24 Gall darparu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus wledig fod yn ddrutach o'u cymharu ac yn llai hyfyw yn fasnachol. Mae tystiolaeth anecdotaidd o ganslo gwasanaethau bysiau gwirioneddol a'r bygythiad o wneud hynny yn ddiweddar ledled Cymru yn awgrymu bod yr effaith bosibl ar unigolion a chymunedau o golli eu gwasanaethau yn arbennig o ddifrifol mewn ardaloedd gwledig.²⁹ Mewn ardaloedd gwledig, mae gwasanaethau yn cael cymhorthdal fel arfer am nad ydynt yn aml yn ddigon deniadol i ddarparwyr masnachol.³⁰ Mae setliadau ariannol heriol diweddar i awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru wedi rhoi pwysau ar y cyllid sydd ar gael i roi cymhorthdal ar gyfer gwasanaethau bysiau.
- 9.25 Mae trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell yn hanfodol i sicrhau bod pobl yn gallu cael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau cymunedol, cyfleoedd cyflogaeth ac addysg. Mae trigolion cefn gwlad yn fwy tebygol o fod angen teithio ymhellach i gael mynediad at wasanaethau fel addysg, gwaith, iechyd a hamdden ac i gysylltu â mathau eraill o drafnidiaeth.
- 9.26 Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn caniatáu ar gyfer cynllunio strategol gwasanaethau bysiau i ddiwallu anghenion gwledig. Byddent hefyd o fudd i lesiant meddyliol pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig gyda

²⁴ ['Heart-breaking' end of lifeline rural bus service serving three Welsh counties - Wales Online](#)

[Public transport in Wales: "Now they've even stolen our bus" \(bylines.cymru\)](#)

³⁰ Mae enghreifftiau'n cynnwys – [Fflecsi](#) a Bwcabus. Mae'r ddau yn dibynnu ar gyllid Trafnidiaeth Cymru a/neu awdurdodau lleol.

gwasanaethau wedi'u cydgysylltu'n well i gefnogi gwell cysylltedd i frwydro yn erbyn ynysigrwydd cymdeithasol.

- 9.27 Drwy fasnachfreinio a galluogi teithio sy'n seiliedig ar alw, mae'r cyfle yno i ddarparu gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion unigolion yn eu hardal yn y ffordd orau, gan gynnwys y rhai ar incwm is, gan ddarparu cyfleoedd i gael mynediad at gyflogaeth, addysg a symudedd economaidd-gymdeithasol³¹.
- 9.28 Nod y diwygiadau yw gwella cysylltedd a darparu gwybodaeth. Byddai hyn o fudd i unigolion ifanc sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, yn economaidd ac yn gymdeithasol, gan eu helpu i gael gafael ar dechnoleg newydd a chynyddu eu hyder wrth ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.
- 9.29 Bwriad y darpariaethau deddfwriaethol yw cefnogi pobl i gael mynediad haws at wasanaethau, ymweld â ffrindiau a pherthnasau, yn ogystal â chaniatáu iddynt deithio ymhellach i ffwrdd i gael gafael ar wasanaethau a chyfleusterau iechyd, diwylliannol a chymunedol. Bydd hyn yn arbennig o fuddiol i bobl hŷn.
- 9.30 Bydd gwelliannau o ran seilwaith trafnidiaeth yn helpu busnesau a sectorau gwledig i ehangu. Mae rhwydwaith bysiau a seilwaith trafnidiaeth gwell yn helpu busnesau i ymateb i newidiadau yn y galw yn y farchnad ac argaeledd, gyda chyflwyno gwybodaeth am wasanaethau yn well ac argaeledd data. Bydd hefyd yn hwyluso mynediad ehangach i'r gweithlu.

Yr effaith ar iechyd

- 9.31 Asesir bod effaith uniongyrchol y Ddeddf ar iechyd yn gadarnhaol.
- 9.32 Bydd newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar ddeiet a gweithgarwch corfforol poblogaeth Cymru, oherwydd:
- gallai'r darpariaethau arfaethedig gynyddu mynediad i barciau, canolfannau hamdden, campfeydd ac ardaloedd eraill sy'n hyrwyddo ac yn darparu cyfleoedd ar gyfer gweithgarwch corfforol ac ymarfer corff.
 - gallai integreiddio'r rhwydwaith bysiau gydag opsiynau trafnidiaeth eraill a darparu gwasanaethau bysiau integredig mwy dibynadwy hefyd wella mynediad at ystod ehangach o ddewisiadau bwyd, gan gynnwys opsiynau iachach a mwy fforddiadwy.
- 9.33 Ystyrir y gallai'r newidiadau deddfwriaethol effeithio'n gadarnhaol ar rwydweithiau cymdeithasol ac ynysigrwydd cymdeithasol yng Nghymru, oherwydd:

³¹ [Valuing the social impacts of public transport: final report](#). Mawrth 2013.

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

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

- gallai annog defnyddio bysiau helpu i leihau'r defnydd o gerbydau preifat. Ochr yn ochr â buddsoddi mewn opsiynau cynaliadwy, fel fflydoedd cerbydau allyriadau carbon isel/sero, byddai'r cynigion yn helpu i leihau llygredd a gwella ansawdd aer. Byddai'r ymyrraeth hon yn darparu manteision iechyd, yn enwedig mewn ardaloedd adeiledig sydd fel arfer yn fwy llygredig.
- gallai lleihau'r defnydd o gerbydau preifat ac annog newid dulliau teithio i'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus leihau effaith sŵn sy'n gysylltiedig â thraffig y dangosir ei fod yn effeithio'n negyddol ar iechyd drwy darfu'n fwy ar bobl ac achosi aflonyddwch a diffyg cwsgr.
- Gyda llai o gerbydau preifat ar y ffyrdd, mae potensial i ddiogelwch ar y ffyrdd wella yn gyffredinol (yn enwedig mewn ardaloedd sydd â llawer o draffig ar hyn o bryd) gan ddod â manteision cyffredinol i amgylcheddau byw.

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

- Gallai darparu gwasanaeth bysiau gwell ledled Cymru sy'n cynnig opsiynau trafndiaeth sydd ar gael ac sy'n fforddiadwy i bob aelod o

gymdeithas, gynyddu mynediad at gyfleoedd cyflogaeth ac addysgol ehangach i'r rhai sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Byddai hyn yn cynnwys grwpiau incwm isel, pobl ifanc a phobl hŷn, yn enwedig i'r rhai mewn ardaloedd mwy ynysig a gwledig.

- Byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol ar draws ardaloedd gwledig a threfol, sy'n cael ei gydgysylltu a'i integreiddio'n llawn â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus yn cynyddu mynediad ffisegol at ystod lawer ehangach o gyflogaeth ac, mewn llawer o achosion, yn lleihau'r amser a gymerir i gyrraedd atynt. Gallai hyn ddarparu mynediad at ystod eang o gyfleoedd cyflogaeth ac addysgol, gan gynnwys mwy o amrywiaeth o swyddi, ysgolion, cyrsiau hyfforddi, canolfannau dysgu a chynlluniau prentisiaid. Mae mynediad at addysg a chyflogaeth yn cael effeithiau cadarnhaol ar iechyd a llesiant corfforol a meddyliol a gall leihau teimladau o straen a gorbryder, a darparu mynediad uniongyrchol at fanteision iechyd sy'n gysylltiedig â chyflogaeth sicr.

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

- Gallai rhwydwaith cydlynol mwy dibynadwy gynyddu mynediad uniongyrchol at ofal iechyd a gwasanaethau a chyfleusterau cymdeithasol, yn enwedig i'r rhai sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Yn anuniongyrchol, gallai hefyd helpu i ddarparu gwasanaethau mwy dibynadwy i ofalwyr a gweithwyr gofal iechyd proffesiynol sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i ymweld â'r rhai sydd angen gofal a chymorth yn y cartref.
- gallai'r defnydd o ddata agored a rhannu gwybodaeth ddiweddaraf helpu i leihau'r risg o golli apwyntiadau meddygol drwy wella dibynadwyedd llwybrau bysiau lleol wrth gael gafael ar wasanaethau.
- gallai gwell mynediad a gwell dibynadwyedd o ran gwasanaethau helpu'n anuniongyrchol i wella llesiant drwy gynyddu teimladau cadarnhaol am gymuned leol a lleihau ynysigrwydd gwasanaethau.

Yr effaith ar ddiwylliant

9.37 Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn cael effaith gadarnhaol ar lesiant diwylliannol, gyda'r effaith honno'n amrywio o ran maint o fach i gymedrol, yn dibynnu ar faint o newid a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.

9.38 Dangosir ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant diwylliannol yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru³², sy'n nodi'r angen i gydgysylltu'r gwaith o gynllunio trafndiaeth a digwyddiadau mawr yng

³² [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU](#)

Nghymru a gweithio gyda Croeso Cymru i hyrwyddo atyniadau treftadaeth trafndiaeth yng Nghymru.

- 9.39 Bydd datblygu rhwydwaith integredig wedi'i gynllunio o wasanaethau bysiau yn darparu rhwydwaith cydgysylltiedig hawdd ei ddeall o lwybrau ac amseriadau, wedi'i integreiddio â thrafnidiaeth yn y gymuned. Bydd hyn yn ei gwneud hi'n haws i bobl gymryd rhan yn y celfyddydau, chwaraeon, diwylliant, treftadaeth a hamdden ledled Cymru drwy wneud y cyfleusterau hyn yn fwy hygyrch. Gallai system drafnidiaeth integredig, well i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig hefyd ei gwneud yn haws i unigolion fanteisio ar gyfleoedd o'r fath mewn ardaloedd sydd wedi bod yn fwy anodd eu cyrraedd yn draddodiadol, sydd fel arfer yn dibynnu'n fwy ar y car preifat i deithio.
- 9.40 Drwy ddiwygio bysiau a'r camau gweithredu a nodir yn Bws Cymru³³, gallai fod lle i gydleoli trafndiaeth gyhoeddus gyda gwybodaeth i dwristiaid. Byddai hyn yn helpu i wella mynediad pobl at asedau diwylliannol a threftadaeth sydd hefyd yn aml yn atyniadau i dwristiaid.
- 9.41 Mae'r gostyngiad parhaus o ran nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau, yn enwedig ar ôl pandemig COVID, wedi arwain at ostyngiad o ran gallu pobl i fanteisio ar gyfleoedd ym meysydd y celfyddydau, chwaraeon, diwylliant, treftadaeth a hamdden. Nod y ddeddfwriaeth yw helpu i sicrhau y caiff gwasanaethau bysiau hygyrch a chynaliadwy eu darparu dros yr hirdymor, a thrwy hynny ceisio osgoi gostyngiad mewn gwasanaethau. Byddai hyn yn cynnal, ac yn debygol o wella mynediad at ddiwylliant, yn enwedig ar gyfer y rhai sydd ar hyn o bryd yn gyfyngedig o ran yr opsiynau trafndiaeth sydd ar gael iddynt.

Effaith ar y Gymraeg

- 9.42 Asesir bod effaith uniongyrchol y Ddeddf ar y Gymraeg yn gyfyngedig ac ar y cyfan yn gadarnhaol.
- 9.43 Mae adolygiad llenyddiaeth wedi helpu i nodi manteision posibl y cynigion o ran y Gymraeg. Gallai'r defnydd o'r Gymraeg a hunaniaeth ddiwylliannol eu hystyried wrth greu deunydd brandio ar gyfer gwasanaethau bysiau ac fel rhan o fentrau rhannu gwybodaeth yn ystod y cam gweithredu.
- 9.44 Bydd rhoi mwy o ddylanwad i awdurdodau lleol ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn cefnogi'r broses o greu rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus integredig, cysylltiedig sy'n diwallu anghenion cymunedau Cymraeg yn y ffordd orau, a thrwy hynny hyrwyddo'r defnydd o'r Gymraeg.
- 9.45 Mae Bws Cymru yn cynnwys nifer o gamau gweithredu sy'n ceisio hyrwyddo'r defnydd o'r Gymraeg. Mae hyn yn cynnwys Cam Gweithredu

³³ [Bws Cymru: cysylltu pobl â lleoedd | LLYW.CYMRU](#)

21 (safonau'r Gymraeg), a Cham Gweithredu 29 (Hyfforddiant Gyrwyr Bysiau) sy'n ceisio cefnogi gyrwyr bysiau i ddysgu a defnyddio'r Gymraeg, gan hefyd ddarparu'r buddsoddiad sydd ei angen ar gyfer gwasanaethau dwyieithog (o ran hysbysebu, hyrwyddo, gwybodaeth a gwasanaethau i gwsmeriaid). Y nod yw darparu gwasanaeth sy'n diwallu anghenion ieithyddol siaradwyr Cymraeg fel eu bod yn teimlo'n gyfforddus ac yn hyderus i ddefnyddio'r Gymraeg ar draws yr holl wasanaethau. Bydd hyn hefyd yn cyfrannu at gyflawni Cam Gweithredu 18 Bws Cymru (Bysiau sy'n hygyrch i bawb), h.y. creu gwasanaeth cynhwysol, gan gael gwared ar unrhyw rwystrau ieithyddol y gallai siaradwyr Cymraeg eu hwynebu.

Effaith ar lesiant economaidd

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

Y sector preifat

- 9.48 Rhagwelir y bydd y cynigion yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar lesiant economaidd busnesau ac unigolion, gyda'r effaith honno'n amrywio o ran maint o fach i gymedrol, yn dibynnu ar faint o newid a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.
- 9.49 Mae'n bosibl y bydd rhai effeithiau negyddol i weithredwyr bysiau sy'n aflwyddiannus wrth wneud cais am gontractau gwasanaeth bysiau lleol. Fodd bynnag, nid yw gweithredwyr yn gyfyngedig o ran nifer y contractau y gallant wneud cais amdanynt. Bydd pwerau mewn perthynas â chymhwyso Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 yn ceisio hwyluso'r broses o drosglwyddo gyrwyr a staff eraill o un cyflogwr i'r llall.
- 9.50 Mae gofalu am ein sector busnesau bach a chanolig pwysig yn flaenoriaeth. Nid yw'r Ddeddf yn effeithio arnynt yn uniongyrchol, ond wrth ddatblygu'r pecynnau contract rhoddir ystyriaeth i'r farchnad bresennol. Mae TrC hefyd yn edrych ar ba gymorth priodol y gellid ei ddarparu i weithredwyr a gweithredwyr posibl mewn perthynas â deall y broses ymgeisio.

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

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

Trydydd Sector

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

Llesiant Amgylcheddol

- 9.54 Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn arwain at effaith gadarnhaol ar lesiant amgylcheddol, gyda'r effaith honno'n amrywio o ran maint o fach i gymedrol, yn dibynnu ar faint o newid a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.

Bioamrywiaeth

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

Newid yn yr Hinsawdd - Carbon

- 9.56 Mae'r Ddeddf yn cynnig rhoi dyletswyddau a phwerau i Weinidogion Cymru ailgynllunio'r rhwydwaith bysiau a gwneud gwell defnydd o'r rhwydwaith trafndiaeth presennol i reoli'r galw, cyfleusterau a chapasiti, ynghyd â TrC a rhanddeiliaid allweddol eraill.
- 9.57 Wrth gyflawni eu dyletswydd i sicrhau y darperir gwasanaethau bysiau lleol, mae'r Ddeddf yn nodi bod yn rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw i'r chwe amcan a nodir yn y Ddeddf wrth arfer swyddogaethau o dan y Ddeddf. Un o'r amcanion yw lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a gwastraff o drafndiaeth ar y ffyrdd.
- 9.58 Ni wnaethom unrhyw newidiadau i'r cynigion yn y Bil (fel yr oedd yr adeg honno) o ganlyniad i'r asesiad hwn o newid hinsawdd oherwydd, fel yr amlinellwyd uchod, ystyriwyd agweddau ar newid hinsawdd eisoes yn y

gwaith diwygio bysiau ehangach ac yn y strategaeth drafnidiaeth yn gyffredinol. Mae'r addasiadau sy'n ofynnol ar gyfer y sector trafndiaeth, yn gyffredinol, y tu allan i gwmpas y Ddeddf.

- 9.59 Mae'r Ddeddf yn cyd-fynd â'r strategaethau sy'n bodoli eisoes i leihau ôl troed carbon a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o allyriadau trafndiaeth.
- 9.60 Mae Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo rhwydwaith trafndiaeth ffyrdd mwy cynaliadwy a newid dulliau teithio oddi wrth ffyrdd ar gyfer pobl a chludo llwythi. Bydd hyn yn helpu i leihau allyriadau a'r effaith y mae trafndiaeth yn ei chael ar ein hamgylchedd a'n hiechyd. Bydd cynigion y Ddeddf yn cyfrannu at y nod hwn. Byddai defnydd cynyddol o drafnidiaeth gyhoeddus sy'n arwain at leihad yn y defnydd o geir preifat yn cyfrannu at ddyletswyddau llesiant amgylcheddol Llywodraeth Cymru ac at leihau allyriadau³⁴.

Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA)

- 9.61 Mae'n annhebygol y bydd gan y Ddeddf oblygiadau ar gyfer defnydd tir. Ni fydd angen cydsyniad arnynt o dan y Gyfarwydddeb Cynefinoedd (gweler isod) ac er mai bwriad y newidiadau i'r system drafnidiaeth gyhoeddus (bysiau) yw lleihau dibyniaeth ar y cerbyd modur preifat ar gyfer trafndiaeth, gan leihau allyriadau niweidiol i'r amgylchedd, mae'n annhebygol y bydd hyn yn arwain at effeithiau *arwyddocaol* ar yr amgylchedd.
- 9.62 Ar y sail hon, ni ystyrir bod angen Asesiad Amgylcheddol Strategol ond bydd hyn yn cael ei adolygu wrth i'r gwaith fynd rhagddo ar y newidiadau deddfwriaethol.

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd

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

Asesu'r Effeithiau Amgylcheddol (EIA)

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

Y ddyletswydd economaidd-gymdeithasol

³⁴ [Strategaeth ITC ar Leihau Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr o Drafnidiaeth Mewndirol | UNECE](#)

- 9.65 Mae'r Asesiad Effaith Integredig llawn yn ystyried effaith bosibl y Ddeddf ar amrywiaeth o grwpiau economaidd-gymdeithasol. Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn cael effaith gadarnhaol.
- 9.66 Bwriad amcanion y Ddeddf yw gwella amgylchiadau economaidd-gymdeithasol defnyddwyr bysiau, a chymunedau ehangach. Nod y Ddeddf yw creu gwasanaethau bysiau sy'n:
- Hygyrch – drwy rwydweithiau helaeth economaidd, seilwaith da a gyrwyr croesawgar,
 - Hawdd i'w defnyddio – drwy docynnau syml a rhwydwaith sy'n diwallu'r galw,
 - Hawdd i'w llywio – gyda siwrneiau cwbl integredig a gwybodaeth hygyrch glir.
- 9.67 Un anghydraddoldeb a brofir gan y rhai sydd o dan o anfantais economaidd-gymdeithasol yw mynediad gwaeth at drafnidiaeth. Rydym wedi ystyried y dystiolaeth ar y ffordd y mae trafnidiaeth ac anfantais economaidd-gymdeithasol yn gysylltiedig. Bydd y pwerau a'r dyletswyddau yn y Ddeddf yn galluogi Gweinidogion i sicrhau gwasanaethau bysiau a fydd yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i fwy o aelodau o gymdeithas, ni waeth beth fo'u cefndir neu eu statws economaidd-gymdeithasol³⁵.

Crynodeb o'r Asesiad Effaith ar Gyfiawnder

- 9.68 Mae Asesiad llawn [Nodi'r Effaith ar y System Gyfiawnder \(JSII\)](#) wedi'i gwblhau a'i anfon i'r Weinyddiaeth Gyfiawnder (MoJ) yn unol â'r angen. Penderfynodd y Weinyddiaeth na chaiff y Ddeddf effaith neu ddim ond ychydig o effaith ar y System Gyfiawnder.
- 9.69 Bydd y Ddeddf yn gwahardd unigolyn rhag darparu gwasanaeth bysiau lleol onid yw'n cydymffurfio â'r Ddeddf. Caiff y cyfyngiad ei orfodi gan y comisiynydd traffig. Mae'r Ddeddf yn gwneud darpariaeth ynghylch y cosbau y gall y comisiynydd traffig eu gosod, ac ynghylch apelio yn erbyn y cosbau hyn.
- 9.70 Bydd y Ddeddf yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddyfarnu trwyddedau ar gyfer gwasanaeth bysiau lleol ac i ddirymu neu atal trwyddedau. Bydd hawl i apelio i'r Tribiwnlys Haen Gyntaf yn erbyn gwrthodiad Gweinidogion Cymru i ddyfarnu trwydded, amodau sy'n gysylltiedig â thrwydded, penderfyniad i ddirymu trwydded, penderfyniad i atal trwydded, hyd y cyfnod atal, neu'r amodau y mae'n ofynnol eu bodloni cyn y daw'r cyfnod atal i ben.

³⁵ [Adolygiad o dystiolaeth am anfantais economaidd-gymdeithasol ac anghydraddoldebau canlyniadau | LLYW.CYMRU](#)

- 9.71 Bydd y Ddeddf yn galluogi Gweinidogion Cymru i'w gwneud yn ofynnol i wybodaeth benodol am wasanaethau bysiau lleol gael ei darparu ac yn galluogi'r Comisiynwyr Traffig i osod sancsiynau am fethu â chydymffurfio. Bydd hawl i apelio i'r Uwch Dribiwnlys yn erbyn y sancsiwn.
- 9.72 Bydd y Ddeddf yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau i ddynodi o dan ba amgylchiadau y caiff trefniadau a wneir o dan y Ddeddf eu trin fel trefniadau trosglwyddo sy'n berthnasol o dan TUPE. Mae goblygiadau i hynny o ran amddiffyn gyrywyr a staff eraill a'r potensial felly i geisiadau gael eu dwyn gerbron y Tribiwnlys Cyflogaeth a'r Tribiwnlys Apêl Cyflogaeth.
- 9.73 Rydym wedi asesu effaith y sancsiynau a'r darpariaethau apelio hyn ac wedi dod i'r casgliad na fydd fawr ddim effaith ar y system gyfiawnder.

10. Asesiad o Fforddiadwyedd

Cyflwyniad

- 10.1 Mae'r adran hon yn nodi ystyriaethau fforddiadwyedd mewn perthynas â Deddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2026 (y Ddeddf). Er bod yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn asesu gwerth cymdeithasol ac yn cynnwys effeithiau diwylliannol, cymdeithasol ac amgylcheddol ochr yn ochr â chostau a manteision economaidd, asesiad ariannol yn unig yw'r asesiad fforddiadwyedd hwn. Yn sgil hynny, dim ond costau arian parod a manteision sy'n rhyddhau arian parod sy'n cael eu cynnwys. Mae unrhyw gostau a manteision amgylcheddol, cymdeithasol, diwylliannol ac economaidd ehangach a nodwyd yn RIA ar gyfer y Ddeddf wedi cael eu dileu o'r asesiad fforddiadwyedd hwn.
- 10.2 Mae'r RIA yn cynnwys elfennau sy'n ymwneud ag agenda diwygio bysiau Llywodraeth Cymru, nad yw rhai ohonynt yn ymwneud yn uniongyrchol â'r costau a'r manteision sy'n deillio o'r Ddeddf. Mae'r asesiad hwn yn gwahanu costau ariannol a manteision y Ddeddf o'r agenda ehangach ar gyfer diwygio'r bysiau (gan gynnwys costau ariannol a manteision gwaith ehangach o ran diwygio'r bysiau hefyd).

Sefyllfa Cyllidebau Presennol/yn y Dyfodol

Y gyllideb bresennol (2025/26):

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

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

Cyllidebau Blynnyddol Llywodraeth Cymru				Cyllideb Ddrafft 2025-26 £m
Refeniw	Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau		BEL1880	140.5
Cyfalaf	Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bysiau		BEL1880	31.0

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

Cyllidebau'r dyfodol:

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

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

Fforddiadwyedd y Ddeddf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Casgliadau o ran Fforddiadwyedd

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

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

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

10.18 Mae'r RIA yn cynnwys rhai o gostau gweithgareddau diwygio'r bysiau ehangach sy'n rhedeg ochr yn ochr â'r Ddeddf ond nad ydynt yn codi oherwydd gofynion penodol yn y ddeddfwriaeth.

10.19 Mae'r gweithgareddau hyn wedi'u cynnwys yma i ddangos ein cynlluniau ehangach:

- Buddsoddi mewn depos – gallai prynu depos roi'r gallu i TrC eu lesio i weithredwyr a chynorthwyo i reoli contractau masnachfaint yn strategol. Mae'n bosibl y byddant hefyd yn buddsoddi mewn depos (ond nid yn eu prynu) i gefnogi gwaith integreiddio cerbydau trydan ar y rhwydwaith.
- Buddsoddi mewn fflydoedd – bydd bod yn berchen ar fflydoedd yn galluogi Gweinidogion Cymru i'w lesio i weithredwyr, a thrwy brynu fflydoedd newydd bydd yn cefnogi ein hymdrechion i leihau allyriadau carbon. Mae'n bosibl y byddwn hefyd yn cefnogi gweithredwyr i ddatgarboneiddio a moderneiddio eu fflydoedd drwy waith ôl-osod neu ddulliau eraill.

10.20 Mae'r RIA a gynhaliwyd ar gyfer y Ddeddf yn nodi amcangyfrif cynnar o gostau diwygio'r bysiau. Mae hyn yn cynnwys costau fel y newid i fysiau dim allyriadau a phrynu / sefydlu depos bysiau ar gyfer gweithredwyr fflydoedd. Nid yw'r rhain yn ddibynnol ar y Ddeddf ond maent wedi'u cynnwys yn yr RIA o ystyried eu pwysigrwydd i'r agenda ehangach o ran diwygio'r bysiau.

10.21 Cafodd yr RIA, a gafodd ei grynhoi gyda'r Memorandwm Esboniadol, ei lywio gan asesiad o'r costau a'r manteision posibl, a gwaith ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol, a wnaed gyda Llywodraeth Cymru gan ymgynghorwyr annibynnol. Mae'r tabl isod yn cynnwys crynodeb o gostau'r RIA (heb eu disgowntio).

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

	£m
Costau gweinyddu	
Pontio	372.3
Rheolaidd	466.5
Cyfanswm	838.8

Costau cydymffurfio	
Pontio	-14.2
Rheolaidd	-289.3
Cyfanswm	-303.4
Cyfanswm costau	535.4

- 10.22 Bydd costau pontio staff a chyfalaf a ysgwyddir yn ystod pum mlynedd gyntaf y broses o gynllunio pob agwedd ar drefniadau diwygio'r bysiau yn y dyfodol, gan gynnwys llunio cynlluniau ar gyfer rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio, datblygu contractau, sefydlu systemau tocynnu a data, prynu a sefydlu depos bysiau ar gyfer gweithrediadau a gwaith cynnal a chadw fflydoedd. Caiff £308.7m o'r costau pontio eu hystyried yn gostau cyfalaf sy'n gysylltiedig â depos bysiau, TG a systemau tocynnu. Mae'r costau pontio sy'n weddill yn ymwneud â'r staff sydd eu hangen i ddylunio a gweithredu rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio.
- 10.23 Mae TrC yn bwriadu dyrannu £17.49m ar gyfer prynu fflydoedd a depos yn 2025/26, sydd wedi'i gyllidebu ar ei gyfer fel rhan o'r dyraniad cyfalaf gan Lywodraeth Cymru.
- 10.24 Mae cyfanswm y costau rheolaidd yn £466.5m ac yn cynnwys costau staff a gweithredol parhaus. Mae'r gost ychwanegol i Lywodraeth Cymru / TrC yn cael ei wrthbwysu'n rhannol gan ostyngiad mewn costau staff parhaus mewn awdurdodau lleol. Mae'n debygol y byddai'r mathau hyn o gostau, ond i raddau is, yn cael eu hysgwyddo pe bai TrC yn prynu depos a fflydoedd heb gysylltiad â'r Ddeddf.

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

- 10.25 Cyfanswm y gost ar gyfer diwygio'r bysiau yw £535.4m dros 30 mlynedd. Er bod yr asesiad hwn yn tybio bod cyfanswm costau'r Ddeddf a'r gweithgareddau sy'n deillio o ganlyniad i'r Ddeddf yn fforddiadwy, bydd costau ehangach diwygio'r bysiau yn gofyn am fuddsoddiad ychwanegol os yw'r amcanion am gael eu gwireddu.
- 10.26 Er bod yr asesiad hwn yn tybio y bydd cyllid refeniw yn parhau o leiaf ar y lefelau cyfredol, gallai unrhyw ostyngiad mewn cyllid beryglu ei weithredu'n llwyddiannus.
- 10.27 O ran costau gweithredu refeniw, mae angen defnyddio arbedion mewn costau i awdurdodau lleol a rhanddeiliaid eraill fel gweithredwyr bysiau yn effeithiol i sicrhau bod cyllid sydd eisoes wedi'i glustnodi ar gyfer y diwydiant yn cael ei gadw o dan y model diwygio'r bysiau.
- 10.28 Mae'r dyraniadau cyfalaf presennol i TrC yn ddigonol i sicrhau bod modd cyflawni'r gweithgareddau sy'n deillio o'r Ddeddf, ond gallai unrhyw ostyngiad mewn cyllid hefyd beryglu ei gweithredu'n llwyddiannus.

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

11. Adolygu ar ôl gweithredu

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

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

- 11.8 Bydd y gwerthusiad annibynnol o'r broses yn adrodd wrth i'r broses gyflwyno ddigwydd. Gall gynnwys asesiadau o ddogfennau, astudiaethau achos, grwpiau ffocws a/neu gyfweiliadau gyda'r rhai sy'n ymwneud â gweithredu'r Ddeddf i archwilio effeithiolrwydd o ran ei gweithredu. Bydd hyn yn helpu i fesur cynnydd y Ddeddf a sicrhau ei bod yn cael ei chyflawni fel y bwriadwyd.
- 11.9 Yna cynhelir gwerthusiad effaith annibynnol rhwng tair blynedd a deng mlynedd ar ôl i'r ddeddfwriaeth gael y Cydsyniad Brenhinol i benderfynu a yw'r ddeddfwriaeth wedi cael yr effaith a ddymunir ar yr amcanion. Mae'r amcanion hyn yn cynnwys hyrwyddo'r defnydd o wasanaethau bysiau lleol, gwella eu dibynadwyedd, diogelwch, fforddiadwyedd a hygyrchedd. Yn y tymor hwy, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn anelu at gyflawni system drafnidiaeth integredig a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr. Bydd yn rhaid i'r gwerthusiad ystyried canlyniadau anfwriadol y Ddeddf a'r effaith ar nodweddion gwarchodedig (e.e. oedran, hil, rhyw ac anabled). Bydd y gwerthusiad effaith annibynnol yn archwilio'r effaith ym mhob ardal wrth i'r broses gyflwyno ddigwydd yn ogystal â'r effaith gyffredinol ledled Cymru.
- 11.10 Bydd y gwerthusiad effaith annibynnol hefyd yn archwilio'r canlyniadau a'r effeithiau gyda defnyddwyr bysiau, partneriaid cyflawni a gweithredwyr bysiau. Bydd unrhyw werthusiad yn defnyddio amrywiaeth o ddulliau, megis monitro data, ystadegau a gyhoeddwyd, arolwg a chyfweiliadau manwl i edrych ar effaith y Ddeddf.
- 11.11 Gan adeiladu ar elfen effaith y gwerthusiad, bydd asesiad gwerth am arian yn cael ei gynnal ar gyfer y Ddeddf. Gall hyn gynnwys manteision posibl i ddefnyddwyr o ran arbed amser, costau ac ansawdd y siwrneiau yn sgil ailgynllunio'r rhwydwaith, prisiau siwrneiau integredig, gwasanaethau a ffactorau eraill. Gellir cynnwys effeithiau cymdeithasol pellach sy'n gysylltiedig â thagfeydd, iechyd, damweiniau, allyriadau carbon, llygredd aer ac effeithiau sŵn hefyd. Bydd costau refeniw a chyfalaf y system fysiau yn cael eu hasesu yn erbyn y ddarpariaeth bresennol fel llinell sylfaen neu gymharydd busnes fel arfer. Rhagwelir

y bydd yr asesiad gwerth am arian yn cael ei gynnal rhwng blynyddoedd pump a deg ar ôl y Cydsyniad Brenhinol.

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

Atodiad 1 Mynegai o ofynion y Rheolau Sefydlog

Rheol sefydlog		Adran	tudalennau/ paragraffau
26.6(ii)	Nodi amcanion polisi'r Bil	Pennod 3 – Diben y dodeddfwriaeth a'r effaith y bwriedir iddi ei chael	Tudalen 14 paragraff 3.38
26.6(iii)	Nodi a gafodd ffyrdd eraill o wireddu'r amcanion polisi eu hystyried ac, os felly, pam y cafodd yr ymagwedd a gymerir yn y Bil ei mabwysiadu	Rhan 2 – RIA	O dudalen 55
26.6(iv)	Nodi'r ymgynghori a gafwyd, os cafwyd unrhyw ymgynghori o gwbl, ar y canlynol: (a) amcanion polisi y Bil a'r ffyrdd o'u gwireddu; (b) manylion y Bil, ac (c) Bil drafft, naill ai yn llawn neu'n rhannol (ac os yn rhannol, pa rannau)	Pennod 4 – Ymgynghori	O dudalen 28
26.6(v)	Nodi crynodeb o ddeiliant yr ymgynghori hwnnw, gan gynnwys sut a pham y mae unrhyw Fil drafft wedi cael ei ddiwygio	Pennod 4 – Ymgynghori	Tudalen 31 paragraff 4.23
26.6(vi)	Os na chafodd ddrafft o'r Bil neu ran o'r Bil ei gyhoeddi yn flaenorol, nodwch y rheswm dros y penderfyniad hwnnw	Pennod 4 – Ymgynghori	Tudalen 34 paragraff 4.35
26.6(vii)	Crynhoi mewn modd gwrthrychol beth yw bwriad pob un o ddarpariaethau'r Bil (i'r raddau y mae angen egluro neu wneud sylwadau) a rhoi gwybodaeth arall sydd ei hangen i egluro effaith y Bil	Y Nodiadau Esboniadol	I'w gyhoeddi ar wefan yr Archifau Gwladol

Rheol sefydlog		Adran	tudalennau/ paragraffau
	ddeddfwriaeth a wnaed neu sydd i'w gwneud wrth arfer y pŵer i ddod oddi tani, a pham y barnwyd ei bod yn briodol ei gosod o dan y weithdrefn honno (ac nid ei gosod o dan unrhyw weithdrefn arall);		
26.6(xi)	Os yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth sy'n codi gwariant ar Gronfa Gyfunol Cymru, ymgorffori adroddiad gan yr Archwilydd Cyffredinol sy'n nodi ei farn ef ar a yw'r tâl yn briodol neu beidio	Nid yw gofyniad Rheol Sefydlog 26.6(xi) yn berthnasol i'r Bil hwn	Tudalen 55 paragraff 6.3
26.6(xii)	Nodi'r effaith bosibl (os o gwbl) ar y system gyfiawnder yng Nghymru a Lloegr yn sgil darpariaethau'r Bil ("asesiad effaith ar gyfiawnder"), yn unol ag adran 110A o'r Ddeddf.	Rhan 2 – RIA	Tud 125
26.6B	o ddarpariaethau'r Bil yn deillio o ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol, boed at ddibenion diwygio neu gydgrynhoi, rhaid darparu tabl tarddiadau i gyd-fynd â'r Memorandwm Esboniadol er mwyn esbonio'n glir beth yw'r berthynas rhwng y Bil a'r fframwaith cyfreithiol presennol.	Atodiad 2 – Tabl Tarddiadau	Tud 140
26.6C	Pan fydd y Bil yn cynnig diwygio deddfwriaeth sylfaenol bresennol yn sylweddol, rhaid darparu atodlen i gyd-fynd â'r Memorandwm Esboniadol, yn nodi geiriad deddfwriaeth bresennol sy'n cael ei diwygio gan y Bil, ac yn nodi'n eglur sut y caiff y geiriad hwnnw ei ddiwygio gan y Bil.	Atodiad 3 – : Rhestr o Ddiwygiadau	O dudalen 141

Atodiad 2 – Tabl Tarddiadau

Bwriedir i'r tabl isod ddarparu gwybodaeth ynghylch tarddiad y darpariaethau yn y Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru). Nid yw'r tabl yn rhoi arweiniad diffiniol neu gynhwysfawr, a dylid ei ddarllen ochr yn ochr â'r Ddeddf a Nodiadau Esboniadol y Ddeddf. Er bod gofal wedi ei gymryd i sicrhau bod y ddogfen mor gywir ag y bo'n rhesymol ymarferol, nid yw'n honni bod yn awdurdod, ac ni ddylid dibynnu arni fel pe bai'n awdurdod.

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

Atodiad 3 – Atodlen o Ddiwygiadau

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

Yn unol â Rheol Sefydlog 26.6C, mae'r atodlen a ganlyn yn nodi pan fo Deddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2026 ("y Ddeddf") yn bwriadu diwygio'n sylweddol ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol. Mae'r atodlen yn dangos sut y byddai darpariaethau Deddf Trafnidiaeth Ffyrdd 1984(p.27) ("Deddf 1984"), Deddf Trafnidiaeth 1985 (p. 67) ("Deddf 1985"), Deddf Trafnidiaeth 2000 (p.38) ("Deddf 2000"), Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 ("Deddf 2006") a Deddf Trafnidiaeth Leol (p.26) ("Deddf 2008") fel yr oeddent yn gymwys o ran Cymru ar 31 Ionawr 2025 yn edrych fel y'u diwygiwyd gan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau Cymru.

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

Mae nifer o ddarpariaethau cysylltiedig o Ddeddf 1984, Deddf 1985, Deddf 2000, Deddf 2006 a Deddf 2008, er nad ydynt wedi'u diwygio, wedi'u cynnwys i helpu i ddeall y diwygiadau arfaethedig.

Rhybudd

Mae'r testun hwn wedi ei lunio gan swyddogion Cyfarwyddiaeth Trafnidiaeth a Chysylltedd Digidol Llywodraeth Cymru. Er bod pob ymdrech wedi ei gwneud i sicrhau ei fod yn gywir, ni ddylid dibynnu arno fel testun diffiniol o Ddeddf 1985, Deddf 1994, Deddf 2000, Deddf 2006, Deddf 2008 nac o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2026.

