

CYNGOR SIR CEREDIGION

Adroddiad i: Cabinet

Dyddiad y cyfarfod: 14 Chwefror 2023

Teitl: Rhwydwaith Bysiau Ceredigion

Pwrpas yr adroddiad: Rhoi diweddariad i'r Cabinet am faterion sy'n ymwneud â'r rhwydwaith bysiau yng Ngheredigion

Er gwybodaeth

Portffolio Cabinet ac Aelod Cabinet: Y Cynghorydd Keith Henson, Aelod Cabinet ar gyfer Prifffyrdd, Gwasanaethau Amgylcheddol a Rheoli Carbon

1.0 Cefndir

Cydnabyddir yn eang bod y diwydiant trafniadaeth yn mynd trwy gyfnod arbennig o heriol a chythryblus. Mae'r ffactorau canlynol yn arbennig o berthnasol ac maent yn ychwanegol i'r ffactorau cyffredinol eraill sy'n ymwneud â chwyddiant ac sy'n effeithio ar weithredwyr bysiau, bysiau ar gyfer dysgwyr, tacsis a chluddiant cymunedol lleol:

- 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
- gostyngiad yn y defnydd a wneir o'r gwasanaethau, y mae COVID-19 wedi gwaethygu hyn
- 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

2.0 Cyd-destun Cyfreithiol

Mae'r dyletswyddau mwyaf perthnasol ac uniongyrchol ar Awdurdodau Lleol o ran gwasanaethau trafniadaeth cyhoeddus yn ymwneud ag Adran 63 Deddf Trafnidiaeth 1985, ac ychwanegwyd dyletswyddau pellach mewn perthynas â darparu cludiant i ddysgwyr.

Rhoddir gwybodaeth bellach am y dyletswyddau hyn, ynghyd â gwybodaeth am rwymedigaethau gweithredwyr bysiau i'r Comisiynydd Traffig yn **Atodiad 1**.

3.0 Rhwydweithiau Bysiau Lleol

Dadroleiddiwyd y diwydiant bysiau ym 1985, er mwyn ceisio gwella effeithlonrwydd a chymell cwmnïau i gynig gwasanaeth deniadol i'r cyhoedd. Pan farnwyd nad oedd gwasanaethau yn hyfyw ar lefel fasnachol, gallai Awdurdodau Lleol fynd i'r farchnad trwy brosesau caffael er mwyn sicrhau lefel o gyfleoedd teithio a fyddai'n briodol yn eu barn nhw.

Mae'r rhwydwaith bysiau yn cynnwys dau fath o wasanaeth, gwasanaeth masnachol a gwasanaeth a gynorthwyr, ac mae **Atodiad 2** yn cynnig y cefndir am rwydweithiau bysiau lleol yng nghyd-destun gwasanaethau bysiau lleol masnachol ac a gynorthwyr, a phroffil y rhain yng Ngheredigion.

4.0 Cyd-destun Ceredigion

O ran gweithrediadau gwasanaethau bysiau lleol, nid yw ardaloedd gwledig mawr a phrin eu poblogaeth fel Ceredigion fyth wedi bod yn *dirioogaeth* da ar gyfer bysiau. Mae'r ffactorau sy'n dylanwadu ar hyn yn cynnwys y canlynol, ond nid ydynt wedi'u cyfyngu i'r rhain:

- diffyg niferoedd digonol sy'n dymuno teithio ar yr un pryd
- diffyg niferoedd digonol sy'n dymuno teithio ar yr un llwybrau
- diffyg niferoedd digonol sy'n dymuno teithio rhwng yr un lleoliadau
- pellteroedd a deithir
- niferoedd uchel yn berchen ar gar ac yn ffafrio'r car
- diffyg cystadleuaeth yn y farchnad leol
- gweithredwyr yn gadael y diwydiant
- gweithredwyr lleol yn llai cydnerth na gweithredwyr masnachol mwy o faint
- gweithredwyr cenedlaethol / mwy o faint yn tynnu allan o'r farchnad leol
- effaith COVID-19 a newidiadau i arferion teithio

Mae hyn yn arwain at godiadau arwyddocaol ac anfforddiadwy o ran y costau, sy'n uwch na'r cyllidebau sydd wedi'u neilltuo ar hyn o bryd ac y maent yn ymwneud â darparu gwasanaethau a gynorthwyr.

Ers dadroleiddio, bu gofyn cael swm arwyddocaol ac sy'n tapro i fyny o arian cyhoeddus er mwyn cynnal gwasanaethau, gan bod y bwch rhwng swm yr incwm a gaiff ei sicrhau gan docynnau a'r costau o ddarparu'r gwasanaethau wedi cynyddu yn aruthrol.

Mae effaith y broblem genedlaethol hon a'r risgiau cysylltiedig i Gyngor Sir Ceredigion wedi cael eu lliniaru yn hyn o beth:

- gan bod y rhwydwaith y mae'n gyfrifol (tal) amdano wedi lleihau'n sylweddol dros y ddegawd ddiwethaf

- gan bod gwasanaethau a ddarparir ar y prif llwybrau yn rhan o wasanaethau TrawsCymru Llywodraeth Cymru
- gan bod rhwydwaith Bwcabus / Fflecsi yn rhan o drefniant partneriaeth gyda Chynghorau Sir Penfro a Sir Gâr, gyda chymorth ffynonellau cyllid allanol
- gan bod Llywodraeth Cymru yn ariannu gwasanaeth y Cardi Bach
- gan bod nifer fach o wasanaethau 'masnachol'

Mae'r rhwydwaith bysiau cyfredol yng Ngheredigion yn adlewyrchu llwybrau, patrymau teithio a'r galw tybiedig hanesyddol, yn ogystal ag amserlennu/amlder a bennwyd yn aml gan yr hyn y mae modd ei gyflawni ar lefel weithredol gan ddefnyddio'r adnoddau sydd ar gael.

Mae rhai aneddiadau yn manteisio ar wasanaeth neu lefel gymharol uchel/da ac nid yw rhai aneddiadau yn gallu manteisio ar unrhyw wasanaeth o gwbl.

Yn ogystal, darparir rhai cyfleoedd teithio ar sail dylanwadwyr logisteg yn hytrach nag o ganlyniad i waith cynllunio neu'r galw (e.e. lle y mae gweithredwyr wedi'u lleoli / lle y mae gwasanaethau dan gontract yn cychwyn ac yn gorffen).

Er y gall rhwydweithiau a gwasanaethau bysiau newid, fel arfer o ran yr amserlenni ac amlder y gwasanaeth, mae terfynu gwasanaethau yn dwyn lefel wahanol o ran her, craffu a sensitifrwydd.

Llwyddwyd i sicrhau arbedion effeithlonrwydd trwy gael rhwydwaith integredig o wasanaethau cyhoeddus ac ar gyfer dysgwyr, ac yn aml, darparir y rhain gan yr un cerbydau, ac mae adnoddau ar gyfer gwasanaethau amser brig i ddysgwyr yn darparu'r adnodd ar gyfer y gwasanaethau bysiau lleol yn ystod yr oriau tawel. Mae hyn wedi golygu y bodlonir gofynion statudol ar gyfer cludo dysgwyr ac y cynigir lefel o wasanaeth i'r cyhoedd yn ehangach na fyddai'n bodoli fel arall.

