



Dr Chris Llewelyn

Prif Weithredwr / Chief Executive

**Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
Welsh Local Government Association**

Un Rhodfa'r Gamlas

Heol Dumballs

Caerdydd

CF10 5BF

Ffôn: 029 2046 8600

One Canal Parade

Dumballs Road

Cardiff

CF10 5BF

Tel: 029 2046 8600

Ein Cyf / Our Ref:

Dyddiad / Date: 23/10/25

Gofynnwch am / Please ask for: Tim Peppin

Llinell uniongyrchol / Direct line: 07747 483761

Ebost / Email: tim.peppin@wlga.gov.uk

Llŷr Gruffydd AS

Cadeirydd – Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Senedd Cymru

Bae Caerdydd

Caerdydd CF99 1SN

copi at Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
James Price, Prif Weithredwr TrC

Drwy e-bost

Annwyl Llŷr,

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) – Materion gweddilliol Cam 1 i gael eu hystyried yn niwygiadau Cam 2

Ysgrifennaf i dynnu sylw at elfennau o'r Bil drafft y credaf fod angen eu hystyried yn niwygiadau Cam 2.

Mae Cyngorau'n cefnogi'r amcan a'r uchelgais i gynyddu'r niferoedd sy'n defnyddio bysiau. Er hynny, mae'n bwysig bod y dull sydd ynghlwm â'r Bil yn effeithlon, ac yn achosi cyn lleied â phosib' o risg i'r pwrs cyhoeddus ac i ostyngiad yn y gwasanaethau presennol i ddefnyddwyr cyfredol. Hoffwn, felly, fanteisio ar y cyfle hwn i godi nifer o bwyntiau gyda chi a'ch Pwyllgor.

Un brif ystyriaeth yw fforddiadwyedd y cynigion o ran y gost weinyddol a gallu bodloni disgwyliadau sy'n cael eu codi gan y Bil o ran mwy o ddarpariaeth gwasanaethau bysiau.

Mae Asesiad Ariannol Llywodraeth Cymru'n cynnwys amcangyfrif o gost weinyddol ychwanegol o £30m y flwyddyn i wneud gwaith ynghlwm â rhoi rhyddfrentiau (*franchise*). Mae hyn yn gynydd sylweddol i gostau gweinyddol Cynghorau sy'n darparu'r rhwydwaith presennol. Rwyf wedi cael sicrhad ar lafar gan TrC nad ydyn nhw'n cydnabod y ffigwr o £30m a'u bod yn deall bod angen i'r costau gyfateb i gostau gweinyddol cyfredol. Credaf ei bod yn bwysig bod y pwynt hwn yn cael ei wneud yn glir a'i gofnodi yn rhan o drafodaethau'r Pwyllgor.

Mae'r achos dros ryddfrentio'n amlygu'r cyfle i wella gwasanaethau, sy'n awgrymu y bydd llwybrau newydd a/neu welliannau i lefel y gwasanaeth. Fodd bynnag, mae'n amlwg o ymgynghoriad cyhoeddus De-orllewin Cymru a gwybodaeth a rannwyd â Chynghorau yn y rhanbarth gan TrC nad oes unrhyw adnoddau ychwanegol ar ffurf staff na cherbydau ar gael ar unwaith. Felly mae'r gwelliannau, i ddechrau, o leiaf, yn debygol o fod yn fach.

Mae trafodaethau hyd yma a'r ymgynghoriad ar Ddrafft Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru wedi amlygu pwysigrwydd gwybodaeth leol i ddeall anghenion defnyddwyr a bod yn ymwybodol o gyfyngiadau ar y priffyrdd ac o ran isadeiledd sy'n effeithio ar weithrediadau bysiau.

Mae'r newidiadau arfaethedig i'r rhwydwaith gan TrC yn cynnwys defnyddio mwy ar gysylltiadau cyfnewidfeydd. Mae hynny'n golygu amseroedd teithio ychwanegol. Mae siwrneiau hirach sy'n uno llwybrau, ac yn llai rheolaidd ac yn gadael rhai ardaloedd â llai o wasanaeth neu heb wasanaeth o gwbl, hefyd yn cael eu cynnig. Bydd angen cwblhau rhai siwrneiau bws gynt drwy gyfnewidfa gyda thrên. Bydd hyn yn creu canlyniadau anfwriadol i rai sydd â thocyn teithio rhatach, a fydd yn gorfod talu cyfran o gost y daith roeddent yn gallu ei gwneud am ddim yn y gorffennol.

Bydd gweithredu dros fwy o bellter yn cynyddu risg ac effaith tagfeydd ar ddibynadwyedd gwasanaethau bysiau gyda llai o opsiynau i liniaru hyn, os bydd opsiynau o gwbl.