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

Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 Gorchmynion rheoleiddio traffig y tu allan i Lundain Fwyaf (1)[The traffic authority for a road outside Greater London may make an order under this section (referred to in this Act as a “traffic regulation order”) in respect of the road] where it appears to the authority making the order that it is expedient to make it— (a)for avoiding danger to persons or other traffic using the road or any other road or for preventing the likelihood of any such danger arising, or (b)for preventing damage to the road or to any building on or near the road, or (c)for facilitating the passage on the road or any other road of any class of traffic (including pedestrians), or (d)for preventing the use of the road by vehicular traffic of a kind which, or its use by vehicular traffic in a manner which, is unsuitable having regard to the existing character of the road or adjoining property, or (e)(without prejudice to the generality of paragraph (d) above) for preserving the character of the road in a case where it is specially suitable for use by persons on horseback or on foot, or (f)for preserving or improving the amenities of the area through which the road runs [F2or (g)for any of the purposes specified in paragraphs (a) to (c) of subsection (1) of section 87 of the Environment Act 1995 (air quality).] (2).	Yr adran ddiwygio yn Neddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2026 <i>Atodlen 1 (1)(2) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>
--	---

[(3)A traffic regulation order made by a local traffic authority may, with the consent of the Secretary of State [a strategic highways company], extend to a road in relation to which he is [it is] the traffic authority if the order forms part of a scheme of general traffic control relating to roads of which at least one has a junction with the length of road in question.] [(3A)A local traffic authority may make a traffic regulation order in respect of a road in relation to which the Secretary of State [a strategic highways company] or the National Assembly for Wales is the traffic authority if— (a)the order is required for the provision of [relevant bus scheme facilities [For for the taking of relevant bus scheme measures]], and (b)the Secretary of State or, the National Assembly for Wales, consents.] [(3B)In subsection (3A) “ relevant bus scheme facilities ” means— [(za)facilities provided pursuant to an advanced quality partnership scheme under Part 2 of the Transport Act 2000;] (a)facilities provided pursuant to a quality partnership scheme under [that Part]; [(aa)facilities provided in connection with a franchising scheme under that Part (see section 123A(3)(d) of that Act);] (b)facilities provided pursuant to a quality contract within the meaning of that Part (see section 124(4) and (5) of that Act) or otherwise in connection with a quality contracts scheme under that Part.] [(c)facilities provided pursuant to an enhanced partnership scheme under that Part.]	
---	--

[(3C)]In subsection (3A) “relevant bus scheme measures” means— (a) measures taken pursuant to an advanced quality partnership scheme under Part 2 of the Transport Act 2000; (b) measures taken pursuant to an enhanced partnership scheme under that Part.] (4). (5).	
Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 Schedule 9 Special Provisions as to certain Orders <i>Part IV Variation or Revocation of Certain Orders</i> 27(1) Subject to [sub-paragraphs (2) [(2A), (3) and (4)]] below, any power to make an order as respects any road or parking place conferred by or by virtue of any of the following provisions of this Act, namely, sections 1, 6, 9, [14][16A]19, 29, 32, 35, 37, 38, 45, 46, 49(2) and (4), 50, 53, 83 and 84 and paragraph 7 of this Schedule, shall include power for the authority for the time being having power to make such an order as respects that road or parking place to make an order varying or revoking any previous order as respects that road or parking place made, or having effect as if made, under or by virtue of the provision in question, whether the previous order was made by that or some other authority, and notwithstanding that the previous order was, and the order varying or revoking it is not, made in pursuance of a power exercisable by statutory instrument. (2) Sub-paragraph (1) above shall have effect— (a) subject to sections 39(6) and 59(6) of this Act, and (b) without prejudice to section 50(6) of this Act.	<i>Atodlen 1 (1)(3) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

[(2A)Where an order is required for the provision of facilities or the taking of measures pursuant to an advanced quality partnership scheme made under Part 2 of the Transport Act 2000 by more than one authority— (a)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by the Secretary of State unless the Secretary of State has consulted the other authority or authorities who made the scheme, and (b)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by any other authority without the consent of that other authority or those other authorities.] [(3)Where an order is required for the provision of facilities pursuant to a quality partnership scheme made under Part II of the Transport Act 2000 by more than one authority— (a)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by the Secretary of State or the National Assembly for Wales unless he or it has consulted the other authority or authorities who made the scheme, and (b)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by any other authority without the consent of that other authority or those other authorities.] [(4)Where an order is required for the provision of facilities or the taking of measures pursuant to an enhanced partnership scheme made under Part 2 of the Transport Act 2000 by more than one authority— (a)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by the Secretary of State unless the Secretary of State has consulted the other authority or authorities who made the scheme, and (b)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by any other authority without the consent of that other authority or those other authorities.]	
Deddf Trafnidiaeth 1985 Adran 6 Cofrestru gwasanaethau lleol	<i>Adran 38 o Ddeddf</i>

(1) In this section “service” means a local service which is neither a London local service [nor a service which falls within subsection (1A) [or (1D) (1D or 1F)] below] nor a service provided under an agreement [entered into, where a railway service has been temporarily interrupted, with the Secretary of State, the Scottish Ministers or the National Assembly for Wales under section 40 of the Railways Act 2005 (substitution services provided for interrupted or discontinued railway services)]. [(1A) A service falls within this subsection if conditions A and B are satisfied in relation to it. (1B) Condition A is satisfied if the service is provided in pursuance of— (a) the obligation placed on a [local authority] by section 508B(1), section 508F(1), or section 509AA(7)(b) or (9)(a) of the Education Act 1996 (provision of transport etc); (b) the exercise of the power of a [local authority] under section 508C(1) of that Act; (c) arrangements made by a [local authority] in pursuance of a scheme made by them under Schedule 35C to that Act (school travel schemes). [(d) the obligation placed on a local authority by sections 3 or 4 of the Learner Travel (Wales) Measure 2008; or (e) the exercise of the power of a local authority under section 6 of that Measure.] (1C) Condition B is satisfied if the service is for the carriage of any of the following persons (and no other)— (a) a person receiving education or training at premises to or from which transport is provided in pursuance of the obligation, the exercise of the power or the arrangements, as the case may be, mentioned in	<i>Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i> <i>Atodlen 1 (2)(2) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>
---	---

paragraph (a), (b) [(c), (d) or (e)] of subsection (1B); (b)a person supervising or escorting any such person while he is using such transport; (c)a person involved with the provision of education or training at any such premises.] [(1D)A A request falls within this subsection if— (a)it has one or more stopping places in England, and (b)it is provided under an agreement entered into, where a railway service has been temporarily interrupted, with the person who usually provides the railway service. (1E)Where a service is provided both inside and outside England, any part of the service which is provided outside England is to be treated as a separate service for the purposes of subsection (1D) if there is any stopping place for that part of the service outside England.] (2)Subject to regulations under this section, no service shall be provided in any traffic area in which there is a stopping place for the service unless— (a)the prescribed particulars of the service have been registered with [a traffic commissioner] by the operator of the service; (b)the period of notice in relation to the registration has expired; and (c)the service is operated in accordance with the registered particulars.	
--	--

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

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

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

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

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

(1I) The services are—

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

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

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

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

[(2A)Where—

(a)any registration restrictions imposed under section [113D(1) or] 114(3A) of the Transport Act 2000 [(advanced quality partnership schemes and quality partnership schemes) are in force, and (b)an application for registration is made in respect of a service in relation to which those restrictions have effect, section 6A of this Act has effect in relation to the application.] [(2B)Where— (a)a quality contracts scheme under section 124 of the Transport Act 2000 is in force [in relation to an area in Wales]; (b)an operator proposes to provide a local service which is to have one or more stopping places within the area to which the scheme relates, (c)the proposed service is not excluded from the scheme by virtue of section 127(4) of the Transport Act 2000, and (d)the operator does not propose to provide the service under a quality contract by virtue of the scheme, section 6B of this Act has effect with respect to registration of that service.] [(2C)Where— (a)a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 (requirements specified in an enhanced partnership scheme) has effect, and (b)an application to register a service, or to vary the registration of a service, is made in respect of a service to which that requirement would apply if the application were granted,	
---	--

section 6D has effect with respect to the application.] [(2D)Where— (a)an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 is in operation, (b)a service is registered, or a registration of a service is varied, under this section, and (c)a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 applies to the service or the service as varied, the requirement is to be recorded with the particulars of the service required to be registered under this section.] (3)In subsection (2) above “the period of notice”, in relation to any registration, means, subject to regulations under this section— (a)the period prescribed for the purposes of this subsection; or (b)if longer, the period beginning with the registration and ending with the date given to the traffic commissioner by the operator as the date on which the service will begin. (4)An application for registration shall only be accepted from a person who either holds an unconditional PSV operator’s licence or a permit under section 22 of this Act or is using, or proposing to use, a school bus belonging to that person for fare paying passengers in accordance with section 46(1) of the 1981 Act. (5)In subsection (4) above “unconditional”, in relation to a PSV operator’s licence, means a licence which does not have attached to it a condition imposed under section 26(1) of this Act prohibiting, or	
---	--

having the effect of prohibiting, the operator from using vehicles under the licence to provide the service to which the application in question relates. (6) In this Act any reference to a service registered under this section is a reference to a service in respect of which the prescribed particulars are registered under this section. (7) Any registration may be varied or cancelled on an application made by the operator of the service to which it relates. [(7A) Where— (a) a quality contracts scheme under section 124 of the Transport Act 2000 is in force [in relation to an area in Wales], (b) the operator of a local service registered under this section proposes to vary the registration, (c) the service, as proposed to be varied, is to have one or more stopping places within the area to which the scheme relates, (d) the service, as proposed to be varied, is not excluded from the scheme by virtue of section 127(4) of the Transport Act 2000, and (e) the operator does not propose to provide the service, as proposed to be varied, under a quality contract by virtue of the scheme, section 6B of this Act has effect with respect to the variation of the registration.] [(7B) Where an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 is in operation, the registration of a service may also be cancelled under section 6E.]	
--	--

(8) Subject to regulations under this section [and, in the case of variation, to section 6B of this Act], the variation or cancellation of a registration shall become effective— (a) on the expiry of the period beginning with the date on which [a traffic commissioner] accepts the application and ending with the date determined in accordance with regulations under this section; or (b) if later, on the day given to [a traffic commissioner] by the operator as the effective date for the variation or (as the case may be) cancellation. (9) Regulations may be made for the purpose of carrying this section into effect and any such regulations may, in particular, make provision— (a) for permitting the variation of a registered service, in such circumstances as may be prescribed, without variation of the registration; (b) for excluding or modifying the application of subsection (3) or (8) above in such cases or classes of case as may be prescribed; (c) that in such cases or classes of case as may be prescribed— (i) subsection (2) above shall have effect as if for the reference in paragraph (b) to the period of notice there were substituted a reference to such period as [a traffic commissioner] may determine; (ii) subsection (8) above shall have effect as if for the reference in paragraph (a) to the date on which the period mentioned in that paragraph is to expire there were substituted a reference to such date as [a traffic commissioner] may determine; (d) as to the procedure for applying for registration or for the variation or cancellation of a registration;	
---	--

(e)for an application for registration or for the variation or cancellation of a registration not to be accepted by [a traffic commissioner] unless the applicant gives to [a traffic commissioner] such information [as a traffic commissioner may reasonably] require in connection with the application [(or, if the applicant is subject to requirements imposed by regulations made by virtue of section 141A(1)(a) of the Transport Act 2000, complies with those requirements)]; (f). (g)as to the documents (if any) to be issued by a traffic commissioner with respect to registrations; (h)as to the cancellation of registrations relating to discontinued services; [(ha)as to the variation or cancellation of the record of a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000;] (i)for enabling a traffic commissioner to require the operator of a registered service, in such circumstances as may be prescribed, to keep records of such matters relating to the operation of the service, in such manner, as may be prescribed; (j)for requiring the operator of a registered service who is required to keep records by regulations made by virtue of paragraph (i) above to make those records available to [a traffic commissioner]; (k)for requiring the operator or prospective operator of a registered service to give, to such persons and at such times as may be prescribed, such information as may be prescribed with respect to the service, or proposed service, or any proposal to vary or cancel the registration of the service;	
---	--

[(ka)for imposing restrictions on the use that may be made of records made available as mentioned in paragraph (j) above or information given as mentioned in paragraph (k) above;] (l)for excluding from the application of this section services which are— (i)excursions or tours; or (ii)excursions or tours falling within a prescribed class. [(10)Regulations made by virtue of paragraph (ka) of subsection (9) above— (a)may create one or more criminal offences relating to the use of records or information in breach of the restrictions imposed by those regulations, but (b)may not provide, in respect of any such offence, for a penalty greater than a fine not exceeding level 4 on the standard scale.] [(11)The power to make regulations under subsections (2), (3) and (9), so far as exercisable in relation to Wales, is exercisable by the Welsh Ministers (and not by the Secretary of State).]	
Section 6A Applications for registration etc where restrictions are in force 1)This section applies in any case where— (a)any registration restrictions imposed under section [113D(1) or] 114(3A) of the Transport Act 2000 are in force in the case of [an advanced quality partnership scheme or] a quality partnership scheme (“the scheme”); (b)an application for registration, or for variation or cancellation of registration, is made under section 6 of this Act in respect of a local service in relation to which those restrictions have effect; and (c)the application is one which would fall to be accepted by [a traffic commissioner], apart from this section.	<i>Atodlen 1 (2)(3) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(2) In any such case the traffic commissioner, before deciding whether or not to accept the application, must give to— (a) each relevant authority, and (b) each relevant operator, a notice complying with subsection (3) below. (3) The notice must— (a) identify the application and state that it has been made; (b) provide prescribed particulars of the application; (c) inform the persons to whom it is required to be sent of the right of each of them to make relevant representations to the traffic commissioner about the application. (4) If no relevant representations are made, the application is to be accepted. (5) If any relevant representations are made by a relevant authority or a relevant operator, the traffic commissioner must decide whether the effect of accepting the application would be detrimental to the provision of local services under the scheme. (6) The traffic commissioner may decide that question only after— (a) considering those representations; (b) taking account of any other relevant applications and any relevant representations made in relation to those applications; (c) holding such inquiries under section 54 of the 1981 Act as the traffic commissioner may think fit; and (d) applying the registration criteria. (7) If the traffic commissioner decides that the effect of accepting the application would not be detrimental to the provision of such services, the application is to be accepted. (8) If subsection (7) above does not apply, the traffic commissioner may do any one or more of the following— (a) refuse to accept the application; (b) require the applicant to amend the application in such respects as the traffic commissioner may require before submitting it again; (c) if the applicant has not given a written undertaking under section [113J(4) or (5) or 118(4)] of the Transport Act 2000 in relation to the scheme, require the applicant to give such an undertaking before the application may be accepted.	
--	--

(9)An appeal against any decision of a traffic commissioner under this section may be made to the [Upper Tribunal] by any of the following persons— (a)the person who made the application; (b)any relevant authority that made relevant representations against the application; (c)any relevant operator who made relevant representations against the application. (10). (11)Regulations may be made for the purposes of carrying this section into effect; and the provision that may be made by any such regulations includes provision— (a)as to the procedure for giving notice under subsection (2) above; (b)prescribing the particulars of the application that are to be provided in such a notice; (c)as to the procedure for making relevant representations; (d)as to the procedure to be followed in determining the application. (12)Yn yr adran hon— • [“advanced quality partnership scheme” means a scheme under section 113C of the Transport Act 2000;] • “quality partnership scheme” means a scheme under section 114 of the Transport Act 2000; • [“registration criteria”— (a)in relation to an advanced quality partnership scheme, means the criteria specified in the scheme by virtue of section 113D(3) of the Transport Act 2000; (b)in relation to a quality partnership scheme, means the criteria specified in the scheme by virtue of section 114(3C) of the Transport Act 2000;] • “relevant application” means any application under section 6 of this Act— (a)which is made in respect of a local service in relation to which the registration restrictions have effect, and (b)which (whenever made) is awaiting the decision of [a traffic commissioner]; • “relevant authority” means the authority, or any of the authorities, that made the scheme; • “relevant operator” means—	
--	--

(a) any operator of local services who has given an undertaking under section [113J(4) or (5) or 118(4)] of the Transport Act 2000 in respect of the scheme; (b) any other operator of local services which might be affected if the application were to be accepted; • “relevant representations” means representations that the effect of accepting the application would be detrimental to the provision of services under the scheme, having regard to the registration criteria. • [“the traffic commissioner” means the traffic commissioner dealing with the application mentioned in subsection (1).] [(13) The power to make regulations under subsection (11), so far as exercisable in relation to Wales, is exercisable by the Welsh Ministers (and not by the Secretary of State).]	
Section 6B Applications for registration where quality contracts scheme in force (1) This section applies— (a) by virtue of subsection (2B) of section 6 of this Act (“Case 1”), in relation to registration of the proposed local service mentioned in that subsection; (b) by virtue of subsection (7A) of that section (“Case 2”), in relation to the proposed variation of the registration mentioned in that subsection. (2) Where this section applies, the operator may apply to a traffic commissioner— (a) in Case 1, for registration of the proposed service under section 6 of this Act, or (b) in Case 2, for variation of the registration under that section; notwithstanding anything in section 129(1)(a) of the Transport Act 2000 (sections 6 to 9 of this Act not to apply); (3) The traffic commissioner must not accept the application except in accordance with subsections (4) to (6) below. (4) On receipt of the application, the traffic commissioner must consult the authority or authorities who made the quality contracts scheme. (5) If, within the prescribed time, the traffic commissioner receives from the authority or authorities a clearance certificate in respect of the application, the traffic commissioner must—	<i>Atodlen 1 (2)(4) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(a) in Case 1, register the service under section 6 of this Act, or (b) in Case 2, vary the registration under that section. (6) If the traffic commissioner does not receive such a certificate within that time, the application must be rejected. (7) In relation to Case 2, regulations may prescribe cases in which subsections (3) to (6) above do not apply. (8) Yn yr adran hon— • “clearance certificate” means a certificate that the provision— (a) in Case 1, of the proposed local service, or (b) in Case 2, of the local service as proposed to be varied, will not have an adverse effect on local services provided under quality contracts in the area to which the quality contracts scheme relates; ystyr “rhagnodi” yw rhagnodi mewn rheoliadau; “the relevant authority or authorities” means the authority or authorities— (a) who last continued the quality contracts scheme in force under section 131A of the Transport Act 2000, or (b) if the scheme has not been so continued, who made it. “the traffic commissioner” means the traffic commissioner dealing with the application. (9) The power to make regulations under subsections (5) and (7), so far as exercisable in relation to Wales, is exercisable by the Welsh Ministers (and not by the Secretary of State).	
Section 26 Conditions attached to PSV operator’s licence (1) [Where] [Subsection (1A) below applies in any case where] it appears to a traffic commissioner, in relation to a person (“the operator”) [who has been granted or to whom it is proposed to grant] a PSV operator’s licence, that— (a) the operator has failed to operate a local service registered under section 6 of this Act; or (b) the operator has operated a local service in contravention of that section [or section [113J(4) or (5),] 118(4) [123J(3)] [129(1)(b) or 138J(9)] of the	<i>Atodlen 1 (2)(5) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

Transport Act 2000;] [or [section 3F(1) or section 13B(1)(b) or (3)] of the Transport (Scotland) Act 2001]; or [(bza)the operator has failed to comply with a requirement imposed by virtue of section [123X(7)(c),] 134B(7)(e) [or 138S(7)(c)] of the Transport Act 2000; or] (ba)the operator has failed to comply with section [134F,] 138 or 140(3) of [the Transport Act 2000]; or [or [(baa)the operator has failed to take all reasonable steps to comply with a requirement imposed under section 143A [or 143B] of the Transport Act 2000; or] (bb)the operator has failed to comply with section 32(1) or 34(3) of the Transport (Scotland) Act 2001;] [(bba)the operator has failed to comply with a requirement to provide information (including a requirement to provide it within a specified time or in a specified form) under section 3K(2) or 13R(2) of the Transport (Scotland) Act 2001, (bbb)the operator has failed to comply with a requirement under section 6ZA of this Act, (bbc)the operator has failed to comply with a requirement under article 28 of the Transport (Scotland) Act 2019 (Consequential Provisions and Modifications) Order 2023] [(bc)the operator has failed to comply with a requirement of regulations made under section 181A of the Equality Act 2010;] (c)the arrangements for maintaining the vehicles used under the licence in a fit and serviceable condition are not adequate for the use of those vehicles in providing the local service or services in question; or (d)the operator, or any employee or agent of his, has— (i)intentionally interfered with the operation of a local service provided by another operator; (ii)gweithredu gwasanaeth lleol mewn modd sy'n beryglus i'r cyhoedd; neu (iii)been guilty of any other serious misconduct (whether or not constituting a criminal offence) in relation to the operation of a local service; or (e)a condition attached under section 8 of this Act to the operator's licence has been contravened;	
--	--

[(1A)[The traffic commissioner] [A traffic commissioner] may (on granting the licence or at any other time) attach [or direct a traffic commissioner for another traffic area to attach,] a condition falling within subsection (1B) below to any one or more of the following PSV operator's licences (wherever granted)— (a)the licence mentioned in subsection (1) above; (b)any other licence held by the operator; (c)where the operator is an undertaking, any licence held by a group undertaking in relation to that undertaking (see subsection (7) below). (1B)The conditions are— (a)a condition prohibiting the holder of the licence from using vehicles under the licence to provide any local service of a description specified in the condition; (b)a condition prohibiting the holder of the licence from so using vehicles to provide local services of any description. (1C)A condition under subsection (1A) may be attached— (a)indefinitely; or (b)for a period of time specified by the traffic commissioner (which may commence immediately or on a date so specified).] (2)The commissioner may attach a condition to a PSV operator's licence under [subsection (1)] [subsection (1A)] above, by reference to circumstances falling within paragraph (a) or (b) of [that subsection] [subsection (1) above] if, but only if, it appears to him that the operator did not have a reasonable excuse for his conduct or that it is appropriate to attach the condition in view of— (a)the danger to the public involved in the operator's conduct; or (b)the frequency of conduct of the kind in question on the part of the operator. 2A. (3)Where the effect of a condition attached to a PSV operator's licence under [subsection (1)] [subsection (1A)] above is that the operator of a local service registered under section 6 of this Act is prohibited from using vehicles under the	
--	--

licence to provide that service, [a traffic commissioner may cancel the registration]. (4). (5)[Where] [Subsection (5A) below applies in any case where] it appears to [a traffic commissioner] that— (a)vehicles used under the licence (or under any PSV operator's licence previously held by the operator) have not been maintained in a fit and serviceable condition; or (b)the operator has been involved in arrangements with any other operator for the use of each other's vehicles with a view to hindering enforcement of any requirements of the law relating to the operation of those vehicles; [(5A)[The traffic commissioner] [A traffic commissioner] may (on granting the licence or at any other time) attach [or direct a traffic commissioner for another traffic area to attach,] to any one or more of the licences mentioned in subsection (5B) below a condition restricting the vehicles which the operator may use under the licence to vehicles specified in the condition. (5B)The licences are the following PSV operator's licences (wherever granted)— (a)the licence mentioned in subsection (5) above; (b)any other licence held by the operator; (c)where the operator is an undertaking, any licence held by a group undertaking in relation to that undertaking (see subsection (7) below). (5C)[Where a direction is given under subsection (5A) above to a traffic commissioner for another area, that traffic commissioner must either— (a)attach the condition to the licence; or (b)if he considers that there is a good reason not to attach the condition to the licence, inform the traffic commissioner who gave the direction of that fact and of the reason.]] (6)A condition attached to a licence under [subsection (5)] [subsection (5A)] above shall— (a)apply only to vehicles which have their operating centre in the traffic area [to which the licence relates]; and (b)be in addition to (and not be taken as prejudicing in any way) any conditions attached to the licence under	
---	--

section 16 of the 1981 Act as to the maximum number of vehicles which the operator may at any one time use under the licence. [(7)In this section “undertaking” and “group undertaking” have the same meaning as in the Companies Acts (see section 1161 of the Companies Act 2006).]	
Section 63 Functions of local councils with respect to passenger transport in areas other than [integrated transport areas and] passenger transport areas (1)In each non-metropolitan county of England and Wales it shall be the duty of the county council— (a)to secure the provision of such public passenger transport services as the council consider it appropriate to secure to meet any public transport requirements within the county which would not in their view be met apart from any action taken by them for that purpose; (b). <u>(1A) The duty in subsection (1) does not require a council in Wales to secure the provision of a service that is a local bus service for the purposes of section 1 of the Bus Services (Wales) Act 2026 (asc [X]).</u> (2)It shall be the duty of a council in Scotland, in relation to any part of their area which is not a passenger transport area— (a)to secure the provision of such public passenger transport services as the council consider it appropriate to secure to meet any public transport requirements within their area which would not in their view be met apart from any action taken by them for that purpose; and (b)to formulate from time to time general policies as to the descriptions of services they propose to secure under paragraph (a) above. (3)In formulating policies under subsection (2)(b) above with respect to the descriptions of services they propose to secure under subsection (2)(a) above, a council shall have regard to any measures they are required or propose to take for meeting any transport requirements in exercise or performance of— (a)any of their functions as an education authority; or	<i>Adran 35 o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i> <i>Adran 36 (3) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(b)any of their social work functions. (4)A non-metropolitan district council in England shall have power to secure the provision of such public passenger transport services as they consider it appropriate to secure to meet any public transport requirements within their area which would not in their view be met apart from any action taken by them for that purpose. (5)For the purpose of securing the provision of any service under subsection (1)(a) or (2)(a) or (as the case may be) under subsection (4) above any council shall have power to enter into an agreement providing for service subsidies; but their power to do so— (a)[in England and Wales, shall be exercisable only where the service in question would not be provided, or would not be provided to a particular standard, without subsidy; (aa)in Scotland,] shall be exercisable only where the service in question would not be provided without subsidy; and (b)is subject to sections 89 to 92 of this Act. [(5A)The reference in subsection (5)(a) above to the standard to which a service is provided includes— (a)the frequency or timing of the service; (b)the days, or times of day, when the service is provided; (c)the vehicles used to provide the service.] (6)A non-metropolitan county council in England and Wales or, in Scotland, a council shall have power to take any measures that appear to them to be appropriate for the purpose of or in connection with promoting, so far as relates to their area— (a)the availability of public passenger transport services other than subsidised services and the operation of such services, in conjunction with each other and with any available subsidised services, so as to meet any public transport requirements the council consider it appropriate to meet; or (b)the convenience of the public (including persons who are elderly or disabled) in using all available public passenger transport services (whether subsidised or not). (7)It shall be the duty of a county council or (as the case may be) of a regional or islands council, in	
---	--

exercising their power under subsection (6) above, [to have regard to a combination of economy, efficiency and effectiveness.] (8)It shall be the duty of any council, in exercising or performing any of their functions under the preceding provisions of this section, to have regard to the transport needs of members of the public who are elderly or disabled (8A). (9)References in subsection (6) above to subsidised services are references to services <u>in connection with which financial assistance has been given under section 35 of the Bus Services (Wales) Act 2026 and to services</u> provided under an agreement providing for service subsidies entered into— (a)by the council in question or by any other county or district council or regional or islands council under this section; or (b)by the Passenger Transport Executive for any [integrated transport area or] passenger transport area under section 9A(4) of the 1968 Act. (10)In this Act— (a)“public passenger transport services” means all those services on which members of the public rely for getting from place to place, when not relying on private facilities of their own, including school transport but not— (i)services provided under permits under section 19 of this Act, other than services provided wholly or mainly to meet the needs of members of the public who are elderly or disabled; or (ii)excursions or tours; and (b)references, in relation to any Passenger Transport Executive, non-metropolitan county or district council or regional or islands council, to agreements providing for service subsidies are references to agreements under which any person undertakes to provide a public passenger transport service of any description on terms which include provision for the making of payments to that person by that Executive or council.	
Section 66 Exclusion of powers of certain councils to run bus undertakings 1)Subject to section 71 of this Act and subsection (2) below [and to sections 123O and] 132G of the	<i>Atodlen 1 (2) (6) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

Transport Act 2000], but notwithstanding anything in any other statutory provision, a non-metropolitan district council in England [a county council or county borough council in Wales] or, in Scotland, a [council (other than the council for Orkney Islands, Shetland Islands or Western Isles)] shall not have power to provide a service for the carriage of passengers by road which requires a PSV operator's licence. (2) Subsection (1) above shall not have effect in relation to any council who, at the time when this section comes into force, are providing any such service until the end of such period as may be specified by order made by the Secretary of State. References below in this Part of this Act to a council operating a bus undertaking are references to any council to whom this subsection applies. (3) Any order under subsection (2) above may apply to all councils within that subsection who are not for the time being exempt by virtue of section 71 of this Act from subsection (1) above, to any class of such councils, or to any such council specified in the order; and different periods may be specified by any such order in relation to different councils or classes of councils to whom it applies. (4) Any order under subsection (2) above shall, in relation to every period specified in the order for the purposes of that subsection ("the primary period"), specify also a period ending before the primary period as the period allowed to councils to whom the primary period applies for complying with such of the requirements of sections 67 to 69 of this Act as are applicable to them. (5) A period specified by virtue of subsection (4) above in an order under subsection (2) above is referred to in those sections, in relation to any council to whom it applies, as the council's preparatory period. (6) Any order amending a previous order under subsection (2) above, in so far as it extends any period specified in the previous order for the purposes of that subsection, may be framed so as to have effect from a date earlier than the making of the order. (7) For the purposes of this Part of this Act— (a) a service for the carriage of passengers by road is a service which requires a PSV operator's licence if vehicles used in providing the service are used in	<i>Adran 34 (2) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>
--	---

such circumstances that a PSV operator's licence is required in respect of that use; (b)any council who have made (whether alone or jointly with any other authority or authorities) arrangements under any enactment for the discharge by any other authority or person of that council's functions with respect to the operation of any such service shall be taken to be providing that service at any time when it is being provided under those arrangements; and (c)references, in relation to any council operating a bus undertaking, to the council's bus undertaking are references (according to the context) to— (i)all activities carried on, whether by the council themselves or by any other authority or person in pursuance of any such arrangements as are mentioned in paragraph (b) above or otherwise, in or for the purposes of the provision by the council of any such service; or (ii)all property of the council used or appropriated for use and all rights and liabilities of the council subsisting for the purposes of any such activities.]	
Section 82 Bus stations: restrictions on discriminatory practices, etc. (1)Neither a Passenger Transport Executive nor a local authority shall, in the exercise of any of their powers— (a)in relation to the provision or operation of bus stations or any associated facilities; or (b)without prejudice to paragraph (a) above) in relation in particular to the charges to be made for the use of any accommodation at a bus station or of any associated facilities; act in such a way as to discriminate (whether directly or indirectly) against any holder, or class of holder, of a PSV operator's licence. (2)In relation to a local authority, the powers in question under subsection (1) above include in particular (without prejudice to the generality of that subsection) their powers under section 38 of the Road Traffic Regulation Act 1984 (appointment of parking places provided under section 32 of that Act as stations for public service vehicles and provision of accommodation in connection with places so appointed).	<i>Adran 1 (2) (7) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(3)Where under any agreement (other than an agency agreement) entered into by a Passenger Transport Executive under section 10(1)(xv) of the 1968 Act (contracting-out powers) a person is operating a bus station or any associated facilities provided by that Executive or provided by that or any other person under any such agreement, that person shall not— (a)in relation to the operation of that bus station or (as the case may be) of those facilities; or (b)(without prejudice to paragraph (a) above) in relation in particular to the charges to be made for the use of any accommodation at that station or (as the case may be) for the use of those facilities; act in such a way as to discriminate (whether directly or indirectly) against any holder, or class of holder, of a PSV operator's licence. (4)The reservation of the whole or any part of the accommodation for public service vehicles at any bus station for such vehicles used in providing local services or (as the case may be) for such vehicles used in providing services other than local services shall not be taken to be discrimination prohibited by subsection (1) or (3) above. [(4A)Nothing done pursuant to [an advanced quality partnership scheme or] a quality partnership scheme under Part II of the Transport Act 2000 by— (a)a Passenger Transport Executive, (b)a local authority, or (c)a person to whom subsection (3) above applies, shall be taken to be discrimination prohibited by subsection (1) or (3) above.] [(4A)Nothing done pursuant to a quality partnership scheme under Part 2 of the Transport (Scotland) Act 2001 (asp 2) by— (a)the Strathclyde Passenger Transport Executive; (b)a local authority; or (c)a person to whom subsection (3) above applies, shall be taken to be discrimination prohibited by subsection (1) or (3) above.] (5)Notwithstanding anything in section 8 of the Transport Act 1983(obligation to accept tenders for carrying on	
--	--

activities of Executives in certain circumstances) a Passenger Transport Executive may not in exercise of their powers under section 10(1)(xv) of the 1968 Act enter into an agreement (other than an agency agreement) for— (a)the provision of any bus station or associated facilities the Executive have power under section 81 of this Act to provide; or (b)the operation of any bus station or associated facilities provided by the Executive under that section or under their former powers or provided by any other person under any agreement entered into by the Executive under section 10(1)(xv); by a person who is the operator of any public passenger transport services or a person connected with any such operator. (6)In this section “agency agreement” means, in relation to any agreement under section 10(1)(xv), an agreement with any person for the carrying on of activities by that person as agent for the Executive concerned. (7)Any such agreement as is mentioned in subsection (5)(b) above entered into after this subsection comes into force shall include provision for ensuring that it will come to an end if the person who under the agreement is to operate the bus station or associated facilities to which it applies becomes the operator of any public passenger transport services or a person connected with any such operator. (8)On and after the date on which this section comes into force, subsection (5) above shall apply in relation to any such agreement as is there mentioned entered into by the Passenger Transport Executive for any passenger transport area before that date as if this section had come into force on 11 July 1985.	
Section 93 Travel concession schemes (1)Any local authority, or any two or more local authorities acting jointly, may establish a travel concession scheme for the provision of travel concessions on journeys on public passenger transport services <u>other than services within subsection (1A)</u>— (a)between places in the principal area covered by the scheme;	<i>Atodlen 1 (2) (8) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(b)between such places and places outside but in the vicinity of that area; or (c)between places outside but in the vicinity of that area; by operators of such services participating in the scheme. <u>(1A) A service is within this subsection if it is a local bus service for the purposes of section 1 of the Bus Services (Wales) Act 2026 (asc [X])."</u> (2)For the purposes of this section, the principal area covered by a scheme under this section is— (a)the area of the local authority concerned or, where two or more such authorities are concerned, the area comprising the areas of both or all those authorities; or (b)if an area comprised within the area which would be the principal area under paragraph (a) above is specified in the scheme as being the principal area to which the scheme applies, the area so specified. (3)Any travel concession scheme established under this section shall define— (a)the travel concessions which are for the time being to be provided by operators participating in the scheme; (b)the description of persons eligible in accordance with subsection (7) below to receive travel concessions under any such scheme who are for the time being to qualify for travel concessions provided under the scheme; and (c)the dates in any year currently adopted as the dates on which operators may be admitted to participate in the scheme under section 96 of this Act (referred to below in this section as the standard admission dates); and may include particulars of any other arrangements for the time being adopted by the authority or authorities concerned in establishing the scheme with respect to the operation, scope and application of the scheme. (4)Any such scheme may define the standard admission dates by specifying particular dates, or by referring to dates of any specified description or separated by intervals of any specified length; but those dates, however determined, must not be separated by intervals of a length exceeding such period as may be prescribed.	
---	--

(5) Arrangements adopted by the authority or authorities concerned in establishing any such scheme with respect to the operation, scope and application of the scheme (including the matters specifically mentioned in paragraphs (a) to (c) of subsection (3) above) may differ for different descriptions of concessions or services to which the scheme applies. (6) Subject to section 94 of this Act, where an operator participating in any such scheme in respect of any services operated by him provides travel concessions in accordance with the scheme for persons travelling on those services, the authority responsible for administration of the scheme or (as the case may be) the authorities so responsible in such proportions respectively as they may agree among themselves shall reimburse that operator for providing those concessions. (7) The persons eligible to receive travel concessions under any such scheme are— [(a) persons who have attained the age of sixty years;] (b) persons whose age does not exceed sixteen years; (c) persons whose age exceeds sixteen years but does not exceed eighteen years and who are undergoing full-time education; [(d) persons who are blind; (e) persons who are partially sighted; (ea) persons who are deaf; (eb) persons who are without speech; (ec) persons who have a disability, or have suffered an injury, which has a substantial and long-term adverse effect on their ability to walk; (ed) persons who do not have arms or have long-term loss of the use of both arms; (ee) persons who have a learning disability, that is, a state of arrested or incomplete development of mind which includes significant impairment of intelligence and social functioning; (ef) persons who, if they applied for the grant of a licence to drive a motor vehicle under Part III of the Road Traffic Act 1988, would have their applications refused pursuant to section 92 of that Act (physical fitness) otherwise than on the ground of persistent misuse of drugs or alcohol;	
---	--

(eg)any person travelling as the companion of a person who— (i)is eligible to receive travel concessions by virtue of any other paragraph of this subsection; and (ii)requires the assistance of a companion in order to travel on journeys on public passenger transport services;] (f)such other classes of persons as the Secretary of State may by order specify. (8)In this section “local authority”— (a)means [(i)a county council in England, (ii)a council of a non-metropolitan district in England comprised in an area for which there is no county council, (iii)]the council of a county or district in Wales or [(iv)]a regional or islands council in Scotland; and (b)includes also, in relation to England and Wales, [an Integrated Transport Authority for an integrated transport area [a combined authority and a combined county authority]. (9)Unless the context otherwise requires, references in this section and in the provisions of this Part of this Act relating to schemes under this section to the authority or authorities responsible for administration of a scheme under this section are references— (a)except in a case to which paragraph (b) below applies, to the authority concerned in establishing the scheme or, where two or more authorities are so concerned, to both or all those authorities acting jointly; or (b)in relation to England and Wales, a metropolitan county passenger transport authority where the authority or one of the authorities concerned in establishing the scheme are [an Integrated Transport Authority for an integrated transport area] in England and Wales, to the Passenger Transport Executive for that Authority’s area or (as the case may require) to that Executive and the other authority or authorities so concerned acting jointly; or (10)Where [an Integrated Transport Authority or] a Passenger Transport Authority have established a	
---	--

scheme under this section, whether alone or jointly with any other authority or authorities, they shall notify the Passenger Transport Executive for their area of any proposal to vary the scheme, giving particulars of the proposed variation.】	
Section 134 Regulations, rules and orders (1)Section 60 of the 1981 Act (general power to make regulations for purposes of that Act) shall have effect as if Parts I and II of this Act were contained in that Act. (2)In that section— (a)in subsection (1) (which, in effect, provides that all regulations authorised under that Act are to be made under that section) the words from “for any purpose” to “generally” and the words from “and regulations under this section” to the end of the subsection shall be omitted; (b)the following subsection shall be inserted after subsection (1)— “(1A)Regulations made under any provision of this Act may make different provision for different cases to which the regulations apply, and may in particular— (a)make different provision as respects different areas; and (b)make different provision as respects different classes or descriptions of vehicles or as respects the same class or description of vehicles in different circumstances.”; (c)in subsection (2) (which defines “regulations” as meaning regulations under that section), for the words “under this section” there shall be substituted the words “by the Secretary of State”; and (d)subsection (3) (which excepts certain provisions of that Act from being included in references to that Act in that section and is unnecessary in view of the amendments made above in this section) shall be omitted. (3)The power to make regulations under that section, as it applies by virtue of this section, shall extend to any of the following matters— (a)applications for, and the issue of, permits under section 19 or 22 of this Act; and (b)the issue of copies of such permits in the case of permits lost or destroyed.	<i>Atodlen 1 (2) (9) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(4)The Secretary of State may make regulations under this section for the purpose of carrying the provisions of this Act (apart from Parts I and II) into effect. (5)Regulations or rules made under any provision of this Act (other than one contained in Part I or II), and any order made by the Secretary of State under any provision of this Act (including one so contained), may make different provision for different cases to which those regulations or rules or (as the case may be) to which that order applies, and may in particular make different provision as respects different areas. [(6)Regulations made by the Welsh Ministers under any of the specified provisions may make different provision for different cases to which the regulations apply, and may in particular— (a)make different provision as respects different areas; and (b)make different provision as respects different classes or descriptions of vehicles or as respects the same class or description of vehicles in different circumstances. (7)The ““specified provisions”” are— (a)section 6(2), (3) and (9); (b)section 6A(11); (c)section 6B(5) and (7); (d)section 7(6)(d), (9) and (11); (e)section 10(5)(c) and (8). (8)An order made by the Welsh Ministers under section 13(1) may make different provision for different cases to which the order applies, and may in particular make different provision as respects different areas.]	
Section 135 Procedure for making regulations, rules and orders (1)Section 61 of the 1981 Act (procedure for making regulations under that Act) shall have effect as if Parts I and II of this Act were contained in that Act; [(1A)But section 61(2) of the 1981 Act (consultation with representative organisations) does not apply to regulations made under sections 6ZA(2) or (5), 6ZB(2) or 6ZC(1) of this Act.] (2)Any power of the Secretary of State—	<i>Atodlen 1 (2) (10) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(a)to make regulations or rules under any provision of this Act (other than one contained in Part I or II); or (b)to make an order under any provision of this Act (including one so contained); shall be exercisable by statutory instrument. (3)Subject to subsection (4) subsections (4) and (4A) below, any statutory instrument containing any such regulations, rules or orders shall be subject to annulment in pursuance of a resolution of either House of Parliament. (4)Subsection (3) above does not apply to a statutory instrument containing an order under section 46, 52(5), 53(1), 85 [125A, 125B, 125C] or 140(2) of this Act. [(4A)Regulations under section 6ZC(1), which make provision of the type mentioned in paragraph (d) of that section, are subject to the affirmative procedure.] [(5)The power of the Welsh Ministers to make regulations or an order under any of the specified provisions (see subsection (8)) is exercisable by statutory instrument. (6)A statutory instrument containing regulations or an order made by the Welsh Ministers under any of the specified provisions is subject to annulment in pursuance of a resolution of the National Assembly for Wales. (7)The Welsh Ministers must consult such representative organisations as they think fit before making regulations under any of the specified provisions. (8)The “specified provisions” are— (a)section 6(2), (3) and (9); (b)section 6A(11); (c)section 6B(5) and (7); (d)section 7(6)(d), (9) and (11); (e)section 10(5)(c) and (8); (f)section 13(1).]	
Deddf Trafnidiaeth 2000 Bus services: quality partnership schemes 114 Quality partnership schemes.	<i>Adran 41(1)(a) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(1) A local transport authority, or two or more such authorities acting jointly, may make a quality partnership scheme if they are satisfied that the scheme [will contribute to the implementation of their local transport policies] [(but this is subject to subsection (1A))]. [(1A) A local transport authority whose area is in England may exercise the power to make a quality partnership scheme only if— (a) they are acting jointly with one or more other local transport authorities, and (b) at least one of those other local transport authorities is an authority whose area is in Wales.] (2) A quality partnership scheme is a scheme under which— (a) the authority or authorities provide particular facilities in the whole or part of their area, or combined area, and (b) operators of local services who wish to use the facilities must undertake to provide local services of a particular standard when using them. (3) The authority or authorities must be satisfied that both the provision of those facilities and the provision of local services of that standard will— [(a) bring benefits to persons using local services in the whole or any part of their area, or combined area, by improving the quality of those services, or] (b) reduce or limit traffic congestion, noise or air pollution. [(3A) If the authority or authorities consider that it is necessary or expedient for any restrictions to be imposed on the registration of— (a) any local services, or (b) any local services of a particular description, they may impose those restrictions (“registration restrictions”) by specifying or describing them in the scheme. (3B) Any restrictions so imposed must be for the purpose of preventing or restricting— (a) the provision of local services, or (b) the variation or withdrawal of local services, in cases where the authority or authorities consider that any such provision, or (as the case may be) variation or	
---	--

withdrawal, of services might be detrimental to the provision of services under the scheme. (3C)Where a scheme includes any registration restrictions by virtue of subsection (3A), it must also specify the criteria (“registration criteria”) by reference to which [a traffic commissioner is] to decide whether or not to accept an application for registration. (3D)In subsections (3A) to (3C) “registration”, in relation to any service,— (a)means registration of prescribed particulars of the service under section 6 of the Transport Act 1985 (registration of local services), and (b)includes a reference to the variation or cancellation of any such registration.] (4)A quality partnership scheme may not be made unless the authority or authorities have complied with the notice and consultation requirements imposed by section 115. (5)The facilities which may be specified in a scheme— (a)must be facilities provided at specific locations along routes served, or proposed to be served, by local services within the area to which the scheme relates, or facilities which are ancillary to such facilities, but (b)may not be facilities which are required to be provided as a result of section 139 or 140. [(6)The standard of services which may be specified in a scheme includes— (a)requirements which the vehicles being used to provide the services must meet, and (b)requirements as to frequency or timing of the services, but the specification of any such requirements is not to prevent operators from providing services in excess of those requirements.] [(6A)The standard of services which may be specified in a scheme may also include requirements as to the maximum fares that may be charged for particular journeys, or for journeys of particular descriptions, on services to which the scheme applies. (6B)A scheme may include a requirement falling within subsection (6)(b) or (6A) only if there are no admissible objections to the requirement from relevant operators.	
---	--

