

CYFARFOD	Pwyllgor Craffu Cymunedau
DYDDIAD	12/09/2024
TEITL	Datblygiadau yn y maes Cludiant Cyhoeddus
RHESWM DROS GRAFFU	Cynllun y Cyngor 2023-28 - Gwynedd Werdd
AWDUR	Gerwyn Jones, Pennaeth Adran Cynorthwyol Adran Amgylchedd
AELOD CABINET	Y Cynghorydd Dafydd Meurig, Aelod Cabinet Amgylchedd

1. Cefndir a Chyd-destun

1.1 Darparwyd diweddariad ar ddatblygiadau yn y maes Cludiant Cyhoeddus yng nghyfarfod y Pwyllgor ar 13 Gorffennaf 2023 a chyn hynny ar 15 Medi 2022.

- Adroddiad a gyflwynwyd i'r Pwyllgor Craffu Cymunedau ar 13 Gorffennaf 2023 [Adroddiad Diweddariad - Datblygiadau yn y maes cludiant cyhoeddus.pdf \(llyw.cymru\)](#)
- Adroddiad a gyflwynwyd i'r Pwyllgor Craffu Cymunedau ar 15 Medi 2022 [Adroddiad datblygiadau yn y maes cludiant cyhoeddus.pdf \(llyw.cymru\)](#)

1.2 Mae'r adroddiad yma yn:

- Datblygu ar yr adroddiadau blaenorol gan ddarparu diweddariad ar yr adolygiad traws-sirol o'r rhwydwaith bysiau mae Cyngor Gwynedd yn gyfrifol amdani sydd erbyn hyn wedi ei gwblhau. Mae hyn yn cynnwys esboniad o'r rhwydwaith bysiau yng Ngwynedd a'r trefniadau sydd yn tanategu a chynnal hyn ynghyd â'r cyswllt strategol gyda Chynllun y Cyngor 2023-28.
- Ymateb i'r materion sydd wedi eu codi gan y Pwyllgor gan gynnwys y cwestiynau ychwanegol.

2. Rhwydwaith Bysiau Gwynedd

2.1 Yn gyffelyb ac ardaloedd eraill mae'r trefniadau sy'n cynnal y rhwydwaith bysiau cyhoeddus yng Ngwynedd yn gymhleth.

2.2 Nid oes un corff, cwmni, sefydliad nac awdurdod â rheolaeth lawn o'r rhwydwaith.

2.3 Mae gwasanaethau yn cael eu darparu:

- yn uniongyrchol ar sail fasnachol gan gwmnïau
- drwy gytundeb (De minimis neu drwy gaffael) i Gyngor Gwynedd
- drwy gytundeb (De minimis neu drwy gaffael) i Drafnidiaeth Cymru
- cyfuniad o a.-c.

- 2.4 Mae proffil a.-ch. yn gallu ac yn newid dros amser. Mae hyn yn amlwg iawn ar hyn o bryd oherwydd bod 'na gymaint o anwadalwch a ffactorau amrywiol yn dylanwadu ac effeithio'r diwydiant ar draws Cymru.
- 2.5 Mae'r trefniadau sy'n cynnal siwrneiau penodol, sy'n ffurfio rhan o wasanaeth ehangach, yn medru bod yn wahanol.
- 2.6 Tra bydd yna egwyddorion sydd wedi eu rhannu nid yw hyn bob tro yn wir o flaenoriaethau a chymhelliannau'r prif rhanddeiliaid.
- 2.7 Mae'r lefel o ddylanwad sydd gan un o'r rhanddeiliaid dros y llall/lleill yn amrywio o ddim i sylweddol yn ddibynol ar y trefniadau penodol sydd mewn lle.
- 2.8 Mae cyfyngiadau logisteg, technegol, deddfwriaethol ac argaeledd adnoddau yn dylanwadu ar lefel y ddarpariaeth.
- 2.9 Mae yna 7 wahanol fodel presennol o ran sut mae'r gwasanaethau bws yn cael eu darparu a chynnal yng Ngwynedd.

Model	Math o Wasanaeth	Trefniadau
1	Gwasanaeth Bws Lleol: Masnachol	Darparu gan gwmnïau ar y sail fod y gwasanaeth yn fasnachol hyfyw.
2	Gwasanaeth Bws Lleol: Deminimis	Mwyafrif o siwrneiau yn cael eu darparu gan gwmnïau ar y sail fod y gwasanaeth yn fasnachol hyfyw ond yn derbyn taliad am rhai siwrneiau penodol.
3	TrawsCymru	Rhan o rwydwaith TrawsCymru. Dan gytundeb i Drafnidiaeth Cymru ar ran Llywodraeth Cymru.
4	TrawsCymru	Rhan o rwydwaith TrawsCymru. Dan gytundeb i Gyngor Gwynedd. Llywodraeth Cymru wedi talu am y bysiau trydan a'r isadeiledd gwefru.
5	Fflecsi	Rhan o gynllun ehangach fflecsi Trafnidiaeth Cymru. Trafnidiaeth Cymru yn darparu'r bws.
6	Fflecsi	Rhan o gynllun ehangach fflecsi Trafnidiaeth Cymru. Dan gytundeb i Gyngor Gwynedd. Trafnidiaeth Cymru yn darparu'r bysiau.
7	Gwasanaeth Bws Lleol: Cytundeb drwy Gaffael	Dan gytundeb i Gyngor Gwynedd. Y Cyngor sydd yn gosod y manylebau o ran lefel y gwasanaeth ayyb

3. Cynllun y Cyngor 2023-28

3.1 Fel rhan o flaenoriaeth Gwynedd Werdd, Cynllun y Cyngor 2023-28, mae'r isod wedi ei adnabod fel un uchelgais:

- Rhwydwaith cludiant cyhoeddus sy'n cwrdd ag anghenion cymunedau Gwynedd.