5.0 Ariannu

Ar hyn o bryd, mae nifer o ffrydiau incwm yn cynnig sylfaen ariannol ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys:

1. Blwch Tocynnau
2. Talu am gludiant dysgwyr cymwys
3. Taliadau ad-dalu y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol
4. Taliadau Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (BSSG)
5. Taliadau cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro
6. Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES)

Bydd proffil a gwerth yr uchod yn amrywio, yn sylweddol o bosibl, rhwng gweithredwyr a llwybrau. Ceir rhai gwasanaethau 'masnachol' nad ydynt yn cael taliadau Cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro, ond gallant ddenu'r holl rai eraill.

Felly, mae'r cymhlethdod o ran y ffordd yr ariannir gwasanaethau yn fater anodd i'w ddadansoddi mewn ffordd wrthrychol, ystyrlon a defnyddiol, gan bod proffil y ffrydiau incwm yn gallu amrywio'n sylweddol.

Mae **Atodiad 3** yn cynnig dadansoddiad o'r ffordd y cynhelir y rhwydwaith bysiau lleol yng Ngheredigion yn ariannol, sy'n dangos y cymhlethdod sy'n sail i hyn. Mae hyn hefyd yn dangos bod lefelau y cyllid cyhoeddus sy'n cynorthwyo ac sy'n cynnig sylfaen ar gyfer hyn yng Ngheredigion eisoes yn arwyddocaol.

6.0 Defnydd o'r Bysiau a Gwerth am Arian

Oherwydd COVID, nid oes fawr iawn o ddata perthnasol ar gael ynghylch defnydd o'r bysiau yn ddiweddar, a fyddai'n ddefnyddiol wrth wneud penderfyniadau, ac nid oes ffordd syml ychwaith o werthuso gwerth na gwerth am arian mewn perthynas â lefel y cymhorthdal sy'n ofynnol oherwydd y ffordd gymhleth y mae gwasanaethau yn denu ffrydiau incwm amrywiol, fel y nodir ac y dangosir yn Adran 5 uchod.

Mae gan weithredwyr eu cyfradd ad-dalu tocyn teithio consesiynol unigol eu hunain, ar sail pris tocyn teithio cyfartalog eu depo, yna gweithredir ffactor addasu, felly gall cyfradd ad-dalu y gweithredwyr unigol amrywio'n sylweddol, ac yna, bydd hyn yn dylanwadu ar y prisiau y byddant yn gallu eu cynnig i weithredu llwybrau sy'n cynnwys pan fyddant yn cystadlu am wasanaethau tendro.

Mae hyn yn arbennig o berthnasol pan fo tua 50% o'r teithwyr yn ddeiliaid cardiau teithio rhatach.

Yn hanesyddol, defnyddiwyd metrics i gyfrifo'r cymhorthdal fesul taith teithiwr, lle y rhennir cyfanswm y cymhorthdal gyda chyfanswm y teithwyr. Fodd bynnag, mae hwn wedi dod yn llawer llai perthnasol fel mesur gan bod nifer y ffrydiau incwm a'r ymyriadau cefnogol wedi cynyddu, sy'n anos eu proffilio, eu priodoli a'u cynnwys yn y broses gyfrifo mewn ffordd deg a chyfiawn.

7.0 Prosesau Caffael Diweddar

Gwanwyn / Haf 2022

Yn ystod y Gwanwyn 2022, rhoddodd dau o'r prif ddarparwyr gwasanaethau cludiant dysgwyr hysbysiad terfynu ar gyfer 12 contract, yr oedd eu gwerth cyfunol dros £374,000 y flwyddyn, gan nad oedd y Gweithredwyr yn barnu eu bod yn hyfyw i'w rhedeg mwyach.

Yn dilyn adolygiad o'r gofynion, cynhaliwyd ymarfer caffael ar gyfer y 12 contract bysiau cludo dysgwyr, a arweiniodd at gynnydd blynyddol cyffredinol o dros 75% ar y cyfraddau presennol.

Yn ogystal, cyhoeddwyd hysbysiad terfynu gan weithredwr y gwasanaethau cludo dysgwyr a thrafnidiaeth gyhoeddus cyfunol sy'n gysylltiedig â gwasanaeth 585 (Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan).

Cytunwyd ar gyfradd ddyddiol uwch gyda'r gweithredwr er mwyn cynnal yr elfennau statudol ar gyfer cludo dysgwyr a thrafnidiaeth gyhoeddus tan fis Rhagfyr 2022 er mwyn gallu cynnal proses gaffael gyda'r trefniadau newydd mewn grym erbyn mis Ionawr 2023, a arweiniodd at gynnydd o 61.5% o ran y costau.

Cynhaliwyd ymarfer caffael mewn perthynas â 39 o gontractau tacsï er mwyn cludo dysgwyr hefyd, gyda'r cynnydd blynyddol cyffredinol i'r cyfraddau presennol (£614,801) yn amrywio rhwng 43% a 68% gan ddibynnu ar hyd y contract a gynigir.

Roedd nifer y tendrau a gafwyd ar gyfer pob un o'r 39 contract yn amrywio rhwng 2 a 6.

Er bod y cynnydd o ran y costau yn arwyddocaol, maent yn debyg neu'n cyd-fynd â'r hyn sy'n digwydd mewn rhannau eraill o'r sector yn genedlaethol.

Hydref 2022

Cyflwynwyd nifer o'r contractau gwasanaethau bysiau lleol, yr oedd rhai ohonynt yn cynnwys teithiau dysgwyr statudol, i'r farchnad yn ystod yr Hydref 2022, gan bod rhai wedi dod at ddiwedd cyfnod eu contract ac roedd cwmnïau wedi rhoi rhybudd o'u bwriad i'w terfynu gydag eraill.

Roedd y rhesymau a nodwyd yn cynnwys y ffaith nad oedd y contractau yn rhai hyfyw ar lefel fasnachol mwyach, ynghyd â'r sialensiau sy'n effeithio ar y diwydiant trafniadaeth ehangach, gan gynnwys diffyg enbyd gyrwyr Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (PSV).

Byddai'r contractau newydd yn cychwyn ac yn weithredol o 3 Ionawr 2023.

Rhoddir gwybodaeth bellach am y broses yn **Atodiad 4**, ond i grynhoi:

- ni chafwyd tendrau am y dewisiadau amrywiol a gyflwynwyd yn y farchnad, ac eithrio'r elfennau cludo dysgwyr, ar gyfer gwasanaeth 585 Aberystwyth-Llanilar-Tregaron-Llanddewi Brefi-Llanbedr Pont Steffan
- dim ond un tendr a gafwyd ar gyfer 7 o'r 8 contract a gyflwynwyd i'r farchnad
- cafwyd tendrau i fodloni'r gofynion cludo teithwyr statudol ar gyfer y rhan fwyaf o lwybrau, er bod y rhain yn destun codiadau sylweddol.
- gwelwyd y costau am wasanaethau wedi'u tendro yn codi o £499,430 i £848,295 y flwyddyn, am lefel gyffredinol is o ran y gwasanaeth

Cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg sydd ar gael trwy glicio ar y dolenni canlynol er mwyn hysbysu rhanddeiliaid o'r sefyllfa ar 02/12/2022 [Cyngor Sir Ceredigion](#) ac fel diweddariad, cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg canlynol [Cyngor Sir Ceredigion](#) ar 18/11/2022.