Section 122(3) to (5) makes further provision with respect to such schemes.] [(6C)The power to make a quality partnership scheme includes power to provide for different facilities, or different standards of services, to be provided under the scheme as from different dates after the scheme comes into operation.] (7)If the provision of any of the facilities requires the making of a traffic regulation order in respect of a road or other place in a metropolitan district (other than a road for which the Secretary of State or the National Assembly for Wales is the traffic authority), the scheme may not be made unless it is made by— (a)the local transport authority or authorities, and (b)the metropolitan district council for the district, acting jointly. (8)If the provision of any of the facilities requires the making of a traffic regulation order in respect of a road for which the Secretary of State or the National Assembly for Wales is the traffic authority, the scheme may not be made unless it is made by— (a)the local transport authority or authorities, and (b)the Secretary of State or the National Assembly for Wales, acting jointly. (9)Where subsection (7) or (8) applies so that a metropolitan district council, the Secretary of State or the National Assembly for Wales is a maker of the scheme, then (subject to section 121) the relevant references to the authority or authorities include (as well as the local transport authority or authorities) the metropolitan district council, the Secretary of State or the National Assembly for Wales. (10)For the purpose of subsection (9) the relevant references are those in— (a)subsections (2) and (4), (b)sections 115 to 120, and (c)section 127(7), and paragraph 27(3) of Schedule 9 to the Road Traffic Regulation Act 1984.	
---	--

(11) In carrying out their functions under this Part in relation to quality partnership schemes, local transport authorities must co-operate with one another. (12) In considering whether to make a quality partnership scheme, a local transport authority must have regard to the desirability, in appropriate cases, of making a scheme jointly with another such authority. 115 Notice and consultation requirements. (1) If an authority or authorities propose to make a quality partnership scheme, they must give notice of the proposed scheme in at least one newspaper circulating in the area to which it relates. (2) The notice must either contain full details of the facilities and standards of services [, and of any registration restrictions and registration criteria,] or state where such details may be inspected. (3) After giving notice of the proposed scheme, the authority or authorities must consult— (a) all operators of local services who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, (b) such organisations appearing to the authority or authorities to be representative of users of local services as they think fit, (c) any other relevant local authority any part of whose area would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, [(d) a traffic commissioner,] (e) the chief officer of police for each police area covering the whole or part of that area, and (f) such other persons as the authority or authorities think fit. (4) For the purpose of subsection (3)(c) the following are relevant local authorities— (a) local transport authorities, [(b) district councils in England,] (c) London transport authorities, and (d) councils in Scotland. 116 Making of scheme.	
--	--

(1) If the authority or authorities decide that it is appropriate to make the scheme, they may make it as proposed or with modifications. (2) The scheme must specify [each of the following]— (a) the facilities to be provided under it by the authority or authorities, (b) the standard of services to be provided under it by operators of local services, [(bb) any registration restrictions imposed by it and any registration criteria specified in it,] (c) the date on which it is to come into operation, ... (d) the period for which it is to remain in operation, which must not be less than five years. [(e) if any facilities or standards of services are to be provided under the scheme as from a date after the scheme comes into operation, the date as from which they are to be so provided.] (3) The scheme may provide that— (a) local services specified in it, or (b) local services of a class specified in it, are to be excluded from the scheme, subject to such conditions (if any) as may be specified in it. [(4) The date as from which any particular facilities, or any services of a particular standard, are to be provided must not be earlier than— (a) in the case of facilities, the latest of dates A to C (see subsections (4B) to (4D)), (b) in the case of services, the later of dates A and D (see subsections (4B) and (4E)), unless the case falls within subsection (4A). (4A) If under the scheme— (a) particular facilities are to be provided by the authority or authorities, and (b) as from the date by which the facilities are to be provided, services of a particular standard are to be provided by operators of local services when using the facilities, the date as from which the facilities and the services are to be provided must not be earlier than the latest of dates A to D.	
--	--

(4B) Date A is the date 3 months after the date on which the scheme is made. (4C) Date B is the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for the authority or authorities to provide the facilities. (4D) Date C is the date 3 months after— (a) the date on which any traffic regulation order required for the provision of any of the facilities is made, or (b) if more than one such order is required for their provision, the date on which the last of them is made. (4E) Date D is the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for operators of local services to provide services of the particular standard.] (6) Not later than 14 days after the date on which the scheme is made, the authority or authorities must give notice— (a) in at least one newspaper circulating in the area to which the scheme relates, ... (b) to all operators of local services who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by the scheme [and] [(c) to a traffic commissioner] (7) The notice must— (a) either contain full details of the scheme or state where such details may be inspected, and (b) if the scheme made is a modified version of that proposed, state that fact. 117 [Postponement of scheme or of provision of particular facilities or standards of service] [(1) If it appears to the authority or authorities appropriate to do so, they may decide that any of the dates specified in subsection (1A) shall be postponed by such period as they think fit. A date may not be postponed under this subsection by a period or periods which in total exceed 12 months. (1A) The dates are— (a) the date on which the scheme is to come into operation,	
--	--

(b)the date as from which any particular facilities are to be provided under the scheme, (c)the date as from which any particular services are to be provided to a particular standard under the scheme.] (2)Before making such a decision they must consult all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the scheme. (3)Not later than 14 days after the date on which any such decision is made they must give notice of the decision— (a)in at least one newspaper circulating in the area to which the scheme relates, ... (b)to all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the scheme [, and] [(c)to a traffic commissioner] 118 Effect of scheme. [(1)The authority or authorities must— (a)provide each of the specified facilities not later than the date specified for its provision under the scheme, and (b)continue to provide it throughout the remainder of the period for which the scheme is in operation.] (2)But subsection (1) does not apply in relation to any period during which the authority or authorities are temporarily unable to provide the facilities owing to circumstances beyond their control. (3)Nor does it apply in the case of the Secretary of State or the National Assembly for Wales if he or it is unable to provide the facilities owing to the variation or revocation of a traffic regulation order. (4)The operator of a local service may not use facilities provided under a quality partnership scheme unless— (a)he has given a written undertaking to [a traffic commissioner] [that, when using the facilities on any date, he will provide the service to the standard specified in the scheme as it has effect in relation to that date], and (b)he provides the service to that standard when using the facilities, except in relation to any period during	
---	--

which he is temporarily unable to do so owing to circumstances beyond his control. (5) But subsection (4) does not apply in relation to services which are excluded from the scheme as a result of any provision of the scheme made in accordance with section 116(3). (6) Where the exclusion of a local service from the scheme is made subject to conditions as a result of such a provision, those conditions are to be treated, during any period in which the scheme is in operation, as if they were prescribed particulars registered under section 6 of the Transport Act 1985 (registration of local services) of the service concerned. 119 Regulations about schemes involving existing facilities. (1) The appropriate national authority may by regulations make provision about the specifying in quality partnership schemes of facilities which are already being provided before the schemes are proposed ("existing facilities"). (2) The regulations may in particular— (a) provide that existing facilities may not be specified if they were being provided before a date prescribed by, or determined in accordance with, the regulations, (b) provide that particular existing facilities or classes of existing facilities may not be specified (whenever they were first provided), (c) provide that particular existing facilities or classes of existing facilities may be specified only in circumstances prescribed by the regulations, (d) provide that, in circumstances prescribed by the regulations, particular existing facilities or classes of existing facilities may be specified only with the consent of a person prescribed by, or determined in accordance with, the regulations, and (e) make provision modifying any provision of sections 115 to 117 in relation to schemes which specify existing facilities. 120 Variation or revocation of schemes.	
--	--

(1)The authority or authorities who made a quality partnership scheme may vary the scheme if they decide that it is appropriate to do so. (2)The authority or authorities who made a scheme may revoke it before the end of the period for which it would otherwise remain in operation if all persons who have given an undertaking to provide a service to the standard specified in the scheme consent to the revocation of the scheme; and such consent must not be unreasonably withheld. (3)If the variation of a scheme under subsection (1) would require the making of a traffic regulation order, the variation is subject to the same procedure as the making of a scheme. (4)Any other variation of a scheme under subsection (1), or the revocation of a scheme under subsection (2), is subject to that procedure, except to the extent that the procedure is modified by regulations made under section 122. 121 Variation: supplementary. (1)The relevant references to the authority or authorities in relation to a quality partnership scheme— (a)include a local transport authority if it has been varied so that it relates to that authority's area, but (b)do not include a local transport authority if it has been varied so that it no longer relates to that authority's area. (2)But if (although the scheme does not relate to a local transport authority's area) it would do by reason of a proposed variation, those references (apart from those in section 118) include that authority. (3)The relevant references (apart from those in section 114(1) and (3)) to the authority or authorities in relation to a quality partnership scheme— (a)include a traffic regulation authority if it has been varied so that it specifies traffic regulation facilities, but (b)do not include a traffic regulation authority if it has been varied so that it no longer specifies such facilities. (4)But if (although the scheme does not specify facilities which are traffic regulation facilities in relation to a traffic regulation authority) it would do by reason of a proposed variation, those references (apart from those in section 118) include that authority.	
--	--

(5) And if (although the scheme specifies facilities which are traffic regulation facilities in relation to a traffic regulation authority)— (a) the traffic regulation order, or (where more than one) each of the traffic regulation orders, required to be made by that authority for the provision of those facilities has been revoked, and (b) the scheme is proposed to be varied (but not so that it specifies other facilities which are traffic regulation facilities in relation to that authority), the relevant references (apart from those in section 118) do not include that authority. (6) For the purposes of this section the relevant references are those in— (a) section 114(1) to (4), (b) sections 115 to 120, and (c) section 127(7), and paragraph 27(3) of Schedule 9 to the Road Traffic Regulation Act 1984. (7) In this section “traffic regulation authority” means— (a) a metropolitan district council, (b) the Secretary of State, or (c) the National Assembly for Wales. (8) For the purposes of this section facilities are traffic regulation facilities, in relation to a traffic regulation authority and a quality partnership scheme, if that authority was required to be a maker of the scheme because it originally specified those facilities or would have been required to be a maker of it had it done so. 122 Regulations about schemes. (1) The appropriate national authority may by regulations make further provision with respect to— (a) the procedure to be followed when making, varying or revoking quality partnership schemes, [(aa) the content or operation of schemes which include a requirement falling within section 114(6)(b) or (6A),] (b) the local services or classes of local services which must be, or may be, excluded from schemes,	
---	--

(c)the conditions which must be, or may be, attached to such exclusions, (d)the form and manner in which undertakings are to be given to [a traffic commissioner] in connection with schemes, (e)the making of traffic regulation orders in connection with schemes, and (f)such other incidental matters in connection with quality partnership schemes as the appropriate national authority thinks fit. (2)The regulations may in particular make provision with respect to— (a)giving notice of proposed schemes or proposed variations or revocation of schemes, (b)objections to such proposals, (c)the holding of inquiries or hearings into objections, (d)modifications of such proposals, (e)the form of schemes or variations, and (f)giving notice of schemes which have been made or of the variation or revocation of schemes. [(3)As regards schemes which include any requirement mentioned in section 114(6)(b) or (6A), regulations under subsection (1)(a) or (aa) may in particular make provision— (a)for section 114(6B) not to apply in such circumstances as may be prescribed, (b)requiring such schemes to include provision falling within subsection (4), (c)for any requirement as to frequencies, timings or maximum fares to be revised only if there are no admissible objections to the revision from relevant operators, (d)in prescribed circumstances where such schemes, or any provisions of such schemes, are subject to postponement under section 117, for any such requirement not to take effect unless prescribed conditions are satisfied, (e)as to the meaning of “admissible objection” for the purposes of section 114(6B) and paragraph (c) of this subsection, (f)as to the meaning of “relevant operator” for those purposes,	
--	--

(g) as to the determination of any question whether an objection is an admissible objection or an operator is a relevant operator. (4) The provision referred to in subsection (3)(b) is provision— (a) as respects the setting of frequencies, timings or maximum fares to which the requirements relate, (b) for a minimum interval before any requirements as to frequencies, timings or maximum fares may next be reviewed, (c) for a maximum interval before any such requirements must next be reviewed, (d) as respects other circumstances in which any such requirements must or may be reviewed, (e) as respects revision of any such requirements after a review. (5) Subsections (3)(b) and (4) have effect subject to, and in accordance with, the following provisions— (a) the revision of requirements as to frequencies, timings or maximum fares under any provision made in accordance with those subsections is not to be regarded as a variation of the scheme for the purposes of section 120 (variation or revocation of scheme), but (b) nothing in those subsections or in paragraph (a) of this subsection shall be taken to derogate from what may be done under or by virtue of that section. (6) The provision that may be made by virtue of subsection (3)(g) includes provision for and in connection with— (a) the appointment of a person (“an adjudicator”) to make such a determination as is mentioned in that paragraph; (b) the appointment of a person (“an assessor”) to assist an adjudicator in considering any question which appears to arise in relation to such a determination; (c) the payment— (i) by the appropriate national authority to an adjudicator, or (ii) by the appropriate national authority or an adjudicator to an assessor, of such remuneration as may be determined by or in accordance with the regulations.]	
---	--

123 Guidance about schemes. (1)The appropriate national authority may issue guidance concerning the carrying out by local transport authorities and metropolitan district councils of their functions under this Part in relation to quality partnership schemes. (2)Those authorities and councils must have regard to any such guidance.	
Deddf Trafnidiaeth 2000 <i>Bus services: quality contracts schemes [in Wales]</i> 124Quality contracts schemes. (1)A local transport authority [for an area in Wales], or two or more such authorities acting jointly, may make a quality contracts scheme covering the whole or any part of their area, or combined area, if they are satisfied that— [(a)the proposed scheme will result in an increase in the use of bus services (see subsection (9B)) in the area to which the proposed scheme relates,] [(b)the proposed scheme will bring benefits to persons using local services in the area to which the proposed scheme relates, by improving the quality of those services,] [(c)the proposed scheme will contribute to the implementation of the local transport policies of the authority or authorities,] [(d)the proposed scheme will contribute to the implementation of those policies in a way which is economic, efficient and effective, and] [(e)any adverse effects of the proposed scheme on operators will be proportionate to the improvement in the well-being of persons living or working in the area to which the proposed scheme relates and, in particular, to the achievement of the objectives mentioned in paragraphs (a) to (d).] -(1A). -(1B). [(2)A quality contracts scheme may not be made unless the authority or authorities—	<i>Adran41(1)(b) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(a) have complied with the requirements of section 125, [and] (b)... have obtained the approval of the Welsh Ministers in accordance with section 126, ...] (c)..... (2A)..... (3) A quality contracts scheme is a scheme under which— (a) the authority or authorities determine what local services should be provided in the area to which the scheme relates and any additional facilities or services which should be provided in that area, and (b) local services may only be provided in that area in accordance with quality contracts (subject to section 127(4) [and section 132C]). (4) In this Part “quality contract”, in relation to a quality contracts scheme, means an agreement entered into under section 130 or 131 under which— (a) the authority or authorities grant to another person the exclusive right to operate the local services to which the contract relates, and (b) that person undertakes to provide the services on such terms (including in particular as to frequency, fares and standard of service) as may be specified in the agreement. (5) A quality contract may be made on terms— (a) which include provision for the making of payments by the authority or authorities to the person undertaking to provide the local service, and (b) requiring one or more of the parties to provide additional facilities or services. (6) Section 88(1) of the Transport Act 1985 (application to subsidy agreements of sections 89 to 92 of that Act) does not apply in relation to quality contracts. (7) The authority or authorities must keep under review the extent to which quality contracts entered into by them are complied with. (8) In carrying out their functions under this Part in relation to quality contracts schemes, local transport authorities must co-operate with one another. (9) In considering whether to make a quality contracts scheme, a local transport authority [for an area in Wales] must have regard to the desirability, in	
---	--

appropriate cases, of making a scheme jointly with another [such] authority. (9A)...... [(9B)The reference in subsection (1)(a) to increasing the use of bus services includes a reference to reducing, arresting or reversing decline in the use of bus services.] (10)...... (11)...... (12)...... (13)...... 125 Notice and consultation requirements. (1)If an authority or authorities propose to make a quality contracts scheme, [they must —] [(a)publish, in such manner as they think fit, a consultation document complying with subsection (1A),] [(b)supply a copy of that document to each of the persons mentioned in subsection (3),] [and] [(c)give notice in accordance with subsection (2) of the proposed scheme in at least one newspaper circulating in the area to which it relates, ...] (d)...... [(1A)The consultation document mentioned in subsection (1)(a) must include— (a)a description of the proposed scheme; (b)a statement of the reasons why the authority or authorities are satisfied that the conditions in subsection (1) ... of section 124 are met; (c)a description of any arrangements which the authority or authorities intend to make (including arrangements with other authorities or other persons) for or in connection with the implementation of the scheme; (d)a statement of how any costs which the authority or authorities expect to incur under the scheme are to be defrayed; (e)a declaration by the chief finance officer or officers of the authority or authorities that, after taking into account— (i)any estimated income from fares, and	
--	--

(ii) any grants from Ministers of the Crown or government departments, any remaining funding required to implement the scheme can be provided from other resources available to the authority or authorities; (f) the date by which any written responses to the consultation must be submitted to the authority or authorities.] [(1B) The description of the proposed scheme contained in the consultation document in accordance with subsection (1A)(a) must include— (a) an outline of the local services which are proposed to be provided under it; (b) a statement of any proposed exclusions from the scheme by virtue of section 127(4).] [(1C) In subsection (1A)(e) “chief finance officer”, in relation to a local transport authority, means that officer of the authority who is responsible under— (a) section 151 of the Local Government Act 1972, or (b) section 73 of the Local Government Act 1985, for making arrangements for the proper administration of the financial affairs of the authority.] (2) The notice must— (a) describe the proposed scheme, [and] (b) state where a copy of the scheme [and the consultation document] may be inspected, ... (c) (3) After giving notice of the proposed scheme, the authority or authorities must consult— (a) all persons operating local services in the area to which it relates, (b) all other persons holding a PSV operator’s licence or a community bus permit who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, (c) such organisations appearing to the authority or authorities to be representative of users of local services as they think fit, (d) any other relevant local authority any part of whose area would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, (e) ... [a traffic commissioner],	
---	--

- ~~(f) the chief officer of police for each police area covering the whole or part of [the area to which the proposed scheme relates], and~~
- ~~(g) such other persons as the authority or authorities think fit.~~
- ~~(4) For the purpose of subsection (3)(d) the following are relevant local authorities—~~
 - ~~(a) local transport authorities,~~
 - ~~(b) district councils in England,~~
 - ~~(c) London transport authorities, and~~
 - ~~(d) councils in Scotland.~~
- ~~(5) The authority or authorities may modify the proposed scheme following those consultations.~~

~~126 [Approval of proposed schemes for areas in Wales]~~

~~(A1).~~

- ~~(1) If, having complied with [the requirements of] section 125, the authority or authorities wish to proceed with the proposed scheme, they must apply to the appropriate national authority for its approval.~~
- ~~(2) The application must include—~~
 - ~~(a) their reasons for wishing to make the scheme, and~~
 - ~~(b) such other information as the appropriate national authority may reasonably require.~~
- ~~(3) Any person [who was consulted, or who is aggrieved at not being consulted,] under section 125(3) may make written representations to the appropriate national authority about the scheme.~~
- ~~(4) The appropriate national authority may approve the proposed scheme, with or without modifications, if it is satisfied that—~~
 - ~~(a) the conditions set out in [paragraphs (a) to (e)] of section 124(1) ... are met, and~~
 - ~~(b) it is in the interests of the public that the scheme is made.~~
- ~~(5) If the appropriate national authority proposes to approve the scheme with modifications, it must first inform the authority or authorities and they must—~~
 - ~~(a) consult such of the persons they consulted under section 125(3) as would, in their opinion, be affected by those modifications, and~~

~~(b)inform the appropriate national authority as to the outcome of that consultation.~~

~~(6)After being informed of that outcome the appropriate national authority may approve the scheme either with those modifications or without modifications.~~

~~126A~~Boards for proposed schemes for areas in England

~~126B~~Advice by boards or their Commissioners

~~126C~~Requests for boards to begin consideration etc of proposed schemes

~~126D~~Consideration of proposed schemes by boards

~~126E~~Practice and procedure of boards

~~127~~ Making of scheme.

~~[(1)The authority or authorities who proposed the scheme may make it—~~

~~(a).....~~

~~(b)... in accordance with the requirements of subsection (1B).]~~

~~(1A).....~~

~~[(1B)If—~~

~~(a).....~~

~~(b)the Welsh Ministers approve the scheme under section 126,~~

~~the authority or authorities who proposed it may make it, as approved, at any time not later than 6 months after the date of the approval.]~~

~~(2)The scheme must specify—~~

~~(a)the area to which it relates,~~

~~[(b)the date on which it is to come into operation or, if the scheme provides for different provisions to come into operation on different dates, or on different dates for different purposes, those dates in the case of each provision, and]~~

~~(c)the period for which it is to remain in operation, which must not be more than ten years [from the earliest~~

date on which the scheme or any of its provisions comes into operation.] [(2A)No date that is to be specified under subsection (2)(b) may be earlier than 6 months after the scheme is made.] (3)The scheme must outline— (a)the local services which are to be provided under quality contracts, and (b)the features of the proposed invitations to tender for quality contracts. [(3A)The scheme must specify the date or dates on which it is proposed that the authority or authorities will issue invitations to tender for the provision of any services to which the scheme relates (see section 130).] (4)The scheme may provide that— (a)local services specified in it, or (b)local services of a class specified in it, are to be excluded from the scheme, subject to such conditions (if any) as may be specified in it. (5)The scheme may contain such ancillary provisions as the authority or authorities think fit. (6)The scheme may include provision— (a)varying or revoking any quality partnership scheme which only relates to the area of the authority, or combined area of the authorities, by which the scheme is made, or (b)varying any other quality partnership scheme to the extent that it so relates. (7)If provision is made under subsection (6)(b) to vary the quality partnership scheme so that it no longer so relates, such of the authorities by which it was made as did not make the quality contracts scheme— (a)may (subject to the provision so made) vary it if they decide that it is appropriate to do so, or (b)may revoke it if all persons who have given an undertaking to provide a service to a standard specified in the scheme consent to the revocation of the scheme (which consent must not be unreasonably withheld); and subsections (3) and (4) of section 120 apply to a variation or revocation under this subsection.	
--	--

(8) Not later than 14 days after the date on which the scheme is made, the authority or authorities must— (a) give notice in at least one newspaper circulating in the area to which the scheme relates, and (b) send a copy of the scheme to [a traffic commissioner]. (9) The notice must state— (a) that the scheme has been made, (b) where a copy of the scheme may be inspected, and [(c) the date or dates on which the scheme, or the different provisions of the scheme, are to come into operation.] [(10) The appropriate national authority may by order vary any of the periods mentioned in subsection ... (1B) or (2A).] 127A Appeals against the making of schemes for areas in England 127B Powers of the Transport Tribunal on an appeal under section 127A 128 Postponement of scheme. (1) If it appears to the authority or authorities who made the scheme appropriate to do so, they may decide that the date on which the scheme [, or any particular provision of the scheme,] would otherwise come into operation [, or come into operation for any particular purpose or purposes,] shall be postponed by such period as they think fit (subject to any provision of regulations made under subsection (4)). (2) Before making such a decision they must consult all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the decision. (3) Not later than 14 days after the date on which any such decision is made they must give notice of the decision— (a) in at least one newspaper circulating in the area to which the scheme relates, ... (b) to all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the decision [, and] [(c) to a traffic commissioner]	
--	--

(4)The appropriate national authority may by regulations make provision with respect to postponements under subsection (1). (5)The regulations may in particular make provision— (a)as to the maximum period of postponements, and (b)requiring authorities to re-issue invitations to tender in accordance with section 130. 129Effect of scheme. (1)During any period in which the scheme [, or (in the case of a scheme which provides for different provisions to come into operation on different dates) any provision of the scheme,] is in operation— (a)sections 6 to 9 of the Transport Act 1985 (registration of local services) do not have effect in relation to [the area to which the scheme, or that provision, relates], and (b)no local service shall be provided in that area (if there is a stopping place for the service in that area) unless it is provided under a quality contract [or is an interim service (see section 132C)]. (2)But subsection (1) does not apply [—] [(a)so as to prevent the application of sections 6 to 9 of the Transport Act 1985 in relation to any service by virtue or in consequence of section 6B of that Act (application for registration or variation where quality contracts scheme in force),] [(b)so as to prevent the provision of any service registered under section 6 of the Transport Act 1985 by virtue of section 6B of that Act, or] [(c)]in relation to services which are excluded from the scheme as a result of any provision of the scheme made in accordance with section 127(4). (3)Where the exclusion of a local service from the scheme is made subject to conditions as a result of such a provision, those conditions are to be treated, during any period in which the scheme is in operation, as if they were prescribed particulars registered under section 6 of the Transport Act 1985 of the service concerned. [(4)The authority or authorities must invite tenders in accordance with section 130 not later than— (a)three months, or	
--	--

~~(b) such other period as the appropriate national authority may by order specify,
after the scheme has been made.]~~

~~130 Tendering for quality contracts.~~

~~(1) The authority, or the authorities acting jointly, must invite tenders for the provision of services to which the scheme[, or each provision of the scheme,] relates for such period and on such basis as may be specified in the invitation to tender.~~

~~(2) The period specified must not exceed [10] years.~~

~~(3) Subject to subsection (4), such an invitation—~~

~~(a) must be issued generally, in such manner as the authority or authorities consider appropriate for bringing it to the attention of persons who may be interested, and~~

~~(b) must also be issued individually to all persons who have given to that authority or any of those authorities a written notice indicating that they wish to receive invitations to tender for the provision of local services of a description to which the invitation relates.~~

~~(4) Such a notice must specify the address to which such an invitation is to be directed, and it shall be sufficient for the purposes of subsection (3)(b) if the authority or authorities send the invitation to the person giving such a notice at the address so specified.~~

~~(5) The authority or authorities may only accept a tender submitted by a person who is the holder of either—~~

~~(a) a PSV operator's licence, or~~

~~(b) a community bus permit.~~

~~(6) But subsection (5)(a) does not include a licence to which a condition is attached under section 26 of the Transport Act 1985 (power of traffic commissioner to attach conditions to licences) prohibiting the holder from using vehicles under the licence to provide local services of all descriptions or of any description to which the invitation relates.~~

~~(7) After entering into a quality contract, the authority or authorities must give notice to [a traffic commissioner] of—~~

~~(a) the local services to be provided in accordance with the contract, and~~

~~(b)the duration of the contract.~~

~~(8)The appropriate national authority may by regulations make provision requiring authorities to publish prescribed information about tenders submitted to them in accordance with this section or about their reasons for entering into particular quality contracts.~~

~~131 Exceptions from section 130.~~

~~(1)Section 130 does not apply in any case where it appears to the authority or authorities that action is urgently required for the purpose of—~~

~~(a)maintaining an existing service,~~

~~(b)securing the provision of a service in place of a service which has ceased to operate, or~~

~~(c)securing the provision of a service to meet any public transport requirement which has arisen unexpectedly and ought in the opinion of the authority to be met without delay.~~

~~(2)The appropriate national authority may by regulations make provision for further exceptions from section 130, including in particular with respect to—~~

~~(a)cases in which no tender, or no acceptable tender, is submitted in response to an invitation to tender issued under section 130(1) or under any provision made by virtue of subsection (5)(a), and~~

~~(b)agreements of a prescribed description.~~

~~(3)The appropriate national authority may make regulations fixing the maximum duration of a quality contract entered into under subsection (1) or under any provision made by virtue of subsection (2).~~

~~(4)The appropriate national authority may by regulations make further provision with respect to exceptions from section 130.~~

~~(5)Regulations under subsection (4) may in particular—~~

~~(a)require authorities to invite tenders for the provision of a service which is the subject of a quality contract made under subsection (1) or under any provision made by virtue of subsection (2), and~~

~~(b)require authorities to publish prescribed information (including as to their reasons for entering into particular quality contracts) or to give notices.~~

~~131A Continuation of schemes for further periods~~

~~(1) If it appears to them appropriate to do so, the authority or authorities who made a quality contracts scheme (other than any to whose area the scheme no longer relates) may decide that the scheme should continue in operation for a further period, with or without modification.~~

~~(2) Before making such a decision, they must, unless the proposal that the scheme should continue is an exempt continuation proposal (see section 131B), comply with the requirements of—~~

~~(a) section 124(2)(b) (approval by Welsh Ministers) ...~~

~~(b)~~

~~(3) Section 125 applies in relation to the continuation of a scheme under this section as it applies in relation to the making of a scheme, but with the following modifications—~~

~~(a) any reference to a proposal to make a scheme is to be read as a reference to a proposal for the continuation of a scheme,~~

~~(b) any reference to the proposed scheme is to be read as a reference to the scheme as proposed to continue in operation,~~

~~and with the further modifications specified in subsections (4) and (5), but this is subject to such modifications or exclusions as may be prescribed by regulations under section 133.~~

~~(4)~~

~~(5) The consultation document that is to be published by virtue of section 125(1)(a), as applied by subsection (3), must (instead of complying with section 125(1A)) include—~~

~~(a) a description of the scheme, together with any proposed modifications to it;~~

~~(b) a statement of the opinion of the authority or authorities as to the effectiveness of the scheme in achieving the objectives set out in paragraphs (a) to (e) of section 124(1) ... up to the date of the report;~~

~~(c) a statement of the reasons why they are satisfied that the scheme as proposed to be continued (with any proposed modifications) will meet the conditions in subsection (1) ... of section 124;~~

(d) a description of any arrangements which the authority or authorities intend to make (including arrangements with other authorities or other persons) for or in connection with the continuation of the scheme; (e) a statement of the period for which it is proposed that the scheme should continue in operation, which must not be more than a further 10 years; (f) if the authority or authorities consider that the proposal for the scheme to continue is an exempt continuation proposal, a statement of that fact; (g) a statement of how any costs which the authority or authorities expect to incur under the scheme are to be defrayed; (h) a declaration by the chief finance officer or officers of the authority or authorities that, after taking into account— (i) any estimated income from fares, and (ii) any grants from Ministers of the Crown or government departments, any remaining funding required to continue the scheme in operation can be provided from other resources available to the authority or authorities; (i) the date by which any written responses to the consultation must be submitted to the authority or authorities. (6) For the purposes of this section— (a) subsection (1B) of section 125 (matters to be included in the description of the proposed scheme) applies for the purposes of subsection (5)(a) as it applies for the purposes of subsection (1A)(a) of that section, and (b) subsection (1C) of that section (meaning of “chief finance officer”) applies for the purposes of subsection (5)(h) as it applies for the purposes of subsection (1A)(e) of that section. (7) The consultation document mentioned in subsection (5) must be published and supplied in accordance with section 125(1)(a) and (b) (as applied by this section) not less than 12 months before the scheme’s expiry date. (8) For the purposes of this section, a scheme’s “expiry date” is the later of the following dates—	
---	--

(a)the end of the period specified in the scheme in accordance with section 127(2)(c), (b)if the scheme has been continuing in operation by virtue of the previous application of this section, the end of the period for which it is so continuing in operation. (9)The period for which a scheme continues in operation by virtue of a decision under subsection (1) may begin— (a)on such day falling before, on, or immediately after the scheme’s expiry date as the authority or authorities decide, or (b)if the circumstances are such that the continuation of the scheme cannot begin on a day falling within paragraph (a), on such later day as the authority or authorities decide in accordance with regulations made by the appropriate national authority for the purposes of such circumstances. (10)If the authority or authorities publish and supply a consultation document in accordance with subsection (7), the scheme remains in operation (without any modifications proposed by them under subsection (1)) until— (a)in a case where the scheme is to continue in operation for a further period, the day before the beginning of that period, or (b)in any other case, the scheme’s expiry date. (11)Section 130 (tendering) applies to a scheme that continues in operation under this section (whether or not the proposal for the scheme to continue in operation was an exempt continuation proposal) but subject to regulations made by the appropriate national authority under section 133(3).] [131B Meaning of “exempt continuation proposal” (1)For the purposes of this Part a proposal that a quality contracts scheme should continue in operation is an “exempt continuation proposal” if— (a)any one or more of Conditions 1 to 3 are met and Conditions A and B are met, or (b)the circumstances are as prescribed in regulations made by the appropriate national authority.	
---	--

(2)Condition 1 is that it is not proposed that the area to which the continuation scheme relates is to be greater than the area to which the existing scheme relates. (3)Condition 2 is that it is proposed that the area to which the continuation scheme relates is to be greater than the area to which the existing scheme relates, but— (a)the additional area proposed to be included falls wholly within the area or combined area of the authority or authorities proposing the continuation of the scheme, and (b)it is not proposed that under the continuation scheme any descriptions of local services are to be provided under quality contracts in addition to the descriptions of local services so provided under the existing scheme. (4)Condition 3 is that during the period while the existing scheme has been in force— (a)there has been a change in the area of the authority, or of any of the authorities, that last made or continued the scheme, or (b)a different authority has become the local transport authority for some or all of the area to which the scheme relates, but it is not proposed that under the continuation scheme any descriptions of local services are to be provided under quality contracts in addition to the descriptions of local services so provided under the existing scheme. (5)Condition A is that it is not proposed under the continuation scheme that any local services which, immediately before the coming into force of that scheme, were unregulated services are under the continuation scheme to be provided under quality contracts. (6)Condition B is that it is not proposed under the continuation scheme that any services which, immediately before the coming into force of that scheme, were excluded services in the case of the existing scheme are not to be excluded services in the case of the continuation scheme. (7)In this section— • “the continuation scheme” means the scheme as proposed to continue in operation;	
---	--

• “excluded services”, in the case of any quality contracts scheme, means any local services, or class of local services, which are excluded from the scheme by virtue of section 127(4); • “the existing scheme” means— (a) the scheme as last continued or varied, or (b) if the scheme has not previously been continued or varied, the scheme as originally made; • “unregulated services” means any local services provided otherwise than— (a) under a contract with one or more local transport authorities, or (b) by an authority or authorities acting under section 132C(2) (power to provide interim services in exceptional circumstances); and any reference to the coming into force of a scheme includes a reference to the coming into force of any particular provision of it. (8) See also section 131E (which makes provision about appeals relating to exempt continuation proposals).] 131C Continuation of schemes for areas in England: procedure [131D Continuation of schemes for areas in Wales: procedure (1) This section has effect with respect to the continuation in operation under section 131A (or the proposed continuation in operation under that section) of a quality contracts scheme for an area in Wales (whether with or without modifications). (2) Subsections (2) and (3) to (9) of section 127 apply in relation to the continuation of the scheme as they apply in relation to the making of a scheme, but with the modifications in subsection (4).	
--	--

(3) Unless the proposal for the continuation of the scheme— (a) is an exempt continuation proposal, or (b) in a case where the authority or authorities have decided that the scheme should continue, was such a proposal, subsections (1)(b) and (1B) of section 127 also apply in relation to the continuation of the scheme, and with the modifications in subsection (4). (4) The modifications are— (a) any reference to proposing to make a scheme is to be read as a reference to proposing the continuation of a scheme, (b) any reference to making a scheme is to be read as a reference to deciding that a scheme should continue in operation, (c) any reference to the proposed scheme is to be read as a reference to the scheme as proposed to continue in operation, (d) the references in section 127(2)(b) and (9)(c) to the date or dates on which the scheme is, or provisions of the scheme are, to come into operation are to be read as references to the day decided by the authority or authorities by virtue of section 131A(9), but further or different modifications, or exclusions, may also be made by regulations under section 133(3)(b). (5) Subsection (6) applies in any case where— (a) an authority or authorities propose that a quality contracts scheme for an area in Wales should continue in operation (with or without modification) under section 131A, and (b) the proposal is not an exempt continuation proposal. (6) In any such case, section 126 (approval by Welsh Ministers of proposed schemes for areas in Wales) applies in relation to a proposal for the continuation of a scheme as it applies in relation to a proposal to make a scheme, but with the modifications set out in subsection (7). (7) The modifications are— (a) any reference to a proposed scheme is to be read as a reference to a proposal for a scheme to continue in operation under section 131A;	
---	--

(b)the reference in section 126(2)(a) to wishing to make a scheme is to be read as a reference to wishing that a scheme should continue in operation; (c)any reference to any conditions set out in any paragraphs of section 124(1) being met is to be read as a reference to those conditions being met by the scheme as proposed to continue in operation (with any proposed modifications); (d)any reference to section 125 or any provision of that section is to be read as a reference to that section or provision as it has effect by virtue of section 131A. (8)If, acting on the basis that the proposal for the continuation of the scheme is an exempt continuation proposal, the authority or authorities decide that the scheme is to continue, they must— (a)publish in such manner as they think fit, and within the time allowed, a notice announcing their decision on the proposal, (b)supply a copy of that notice to each of the persons mentioned in section 125(3) as it applies by virtue of section 131A, and (c)give notice of the decision in accordance with section 127(8) and (9). (9)For the purposes of subsection (8)(a), the time allowed is the period of 6 months following the date of publication of the consultation document required by section 125(1)(a) as it applies by virtue of section 131A.] [131E Appeals where proposed continuation considered exempt (1)This section applies where an authority or authorities who propose that a quality contracts scheme should continue in operation (with or without modifications) under section 131A— (a)decide that the proposal is an exempt continuation proposal, and (b)acting on the basis of that decision, decide that the scheme should so continue in operation. (2)Any person falling within subsection (3) may appeal to the [Upper] Tribunal against—	
--	--