3.2 Gyda'r prosiect isod yn fodd o gyflawni hyn:

- Byddwn yn adolygu ein darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus bresennol gyda'r nod o ddatblygu rhwydwaith cludiant cyhoeddus fydd yn gyfleus, yn ddibynadwy ac yn rhesymol ei gost er mwyn caniatáu i drigolion Gwynedd deithio yn hwylus bob diwrnod o'r wythnos.
- Fel rhan o'r cynllun yma, byddwn hefyd yn cyflwyno bysiau trydan newydd.

3.3 Mae'r canlynol yn rhoi diweddariad ar y prosiect:

3.3.1 Mae Cyngor Gwynedd drwy gyd-weithio'n agos gyda Thrafnidiaeth Cymru, wedi bod yn adolygu rhwydwaith bysus cyhoeddus yng Ngwynedd. Mae hyn wedi cael ei wneud ar sail ardal wrth ardal.

3.3.2 Mae gwasanaethau newydd wedi cychwyn yn ardaloedd:

- Caernarfon a Dyffryn Nantlle (Gorffennaf 2023)
- Meirionnydd (Chwefror 2024)
- Bangor a Dyffryn Ogwen (Mehefin 2024)

3.3.3 Mae'r contractau yma wedi eu gosod ar sail pum mlynedd gydag opsiwn am hyd at ddwy flynedd ychwanegol.

3.3.4 Aethpwyd allan i dendr yn ardal Dwyfor ym mis Ebrill 2024 yn anffodus ni fu'n bosib gwobrwyo'r tendrau oherwydd:

- Diffyg diddordeb a chystadleuaeth yn darparu'r lefel o wasanaeth a gyflwynwyd i'r farchnad.
- Nid oedd y tendrau a dderbyniwyd yn cwrdd ag anghenion y manylebau.
- Roedd y tendrau a gyflwynwyd yn sylweddol uwch na'r prisiau presennol a oedd angen yr un lefel o adnodd i'w darparu ond wedi ei trefnu mewn ffyrdd amgen.
- Roedd y prisiau a dderbyniwyd drwy'r broses pwrcasu yn dipyn uwch o'i gymharu â chostau a welwyd yn ardaloedd eraill ac felly ddim yn fforddiadwy.

3.3.5 Oherwydd y rhesymau uchod bu'n rhaid ail dendro'r gwasanaethau presennol yn union yr un peth a rhai blaenorol am gyfnod o ddwy flynedd gydag opsiwn + 1 + 1 blwyddyn.

3.3.6 Bu i'r gwasanaeth T22 gychwyn ar 12 Chwefror 2024 gan ddefnyddio 4 bws trydan. Mae'r gwasanaeth newydd yn gweithredu rhwng Blaenau Ffestiniog, Porthmadog a Caernarfon. Ymhelaethir isod (4.12) am y defnydd cychwynnol o'r gwasanaeth.

4. Materion i'w Craffu

Beth yw'r sefyllfa o ran defnydd y cyhoedd o wasanaethau cludiant cyhoeddus?

4.1 Gweler isod wybodaeth nifer y siwrneiau yn yr ardaloedd ble rydym wedi tendro bysiau cyhoeddus gan gymharu gyda'r flwyddyn flaenorol. Mae rhain yn rhoi blas o'r defnydd, ond nid yn adlewyrchu'r rhwydwaith yn ei gyfanrwydd gan nad ydym yn derbyn y data ar gyfer gwasanaethau masnachol.

4.2 Dyma'r gwahaniaeth data 2022/2023 v 2023/2024

Gwasanaeth	Siwrneiau 2022/23	Siwrneiau 2023/24	Cymhariaeth
Rhwydwaith Caernarfon + Dyffryn Nantlle	284,671	312,043	+10%, sef cynnydd o 27,372 siwrne
Rhwydwaith 'Arfordir Cambrian G23 (Tachwedd i Mawrth)	25,638	27,788	+8%, sef cynnydd o 2,150 siwrne
Sherpa'r Wyddfa	399,086	511,194	+28%, sef cynnydd o 112,108 siwrne
Rhwydwaith Gwynedd yn ei gyfanrwydd	1,752,434	1,900,867	+8%, sef cynnydd o 148,433 siwrne

4.3 Mae'r canlynol yn dangos data siwrneiau ar wasanaethau TrawsCymru sy'n cael eu comisiynu a rheoli gan Trafnidiaeth Cymru ar ran Llywodraeth Cymru ond yn rhan allweddol o'r rhwydwaith bysiau yng Ngwynedd.