Mae'n bwysig deall y codiadau arwyddocaol yn y costau sy'n gysylltiedig â darparu gwasanaethau cludo dysgwyr yng nghyd-destun y ffaith bod rhwymedigaeth gyfreithiol ar awdurdodau lleol i ddarparu'r rhain ar gyfer dysgwyr cymwys.

8.0 Cyd-destun Ehangach

Deallir y bydd y trefniadau/taliadau cyfredol ar gyfer y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES), sef iteriad rhif tri/pedwar (2) ohono ar hyn o bryd, a ddefnyddiwyd i

gynorthwyo'r diwydiant gyda'r gostyngiad mewn defnydd yn ystod ac ers cyfnod COVID, yn dod i ben ym mis Mawrth 2023, ac y bydd hyn yn dylanwadu ar ac yn cael effaith ar hyfywedd y rhwydwaith.

Deallir bod Llywodraeth Cymru yn adolygu'r sefyllfa o ran cyllid parhaus ar gyfer 2023/24 ar hyn o bryd, fodd bynnag, os bydd cyllid yn dod, rhybuddiwyd y bydd hwn yn llawer is na'r lefelau cyllid a fu ar gael hyd yn hyn.

Felly, ceir pryder cynyddol yn genedlaethol ac yn lleol y bydd gostyngiad arwyddocaol yng nghyfanswm y cyllid sydd wedi cael ei sianelu trwy broses BES, yn cael effaith arwyddocaol ar y rhwydwaith bysiau cyfan.

Mae gwaith yn mynd rhagddo gyda rhanddeiliaid eraill hefyd ynghylch dyfodol Fflecsi Bwcabus gan bod y trefniadau presennol yn mynd i orffen ym mis Mehefin 2023.

Mae'r ffactorau sy'n cyfrannu at yr anwadalrwydd, y problemau a'r ystyriaethau yn cynnwys:

- maint y costau uwch wrth weithredu gwasanaethau
- ffigurau defnydd ansicr/sy'n gostwng yn y dyfodol
- ansicrwydd ynghylch lefelau cyllido ac ymyrraeth LIC yn y dyfodol
- mae'n amhosibl gwerthuso neu gymharu gwerth / gwerth am arian rhwng y llwybrau a/neu sut i'w blaenoriaethu
- natur y rhwydwaith a'r anghydraddoldeb sy'n bodoli eisoes
- dyfodol gwasanaethau 'masnachol' presennol
- bydd y cymorth neu'r cyfraniad a fydd yn ofynnol ar gyfer gwasanaethau cymorthdaledig yn cynyddu mewn ffordd ddramatig, ar gyfer yr un gwasanaeth neu lai o wasanaeth
- y costau sy'n codi mewn ffordd aruthrol ar gyfer y gofyniad statudol i gludo dysgwyr
- y gwahaniaeth cynyddol rhwng dyhead strategol a'r hyn y mae modd ei ddarparu a'r hyn sy'n fforddiadwy ar lefel weithredol

9.0 Dewisiadau

Oherwydd yr anwadalrwydd a'r cynnydd arwyddocaol mewn costau sy'n gysylltiedig ac sy'n ofynnol er mwyn cynorthwyo gwasanaethau bysiau lleol, bydd yn rhaid ystyried sut y caiff y gyllideb neilltuedig ei defnyddio gyda'r nod o optimeiddio hyn.

Yn hanesyddol, pan na fydd gwasanaethau yn hyfyw yn fasnachol, pan fo awdurdodau lleol o'r farn bod hynny yn briodol, maent wedi mynd ati i gomisiynu gwasanaethau bysiau lleol trwy gyfrwng prosesau caffael.

Mae'r rhain wedi tueddu i fod yn brosesau rhagnodol lle'r estynnir gwahoddiad i weithredwyr gystadlu am waith ar sail anghenion gwasanaeth rhagnodedig o ran amserlenni (amlder a diwrnodau gweithredu) a manyleb cerbydau.

Mae prosesau caffael diweddar yn dangos bod y tendrau a gyflwynir yn anfforddiadwy mewn perthynas â'r gyllideb bresennol sydd wedi cael ei neilltuo.

O ystyried hyn, mae'r canlynol yn cynnig rhai dewisiadau er mwyn symud ymlaen:

1. Caniatáu i gcontractau gwasanaethau bysiau lleol presennol ddod i ben a pheidio cyhoeddi tendrau o'r newydd ar gyfer y rhain, ac ail-neilltuo'r gyllideb bresennol er mwyn helpu i liniaru rhywfaint o'r pwysau ar y gyllideb sy'n deillio o'r costau uwch ar gyfer contractau cludo dysgwyr, yn ogystal â chynnal rhyw lefel o gyfle teithio ar rai o'r rhain ar gyfer y cyhoedd.
2. Ail-dendro gwasanaethau integredig yn unol â dewisiadau 2+2-blynedd a 5+2-blynedd fel a ganlyn:
 - a. er mwyn cael lefel gwasanaeth cyfatebol
 - b. gwasanaethau cludiant i ddysgwyr fel contractau annibynnol
 - c. ceisio cynigion gan weithredwyr ar gyfer lefel gwasanaeth cyhoeddus y gallant ei gynnig am swm penodedig gan nodi lefelau gwasanaethau isaf er mwyn bodloni elfennau cludiant i ddysgwyr statudol yn y gyllideb gyfredol

Yn hanesyddol, y dull gweithredu fyddai symud ymlaen gyda dewis 2(a), fodd bynnag, o ystyried cyflwr y farchnad, y gofynion statudol ynghylch cludiant i ddysgwyr a'r cynnydd arwyddocaol yn y costau, mae 2(b) a 2(c) yn cynnig rhai dewisiadau pellach i'w hystyried.

Y bwriad cyffredinol yw cadw lefel orau y cyfleoedd teithio sy'n bosibl yn y tymor byr o fewn y gyllideb sydd ar gael.

Un dewis arall yw codi pris tocynnau er mwyn lliniaru'r gwahaniaeth rhwng incwm a chostau.

Fodd bynnag, mae maint y cynnydd mewn costau yn golygu y byddai'r cynnydd gofynnol ym mhris tocynnau yn sylweddol, a byddai hwn y tu hwnt i'r hyn y byddai teithwyr sy'n talu yn fodlon ei oddef efallai, a byddai hyn yn debygol o arwain at ostyngiad pellach yn nifer y teithwyr, gan effeithio ar unrhyw incwm posibl a fyddai'n cael ei sicrhau trwy godi pris tocynnau. Yn ogystal, byddai'n arwain at gynnydd arwyddocaol posibl yn y cyfraddau ad-dalu Consesiynol a delir am y teithiau hyn.