(a)the decision of the authority or authorities that the proposal is an exempt continuation proposal, or (b)the decision of the authority or authorities that the scheme is to continue in operation (with or without any modifications). (3)The persons are— (a)any person who was consulted under section 125(3) (as it applies by virtue of section 131A in a case where the proposal is an exempt proposal), (b)any person who was not so consulted, but who, in the opinion of the [Upper] Tribunal, ought to have been so consulted. (4)An appeal under this section may be— (a)on a point of law, or (b)on a question of fact. (5)On an appeal under this section the [Upper] Tribunal shall have power— (a)to make such order as they think fit, or (b)to remit any matter (with or without directions) to the authority or authorities for their consideration or determination or for such other purposes as the Tribunal may direct. (6)The powers of the Tribunal on an appeal under this section include power to do any one or more of the following— (a)dismiss the appeal in whole or in part, (b)remit the matter to the authority or authorities with one or more directions under subsection (7), (c)direct the authority or authorities to vary the scheme, as it continues or is to continue in operation, in such manner as the Tribunal may specify in the direction (but see subsection (8)), (d)quash the whole or any part of the decision of the authority or authorities (but see subsection (9)). (7)A direction under this subsection is a direction for the authority or authorities to do each of the following— (a)consider or reconsider such matters as may be specified in the direction, (b)as respects those matters, consult or further consult the persons mentioned in section 125(3) as it applies	
--	--

by virtue of section 131A in a case where the proposal is an exempt continuation proposal, (c) make such variations of the scheme, as it continues or is to continue in operation, as may in consequence appear appropriate to the authority or authorities. (8) The Tribunal may give a direction under this section to vary a scheme by reducing the area to which it relates only if they are of the opinion that the conditions in section 132(3) are met. (9) The power of the Tribunal under this section to quash a decision of an authority or authorities that a scheme should continue in operation under section 131A is exercisable only if the Tribunal are of the opinion that there are defects in the scheme which are not capable of being remedied by varying the scheme under or by virtue of subsection (6)(b) or (c). (10) If, on an appeal under paragraph (a) or (b) of subsection (2), the Tribunal decide that the proposal for the scheme to continue in operation was not an exempt continuation proposal— (a) they must allow the appeal to that extent, (b) they must remit the matter to the authority or authorities, with or without directions, and (c) subsections (11) to (14) have effect. (11) The directions that the Tribunal may give under this section include— (a) directions to take any action specified in the directions for the purpose of remedying any failure to comply with requirements of this Part that have effect where a proposal for continuation under section 131A is not an exempt continuation proposal, (b) directions to make variations specified in the directions for the purpose of securing that the condition in paragraph (a) or (b) of subsection (1) of section 131B (meaning of “exempt continuation proposal”) is met in the case of the scheme, (c) directions authorising the scheme to continue in operation temporarily, with or without variations, for a period specified or described in the directions, but subject to compliance with conditions as to the time within which any particular action specified in directions under this section is to be taken. (12) Where the Tribunal give directions falling within subsection (11), they may also make provision in	
---	--

the order dispensing with the need to comply with such procedural requirements imposed by or under this Part as they may specify in the order. (13)... the Tribunal may not make any order which has the effect of— (a)giving approval under section 126 as it applies by virtue of section 131D, or (b)dispensing with the need for any such approval, but this is without prejudice to the temporary provision that may be made in directions falling within subsection (11)(c). (14)The appropriate national authority may make regulations with respect to the procedure to be followed in relation to a scheme in cases where the Tribunal decide that the proposal for continuation under section 131A was not an exempt continuation proposal.] 131F Appeals where proposed continuation considered non-exempt 132 Variation or revocation of scheme. (1)The authority or authorities who made the scheme (other than any to whose area the scheme no longer relates) may vary it by— (a)increasing the area to which it relates (to no greater than the whole of their area or combined area) or adding to the description of local services which are to be provided under quality contracts, (b)reducing that area or reducing the description of services, or (c)providing for new exclusions from the scheme or for the variation or revocation of existing exclusions. (2)The scheme may not be varied under subsection (1)(a) unless the conditions set out in [[subsection (1)(a) to (e)] of section 124 ...] are met with respect to the scheme as varied. (3)The scheme may not be varied under subsection (1)(b) unless [the relevant conditions]— (a)are no longer met with respect to it, but (b)are met with respect to the scheme as varied.	
--	--

~~(4)The authority or authorities who made the scheme (other than any to whose area the scheme no longer relates) may revoke the scheme—~~

~~(a)if [the relevant conditions] are no longer met with respect to it,~~

~~[(aa)if they consider that those conditions would no longer be met with respect to it if they were to act in accordance with a direction given by the [Upper] Tribunal under this Part, or]~~

~~(b)if they and one or more other authorities make a quality contracts scheme covering the whole or part of the area to which it relates.~~

~~[(4A)In subsections (3) and (4) “the relevant conditions” means—~~

~~(a)in the case of a scheme made under section 124(1) and not subsequently [continued in operation under section 131A or] varied under subsection (1)(a) of this section, the conditions set out in section [124(1)(a) to (e)];~~

~~(b).....~~

~~(c)in the case of a scheme that has been [continued in operation under section 131A or] varied under subsection (1)(a) of this section, the conditions by reference to which it was last so [continued in operation or] varied.]~~

~~[(5)The variation or revocation of a scheme under subsection (1) or (4) is subject to the provisions of—~~

~~(a).....~~

~~(b).....~~

~~(c).....~~

~~(d)subsection (9) (areas in Wales),~~

~~except to the extent that section 132B (exemption for specific variations directed by [Upper] Tribunal on appeal) otherwise provides.]~~

~~(6).....~~

~~(7).....~~

~~(8).....~~

~~[(9)The variation or revocation of a scheme for an area in Wales—~~

~~(a)requires the approval of the Welsh Ministers, except in the case of a variation which is an exempt variation, and~~

~~(b)is subject to the same procedure as the making of the scheme, except to the extent that that procedure is modified~~

or excluded by regulations made by the Welsh Ministers under section 133.] [(10)Section 130 (tendering) applies to a varied scheme (whether or not the variation is an exempt variation) but subject to regulations made by the appropriate national authority under section 133(3).] [(11)A variation of a scheme is an exempt variation for the purposes of this section if the variation is— (a)a reduction in the area to which the scheme relates, (b)a reduction in the descriptions of services which are to be provided under quality contracts, or (c)the provision of new exclusions from the scheme, and a “non-exempt variation” is any other variation of a scheme.] [(12)]The appropriate national authority may by regulations provide that in prescribed circumstances quality contracts schemes may be revoked by that authority before coming into operation. [132A Appeals where proposed variation considered exempt (1)This section applies where an authority or authorities who propose to vary a quality contracts scheme under section 132— (a)decide that the proposal is an exempt variation for the purposes of that section, and (b)acting on the basis of that decision, decide to vary the scheme under that section. (2)Any person falling within subsection (3) may appeal to the [Upper] Tribunal against— (a)the decision of the authority or authorities that the variation is an exempt variation for the purposes of section 132, or (b)the decision of the authority or authorities as to the variation of the scheme under that section. (3)The persons are— (a)any person who was consulted under section 125(3) (as it applies by virtue of subsection (8) or, as the case may be, (9)(b) of section 132 in a case where the variation is an exempt variation for the purposes of section 132);	
--	--

(b)any person who was not so consulted, but who, in the opinion of the [Upper] Tribunal, ought to have been so consulted. (4)An appeal under this section may be— (a)on a point of law, or (b)on a question of fact. (5)On an appeal under this section the [Upper] Tribunal shall have power— (a)to make such order as they think fit, or (b)to remit any matter (with or without directions) to the authority or authorities for their consideration or determination or for such other purposes as the Tribunal may direct. (6)The powers of the Tribunal on an appeal under this section include power to do any one or more of the following— (a)dismiss the appeal in whole or in part, (b)remit the matter to the authority or authorities with one or more directions under subsection (7), (c)direct the authority or authorities to vary the scheme, to the extent of the variation made by the authority or authorities, in such manner as the Tribunal may specify in the direction (but see subsection (8)), (d)quash the whole or any part of the decision of the authority or authorities. (7)A direction under this subsection is a direction for the authority or authorities to do each of the following— (a)consider or reconsider such matters as may be specified in the direction, (b)as respects those matters, consult or further consult the persons mentioned in section 125(3) (as it applies by virtue of subsection (8) or, as the case may be, (9)(b) of section 132 in a case where the variation is an exempt variation for the purposes of section 132), (c)make such variations of the scheme as may in consequence appear appropriate to the authority or authorities. (8)The Tribunal may give a direction under this section to vary a scheme by reducing the area to which the scheme relates only if they are of the opinion that the conditions in section 132(3) are met.	
--	--

~~(9)If, on an appeal under paragraph (a) or (b) of subsection (2), the Tribunal decide that the variation was not an exempt variation for the purposes of section 132—~~

~~(a)they must allow the appeal to that extent,~~

~~(b)they must remit the matter to the authority or authorities, with or without directions, and~~

~~(c)subsections (10) to (13) have effect.~~

~~(10)The directions that the Tribunal may give under this section include—~~

~~(a)directions to take any action specified in the directions for the purpose of remedying any failure to comply with requirements of this Part that have effect where a proposed variation under section 132 is not an exempt variation,~~

~~(b)directions to make variations specified in the directions for the purpose of securing that the condition in paragraph (a), (b) or (c) of section 132(11) (meaning of “exempt variation”) is met in the case of the variation,~~

~~(c)directions authorising the scheme to continue in operation temporarily, with or without variations, for a period specified or described in the directions, but subject to compliance with conditions as to the time within which any particular action specified in directions under this section is to be taken.~~

~~(11)Where the Tribunal give directions falling within subsection (10), they may also make provision in the order dispensing with the need to comply with such procedural requirements imposed by or under this Part as they may specify in the order.~~

~~(12)... the Tribunal may not make any order which has the effect of—~~

~~(a)giving approval under section 126 as it applies by virtue of section 132, or~~

~~(b)dispensing with the need for any such approval,~~

~~but this is without prejudice to the temporary provision that may be made in directions falling within subsection (10)(c).~~

~~(13)The appropriate national authority may make regulations with respect to the procedure to be followed in cases where the Tribunal decide that the variation or proposed variation was not an exempt variation for the purposes of section 132.]~~

~~[132B Exemption from s.132 for specific variations directed by Tribunal~~

(1) This section applies in relation to any of the following appeals— (a) (b) an appeal under section 131E(2)(a) against a decision that a proposal was an exempt continuation proposal; (c) an appeal under section 131E(2)(b) against a decision that a scheme should continue in operation; (d) an appeal under section 131F(2) against a decision that a scheme should continue in operation; (e) an appeal by virtue of section 132 against a decision to vary a scheme; (f) an appeal under section 132A(2)(a) against a decision that a variation was an exempt variation for the purposes of section 132; (g) an appeal under section 132A(2)(b) against a decision as to the variation of a scheme under section 132. (2) Where— (a) any such appeal is made to the [Upper] Tribunal, and (b) on that appeal, the Tribunal direct the authority or authorities to vary the scheme in the manner specified by the Tribunal in the direction; nothing in section 132(5) to (9) (procedure for variation of scheme) applies in relation to the varying of the scheme in the manner specified in the direction, unless the Tribunal otherwise direct. (3) Subsection (2) is without prejudice to any right of appeal against the decision of the [Upper] Tribunal.] [132C Power of authorities to provide services in exceptional circumstances (1) This section applies where a person who has agreed to provide a service (“the old service”) in accordance with a quality contract ceases to do so before the end of the period for which the contract was intended to have effect. (2) The authority, or any one of the authorities, who entered into the quality contract may, in accordance with subsections (4) to (8) and section 132D, provide a local service (an “interim service”) in place of the old service or any part of it. (3) Subsection (2) has effect notwithstanding any prohibition, restriction or limitation contained in any other enactment on the power of the authority to provide local services.	
--	--

~~(4) An authority who provide an interim service of any description must hold a PSV operator's licence to which no condition is attached under section 26 of the Transport Act 1985 (power of traffic commissioner to attach conditions to licence) prohibiting the authority from using vehicles under the licence to provide services of that description.~~

~~(5) Subsection (6) applies if—~~

~~(a) an authority provide an interim service in place of an old service or any part of an old service, and~~

~~(b) the authority or authorities who entered into the quality contract for the provision of the old service propose to enter into a quality contract for the provision of a replacement service in place of that service or (as the case may be) that part.~~

~~(6) The authority, or the authorities acting jointly, must invite tenders (in accordance with section 130) for the provision of the replacement service—~~

~~(a) as soon as reasonably practicable after the authority providing the interim service begin to do so, and~~

~~(b) in any event no later than three months after the date on which provision of the old service ceased.~~

~~(7) But subsection (6) does not apply if the authority, or the authorities acting jointly, decide to secure the provision of the replacement service under section 131 (circumstances in which quality contracts may be entered into without inviting tenders).~~

~~(8) The particulars of an interim service, or of a replacement service, need not be identical to the particulars of the old service, or that part of the old service, which it replaces.~~

~~(9) In this section—~~

- ~~• “enactment” includes an enactment comprised in subordinate legislation (within the meaning of the Interpretation Act 1978);~~
- ~~• “interim service” has the meaning given by subsection (2);~~
- ~~• “the old service” has the meaning given by subsection (1);~~
- ~~• “replacement service” means a local service provided under a quality contract in place of an old service or any part of an old service.]~~

~~[132D Period for which interim service may be provided~~

(1) This section applies for the purpose of determining the period for which an authority may provide an interim service which is provided in place of— (a) an old service (“the relevant service”); or (b) part of an old service (“the relevant part”). (2) If the authority do not, within the period of three months beginning with the date on which provision of the relevant service ceased,— (a) enter into a quality contract to provide a replacement service in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part; or (b) issue an invitation to tender in pursuance of section 132C(6); the authority must not provide the interim service after the end of that period. (3) If the authority enter into a quality contract to provide such a replacement service within the period mentioned in subsection (2), the authority must not provide the interim service after the earlier of the following dates— (a) the date on which the replacement service is first provided; (b) the date falling nine months after the date on which the interim service is first provided. (4) If the authority issue invitations to tender in pursuance of section 132C(6) within the period mentioned in subsection (2) (but do not enter into a quality contract to provide such a replacement service within that period), the authority must not provide the interim service after the earlier of the following dates— (a) the date on which a replacement service is first provided in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part; (b) the date determined in accordance with subsection (5). (5) The date is the later of— (a) the date falling nine months after the date on which the interim service is first provided; (b) such date, not later than three months after the date mentioned in paragraph (a), as may be determined by [a traffic commissioner] on the application of the authority.	
--	--

(6)[A traffic commissioner] may determine a date under subsection (5)(b) only if satisfied that there is a realistic prospect that, if the determination is made, a replacement service will be provided in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part on or before that date. [(7)Any application to a traffic commissioner under paragraph (b) of subsection (5) must be made at least one month before the date mentioned in paragraph (a) of that subsection.] (8)The authority must not make more than one application under subsection (5)(b) in respect of any interim service. (9)In this section— • “interim service” and “replacement service” have the meaning given in section 132C; • “the relevant service” and “the relevant part” have the meaning given in subsection (1); and, in any case where the authority entered into the quality contract for the provision of the relevant service jointly with one or more other authorities, references in this section to the authority entering into a quality contract for a replacement service, or issuing invitations to tender for such contracts, are references to those authorities acting jointly.] 133 Regulations about schemes. (1)The appropriate national authority may by regulations make further provision with respect to— (a)the procedure to be followed when making, [continuing,] varying or revoking quality contracts schemes, (b)the approval of schemes ...; (bb)..... (bc)..... (c)the local services or classes of local services which are to be, or may be, excluded from schemes, (d)the conditions which must be, or may be, attached to such exclusions, and (e)such other incidental matters in connection with quality contracts schemes as the appropriate national authority thinks fit.	
--	--

(2)The regulations may in particular make provision with respect to— (a)giving notice of proposed schemes or proposed [continuations,] variations or revocation of schemes, (b)objections to such proposals, (c)the holding of inquiries or hearings into objections, (d)modifications of such proposals, (e)the form and manner of applications for approval of such proposals ..., [(ee)the procedure for determining such applications, (ef). (eg). (eh). (ei).] (f)the form of schemes [, continuations] or variations, and (g)giving notice of schemes which have been made or of the [continuation,] variation or revocation of schemes. [(3)The appropriate national authority may also make regulations modifying or excluding the application of provisions of this Part, so far as relating to quality contracts schemes, in cases where a local transport authority, or two or more local transport authorities acting jointly, do any of the following— (a). (b)propose or decide that a scheme should continue in operation (with or without modification) under section 131A, (c)propose or decide to vary or revoke a scheme under section 132. (4)Regulations made by virtue of subsection (3) must not exclude any requirement for the authority or authorities— (a)under section 126, to obtain the approval of the Welsh Ministers,] (b). 134 Transitional provision about schemes.	
--	--

- ~~(1) The appropriate national authority may by regulations make such transitional provision as it considers appropriate in connection with—~~
- ~~(a) the coming into operation of quality contracts schemes [or of provisions of such schemes];~~
 - ~~(b) the [continuation in operation or] variation of such schemes, and~~
 - ~~(c) the ending of such schemes (whether or not as a result of their revocation).~~
- ~~(2) The regulations may in particular provide that in prescribed circumstances—~~
- ~~(a) any provision of sections 6 to 9 of the Transport Act 1985 (registration of local services) [, or of sections 89 to 92 of that Act (obligation to invite tenders etc),] which would otherwise have effect is not to have effect or is to have effect with such modifications as may be prescribed, or~~
 - ~~(b) any such provision which would not otherwise have effect is to have effect or is to have effect with such modifications as may be prescribed,~~
- ~~in relation to the whole or any part of the area to which the scheme relates.~~
- ~~[(3) Any regulations made by virtue of paragraph (a) of subsection (1) are not to have effect in the case of any quality contracts scheme as respects any time before the making of the scheme.]~~

~~[134A Guidance about schemes~~

- ~~(1) The appropriate national authority may issue guidance concerning the performance by local transport authorities of their functions under this Part in relation to quality contracts schemes.~~
- ~~(2) Those authorities must have regard to any such guidance.]~~

~~[134B Quality contracts: application of TUPE~~

- ~~(1) Subsection (3) applies to a situation in which—~~
- ~~(a) on the coming into force of a quality contract, local services cease to be provided by a person (the “former operator”) in the area to which the relevant quality contracts scheme, or (in the case of a scheme which provides for different provisions to come into operation on different dates) the relevant~~

provision of the scheme, relates, in accordance with section 129(1)(b), and (b)at the same time, a person (the “new operator”) begins to provide local services in that area under that quality contract. (2)Subsection (3) also applies to a situation in which— (a)local services which, on the coming into force of a quality contract, a person (the “former operator”) would be required by virtue of section 129(1)(b) to cease providing in the area mentioned in subsection (1)(a) of this section, cease to be provided by the former operator before the coming into force of that quality contract, and (b)at the same time, a person (the “new operator”) begins to provide local services in that area under an agreement which the authority or authorities who made the relevant quality contracts scheme entered into by reason of the cessation of the local services referred to in paragraph (a). (3)Any situation to which this subsection applies is to be treated as a relevant transfer for the purposes of the Transfer of Undertakings (Protection of Employment) Regulations 2006 (“TUPE”) (whether or not TUPE would apply apart from this subsection). (4)For the purposes of TUPE, the organised grouping of employees that is subject to the relevant transfer consists of those employees of the former operator whose employment is principally connected with the provision of the local services referred to in subsection (1)(a) or (as the case may be) the local services referred to in subsection (2)(a). (5)Any situation which by virtue of this section is treated as a relevant transfer for the purposes of TUPE is also to be treated as a relevant transfer within the meaning of TUPE for the purposes of sections 257 and 258 of the Pensions Act 2004 and any regulations made under section 258 of that Act. (6)The Secretary of State may make regulations supplementing the provision made by this section. (7)The provision that may be made by regulations under subsection (6) includes— (a)provision for determining, for the purposes of subsection (4), whether a person's employment is principally connected with the provision of any particular local services (including provision for or in connection	
---	--

with the appointment of a person to make such determination); (b)provision for determining, in the case of any particular organised grouping of employees, the particular new operator who is to be the transferee for the purposes of TUPE (including provision for or in connection with the appointment of a person to make such determination); (c)provision requiring any person operating local services in the area to which a quality contracts scheme relates to provide the authority or authorities who made the scheme with such information as may be prescribed, at such time as may be prescribed, about such of that person's employees as would fall within subsection (4) if the person ceased to provide those services in the circumstances described in subsection (1)(a); (d)provision requiring the authority or authorities who made a quality contracts scheme to provide all persons operating local services in the area to which the scheme relates with such information as may be prescribed, at such time as may be prescribed, so as to enable such persons to comply with any requirement imposed by virtue of paragraph (c) of this subsection; (e)provision requiring the authority or authorities who made a quality contracts scheme to ensure that any quality contract entered into with a person under the scheme, or any other agreement made with a person for the provision of local services in the area to which the scheme relates, is made on terms— (i)that require the person, in the event of there being any transferring employees, to secure pension protection for every transferring employee, or every transferring employee of a prescribed description, who as an employee of the former operator had rights to acquire pension benefits, and (ii)that, so far as relating to the securing of pension protection for a transferring employee, are enforceable by the employee. (8)For the purposes of this section— (a)“transferring employee” means an employee of a former operator whose contract of employment becomes, either by virtue of TUPE or by virtue of this section, a contract of employment with a new operator;	
---	--

(b) “pension protection” is secured for a transferring employee if after the change of employer referred to in paragraph (a) — (i) the employee has, as an employee of the new operator, rights to acquire pension benefits, and (ii) those rights are of such description as is prescribed by regulations. (9) The Secretary of State must exercise the power conferred by this section to make regulations containing provision falling within subsection (7)(e) so as to ensure — (a) that pension protection is required to be secured for every transferring original employee who, as an employee of the original operator, had rights to acquire pension benefits, and (b) that the rights to acquire pension benefits which a transferring original employee has as an employee of the new operator by virtue of paragraph (a) are rights which — (i) are the same as the rights the transferring original employee had as an employee of the original operator, or (ii) under provision made by regulations, count as being broadly comparable to, or better than, those rights. (10) For the purposes of subsection (9) — • “transferring original employee” means a transferring employee — (a) who immediately before the relevant date was employed by a person (the “original operator”) providing local services in the area to which the relevant quality contracts scheme relates, and (b) whose contract of employment — (i) was, from that date until the change of employer referred to in subsection (8)(a), a contract of employment with the original operator, or (ii) on each occasion when the employee was subject to a relevant transfer became, either by virtue of TUPE or by virtue of this section, a contract of	
---	--

employment with a person providing local services in the area referred to in paragraph (a); • “relevant date”, in relation to a quality contracts scheme, means— (a) the date on which the scheme was made, or (b) where— (i) the local services being provided by the original operator were not subject to the scheme when it was made, and (ii) as a result of either the variation of the scheme, or the continuation of the scheme with modifications, those services became subject to the scheme, the date on which that variation, or (as the case may be) the decision to continue the scheme with those modifications, was made; • “relevant transfer” means anything that is, or is to be treated as, a relevant transfer for the purposes of TUPE. (11) A person is guilty of an offence under this subsection if— (a) the person provides information in accordance with a requirement imposed by virtue of subsection (7)(c), (b) the information is false or misleading in a material particular, and (c) the person knows that it is or is reckless as to whether it is. (12) A person who is guilty of an offence under subsection (11) is liable on summary conviction to a fine not exceeding level 4 on the standard scale.]	
Deddf Trafnidiaeth 2000 <i>Bus services: ticketing schemes</i> 135 Joint and through ticketing schemes. (1) A local transport authority, or two or more such authorities acting jointly, may make a ticketing scheme covering the whole or any part of their	<i>Adran 41 (1)(c) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

area, or combined area, if they consider that the proposed scheme— (a) would be in the interests of the public, and [(b) would contribute to the implementation of their local transport policies] [(but this is subject to subsection (1A)).] [(1A) A local transport authority whose area is in England may exercise the power to make a ticketing scheme only if— (a) they are acting jointly with one or more other local transport authorities, and (b) at least one of those other local transport authorities is an authority whose area is in Wales.] (2) A ticketing scheme may not be made unless the authority or authorities have complied with the notice and consultation requirements imposed by section 136. (3) A ticketing scheme is a scheme under which operators of local services of a class specified in it are required to make and implement arrangements under which persons may purchase, in a single transaction, a ticket (or tickets) of any of the descriptions which may be covered by a ticketing scheme and to which the scheme applies. (4) The descriptions of tickets which may be covered by a ticketing scheme are— (a) tickets entitling the holder to make more than one journey on particular local services or on local services of a class specified in the scheme (whether or not operated by the same person); (b) tickets entitling the holder to make a particular journey on two or more local services (whether or not operated by the same person); (c) where a particular journey could be made on local services provided by any of two or more operators, tickets entitling the holder to make the journey on whichever service the holder chooses, and (d) tickets entitling the holder to make a journey, or more than one journey, involving both travel on one or more local services and travel by one or more connecting rail or tram services. (5) A connecting rail or tram service, in relation to a ticketing scheme, is a service for the carriage of passengers by railway or by tramway (or by both) which runs between—	
---	--

(a) a station or stopping place at or in the vicinity of which local services stop and which serves any part of the area to which the ticketing scheme relates, and (b) any other place. (6) Different arrangements may be specified in a ticketing scheme for different cases. (7) In carrying out their functions under this Part in relation to ticketing schemes, local transport authorities must co-operate with one another. (8) In considering whether to make a ticketing scheme, a local transport authority must have regard to the desirability, in appropriate cases, of making a scheme jointly with another authority. 136 Notice and consultation requirements. (1) If an authority or authorities propose to make a ticketing scheme, they must give notice of the proposed scheme in at least one newspaper circulating in the area to which it relates. (2) The notice must specify the date on which the scheme is proposed to come into operation. (3) After giving notice of the proposed scheme, the authority or authorities must consult— (a) all operators of local services who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, (b) such organisations appearing to the authority or authorities to be representative of users of local services as they think fit, and [(c) a traffic commissioner.] 137 Making of scheme. (1) If the authority or authorities decide that it is appropriate to make the scheme, they may make it as proposed or with modifications. (2) If the scheme applies to tickets within section 135(4)(d), it may only be made with the agreement of the operators of the connecting rail or tram services concerned. (3) The scheme must specify the date on which it is to come into operation, which must not be earlier than three months after the date on which it is made.	
--	--

(4) Not later than 14 days after the date on which the scheme is made, the authority or authorities must give notice of it— (a) in at least one newspaper circulating in the area to which it relates, [(b) to a traffic commissioner.] (c) to all operators of local services or services for the carriage of passengers by railway or by tramway (or by both) who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, (d) to the [Secretary of State] if it applies to tickets within section 135(4)(d), and (e) in such other manner, or to such other persons or class of person, (if any) as the appropriate national authority may prescribe by regulations. (5) The notice must set out the terms of the scheme and the date on which it is to come into operation. (6) The authority or authorities may vary or revoke the scheme; and the variation or revocation is subject to the same procedure as the making of the scheme, except to the extent that that procedure is modified by regulations made by the appropriate national authority. 138 Effect of scheme. During any period in which a ticketing scheme is in operation, operators of local services to which the scheme relates must make and implement the arrangements required by the scheme.	
Deddf Trafnidiaeth 2000 139 Information about bus services (1) Each local transport authority <u>whose area is in England</u> must from time to time determine, having regard to their [local transport policies] (a) what local bus information should be made available to the public (“the required information”), and (b) the way in which it should be made available (“the appropriate way”).	<i>Adran 1 (3) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(2) Before making such a determination, the authority must consult—

(a) such organisations appearing to the authority to be representative of users of local services as they think fit, and

[(b) a traffic commissioner.]

(3) Each authority must from time to time ascertain whether the required information is being made available to the public in the appropriate way.

(4) Subsection (5) applies if an authority whose area is in England consider that—

(a) the required information is not being made available to the public to any extent, or

(b) that information is not being made available to the public in the appropriate way.

143 Power to obtain information about local services

(1) A local transport authority whose area is in England may, in connection with the exercise of any of their functions relating to public transport, require an operator of local services to provide them with any information relating to the matters specified in subsection (2) which is in his possession or control.

149 Reimbursement of operators

(1) Where—

(a) an operator provides concessions under section 145A(1) in respect of eligible journeys beginning in the area of a travel concession authority in England, or

(b) an operator provides concessions under section 145B(1), other than in respect of a service that is within subsection (1A), for persons who reside in the area of a travel concession authority in Wales, the authority shall reimburse the operator for providing the concessions.]

(1A) A service is within this subsection if it is a local bus service for the purposes of section 1 of the Bus Services (Wales) Act [2026] (asc [X]), 30 and it is—

(a) provided under a local bus service contract entered into under section 9 of that Act, or

(b) provided by the Welsh Ministers under section 17 of that Act.

(2) Subject to regulations under subsection (3), the arrangements with respect to reimbursement shall be—

(a) such as the travel concession authority may agree with the operators who provide concessions

[(i) in respect of eligible journeys beginning in the authority's area (if the authority is in England), or

(ii) in respect of a service other than a service that is within subsection (1A), for persons who reside in the authority's area (if the authority is in Wales), or]

(b) in the absence of agreement, such as may be determined by the authority (being the same in the case of all of those operators) not later than 28 days before the date on which the arrangements, or any variations of the arrangements, are to come into operation.

153 Competition test: functions and agreements relating to buses

(1) Schedule 10 contains provision applying competition tests in relation to—

(a) the exercise of functions relating to [advanced quality partnership schemes,] ~~quality partnership schemes,~~ [advanced ticketing schemes,] ~~ticketing schemes~~ [enhanced partnership schemes] and subsidised local services,

(b) voluntary partnership agreements and certain other agreements, decisions and practices relating to bus services.

(2) A voluntary partnership agreement is any voluntary agreement under which—

(a) a local transport authority, or two or more local transport authorities, undertake to provide particular facilities, or to do anything else for the purpose of bringing benefits to persons using local services, within the whole or part of their area, or combined area, and

(b) one or more operators of local services undertake to provide services of a particular standard.

(3) In subsection (2)—

“facilities” means—

(a) facilities provided at specific locations along routes served, or proposed to be served, by local services within the area to which the agreement relates, or

(b) facilities which are ancillary to such facilities;

“standard”, in the case of any services, includes—

(a) any requirements which the vehicles being used to provide the services must meet,

(b) any requirements as to frequency or timing of the services,

(c) any requirements as to the maximum fares that may be charged for particular journeys, or for journeys of particular descriptions, on services to which the agreement applies;

“voluntary agreement” means an agreement made otherwise than under [sections 113C to 113O (advanced quality partnership schemes), or under] sections 114 to 123 (quality partnership schemes).]

155 Sanctions

(1) Where [a traffic commissioner] is satisfied that the operator of a local service has, without reasonable excuse— (a) failed to operate a local service registered under section 6 of the M1 Transport Act 1985, [(aa) failed to comply with the requirements of regulations made under section 6(9)(i), (j) or (k) of that Act,] [(ab) failed to comply with a requirement to provide information imposed by virtue of section 6C of that Act,] (b) operated a local service in contravention of that section or section [113J(4) or (5),] 418(4) [129(1)(b) or 138J(9)] of this Act, [(ba) failed to comply with a requirement imposed by virtue of section [123X(7)(c),] 434B(7)(e) [or 138S(7)(c)] of this Act, or] (c) failed to comply with section [134F,] 438 or 140(3) of this Act, [or with regulations under section 141A of this Act] he may [make one or more orders under subsection (1A)]. 162 Interpretation of Part II (1) In this Part— ["advanced quality partnership scheme" is to be construed in accordance with section 113C(2),] ["advanced ticketing scheme" is to be construed in accordance with section 134C(3),]	
---	--

“appropriate national authority”, in relation to a quality partnership scheme, a quality contracts scheme or a ticketing scheme, means— (a) ... (b) the National Assembly for Wales, as respects a scheme relating to an area in Wales, or (c) the Secretary of State and the National Assembly for Wales acting jointly, as respects a scheme relating to an area in England and Wales, ["bus services" means services using public service vehicles,] "community bus permit" means a permit under section 22 of the Transport Act 1985, "connecting rail or tram [service— "] (a)[in relation to an advanced ticketing scheme, has the meaning given by section 134C(3), and] (b)[in relation to a ticketing scheme,] has the meaning given in section 135(5), "disabled person" has the meaning given in section 146, ["effective time", in relation to a local service contract, has the meaning given by section 123J(7),] "elderly person" has the meaning given in section 146, "eligible service" has the meaning given in section 146, ["enhanced partnership plan" and "enhanced partnership scheme" have the meaning given by section 138A,]	
---	--

["exempt continuation proposal" is to be read in accordance with section 131B,] ["franchising authority" has the meaning given by section 123A(4),] ["franchising scheme" is to be construed in accordance with section 123A(3),] "half-price travel concession" has the meaning given in section 146, ["interim service" has the meaning given by section 123O,] ["local service contract" has the meaning given by section 123A(5),] "local transport authority" has the meaning given in section 108(4), ["local transport policies" has the meaning given in section 108(5),] ["London authority" has the meaning given in section 146,] "London transport authority" means the Greater London Authority, a London borough council or the Common Council of the City of London, ["mayoral CCA" has the meaning given by section 27(8) of the Levelling-up and Regeneration Act 2023;] ["mayoral combined authority" has the meaning given by section 107A of the Local Democracy, Economic Development and Construction Act 2009,] "quality contract" has the meaning given in section 124(4),	
---	--

“quality contracts scheme” is to be construed in accordance with section 124(3), “quality partnership scheme” is to be construed in accordance with section 114(2), “railway” and “tramway” have the meanings given in section 67(1) of the Transport and Works Act 1992, “relevant time” has the meaning given in section 146, [“scheme sub-area” has the meaning given by section 123H,] [“service permit” has the meaning given by section 123P,] “ticketing scheme” is to be construed in accordance with section 135(3), “traffic regulation order” means an order under the Road Traffic Regulation Act 1984 or any other enactment (other than this Act) regulating the use of roads or other places by public service vehicles, and “travel concession authority” has the meaning given in section 146. (2) In this Part the expressions listed below have the same meaning as in the Public Passenger Vehicles Act 1981— “fares”, “modification”, “public service vehicle”, “PSV operator’s licence”, “road”, and “traffic commissioner”.	
---	--

(3) In this Part the expressions listed below have the same meaning as in the Transport Act 1985—

“local service”,

“public passenger transport services”,

“stopping place”, and

“traffic area”.

(4) Where a reference to an authority in any of the following provisions is to [an Integrated Transport Authority], it is to be construed as a reference to the Passenger Transport Executive for the [integrated transport area] concerned; and where a reference to authorities in any of those provisions is to one or more [Integrated Transport Authorities], it is to be construed as a reference to the Passenger Transport Executive or Executives for the [integrated transport area] or areas concerned—

section 114(2)(a),

[section 116(2)(a), (4)(a), (4A)(a) and, in the second place, (4C),]

section 118(1) and (2),

section 139(5), and

section 140.

SCHEDULE 10 Competition test for exercise of bus functions

Paragraph 1 - Functions to which this Part of this Schedule applies

(1) The functions to which this Part of this Schedule applies are those of—

(za) making and varying advanced quality partnership schemes,

~~(a) making and varying quality partnership schemes,~~

(aa) making and varying advanced ticketing schemes,

~~(a) making and varying ticketing schemes,~~

(ba) making and varying enhanced partnership schemes, and

(c)inviting and accepting tenders under section 89 or 91 of the Transport Act 1985 (subsidised services).

(2)For the purposes of this Part of this Schedule an authority proposes (or authorities propose) to exercise a function to which this Part of this Schedule applies—

(za)in the case of the function of making or varying an advanced quality partnership scheme, once notice of a proposal to make or vary it has been given under section 113G(1),

~~(a)in the case of the function of making or varying a quality partnership scheme, once notice of a proposal to make or vary it has been given under section 115(1),~~

(aa)in the case of the function of making or varying an advanced ticketing scheme, once notice of a proposal to make or vary it has been given under section 134D(1),

~~(b)in the case of the function of making or varying a ticketing scheme, once notice of a proposal to make or vary it has been given under section 136(1),~~

(ba)in the case of the function of making or varying an enhanced partnership scheme, once notice of a proposal to make or vary it has been given under section 138F(1) or 138L(1), and

(c)in the case of the function of inviting or accepting tenders under section 89 or 91 of the Transport Act 1985, once it is proposed to invite tenders under section 89(2) or 91(3) of that Act or to accept or not to accept a tender under section 89 of that Act.

Paragraph 12 - Enforcement of decisions

12(1)If the [CMA] has made a decision that the exercise or proposed exercise of a function to which [this Part of] this Schedule applies does not meet the competition test, [the [CMA]] may give to the authority or authorities by which it was or was to be exercised such directions as [the [CMA]] considers appropriate.