T2 Bangor – Aberystwyth
T3 Abermaw – Wrecsam
T10 Bangor – Corwen

	Q1			Q2			Q3			Q4			Total	
	Apr-22	May-22	Jun-22	Jul-22	Aug-22	Sep-22	Oct-22	Nov-22	Dec-22	Jan-23	Feb-23	Mar-23		
T2	21878	23788	23920	26042	27290	27254	25907	25500	22495	22886	24516	27041	298517	
T3	13355	14782	15719	17062	16051	17612	15826	14708	12584	13337	13789	14603	179428	
T10	1706	1733	2101	2137	2395	1781	3054	2733	2501	2643	3201	3225	29210	
	Apr-23	May-23	Jun-23	Jul-23	Aug-23	Sep-23	Oct-23	Nov-23	Dec-23	Jan-24	Feb-24	Mar-24		
T2	25814	29374	29562	28881	28769	30118	29446	29395	24516	24100	25238	27955	333168	12%
T3	14783	17655	17589	17288	16166	17253	14291	13189	12508	11723	13284	14846	180575	1%
T10	3885	4498	4324	4691	5241	4609	4048	2653	2984	3231	3435	4565	48164	65%

A yw'r adolygiad wedi llwyddo i ymateb i ofynion cymunedau?

4.4 Bwriad yr adolygiad oedd:

- Gwneud y mwyaf o adnoddau er mwyn uchafu cyfleoedd teithio atyniadol i'r cyhoedd. Mae hyn yn cynnwys darpar gwsmeriaid yn ogystal â rhai presennol er mwyn ceisio gwneud y gwasanaethau yn amgylcheddol ac ariannol hyfyw a chynaliadwy.
- Cael cyfundrefn glir a thryloyw o ran sut mae'r gwasanaethau yn cael eu cynnal. Mae hyn yn holl bwysig ac angenrheidiol yn yr hinsawdd ariannol sydd ohoni ac mae hefyd angen sicrhau tegwch, elfen o gystadleuaeth a chydymffurfiaeth â phrosesau caffael sy'n ymwneud â gwariant sylweddol o arian cyhoeddus.

4.5 Yn yr ardaloedd ble mae allbwn yr adolygiad wedi ei rhoi ar waith rydym wedi:

- Cyflwyno amserlenni safonol sy'n hawdd i'w deall a chofio.
- Cyflwyno amllder gwasanaeth uwch ar ambell drywydd.
- Cyflwyno pris tocynnau safonol ac atyniadol yn seiliedig ar bellter.
- Gweld gwell cydlynu gwasanaethau mewn hybiau sy'n caniatáu gwell integreiddio a chysylltedd rhwng gwasanaethau ac felly'n hwyluso teithio pellach yn ogystal â lleol.
- Cyflwyno darpariaeth amgen yn lle gwasanaethau hanesyddol/traddodiadol ble roedd y defnydd wedi bod yn isel neu isel iawn.

4.6 Mae hyn wedi arwain at, ar y cyfan, adborth cadarnhaol a chynnydd yn nifer y teithwyr sydd yn argoeli'n dda ar gyfer hyfywdra a chynladwyedd y gwasanaethau wrth symud ymlaen.

4.7 Mae hyn mewn hinsawdd ble roedd niferoedd y teithwyr bws ar draws Cymru wedi bod yn gyson neu ostwng. Mewn ardaloedd eraill mae yna resymoli a chwtogi yn lefelau gwasanaethau bws eisoes wedi eu gweithredu ac mae'n debygol fydd fwy o hyn yn y tymor byr i ganolig.

4.8 Yn anffodus, ni fydd byth yn bosibl diwallu anghenion a disgwyliadau teithio pawb. Er mwyn bod yn gynaliadwy yn ariannol ac yn amgylcheddol, mae'n ofynnol i nifer hanfodol o gwsmeriaid deithio ar y bysiau yn rheolaidd ac yn barhaus. Ni fydd bysiau yn gallu cwrdd ag anghenion unigol neu ble mae'r niferoedd yn fach neu fach iawn.

4.9 Mae'r ffigyrau teithwyr yn galonogol ac yn cefnogi'r farn fod yr adolygiad wedi bod yn llwyddiant. Mesur arall o lwyddiant yw'r ffaith fod cyllid wedi ei ennill er mwyn cefnogi a chynnal y rhwydwaith newydd ar sail yr ymagwedd o gyd-weithio oedd yn sail i'r adolygiad.

Pa mor llwyddiannus yw'r defnydd o fysiau trydan?

- 4.10 Bu i'r gwasanaeth T22 gychwyn ar 12 Chwefror 2024 gan ddefnyddio 4 bws trydan. Mae'r gwasanaeth yn gweithredu rhwng Blaenau Ffestiniog a Porthmadog bob awr a rhwng Porthmadog a Caernarfon bob 2 awr Llun i Sadwrn. Mae gwasanaeth ar y Sul rhwng Blaenau Ffestiniog a Porthmadog yn unig.

Defnydd o'r gwasanaeth

Mis	Nifer teithwyr
Chwefror 2024	7,680 o 12 Chwefror 2024
Mawrth 2024	13,135
Ebrill 2024	13,558
Mai 2024	14,887
Mehfin 2024	15,368

- 4.11 Fel y gwelir mae'r niferoedd teithwyr yn cynyddu yn fisol, gyda nifer o deithwyr yn teithio am y tro cyntaf ers i'r bysiau trydan gychwyn.
- 4.12 Mae'r adborth wrth y darparwr o ddefnyddio'r bysiau trydan wedi bod yn gadarnhaol a galonogol o safbwynt gweithredol.
- 4.13 Tra bod bysiau trydan yn well i'r amgylchedd mae'n annhebyg fod hyn yn ei hunan yn cael dylanwad sylweddol ar ddefnydd. Fe fydd ffactorau eraill fel lefel y gwasanaeth i gynnwys amllder, trywydd, dyddiau ac oriau gweithredu a chost teithio yn cael dylanwad mwy uniongyrchol ar hyn.
- 4.14 Yn ystod 2024 mae Trafnidiaeth Cymru wedi cyflwyno bysiau disel newydd ar drywydd TrawsCymru y T2 a T3 sydd yn gweithredu yng Ngwynedd.