Mae'r strwythurau a'r mecanweithiau cyllido y mae Llywodraeth Cymru wedi eu rhoi yn eu lle yn arwain at neu'n gwaethygu nifer o'r cymhlethdodau a'r ansicrwydd sy'n ymwneud â'r ffordd y darparir gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Nes iddynt ddatrys y rhain, ystyrir ei bod yn briodol ceisio'r cymorth ariannol ychwanegol sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru, er mwyn cynnal y cyfleoedd teithio a'r rhwydwaith cyfredol sydd ar gael o leiaf.

10.0 Risgiau

Mae risgiau amrywiol a niferus yn codi mewn perthynas â rhwydwaith bysiau lleol sy'n lleihau, gyda llai o gyfleoedd i deithio yn ymwneud â risgiau *Ariannol*, *Cyfreithiol*, *Enw Da*, *Economaidd* a *Chymdeithasol*, a rhoddir crynodeb o'r rhain yn **Atodiad 5**.

11.0 Casgliad

Nid yn unig y mae risgiau ariannol arwyddocaol, ond yn y lle cyntaf, ceir risgiau sy'n ymwneud â gallu y Cyngor i gyflawni ei rwymedigaethau statudol o ran darparu cludiant i ddysgwyr a chynorthwyo'r rhai na allant fanteisio ar drafnidiaeth breifat o gwbl, neu fawr ddim o drafnidiaeth breifat, er mwyn cyrraedd canolfannau lleol at ddibenion dydd-i-ddydd gan gynnwys gwaith, siopa, iechyd, hamdden a gweithgareddau cymdeithasol.

Ceir risgiau sy'n effeithio ar hyfywedd a chynnaladwyedd gweithredwyr trafnidiaeth Ceredigion hefyd, gan bod y dyfodol, yng nghyd-destun darparwyr gwasanaethau bysiau yn arbennig, yn aneglur iawn o ran strwythurau a mecanweithiau cymorth sy'n cynnig sylfaen ar gyfer y diwydiant yng Nghymru.

Ymarferion caffael diweddar yw'r arwydd diweddaraf a mwyaf arwyddocaol o'r ffaith bod y farchnad yn methu yn y diwydiant trafnidiaeth lleol.

Nid yw hon yn sefyllfa unigryw i Geredigion, ond ceir materion lleol penodol sy'n codi ac sy'n golygu bod nifer o aneddiadau a phentrefi yr oeddent yn arfer cael gwasanaeth bysiau yn ddiweddar, mor rheolaidd â bob awr yn ystod y dydd o ddydd Llun i ddydd Sadwrn, heb gael unrhyw wasanaeth bysiau o gwbl neu lai o wasanaeth er mis Ionawr 2023.

Ar sail yr uchod, gellir dod i'r casgliad bod gweithgarwch pellach i ad-drefnu cyfleoedd teithio ar fysiau yng Ngheredigion yn debygol iawn yn y tymor hir.

Yn anffodus, mae nifer y dewisiadau a'r datrysiadau sydd ar gael ar gyfer y tymor byr yn gyfyngedig iawn, heb sôn am fod yn fforddiadwy, ac mae natur y ffactorau cyfrannol yn golygu hefyd bod gallu yr awdurdod lleol i gael dylanwad uniongyrchol ar hyn yn gyfyngedig iawn.

	A gwblhawyd Asesiad Effaith Integredig? Os naddo, esboniwch pam	Na Cyflwynir yr adroddiad hwn er mwyn codi ymwybyddiaeth o'r sefyllfa bresennol a'r ffordd arfaethedig ymlaen.
Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol:	Crynodeb: Tymor hir: Cydweithio: Cyswllt: Atal: Integreiddio:	

Argymhellion:

Nodi'r canlynol:

1. Y pwysau a'r sialensiau aciwt a niferus y mae'r diwydiant trafnidiaeth cyfan yn eu hwynebu, ac sy'n cael eu gwaethygu yn lleol
2. Y pwysau dilynol sy'n codi ar y Cyngor a'r Gwasanaeth er mwyn ceisio rheoli'r sefyllfa, sy'n cynnwys disgwyliadau rhanddeiliaid a'r amserlenni

sy'n gysylltiedig gyda phenderfyniadau a chamau gweithredu sy'n cael eu cymryd.

3. Y camau sy'n cael eu cymryd gan y Gwasanaeth i reoli'r sefyllfa a lleihau'r hyn a fydd yn orwariant arwyddocaol yn ystod y flwyddyn 2022/23.
4. Y dull gweithredu sy'n cael ei fabwysiadu gyda'r nod o ddarparu gwasanaethau o fewn y gyllideb sydd wedi cael ei neilltuo.

Rhesymau dros y penderfyniad:	Amherthnasol
Trosolwg a Chraffu:	Dim
Fframwaith Polisi:	Amherthnasol
Amcanion Llesiant Corfforaethol:	<ul style="list-style-type: none">• Rhoi hwb i'r Economi• Creu Cymunedau Cynaliadwy, Gwyrdd ac sydd wedi'u Cysylltu yn dda â'i Gilydd
Goblygiadau Cyllid a Chaffael:	Arwyddocaol ac Anfesuradwy
Goblygiadau Cyfreithiol:	Bodloni gofynion statudol ynghylch cludiant ar gyfer dysgwyr
Goblygiadau staffio:	Amherthnasol
Goblygiadau eiddo / asedau:	Amherthnasol
Risg(iau):	Effaith ar ddefnyddwyr bysiau lleol Effaith ar weithredwyr bysiau lleol Dargyfeirio o uchelgais a dyheadau strategol
Pwerau Statudol:	Amherthnasol
Papurau Cefndirol:	Amherthnasol
Atodiadau:	Atodiad 1 – Cyd-destun Cyfreithiol Atodiad 2 – Rhwydweithiau Bysiau Lleol Atodiad 3 – Ariannu Atodiad 4 – Caffael Atodiad 5 – Risgiau
Swyddog Arweiniol Corfforaethol:	Rhodri Llwyd, Swyddog Arweiniol Corfforaethol, Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol
Swyddog Adrodd:	Gerwyn Jones, Rheolwr Corfforaethol, Gwasanaethau Amgylcheddol
Dyddiad:	29/01/2023

Atodiad 1 – Cyd-destun Cyfreithiol

Bysiau Lleol

Ystyrir mai'r ddyletswydd fwyaf berthnasol ar awdurdodau lleol o ran gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yw'r un ganlynol:

Deddf Trafndiaeth 1985:

- Mae **Adran 63 TA 1985** yn rhoi dyletswydd ar awdurdodau lleol i sicrhau darpariaeth gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sy'n briodol yn eu barn nhw er mwyn bodloni unrhyw ofynion trafndiaeth gyhoeddus na fyddent yn cael eu bodloni fel arall. Mae hyn yn cynnwys y grym i ymrwymo i gytundeb sy'n darparu cymorthdaliadau gwasanaeth lle na fyddai'r gwasanaeth dan sylw yn cael ei ddarparu, neu na fyddai'n cael ei ddarparu i safon penodol, heb gymhorthdal.
Gwasanaethau bysiau a choetsys | Cyfraith Cymru (gov.wales)

Mae hwn yn aneglur iawn. Yn ei hanfod, y ddyletswydd yw bod Awdurdodau Lleol yn darparu'r hyn sy'n briodol yn eu barn nhw yn hytrach na nodi hyn mewn ffordd ragnodol a / neu'r sail dros hyn.