(2)A direction under sub-paragraph (1) may (in particular)—

(a)in the case of a proposal to exercise a function, include provision prohibiting the exercise of the function in the manner proposed,

(b) in the case of the exercise of the function of making or varying [an advanced quality partnership scheme,] a quality partnership scheme [, an advanced ticketing scheme] [, a ticketing scheme or an enhanced partnership scheme], include provision requiring the variation or revocation of the scheme, (c) in the case of the exercise of the function of inviting tenders under section 89(2) or 91(3) of the Transport Act 1985, include provision requiring the variation or withdrawal of the invitation, and (d) in the case of the exercise of the function of accepting or not accepting a tender under section 89 or 91 of that Act, include provision requiring the variation or termination of any agreement entered into by accepting the tender or requiring the acceptance of any tender. (3) A direction under sub-paragraph (1) must be given in writing. (4) If an authority fails, without reasonable excuse, to comply with a direction under sub-paragraph (1), the [CMA] may apply to the High Court for an order requiring the authority to comply with the direction within a time specified in the order. (5) An order under sub-paragraph (4) may provide for all of the costs of, or incidental to, the application for the order to be borne by the authority. Paragraph 17 - Interpretation 17(1) This paragraph applies for the purposes of the interpretation of this Part of this Schedule. (2) A voluntary multilateral agreement (a “VMA”) is a voluntary partnership agreement (within the meaning given by section 153) to which two or more operators of local services are parties. (3) A voluntary bilateral agreement (a “VBA”) is a voluntary partnership agreement (within the meaning given by that section) to which only one operator of local services is a party. (4) In this Part of this Schedule— (a) a “qualifying agreement” is an agreement between bus undertakings only; (b) a “qualifying decision” is so much of any decision by an association of undertakings as relates to the operation of local services;	
---	--

(c) a “qualifying practice” is a concerted practice by bus undertakings only. (5) For the purposes of sub-paragraph (4)— (a) a bus undertaking is an undertaking which is the operator of a local service; (b) the involvement of a local authority which is not a bus undertaking is to be disregarded; (c) [an advanced quality partnership scheme,] a quality partnership scheme [an enhanced partnership scheme] or voluntary partnership agreement is not to be regarded as a qualifying agreement, qualifying decision or qualifying practice. (6) In sub-paragraph (5)(b) “local authority” means— (a) a local transport authority; (b) a district council in England. (7) A provision of this Part of this Schedule which is expressed to apply to, or in relation to, a qualifying agreement is to be read as applying equally to, or in relation to, a qualifying decision or a qualifying practice (but with any necessary modifications). (8) A reference to the area of an authority— (a) in relation to a VMA or VBA, is a reference to the area of a local transport authority who are a party to the agreement; (b) in relation to a qualifying agreement, is a reference to the area of a local transport authority in whose area the agreement is, or is to be, implemented. (9) The “bus improvement objectives” are— (a) securing improvements in the quality of vehicles or facilities used for or in connection with the provision of local services, (b) securing other improvements in local services of benefit to users of local services, and (c) reducing or limiting traffic congestion, noise or air pollution. SCHEDULE 11 Minor and consequential amendments about local transport <i>Road Traffic Regulation Act 1984</i>	
--	--

6 The Road Traffic Regulation Act 1984 has effect subject to the following amendments. 7 In section 1 (traffic regulation orders), after subsection (3) insert— “(3A)A local traffic authority may make a traffic regulation order in respect of a road in relation to which the Secretary of State or the National Assembly for Wales is the traffic authority if— (a)the order is required for the provision of facilities pursuant to a quality partnership scheme under Part II of the Transport Act 2000, and (b)the Secretary of State, or the National Assembly for Wales, consents.” 8 (1)Paragraph 27 of Schedule 9 (variation and revocation of orders) is amended as follows. (2)In sub-paragraph (1), for “sub-paragraph (2)” substitute “sub-paragraphs (2) and (3) ”. (3)After sub-paragraph (2) insert— “(3)Where an order is required for the provision of facilities pursuant to a quality partnership scheme made under Part II of the Transport Act 2000 by more than one authority— (a)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by the Secretary of State or the National Assembly for Wales unless he or it has consulted the other authority or authorities who made the scheme, and (b)it may not be varied or revoked by virtue of this paragraph by any other authority without the consent of that other authority or those other authorities.”	
Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 7 Provision of public passenger transport services (1) The Assembly may secure the provision of any public passenger transport services, <u>other than a service that is within subsection (1A)</u>, which it considers appropriate for the purpose of meeting any public transport requirements within Wales which would not in its view otherwise be met.	<i>Adran 40 o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(1A) <u>A service is within this subsection if it is a local bus service for the purposes of section 1 of the Bus Services (Wales) Act 2026 (asc [X]).</u> (2) In exercising its power under subsection (1) the Assembly must have regard to— (a) a combination of economy, efficiency and effectiveness, (b) the Wales Transport Strategy, and (c) the transport needs of members of the public who are elderly or disabled. (3) For the purpose of securing the provision of a service under subsection (1) the Assembly may enter into agreements providing for service subsidies. (4) But the Assembly may not enter into an agreement under subsection (3) unless the service in question would not be provided, or would not be provided to a particular standard, without a subsidy. (4A) The reference in subsection (4) to the standard to which a service is provided includes— (a) the frequency or timing of the service; (b) the days, or times of day, when the service is provided; (c) the vehicles used to provide the service. <u>(4B) The restriction in subsection (4) does not apply in the case of a local bus service contract entered into under the Bus Services (Wales) Act 2026 (asc[X]).</u> (5) “Public passenger transport services” means all those services on which members of the public rely for getting from place to place, when not relying on private facilities of their own, including school transport but not including— (a) services provided under permits under section 19 of the Transport Act 1985 (c. 67) (permits in relation to use of buses by educational and other bodies) other than services provided wholly or mainly to meet the needs of members of the public who are elderly or disabled; (b) excursions or tours. (6) “Agreements providing for service subsidies” are agreements under which any person undertakes to provide public passenger transport services of any	
--	--

description on terms which include provision for the making of payments to that person by the Assembly. (7) "Excursion or tour" has the meaning given in section 137(1) of the Transport Act 1985 (c. 67).	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 Quality partnership schemes 13 Quality partnership schemes (1) Section 114 of the TA 2000 (quality partnership schemes) is amended as follows: (2) In subsection (1), for the words from "will to any extent" to the end (which make it a condition that a scheme implement the policies in the authority's bus strategy) substitute "will contribute to the implementation of their local transport policies". (3) For subsection (3)(a) (authority must be satisfied that scheme will improve quality of local services) substitute— "(a) bring benefits to persons using local services in the whole or any part of their area, or combined area, by improving the quality of those services, or" (4) After subsection (3) insert— "(3A) If the authority or authorities consider that it is necessary or expedient for any restrictions to be imposed on the registration of— (a) any local services, or (b) any local services of a particular description, they may impose those restrictions ("registration restrictions") by specifying or describing them in the scheme. (3B) Any restrictions so imposed must be for the purpose of preventing or restricting— (a) the provision of local services, or (b) the variation or withdrawal of local services, in cases where the authority or authorities consider that any such provision, or (as the case may be) variation or withdrawal, of services might be detrimental to the provision of services under the scheme.	<i>Atodlen 1 (4)(2)(a) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(3C) Where a scheme includes any registration restrictions by virtue of subsection (3A), it must also specify the criteria ("registration criteria") by reference to which the traffic commissioners are to decide whether or not to accept an application for registration. (3D) In subsections (3A) to (3C) "registration", in relation to any service,— (a) means registration of prescribed particulars of the service under section 6 of the Transport Act 1985 (registration of local services), and (b) includes a reference to the variation or cancellation of any such registration." (5) For subsection (6) substitute— "(6) The standard of services which may be specified in a scheme includes— (a) requirements which the vehicles being used to provide the services must meet, and (b) requirements as to frequency or timing of the services, but the specification of any such requirements is not to prevent operators from providing services in excess of those requirements." (6) After subsection (6) insert— "(6A) The standard of services which may be specified in a scheme may also include requirements as to the maximum fares that may be charged for particular journeys, or for journeys of particular descriptions, on services to which the scheme applies. (6B) A scheme may include a requirement falling within subsection (6)(b) or (6A) only if there are no admissible objections to the requirement from relevant operators. Section 122(3) to (5) makes further provision with respect to such schemes." (7) After subsection (6B) insert— "(6C) The power to make a quality partnership scheme includes power to provide for different facilities, or different standards of services, to be provided under the scheme as from different dates after the scheme comes into operation." 14 Notice and consultation requirements	
---	--

- ~~(1) Section 115 of the TA 2000 (notice and consultation requirements) is amended as follows.~~
- ~~(2) In subsection (2) (contents of notice etc) after “details of the facilities and standards of services” insert “, and of any registration restrictions and registration criteria, ”.~~
- ~~(3) In subsection (4) (meaning of “relevant local authorities” for purposes of consultation) for paragraph (b) substitute—~~
- ~~“(b) district councils in England.”.~~

~~15 Making a scheme: different dates for different facilities or standards etc~~

- ~~(1) Section 116 of the TA 2000 (making of scheme) is amended as follows.~~
- ~~(2) In subsection (2) (contents of scheme) after “The scheme must specify” insert “ each of the following ”.~~
- ~~(3) After paragraph (b) of that subsection (standards of service) insert—~~
- ~~“(bb) any registration restrictions imposed by it and any registration criteria specified in it.”.~~
- ~~(4) After paragraph (d) of that subsection (duration of scheme) insert—~~
- ~~“(e) if any facilities or standards of services are to be provided under the scheme as from a date after the scheme comes into operation, the date as from which they are to be so provided.”.~~
- ~~(5) For subsections (4) and (5) (earliest date on which scheme may come into operation) substitute—~~
- ~~“(4) The date as from which any particular facilities, or any services of a particular standard, are to be provided must not be earlier than—~~
- ~~(a) in the case of facilities, the latest of dates A to C (see subsections (4B) to (4D));~~
- ~~(b) in the case of services, the later of dates A and D (see subsections (4B) and (4E));~~
- ~~unless the case falls within subsection (4A).~~
- ~~(4A) If under the scheme—~~
- ~~(a) particular facilities are to be provided by the authority or authorities, and~~

(b) as from the date by which the facilities are to be provided, services of a particular standard are to be provided by operators of local services when using the facilities, the date as from which the facilities and the services are to be provided must not be earlier than the latest of dates A to D. (4B) Date A is the date 3 months after the date on which the scheme is made. (4C) Date B is the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for the authority or authorities to provide the facilities. (4D) Date C is the date 3 months after— (a) the date on which any traffic regulation order required for the provision of any of the facilities is made, or (b) if more than one such order is required for their provision, the date on which the last of them is made. (4E) Date D is the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for operators of local services to provide services of the particular standard.”. (6) In section 162(4) of that Act (interpretation of references to authorities) for the entry relating to section 116 substitute—“ section 116(2)(a), (4)(a), (4A)(a) and, in the second place, (4C), ”. 16 Postponement of provision of particular facilities or standards of service (1) In section 117 of the TA 2000 (postponement, for up to 12 months, of date on which scheme comes into operation) for subsection (1) substitute— “(1) If it appears to the authority or authorities appropriate to do so, they may decide that any of the dates specified in subsection (1A) shall be postponed by such period as they think fit. A date may not be postponed under this subsection by a period or periods which in total exceed 12 months. (1A) The dates are— (a) the date on which the scheme is to come into operation, (b) the date as from which any particular facilities are to be provided under the scheme,	
--	--

(c) the date as from which any particular services are to be provided to a particular standard under the scheme.”. (2) In consequence of the amendment made by subsection (1), the heading to the section becomes “Postponement of scheme or of provision of particular facilities or standards of service”. 17 Effect of scheme: different dates for different facilities or standards etc (1) Section 118 of the TA 2000 (effect of scheme) is amended as follows. (2) For subsection (1) (facilities to be provided from date on which scheme comes into operation) substitute— “(1) The authority or authorities must— (a) provide each of the specified facilities not later than the date specified for its provision under the scheme, and (b) continue to provide it throughout the remainder of the period for which the scheme is in operation.”. (3) In subsection (4)(a) (operator of local services to give written undertaking to traffic commissioner) for the words from “that he will” to “when using the facilities” substitute “that, when using the facilities on any date, he will provide the service to the standard specified in the scheme as it has effect in relation to that date”. 18 Regulations about schemes which specify frequencies, timings or fares (1) Section 122 of the TA 2000 (regulations about schemes) is amended as follows. (2) In subsection (1) after paragraph (a) insert— “(aa) the content or operation of schemes which include a requirement falling within section 114(6)(b) or (6A),”.	
--	--

(3) After subsection (2) insert— “(3) As regards schemes which include any requirement mentioned in section 114(6)(b) or (6A), regulations under subsection (1)(a) or (aa) may in particular make provision— (a) for section 114(6B) not to apply in such circumstances as may be prescribed, (b) requiring such schemes to include provision falling within subsection (4), (c) for any requirement as to frequencies, timings or maximum fares to be revised only if there are no admissible objections to the revision from relevant operators, (d) in prescribed circumstances where such schemes, or any provisions of such schemes, are subject to postponement under section 117, for any such requirement not to take effect unless prescribed conditions are satisfied, (e) as to the meaning of “admissible objection” for the purposes of section 114(6B) and paragraph (c) of this subsection, (f) as to the meaning of “relevant operator” for those purposes, (g) as to the determination of any question whether an objection is an admissible objection or an operator is a relevant operator. (4) The provision referred to in subsection (3)(b) is provision— (a) as respects the setting of frequencies, timings or maximum fares to which the requirements relate, (b) for a minimum interval before any requirements as to frequencies, timings or maximum fares may next be reviewed, (c) for a maximum interval before any such requirements must next be reviewed, (d) as respects other circumstances in which any such requirements must or may be reviewed, (e) as respects revision of any such requirements after a review. (5) Subsections (3)(b) and (4) have effect subject to, and in accordance with, the following provisions— (a) the revision of requirements as to frequencies, timings or maximum fares under any provision made in	
--	--

accordance with those subsections is not to be regarded as a variation of the scheme for the purposes of section 120 (variation or revocation of scheme), but (b) nothing in those subsections or in paragraph (a) of this subsection shall be taken to derogate from what may be done under or by virtue of that section. (6) The provision that may be made by virtue of subsection (3)(g) includes provision for and in connection with— (a) the appointment of a person (“an adjudicator”) to make such a determination as is mentioned in that paragraph; (b) the appointment of a person (“an assessor”) to assist an adjudicator in considering any question which appears to arise in relation to such a determination; (c) the payment— (i) by the appropriate national authority to an adjudicator, or (ii) by the appropriate national authority or an adjudicator to an assessor, of such remuneration as may be determined by or in accordance with the regulations.”. <i>Quality contracts schemes</i> <i>19 Quality contracts schemes</i> (1) Section 124 of the TA 2000 (bus services: quality contracts schemes) is amended as follows. (2) In subsection (1) (power of local transport authorities etc to make quality contracts schemes if satisfied it is the only way to implement policies in their bus strategies and it is economic etc) for paragraphs (a) and (b) substitute— “(a)the proposed scheme will result in an increase in the use of bus services (see subsection (9B)) in the area to which the proposed scheme relates, (b)the proposed scheme will bring benefits to persons using local services in the area to which the proposed scheme relates, by improving the quality of those services, (c)the proposed scheme will contribute to the implementation of the local transport policies of the authority or authorities,	
--	--

(d)the proposed scheme will contribute to the implementation of those policies in a way which is economic, efficient and effective, and (e)any adverse effects of the proposed scheme on operators will be proportionate to the improvement in the well-being of persons living or working in the area to which the proposed scheme relates and, in particular, to the achievement of the objectives mentioned in paragraphs (a) to (d).". (3) For subsection (2) (need to comply with notice and consultation requirements and obtain approval of appropriate national authority) substitute— "(2)A quality contracts scheme may not be made unless the authority or authorities— (a)have complied with the requirements of section 125, (b)in the case of a scheme for an area in Wales, have obtained the approval of the Welsh Ministers in accordance with section 126, and (c)in the case of a scheme for an area in England, meet the requirements of subsection (2A). (2A) The requirements are that the authority or authorities— (a)have published under section 126C(5) the request which they sent to the QCS board under section 126C(4), and (b)publish, in accordance with section 127(1A), a response prepared by them to the report published by the QCS board under section 126D(5) in relation to the scheme.". (4) In subsection (3)(b) (under quality contracts scheme local services to be provided only under quality contracts) after "section 127(4)" insert "and section 132G ". (5) After subsection (9) insert— "(9A) The power to make a scheme jointly may be exercised only if— (a)all the authorities are local transport authorities for areas in England, or (b)all the authorities are local transport authorities for areas in Wales.". (6) After subsection (9A) insert— "(9B) The reference in subsection (1)(a) to increasing the use of bus services includes a reference to	
--	--

~~reducing, arresting or reversing decline in the use of bus services.”.~~

~~20 Notice and consultation requirements~~

~~(1) Section 125 of the TA 2000 (notice and consultation requirements) is amended as follows.~~

~~(2) In subsection (1) for the words from “they must give notice” to the end (which require the authority to give notice of the proposed scheme in a local newspaper) substitute “they must—~~

~~(a) publish, in such manner as they think fit, a consultation document complying with subsection (1A);~~

~~(b) supply a copy of that document to each of the persons mentioned in subsection (3);~~

~~(c) give notice in accordance with subsection (2) of the proposed scheme in at least one newspaper circulating in the area to which it relates, and~~

~~(d) if the proposed scheme relates to an area in England, send a copy of that notice to the senior traffic commissioner as soon as reasonably practicable after its publication.”.~~

~~(3) After subsection (1) insert—~~

~~“(1A) The consultation document mentioned in subsection (1)(a) must include—~~

~~(a) a description of the proposed scheme;~~

~~(b) a statement of the reasons why the authority or authorities are satisfied that the conditions in subsection (1) or, as the case may be, (1A) of section 124 are met;~~

~~(c) a description of any arrangements which the authority or authorities intend to make (including arrangements with other authorities or other persons) for or in connection with the implementation of the scheme;~~

~~(d) a statement of how any costs which the authority or authorities expect to incur under the scheme are to be defrayed;~~

~~(e) a declaration by the chief finance officer or officers of the authority or authorities that, after taking into account—~~

~~(i) any estimated income from fares, and~~

~~(ii) any grants from Ministers of the Crown or government departments,~~

any remaining funding required to implement the scheme can be provided from other resources available to the authority or authorities; (f) the date by which any written responses to the consultation must be submitted to the authority or authorities. (1B) The description of the proposed scheme contained in the consultation document in accordance with subsection (1A)(a) must include— (a) an outline of the local services which are proposed to be provided under it; (b) a statement of any proposed exclusions from the scheme by virtue of section 127(4). (1C) In subsection (1A)(e) “chief finance officer”, in relation to a local transport authority, means that officer of the authority who is responsible under— (a) section 151 of the Local Government Act 1972, or (b) section 73 of the Local Government Act 1985, for making arrangements for the proper administration of the financial affairs of the authority.”. (4) In subsection (2) (contents of notice)— (a) at the end of paragraph (a) insert “and”; (b) in paragraph (b) after “a copy of the scheme” insert “and the consultation document”; (c) omit paragraph (c) and the word “and” preceding it. (5) In subsection (3) (consultees) at the beginning of paragraph (e) (traffic commissioners for the area of the scheme) insert “if the proposed scheme relates to an area in Wales,”. QCS boards for England and approval by Welsh Ministers in Wales 21 Approval of proposed schemes: required for areas in Wales only (1) Section 126 of the TA 2000 (approval of proposed scheme) is amended as follows. (2) Before subsection (1) insert— “(A1) This section has effect in any case where the scheme or proposed scheme relates to an area in Wales.”.	
--	--

(3) In subsection (1) (which refers to compliance with section 125) after “complied with” insert “ the requirements of ”. (4) In subsection (3) (right of person consulted under section 125(3) to make representations) for “consulted” substitute “ who was consulted, or who is aggrieved at not being consulted, ”. (5) In subsection (4)(a)— (a) for “paragraphs (a) and (b)” substitute “ paragraphs (a) to (e) ”, and (b) omit “or (as the case may be) paragraphs (a) to (d) of section 124(1A)”. (6) The heading to the section accordingly becomes “ Approval of proposed schemes for areas in Wales ”.	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 Making and duration of quality contracts schemes 26 Making of scheme (1) Section 127 of the TA 2000 (making of scheme) is amended as follows. (2) For subsection (1) (making of scheme to be not later than 6 months after approval by appropriate national authority) substitute— “(1) The authority or authorities who proposed the scheme may make it— (a) in the case of a scheme for an area in England, in accordance with the requirements of subsection (1A); (b) in the case of a scheme for an area in Wales, in accordance with the requirements of subsection (1B). (1A) If the scheme is for an area in England, the authority or authorities who proposed it— (a) must not make the scheme until they publish a response prepared by them to the report published by the QCS board under section 126D(5) in relation to the scheme, but	<i>Atodlen 1 (4)(2)(b) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(b)subject to that, may make the scheme at any time not later than 6 months after the publication of that report. Any such response must state the actions (if any) which the authority or authorities have taken in relation to each of the board's recommendations (if any) under section 126D(2) or (3). (1B)If— (a)the scheme is for an area in Wales, and (b)the Welsh Ministers approve the scheme under section 126, the authority or authorities who proposed it may make it, as approved, at any time not later than 6 months after the date of the approval.”. (3)In subsection (2) (what the scheme must specify) for paragraph (b) (date on which scheme comes into operation etc) substitute— “(b)the date on which it is to come into operation or, if the scheme provides for different provisions to come into operation on different dates, or on different dates for different purposes, those dates in the case of each provision, and”. (4)In subsection (2), in paragraph (c) (maximum period for which scheme to remain in operation) after “ten years” insert “from the earliest date on which the scheme or any of its provisions comes into operation.”. (5)After subsection (2) insert— “(2A)No date that is to be specified under subsection (2)(b) may be earlier than 6 months after the scheme is made.”. (6)After subsection (3) insert— “(3A)The scheme must specify the date or dates on which it is proposed that the authority or authorities will issue invitations to tender for the provision of any services to which the scheme relates (see section 130).”. (7)In subsection (9) (contents of notice under subsection (8)) for paragraph (c) (date on which scheme comes into operation) substitute— “(c)the date or dates on which the scheme, or the different provisions of the scheme, are to come into operation.”.	
---	--

(8) For subsection (10) (power by order to vary the period mentioned in subsection (2)(b)) substitute— “(10) The appropriate national authority may by order vary any of the periods mentioned in subsection (1A), (1B) or (2A).”. (9) In section 162(4) of the TA 2000 (provisions where references to Passenger Transport Authorities or Integrated Transport Authorities are to be read as references to Passenger Transport Executives) insert at the appropriate place in the list of provisions—“ section 127(3A), ”.	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 28 Postponement of scheme in part In section 128 of the TA 2000 (postponement of scheme) in subsection (1)— (a) after “the scheme”, in the second place where these words occur, insert “, or any particular provision of the scheme,”; (b) after “would otherwise come into operation” insert “, or come into operation for any particular purpose or purposes,”. 29 Effect of scheme: different operational dates and excepted services (1) Section 129 of the TA 2000 (effect of scheme) is amended as follows. (2) In subsection (1) (consequences for period during which scheme is in operation)— (a) after “the scheme” insert “, or (in the case of a scheme which provides for different provisions to come into operation on different dates) any provision of the scheme,”; (b) in paragraph (a), for “the area to which it relates” substitute “ the area to which the scheme, or that provision, relates ”; (c) in paragraph (b), after “under a quality contract” insert “ or is an interim service (see section 132C) ”. (3) In subsection (2) (exception for services excluded from the scheme by virtue of section 127(4)) after “But subsection (1) does not apply” insert “—	<i>Atodlen 1 (4)(2)(c) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

- (a) ~~so as to prevent the application of sections 6 to 9 of the Transport Act 1985 in relation to any service by virtue or in consequence of section 6B of that Act (application for registration or variation where quality contracts scheme in force);~~
- (b) ~~so as to prevent the provision of any service registered under section 6 of the Transport Act 1985 by virtue of section 6B of that Act, or~~
- (c) ~~—~~.
- (4) ~~Subsection (4) (tenders to be invited not later than 3 months after the scheme has been made) shall cease to have effect.~~

~~30 Extension of maximum period of quality contracts~~

- (1) ~~Section 130 of the TA 2000 (tendering for quality contracts) is amended as follows.~~
- (2) ~~In subsection (1) (authority to tender for provision of services) after “services to which the scheme” insert “, or each provision of the scheme, ”.~~
- (3) ~~In subsection (2) (period of contract not to exceed five years) for “five” substitute “10 ”.~~

~~Continuation of quality contracts schemes~~

~~31 Continuation of schemes for further periods~~

~~After section 131 of the TA 2000 insert —~~

~~“131A Continuation of schemes for further periods~~

- (1) ~~If it appears to them appropriate to do so, the authority or authorities who made a quality contracts scheme (other than any to whose area the scheme no longer relates) may decide that the scheme should continue in operation for a further period, with or without modification.~~
- (2) ~~Before making such a decision, they must, unless the proposal that the scheme should continue is an exempt continuation proposal (see section 131B), comply with the requirements of —~~
- (a) ~~section 124(2)(b) (approval by Welsh Ministers), if the scheme is for an area in Wales, or~~
- (b) ~~section 124(2)(c) (publication of request to, and response to report of, QCS board), if the scheme is for an area in England.~~
- (3) ~~Section 125 applies in relation to the continuation of a scheme under this section as it applies in relation to the making of a scheme, but with the following modifications —~~

(a) any reference to a proposal to make a scheme is to be read as a reference to a proposal for the continuation of a scheme, (b) any reference to the proposed scheme is to be read as a reference to the scheme as proposed to continue in operation, and with the further modifications specified in subsections (4) and (5), but this is subject to such modifications or exclusions as may be prescribed by regulations under section 133. (4) If the proposal is an exempt continuation proposal— (a) section 125(1)(d) (duty to send copy of notice to senior traffic commissioner if scheme relates to area in England) does not apply, but (b) section 125(3)(e) (duty to consult traffic commissioners for areas to which scheme relates) applies with the omission of the words “if the proposed scheme relates to an area in Wales,”. (5) The consultation document that is to be published by virtue of section 125(1)(a), as applied by subsection (3), must (instead of complying with section 125(1A)) include— (a) a description of the scheme, together with any proposed modifications to it; (b) a statement of the opinion of the authority or authorities as to the effectiveness of the scheme in achieving the objectives set out in paragraphs (a) to (e) of section 124(1) or, as the case may be, paragraphs (b) and (d) of section 124(1A) up to the date of the report; (c) a statement of the reasons why they are satisfied that the scheme as proposed to be continued (with any proposed modifications) will meet the conditions in subsection (1) or, as the case may be, (1A) of section 124; (d) a description of any arrangements which the authority or authorities intend to make (including arrangements with other authorities or other persons) for or in connection with the continuation of the scheme; (e) a statement of the period for which it is proposed that the scheme should continue in operation, which must not be more than a further 10 years;	
--	--

(f)if the authority or authorities consider that the proposal for the scheme to continue is an exempt continuation proposal, a statement of that fact; (g)a statement of how any costs which the authority or authorities expect to incur under the scheme are to be defrayed; (h)a declaration by the chief finance officer or officers of the authority or authorities that, after taking into account— (i)any estimated income from fares, and (ii)any grants from Ministers of the Crown or government departments, any remaining funding required to continue the scheme in operation can be provided from other resources available to the authority or authorities; (i)the date by which any written responses to the consultation must be submitted to the authority or authorities. (6)For the purposes of this section— (a)subsection (1B) of section 125 (matters to be included in the description of the proposed scheme) applies for the purposes of subsection (5)(a) as it applies for the purposes of subsection (1A)(a) of that section, and (b)subsection (1C) of that section (meaning of “chief finance officer”) applies for the purposes of subsection (5)(h) as it applies for the purposes of subsection (1A)(e) of that section. (7)The consultation document mentioned in subsection (5) must be published and supplied in accordance with section 125(1)(a) and (b) (as applied by this section) not less than 12 months before the scheme's expiry date. (8)For the purposes of this section, a scheme's “expiry date” is the later of the following dates— (a)the end of the period specified in the scheme in accordance with section 127(2)(c), (b)if the scheme has been continuing in operation by virtue of the previous application of this section, the end of the period for which it is so continuing in operation.	
--	--

(9)The period for which a scheme continues in operation by virtue of a decision under subsection (1) may begin— (a)on such day falling before, on, or immediately after the scheme's expiry date as the authority or authorities decide, or (b)if the circumstances are such that the continuation of the scheme cannot begin on a day falling within paragraph (a), on such later day as the authority or authorities decide in accordance with regulations made by the appropriate national authority for the purposes of such circumstances. (10)If the authority or authorities publish and supply a consultation document in accordance with subsection (7), the scheme remains in operation (without any modifications proposed by them under subsection (1)) until— (a)in a case where the scheme is to continue in operation for a further period, the day before the beginning of that period, or (b)in any other case, the scheme's expiry date. (11)Section 130 (tendering) applies to a scheme that continues in operation under this section (whether or not the proposal for the scheme to continue in operation was an exempt continuation proposal) but subject to regulations made by the appropriate national authority under section 133(3)." 32Exempt continuation proposals (1)After section 131A of the TA 2000 insert— "131BMeaning of "exempt continuation proposal" (1)For the purposes of this Part a proposal that a quality contracts scheme should continue in operation is an "exempt continuation proposal" if— (a)any one or more of Conditions 1 to 3 are met and Conditions A and B are met, or (b)the circumstances are as prescribed in regulations made by the appropriate national authority. (2)Condition 1 is that it is not proposed that the area to which the continuation scheme relates is to be greater than the area to which the existing scheme relates. (3)Condition 2 is that it is proposed that the area to which the continuation scheme relates is to be greater	
--	--

than the area to which the existing scheme relates, but— (a)the additional area proposed to be included falls wholly within the area or combined area of the authority or authorities proposing the continuation of the scheme, and (b)it is not proposed that under the continuation scheme any descriptions of local services are to be provided under quality contracts in addition to the descriptions of local services so provided under the existing scheme. (4)Condition 3 is that during the period while the existing scheme has been in force— (a)there has been a change in the area of the authority, or of any of the authorities, that last made or continued the scheme, or (b)a different authority has become the local transport authority for some or all of the area to which the scheme relates, but it is not proposed that under the continuation scheme any descriptions of local services are to be provided under quality contracts in addition to the descriptions of local services so provided under the existing scheme. (5)Condition A is that it is not proposed under the continuation scheme that any local services which, immediately before the coming into force of that scheme, were unregulated services are under the continuation scheme to be provided under quality contracts. (6)Condition B is that it is not proposed under the continuation scheme that any services which, immediately before the coming into force of that scheme, were excluded services in the case of the existing scheme are not to be excluded services in the case of the continuation scheme. (7)In this section— • “the continuation scheme” means the scheme as proposed to continue in operation; • “excluded services”, in the case of any quality contracts scheme, means any local services, or class of local services, which are excluded from the scheme by virtue of section 127(4); • “the existing scheme” means—	
---	--

(a) the scheme as last continued or varied, or (b) if the scheme has not previously been continued or varied, the scheme as originally made; • “unregulated services” means any local services provided otherwise than— (a) under a contract with one or more local transport authorities, or (b) by an authority or authorities acting under section 132C(2) (power to provide interim services in exceptional circumstances); and any reference to the coming into force of a scheme includes a reference to the coming into force of any particular provision of it. (8) See also section 131E (which makes provision about appeals relating to exempt continuation proposals).”— (2) In section 162 of that Act (interpretation of Part 2) insert the following definition at the appropriate place in subsection (1)— • ““exempt continuation proposal” is to be read in accordance with section 131B.”.	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 34 Continuation of schemes for areas in Wales: procedure After section 131C of the TA 2000 insert— “131D Continuation of schemes for areas in Wales: procedure (1) This section has effect with respect to the continuation in operation under section 131A (or the proposed continuation in operation under that section) of a quality contracts scheme for an area in Wales (whether with or without modifications). (2) Subsections (2) and (3) to (9) of section 127 apply in relation to the continuation of the scheme as they	<i>Atodlen 1 (4)(2)(d) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

apply in relation to the making of a scheme, but with the modifications in subsection (4). (3) Unless the proposal for the continuation of the scheme— (a) is an exempt continuation proposal, or (b) in a case where the authority or authorities have decided that the scheme should continue, was such a proposal, subsections (1)(b) and (1B) of section 127 also apply in relation to the continuation of the scheme, and with the modifications in subsection (4). (4) The modifications are— (a) any reference to proposing to make a scheme is to be read as a reference to proposing the continuation of a scheme, (b) any reference to making a scheme is to be read as a reference to deciding that a scheme should continue in operation, (c) any reference to the proposed scheme is to be read as a reference to the scheme as proposed to continue in operation, (d) the references in section 127(2)(b) and (9)(c) to the date or dates on which the scheme is, or provisions of the scheme are, to come into operation are to be read as references to the day decided by the authority or authorities by virtue of section 131A(9), but further or different modifications, or exclusions, may also be made by regulations under section 133(3)(b). (5) Subsection (6) applies in any case where— (a) an authority or authorities propose that a quality contracts scheme for an area in Wales should continue in operation (with or without modification) under section 131A, and (b) the proposal is not an exempt continuation proposal. (6) In any such case, section 126 (approval by Welsh Ministers of proposed schemes for areas in Wales) applies in relation to a proposal for the continuation of a scheme as it applies in relation to a proposal to make a scheme, but with the modifications set out in subsection (7). (7) The modifications are— (a) any reference to a proposed scheme is to be read as a reference to a proposal for a scheme to continue in operation under section 131A;	
---	--

(b)the reference in section 126(2)(a) to wishing to make a scheme is to be read as a reference to wishing that a scheme should continue in operation; (c)any reference to any conditions set out in any paragraphs of section 124(1) being met is to be read as a reference to those conditions being met by the scheme as proposed to continue in operation (with any proposed modifications); (d)any reference to section 125 or any provision of that section is to be read as a reference to that section or provision as it has effect by virtue of section 131A. (8)If, acting on the basis that the proposal for the continuation of the scheme is an exempt continuation proposal, the authority or authorities decide that the scheme is to continue, they must— (a)publish in such manner as they think fit, and within the time allowed, a notice announcing their decision on the proposal, (b)supply a copy of that notice to each of the persons mentioned in section 125(3) as it applies by virtue of section 131A, and (c)give notice of the decision in accordance with section 127(8) and (9). (9)For the purposes of subsection (8)(a), the time allowed is the period of 6 months following the date of publication of the consultation document required by section 125(1)(a) as it applies by virtue of section 131A.”. 35 Appeals where proposed continuation considered exempt After section 131D of the TA 2000 insert— “131E Appeals where proposed continuation considered exempt (1)This section applies where an authority or authorities who propose that a quality contracts scheme should continue in operation (with or without modifications) under section 131A— (a)decide that the proposal is an exempt continuation proposal, and (b)acting on the basis of that decision, decide that the scheme should so continue in operation.	
--	--

(2) Any person falling within subsection (3) may appeal to the Transport Tribunal against— (a) the decision of the authority or authorities that the proposal is an exempt continuation proposal, or (b) the decision of the authority or authorities that the scheme is to continue in operation (with or without any modifications). (3) The persons are— (a) any person who was consulted under section 125(3) (as it applies by virtue of section 131A in a case where the proposal is an exempt proposal); (b) any person who was not so consulted, but who, in the opinion of the Transport Tribunal, ought to have been so consulted. (4) An appeal under this section may be— (a) on a point of law, or (b) on a question of fact. (5) On an appeal under this section the Transport Tribunal shall have power— (a) to make such order as they think fit, or (b) to remit any matter (with or without directions) to the authority or authorities for their consideration or determination or for such other purposes as the Tribunal may direct. (6) The powers of the Tribunal on an appeal under this section include power to do any one or more of the following— (a) dismiss the appeal in whole or in part, (b) remit the matter to the authority or authorities with one or more directions under subsection (7), (c) direct the authority or authorities to vary the scheme, as it continues or is to continue in operation, in such manner as the Tribunal may specify in the direction (but see subsection (8)), (d) quash the whole or any part of the decision of the authority or authorities (but see subsection (9)). (7) A direction under this subsection is a direction for the authority or authorities to do each of the following— (a) consider or reconsider such matters as may be specified in the direction,	
--	--

(b)as respects those matters, consult or further consult the persons mentioned in section 125(3) as it applies by virtue of section 131A in a case where the proposal is an exempt continuation proposal; (c)make such variations of the scheme, as it continues or is to continue in operation, as may in consequence appear appropriate to the authority or authorities. (8)The Tribunal may give a direction under this section to vary a scheme by reducing the area to which it relates only if they are of the opinion that the conditions in section 132(3) are met. (9)The power of the Tribunal under this section to quash a decision of an authority or authorities that a scheme should continue in operation under section 131A is exercisable only if the Tribunal are of the opinion that there are defects in the scheme which are not capable of being remedied by varying the scheme under or by virtue of subsection (6)(b) or (c). (10)If, on an appeal under paragraph (a) or (b) of subsection (2), the Tribunal decide that the proposal for the scheme to continue in operation was not an exempt continuation proposal— (a)they must allow the appeal to that extent, (b)they must remit the matter to the authority or authorities, with or without directions, and (c)subsections (11) to (14) have effect. (11)The directions that the Tribunal may give under this section include— (a)directions to take any action specified in the directions for the purpose of remedying any failure to comply with requirements of this Part that have effect where a proposal for continuation under section 131A is not an exempt continuation proposal, (b)directions to make variations specified in the directions for the purpose of securing that the condition in paragraph (a) or (b) of subsection (1) of section 131B (meaning of “exempt continuation proposal”) is met in the case of the scheme, (c)directions authorising the scheme to continue in operation temporarily, with or without variations, for a period specified or described in the directions, but subject to compliance with conditions as to the time within which any particular action specified in directions under this section is to be taken.	
--	--

(12)Where the Tribunal give directions falling within subsection (11), they may also make provision in the order dispensing with the need to comply with such procedural requirements imposed by or under this Part as they may specify in the order. (13)If the scheme or proposed scheme relates to an area in Wales, the Tribunal may not make any order which has the effect of— (a)giving approval under section 126 as it applies by virtue of section 131D, or (b)dispensing with the need for any such approval, but this is without prejudice to the temporary provision that may be made in directions falling within subsection (11)(c). (14)The appropriate national authority may make regulations with respect to the procedure to be followed in relation to a scheme in cases where the Tribunal decide that the proposal for continuation under section 131A was not an exempt continuation proposal.”.	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 <i>Variation or revocation of quality contracts schemes</i> 37 Variation or revocation of scheme (1) Section 132 of the TA 2000 (variation or revocation of scheme) is amended as follows. (2)In subsection (2) (which refers to the conditions in certain provisions of section 124) for “subsection (1)(a) and (b)” substitute “subsection (1)(a) to (e)”. (3)In subsection (4) (grounds for revocation) for “or” at the end of paragraph (a) substitute— “(aa)if they consider that those conditions would no longer be met with respect to it if they were to act in accordance with a direction given by the Transport Tribunal under this Part, or”. (4)In subsection (4A) (which defines the “relevant conditions” according to whether the scheme has been varied or not)— (a)in paragraph (a), before “varied” insert “continued in operation under section 131A or ”,	<i>Atodlen 1 (4)(2)(e) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)</i>

(b)also in paragraph (a), for “124(1)(a) and (b)” substitute “124(1)(a) to (e)”, (c)in paragraph (b), before “varied” insert “ continued in operation under section 131A or ”, (d)in paragraph (c), before “varied”, in the first place where it occurs, insert “ continued in operation under section 131A or ”, (e)also in paragraph (c), before “varied”, in the second place where it occurs, insert “ continued in operation or ”. (5)For subsection (5) (procedure for varying or revoking a scheme etc) substitute— “(5)The variation or revocation of a scheme under subsection (1) or (4) is subject to the provisions of— (a)subsection (6) (revocation: areas in England), (b)subsection (7) (non-exempt variation: areas in England), (c)subsection (8) (exempt variation: areas in England), or (d)subsection (9) (areas in Wales), except to the extent that section 132B (exemption for specific variations directed by Transport Tribunal on appeal) otherwise provides. (6)The revocation of a scheme for an area in England is subject to the following requirements— (a)before deciding to revoke the scheme, the authority or authorities must consult the persons mentioned in section 125(3) and each relevant traffic commissioner, (b)as soon as reasonably practicable after deciding to revoke the scheme, the authority or authorities must give notice of the decision to each relevant traffic commissioner and must publish the notice in at least one newspaper circulating in the area to which the scheme relates, (c)the notice must state that the decision has been taken and specify the date on which the revocation is to take effect, except to the extent that those requirements are modified or excluded by regulations made by the Secretary of State under section 133. For the purposes of this subsection “relevant traffic commissioner” means the traffic commissioner for any traffic area which consists of or includes the	
---	--

whole or any part of the area to which the scheme relates. (7)The non-exempt variation of a scheme for an area in England is subject to the same procedure as the making of the scheme, except to the extent that that procedure is modified or excluded by regulations made by the Secretary of State under section 133. (8)The exempt variation of a scheme for an area in England is subject to the same procedure as the making of a scheme, except to the extent that that procedure is modified or excluded by regulations made by the Secretary of State under section 133, but for the purposes of this subsection— (a)sections 124(2)(c) and (2A), 126A to 126E and 127(1)(a) and (1A) (the QCS board provisions) do not apply; (b)there is no requirement to give notice to the senior traffic commissioner under section 125(1)(d); (c)the authority or authorities must consult any traffic commissioner falling within section 125(3)(e) (which accordingly has effect for this purpose with the omission of the words “if the proposed scheme relates to an area in Wales,”); (d)sections 127A and 127B (appeals to the Transport Tribunal) do not apply; (e)section 132A (appeals where proposed variation considered exempt) has effect in those cases for which it makes provision. (9)The variation or revocation of a scheme for an area in Wales— (a)requires the approval of the Welsh Ministers, except in the case of a variation which is an exempt variation, and (b)is subject to the same procedure as the making of the scheme, except to the extent that that procedure is modified or excluded by regulations made by the Welsh Ministers under section 133. (10)Section 130 (tendering) applies to a varied scheme (whether or not the variation is an exempt variation) but subject to regulations made by the appropriate national authority under section 133(3). (11)A variation of a scheme is an exempt variation for the purposes of this section if the variation is— (a)a reduction in the area to which the scheme relates,	
--	--

(b) a reduction in the descriptions of services which are to be provided under quality contracts, or (c) the provision of new exclusions from the scheme, and a “non-exempt variation” is any other variation of a scheme.”. (6) In consequence of the amendments made by subsection (5), renumber subsection (6) (regulations about revoking schemes before they come into operation) as subsection (12). 38 Appeals where proposed variation considered exempt After section 132 of the TA 2000 insert— “132A Appeals where proposed variation considered exempt (1) This section applies where an authority or authorities who propose to vary a quality contracts scheme under section 132— (a) decide that the proposal is an exempt variation for the purposes of that section, and (b) acting on the basis of that decision, decide to vary the scheme under that section. (2) Any person falling within subsection (3) may appeal to the Transport Tribunal against— (a) the decision of the authority or authorities that the variation is an exempt variation for the purposes of section 132, or (b) the decision of the authority or authorities as to the variation of the scheme under that section. (3) The persons are— (a) any person who was consulted under section 125(3) (as it applies by virtue of subsection (8) or, as the case may be, (9)(b) of section 132 in a case where the variation is an exempt variation for the purposes of section 132), (b) any person who was not so consulted, but who, in the opinion of the Transport Tribunal, ought to have been so consulted. (4) An appeal under this section may be— (a) on a point of law, or (b) on a question of fact.	
--	--