Mae cynlluniau hefyd i wahanu darpariaeth isadeiledd a darparu gwybodaeth. Fodd bynnag, mae cysylltiad annatod rhwng yr elfennau hyn, gan nad oes modd darparu gwybodaeth heb isadeiledd addas. Er bod Cynghorau'n cydnabod pwysigrwydd arosfannau bysiau fel y ffenest siop i ddefnyddwyr, mae pwysau cyllid wedi cyfyngu ar y gallu i ddarparu isadeiledd sy'n bodloni'r uchelgeisiau sydd gennym ar y cyd. Mae hepgor ystyriaethau isadeiledd ehangach ynghlwm â phriffyrdd, gan gynnwys mesurau blaenoriaeth i fysiau, yn golygu nad yw'r cynlluniau'n mynd i'r afael ag un o'r rhwystrau sylfaenol i fwy o ddefnydd o fysiau.

Mae'r Bil i bob pwrpas yn cyfyngu ar rôl Cynghorau i fod yn gyrff ymgynghori yn unig, er y bydd Cynghorau'n parhau i fod â dyletswyddau cyfreithiol ar gyfer elfennau

allweddol o'r system, gan gynnwys cludiant o'r cartref i'r ysgol, isadeiledd ochr y ffyrdd a bod yn Awdurdod Priffyrdd perthnasol.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cynnig defnyddio Memorandwm o Ddealltwriaeth gyda Chynghorau. Fodd bynnag, nid yw'n eglur a fyddai digon o statws i hyn er mwyn galluogi Cynghorau i gyflawni eu dyletswyddau perthnasol yn effeithiol. Dyletswydd i weithio ar y cyd â Chynghorau fyddai orau. Yn hyn o beth, mae hefyd angen eglurder o ran trefniadau llywodraethu. Yn y pen draw, fel yr amlinellwyd, Gweinidogion Cymru a fydd yn gyfrifol am gymeradwyo'r rhwydwaith bysiau. Mae hyn yn creu risg y gallai'r hyn sy'n cael ei gymeradwyo wrthdaro â dyletswyddau a chyfrifoldebau Cynghorau mewn perthynas â phriffyrdd a darparu cludiant o'r cartref i'r ysgol. Er bod trefniadau da i gydweithio a fyddai, gobeithio, yn osgoi sefyllfaoedd felly, byddai dyletswydd i weithio gyda Chynghorau'n rhoi mwy o sicrwydd.

Mae'r dull hwn o gaffael, gyda chontractau llawn, 'cost gros', yn cynyddu'r risg ariannol i'r pwrw cyhoeddus. Mae hefyd yn golygu mwy o waith rheoli a gweinyddu contractau. Mae'r dull arfaethedig, i bob pwrpas, yn sicrhau swm yr elw i weithredwyr am yr holl wasanaethau heb unrhyw risg ariannol iddynt.

Mae llwyddiant hirdymor rheoli costau mewn model caffael o'r fath yn dibynnu ar farchnad gyflenwi gref. Mae risg y bydd nifer y cyflenwyr, yn enwedig busnesau bach a chanolig a chwmnïau bysiau sy'n eiddo i Gynghorau'n cael eu heffeithio'n ddifawr os ydynt yn aflwyddiannus yn rownd gyntaf y broses ryddfrentio. Yn yr un modd, gallai cwmnïau mawr gweithredu bysiau benderfynu tynnu allan o Gymru os ydynt yn aflwyddiannus. Yn y ddau achos, mae hyn yn lleihau cystadleuaeth ac yn creu perygl o ansefydlogrwydd a chynnydd mewn prisiau yn rowndiau'r dyfodol. Bydd colli gweithredwyr felly hefyd yn cyfyngu ar allu Cynghorau i gyflawni eu dyletswyddau cludiant o'r cartref i'r ysgol statudol o ganlyniad i golli capasiti a/neu brisiau uwch i adlewyrchu'r gostyngiad yn nghyflenwad y cerbydau addas sydd ar gael.

Bydd y cynnig i brynu depos a cherbydau ar y dechrau'n creu rhagor o gostau i'r pwrw cyhoeddus ac efallai na fydd modd adennill y costau hynny neu na fyddant yn rhoi gwerth am arian. Mae'r cynnig i ddefnyddio'r dull gwerth gweddilliol i gaffael cerbydau gan weithredwyr cyfredol yn ei hanfod yn creu aneffeithlonrwydd yn y fflyd. Rwyf i wedi awgrymu dull gwahanol i TrC a fyddai'n ymwneud â defnyddio anogaeth ariannol i weithredwyr uwchraddio eu cerbydau.