Cyfleodd a heriau yn y maes.

- 4.15 Fe fydd newidiadau yn y ddeddfwriaeth sy'n rheoleiddio'r trefniadau ar gyfer gwasanaethau bws yng Nghymru yn cynnig cyfleodd i adolygu'r modd mae gwasanaethau bws yn cael eu darparu yma. Y gobaith yw y bydd hyn yn arwain at wneud y mwyaf o adnoddau gan osgoi dyblygu, cydlynu gwell o'r rhwydwaith ar sail holistig gan roi teithwyr yn ganolog i sut mae'r system yn cael ei dylunio a darparu. Roedd yr ymagwedd yma yn greiddiol i'r adolygiad diweddar i'r rhwydwaith bysiau yng Ngwynedd.
- 4.16 Heb os nag oni bai'r her fwyaf yn y maes ydi'r cymhlethdodau a risgiau ariannol sydd yn gysylltiedig â chynnal y rhwydwaith bws. Mae yna nifer o ffrydiau cyllido sy'n cael eu cadarnhau ar sail flwyddyn i flwyddyn, gan gyfrannu at yr ansefydlogrwydd, pryder a risg ac yn ei gwneud yn anodd cynllunio i'r dyfodol gyda hyder.
- 4.17 Ar hyn o bryd, mae nifer o ffrydiau incwm yn cynnig sylfaen ariannol ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol, sy'n cynnwys:

- Blwch Tocynnau
- Talu am gludo dysgwyr cymwys
- Taliadau cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro a/neu trefniadau de-minimis
- Taliadau Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau
- Taliadau ad-dalu y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol

- 4.18 Bydd proffil a gwerth yr uchod yn amrywio, yn sylweddol o bosibl, rhwng gweithredwyr a llwybrau. Felly, mae'r cymhlethdod o ran y ffordd yr ariannir gwasanaethau yn fater anodd ei ddadansoddi mewn ffordd wrthrychol, ystyrlon a defnyddiol, gan fod proffil y ffrydiau incwm yn gallu amrywio'n sylweddol.
- 4.19 Mae swyddogion o'r Uned Gludiant Integredig mewn cyswllt parhaus gyda chyfoedion yn Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru a Awdurdodai Lleol eraill gyda'r bwriad o sicrhau'r gefnogaeth ariannol o wahanol ffrydiau sydd ei angen er mwyn cynnal y rhwydwaith. Mae hyn wedi bod yn allweddol yn sicrhau'r cyllid ychwanegol sydd wedi bod ei angen i gynnal y rhwydwaith presennol yn deillio o'r adolygiad traws sirol.
- 4.20 Yn sgil COVID cafodd arian sylweddol ei neilltuo gan Lywodraeth Cymru er mwyn cynnal a chefnogi'r diwydiant bysiau yng Nghymru drwy'r cyfnod anodd a heriol hynny. Roedd hyn drwy wahanol grantiau gafodd ei adolygu ac addasu dros y cyfnod. Erbyn hyn mae hyn wedi ei gynnwys fel rhan o Grant Rhwydwaith Bysiau.
- 4.21 Mae'n debygol fydd newidiadau pellach i sut mae'r arian gan Lywodraeth Cymru i gefnogi'r ddarpariaeth bysiau yng Nghymru yn y blynyddoedd sydd i ddod. Y gobaith yw fydd y trefniadau yn cael eu rhesymoli a dod yn gliriach gyda newidiadau deddfwriaethol a strwythurol. Gyda hyn, cynnal y rhwydwaith a lefel darpariaeth ar ei newydd wedd fydd y blaenoriaeth yn y tymor byr i ganolog yng Ngwynedd.
- 4.22 Mae heriau a risgiau eraill sydd yn cynnwys hyfywdra a gwydnwch y farchnad darparwyr lleol. Mae wedi bod, ac yn parhau, yn gyfnod heriol ac anwadal i'r darparwyr a'r farchnad yn gyffredinol gyda nifer o ffactorau yn cyfrannu at hyn gan gynnwys:
- diffyg gyrwyr bws Cerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus (PSV) cymwys a phrofiadol.
 - problemau capasiti sy'n cyfyngu ar y gwaith o hyfforddi ac arholi gyrwyr newydd.
 - costau gweithredu uwch ac anwadal sy'n cynnwys y rhai sy'n ymwneud â thanwydd.
 - newidiadau i fecanweithiau cymorth a chyllid.
 - ansicrwydd am batrymau teithio, defnydd ac incwm blwch tocynnau yn y dyfodol.
 - newidiadau mewn perthynas â rolau, ymyriadau a chyfrifoldebau llywodraethol.
 - amhariad ar gadwyni cyflenwi sy'n effeithio ar danwydd, cyflenwi cerbydau a darnau.
 - adolygu modelau busnes gan egluro incwm a chostau gweithredol go iawn.