(5) On an appeal under this section the Transport Tribunal shall have power— (a) to make such order as they think fit, or (b) to remit any matter (with or without directions) to the authority or authorities for their consideration or determination or for such other purposes as the Tribunal may direct. (6) The powers of the Tribunal on an appeal under this section include power to do any one or more of the following— (a) dismiss the appeal in whole or in part, (b) remit the matter to the authority or authorities with one or more directions under subsection (7), (c) direct the authority or authorities to vary the scheme, to the extent of the variation made by the authority or authorities, in such manner as the Tribunal may specify in the direction (but see subsection (8)), (d) quash the whole or any part of the decision of the authority or authorities. (7) A direction under this subsection is a direction for the authority or authorities to do each of the following— (a) consider or reconsider such matters as may be specified in the direction, (b) as respects those matters, consult or further consult the persons mentioned in section 125(3) (as it applies by virtue of subsection (8) or, as the case may be, (9)(b) of section 132 in a case where the variation is an exempt variation for the purposes of section 132), (c) make such variations of the scheme as may in consequence appear appropriate to the authority or authorities. (8) The Tribunal may give a direction under this section to vary a scheme by reducing the area to which the scheme relates only if they are of the opinion that the conditions in section 132(3) are met. (9) If, on an appeal under paragraph (a) or (b) of subsection (2), the Tribunal decide that the variation was not an exempt variation for the purposes of section 132— (a) they must allow the appeal to that extent,	
--	--

(b)they must remit the matter to the authority or authorities, with or without directions, and (c)subsections (10) to (13) have effect. (10)The directions that the Tribunal may give under this section include— (a)directions to take any action specified in the directions for the purpose of remedying any failure to comply with requirements of this Part that have effect where a proposed variation under section 132 is not an exempt variation, (b)directions to make variations specified in the directions for the purpose of securing that the condition in paragraph (a), (b) or (c) of section 132(11) (meaning of “exempt variation”) is met in the case of the variation, (c)directions authorising the scheme to continue in operation temporarily, with or without variations, for a period specified or described in the directions, but subject to compliance with conditions as to the time within which any particular action specified in directions under this section is to be taken. (11)Where the Tribunal give directions falling within subsection (10), they may also make provision in the order dispensing with the need to comply with such procedural requirements imposed by or under this Part as they may specify in the order. (12)If the scheme or proposed scheme relates to an area in Wales, the Tribunal may not make any order which has the effect of— (a)giving approval under section 126 as it applies by virtue of section 132, or (b)dispensing with the need for any such approval, but this is without prejudice to the temporary provision that may be made in directions falling within subsection (10)(c). (13)The appropriate national authority may make regulations with respect to the procedure to be followed in cases where the Tribunal decide that the variation or proposed variation was not an exempt variation for the purposes of section 132.”. 39 Exemption from s.132 for specific variations directed by Transport Tribunal	
--	--

After section 132A of the TA 2000 insert— “132B Exemption from s.132 for specific variations directed by Tribunal (1) This section applies in relation to any of the following appeals— (a) an appeal under section 127A against a decision to make a scheme, (b) an appeal under section 131E(2)(a) against a decision that a proposal was an exempt continuation proposal, (c) an appeal under section 131E(2)(b) against a decision that a scheme should continue in operation, (d) an appeal under section 131F(2) against a decision that a scheme should continue in operation, (e) an appeal by virtue of section 132 against a decision to vary a scheme, (f) an appeal under section 132A(2)(a) against a decision that a variation was an exempt variation for the purposes of section 132, (g) an appeal under section 132A(2)(b) against a decision as to the variation of a scheme under section 132. (2) Where— (a) any such appeal is made to the Transport Tribunal, and (b) on that appeal, the Tribunal direct the authority or authorities to vary the scheme in the manner specified by the Tribunal in the direction, nothing in section 132(5) to (9) (procedure for variation of scheme) applies in relation to the varying of the scheme in the manner specified in the direction, unless the Tribunal otherwise direct. (3) Subsection (2) is without prejudice to any right of appeal against the decision of the Transport Tribunal.”. <i>Quality contracts schemes: miscellaneous and supplementary provisions</i> 40 Power of authorities to provide services in exceptional circumstances (1) After section 132B of the TA 2000 insert— “132C Power of authorities to provide services in exceptional circumstances	
--	--

(1) This section applies where a person who has agreed to provide a service ("the old service") in accordance with a quality contract ceases to do so before the end of the period for which the contract was intended to have effect. (2) The authority, or any one of the authorities, who entered into the quality contract may, in accordance with subsections (4) to (8) and section 132D, provide a local service (an "interim service") in place of the old service or any part of it. (3) Subsection (2) has effect notwithstanding any prohibition, restriction or limitation contained in any other enactment on the power of the authority to provide local services. (4) An authority who provide an interim service of any description must hold a PSV operator's licence to which no condition is attached under section 26 of the Transport Act 1985 (power of traffic commissioner to attach conditions to licence) prohibiting the authority from using vehicles under the licence to provide services of that description. (5) Subsection (6) applies if— (a) an authority provide an interim service in place of an old service or any part of an old service, and (b) the authority or authorities who entered into the quality contract for the provision of the old service propose to enter into a quality contract for the provision of a replacement service in place of that service or (as the case may be) that part. (6) The authority, or the authorities acting jointly, must invite tenders (in accordance with section 130) for the provision of the replacement service— (a) as soon as reasonably practicable after the authority providing the interim service begin to do so, and (b) in any event no later than three months after the date on which provision of the old service ceased. (7) But subsection (6) does not apply if the authority, or the authorities acting jointly, decide to secure the provision of the replacement service under section 131 (circumstances in which quality contracts may be entered into without inviting tenders). (8) The particulars of an interim service, or of a replacement service, need not be identical to the particulars of the old service, or that part of the old service, which it replaces.	
--	--

~~(9) In this section—~~

- ~~• “enactment” includes an enactment comprised in subordinate legislation (within the meaning of the Interpretation Act 1978);~~
- ~~• “interim service” has the meaning given by subsection (2);~~
- ~~• “the old service” has the meaning given by subsection (1);~~
- ~~• “replacement service” means a local service provided under a quality contract in place of an old service or any part of an old service.~~

~~132D Period for which interim service may be provided~~

~~(1) This section applies for the purpose of determining the period for which an authority may provide an interim service which is provided in place of—~~

~~(a) an old service (“the relevant service”), or~~

~~(b) part of an old service (“the relevant part”).~~

~~(2) If the authority do not, within the period of three months beginning with the date on which provision of the relevant service ceased,—~~

~~(a) enter into a quality contract to provide a replacement service in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part, or~~

~~(b) issue an invitation to tender in pursuance of section 132C(6),~~

~~the authority must not provide the interim service after the end of that period.~~

~~(3) If the authority enter into a quality contract to provide such a replacement service within the period mentioned in subsection (2), the authority must not provide the interim service after the earlier of the following dates—~~

~~(a) the date on which the replacement service is first provided;~~

~~(b) the date falling nine months after the date on which the interim service is first provided.~~

~~(4) If the authority issue invitations to tender in pursuance of section 132C(6) within the period mentioned in subsection (2) (but do not enter into a quality contract to provide such a replacement service within that period), the authority must not provide the interim service after the earlier of the following dates—~~

(a) the date on which a replacement service is first provided in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part; (b) the date determined in accordance with subsection (5). (5) The date is the later of — (a) the date falling nine months after the date on which the interim service is first provided; (b) such date, not later than three months after the date mentioned in paragraph (a), as may be determined by the traffic commissioner on the application of the authority. (6) The traffic commissioner may determine a date under subsection (5)(b) only if satisfied that there is a realistic prospect that, if the determination is made, a replacement service will be provided in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part on or before that date. (7) An application under paragraph (b) of subsection (5) must be made — (a) to the traffic commissioner for the traffic area in which the interim service is provided (or, if the service is provided in more than one such area, to the traffic commissioner for any of those areas), and (b) not later than one month before the date mentioned in paragraph (a) of that subsection. (8) The authority must not make more than one application under subsection (5)(b) in respect of any interim service. (9) In this section — • “interim service” and “replacement service” have the meaning given in section 132C; • “the relevant service” and “the relevant part” have the meaning given in subsection (1); and, in any case where the authority entered into the quality contract for the provision of the relevant service jointly with one or more other authorities, references in this section to the authority entering into a quality contract for a replacement service, or issuing invitations to tender for such contracts, are references to those authorities acting jointly.”. (2) In section 162(4) of the TA 2000 (provisions where references to Passenger Transport Authorities are	
---	--

to be read as references to Passenger Transport Executives) at the appropriate place insert— “section 132C, section 132D,”. (3)In section 66(1) of the TA 1985 (exclusion of powers of certain councils to run bus undertakings) after “subsection (2) below” insert “ and to section 132C of the Transport Act 2000 ”. 41 Regulations about schemes (1)Section 133 of the TA 2000 (regulations about schemes) is amended as follows. (2)In subsection (1)(a) (regulations with respect to making, varying or revoking schemes) after “making” insert “continuing,”. (3)In subsection (1)(b) (approvals of schemes) after “schemes” insert “for areas in Wales”. (4)After subsection (1)(b) insert— “(bb)the procedure to be followed by local transport authorities for areas in England when discharging functions that relate to a QCS board, (bc)the procedure to be followed by QCS boards when discharging functions relating to proposed schemes for areas in England,”. (5)In subsection (2) (particular matters for which regulations may provide)— (a)in paragraph (a) (proposed variations or revocation of schemes) before “variations” insert “continuations,”. (b)in paragraph (e) (applications for approval of proposals) after “proposals” insert “for areas in Wales”; (c)after paragraph (e) (form and manner of applications for approval) insert— “(ee)the procedure for determining such applications, (ef)the form and manner of requests under section 126C(4) relating to proposed schemes for areas in England, (eg)the form and manner in which copies of proposed schemes for such areas are to be sent to a QCS board under section 126C(5), (eh)the giving of notice, and the preparation and publication of reports, by QCS boards under section 126D(5),	
---	--

(ei)the form and manner of responses by local transport authorities to such reports,”; (d)in paragraph (f) (form of schemes or variations) after “schemes” insert “, continuations”; (e)in paragraph (g) (notice of schemes or of their variation or revocation) before “variation” insert “ continuation,”. (6)After subsection (2) insert— “(3)The appropriate national authority may also make regulations modifying or excluding the application of provisions of this Part, so far as relating to quality contracts schemes, in cases where a local transport authority, or two or more local transport authorities acting jointly, do any of the following— (a)by virtue of section 126C(6), send to a QCS board a further request under section 126C(4) and modified proposals under section 126C(5), (b)propose or decide that a scheme should continue in operation (with or without modification) under section 131A, (c)propose or decide to vary or revoke a scheme under section 132. (4)Regulations made by virtue of subsection (3) must not exclude any requirement for the authority or authorities— (a)under section 126, to obtain the approval of the Welsh Ministers, (b)under section 127(1A), to publish their response to the report of the QCS board.”. 42 Power to make transitional provision about schemes (1)Section 134 of the TA 2000 (transitional provision about schemes) is amended as follows. (2)In subsection (1)(a) (transitional provision about the coming into operation of quality contracts schemes) after “quality contracts schemes” insert “ or of provisions of such schemes”. (3)In subsection (1)(b) (transitional provision in connection with variation of schemes) before “variation” insert “ continuation in operation or ”. (4)In subsection (2) (application or disapplication, with or without modifications, of sections 6 to 9 of the TA 1985) in paragraph (a), after “(registration of local	
---	--

services)” insert “, or of sections 89 to 92 of that Act (obligation to invite tenders etc), ”. (5)At the end of the section insert— “(3)Any regulations made by virtue of paragraph (a) of subsection (1) are not to have effect in the case of any quality contracts scheme as respects any time before the making of the scheme.”. 43 Guidance about schemes After section 134 of the TA 2000 insert— “134AGuidance about schemes (1)The appropriate national authority may issue guidance concerning the performance by local transport authorities of their functions under this Part in relation to quality contracts schemes. (2)Those authorities must have regard to any such guidance.”.	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 44 Quality contracts: application of TUPE (1)After section 134A of the TA 2000 insert— “134BQuality contracts: application of TUPE (1)Subsection (3) applies to a situation in which— (a)on the coming into force of a quality contract, local services cease to be provided by a person (the “former operator”) in the area to which the relevant quality contracts scheme, or (in the case of a scheme which provides for different provisions to come into operation on different dates) the relevant provision of the scheme, relates, in accordance with section 129(1)(b), and (b)at the same time, a person (the “new operator”) begins to provide local services in that area under that quality contract. (2)Subsection (3) also applies to a situation in which— (a)local services which, on the coming into force of a quality contract, a person (the “former operator”) would be required by virtue of section 129(1)(b) to cease providing in the area mentioned in subsection (1)(a) of this	Atodlen 1 (4)(2)(f) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

~~section, cease to be provided by the former operator before the coming into force of that quality contract, and~~

~~(b) at the same time, a person (the “new operator”) begins to provide local services in that area under an agreement which the authority or authorities who made the relevant quality contracts scheme entered into by reason of the cessation of the local services referred to in paragraph (a).~~

~~(3) Any situation to which this subsection applies is to be treated as a relevant transfer for the purposes of the Transfer of Undertakings (Protection of Employment) Regulations 2006 (“TUPE”) (whether or not TUPE would apply apart from this subsection).~~

~~(4) For the purposes of TUPE, the organised grouping of employees that is subject to the relevant transfer consists of those employees of the former operator whose employment is principally connected with the provision of the local services referred to in subsection (1)(a) or (as the case may be) the local services referred to in subsection (2)(a).~~

~~(5) Any situation which by virtue of this section is treated as a relevant transfer for the purposes of TUPE is also to be treated as a relevant transfer within the meaning of TUPE for the purposes of sections 257 and 258 of the Pensions Act 2004 and any regulations made under section 258 of that Act.~~

~~(6) The Secretary of State may make regulations supplementing the provision made by this section.~~

~~(7) The provision that may be made by regulations under subsection (6) includes—~~

~~(a) provision for determining, for the purposes of subsection (4), whether a person's employment is principally connected with the provision of any particular local services (including provision for or in connection with the appointment of a person to make such determination);~~

~~(b) provision for determining, in the case of any particular organised grouping of employees, the particular new operator who is to be the transferee for the purposes of TUPE~~

(including provision for or in connection with the appointment of a person to make such determination); (c)provision requiring any person operating local services in the area to which a quality contracts scheme relates to provide the authority or authorities who made the scheme with such information as may be prescribed, at such time as may be prescribed, about such of that person's employees as would fall within subsection (4) if the person ceased to provide those services in the circumstances described in subsection (1)(a); (d)provision requiring the authority or authorities who made a quality contracts scheme to provide all persons operating local services in the area to which the scheme relates with such information as may be prescribed, at such time as may be prescribed, so as to enable such persons to comply with any requirement imposed by virtue of paragraph (c) of this subsection; (e)provision requiring the authority or authorities who made a quality contracts scheme to ensure that any quality contract entered into with a person under the scheme, or any other agreement made with a person for the provision of local services in the area to which the scheme relates, is made on terms— (i)that require the person, in the event of there being any transferring employees, to secure pension protection for every transferring employee, or every transferring employee of a prescribed description, who as an employee of the former operator had rights to acquire pension benefits, and (ii)that, so far as relating to the securing of pension protection for a transferring employee, are enforceable by the employee. (8)For the purposes of this section— (a)“transferring employee” means an employee of a former operator whose contract of employment becomes, either by virtue of	
---	--

TUPE or by virtue of this section, a contract of employment with a new operator; (b) "pension protection" is secured for a transferring employee if after the change of employer referred to in paragraph (a)— (i) the employee has, as an employee of the new operator, rights to acquire pension benefits, and (ii) those rights are of such description as is prescribed by regulations. (9) The Secretary of State must exercise the power conferred by this section to make regulations containing provision falling within subsection (7)(e) so as to ensure— (a) that pension protection is required to be secured for every transferring original employee who, as an employee of the original operator, had rights to acquire pension benefits, and (b) that the rights to acquire pension benefits which a transferring original employee has as an employee of the new operator by virtue of paragraph (a) are rights which— (i) are the same as the rights the transferring original employee had as an employee of the original operator, or (ii) under provision made by regulations, count as being broadly comparable to, or better than, those rights. (10) For the purposes of subsection (9)— • "transferring original employee" means a transferring employee— (a) who immediately before the relevant date was employed by a person (the "original operator") providing local services in the area to which the relevant quality contracts scheme relates, and (b) whose contract of employment— (i) was, from that date until the change of employer referred to in subsection (8)(a), a contract	
---	--

of employment with the original operator, or (ii) on each occasion when the employee was subject to a relevant transfer became, either by virtue of TUPE or by virtue of this section, a contract of employment with a person providing local services in the area referred to in paragraph (a); ○ “relevant date”, in relation to a quality contracts scheme, means— (a) the date on which the scheme was made, or (b) where— (i) the local services being provided by the original operator were not subject to the scheme when it was made, and (ii) as a result of either the variation of the scheme, or the continuation of the scheme with modifications, those services became subject to the scheme, the date on which that variation, or (as the case may be) the decision to continue the scheme with those modifications, was made; ○ “relevant transfer” means anything that is, or is to be treated as, a relevant transfer for the purposes of TUPE. (11) A person is guilty of an offence under this subsection if— (a) the person provides information in accordance with a requirement imposed by virtue of subsection (7)(c), (b) the information is false or misleading in a material particular, and (c) the person knows that it is or is reckless as to whether it is. (12) A person who is guilty of an offence under subsection (11) is liable on summary	
--	--

conviction to a fine not exceeding level 4 on the standard scale.”. (2) In section 26(1) of the TA 1985 (conditions attached to PSV operator's licence) after paragraph (b) insert— “(bza) the operator has failed to comply with a requirement imposed by virtue of section 134B(7)(c) of the Transport Act 2000; or”. (3) In section 155(1) of the TA 2000 (penalties) for “or” at the end of paragraph (b) substitute— “(ba) failed to comply with a requirement imposed by virtue of section 134B(7)(c) of this Act, or”.	
Local Transport Act 2008 49 Applications for registration where quality contracts scheme in force (1) Section 6 of the TA 1985 (registration of local services) is amended as follows: (2) After subsection (2A) (which is inserted by section 48) insert— “(2B) Where— (a) a quality contracts scheme under section 124 of the Transport Act 2000 is in force, (b) an operator proposes to provide a local service which is to have one or more stopping places within the area to which the scheme relates, (c) the proposed service is not excluded from the scheme by virtue of section 127(4) of the Transport Act 2000, and (d) the operator does not propose to provide the service under a quality contract by virtue of the scheme, section 6B of this Act has effect with respect to registration of that service.”. (3) After subsection (7) (variation or revocation of registration) insert— “(7A) Where— (a) a quality contracts scheme under section 124 of the Transport Act 2000 is in force, (b) the operator of a local service registered under this section proposes to vary the registration,	Atodlen 1 (4)(2)(g) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(c)the service, as proposed to be varied, is to have one or more stopping places within the area to which the scheme relates, (d)the service, as proposed to be varied, is not excluded from the scheme by virtue of section 127(4) of the Transport Act 2000, and (e)the operator does not propose to provide the service, as proposed to be varied, under a quality contract by virtue of the scheme, section 6B of this Act has effect with respect to the variation of the registration.”. (4)In subsection (8) (time when variation etc becomes effective) after “Subject to regulations under this section” insert “and, in the case of variation, to section 6B of this Act,”. (5)After section 6A of the TA 1985 (which is inserted by section 48) insert— “6BApplications for registration where quality contracts scheme in force (1)This section applies— (a)by virtue of subsection (2B) of section 6 of this Act (“Case 1”), in relation to registration of the proposed local service mentioned in that subsection; (b)by virtue of subsection (7A) of that section (“Case 2”), in relation to the proposed variation of the registration mentioned in that subsection. (2)Where this section applies, the operator may apply to a traffic commissioner— (a)in Case 1, for registration of the proposed service under section 6 of this Act, or (b)in Case 2, for variation of the registration under that section, notwithstanding anything in section 129(1)(a) of the Transport Act 2000 (sections 6 to 9 of this Act not to apply). (3)The traffic commissioner must not accept the application except in accordance with subsections (4) to (6) below. (4)On receipt of the application, the traffic commissioner must consult the authority or authorities who made the quality contracts scheme. (5)If, within the prescribed time, the traffic commissioner receives from the authority or authorities a	
--	--

clearance certificate in respect of the application, the traffic commissioner must — (a) in Case 1, register the service under section 6 of this Act, or (b) in Case 2, vary the registration under that section. (6) If the traffic commissioner does not receive such a certificate within that time, the application must be rejected. (7) In relation to Case 2, regulations may prescribe cases in which subsections (3) to (6) above do not apply. (8) In this section — • “clearance certificate” means a certificate that the provision — (a) in Case 1, of the proposed local service, or (b) in Case 2, of the local service as proposed to be varied, will not have an adverse effect on local services provided under quality contracts in the area to which the quality contracts scheme relates; • “prescribed” means prescribed in regulations; • “the relevant authority or authorities” means the authority or authorities — (a) who last continued the quality contracts scheme in force under section 131A of the Transport Act 2000, or (b) if the scheme has not been so continued, who made it.”.	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 SCHEDULE 1 References to local transport plans 1 The TA 2000 is amended as follows. Quality contracts schemes 2 (1) Section 124 is amended as follows. (2) In subsection (1A)(c) for “local transport plan” substitute “local transport policies”.	Atodlen 1 (4)(2)(h) o Ddeddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(3) Omit subsection (10). <i>Joint and through ticketing schemes</i> 3 (1) Section 135 is amended as follows. (2) In subsection (1) for paragraph (b) substitute— “(b) would contribute to the implementation of their local transport policies.”. <i>Information about bus services</i> 4 (1) Section 139 is amended as follows. (2) In subsection (1) for “local transport plan” substitute “local transport policies”.	
Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 SCHEDULE 4 <i>Change of name of PTAs: consequential amendments</i> Part 3 Amendments of the Transport Act 2000 43 (1) Section 124 (quality contracts schemes) is amended as follows. (2) In subsection (1A)— (a) for “A Passenger Transport Authority” substitute “An Integrated Transport Authority”; (b) for “a Passenger Transport Authority” substitute “an Integrated Transport Authority”; (c) for “the Passenger Transport Authority” substitute “the Integrated Transport Authority”. (3) In subsection (1B)— (a) for “Passenger Transport Authority” substitute “Integrated Transport Authority”; (b) for “Passenger Transport Authorities” substitute “Integrated Transport Authorities”. (4) In subsection (11)— (a) for “Passenger Transport Authority” substitute “Integrated Transport Authority”; (b) for “a Passenger Transport Authority” substitute “an Integrated Transport Authority”; (c) for “Passenger Transport Authorities” substitute “Integrated Transport Authorities”.	<i>Atodlen 1</i> <i>(4)(2)(i) o</i> <i>Ddeddf</i> <i>Gwasanaethau</i> <i>Bysiau (Cymru)</i>

Atodiad A – Crynodeb o'r Costau

Methodoleg Modelu Costau

Trosolwg

A1.1 Mae costau newydd a newidiadau i gostau a refeniw (gan gynnwys cynnydd a lleihad) wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer staff a gweithgareddau gweithredol gan Lywodraeth Cymru, TrC, awdurdodau lleol (ALLau) a gweithredwyr. Mae newidiadau i gostau o gymharu â'r costau busnes fel arfer wedi cael eu hamcangyfrif ar gyfer gweithgareddau cychwynnol a pharhaus mewn perthynas â diwygio'r bysiau a phartneriaethau statudol:

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

A1.2 Asesiad o gostau a manteision yn y dyfodol yw'r RIA ac felly nid yw 'costau suddedig' yr aed iddynt eisoes (cyn cyflwyno Deddf Gwasanaethau Bysiau (Cymru)) wedi'u cynnwys yn yr arfarniad economaidd. Mae amcangyfrifon o gostau pontio a chatau rheolaidd yn y dyfodol wedi cael eu datblygu gan ddefnyddio barn broffesiynol a phrofiad swyddogion Llywodraeth Cymru, TrC ac ymgynghorwyr trafnidiaeth a gomisiynwyd i helpu i baratoi'r RIA hwn ac maent, yn anorfod, yn ddangosol. Mae'r amcangyfrifon o gostau staffio yn seiliedig ar adnoddau staff Cyfwerth ag Amser Llawn (CALI) (gan ddefnyddio ystod o £57,000 i £115,000 y flwyddyn fel cost ddangosol, sy'n cynnwys cyflog ac argostau), ac mae'r costau ar gyfer eitemau eraill fel depos a systemau TG yn seiliedig ar werthoedd cost nodweddiadol. Hefyd, cafodd amcangyfrifon o gostau eu trafod yn flaenorol gyda rhanddeiliaid ym mhob rhan o'r diwydiant bysiau yng Nghymru fel rhan o'r broses o ddatblygu'r Memorandwm Esboniadol ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) (a dynnwyd yn ôl oherwydd COVID-19) yn 2020. Mae'r rhain wedi cael eu diweddarau ers hynny er mwyn adlewyrchu'r sylwadau a gafwyd ar yr RIA drafft a gyhoeddwyd gyda'r Papur Gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' yn 2021 a chatau presennol y diwydiant lle bo hynny'n berthnasol.

- A1.3 Mae'r Atodiad hwn yn adrodd ar fewnbynnau i'r gwaith modelu costau a wnaed fel rhan o'r RIA hwn. Nid yw'r costau mewnbwn yn cynnwys tuedd optimistiaeth, ac fe'u mynegir ar ffurf uned cyfrif cost ffactor. Mynegir yr holl dybiaethau costau mewnbwn ar sail flynyddol ac nid ydynt wedi'u disgowntio.
- A1.4 Mae'r costau drwy'r ddogfen hon i gyd wedi'u mynegi'n gyson ar sail prisiau 2023. Mae'r holl allbynnau sy'n deillio o'r prosesau modelu costau y cyfeirir atynt drwy gydol Penodau 6 ac 8 ac yn cynnwys cynnydd tuedd optimistiaeth o 46% ac maent wedi'u troi'n brisiau'r farchnad yn unol â TAG oni nodir yn benodol fel arall.
- A1.5 Lle y caiff costau eu cyflwyno fel rhan o'r arfarniad economaidd, maent wedi cael eu disgowntio gan ddefnyddio cyfradd ddisgowntio ganolog flynyddol y Trysorlys, sef 3.5%, yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF. Cyfeirir at gostau wedi'u disgowntio fel costau gwerth presennol ym Mhennod 6.

Costau'r Opsiwn Partneriaethau Statudol

Opsiwn Partneriaethau Statudol – Costau Pontio a Chostau Rheolaidd

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

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

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

Pwnc Bysiau	LIC/TrC	Aliau	Gweithredwyr
Llywodraethu, sicrwydd ac archwilio, cyllidebu ariannol	+2 CALI	-	-

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

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

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

Costau Opsiwn Diwygio'r Bysiau

Opsiwn Diwygio'r Bysiau – Costau Pontio a Chostau Rheolaidd

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

Pwnc Bysiau	LIC/TrC	Aliau	Gweithredwyr
Datblygu cynlluniau ar gyfer trefniadau llywodraethu a rheoli diwygio'r bysiau, sicrwydd ac archwilio; cyllidebau / cymorthdaliadau / refferiwr; cynllun cyfathrebu, ymgysylltu â rhanddeiliaid; marchnata / brandio / hysbysebu	+10 CALI y flwyddyn am 2 mlynedd	-	-
Cynllunio rhwydweithiau ac ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol	+5 CALI y flwyddyn am 2 mlynedd		
Datblygu cynllun diwygio'r bysiau manwl (ffurfweddiad lleol, llywodraethu, caffael, rhoi ar waith a phontio).	+9 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd	-	

Caffael a gwaith cychwynnol sy'n gysylltiedig â rheoli contractau masnachfrait, gan gynnwys tendro, gwerthuso, dethol, pennu contractau terfynol, a rheoli perfformiad contractau.	+18 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd	-	-
Adnoddau staff ar gyfer gweithredwyr sy'n cystadlu mewn tendrau		-	+18 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd
Dylunio a phennu manylebau systemau tocynnu a swyddfa gefn	+10 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd		
Cynllunio a chaffael fflydoedd bysiau a depos	+5 CALI y flwyddyn am 5 mlynedd		
Nodyn: 1. Mae gan bob CALI gost ddangosol cyflogai (h.y. cyflog ynghyd â'r gost) o £57,500 y flwyddyn			

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

Pwnc Bysiau	LIC/TrC	ALlau	Gweithredwyr
Rheoli gweithredol, byrddau a llywodraethu, sicrwydd, archwilio	+5 CALI (£115,000 fesul CALI)	-	-
Cynllunio ariannol, cyllidebau cenedlaethol / cymorthdaliadau / refeniw	+4 CALI (£86,250 fesul CALI)	-	-
Cyfathrebu / negeseuon / cyfryngau cymdeithasol / ymgysylltu â rhanddeiliaid	+2 CALI	-	-6 CALI
cysylltiadau cyhoeddus / marchnata / brandio / hysbysebu	+6 CALI	-	-8 CALI
Rheoli rhaglenni strategol, monitro ariannol	+9 CALI	-	-
Masnachfreinio / caffael (tendro, gwerthuso, dethol, contractio, a rheoli perfformiad)	+9 CALI		+9 CALI
Rheoli contractau a pherfformiad / masnachol	+4 CALI	-10 CALI	
Rheoli fflydoedd a rheoli perchnogaeth depos	+10 CALI	-	-
Timau rheoli rhwydwaith ym mhob parth masnachfrait	+12 CALI	-10 CALI	
Rheoli prisiau tocynnau rhatach	-2 CALI	-	-4 CALI
Rheoli a dadansoddi data	+4 CALI		-4 CALI
Systemau TG AVM	+5 CALI	-	-
Gweithrediadau gofal cwsmeriaid	+5 CALI	-	-5 CALI
Rheoli systemau prisiau siwrneiau a thocynnau	+5 CALI	-	-10 CALI
Nodyn: 1. Oni nodir yn wahanol, mae gan bob CALI gost ddangosol cyflogai (h.y. cyflog ynghyd â'r gost) o £57,500 y flwyddyn			

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

Pwnc Bysiau	LIC/TrC	ALlau	Gweithredwyr
-------------	---------	-------	--------------

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

Atodiad B – Methodoleg a thybiaethau ar gyfer modelu manteision

B1 Methodoleg Modelu Manteision

Trosolwg

- B1.1 Mae'r model asesu economaidd a baratowyd ar gyfer yr RIA hwn yn defnyddio data demograffig, ystadegau teithwyr ar fysiau, ac ystadegau ariannol ar gyfer tri rhwydwaith enghreifftiol (ac ar gyfer Cymru gyfan), sydd ar gael o ffynonellau'r llywodraeth³⁶. Mae'r asesiad o'r cynigion yn seiliedig ar fodel asesu economaidd sy'n cyfrifo'r effeithiau ar y galw, y goblygiadau o ran costau a'r manteision economaidd yn unol ag Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth (TAG) Adran Drafndiaeth Llywodraeth y DU a'r arferion gorau ym maes gwerthuso economaidd.
- B1.2 Un egwyddor arweiniol allweddol ar gyfer modelu'r galw ac asesu economaidd yw cymesuredd, sy'n cyfeirio at daro cydbwysedd rhwng lefel y manylder a chost y gwaith modelu, gan ystyried ffactorau fel y swyddogaethau gofynnol, argaeledd a chadernid data, a chyfyngiadau amser ac adnoddau. Er bod y prosiect yn ei gyfanrwydd yn cynrychioli newidiadau i rwydweithiau bysiau ledled Cymru gyfan, ar hyn o bryd, nid ystyriwyd y byddai'n gymesur asesu pob rhwydwaith yng Nghymru yn fanwl. Ar gyfer yr asesiad economaidd a'r asesiad o ddefnydd, mae tri chynllun rhwydwaith enghreifftiol (Caerdydd, Sir Benfro a Wrecsam) yn cynnig astudiaethau achos y gellir eu defnyddio i asesu'r effeithiau. Mae canlyniadau'r dadansoddiad hwn yn rhoi syniad o'r effeithiau economaidd mewn awdurdodau lleol eraill yng Nghymru, drwy eu hallosod i lefel Cymru gyfan ar sail pro rata. Mae'r rhwydweithiau enghreifftiol yn cynrychioli'r mathau canlynol o leoliadau yng Nghymru:
- rhwydwaith bysiau trefol mawr (Caerdydd);
 - rhwydwaith gwledig / rhwng trefi (Sir Benfro);
 - rhwydwaith trefol / tref llai (Wrecsam).
- B1.3 Mae'r asesiad economaidd yn cynnwys amcangyfrifon o gostau gweithredu, costau gweinyddol, a gwariant cyfalaf. Mae'r gwaith modelu galw yn ffordd o ddangos y twf posibl mewn niferoedd teithwyr, a chanfod graddfa ac ystod y mesurau y mae'n debygol y bydd eu hangen er mwyn cyflawni'r twf a dargedir. Wedyn, caiff ffigurau'r galw eu defnyddio i amcangyfrif yr effaith ar refeniw.
- B1.4 Mae'r RIA yn cwmpasu cyfnod arfarnu o 30 mlynedd o 2025-26 tan 2054-55 (gan gynnwys y blynyddoedd hynny) er mwyn darparu ar gyfer gwerthuso'r costau a'r manteision dros y tymor canolog. Yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF, mae'r costau a'r manteision yn y dyfodol wedi cael eu disgowntio gan ddefnyddio cyfradd ddisgowntio

³⁶Yr Adran Drafndiaeth. 2023. [Ystadegau Bysiau](#).

ganolog y Trysorlys, sef 3.5%³⁷ (oni nodir fel arall), i flwyddyn sylfaen 2022-23.

Yr Effaith ar y Galw gan Deithwyr

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

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

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

B1.7 Er mwyn sefydlu llinell sylfaen gadarn ar gyfer mesurau cynllunio i gynyddu'r defnydd o fysiau, mae'n ddefnyddiol nodi senario busnes fel arfer. Daw'r rhagolygon o Fodel Diwedd Taith Cenedlaethol yr Adran Drafndiaeth³⁸ (NTEM), a ddefnyddir yn gyffredinol fel sylfaen ar gyfer rhagolygon o deithio yn y dyfodol ar gyfer achosion busnes trafndiaeth yr Adran Drafndiaeth. Mae'r dull modelu yn tybio y bydd y galw am fysiau'n lleihau'n barhaus yn yr opsiwn busnes fel arfer, fel y nodir yn NTEM, sy'n awgrymu y bydd siwrneiau bysiau yng Nghymru yn lleihau 15.5% dros y cyfnod arfarnu 30 mlynedd, ond gyda'r lleihad ym mhob awdurdod lleol yn amrywio rhwng 12.6% a 24.8%.

Amser Siwrnai Cyffredinoledig

B1.8 Y prif fecanwaith a ddefnyddir i droi gwelliannau i wasanaethau bysiau yn gynydd yn y galw a manteision i ddefnyddwyr yw addasiadau i gost

³⁷ Trysorlys EF 2022. [The Green Book - Central Government Guidance on Appraisal and Evaluation](#)

³⁸Yr Adran Drafndiaeth. 2022. [National Trip End Model \(NTEM\)](#). Caiff amcanestyniadau'r Model Diwedd Taith Cenedlaethol (NTEM) o'r defnydd o fysiau eu cyflwyno mewn pecyn meddalwedd o'r enw TEMPro. Nid yw'r data yn NTEM yn seiliedig ar arsylwadau na data ar brisiau siwrneiau ond maent yn deillio o ddata'r Cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol.

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

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

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

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

Ble:

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

B1.11 Caiff y cynnydd posibl yn y galw gan deithwyr o gymharu â busnes fel arfer ei gyfrifo drwy gymhwyso elastigedd galw mewn perthynas ag Amser Siwrnai Cyffredinoledig (lle mae elastigedd yn baramedr sy'n pennu'r berthynas rhwng newidiadau mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig a newidiadau yn y galw). Mae Tabl B-1 yn dangos y gwerthoedd elastigedd a ddefnyddiwyd. Mae elastigedd o -1.15 yn dangos y bydd y galw'n cynyddu 1.15% am bob 1% o leihad mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig. Mae gwerth yr elastigeddau'n seiliedig ar werthoedd a argymhellir mewn astudiaeth a gynhaliwyd ar ran yr Adran Drafnidiaeth yn 2018³⁹.

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

Tabl B -1 Gwerthoedd Elastigedd y Galw gan Deithwyr Bysiau

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

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

Elfennau'r System Fysiau

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

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

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

B1.14 B1.14 Elfen allweddol strategaeth gwella bysiau i Gymru yw cynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau fel rhwydwaith cydgysylltiedig ym mhob ardal a galluogi pobl i ddewis dibynnu ar fysiau i ddiwallu eu hanghenion teithio o ddydd i ddydd, gydag amrywiaeth ehangach o gyrchfannau y mae'n realistig eu cyrraedd ar fws. Mae darparu system docynnau integredig, sy'n golygu bod modd cyfnewid yn ddiraffferth rhwng bysiau gan ddefnyddio un tocyn, yn agwedd allweddol ar ddull seiliedig ar rwydwaith. Bydd rhwydweithiau cydgysylltiedig mewn ardaloedd trefol yn cynnwys gwasanaethau sy'n rhedeg yn amlach a chyfres o gyfnewidfeydd lle y bydd gwasanaethau'n cwrdd, ond mewn ardaloedd gwledig (lle y bydd gwasanaethau'n rhedeg yn llai aml) bydd

rhwydwaith effeithiol yn dibynnu ar amserlenni cyson a chydgyssylltiedig.

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

Trosolwg o'r Senarios Asesu

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

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

Elfen o'r System Fysiau	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Trefniadau Rhwydwaith – <i>er mwyn darparu gwasanaethau cydgysylltiedig</i>	■ ■	■ ■ ■
Tocynnu Integredig – <i>un system docynnu sydd â phrisiau siwrneiau hawdd eu deall</i>	■	■ ■ ■
Gwell Cyflymder Coridorau – <i>gwell trefniadau rheoli cyfyngau a rheoli tagfeydd bysiau</i>	□	□ □

Elfen o'r System Fysiau	Partneriaethau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Safleoedd Bysiau / Cyfnewidfeydd – <i>cyfnewid mwy cyfleus</i>	■	■■
Byrddio / Gadael Bysiau – <i>gwell trefniadau tocynnu a byrddio</i>	■	■■
Ansawdd Cerbydau a Datgarboneiddio – <i>er mwyn gwella ansawdd siwrneiau a datgarboneiddio</i>	■■	■■■
Gwybodaeth, Brandio a Marchnata – <i>er mwyn sicrhau brand cyson ar gyfer yr holl elfennau</i>	■	■■
Polisi Trafnidiaeth – <i>gwell cysondeb rhwng gwasanaethau bysiau a pholisi</i>	□	□□
Allwedd		
<i>Manteision y cyfeirir atynt yn ansoddol yn unig o fewn testun yr RIA, ond na chânt eu meintoli</i>		□
<i>Manteision a gaiff eu meintoli yn y gwaith modelu economaidd</i>		■
<i>Effaith fanteisiol isel i uchel ar gyfer senarios opsiynau (dangosol yn unig)</i>		■ ■ ■ ■ ■ ■

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

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

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

B1.21 Effeithiau ariannol:

- *Manteision i weithredwyr:* Y refeniw ychwanegol y gall gweithredwyr bysiau ei gael, yn seiliedig ar ddefnydd ychwanegol wedi'i luosi â phrisiau tocynnau ar gyfartaledd;
- *Manteision i'r Llywodraeth:* Manteision i lywodraeth ganolog a llywodraeth leol sy'n cynrychioli arbedion costau'n effeithiol lle y bônt yn bresennol (ac yn gyffredinol wedi'u gwrthbwysu gan gostau ychwanegol).