Cludiant ar gyfer Dysgwyr

Mae'r ddyletswydd fwyaf berthnasol ar awdurdodau lleol o ran y ddarpariaeth cludiant ar gyfer dysgwyr fel a ganlyn:

Dyletswyddau Cyfreithiol yr Awdurdod Lleol

Rhaid i awdurdodau lleol:

- Archwilio anghenion teithio dysgwyr.
- Cynnig cludiant i ddysgwyr ifanc sy'n byw 2 filltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf.
- Cynnig cludiant i ddysgwyr hŷn sy'n byw 3 milltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf.
- Gofalu am anghenion plant sy'n derbyn gofal.
- Codi ymwybyddiaeth o ysgolion Cymraeg.
- Codi ymwybyddiaeth o deithio cynaliadwy. Dull cynaliadwy, ffyrdd ecogyfeillgar o deithio. Fel cerdded neu feicio neu fynd ar y bws.

Canllawiau Gweithredol ynghylch y Mesur Teithio gan Ddysgwyr (gov.wales)

Comisiynydd Traffig

Dylid cyflwyno ceisiadau ffurfiol i'r Comisiynydd Traffig gan weithredwr unrhyw wasanaethau bysiau lleol ynghylch unrhyw newidiadau i'r gwasanaethau hynny gyda chyfnod rhybudd o 56 diwrnod o leiaf. Gall hyn gynnwys achosion pan fo gwasanaethau yn dod i ben, pan fydd gwasanaethau newydd yn cychwyn neu pan wneir unrhyw newidiadau i amserlen gwasanaeth (llwybrau, amllder ac ati). Y bwriad yw y bydd y cyhoedd sy'n teithio yn cael rhywfaint o rybudd cyn i'r newidiadau gael eu gwneud.

Atodiad 2 – Rhwydweithiau Bysiau Lleol

Dadroleiddiwyd y diwydiant bysiau ym 1985. Y syniad gyda dadroleiddio oedd y byddai cystadleuaeth yn gwella effeithlonrwydd ac yn cymell cwmnïau i gynnig gwasanaeth neu gynnyrch deniadol i'r cyhoedd. Pan farnwyd nad oedd gwasanaethau yn hyfyw ar lefel fasnachol, gallai Awdurdodau Lleol fynd i'r farchnad trwy brosesau caffael er mwyn sicrhau lefel o gyfleoedd teithio a fyddai'n briodol yn eu barn nhw. Felly, mae'r rhwydwaith bysiau yn cynnwys dau fath o wasanaeth:

Gwasanaethau masnachol

Darparir a gweithredir y rhain gan y cwmnïau bysiau sy'n pennu lefel a math y gwasanaeth y gallant ei weithredu dan drefniant masnachol. Er eu bod yn Fasnachol, mae'r gwasanaethau hyn yn cael cymorth arall gan gynnwys, ond heb ei gyfyngu i daliadau cilomedr byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (BSSG) ac ad-daliad Tocynnau Teithio Consesiynol.

Y gwasanaethau masnachol presennol yng Ngheredigion yw:

- X28 Aberystwyth-Machynlleth
- 301/304 Gwasanaethau Aberystwyth
- 512 Aberystwyth-Borth-Troad Ynys-las

Ceir rhai teithiau lleol masnachol ad-hoc eraill hefyd.

Gwasanaethau a Gynorthwyir

Caiff y rhain eu darparu a'u gweithredu gan y cwmnïau bysiau ar ran awdurdod lleol, neu gorff comisiynu arall, lle y maent yn cael cymhorthdal contract yn ychwanegol i daliadau cymorth eraill am ddarparu'r gwasanaeth. Gall y contractau a ddyfarnir am y gwaith hwn fod ar sail y gost lawn (cost gros) lle y mae'r corff comisiynu yn cadw'r incwm o'r blwch tocynnau, neu gymhorthdal isaf (cost net), lle y mae'r gweithredwr yn cadw'r incwm. Y model mwyaf cyffredin yw'r un cymhorthdal isaf a hwn fu sail y gwasanaethau a ddarparwyd gan Gyngor Sir Ceredigion.

Isod, dangosir y gwasanaethau a gynorthwyir sy'n gweithredu yng Ngheredigion, ynghyd â phwy sy'n talu am y rhain:

- T21 Aberystwyth-Tregaron (Cyngor Sir Ceredigion)
- 525 Aberystwyth-Ponterwyd (Cyngor Sir Ceredigion)
- 526 Aberystwyth-Penrhyn-coch (Cyngor Sir Ceredigion)
- 585 Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan (Cyngor Sir Ceredigion)
- 588 Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan (Cyngor Sir Ceredigion)
- Ceir nifer o gontractau Gwasanaeth Dysgwyr hefyd, sydd wedi'u cofrestru fel gwasanaethau bws cyhoeddus, sy'n cynnig rhai cyfleoedd i ddysgwyr nad ydynt yn gymwys ac i aelodau'r cyhoedd.
- Bwcabus/Fflecsi (Llywodraeth Cymru, Cyngorau Sir Ceredigion, Penfro a Sir Gâr)

- 408 Tref Aberteifi (Cyngor Sir Ceredigion a Chyngor Sir Penfro)
- 460 Aberteifi-Caerfyrddin (Cyngor Sir Ceredigion a Chyngor Sir Gâr)
- T1 Aberystwyth-Caerfyrddin (Llywodraeth Cymru)
- T1C Aberystwyth-Caerdydd (Llywodraeth Cymru)
- T2 Aberystwyth-Bangor (Llywodraeth Cymru)
- T5 Aberystwyth-Aberteifi (Llywodraeth Cymru)
- 552 Cardi Bach (Llywodraeth Cymru)
- X47 Aberystwyth-Llandrindod (Cyngor Sir Powys)

Mae'n anochel bod hyn wedi arwain at sefyllfa lle nad oes gan un corff neu asiantaeth reolaeth, cyfrifoldeb a/neu swyddogaeth gydlynu gyffredinol dros y rhwydwaith cyfan.

Ni cheir fawr iawn o ddealltwriaeth gyffredinol o'r ffordd y caiff gwasanaethau eu darparu a'u hariannu, nac felly, pwy sy'n gyfrifol am beth.

Mae gallu uniongyrchol Cyngor Sir Ceredigion i ddylanwadu ar y gwasanaethau a ddarparir wedi'i gyfyngu i'r rhai y mae'n talu amdanynt yn uniongyrchol ac nid oes ganddo unrhyw ddylanwad na rheolaeth dros y gwasanaethau masnachol gan bod yr holl agweddau ar y gwasanaethau hyn yn cael eu pennu gan y gweithredwyr sy'n eu darparu.