- 4.23 Mae nifer o gwmnïau wedi gadael y diwydiant dros y blynyddoedd diwethaf ar draws y wlad. Os na fydd y farchnad lleol yn medru cwrdd a diwallu anghenion mae'n bosib fydd angen edrych ar fodolau eraill o ddarparu gwasanaethau gan gynnwys ar sail gweithredwr dewis olaf.
- 4.24 Mae risgiau ariannol, cyfreithiol, enw da, economaidd a chymdeithasol yn gysylltiedig â'r ddarpariaeth o wasanaethau bws lleol.

Datblygiadau rhanbarthol a chenedlaethol ac effaith y datblygiadau ar Wynedd.

- 4.25 Mae'r Cydbwyllgor Corfforaethol Rhanbarthol yn ymsefydlu ac mae hyn yn cynnwys gwaith i sefydlu is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol.
- 4.26 Mae gwaith yn mynd rhagddo i ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer Gogledd Cymru. Bydd y Cynllun yn cefnogi partneriaid lleol i weithio ar lefel strategol i gymryd yr amcanion a nodir yn Llwybr Newydd - Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru - a'u cyflawni mewn ffordd sydd wedi ei deilwra i'w cyd-destun. Bydd yn sicrhau bod gwasanaethau yn ateb anghenion y bobl a'r cymunedau y maent yn eu gwasanaethu. Mae rhaglenni Metro Llywodraeth Cymru yn ganolog i'r weledigaeth o system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy, ac effeithlon, a nodir yn Llwybr Newydd.
- 4.27 Mae adolygiad o'r ddeddfwriaeth sydd yn berthnasol i ddarpariaeth gwasanaethau bws yng Nghymru yn mynd rhagddo. Ym mis Mawrth 2022 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Bapur Gwyn **Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru** ([Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru \[HTML\] | LLYW.CYMRU](#)) sy'n gosod allan ei chynigion i drawsnewid gwasanaethau bws yng Nghymru. Dyhead Llywodraeth Cymru yw symud tuag at fodel o fasnachfaint ble fydd modd cymryd trosolwg mwy holistig a fwy o reolaeth dros y rhwydwaith gan y sector gyhoeddus. Mae hyn yn debygol o fod yn berthnasol i Wynedd pan fydd y cytundebau cyfredol yn dod i ben.
- 4.28 Cafodd adroddiad terfynol Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ([Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru: adroddiad terfynol | LLYW.CYMRU](#)) ei gyhoeddi ym mis Rhagfyr 2023. Mae hwn yn cynnwys trosolwg, ar sail ranbarthol, o'r sefyllfa gyda bysiau ac yn gwneud argymhellion ar gyfer gwelliannau.
- 4.29 Bydd angen fod yn fyw ac ymateb yn gadarnhaol i newidiadau yn y ffynonellau cyllido sydd yn tanategu'r rhwydwaith bysiau yn Ngwynedd gan fod hyn yn hanfodol i'w cynnal. Mae hyn yn berthnasol ta waeth ar pwy sail mae'r gwasanaethau yn cael eu darparu gan eu bod i gyd yn cynnig cyfleoedd teithio i drigolion Gwynedd.

5. Cwestiynau Ychwanegol

Sut gall Aelodau Etholedig gynorthwyo'r adran wrth iddynt ymdopi gyda newidiadau i gludiant cyhoeddus a chynnig syniadau i sicrhau gwasanaeth ble mae bylchau presennol?

- 5.1 Fel sydd eisoes yn digwydd, cyfathrebu parhaus gyda'r Uned Gludiant Integredig.

Beth yw trefniadau'r Gwasanaeth i gyfathrebu newidiadau i wasanaethau bws gyda chynghorwyr lleol?

- 5.2 Mae staff yr Uned Gludiant Integredig yn edrych i gyfathrebu a diweddaru rhanddeiliaid lleol gan gynnwys a Chynghorwyr cyn gynted ag mae posibil. Mae hyn yn amlwg yn niddordeb a budd pawb. Mae hyn hefyd yng nghyd-destun nad yw'r Uned yn gyfrifol am y rhwydwaith yn ei chyfanrwydd a gyda hyn yn adweithio a rhannu gwybodaeth am newidiadau ble fod eraill wedi gwneud penderfyniadau a/neu yn arwain.
- 5.3 Rydym yn gweithio yn agos gyda Trafnidiaeth Cymru i rannu gwybodaeth am wasanaethau mae nhw'n eu darparu, yn gyfrifol amdanynt neu a diddordeb ynddynt.
- 5.4 Mae gwybodaeth am newidiadau yn cael ei ddiweddaru ar tudalennau we'r Cyngor: ([Amserlenni bws \(llyw.cymru\)](#)) a gwybodaeth yn cael ei rannu ar gyfrifon cymdeithasol y Cyngor, a gwybodaeth hefyd yn cael ei osod am unrhyw newidiadau o bwys ar y Mewnrwyd Aelodau.

Faint o gyfnod sydd rhwng dyfarnu contract a newidiadau i wasanaethau bws yn dod i rym? A oes modd sicrhau cyfnod digonol cyn gweithredu'r newid er mwyn rhoi amser i ddefnyddwyr ymgyswrtu gyda'r newid?