B1.22 Effeithiau economaidd:

- **Manteision i ddefnyddwyr:** Y dull o amcangyfrif manteision economaidd i deithwyr yw rhoi gwerth ariannol ar yr amrywiaeth o fanteision yn ôl eu harbedion Amser Siwrnai Cyffredinoledig. Mae'r dull hwn yn cyfansymio arbedion amser gwirioneddol (os caiff siwrneiau eu gwneud yn gyflymach) ac arbedion amser 'canfyddedig' o ganlyniad i welliannau i elfennau o'r system fysiau (megis gwybodaeth). Mae'r dull hwn yn dilyn y dull cyffredinol a nodir yn TAG⁴⁰. Mae manteision Amser Siwrnai Cyffredinoledig pob newid perthnasol i drefniadau rhwydwaith, tocynnu integredig, ansawdd cerbydau a gwybodaeth am deithio yn seiliedig ar werthoedd amser safonol a gyhoeddir yn TAG ac mewn dogfennau ymchwil eraill. Ceir amrywiaeth o werthoedd mewn llenyddiaeth ymchwil ym maes cynllunio trafnidiaeth – fel arfer yn seiliedig ar arolygon o 'barodrwydd i dalu' – sy'n cyfateb y gwelliannau hyn i leihad cyfwerth mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig neu brisiau siwrneiau. Rydym hefyd wedi cynnwys manteision iechyd er mwyn adlewyrchu'r ffaith bod disgwyl i deithio ar fws gynnwys mwy o gerdded na theithio mewn car, a gwerth cymdeithasol teithiau na allai ddigwydd heb rwydwaith bysiau effeithiol.
- **Manteision i bobl nad ydynt yn ddefnyddwyr bysiau:** Caiff manteision (e.e. arbedion amser i deithwyr eraill os bydd mwy o deithwyr yn defnyddio bysiau, effeithiau o ran nwyon tŷ gwydr, effeithiau ar ansawdd aer lleol, effeithiau o ran sŵn, lleihau damweiniau ac ati) hefyd eu cyfrifo yn unol â chanllawiau TAG.

Manteision Trefniadau Rhwydwaith

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

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

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Partneriaethau Statudol	<i>Gwelliannau o ran Amser Siwrnai Cyffredinoledig a chynnydd yn y galw wedi'u cyfrifo yn seiliedig ar astudiaethau achos o rwydweithiau unedig ar gyfer Caerdydd (Trefol Mawr), Wrecsam (Tref) a Sir Benfro (Gwledig).</i> Dim ond dylanwad rhannol dros siâp y rhwydwaith y byddai model partneriaethau statudol yn ei alluogi. Ceir rhwystrau sylweddol rhag cyflawni'r mathau o newidiadau a fyddai'n creu manteision i deithwyr. Ni fyddai dyrannu adnoddau bysiau gan wahanol weithredwyr i lwybrau penodol (e.e. er mwyn creu llinell gwasanaeth orbitol amllder uchel, neu linell wennol i gyfnewidfa) yn ddichonadwy oherwydd yr angen tebygol am groes-gymorthdaliadau a fyddai'n golygu ailddyrrannu refeniw rhwng gweithredwyr – ac felly ni fyddai'r cydgysylltu llawn sy'n angenrheidiol rhwng gwasanaethau, na'r defnydd effeithlon o adnoddau bysiau cyffredinol, yn bosibl. Hyd yn oed gyda phartneriaeth statudol ar waith, mae'n annhebygol y bydd digon o gymhelliad i weithredwyr fuddsoddi mewn newidiadau sylweddol i rwydweithiau dros y tymor hir. Mae'r manteision o ran Amser Siwrnai

⁴⁰Yr Adran Drafnidiaeth. 2023. [Transport Analysis Guidance \(TAG\)](#)

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
	Cyffredinoledig wedi'u pennu ar 50% o'r rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio, er mwyn adlewyrchu'r cyfaddawdau hyn. Mae'n debygol y bydd gwelliannau i rwydweithiau mewn model partneriaethau statudol wedi'u cyfyngu i gydgyssylltu amserlenni gwasanaethau yn well a gwelliannau i drefniadau tocynnu. Ar gyfer y rhwydwaith presennol, mae amseroedd aros ar gyfer cyfnewidfeydd wedi bod yn destun amser cosb o 7.5 munud (gwerth safonol yn y diwydiant), ac mae cosb cyfnewidfa o 5 munud⁴¹ wedi cael ei defnyddio i gyfrifo Amseroedd Siwrnai Cyffredinoledig ar gyfer partneriaethau statudol er mwyn adlewyrchu'r cymhlethdod i deithwyr sy'n gysylltiedig â chynnewid rhwng gwasanaethau gwahanol weithredwyr o gymharu â'r rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio sydd wedi'i gydgyssylltu'n llawn.
Diwygio'r Bysiau	<i>Gwelliannau o ran Amser Siwrnai Cyffredinoledig a chynnydd yn y galw wedi'u cyfrifo yn seiliedig ar astudiaethau achos o rwydweithiau unedig ar gyfer Caerdydd (Trefol Mawr), Wrecsam (Tref) a Sir Benfro (Gwledig).</i> Byddai'r rhwydwaith yn cael ei gynllunio mewn ffordd sy'n sicrhau bod pob gwasanaeth yn gwbl gydgyssylltiedig ac wedi'i gyfeirio at gyfnewidfeydd. Ar gyfer y rhwydwaith presennol, mae amseroedd aros ar gyfer cyfnewidfeydd wedi bod yn destun amser cosb o 7.5 munud (gwerth safonol yn y diwydiant), a defnyddir cosb cyfnewidfa o 2.5 munud mewn gwaith modelu Amseroedd Siwrnai Cyffredinoledig er mwyn adlewyrchu cyfleoedd i gyfnewid yn haws a rhwydwaith wedi'i symleiddio sydd â chyfyngau safonol a chyn lleied â phosibl o ddyblygu gwasanaethau. Ystyrir bod hwn yn ffigur cadarn, ac mae rhywfaint o waith ymchwil o'r DU⁴² yn awgrymu y gallai cysylltiad gwarantiedig leihau'r gosb bysiau i 0.9 munud. Byddai osgoi cystadleuaeth rhwng llinellau gwasanaethau yn golygu y byddai modd i'r adnoddau cerbydau bysiau gael eu cynllunio fel rhwydwaith grid 'llawer i lawer' o wasanaethau amllder uchel gyda chynnewidfeydd wedi'u cynllunio – sy'n cynyddu'n sylweddol yr amrywiaeth o siwrneiau ymarferol sy'n bosibl ar fws. Byddai dull wedi'i gynllunio yn gwella cwmpas y rhwydwaith, drwy ddyrannu adnoddau'n effeithlon er mwyn creu cymysgedd priodol o wasanaethau aml, gwasanaethau cyflym pellter hir, gwasanaethau gwennol; er enghraifft, yn hytrach na gweithredu gwasanaethau amllder isel i mewn i ardaloedd canolog, gellid gweithredu'r gwasanaethau hyn fel gwasanaethau gwennol byr ar amllder uchel i gyfnewidfeydd.

Manteision Tocynnu Integredig

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

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

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Partneriaethau Statudol	<i>Dim Effaith</i> Gallai partneriaeth statudol <i>alluogi tocynnu integredig, ond byddai angen cytundeb y mwyafrif. Gan fod llawer o weithredwyr eisoes yn darparu tocynnau aml-weithredwr, ystyrir bod manteision cytundebau partneriaeth</i>

⁴¹ Scottish Executive Central Research Unit. 2001. Interchange and Travel Choice - Volumes 1 and 2.

⁴² Scottish Executive Central Research Unit. 2001. Interchange and Travel Choice - Volumes 1 and 2.

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
	statudol newydd i drefniadau tocynnu yn ddibwys. Byddai gweithredwyr yn cadw eu cynigion tocynnu ei hunain, fwy a thebyg – gan olygu y bydd y cynnig tocynnu i deithwyr yn cadw lefel o gymhlethdod. Byddai newidiadau i drefniadau tocynnu ar gyfer rhwydwaith cyfan yn parhau i fod yn heriol iawn. Er enghraifft, er mwyn defnyddio un tocyn aml-weithredwr neu gyflwyno prisiau siwrneiau safonol, byddai angen cryn dipyn o gyd-drafod â phob gweithredwr unigol er mwyn cytuno ar y ffordd y byddai cymorthdaliadau ac ad-daliadau refeniw yn gweithio ar gyfer gwahanol fathau a chyfuniadau o siwrneiau. Byddai'r baich gweinyddol sylweddol hwn a'r gofyniad i roi prosesau aildosbarthu refeniw cymhleth ar waith yn gweithredu fel rhwystrau rhag cyflwyno tocynnau syml a fforddiadwy i deithwyr. Byddai rhwydwaith llwyddiannus yn tueddu i gynnwys nifer cynyddol o deithiau â dau a thri cham, a fyddai'n arwain at gymhlethdod pellach wrth ddyrannu refeniw – ac, yn anochel, byddai hynny'n golygu y bydd rhai ar eu hennill ac eraill ar eu colled, a fyddai, yn y pen draw, yn anghydnaws ag amgylchedd cystadleuol heb ei reoleiddio. Ar y cyfan, ni fydd mantais allweddol 'tocyn rhyddid' hawdd ei ddeall yn gyflawnadwy o fewn model partneriaethau statudol.
Diwygio'r Bysiau	Cymhwyso gwelliant Amser Siwrnai Cyffredinoleddig o 1.43 munud⁴³ at 50% o siwrneiau lle y codir tâl er mwyn cyfrif am drefniadau tocynnu wedi'u symleiddio. System un tocyn ar gyfer pob gwasanaeth, gan roi mynediad llawn 'o bobman i bobman' drwy'r rhwydwaith bysiau i gyd; hynny yw, 'tocyn rhyddid'. Mae symrlwydd system un tocyn ar gyfer pob gwasanaeth a siwrnai yn agwedd hollbwysig ar alluogi pobl i wneud dewis ffordd o fyw i ddefnyddio bysiau i ddiwallu cyfran sylweddol o'u hanghenion teithio. Byddai teithwyr ar fysiau yn cael budd o allu defnyddio cynhyrchion tocynnu mewn ffordd hyblyg ar gyfer gwahanol wasanaethau bysiau. Byddai system docynnu integredig syml yn hwyluso siwrneiau sawl cam heb gost ormodol drwy leihau cost siwrneiau lle mae angen tocynnau ar wahân ar hyn o bryd. Mae cyfran y teithiau yr effeithir arnynt yn adlewyrchu'r ffaith na fyddai trefniadau tocynnu wedi'u symleiddio o fudd i bob siwrnai (h.y. teithiau un cam, neu'r rhai lle mae tocynnau aml-weithredwr eisoes ar gael).

Manteision Gwella Cyflymderau Coridor

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

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

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Partneriaeth Statudol	<i>Dim Effaith</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Effaith fach iawn – manteision heb eu meintoli</i> <i>Mae'n bosibl y bydd cyfleoedd i wella amseroedd siwrneiau bysiau ar rai coridorau drwy leihau achosion o orddarparu bysiau drwy gydgyssylltu gwasanaethau'n well a rhesymoli cyfyngau. Fodd bynnag, mae'n debygol y</i>

⁴³Yr Adran Drafndiaeth. 2020. [TAG Unit M 3.2 Public Transport Assignment](#)

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
	<i>bydd hyn wedi'i gyfyngu i nifer bach o goridorau, a rhannau byrrach o lwybrau mewn canolfannau trefol, ac felly nid ystyrir ei fod yn sylweddol.</i>

Manteision Safleoedd Bysiau / Cyfnewidfeydd

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

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

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Partneriaethau Statudol	<i>Cymhwyso mantais ar gyfer gwell gwybodaeth a, thrwy hynny, well dealltwriaeth gan deithwyr o amseroedd bysiau a chyfleoedd i gyfnewid – a gyfrifir fel y gwerth a briodolir i amserlenni papur (0.62c) ⁴⁴a Gwybodaeth Amser Real i Deithwyr ar safleoedd bysiau (1.69 munud cyffredinoledig⁴⁵) at gyfran y teithwyr yr effeithir arnynt ym mhob astudiaeth achos ond hanner lefel y teithwyr o gymharu â'r senario diwygio'r bysiau.</i> <i>Er y dylai fod mwy o sefydlogrwydd o ran amserlenni a llwybrau bysiau nag yn y senario busnes fel arfer, yn aml ceir oedi rhwng arddangos gwybodaeth ar safleoedd bysiau a newidiadau i wasanaethau bysiau gal weithredwyr masnachol. Mae llwybrau, brandio a thocynnu aml-weithredwr yn gwneud gwybodaeth a phrisiau siwrneiau yn fwy cymhleth i'w deall a'u harddangos ar safleoedd bysiau. Mae'n bosibl mai dim ond mewn rhai ardaloedd y bydd mapiau rhwydwaith ar gael, neu mai dim ond llwybrau bysiau'r gweithredwr sy'n eu cyhoeddi a ddangosir arnynt. Nid yw cyfnewid yn nodwedd allweddol o rwydweithiau aml-weithredwr ac ni fydd yn ddichonadwy ffurfioli safleoedd bysiau'n gyfnewidfeydd mewn modd cynhwysfawr o fewn cytundeb partneriaeth statudol.</i> <i>O ganlyniad i hynny, mae'n annhebygol y byddai'r un nifer o deithwyr yn cael budd o well gwybodaeth am wasanaethau o gymharu â senario diwygio'r bysiau, a chaiff y manteision eu cymhwyso at hanner nifer y teithwyr ym mhob un o rwydweithiau'r astudiaethau achos.</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Cymhwyso mantais ar gyfer gwell gwybodaeth a, thrwy hynny, well dealltwriaeth gan deithwyr o amseroedd bysiau a chyfleoedd i gyfnewid – a gyfrifir fel y gwerth a briodolir i amserlenni papur (0.62c) a Gwybodaeth Amser Real i Deithwyr ar safleoedd bysiau (1.69 munud cyffredinoledig) at gyfran y teithwyr yr effeithir arnynt yn rhwydwaith pob astudiaeth achos.</i> <i>Mewn senario diwygio'r bysiau, byddai llai o linellau gwasanaethau ar wahân yn galw yn y rhan fwyaf o safleoedd, yn enwedig mewn ardaloedd trefol (ond gydag amlderau uwch neu gyfyngau mwy cyson). Hefyd, byddai sicrwydd hirdymor, a rhwydwaith sefydlog o wasanaethau bysiau gyda llwybrau, rhifau a brand cyson. Byddai hyn yn galluogi safleoedd i ddod yn 'orsafoedd' (neu'n 'gyfnewidfeydd') – gyda gwell brandio a gwybodaeth (a chyfleusterau fel lleoedd parcio beiciau/gwasanaethau llogi beiciau a rennir yn y dyfodol o bosibl, o fewn rhwydwaith symudedd cynhwysfawr wedi'i gynllunio). Byddai newidiadau i amserlenni bysiau yn gyfyngedig o fewn cyfundrefn fasnachfreinio – gyda llai o angen i ddiweddarau gwybodaeth ar safleoedd yn aml.</i> <i>Byddai cyfnewid rhwng gwasanaethau bysiau yn nodwedd allweddol o rwydwaith unedig, cydgyssylltiedig wedi'i fasnachfreinio – ac ailgyflwyno</i>

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
	<i>safleoedd penodol fel cyfnewidfeydd yw un o brif fanteision cael rheolaeth dros ble y bydd bysiau'n rhedeg, e.e. bysiau gwennol yn cysylltu â gwasanaethau amllder uchel craidd mewn cyfnewidfeydd. Caiff y manteision a nodwyd eu cymhwyso fel procsi ar gyfer gwell gwybodaeth i deithwyr am wasanaethau ar safleoedd bysiau/mewn cyfnewidfeydd.</i>

Manteision Gwell Trefniadau ar gyfer Byrddio / Gadael Bysiau

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

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

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Partneriaethau Statudol	<i>Dim Effaith.</i> <i>Mae gweithredwyr yn newid i ddefnyddio systemau byrddio clyfar/di-arian-parod, ond nid yw gweithredwyr trefol wedi dangos unrhyw awydd i addasu eu gweithrediadau er mwyn galluogi byrddio cyflym a thalu awtomataidd ar ôl mynd ar y bws. Felly, bydd ciwio cyn byrddio yn dal yn un nodwedd o ddefnyddio bysiau, a bydd amseroedd llonydd ar safleoedd bysiau yn parhau i fod yn gyfran sylweddol o gyfanswm amser siwrnai (a all fod yn gymaint â 30% ar gyfer llwybrau bysiau trefol).</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Caiff gwelliant amser siwrnai o 5% ei gymhwyso at rwydweithiau Trefol a Thref Mawr gan y bydd amseroedd byrddio / gadael yn gwella - oherwydd cynnydd yn y defnydd o docynnau tymor, gwell trefniadau gorfodi tocynnau drwy'r rhwydwaith cyfan, prisiau siwrneiau symlach a chyson, a chyfyngau bysiau wedi'u rheoleiddio'n well a fydd yn lleihau unrhyw dagfeydd bysiau a dryswch ymhlith teithwyr ar safleoedd). Caiff y fantais hon ei chymhwyso yn gymesur â'r broses o gyflwyno bysiau di-allyriadau newydd.</i> <i>Ni chaiff addasiad ei gymhwyso at rwydweithiau gwledig.</i> <i>Bydd masnachfreinio o dan drefniadau diwygio'r bysiau yn golygu y bydd modd cynllunio'r broses o bontio i fysiau â threfniadau tocynnu a gorfodi mwy effeithlon, gan gynnwys y gallu i deithwyr fyrddio'n gyflym a thapio i mewn ar ôl byrddio (sy'n nodweddiadol ar gyfer arferion gorau mewn systemau bysiau Ewropeaidd), yn hytrach na chiwio y tu allan i'r bws, sy'n aml yn cymryd sawl munud. Yn yr asesiad hwn, tybir y bydd cyfran y siwrneiau gan deithwyr a fydd yn cael budd o drefniadau byrddio cyflymach yn cynyddu yn gymesur â phroffil y broses o bontio i fysiau di-allyriadau.</i> <i>Mae dadansoddiad gan y Grŵp Trafnidiaeth Drefol⁴⁶ yn awgrymu, pe bai'r holl deithwyr ar fysiau'n newid i docynnau wedi'u rhagdal, y byddai costau gweithredu bysiau yn lleihau 3% o ganlyniad i amseroedd siwrneiau byrrach ac y byddai'r galw'n cynyddu 3.8%. Byddai ychwanegu technoleg docynnu well a rheoli cyfyngau'n well yn arwain at ragor o arbedion amser siwrnai – ac felly ystyrir bod gwelliant o 5% mewn amseroedd siwrneiau yn rhesymol ar gyfer coridorau bysiau trefol yng Nghymru.</i> <i>Ni chaiff addasiad ei gymhwyso at rwydweithiau gwledig, ar y sail bod amser llonydd ar safleoedd bysiau yn cynrychioli cyfran is o amser siwrnai nag ar gyfer coridorau trefol.</i>

Manteision Ansawdd Cerbydau a Datgarboneiddio

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

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

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Partneriaethau Statudol	<i>Meintoli manteision datgarboneiddio yn sgil fflydoedd bysiau di-allyriadau. Tybiwyd na chaiff ymrwymadau Cymru Sero Net eu cyflawni (100% o'r fflyd gwasanaethau bysiau yn ddi-allyriadau erbyn 2040).</i> <i>Cymhwyso'r addasiadau canlynol: Bws modern a chyfforddus â Wi-Fi a phwyntiau gwefru: 7.14c (talwyr prisiau siwrneiau) a 2.20 munud cyffredinoledig (deiliaid cardiau teithio rhatach)⁴⁷. Mae cyfran y teithiau yr effeithir arnynt yn cyd-fynd â'r broses o gyflwyno fflyd newydd.</i> <i>Gallai partneriaethau statudol gynnwys cytundeb ynghylch mathau o gerbydau a systemau gyrru. Fodd bynnag, byddai angen cymorth ariannol ar weithredwyr er mwyn pontio i fysiau di-allyriadau ac mae'n debyg y byddai angen cyllid ar gyfer hyn. Byddai'r broses bontio yn dameidiog gyda chytundebau ar wahân ynghylch cyllid i bob gweithredwr.</i>
Diwygio'r Bysiau	<i>Meintoli manteision datgarboneiddio yn sgil fflydoedd bysiau di-allyriadau. Tybiwyd na chaiff ymrwymadau Cymru Sero Net eu cyflawni (100% o'r fflyd gwasanaethau bysiau yn ddi-allyriadau erbyn 2035).</i> <i>Cymhwyso'r addasiadau canlynol: Bws modern a chyfforddus â Wi-Fi a phwyntiau gwefru: 7.14c (talwyr prisiau siwrneiau) a 2.20 munud cyffredinoledig (deiliaid cardiau teithio rhatach). Mae cyfran y teithiau yr effeithir arnynt yn cyd-fynd â'r broses o gyflwyno fflyd newydd.</i> <i>Mae'n debygol y bydd diwygio'r bysiau'n arwain at fantais lleihau costau yn sgil darbodion maint os caiff bysiau eu prynu drwy'r awdurdod masnachfreinio – ac y gallai hefyd greu mwy o gyfle i bennu cynllun ar gyfer cyllid ychwanegol, e.e. gallai datblygwyr dalu am uwchraddio fflyd ar linell gwasanaeth benodol o bosibl.</i> <i>Gallai rhaglen drefnus ar gyfer pontio i fysiau di-allyriadau drwy Gymru gyfan gynnig sail ar gyfer proses wedi'i chynllunio o raeadru bysiau di-allyriadau ledled Cymru.</i>

Manteision Gwybodaeth, Brandio a Marchnata

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

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

Senario	Crynodeb o'r Tybiaethau Modelu
Partneriaethau Statudol	⁴⁸<i>Cymhwyso addasiad Amser Siwrnai Cyffredinoledig o 0.49 munud at 50% o deithiau</i> <i>Gellid cynnwys un llwyfan amser real ar-lein a threfniadau tocynnu fel rhan o gynllunwyr siwrneiau ar-lein. Fodd bynnag, byddai trefniadau tocynnu a mapiau rhwydwaith yn parhau i fod braidd yn gymhleth oherwydd byddai</i>

Steer Davies Gleave. 2017. West Yorkshire Stated Preference Research Final Report
⁴⁸Yr Adran Drafnidiaeth.2020. [TAG Unit M 3.2 Public Transport Assignment](#) – cymhwyso 29% ar gyfer Gwybodaeth ar y We (Tabl 2 – Valuation of Information Provision) at y Wybodaeth Amser Real i Deithwyr, sydd ar 1.69 (TAG Tabl M 3.2.1)

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

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

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

B1.31 Felly, nodir nad yw targedau a mesurau Llwybr Newydd⁴⁹, sy'n cynrychioli uchelgeisiau trafnidiaeth Llywodraeth Cymru hyd at 2040, wedi'u cynnwys yn yr asesiad hwn. Ymhlith y targedau a'r mesurau perthnasol sydd â'r nod o gynyddu'r defnydd o wasanaethau bysiau mae:

- targed i 45% o siwrneiau gael eu gwneud gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a thrwy gerdded a beicio erbyn 2040;
- targed i 30% o'r gweithlu weithio gartref neu'n agos i'w cartref yn rheolaidd;

⁴⁹ Llywodraeth Cymru. 2021. [Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru](#)

- cyflwyno strategaeth ar gyfer codi prisiau teg ar ddefnyddwyr y ffyrdd yng Nghymru fel rhan o becyn ehangach o fesurau i wella dewisiadau teithio;
- Mesurau cymorth sy'n symud i ffwrdd o berchnogaeth ar gerbydau unigol i atebion a rennir, gan gynnwys rhannu ceir, clybiau ceir, rhannu beiciau a Symudedd fel Gwasanaeth.

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

- Nod i leihau nifer y milltiroedd ceir a gaiff eu teithio fesul person 10% erbyn 2030⁵⁰;
- Dull seiliedig ar leoedd o ddatblygu defnydd tir, gan hyrwyddo datblygiadau sy'n seiliedig ar systemau trafndiaeth, crynhoi datblygiadau dwysedd uwch a defnydd cymysg o amgylch gorsafoedd a safleoedd trafndiaeth gyhoeddus a hyrwyddo datblygiadau di-geir a cheir isel mewn lleoliadau hygrych⁵¹;
- Cynnal adolygiad o gymorth Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau i gynyddu capasiti ffyrdd⁵².

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

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

B1.34 Mae diwygio'r model gweithredu bysiau yng Nghymru yn rhan o gyfres o elfennau yng nghyd-destun uchelgeisiau polisi ehangach a nodir yn Llwybr Newydd – sydd â'r nod o sicrhau y bydd llawer mwy o ddefnydd o ddulliau teithio cynaliadwy, gan gynnwys bysiau. Felly, ymchwiliwyd i newidiadau posibl o ran pa mor aml y bydd pobl yn defnyddio bysiau er mwyn deall pa mor realistig yw senario bysiau twf uchel yn y dyfodol – hynny yw, gydag amrywiaeth o fuddsoddiad

⁵⁰ Llywodraeth Cymru. 2021. [Cymru Sero Net: Cyllideb Garbon 2 \(2021-2025\)](#):

⁵¹ Llywodraeth Cymru. 2021. [Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040](#)

⁵² Llywodraeth Cymru. 2021. [Adolygiad Ffyrdd](#)

sylweddol a mesurau rheoli'r galw y tu hwnt i'r hyn sy'n uniongyrchol gysylltiedig â diwygio'r bysiau. Un llinell sylfaen sefydlog ar gyfer ystyried twf yn y dyfodol yw'r sefyllfa cyn COVID-19, sef tua 100M o deithiau y flwyddyn (yn 2018-19), sy'n cyfateb i 32 o deithiau y pen bob blwyddyn ar gyfartaledd. Yn ymarferol, mae'r defnydd yn amrywio o lawer mwy na 200 o deithiau y flwyddyn ar gyfer rhai pobl y mae trafnidiaeth gyhoeddus yn anghyfleus iddynt, i ddim teithiau o bobl ar gyfer rhai pobl, i bob pwrpas.

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

1. Mae data arolwg a gasglwyd ar gyfer De-orllewin Cymru⁵³ yn cynnig sylfaen ar gyfer deall sut mae'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn amrywio ymhlith y boblogaeth. Mae'r data'n cynnwys amrywiaeth o gategoriâu amllder defnydd o fysiau (o'u defnyddio bob dydd i'w defnyddio lai nag unwaith y mis) ac yn dangos y gyfran o bobl ym mhob categori defnydd, gan gynnwys y rhai nad ydynt byth yn defnyddio bysiau.
2. Mae data ⁵⁴arolwg tebyg ar gyfer yr Almaen wedi cael eu nodi sy'n dangos defnydd nodweddiadol o fysiau a rheilffyrdd ar gyfer pob categori defnydd (fesul wythnos a mis) – ar y sail bod yr Almaen yn cynnig meincnod ar gyfer defnydd uchel o drafnidiaeth gyhoeddus.
3. Mae'r ddwy set o ddata wedi cael eu cymharu, a gellir ffurfio senario enghreifftiol ar gyfer Cymru yn seiliedig ar hynny. Mae'r senario hon yn dangos, os bydd defnydd pobl o fysiau'n symud i'r categori defnydd nesaf i fyny, y gallai cyfanswm y teithiau ddyblu neu fwy. Er enghraifft, byddai'r senario twf hwn yn golygu y byddai pobl sy'n defnyddio bysiau ddwywaith y mis ar hyn o bryd yn cynyddu eu defnydd i ddwywaith yr wythnos.

B1.36 Mae'r data ar gyfer yr enghraifft hon o'r ffordd y gallai'r defnydd o fysiau gynyddu'n sylweddol yn dangos amllder nodweddiadol ar gyfer defnydd o fysiau bob wythnos yn Ne-orllewin Cymru, gyda bras amcan o ddefnydd cyfartalog y pen o 37 (sy'n cyfateb yn fras i'r defnydd cyfartalog o fysiau yng Nghymru yn 2014⁵⁵), a 10 taith y pen bob blwyddyn ar drenau⁵⁶. Yn yr Almaen, amcangyfrifir bod y defnydd cyfatebol o drafnidiaeth gyhoeddus fesul trigolyn bob blwyddyn (yn 2018) yn 104, h.y. tua dwywaith a hanner yn fwy na'r defnydd yng Nghymru.

SWITCH.. 2014. Arolwg Patrymau Teithio De-orllewin Cymru

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

⁵⁵Yr Adran Drafnidiaeth. 2021. [Bus statistics data tables](#)

⁵⁶ Llywodraeth Cymru. 2018. [Bwletin Ystadegol. Trafnidiaeth rheilffyrdd, Ebrill 2017 i Mawrth 2018](#)

Tabl B-11 Enghraifft o gyfran dulliau teithio bresennol bysiau

Categori Amllder Defnydd	Y Defnydd o Fysiau (Enghraifft Cymru)			Y Defnydd o Drenau (Enghraifft Cymru)			Yr Almaen – pob math o Drafnidiaeth Gyhoeddus		
	Teithiau bob mis ⁴	Canran ¹	Teithiau fesul 1000 o bobl	Teithiau bob mis	Canran ²	Teithiau fesul 1000 o bobl	Teithiau bob mis	Canran ³	Teithiau fesul 1000 o bobl
Dyddiol	40	2.3%	920	40	1.0%	400	50	13%	6,500
1-3 diwrnod yr wythnos	16	13.8 %	2,208	12	1.1%	132	20	10%	2,000
1-3 diwrnod y mis	4	3.9%	156	4	4.7%	188	5	13%	650
Llai nag unwaith y mis	1	7.2%	72	1	22.4 %	224	1.2	22 %	264
Byth	0	72.8 %	0	0	70.7 %	0	0	41%	0
Cyfanswm y teithiau fesul 1000 o bobl bob mis	-	100 %	3,356	-	100 %	944	-	99%	9,414
Teithiau fesul blwyddyn/person/blwyddyn ar gyfartaledd ⁴	-	-	37	-	-	10	-	-	104
Nodiadau									
¹ Yn seiliedig ar ddata Sir Benfro o Arolwg Patrymau Teithio De-orllewin Cymru 2014 (SWWITCH); i gynrychioli gwerthoedd cyfartalog ar gyfer Cymru									
² Yn seiliedig ar ddata De-orllewin Cymru o Arolwg Patrwm Teithio De-orllewin Cymru 2014 (SWWITCH); i gynrychioli gwerthoedd cyfartalog ar gyfer Cymru									
³ Yn seiliedig ar ddata Symudedd yn yr Almaen, 2018. ⁵⁷ Mae niferoedd teithiau bob mis wedi cael eu cynyddu yn ôl ffactor o 1.25 er mwyn cynrychioli'r ffaith bod mwy o deithiau dyddiol yn yr Almaen lle mae trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy cynhwysfawr.									
⁴ Tybir bod cyfanswm y teithiau bob blwyddyn yn seiliedig ar luosydd o 11 x 1 mis o deithiau er mwyn darparu ar gyfer gwyliau, salwch, y tywydd ac ati am gyfnod o fis, dyweder, pan na fydd trigolion yn teithio'n lleol.									

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

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

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

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

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

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

B2 Cysoni'r Arfarniad Economaidd ag Amcanion Strategol Llywodraeth Cymru

Trosolwg

B2.1 Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi 10 amcan llesiant strategol yn y Rhaglen Lywodraethu⁵⁸. Caiff y blaenoriaethau hyn eu hadlewyrchu yn Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru, sef Llwybr Newydd⁵⁹, sy'n

⁵⁸ Llywodraeth Cymru. 2021. [Rhaglen lywodraethu 2021 i 2026: Datganiad llesiant](#)

⁵⁹ Llywodraeth Cymru. 2021. [Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru](#)

nodi blaenoriaethau penodol Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth yn fanwl.

B2.2 Gan ddefnyddio a chyfuno'r amcanion llesiant, yr ymrwymadau penodol a nodir yn y Rhaglen Lywodraethu a Llwybr Newydd, gwerthoedd allweddol Llywodraeth Cymru sy'n berthnasol i'r RIA hwn yw:

- Hybu llesiant ac iechyd
- Mynd i'r afael â newid hinsawdd
- Hyrwyddo cyfiawnder cymdeithasol
- Gwella ansawdd swyddi a chynyddu cyflogaeth.

B2.3 Mae'r adran hon yn disgrifio sut mae egwyddorion cyffredinol a nodir yn y Llyfr Gwyrdd⁶⁰ wedi cael eu cymhwyso mewn ffordd sy'n gwbl gyson â gwerthoedd ac amcanion trafnidiaeth strategol Llywodraeth Cymru, gan gymryd pob un o'r amcanion strategol uchod yn eu tro. Caiff addasiadau i'r gwaith modelu eu cymhwyso'n gyson at bob senario.

Hybu llesiant ac iechyd

B2.1 Cydnabyddir bod trafnidiaeth yn arwain at amrywiaeth eang o oblygiadau i iechyd a llesiant cyffredinol. Mae cryn dipyn o dystiolaeth yn cysylltu teithio llesol â gwell canlyniadau iechyd a llesiant, gyda phrosiectau llwyddiannus yn dangos gwerth uchel am arian ar ôl i werth ariannol y manteision iechyd gael ei bennu.

B2.2 Mae cynnydd yn y defnydd o wasanaethau bysiau yn gysylltiedig â lefelau uwch o gerdded ymhlith y rhan fwyaf o deithwyr ar y ffordd i/o safleoedd bysiau. Mae Adnodd Asesiad Economaidd Iechyd (HEAT) Sefydliad Iechyd y Byd wedi cael ei ddefnyddio i amcangyfrif gwerth ariannol y manteision iechyd yn sgil mwy o gerdded i safleoedd bysiau ac oddi wrthynt. Adnodd ar-lein cod agored a ddefnyddir i amcangyfrif gwerth gostyngiad yn y gyfradd marwolaethau sy'n deillio o gerdded neu feicio rheolaidd yw HEAT. Mae'n cyfrifo gwerth economaidd gwelliannau yn y gyfradd marwolaethau o ganlyniad i gynnydd penodedig mewn pellteroedd cerdded/beicio o ganlyniad i ymriadau trafnidiaeth, gyda'r nod o hwyluso prosesau gwneud penderfyniadau sy'n seiliedig ar dystiolaeth. Caiff HEAT ei gydnabod fel adnodd safonol yn y diwydiant ac mae wedi cael ei ddefnyddio mewn sawl

⁶⁰ Trysorlys EF 2022. [The Green Book - Central Government Guidance on Appraisal and Evaluation](#)

prosiect sy'n gysylltiedig â theithio llesol ledled y DU^{61,62}, gan gynnwys yng Nghymru⁶³, er mwyn cyflwyno'r achos o blaid buddsoddi.

- B2.3 Yn seiliedig ar baramedrau mewnbwn penodol ar gyfer Cymru, daw cyfradd fesul uned o £853 o HEAT, sef amcangyfrif o werth economaidd blynyddol cyfradd marwolaethau is fesul person, fesul cilomedr o gerdded ychwanegol. Caiff y gyfradd fesul uned hon ei chymhwysu yn y model hwn at deithiau sy'n newid o ddefnyddio ceir i ddefnyddio bysiau (a gyfrifwyd yn seiliedig ar ffactorau dargyfeirio dulliau teithio TAG) er mwyn cyfrif am gerdded ychwanegol i/o safleoedd bysiau, yn seiliedig ar gerdded 1,160m yn ychwanegol fesul taith ar fws (580m i'r safle bws ar ddechrau'r daith a 580m o'r safle bws ar ddiwedd y daith)⁶⁴.
- B2.4 Fodd bynnag, mae hefyd yn debygol y bydd rhywfaint o anfantais yn deillio o'r ffaith y bydd teithiau sy'n cael eu gwneud drwy gerdded ar hyn o bryd yn newid i gael eu gwneud ar fysiau o ganlyniad i welliannau yn y gwasanaethau a ddarperir. I gyfrif am hyn, tybir y byddai'r ffaith y bydd teithiau sy'n cael eu gwneud drwy gerdded ar hyn o bryd yn newid i gael eu gwneud ar fysiau (a gyfrifwyd yn seiliedig ar ffactorau dargyfeirio dulliau teithio TAG) yn golygu 570m yn llai o gerdded, yn seiliedig ar bellter taith gerdded cyfartalog (1,150m⁶⁵) llai'r daith gerdded gyfartalog o safle bws (580m⁶⁵). Mae hyn yn tybio y byddai pobl sy'n newid i deithio ar fysiau yn cerdded hanner mor bell i safle bws ar gyfartaledd, gan fod teithiau sydd â phellter cerdded byrrach i safleoedd bysiau yn fwy tebygol o gael eu disodli gan deithiau ar fysiau, yn hytrach na cherdded yr holl ffordd.
- B2.5 Byddai manteision iechyd eraill yn deillio o well ansawdd aer lleol a llai o sŵn, sy'n gysylltiedig â newid dulliau teithio o geir i fysiau di-allyriadau glanach. Hefyd, mae ffactorau megis dibynadwyedd amser siwrnai, gorlenwi a chysur i gyd yn effeithio ar foddhad teithwyr, a gallent gael effaith gadarnhaol ar lesiant. Er y gallai'r effeithiau hyn fod yn sylweddol, nid ydynt wedi cael eu meintoli ar hyn o bryd.

Mynd i'r afael â newid hinsawdd

- B2.6 Mae effeithiau newid hinsawdd a'r addasiadau a'r mesurau lliniaru cysylltiedig yn bryder allweddol i Lywodraeth Cymru yn y tymor byr a'r tymor hir. Rhaid i bob prosiect lynu wrth gyllidebau carbon ac mae angen iddynt gyd-fynd â'r nod o sicrhau allyriadau carbon sero net erbyn 2050.

⁶¹ Transport for London. 2017. [Valuing the health benefits of transport schemes](#)

⁶² SEStran. 2020. [Cross boundary active travel routes, connecting people and places](#)

⁶³ CNC. 2014. [Economic assessment of the health benefits of walking the Wales Coast Path \(Saesneg yn unig\)](#)

⁶⁴ WYG 2015. [How far do people walk?](#)

⁶⁵ BEIS. 2021. [Valuation of greenhouse gas emissions: for policy appraisal and evaluation](#)

- B2.7 Mae prisiau carbon yn elfen ganolog wrth ddarganfod effaith amgylcheddol prosiect. Mae'r Llyfr Gwyrdd yn defnyddio prisiau carbon sy'n cyd-fynd â pholisïau Llywodraeth Cymru ac sydd felly'n glynu wrth y nod o sicrhau allyriadau sero net yn 2050.
- B2.8 Mae meintoli llygredd aer a sŵn lleol yn rhan hanfodol arall o ddeall effeithiau amgylcheddol polisïau. Mae'r manteision economaidd sy'n gysylltiedig â newid dulliau teithio i ddefnyddio bysiau wedi'u cynnwys yn yr arfarniad fel rhan o'r cyfrifiadau Costau Allanol Ymylol, yn seiliedig ar ganllawiau TAG.

Cyfradd ddisgowntio

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

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

Hyrwyddo cyfiawnder cymdeithasol

Dadansoddiad o'r Effeithiau Dosbarthiadol

- B2.9 Mae Llywodraeth Cymru yn rhoi blaenoriaeth uchel i hyrwyddo cyfiawnder cymdeithasol a brwydro yn erbyn effeithiau andwyol anghydraddoldeb. Asesiad o effaith ymyriadau ar wahanol grwpiau mewn cymdeithas yw dadansoddiad o'r effeithiau dosbarthiadol. Er nad yw'n gymesur cynnal asesiad llawn o effeithiau dosbarthiadol ar hyn o bryd, mae Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF yn cynnig techneg ar gyfer asesu'r effaith ar bobl ar wahanol lefelau incwm.
- B2.10 Mae pwysoliadau dosbarthiadol sy'n adlewyrchu egwyddor economaidd defnyddioldeb ymylol incwm wedi cael eu cymhwyso yn y gwaith modelu (h.y. bod gwerth punt ychwanegol o incwm yn uwch i unigolyn ar incwm isel nag i unigolyn ar incwm uchel). Mae data o Arolwg Teithio Cenedlaethol yr Adran Drafnidiaeth ar nifer y teithiau ar fws fesul person fesul blwyddyn yn ôl cwintel incwm wedi cael eu defnyddio (data ar gyfer Lloegr ydynt, ond tybir bod y patrwm yr un fath ar gyfer Cymru). Mae hyn yn dangos bod dosbarthiad teithwyr ar fysiau wedi'i 'sgiwio' tuag at y cwintelau incwm is. Caiff hyn ei gyfuno â gwybodaeth am incwm ym mhob cwintel gan yr Adran Gwaith a Phensiynau a'r defnyddioldeb ymylol incwm a argymhellir yn y Llyfr

Gwyrdd (1.3) er mwyn ffurfio pwysoliadau i'w cymhwyso at yr amcangyfrifon o fanteision i ddefnyddwyr.