Atodiad 3 – Ariannu

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
- Taliadau Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau
- Taliadau ad-dalu y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol
- Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES)

Bydd proffil a gwerth yr uchod yn amrywio, yn sylweddol o bosibl, rhwng gweithredwyr a llwybrau. Ceir rhai gwasanaethau 'masnachol' nad ydynt yn cael taliadau Cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro, ond gallant ddenu'r holl rai eraill. Felly, mae'r cymhlethdod o ran y ffordd yr ariannir gwasanaethau yn fater anodd i'w ddadansoddi mewn ffordd wrthrychol, ystyrlon a defnyddiol, gan bod proffil y ffrydiau incwm yn gallu amrywio'n sylweddol.

Taliadau cymhorthdal ar gyfer contractau wedi'u tendro – y dyraniad yn y gyllideb er mwyn cynorthwyo gwasanaethau bysiau lleol yng Ngheredigion ar gyfer 2022/23 yw £647,000. Mae hyn yn cynnwys £394,000 gan Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru a £253,000 gan CSC yn uniongyrchol.

Taliadau Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau – mae'r swm a ddangosir yn y tabl isod yn adlewyrchu taliadau cyllid y Grant Cynnal gwasanaethau Bysiau sy'n ymwneud â'r cilomedrau byw a deithir ar wasanaethau cyhoeddus cofrestredig yng Ngheredigion ac sy'n cynnwys taliadau i wasanaethau masnachol a chymorthdaledig. Ariannir y symiau hyn gan Lywodraeth Cymru.

Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol – mae'r gyfradd ad-dalu fesul teithiwr ar gyfer gweithredwyr yng Ngheredigion yn amrywio rhwng £1.42 a £3.26. Telir y swm penodedig hwn am bob taith y bydd deiliad cerdyn teithio rhatach yn mynd arni, waeth beth fo hyd y daith.

Y cyfanswm a ad-dalwyd i weithredwyr yng Ngheredigion yn 2021/22 oedd £737,000, ac roedd taliadau ar gyfer 2021/22 yn seiliedig ar nifer y teithiau consesiynol hanesyddol cyn y pandemig yn 2019/20.

Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES) – cyfanswm y taliadau BES a wnaethpwyd i weithredwyr yng Ngheredigion yn ystod 2020/21 oedd £421,000. Talwyd am hyn gan Lywodraeth Cymru.

Mae'r cyllid ar gyfer 2021/22 a 2022/23 yn destun gwaith cysoni o hyd, ond gallai'r taliadau fod tua £1,600,000 y flwyddyn yn ôl amcanestyniadau presennol. Mae'r cynnydd arwyddocaol hwn yn ymwneud â newid ym mharamedrau cynllun BES.

Blwch Tocynnau – bydd gweithredwyr yn cadw unrhyw incwm a geir gan deithwyr sy'n talu am docynnau.

Crynodeb Ariannol

	Ffynhonnell	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
Taliadau cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro	Cyfanswm	658	658	658	626	751
	Cyllideb CSC	282	284	284	252	253
	Pwysau ar gyllideb CSC	amh	amh	amh	amh	104 (260 yw'r swm cyfatebol ar gyfer blwyddyn lawn)
	LIC	376	374	374	374	394
Taliad Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	LIC	347	346	358	366	366
Taliadau y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol i Weithredwyr	Cyfanswm	694	690	714	737	667
	CSC	92*	90*	89*	81*	90*
	LIC	602	600	625	656	577
Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES)	LIC		amh	421	1,819 (rhagamcanol)	2,260 (rhagamcanol)
Cyfanswm y taliadau i Weithredwyr	Pawb (gan gynnwys amcanestyniadau BES)	1,699	1,694	2,151	3,548	4,044
<i>Cyfanswm y rhaniad</i>	CSC	374	374	373	333	447 603 (cyfwerth â blwyddyn lawn)
<i>Cyfanswm y rhaniad</i>	<i>LIC (gan gynnwys amcanestyniadau BES)</i>	1,325	1,320	1,778	3,215	3,597

* Costau net ychwanegol i CSC yn uwch na'r symiau hyn a dalwyd i Weithredwyr am yr elfen weinyddu a Cheir Cefn Gwlad: 2018/19 – 6,000, 2019/20 – 8,000, 2020/21 – 9,000, 2021/22 – 17,000 a 2022/23 – 8,000 (cyfanswm costau y cynllun i CSC bob blwyddyn yw 153,000 ond caiff y gost hon ei gwrthbwysu yn rhannol gan gyllid ar ffurf grant o 55,000 gan LIC am weinyddu'r broses o ddsbarthu cardiau teithio rhatach).

Nid yw'r uchod yn cynnwys taliadau contract mewn perthynas â gwasanaethau TrawsCymru.

Atodiad 4 – Caffael

Yn hanesyddol, pan gynhaliwyd ymarferion caffael am wasanaethau bysiau lleol a / neu gludiant ar gyfer dysgwyr, byddai'r Cyngor yn ffodus i gael 3 neu 4 tendr i weithredu'r gwasanaeth bysiau lleol.

Felly, nid yw'r farchnad leol fyth wedi bod yn un arbennig o fywiog na chystadleuol ac yn y cyd-destun hwn, mae hi wastad yn anodd mesur neu werthuso gwerth am arian. Yn ogystal, mae'n anodd cael dadansoddiad mewn perthynas â'r costau/incwm sy'n cael eu priodoli i elfennau amrywiol y gwasanaeth trafndiaeth, y maent yn aml yn cyfateb â'r un peth o ran adnoddau a darparu gwasanaeth yn ymarferol.

Mae'r sefyllfa wedi gwaethygu yn ddiweddar, ac mae'n siŵr bod hyn yn rhannol o ganlyniad i'r sialensiau sydd wedi codi, lle na chafwyd unrhyw dendrau neu dim ond un tendr er mwyn gweithredu'r gwasanaethau bysiau lleol, felly mae pwynt wedi cyrraedd nawr lle nad yw'r cwestiwn yn ymwneud â faint y byddai hi'n costio i ddarparu gwasanaeth, ond ceir sefyllfa lle nad oes gan unrhyw un ddiddordeb neu lle nad oes unrhyw un yn fodlon cyflawni'r gwaith.

Prosesau Caffael Diweddar

Fel y nodwyd yn y prif adroddiad, yn ystod y **Gwanwyn 2022**, rhoddodd dau o'r prif ddarparwyr gwasanaethau cludo dysgwyr hysbysiad terfynu ar gyfer 12 contract, yr oedd eu gwerth cyfunol dros £374,000 y flwyddyn, gan nad oedd y Gweithredwyr yn barnu eu bod yn hyfyw i'w rhedeg mwyach.

Mae hyn yng nghyd-destun y ffaith nad yw CSC yn talu codiad chwyddiannol blynyddol ar eu contractau trafndiaeth a bod y contractau dan sylw yn chweched blwyddyn contract 5+2-flynedd, a chytunwyd ar yr estyniadau yn ystod 2021.