- 5.5 Mae hyn yn gallu dibynnu ar be sydd wedi arwain at y broses pwrkasu. Os yw hyn wedi ei raglennu, yna mae'r cyfnod yn dueddol o fod yn fwy estynedig tra bod hyn yn fyrrach pan fod y broses wedi ei gychwyn mewn adwaith i benderfyniadau gan eraill.
- 5.6 Mae angen i ddarparwyr, ta waeth pwy sail mae'r gwasanaeth yn cael ei ddarparu gofrestru unrhyw wasanaeth bws gyda'r Comisiynydd Traffig a mae protocolau, ymrwymadau a disgwyliadau yn gysylltiedig â hyn Yn gyffredinol mae angen i ddarparwyr roi 56 diwrnod o rybudd i'r Comisiynydd Traffig cyn newid, dechrau neu dod a gwasanaeth i ben.
- 5.7 Mae prosesau pwrkasu yn medru bod yn gymhleth a mae llawer o waith ac ystyriaethau yn digwydd yn y cefndir all ond ddigwydd yn ystod gwahanol gamau o'r broses. Golyga hyn nad yw wastad yn bosib cynnig y lefel o rybudd y byddai unrhyw un yn dymuno cyn i newidiadau cael eu cyflwyno.
- 5.8 Cyn belled a phosib mae staff yr Uned Gludiant Integredig yn gweithio'n galed i roi'r trefniadau gweithredol a gweinyddol yn eu lle ac yna darparu'r wybodaeth am unrhyw newidiadau gyda rhanddeiliaid allweddol sydd yn cynnwys y cyhoedd a Chynghorwyr unwaith mae'r rhain wedi eu cadarnhau.

Sut mae llwybr bws yn cael ei gynllunio a pa ystyriaethau sydd mewn grym er mwyn sicrhau bod y llwybr mor addas â phosibl i gymunedau?

- 5.9 Mae hyn yn ddibynnol ar nifer o ffactorau. I gychwyn ar ba sail mae'r gwasanaeth yn cael ei ddarparu hynny yw yn fasnachol, rhannol fasnachol neu gael ei gomisiynu.
- 5.10 Fel egwyddorion cyffredinol y bwriad fydd gwneud y gorau o adnoddau, yn nhermau cerbydau a gyrwyr, er mwyn uchafu defnydd gan ddarparu gwasanaethau sy'n atyniadol. Gall hyn olygu a chynnwys rhesymoli ar hyd prif drywydd heb wasanaethu pob cymuned er mwyn cadw amser teithio rhesymol ac atyniadol i'r mwyafrif. Mae'r ystyriaethau a egwyddorion yma wedi llywio ac arwain yr ymagwedd at yr adolygiad diweddar.

Sut ydych yn cydweithio gyda darparwyr?

- 5.11 Mae staff yr Uned Gludiant Integredig mewn cyswllt parhaus gyda'r darparwyr. Yr ymagwedd yw ceisio cynnal perthynas iach er budd teithwyr. Mae hyn yn y cyddestun na fydd ein blaenoriaethau ac amcanion gwastad wedi ei alinio. Mae amryw o resymau am hyn, sy'n cynnwys bydd y Cyngor yn cymryd trosolwg o'r rhwydwaith yn ei gyfanrwydd pan fydd ffocws y darparwyr, yn hollol ddealladwy, yn dueddol o fod ar ei gweithrediad nhw eu hunain.

6. Casgliadau

- 6.1 Mae'r trefniadau a ffrydiau cyllido sy'n cynnal y rhwydwaith bysiau yn gymhleth. Mae 'na nifer o wahanol ffactorau sydd yn medru dylanwadu ar y sefyllfa o safbwynt costau a'r math a lefel o wasanaeth mae'n bosib ei gynnig.
- 6.2 I'r mwyafrif o randdeiliaid, a theithwyr yn enwedig, ni fyddant yn ymwybodol na phoeni llawer ar ba sail mae gwasanaeth bws yn cael ei ddarparu. Yr hyn sydd yn bwysig iddyn nhw yw fod na fws sydd yn cwrdd â'r anghenion os nad wastad eu dymuniadau, dyheadau a disgwyliadau.
- 6.3 Mae na risgiau amlwg i'r Cyngor yn hyn o beth oherwydd tra all rhanddeiliaid eraill i rhyw raddau troi ei cefnau a cerdded i ffwrdd fe fydd yna ddisgwyliad fod y Cyngor rhyw ffordd yn cynnal y ddarpariaeth. Yn aml pan mae newidiadau yn digwydd, beth bynnag yw'r sail a'r achos am rheiny, troi tuag yr awdurdod lleol mae rhanddeiliaid yn dueddol o wneud gan ddisgwyl ymatebion a datrysiaidau.
- 6.4 Mae wedi bod yn gyfnod heriol parhaus i'r diwydiant bysiau ar draws Cymru ac mae yna nifer o resymau wedi bod am hyn. Mae'r sefyllfa wedi cyrraedd pwynt mewn rhai ardaloedd mae nid o reidrwydd diffyg cyllidebau sydd yn arwain at resymoli a lleihad yn nifer y cyfleoedd teithio ond yn hytrach fod y farchnad leol ddim yn gallu neu ddim am wneud y ddarpariaeth. Mae lefel y ddarpariaeth, hyd yn oed gyda chefnogaeth ariannol, yn adlewyrchu be mae'r darparwyr yn gallu ac am ei ddarparu yn hytrach na be fyddai'r awdurdod lleol yn ei ddymuno.