Mewn cyflwyniadau i bwyllgorau'r Senedd, mae cynrychiolwyr CLILC wedi mynegi pryderon ynghylch y rhagdybiaethau costau a refeniw sydd yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol. Mae'r pryderon hyn yn parhau, gyda'r risg y bydd y rhagdybiaethau gorffyddiog ac unrhyw gostau gweinyddol ychwanegol yn ei gwneud yn anodd darparu'r rhwydwaith presennol gyda'r gyllideb sydd ar gael. O ystyried y pris contract sefydlog ar gyfer gweithredwyr llwyddiannus, byddai'n rhaid ymdrin ag unrhyw fylchau o ran cyllid drwy doriadau i'r gwasanaethau a/neu gynyddu prisiau.

Mae'r cynnig i drosglwyddo swyddogaethau cyfredol Cynghorau i Weinidogion Cymru'n golygu goblygiadau arwyddocaol i adnoddau staff ac effeithlonrwydd. Gan fod staff Cynghorau, ar y cyfan, yn cyflawni sawl rôl, bydd unrhyw doriadau swyddi'n effeithio ar wybodaeth a gallu o ran cludiant yn fwy cyffredinol mewn Cynghorau. Mae anwybyddu cludiant o'r cartref i'r ysgol a Chynllun Tocynnau Teithio Rhatach Llywodraeth Cymru yn y Bil yn rhoi'r aelodau staff hyn mewn perygl penodol.

Cefnogir yr uchelgais i ddefnyddio'r rhwydwaith cludiant cyhoeddus ar gyfer cludiant o'r cartref i'r ysgol, ac mae gan sawl Awdurdod Lleol unedau cludiant integredig, sydd eisoes yn gwneud y mwyaf o gyfleoedd o'r fath. Nodir y bwriad i ystyried rhagor o gyfleoedd, ond mae risg annatod y bydd y dull yn cyflwyno gofynion sy'n gwrthdaro ac yn gwanhau arbedion effeithlonrwydd sydd eisoes ar waith. Mae'r newidiadau arfaethedig i'r rhwydwaith yn creu perygl o gael gwared ar siwrneiau statudol o'r cartref i'r ysgol y mae'r rhwydwaith presennol yn eu caniatáu. Bydd angen i ragdybiaethau ariannu contractau'r rhyddfrentiau roi ystyriaeth ofalus i'r posibilrwydd o golli ffynonellau cyllid cyfredol.

Mae gan swyddogion Cynghorau flynyddoedd lawer o brofiad o gynllunio a chydlynu rhwydweithiau bysiau ac maent yn awyddus i barhau i weithio'n agos gyda chi wrth i'r gwaith hwn fynd rhagddo.

Gobeithiaf y byddwch yn gweld y sylwadau hyn fel rhai adeiladol a fydd o gymorth i chi wrth lunio'r Bil i gyflawni'r amcanion rydym yn eu rhannu, i gynyddu niferoedd sy'n defnyddio bysiau gan sicrhau'r gwerth gorau i'r pwrs cyhoeddus. Rwy'n anfon copi o'r llythyr hwn at Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru a James Price, Prif Swyddog TrC.

Yn gywir,

A. Morgan

Y Cynghorydd Andrew Morgan OBE
Arweinydd a Llefarydd Cludiant CLILC

Croesawn ohebiaeth yn y Gymraeg a'r Saesneg a byddwn yn ymateb i ohebiaeth yn yr un iaith.
Ni fydd defnyddio'r naill iaith na'r llall yn arwain at oedi.

We welcome correspondence in Welsh and English and will respond to correspondence in the
same language. Use of either language will not lead to a delay.

wlga.cymru

wlga.wales

@WelshLGA

Croesawn ohebiaeth yn y Gymraeg a'r Saesneg a byddwn yn ymateb i ohebiaeth yn yr un iaith.
Ni fydd defnyddio'r naill iaith na'r llall yn arwain at oedi.

We welcome correspondence in Welsh and English and will respond to correspondence in the
same language. Use of either language will not lead to a delay.

wlga.cymru

wlga.wales

@WelshLGA

Croesawn ohebiaeth yn y Gymraeg a'r Saesneg a byddwn yn ymateb i ohebiaeth yn yr un iaith.
Ni fydd defnyddio'r naill iaith na'r llall yn arwain at oedi.

We welcome correspondence in Welsh and English and will respond to correspondence in the
same language. Use of either language will not lead to a delay.

wlga.cymru

wlga.wales

@WelshLGA