Yn dilyn adolygiad o'r gofynion, cynhaliwyd ymarfer caffael ar gyfer y 12 contract bysiau cludo dysgwyr, ac roedd y codiad blynyddol cyffredinol i'r cyfraddau cyfredol (£374,185) yn amrywio rhwng; £297,843 (79.59%) gyda'r dewis 2+2-flynedd; a £287,045 (76.71%) gyda'r dewis 5+2-flynedd. Roedd nifer y tendrau ar gyfer y 12 contract yn amrywio rhwng 1 a 5 (mae hyn yn cynnwys cyfuniadau).

Yn ychwanegol i hyn, cyhoeddodd gweithredwr gwasanaeth 585 (Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan) rybudd terfynu hefyd. Gan bod y trefniadau y mae'r gwasanaethau cludiant ar gyfer dysgwyr cysylltiedig a gwasanaeth bws lleol 585 yn seiliedig arnynt yn gymhleth, cytunwyd ar godiad i'r gyfradd ddyddiol gyda'r gweithredwr er mwyn cynnal yr elfennau trafndiaeth gyhoeddus a chludiant statudol ar gyfer dysgwyr tan fis Rhagfyr 2022, a arweiniodd at godiad o 61.5% yn y costau.

Cynhaliwyd ymarfer caffael mewn perthynas â 39 o contractau tacsï er mwyn cludo dysgwyr hefyd, gyda'r cynnydd blynyddol cyffredinol i'r cyfraddau presennol (£614,801) yn amrywio rhwng; £268,096 (43.6%) gyda'r dewis 2+2 flynedd; a £418,896 (68%) gyda'r dewis 5+2 flynedd.

Ar sail canlyniad y broses dendro, mae'r contractau bysiau ar gyfer dysgwyr wedi cael eu gosod ar sail 2+2-flynedd, a'r contractau tacsï ar sail 2+2-flynedd. Y prif resymau

a'r rhesymeg dros hyn oedd gallu cadw gwasanaethau cludiant statudol ar gyfer dysgwyr yn y tymor byr, gan ganiatáu adolygiad yn y cyd-destun ehangach a'r tymor hwy.

Os yw'r uchod yn arwydd o'r hyn a fydd yn digwydd pan fydd unrhyw contractau tacs eraill ar gyfer dysgwyr yn cael eu tendro o'r newydd, ar ôl iddynt ddod i ben yn 2023/4, os na fyddant yn cael eu hildio cyn hynny, rhagwelir y bydd y cynnydd o ran y costau ar gyfradd debyg h.y. ymogodiad o 30%.

Cyflwynwyd nifer o'r contractau gwasanaethau bysiau lleol, yr oedd rhai ohonynt yn cynnwys teithiau dysgwyr statudol, i'r farchnad yn ystod yr **Hydref 2022**. Roedd hyn oherwydd bod rhai wedi dod at ddiwedd cyfnodau eu contract ac roedd eraill o ganlyniad i gamau '*trosglwyddo yn ôl*' lle'r oedd cwmnïau wedi rhoi rhybudd o'u bwriad i'w terfynu.

Roedd y rhesymau a nodwyd yn cynnwys y ffaith nad oedd y contractau yn rhai hyfyw ar lefel fasnachol mwyach, ynghyd â'r sialensiau sy'n effeithio ar y diwydiant trafndiaeth ehangach, gan gynnwys diffyg enbyd gyrwyr Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (PSV).

Roedd y contractau newydd fod cychwyn ar lefel weithredol ar 3 Ionawr 2023, ac roedd y prif grynodedb o'r broses fel a ganlyn:

- Ni chafwyd tendrau am y dewisiadau amrywiol a gyflwynwyd i'r farchnad, ac eithrio'r elfennau ar gyfer dysgwyr, ar gyfer gwasanaeth 585. Byddai hyn wedi arwain at leihad sylweddol neu waredu unrhyw gyfleoedd teithio o gwbl ar fws ar rannau o'r llwybr rhwng Aberystwyth-Llanilar-Tregaron-Llanddewi Brefi-Llanbedr Pont Steffan. Gan weithio gyda'r gweithredwr cyfredol trwy weithdrefn a drafodwyd, derbyniwyd cynnig wedi'i gostio yn dilyn hyn.
- Dim ond un tendr a gafwyd ar gyfer pob un o'n un o'r wyth contract a gyflwynwyd i'r farchnad.
- Cafwyd tendr i fodloni'r gofynion ar gyfer cludiant statudol i ddysgwyr ar gyfer y rhan fwyaf o lwybrau, er bod y rhain yn destun codiadau sylweddol.
- Trwy gyfrwng gweithdrefnau a drafodwyd, gwnaethpwyd trefniadau i gadw lefel gwasanaeth wedi'i ad-drefnu ar wasanaethau 525 a 526.
- Yn gyffredinol, ar gyfer y bwndel hwn o wasanaethau, yn dilyn trafodaethau, arweiniodd at gynnydd o £348,865 o ran y costau, o £499,430 i £848,295 y flwyddyn am lefel is o ran y gwasanaeth. Y prisiau cronol cychwynnol o'r broses dendro fu £968,565 y flwyddyn.
- Mae'r cynnydd yn y prisiau ar gyfer yr un lefel neu lefel is o wasanaethau bysiau lleol yn hollol anfforddiadwy ac anghynladwy o fewn y cyllidebau neilltuedig presennol.
- Mae gwasanaeth Y Cardi Bach wedi bod yn destun cynnydd cymharol gymedrol o ran y gost, ac mae LIC wedi cytuno talu hwn. Dim ond i drefniant contract am dri mis (+ tri mis dewisol) y maent yn fodlon ymrwymo iddo ar yr adeg hon, a hwn fydd y trydydd tro mewn blwyddyn y bydd CSC wedi gorfod hwyluso hyn ar eu rhan.

- Barnwyd bod tri o'r gwasanaethau a dendrwyd yn ymateb i'r galw a dim ond am ddau o'r rhain y cafwyd tendrau. Roedd y cynnydd yn y pris ar gyfer y rhain yn arwyddocaol hefyd.
- Mae'r gwasanaethau sy'n bodloni anghenion teithio dysgwyr wedi cael eu cofrestru fel gwasanaethau bysiau lleol sy'n cynnig nifer gyfyngedig o seddau a chyfleoedd teithio ar gyfer y cyhoedd, a fyddai'n cynnwys dysgwyr anghymwys sy'n teithio fel teithwyr sy'n talu am docyn.
- Y prisiau y cyfeirir atynt yw'r prisiau contract a dendrwyd neu a drafodwyd. Yn ychwanegol i'r rhain, bydd y gweithredwyr yn cadw incwm y blwch tocynnau, sy'n cynnwys ad-daliad tocynnau teithio consesiynol, ad-daliad milltiroedd BSSG a, nes bydd yn gorffen, taliadau BES.
- Yn ogystal, cafwyd cais yn ystod y cyfnod hwn gan Gyngor Sir Gâr i'r Awdurdod wneud cyfraniad ychwanegol o £95,000 yn ychwanegol i'r cyfraniad cyfredol o £85,000 yn y gyllideb er mwyn caniatáu i wasanaeth 460 fod yn wasanaeth sy'n rhedeg bob awr unwaith eto (mae'n rhedeg bob 2 awr ar hyn o bryd).