- 6.5 Mae'r Cyngor wedi ymgymryd â gwaith rhagweithiol, ar y cyd gyda Thrafnidiaeth Cymru, er mwyn adolygu a gosod sail i rwydwaith ar ei newydd wedd. Mae hyn yn cael ei adnabod fel ymarfer da a'r arddull y mae Llywodraeth Cymru am ei weld wrth symud tuag ar system bysiau cyhoeddus sydd yn cael ei gynnal a darparu ar sail masnachfrait. Rhagdybir bydd yr adolygiad cynhwysfawr nesa o'r rhwydwaith bysiau yn dilyn y cyfnod yma yn cael ei wneud ar sail masnachfrait, fydd yn adlewyrchu newid mewn deddfwriaeth a hefyd rôl a chyfrifoldebau awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a'r Cydbwyllgorau Corfforaethol.
- 6.6 Mae'r gwaith yma wedi arwain at fuddion i deithwyr drwy ddarparu gwasanaethau mwy atyniadol, cyson a phriodol i adlewyrchu anghenion mewn gwahanol ardaloedd o Wynedd. Mae'r gwaith hefyd wedi gwneud y gorau o adnoddau o fewn y system drwy well cydlynant o wasanaethau sydd yn cynnwys integreiddio a rhyngwyneb rhwng y ddarpariaeth leol a gwasanaethau y TrawsCymru. Er hyn, mae yna godiad sylweddol wedi bod yng nghostau'n gysylltiedig â darparu bysiau cyhoeddus ac mae'r sefyllfa ariannol sy'n cynnal rhwydweithiau yn gymhleth ac anwadal.
- 6.7 Gyda hyn, fe fydd angen i'r Cyngor fod yn fyw i hyn gan ystyried opsiynau i ymateb i amryw senarios sydd yn aml du hwnt i'n rheolaeth uniongyrchol. Mae'r rhain yn cynnwys penderfyniadau sy'n cael eu gwneud gan gwmnïau masnachol, newidiadau mewn nifer teithwyr, newidiadau mewn ffrydiau, symiau a dyraniadau grantiau Llywodraeth Cymru.
- 6.8 Yn yr hinsawdd ariannol gynyddol heriol i'r Cyngor, fe fydd angen ystyried faint o arian a sut mae'r Cyngor yn dymuno a medru ei gyfrannu at gynnal y rhwydwaith. Pe byddai angen rhesymoli a lleihau gwasanaethau yn y byr dymor i adlewyrchu'r sefyllfa ariannol, yna byddai hyn yn peri risgiau o safbwynt heriau posib am ddiddymu cytundebau, sgil effaith lleihau cyfleoedd teithio ar drigolion Gwynedd a bod hyn yn mynd i'r gwrthwyneb o nifer o'r uchelgeisiau ac amcanion strategol ar lefel genedlaethol (Llwybr Newydd - Strategaeth Trafnidiaeth Cymru), rhanbarthol (Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, Cynllun Trafnidiaeth Ranbarthol) a lleol (Cynllun Gwynedd 2023-28, Cynllun Argyfwng Hinsawdd a Natur).
- 6.9 Mae 'na esiamplau ar draws Cymru ble ma' lefel gwasanaeth bws a chyfleoedd teithio wedi ei lleihau, rhesymoli ac mewn rhai achosion wedi ei golli yn gyfan gwbl ac mae hyn yn cynnwys gwasanaethau bws traddodiadol a rhai fel y Bwcabus/Fflecsi yn ne orllewin Cymru.
- 6.10 Y realiti anodd yw, er mwyn cynnal yr un, neu lefel debyg, o gyfleoedd i deithio ar fws mae hyn yn mynd i gostio mwy mewn amser pan fod na wasgfa, her a gostyngiad parhaus mewn cyllidebau yn gyffredinol ac yn benodol o fewn y maes trafndiaeth. Mae'n hinsawdd anwadal iawn gyda ffactorau sy'n dylanwadu yn newid yn gyflym ac yn barhaus.

7. Ymgynghori

- 7.1 Mae cyswllt, ymgynghori ac ymgysylltiad gyda rhanddeiliaid allweddol, mewnol ac allanol, yn digwydd ar sail barhaus. Mae hyn yn cynnwys y cyhoedd, cydweithwyr mewn adrannau eraill, gwleidyddion, darparwyr, awdurdodau lleol eraill, Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru.

- 7.2 Rydym yn ceisio ymateb yn gadarnhaol i'r adborth a mewnbwn sy'n cael ei dderbyn pan mae cyfle a'r gallu i wneud hyn. Mae 'na esiamplau o hyn wedi ei gyflawni fel rhan o'r adolygiad diweddar.
- 7.3 Mae'n medru bod yn anodd ymgynghori mewn modd deallus a pwrpasol ar rai agweddau o ddarpariaeth bysiau. Yn anochel pan fydd newidiadau yn cael eu crybwyll, naill ai wedi eu dylunio a chynllunio neu ar sail adweithiol, mae'n gallu bod yn anodd cael consensws am be a phwy sy'n cael blaenoriaeth. Yn aml felly mae angen ceisio edrych am gyfaddawd.

8. Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

- 8.1 Rydym yn **cynnwys** trigolion a defnyddwyr gwasanaeth drwy dderbyn adborth. Mae hyn yn cynnwys ceisiadau, cwynion, sylwadau a mewnbwn arall gan y cyhoedd, defnyddwyr a darpar ddefnyddwyr gwasanaethau ar sail barhaus.
- 8.2 Mae system cludiant cyhoeddus sy'n fforddiadwy, hyfyw ac amgylcheddol gynaliadwy yn dibynnu ar nifer critigol yn defnyddio'r gwasanaethau ar sail barhaus. Gyda hyn mewn golwg rydym yn edrych i ymateb yn gadarnhaol i'r cyswllt drwy ddarparu'r lefel mwyaf atyniadol o wasanaethau posib gyda'r adnodd sydd ar gael gan dderbyn na fydd modd plesio pawb. Mae hyn yn enwedig o wir ble mae'r galw yn isel neu isel iawn. Mae hyn yn y cyd-destun nad yw'r Cyngor yn llwyr gyfrifol nac yn rheoli'r rhwydwaith yn ei chyfanrwydd gan fod rôl yn hyn gan y darparwyr eu hunain a fwyfwy Trafnidiaeth Cymru.
- 8.3 Rydym yn **cydweithio** gyda'r rhanddeiliaid allweddol eraill sy'n cynnwys y darparwyr, Llywodraeth Cymru a fwyfwy Trafnidiaeth Cymru. Mae swyddogion wedi datblygu perthynas gadarnhaol gyda'i chyfoedion yn Nhrfnidiaeth Cymru ac mae'r ymagwedd yma at gydweithio wedi tanategu'r adolygiad diweddar a'r buddion yn deillio o hynny.
- 8.4 Ar lefel strategol rydym yn rhoi mewnbwn i'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drwy'r Cydbwyllgor Corfforaethol.
- 8.5 Rydym yn cydweithio gyda:
- Awdurdodau Lleol eraill a Trafnidiaeth Cymru ar brosiectau penodol sy'n cynnwys Sherpa'r Wyddfa.
 - Awdurdodau Lleol eraill ar sail rhanbarthol wrth weinyddu rhai grantiau.
 - Trafnidiaeth Cymru / Llywodraeth Cymru ar wasanaethau penodol yn cynnwys rhwydwaith y TrawsCymru a fflecsi.
 - Trydydd Sector ar wasanaethau cludiant cymunedol i weld ble mae modd llenwi bylchau dyw cludiant cyhoeddus traddodiadol ddim yn ei gyfarch.

- 8.6 Rydym yn edrych i **atal** problemau rhag codi neu waethygu yn y dyfodol drwy gydweithio yn agos gyda'r rhanddeiliaid allweddol eraill gan fod yn fyw i'r ffaith fod yn gyfnod anwadal ac yn un fydd yn gweld trawsnewid yn sut mae bysiau cyhoeddus yn cael ei darparu yng Nghymru.
- 8.7 Rydym yn ystyried yr **hirdymor** drwy'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a gwaith y Cydbwyllgor Corfforaethol.
- 8.8 Mae natur y maes gwaith yn golygu angen i **integreiddio** gyda chyrff cyhoeddus eraill sydd yn cynnwys Awdurdodau Lleol eraill a Llywodraeth Cymru ar sail barhaus a bod hyn yn debygol o gynyddu fel i'r Cydbwyllgor Corfforaethol ymsefydlu.

9. Effaith ar Nodweddion Cydraddoldeb, y Gymraeg a'r Dyletswydd Economaidd Gymdeithasol

- 9.1 Mae darparu lefel o wasanaeth cludiant cyhoeddus yn cefnogi cymunedau gwydn a ffyniannus.
- 9.2 Mae'r wybodaeth sydd yn cael ei ddarparu gan y cyngor yn cael ei ddarparu yn y Gymraeg a'r Saesneg.

10. Camau Nesaf

- 10.1 Monitro'r gwasanaethau ar eu newydd wedd ac edrych i ymateb yn gadarnhaol i adborth a dderbynnir ble'n bosib a phriodol gwneud hyn.
- 10.2 Ymateb i unrhyw newidiadau yn gwasanaethau sydd yn cael ei darparu ar sail masnachol a/neu de-minimis.
- 10.3 Edrych i sicrhau'r cyllid angenrheidiol i gynnal y rhwydwaith.
- 10.4 Parhau i gydweithio gyda'r prif rhanddeiliaid eraill gan gynnwys y darparwyr, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol eraill i wneud y mwyaf o'r ddarpariaeth a chyfleodd teithio.
- 10.5 Codi ymwybyddiaeth o'r trefniadau sydd yn tanategu a chynnal y rhwydweithiau bysiau lleol gyda'r bwriad o gwrdd â disgwyliadau lle yn bosib a rheoli a gostwng disgwyliadau lle dyw cwrdd â'r rhain ddim yn bosib.
- 10.6 Darparu mewnbwn ar lefel cenedlaethol, strategol a rhanbarthol fydd yn cael dylanwad ar y ddarpariaeth yn y tymor byr, canolig a hir gyda'r bwriad o ddarparu'r lefel gorau posib o wasanaethau bws i drigolion Gwynedd.

- 10.7 Ceisio dylanwadau ac wedyn ymateb yn gadarnhaol i newidiadau deddfwriaethol a strwythurol fydd yn cael effaith ar rwydweithiau bysiau.
- 10.8 Ail edrych ar y rhwydwaith a trefniadau yn Nwyfor gan wneud gwaith ymbaratoi i alinio gyda chyfnod y cytundebau sydd wedi eu rhoi mewn lle. Bydd hyn yn cynnwys ymgysylltu gydag Aelodau Lleol.