Gwerth Cymdeithasol

- B2.11 Er y caiff y rhan fwyaf o ymyriadau eu modelu drwy addasiadau i Amser Siwrnai Cyffredinoledig neu gostau, ceir rhai eithriadau, lle mae ymyriadau wedi cael eu modelu fel cynnydd uniongyrchol yn y galw, heb newid cyfatebol mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig na chostau. Er enghraifft, yn achos darparu gwasanaethau ychwanegol ar ddydd Sul, effaith yr ymyriad yw rhoi cyfle i ddefnyddwyr deithio na fyddai ar gael fel arall. Nid yw gwelliant o'r fath yn addas i gael ei fesur drwy newidiadau mewn Amser Siwrnai Cyffredinoledig.
- B2.12 Mewn achosion o'r fath, mae methodoleg 'Gwerth Cymdeithasol' wedi cael ei defnyddio. Mae gwerth cymdeithasol teithio ar fysiau yn cyfeirio at yr egwyddor bod darparu gwasanaethau bysiau'n galluogi teithiau penodol na fyddai'n cael eu gwneud o gwbl fel arall, gan alluogi pobl i ymgymryd ag amrywiaeth ehangach o weithgareddau. Mae'r canllawiau yn TAG, sy'n seiliedig ar astudiaeth o 2013⁶⁶, yn cynnig methodoleg ar gyfer hollti mantais gymdeithasol cynnig sy'n ymwneud â bysiau oddi wrth yr effaith gyffredinol fel y'i cyfrifir gan ddefnyddio rheol hanner.
- B2.13 Caiff y gwerthoedd a nodir yn Nhabl B-12 fel y'u nodir yn TAG eu cymhwyso yn y model er mwyn rhoi gwerth ariannol ar deithiau ar fysiau sy'n gwbl 'newydd', na fyddai'n digwydd pe na bai'r gwasanaeth bysiau ar gael.

Tabl B-12 Gwerth Effaith Gymdeithasol

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

Gwella ansawdd swyddi a chynyddu cyflogaeth

Effeithiau Cydgrynhoi

- B2.14 Mae helpu grwpiau dan anfantais i gael cyflogaeth a gwella ansawdd swyddi, cynhyrchiant a chyflogau yn flaenoriaethau allweddol i Lywodraeth Cymru. Gall gwell rhwydweithiau bysiau helpu i baru pobl yn effeithiol â swyddi ac arwain at ragolygon cyflogaeth gwell yn ogystal â chynyddu crynswth economaidd a manteision eraill megis ehangu cronfeydd llafur ar gyfer busnesau.
- B2.15 Gallai gwell rhwydweithiau bysiau, yn enwedig mewn ardaloedd trefol mawr, wella hygyrchedd cyflogaeth a chyflenwad llafur, ac felly gael

⁶⁶ Mott MacDonald. 2013. [Valuing the social impacts of public transport](#)

effaith uniongyrchol ar enillion cyflog a dewisiadau o ran swyddi⁶⁷. Gall y manteision hyn i gydgrynhoi gael eu cyfrifo mewn modd meintiol gan ddefnyddio newidiadau disgwyledig i ddwysedd er mwyn cyfrifo cynhyrchiant⁶⁸, ond nid yw hyn wedi cael ei wneud ar hyn o bryd am fod y data sydd ar gael ar gyfer cyd-destun Cymru yn gyfyngedig. Yn lle hynny, cyfeirir at yr effeithiau hyn mewn modd ansoddol yn yr RIA.

⁶⁷ Börjesson et al. 2019. [Agglomeration, productivity and the role of transport system improvements](#)

⁶⁸ Graham, D. a Gibbons, S. 2018. [Quantifying Wider Economic Impacts of Agglomeration for Transport Appraisal: Existing Evidence and Future Directions](#)

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

C1 Senarios Craidd

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C2 Senarios Sensitifrwydd

Senarios Sensitifrwydd y Galw

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

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

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

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

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

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

Senarios Sensitifrwydd Costau

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

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

Cost	% o Gynnydd
Costau Depo	10%

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

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

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

C2.6 Dim ond effaith fach y mae'r lefel hon o gynnydd mewn costau'n ei chael ar y Gymhareb Cost a Budd. Yn y canlyniadau sy'n cynnwys arbedion amser siwrnai, mae'r Gymhareb yn parhau i fod yn fwy nag un ym mhob achos.

C3 Nodyn ar gyflwyno cyllid cyhoeddus / costau cymorthdaliadau

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

C4 Gwerthoedd Newid

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

C5 Crynodeb

- C5.1 Mae tabl cryno sy'n rhoi trosolwg o'r holl Gymarebau Cost a Budd i'w weld yn Nhabl C-27. Mae'r dadansoddiad sensitifrwydd a gyflwynir yn yr Atodiadu hwn yn dangos y byddai angen gwneud newidiadau eithaf eithafol i'r tybiaethau modelu craidd (h.y. dim cynnydd yn y galw gan deithwyr, peidio â chynnwys arbedion amser siwrnai A defnyddio methodoleg TAG) er mwyn i'r gymhareb cost a budd o opsiwn diwygio'r

bysiau ostwng islaw un. Ymhellach, ym mhob senario, mae'r gymhareb cost a budd ar gyfer diwygio'r bysiau yn fwy nag ar gyfer Partneriaethau Statudol. Mae hyn yn rhoi rhywfaint o sicrwydd ynghylch cadernid y canlyniadau modelu.

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALIau	Gweithre dwyr	Defnyddwy r	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.6 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1 M	-	-	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1 M	-	£106.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1 M	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3 M	-	£61.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£958.8 M	£958.8 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£81.9 M	£81.9 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0 M	£25.0 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£90.8 M	£90.8 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.1 M	£5.1 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£51.3 M	-£51.3 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.5 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.3 M
Costau Rheolaidd		£240.2 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£282.3 M
Cyfanswm Costau		£277.7 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£353.6 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,110.3 M	£1,110.3 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£1,110.3 M	£1,135.2 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£277.7 M	-£76.6 M	£25.6 M	£1,110.3 M	£781.6 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		3.2				
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision 2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALiau	Gweithre dwy	Defnyddwy r	Cyfanswm
4.	Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad					
5.	Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC					

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.6 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.4 M	-	-	-	£35.4 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.2 M	-	-	-	£110.2 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9 M	-	£72.9 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.4 M	-	£35.4 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3 M	-	£110.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£448.6 M	£448.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£58.6 M	£58.6 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£58.1 M	£58.1 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.5 M	£3.5 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8 M	-£30.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.7 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.6 M
Costau Rheolaidd		£273.5 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£315.6 M
Cyfanswm Costau		£311.2 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£387.1 M
Manteision Ariannol		-	-	£25.0 M	-	£25.0 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£555.4 M	£537.9 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£25.0 M	£555.4 M	£562.9 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£311.2 M	-£76.6 M	£25.7 M	£555.4 M	£175.8 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cymhareb Buddiannau a Chostau		1.5				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithre dwyr	Defnyddwy r	Cyfanswm
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£88.1 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£35.9 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0 M	-	-	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£109.4 M	-	-	-	-£109.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6 M	-	£191.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0 M	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9 M	-	-£108.9 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,828.5 M	£1,828.5 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£150.3 M	£150.3 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7 M	£45.7 M
Nwyon Tŷ Gwyr	Manteision Economaidd	-	-	-	£225.0 M	£225.0 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£9.3 M	£9.3 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£138.3 M	-£138.3 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.4 M	-	-£11.9 M	-	£316.5 M
Costau Rheolaidd		£240.7 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£64.7 M
Cyfanswm Costau		£569.1 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£381.2 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£2,120.5 M	£2,120.5 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£2,120.5 M	£2,141.1 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£569.1 M	£26.1 M	£182.4 M	£2,120.5 M	£1,759.9 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						5.6

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithre dwy	Defnyddwy r	Cyfanswm
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision 2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd 3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth 4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad 5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC						

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£88.1 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£35.9 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2 M	-	-	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£0.4 M	-	-	-	-£0.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6 M	-	£117.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2 M	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£0.1 M	-	-£0.1 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£734.4 M	£734.4 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£95.5 M	£95.5 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£159.5 M	£159.5 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.8 M	£5.8 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8 M	-£94.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.6 M	-	-£11.9 M	-	£316.7 M
Costau Rheolaidd		£314.7 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£138.7 M
Cyfanswm Costau		£643.3 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£455.4 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£928.7 M	£900.3 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£928.7 M	£920.9 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£643.3 M	£26.1 M	£182.4 M	£928.7 M	£465.6 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cymhareb Buddiannau a Chostau		2.0				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.0 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1 M	-	-	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.3 M	-	-	-	£61.3 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1 M	-	£106.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1 M	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3 M	-	£61.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£644.3 M	£644.3 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£43.3 M	£43.3 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0 M	£25.0 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£29.7 M	£29.7 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£4.9 M	£4.9 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£36.7 M	-£36.7 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.5 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.4 M
Costau Rheolaidd		£240.2 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£282.3 M
Cyfanswm Costau		£277.7 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£353.6 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£710.5 M	£710.5 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£710.5 M	£735.4 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£277.7 M	-£76.6 M	£25.6 M	£710.5 M	£381.8 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						2.1
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC						

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.1 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.4 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.3 M	-	-	-	£35.3 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.3 M	-	-	-	£110.3 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9 M	-	£72.9 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.3 M	-	£35.3 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3 M	-	£110.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£301.5 M	£301.5 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£30.9 M	£30.9 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£28.6 M	£28.6 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.4 M	£3.4 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8 M	-£30.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.6 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.5 M
Costau Rheolaidd		£273.4 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£315.5 M
Cyfanswm Costau		£311.0 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£387.0 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£333.5 M	£333.5 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£333.5 M	£358.4 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£311.0 M	-£76.6 M	£25.6 M	£333.5 M	-£28.5 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		0.9				
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC						

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithre dwyr	Defnyddwy r	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£88.1 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£35.9 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0 M	-	-	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£109.4 M	-	-	-	-£109.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6 M	-	£191.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0 M	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9 M	-	-£108.9 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,228.8 M	£1,228.8 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£75.6 M	£75.6 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7 M	£45.7 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£99.3 M	£99.3 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£8.9 M	£8.9 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£107.5 M	-£107.5 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.4 M	-	-£11.9 M	-	£316.5 M
Costau Rheolaidd		£240.7 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£64.7 M
Cyfanswm Costau		£569.1 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£381.2 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,350.8 M	£1,350.8 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£1,350.8 M	£1,371.4 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithre dwy	Defnyddwy r	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£569.1 M	£26.1 M	£182.4 M	£1,350.8 M	£990.2 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		3.6				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£88.1 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£35.9 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2 M	-	-	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£0.4 M	-	-	-	-£0.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6 M	-	£117.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2 M	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£0.1 M	-	-£0.1 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£493.6 M	£493.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£48.3 M	£48.3 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£96.9 M	£96.9 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.5 M	£5.5 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8 M	-£94.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.6 M	-	-£11.9 M	-	£316.7 M
Costau Rheolaidd		£314.7 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£138.7 M
Cyfanswm Costau		£643.3 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£455.4 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£577.9 M	£549.5 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£577.9 M	£570.1 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£643.3 M	£26.1 M	£182.4 M	£577.9 M	£114.7 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cymhareb Buddiannau a Chostau		1.3				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.6 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9 M	-	-	-	£0.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5 M	-	-	-	£215.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1 M	-	£2.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£0.9 M	-	£0.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5 M	-	£215.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£899.6 M	£899.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.3 M	£1.3 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.5 M	£0.5 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£53.4 M	£53.4 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1 M	£0.1 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9 M	-£16.9 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.7 M
Costau Rheolaidd		£344.2 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£386.3 M
Cyfanswm Costau		£381.9 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£457.9 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£938.1 M	£938.1 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£938.1 M	£963.0 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9 M	-£76.6 M	£25.6 M	£938.1 M	£505.1 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		2.1				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.6 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9 M	-	-	-	£0.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5 M	-	-	-	£215.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1 M	-	£2.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£0.9 M	-	£0.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5 M	-	£215.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£415.2 M	£415.2 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.3 M	£1.3 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£53.4 M	£53.4 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1 M	£0.1 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9 M	-£16.9 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.7 M
Costau Rheolaidd		£344.2 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£386.3 M
Cyfanswm Costau		£381.9 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£457.9 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£453.6 M	£453.2 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£453.6 M	£478.1 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9 M	-£76.6 M	£25.6 M	£453.6 M	£20.2 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		1.0				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£88.1 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£35.9 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9 M	-	-	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5 M	-	-	-	£164.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3 M	-	£4.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9 M	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5 M	-	£164.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,651.4 M	£1,651.4 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£2.6 M	£2.6 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.9 M	£0.9 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£152.1 M	£152.1 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2 M	£0.2 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4 M	-£73.4 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9 M	-	-£11.9 M	-	£317.0 M
Costau Rheolaidd		£428.0 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£252.0 M
Cyfanswm Costau		£756.9 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£569.0 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,733.8 M	£1,733.8 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£1,733.8 M	£1,754.4 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£756.9 M	£26.1 M	£182.4 M	£1,733.8 M	£1,185.4 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		3.1				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£133.8 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£81.6 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9 M	-	-	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5 M	-	-	-	£164.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3 M	-	£4.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9 M	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5 M	-	£164.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£668.9 M	£668.9 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£2.6 M	£2.6 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£152.1 M	£152.1 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2 M	£0.2 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4 M	-£73.4 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9 M	-	-£11.9 M	-	£317.0 M
Costau Rheolaidd		£428.0 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£252.0 M
Cyfanswm Costau		£756.9 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£569.0 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£751.3 M	£750.4 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£751.3 M	£770.9 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£756.9 M	£26.1 M	£182.4 M	£751.3 M	£201.9 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						1.4

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.6 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9 M	-	-	-	£0.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5 M	-	-	-	£215.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1 M	-	£2.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£.9M	-	£.9M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5 M	-	£215.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£604.6 M	£604.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.8 M	£0.8 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.5 M	£0.5 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£26.0 M	£26.0 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1 M	£0.1 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9 M	-£16.9 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.7 M
Costau Rheolaidd		£344.2 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£386.3 M
Cyfanswm Costau		£381.9 M	£76.6 M	-£.7M	-	£457.9 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£615.1 M	£615.1 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£615.1 M	£640.1 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9 M	-£76.6 M	£25.6 M	£615.1 M	£182.2 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						1.4
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC						

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£8.5 M	£15.6 M	-	-	£24.1 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£29.3 M	£14.6 M	£3.7 M	-	£47.6 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£21.8 M	£23.9 M	-£4.4 M	-	£41.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£45.0 M	£22.5 M	-	-	£67.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£0.9 M	-	-	-	£0.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£215.5 M	-	-	-	£215.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£2.1 M	-	£2.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£0.9 M	-	£0.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£215.5 M	-	£215.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£279.0 M	£279.0 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.8 M	£0.8 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£26.0 M	£26.0 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.1 M	£0.1 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£16.9 M	-£16.9 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£37.8 M	£30.2 M	£3.7 M	-	£71.7 M
Costau Rheolaidd		£344.2 M	£46.4 M	-£4.4 M	-	£386.3 M
Cyfanswm Costau		£381.9 M	£76.6 M	-£0.7 M	-	£457.9 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£289.1 M	£289.1 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£289.1 M	£314.1 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£381.9 M	-£76.6 M	£25.6 M	£289.1 M	-£143.9 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						0.7
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC						

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£88.1 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£35.9 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9 M	-	-	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5 M	-	-	-	£164.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3 M	-	£4.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9 M	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5 M	-	£164.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,109.8 M	£1,109.8 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.7 M	£1.7 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.9 M	£0.9 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£93.0 M	£93.0 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2 M	£0.2 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4 M	-£73.4 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9 M	-	-£11.9 M	-	£317.0 M
Costau Rheolaidd		£428.0 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£252.0 M
Cyfanswm Costau		£756.9 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£569.0 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,132.2 M	£1,132.2 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£1,132.2 M	£1,152.8 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£756.9 M	£26.1 M	£182.4 M	£1,132.2 M	£583.8 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		2.0				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£275.2 M	-	-	-	£275.2 M
Costau Staff	Costau Pontio	£17.1 M	-	£6.4 M	-	£23.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£36.6 M	-	-£18.3 M	-	£18.3 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£88.1 M	-£26.1 M	-£26.1 M	-	£35.9 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£112.5 M	-	-£123.8 M	-	-£11.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£1.9 M	-	-	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£164.5 M	-	-	-	£164.5 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£4.3 M	-	£4.3 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£1.9 M	-	£1.9 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£164.5 M	-	£164.5 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£449.5 M	£449.5 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£1.7 M	£1.7 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£93.0 M	£93.0 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£0.2 M	£0.2 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£73.4 M	-£73.4 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£328.9 M	-	-£11.9 M	-	£317.0 M
Costau Rheolaidd		£428.0 M	-£26.1 M	-£149.9 M	-	£252.0 M
Cyfanswm Costau		£756.9 M	-£26.1 M	-£161.8 M	-	£569.0 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£471.9 M	£471.0 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£471.9 M	£491.6 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£756.9 M	£26.1 M	£182.4 M	£471.9 M	-£77.4 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		0.9				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£11.0 M	£20.2 M	-	-	£31.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£35.1 M	£17.6 M	£4.4 M	-	£57.1 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£28.3 M	£31.1 M	-£5.7 M	-	£53.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0 M	£27.0 M	-	-	£81.0 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1 M	-	-	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1 M	-	£106.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1 M	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3 M	-	£61.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£958.8 M	£958.8 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£81.9 M	£81.9 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0 M	£25.0 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£90.8 M	£90.8 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.1 M	£5.1 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£51.3 M	-£51.3 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£45.9 M	£37.8 M	£4.4 M	-	£88.1 M
Costau Rheolaidd		£255.7 M	£58.1 M	-£5.7 M	-	£308.2 M
Cyfanswm Costau		£301.6 M	£95.9 M	-£1.3 M	-	£396.3 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,110.3 M	£1,110.3 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£1,110.3 M	£1,135.2 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£301.6 M	-£95.9 M	£26.2 M	£1,110.3 M	£739.0 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		2.9				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£11.0 M	£20.2 M	-	-	£31.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£35.1 M	£17.6 M	£4.4 M	-	£57.1 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£28.3 M	£31.1 M	-£5.7 M	-	£53.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0 M	£27.0 M	-	-	£81.0 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.4 M	-	-	-	£35.4 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.2 M	-	-	-	£110.2 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9 M	-	£72.9 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.4 M	-	£35.4 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3 M	-	£110.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£448.6 M	£448.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£58.6 M	£58.6 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£58.1 M	£58.1 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.5 M	£3.5 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8 M	-£30.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£46.1 M	£37.8 M	£4.4 M	-	£88.3 M
Costau Rheolaidd		£289.0 M	£58.1 M	-£5.7 M	-	£341.5 M
Cyfanswm Costau		£335.1 M	£95.9 M	-£1.3 M	-	£429.8 M
Manteision Ariannol		-	-	£25.0 M	-	£25.0 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£537.9 M	£537.9 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£25.0 M	£537.9 M	£562.9 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£335.1 M	-£95.9 M	£26.3 M	£537.9 M	£133.2 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		1.3				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7 M	-	-	-	£302.7 M
Costau Staff	Costau Pontio	£22.2 M	-	£8.3 M	-	£30.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.9 M	-	-£22.0 M	-	£22.0 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£114.5 M	-£33.9 M	-£33.9 M	-	£46.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0 M	-	-£148.5 M	-	-£13.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0 M	-	-	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£109.4 M	-	-	-	-£109.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6 M	-	£191.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0 M	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9 M	-	-£108.9 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,828.5 M	£1,828.5 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£150.3 M	£150.3 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7 M	£45.7 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£225.0 M	£225.0 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£9.3 M	£9.3 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£138.3 M	-£138.3 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.4 M	-	-£13.7 M	-	£354.7 M
Costau Rheolaidd		£289.6 M	-£33.9 M	-£182.5 M	-	£73.2 M
Cyfanswm Costau		£658.0 M	-£33.9 M	-£196.2 M	-	£427.9 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£2,120.5 M	£2,120.5 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£2,120.5 M	£2,141.1 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£658.0 M	£33.9 M	£216.7 M	£2,120.5 M	£1,713.2 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		5.0				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7 M	-	-	-	£302.7 M
Costau Staff	Costau Pontio	£22.2 M	-	£8.3 M	-	£30.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.9 M	-	-£22.0 M	-	£22.0 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£114.5 M	-£33.9 M	-£33.9 M	-	£46.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0 M	-	-£148.5 M	-	-£13.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2 M	-	-	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£0.4 M	-	-	-	-£0.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6 M	-	£117.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2 M	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£0.1 M	-	-£0.1 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£734.4 M	£734.4 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£95.5 M	£95.5 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£159.5 M	£159.5 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.8 M	£5.8 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8 M	-£94.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.6 M	-	-£13.7 M	-	£354.9 M
Costau Rheolaidd		£363.6 M	-£33.9 M	-£182.5 M	-	£147.2 M
Cyfanswm Costau		£732.2 M	-£33.9 M	-£196.2 M	-	£502.1 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£900.3 M	£900.3 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£900.3 M	£920.9 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£732.2 M	£33.9 M	£216.7 M	£900.3 M	£418.8 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau	1.8					
Nodiadau						

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£11.0 M	£20.2 M	-	-	£31.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£34.8M	£17.6 M	£4.4 M	-	£56.8 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£28.3 M	£31.1 M	-£5.7 M	-	£53.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0 M	£27.0 M	-	-	£81.0 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£51.1 M	-	-	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£61.3 M	-	-	-	£61.3 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£106.1 M	-	£106.1 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£51.1 M	-	£51.1 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£61.3 M	-	£61.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£644.3 M	£644.3 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£43.3 M	£43.3 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£25.0 M	£25.0 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£29.7 M	£29.7 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£4.9 M	£4.9 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£36.7 M	-£36.7 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£45.9 M	£37.8 M	£4.4 M	-	£88.1 M
Costau Rheolaidd		£255.7 M	£58.1 M	-£5.7 M	-	£308.2 M
Cyfanswm Costau		£301.6 M	£95.9 M	-£1.3 M	-	£396.3 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£710.5 M	£710.5 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£710.5 M	£735.4 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALIau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£301.6 M	-£95.9 M	£26.2 M	£710.5 M	£339.2 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						1.9
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC						

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	-	-	-	-	-
Costau Staff	Costau Pontio	£11.0 M	£20.2 M	-	-	£31.3 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£34.9 M	£17.6 M	£4.4 M	-	£56.9 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£28.3 M	£31.1 M	-£5.7 M	-	£53.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£54.0 M	£27.0 M	-	-	£81.0 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£35.3 M	-	-	-	£35.3 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	£110.3 M	-	-	-	£110.3 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£72.9 M	-	£72.9 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£35.3 M	-	£35.3 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	£110.3 M	-	£110.3 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£254.6 M	-	-£254.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£301.5 M	£301.5 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£30.9 M	£30.9 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£28.6 M	£28.6 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£3.4 M	£3.4 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£30.8 M	-£30.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£46.0 M	£37.8 M	£4.4 M	-	£88.2 M
Costau Rheolaidd		£288.9 M	£58.1 M	-£5.7 M	-	£341.4 M
Cyfanswm Costau		£334.9 M	£95.9 M	-£1.3 M	-	£429.6 M
Manteision Ariannol		-	-	£24.9 M	-	£24.9 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£333.5 M	£333.5 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£24.9 M	£333.5 M	£358.4 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£334.9 M	-£95.9 M	£26.2 M	£333.5 M	-£71.2 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						0.8
Nodiadau						
1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision						
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd						
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth						
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad						
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC						

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7 M	-	-	-	£302.7 M
Costau Staff	Costau Pontio	£22.2 M	-	£8.3 M	-	£30.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.9 M	-	-£22.0 M	-	£22.0 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£114.5 M	-£33.9 M	-£33.9 M	-	£46.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0 M	-	-£148.5 M	-	-£13.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£88.0 M	-	-	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£109.4 M	-	-	-	-£109.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£191.6 M	-	£191.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£88.0 M	-	£88.0 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£108.9 M	-	-£108.9 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£1,228.8 M	£1,228.8 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£75.6 M	£75.6 M
Tagfeydd	Manteision Economaidd	-	-	-	£45.7 M	£45.7 M
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£99.3 M	£99.3 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£8.9 M	£8.9 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£107.5 M	-£107.5 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.4 M	-	-£13.7 M	-	£354.7 M
Costau Rheolaidd		£289.6 M	-£33.9 M	-£182.5 M	-	£73.2 M
Cyfanswm Costau		£658.0 M	-£33.9 M	-£196.2 M	-	£427.9 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£1,350.8 M	£1,350.8 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£1,350.8 M	£1,371.4 M
Effaith Net (positif = mantais net)		-£658.0 M	£33.9 M	£216.7 M	£1,350.8 M	£943.5 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau		3.2				

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

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

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALlau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Costau						
Costau Caffael Depos	Costau Pontio	£302.7 M	-	-	-	£302.7 M
Costau Staff	Costau Pontio	£22.2 M	-	£8.3 M	-	£30.5 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Pontio	£43.9 M	-	-£22.0 M	-	£22.0 M
Costau Staff	Costau Rheolaidd	£114.5 M	-£33.9 M	-£33.9 M	-	£46.7 M
Systemau TG a Chostau Eraill Nad Ydynt yn Gysylltiedig â Staff	Costau Rheolaidd	£135.0 M	-	-£148.5 M	-	-£13.5 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Costau Rheolaidd	£53.2 M	-	-	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Costau Rheolaidd	£61.0 M	-	-	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Costau Rheolaidd	-£0.4 M	-	-	-	-£0.4 M
Manteision						
Refeniw Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	£117.6 M	-	£117.6 M
Ad-dalu Tocynnau Teithio Rhatach	Manteision Ariannol	-	-	£53.2 M	-	£53.2 M
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	Manteision Ariannol	-	-	£61.0 M	-	£61.0 M
Newid i Gyllid Cyhoeddus	Manteision Ariannol	-	-	-£0.1 M	-	-£0.1 M
Costau Gweithredu Gweithredwyr	Manteision Ariannol	-	-	-£211.1 M	-	-£211.1 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Amseroedd ac Ansawdd Siwrneiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£493.6 M	£493.6 M
Manteision i Ddefnyddwyr – Iechyd	Manteision Economaidd	-	-	-	£48.3 M	£48.3 M
Tagfeydd	Manteision Ariannol	-	-	-	-	-
Nwyon Tŷ Gwydr	Manteision Economaidd	-	-	-	£96.9 M	£96.9 M
Manteision Eraill i Bobl Nad Ydynt yn Ddefnyddwyr Bysiau	Manteision Economaidd	-	-	-	£5.5 M	£5.5 M
Trethu Anuniongyrchol	Manteision Economaidd	-	-	-	-£94.8 M	-£94.8 M
Crynodeb						
Costau Pontio		£368.6 M	-	-£13.7 M	-	£354.9 M
Costau Rheolaidd		£363.6 M	-£33.9 M	-£182.5 M	-	£147.2 M
Cyfanswm Costau		£732.2 M	-£33.9 M	-£196.2 M	-	£502.1 M
Manteision Ariannol		-	-	£20.6 M	-	£20.6 M
Manteision Economaidd		-	-	-	£549.5 M	£549.5 M
Cyfanswm Manteision		-	-	£20.6 M	£549.5 M	£570.1 M

Eitem	Grwpiau Cryno	LIC/TrC	ALLau	Gweithred wyr	Defnyddw yr	Cyfansw m
Effaith Net (positif = mantais net)		-£732.2 M	£33.9 M	£216.7 M	£549.5 M	£68.0 M
Cymhareb Buddiannau a Chostau						1.1

Nodiadau

1. Gwerthoedd bras yw'r rhai a ddangosir, a bwriedir iddynt gynnig rhagolygon dangosol yn unig o'r costau a'r manteision
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir wedi'u disgowntio yn unol â phrisiau 2023 dros gyfnod arfarnu o 30 mlynedd
3. Mae'r costau'n cynnwys tuedd optimistiaeth
4. Caiff yr holl ffigurau eu mynegi ar ffurf prisiau'r farchnad
5. Mae LIC/TrC yn cynrychioli'r awdurdod masnachfreinio, a allai gael ei redeg yn rhanbarthol dan arweiniad ALI neu TrC

Tabl C-26 Gwerthoedd Newid

Dull	Senario	Budd Amser Siwrnai	Costau	Mantais	Newid i'r Gost	Newid i'r Fantais	% Newid i'r Gost	% Newid i'r Fantais
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol	Gan gynnwys:	£353.6 M	£1,135.2 M	£781.6 M	-£781.6 M	221%	-69%
Polisi Cymru	Masnachfreinio	Gan gynnwys:	£381.2 M	£2,141.1 M	£1,759.9 M	-£1,759.9 M	462%	-82%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	Gan gynnwys:	£457.9 M	£963.0 M	£505.1 M	-£505.1 M	110%	-52%
Polisi Cymru	Masnachfreinio – Sensitifrwydd y Galw	Gan gynnwys:	£569.0 M	£1,754.4 M	£1,185.4 M	-£1,185.4 M	208%	-68%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	Gan gynnwys:	£396.3 M	£1,135.2 M	£739.0 M	-£739.0 M	186%	-65%
Polisi Cymru	Masnachfreinio – Sensitifrwydd Costau	Gan gynnwys:	£427.9 M	£2,141.1 M	£1,713.2 M	-£1,713.2 M	400%	-80%
TAG	Partneriaethau Statudol	Gan gynnwys:	£353.6 M	£735.4 M	£381.8 M	-£381.8 M	108%	-52%
TAG	Masnachfreinio	Gan gynnwys:	£381.2 M	£1,371.4 M	£990.2 M	-£990.2 M	260%	-72%
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	Gan gynnwys:	£457.9 M	£640.1 M	£182.2 M	-£182.2 M	40%	-28%
TAG	Masnachfreinio – Sensitifrwydd y Galw	Gan gynnwys:	£569.0 M	£1,152.8 M	£583.8 M	-£583.8 M	103%	-51%
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	Gan gynnwys:	£396.3 M	£735.4 M	£339.2 M	-£339.2 M	86%	-46%
TAG	Masnachfreinio – Sensitifrwydd Costau	Gan gynnwys:	£427.9 M	£1,371.4 M	£943.5 M	-£943.5 M	220%	-69%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol	Heb gynnwys	£387.1 M	£562.9 M	£175.8 M	-£175.8 M	45%	-31%
Polisi Cymru	Masnachfreinio	Heb gynnwys	£455.4 M	£920.9 M	£465.6 M	-£465.6 M	102%	-51%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£457.9 M	£478.1 M	£20.2 M	-£20.2 M	4%	-4%
Polisi Cymru	Masnachfreinio – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£569.0 M	£770.9 M	£201.9 M	-£201.9 M	35%	-26%
Polisi Cymru	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	Heb gynnwys	£429.8 M	£562.9 M	£133.2 M	-£133.2 M	31%	-24%
Polisi Cymru	Masnachfreinio – Sensitifrwydd Costau	Heb gynnwys	£502.1 M	£920.9 M	£418.8 M	-£418.8 M	83%	-45%
TAG	Partneriaethau Statudol	Heb gynnwys	£387.0 M	£358.4 M	-£28.5 M	£28.5 M	-7%	8%
TAG	Masnachfreinio	Heb gynnwys	£455.4 M	£570.1 M	£114.7 M	-£114.7 M	25%	-20%

Dull	Senario	Budd Amser Siwrnai	Costau	Mantais	Newid i'r Gost	Newid i'r Fantais	% Newid i'r Gost	% Newid i'r Fantais
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£457.9 M	£314.1 M	-£143.9 M	£143.9 M	-31%	46%
TAG	Masnachfreinio – Sensitifrwydd y Galw	Heb gynnwys	£569.0 M	£491.6 M	-£77.4 M	£77.4 M	-14%	16%
TAG	Partneriaethau Statudol – Sensitifrwydd Costau	Heb gynnwys	£429.6 M	£358.4 M	-£71.2 M	£71.2 M	-17%	20%
TAG	Masnachfreinio – Sensitifrwydd Costau	Heb gynnwys	£502.1 M	£570.1 M	£68.0 M	-£68.0 M	14%	-12%

Tabl C-27 Y Gymhared Cost a Budd - Tabl Cryno

Methodoleg	Craidd		Sensitifrwydd y Galw		Sensitifrwydd Costau	
	Partneriaet hau Statudol	Diwygio'r Bysiau	Partneriaet hau Statudol	Diwygio'r Bysiau	Partneriaet hau Statudol	Diwygio'r Bysiau
Polisi Cymru, gan gynnwys arbedion JT	3.2	5.6	2.1	3.1	2.9	5.0
TAG, gan gynnwys arbedion amser siwrnai	2.1	3.6	1.4	2.0	1.9	3.2
Polisi Cymru, heb gynnwys arbedion JT	1.5	2.0	1.0	1.4	1.3	1.8
TAG, heb gynnwys arbedion amser siwrnai	0.9	1.3	0.7	0.9	0.8	1.1

Atodiad D – Asesu'r Gystadleuaeth

D1 Prawf Hidlo'r Gystadleuaeth

Canfyddiadau Hidlo'r Gystadleuaeth

D1.1 Mae prawf hidlo'r gystadleuaeth Llywodraeth Cymru (Tabl D-1) wedi cael ei gymhwyso at y Bil (fel yr oedd yr adeg honno), sef yr opsiwn a ffefrir fel y'i nodir yn yr RIA.

D1.2 Mae'r asesiad yn seiliedig ar ddata ar fflydoedd a milltiroedd a'r data sydd ar gael ar ddefnydd, a ddefnyddir fel procsi ar gyfer cyfran o'r farchnad. Ers i'r diwydiant bysiau gael ei ddadreoleiddio, mae cryn dipyn o gyfuno wedi digwydd yn y diwydiant mewn meysydd â photensial masnachol, a chwe phrif weithredwr sydd yng Nghymru: Bws Caerdydd, Stagecoach, First Cymru, Arriva, Adventure Travel a Newport Bus.

Tabl D-1 Cwestiynau Prawf Hidlo RIA Llywodraeth Cymru

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

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

asesu'r gystadleuaeth yn llawn fel yr amlinellir yn y ddogfen hon, gan ddilyn canllawiau'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA)⁶⁹.

D2 Cefndir y Farchnad Fysiau yng Nghymru

Y Farchnad Fysiau yng Nghymru

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

⁶⁹Yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, [Competition & Markets Authority, Competition assessment: guidelines for policymakers](#)

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

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

Y Cyflenwad o Wasanaethau Bysiau yng Nghymru

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

Y Galw am Wasanaethau Bysiau yng Nghymru

- D2.13 Ar y cyfan, mae cyfran dulliau teithio bysiau yng Nghymru yn isel, ar lefel o tua 100M o deithiau y flwyddyn⁷¹ (ychydig cyn pandemig COVID-19), sef tua 3-4% o gyfanswm y galw am drafnidiaeth, a dywed cyfran uchel o deithwyr mai eu prif reswm dros ddefnyddio'r bws yw am nad oes ganddynt ddewis arall. Ar ben hynny, mae'r canfyddiad o werth am arian yn wael ar y cyfan, ac eithrio ymhlith defnyddwyr sy'n talu prisiau rhatach.
- D2.14 Caiff y mwyafrif helaeth o siwrneiau gan deithwyr eu gwneud gan ddefnyddio gwasanaethau'r gweithredwyr mawr, gyda'r chwe gweithredwr mwyaf yn cyfrif am tua 80-85% o gyfanswm y galw ymhlith teithwyr⁷².
- D2.15 Mae'n debygol bod natur dameidiog y rhwydwaith bysiau a'r cydgysylltu cyfyngedig rhwng sefydliadau sy'n gyfrifol am wahanol agweddau arno yn ffactor arwyddocaol sy'n cyfyngu ar y system yn ei chyfanrwydd, ac ar y gallu i ddenu cynnydd mewn defnydd.

D3 Asesu'r Cynigion Polisi

Cyflwyniad

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

⁷⁰ Ffynhonnell: Data'r Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau 2018-19, Llywodraeth Cymru

⁷¹ [Bus statistics data tables - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/statistics/bus-statistics-data-tables)

⁷² Trafnidiaeth Cymru, Data ar y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau, 2022 – heb eu cyhoeddi oherwydd sensitifrwydd masnachol.

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

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

Y Trefniadau Presennol a Damcaniaeth Marchnad Gystadleuol

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

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

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

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

Methiant y Farchnad

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

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

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

Darparu Deddfwriaeth a Dewisiadau Amgen Posibl

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

Effeithiau'r Ddeddfwriaeth Arfaethedig

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

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

- D3.11 I weithredwyr bysiau, gall y model masnachfreinio, o dan drefniadau diwygio'r bysiau, gynnig amgylchedd gweithredu mwy sefydlog ynghyd â'r rhyddid i ganolbwyntio ar ddarparu gwasanaethau, dibynadwyedd, gofal cwsmeriaid a chyrraedd safonau y cytunwyd arnynt mewn contractau. Un risg bosibl yw os bydd y gystadleuaeth mor wael mewn rhai rhannu o Gymru fel na chaiff contractau masnachfreinio eu prisio'n gystadleuol neu na ddaw dim tendrau i law. Gellir rheoli hyn drwy ymgysylltu â'r farchnad a sicrhau y caiff meintiau'r contract eu graddio'n briodol ledled Cymru. Mae'r ddeddfwriaeth yn darparu ar gyfer gwasanaethau a gaiff eu rhedeg gan Weinidogion Cymru (drwy TrC) a allai fod yn fodd i fynd i'r afael â bylchau mewn gwasanaethau.
- D3.12 Nod y ddeddfwriaeth yw sicrhau bod yr holl weithredwyr bysiau yn y sector yn darparu gwasanaethau yn unol â'u cryfderau penodol, gan gynnwys BBaChau, cwmnïau sy'n eiddo i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau corfforaethol. Yn bwysig ddigon, o dan y model arfaethedig, bydd Gweinidogion Cymru (drwy TrC) yn gallu mabwysiadu risgiau o ran refeniw ar gyfer gwasanaethau bysiau wedi'u masnachfreinio, a all wneud y sefyllfa fasnachol yn fwy deniadol i weithredwyr, ac yn arbennig i BBaChau.
- D3.13 Mae'r dull hwn yn galluogi gweithredwyr i ganolbwyntio ar gymhellion perfformiad contractiol ac ansawdd gwasanaethau. Bydd gweithredwyr yn parhau i ysgwyddo'r risg o ran costau drwy weithrediadau ond, unwaith eto, cânt eu cymell gan y model masnachfreinio contractau i sicrhau arbedion effeithlonrwydd wrth reoli gweithrediadau ac asedau gan y bydd y gweithredwr, i bob pwrpas, yn 'cadw' unrhyw gostau a gaiff eu harbed, a gallai llwybrau masnachfreinio yn y dyfodol gael eu colli i weithredwyr eraill sy'n gallu cyflawni contractau am werth rhatach.
- D3.14 Byddai rhai is-opsiynau ym model diwygio'r bysiau arfaethedig yn golygu bod TrC yn darparu'r fflyd a'r depos fel rhan o'r trefniadau masnachfreinio, ac mae'n debygol y byddai'n eu prydlesu i'r gweithredwyr am werth rhent bach iawn. Unwaith eto, mae hyn yn lleihau'r rhwystr rhag ymuno â'r farchnad a'r risg i newydd-ddyfodiaid posibl, ac mae'n creu marchnad gystadleuol y gellir ymuno â hi a ffordd o gyflymu'r broses o bontio i fysiau di-allyriadau yn unol â dyheadau Llywodraeth Cymru i fflyd bysiau Cymru fod yn rhai di-allyriadau egsôst erbyn 2035 fel yr amlinellir yn Cymru Sero Net⁷³.

⁷³ <https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-10/cymru-sero-net-cyllideb-garbon-2-2021-25.pdf>

Canlyniadau i Deithwyr

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

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