I grynhoi, roedd canlyniad yr uchod fel a ganlyn:

1. Ni fu modd dyfarnu contractau gwasanaeth ymateb i'r galw T22, T27 a T29 gan nad oedd cyllideb ddigonol ac roedd y defnydd yn isel iawn
2. Ni fu modd gwneud y cyfraniadau ychwanegol y gofynnwyd amdanynt ar gyfer gwasanaeth 460 o ganlyniad i gyllideb annigonol
3. Dyfarnu'r trefniadau a drafodwyd ar gyfer gwasanaethau 525, 526, 585 a T21, gan nodi bod gwneud hyn wedi arwain at bwysau ar y gyllideb o hyd o £104,000 yn ystod blwyddyn 2022/23, a byddant yn arwain at bwysau o £260,000 ar y gyllideb yn ystod 2023/24
4. Dyfarnu contractau gwasanaeth a dendrwyd ar gyfer y Cardi Bach

Ac eithrio gwasanaeth y Cardi bach a ariannir gan LIC, mae'r contractau a ddyfarnwyd wedi cael eu gosod ar sail 6+6 mis. Bydd hyn yn golygu y bydd modd cadw'r ddarpariaeth statudol i ddysgwyr a rhywfaint o ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus tra bod adolygiad ehangach yn cael ei gynnal o'r rhwydwaith bysiau lleol cymorthdaledig yng Ngheredigion.

Cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg sydd ar gael trwy glicio ar y dolenni canlynol er mwyn hysbysu rhanddeiliaid o'r sefyllfa ar 02/12/2022 [Cyngor Sir Ceredigion](#) ac fel diweddariad, cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg canlynol [Cyngor Sir Ceredigion](#) ar 18/11/2022.

Atodiad 5 – Risgiau

Ariannol

Mae darparu gwasanaethau trafndiaeth o unrhyw fath yn debygol o olygu bod gofyn cael cyllid ychwanegol sylweddol yn y dyfodol, a chefnogir y farn hon gan y profiad a gafwyd yn ddiweddar lle y rhoddwyd contractau yn ôl a/neu pan welwyd y cynnydd arwyddocaol yn y prisiau a gafwyd yn dilyn prosesau caffael dilynol.

Pan nad oes ffordd o fodloni'r codiadau arwyddocaol hyn gan ddefnyddio'r cyllidebau presennol sydd wedi'u neilltuo gan y Cyngor, ceir gofyniad statudol i ddarparu cludiant ar gyfer dysgwyr i'r rhai sy'n gymwys i'w gael.

Cyfreithiol

Mae diffyg darparwyr yn y sector yn golygu na fydd y Cyngor yn gallu cyflawni swyddogaethau statudol yn y tymor byr o leiaf, mewn perthynas â chludiant ar gyfer dysgwyr yn fwyaf arbennig.

Gallai lleihau neu waredu unrhyw lefel o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mewn ffordd amrwd oherwydd y gost gael ei herio fel achos o dorri amodau *Deddf Trafndiaeth 1985*, yn ogystal ag uchelgais strategol ac ymrwymadau eraill, megis *Strategaeth Gorfforaethol Cyngor Sir Ceredigion*, a *Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) Act 2015*.

Fodd bynnag, gan bod y rhwydwaith wedi esblygu, gyda bysiau yn cael eu darparu ar sail fasnachol ac yn cael eu cynorthwyo gan LIC yn uniongyrchol neu'n anuniongyrchol, a fyddai'n parhau, nid yw'r sail dros unrhyw her gyfreithiol yn glir, gan y byddai'n bosibl mewn theori cael rhwydwaith bysiau cynhwysfawr waeth beth fyddai'r Awdurdod Lleol yn ei wneud wrth i wasanaethau gael eu gweithredu mewn ffordd fasnachol neu'n cael cymhorthdal gan eraill, fel sy'n digwydd gyda rhwydwaith TrawsCymru, a ariannir gan Lywodraeth Cymru, a hon yw'r nodwedd amlycaf ac sy'n cael ei defnyddio fwyaf ar y rhwydwaith bysiau yng Ngheredigion ar gyfer teithiau lleol a theithiau pellach ar fws.

[Local authority bus cuts; are legal duties being fulfilled? \(bettertransport.org.uk\)](http://bettertransport.org.uk)

Enw da

Mae hwn yn risg i lywodraethu ar bob lefel gan bod uchelgais strategol yn ddyheadol wrth geisio lliniaru'r argyfwng hinsawdd, ond ceir gwahaniaeth cynyddol rhwng yr elfen strategol a'r hyn sy'n cael ei ddarparu.

Er enghraifft, os ystyrir bod bysiau yn ffordd o liniaru'r newid yn yr hinsawdd fel y nodir yn *Llwybr Newydd, Strategaeth Trafndiaeth Cymru 2021*, mae'n annhebygol y cyflawnir hyn os bydd cyfleoedd i deithio ar fysiau yn cael eu lleihau, yn enwedig pan mai'r car yw'r dull teithio a ddewisir gan nifer.

Economaidd

Mae'r diwydiant trafndiaeth yn cynnig nifer sylweddol o gyfleoedd cyflogaeth yn lleol, sy'n ymestyn o waith gyrru i waith cynnal a chadw technegol a gwaith gweinyddol a swyddogaethau rheoli eraill.

Ceir diffyg gyrrwyr a thechnegwyr ar lefel genedlaethol, ac mae'r diwydiant yn ei chael hi'n anodd denu gweithwyr newydd i'r sector a/neu i hyfforddi'r rhain.

Gydag ansicrwydd am strwythur y diwydiant bysiau yn y dyfodol a'r mecanwaith cymorth ariannol a fydd yn cynnig sylfaen iddo, ceir cwestiynau am hyfywedd gweithredwyr yn y tymor byr, y tymor canolig a'r tymor hwy.

Mae nifer o'r cwmnïau lleol yn fentrau teuluol sydd wedi bodoli ers cryn amser, lle y gallai olyniaeth fod yn broblem hefyd.

Cymdeithasol

Mae rhwydweithiau bysiau, hyd yn oed mewn ardaloedd gwledig fel Ceredigion, yn cynnig rhyw lefel o gyfleoedd a dewisiadau teithio, a gallant fod yn bwysig i bobl, yn enwedig y rhai y mae eu dewisiadau eraill yn gyfyngedig, ac maent yn gallu cynorthwyo pobl nad ydynt yn gallu manteisio ar gar efallai, i fyw bywyd annibynnol, gan gynnwys yr ifanc, yr hen, yr anabl a'r rhai agored i niwed, a'u galluogi i deithio o ddydd i ddydd, o bryd i'w gilydd neu mewn ffordd ad-hoc i fanteisio ar wasanaethau iechyd, siopa, hamdden a bodloni anghenion cymdeithasol.