

Archwilydd Cyffredinol Cymru  
Auditor General for Wales

# Cynllun tocynnau bws rhatach Llywodraeth Cymru ar gyfer pobl ifanc - 'FyNgherdynTeithio'



WALES AUDIT OFFICE  
SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU



Paratowyd yr adroddiad hwn i'w gyflwyno i'r Cynulliad Cenedlaethol o dan Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006.

Seth Newman a Stephen Lisle oedd tîm astudiaeth Swyddfa Archwilio Cymru, o dan gyfarwyddyd Matthew Mortlock.

**Swyddfa Archwilio Cymru**  
**24 Heol y Gadeirlan**  
**Caerdydd**  
**CF11 9LJ**

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn annibynnol o'r Cynulliad Cenedlaethol ac o lywodraeth. Mae'n archwilio ac yn ardystio cyfrifon Llywodraeth Cymru a'r cyrff cyhoeddus sy'n gysylltiedig â hi ac a noddir ganddi, gan gynnwys cyrff y GIG. Mae ganddo'r pŵer i gyflwyno adroddiadau i'r Cynulliad Cenedlaethol ar ddarbodaeth, effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd y defnydd a wna'r sefydliadau hynny o'u hadnoddau wrth gyflawni eu swyddogaethau, a sut y gallent wella'r defnydd hwnnw.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol hefyd yn archwilio cyrff llywodraeth leol yng Nghymru, mae'n cynnal astudiaethau gwerth am arian mewn llywodraeth leol ac yn arolygu cydymffurfiaeth gydag anghenion Mesur Llywodraeth Leol (Cymru) 2009.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn ymgymryd â'i waith gan ddefnyddio staff ac adnoddau eraill a ddarperir gan Swyddfa Archwilio Cymru, sydd yn fwrdd statudol wedi'i sefydlu ar gyfer y nod hwnnw ac i fonitro a chynghori'r Archwilydd Cyffredinol.

© Archwilydd Cyffredinol Cymru 2019

Cewch aildefnyddio'r cyhoeddiad hwn (heb gynnwys y logos) yn rhad ac am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng. Os byddwch yn ei aildefnyddio, rhaid i chi ei aildefnyddio'n gywir ac nid mewn cyd-destun camarweiniol. Rhaid cydnabod y deunydd fel hawlfraint Archwilydd Cyffredinol Cymru a rhaid rhoi teitl y cyhoeddiad hwn. Lle nodwyd deunydd hawlfraint unrhyw drydydd parti bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw cyn ei aildefnyddio.

Am fwy o wybodaeth, neu os ydych angen unrhyw un o'n cyhoeddiadau mewn ffurf ac/neu iaith wahanol, cysylltwch â ni drwy ffonio 029 2032 0500 neu drwy e-bostio [post@archwilio.cymru](mailto:post@archwilio.cymru). Rydym yn croesawu galwadau ffôn yn Gymraeg a Saesneg. Gallwch ysgrifennu atom hefyd, yn Gymraeg neu'n Saesneg, a byddwn yn ymateb yn yr iaith rydych chi wedi ei defnyddio. Ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

**This document is also available in English.**

# Cynnwys

<b>Yr hyn y mae'r adroddiad hwn yn ymwneud ag ef</b>	<b>5</b>
Cynllun FyNgherdynTeithio	5
Ein gwaith archwilio	6
Canfyddiadau allweddol	7
<b>1 Cyflwyniad FyNgherdynTeithio ym mis Medi 2015</b>	<b>12</b>
Cyhoeddwyd cynlluniau gan Weinidogion Cymru i gychwyn ar gyfer cynllun tocynnau rhatach i bobl ifanc 16 a 17 mlwydd oed ar gyfer teithio i waith neu hyfforddiant ac yn ôl a chyda chyllideb o £5 miliwn ar gyfer 2015-16 a £9.75 miliwn ar gyfer 2016-17	13
Yn ddiweddarach, cymeradwyodd Gweinidogion gynllun tocynnau rhatach estynedig ar gyfer pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed ni waeth beth oedd diben y daith, ond yn seiliedig ar yr un tybiaethau cyllideb ar gyfer 2015-16 a 2016-17	15
Dywedodd swyddogion wrth Weinidogion y byddai lefel yr iawndal yn cydymffurfio â rheolau 'cymorth gwladwriaethol' er bod y cynllun yn rhoi cyllid i gwmnïau bysiau preifat	17
Roedd prisiadau cychwynnol yn tybio y byddai 80% o bobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed yn manteisio ar gardiau teithio ac yn eu defnyddio ddwywaith yr wythnos ar gyfartaledd	18
<b>2 Gweithrediad FyNgherdynTeithio rhwng Medi 2015 a Mawrth 2017</b>	<b>22</b>
Digolledwyd gweithredwyr gan Lywodraeth Cymru yn seiliedig ar ddyraniad fformiwla yn unig, yn hytrach na chymryd nifer wirioneddol y bobl a fanteisiodd ar y cynllun a'r teithiau i ystyriaeth, ond ni cheisiodd swyddogion gymeradwyaeth Gweinidogol ar gyfer y newid hwn	23
Er i'r gyllideb gyffredinol aros yr un fath, roedd y nifer a fanteisiodd ar y cynllun yn llawer llai na'r disgwyl, gyda llai na 10% o bobl ifanc cymwys yn gwneud cais am gardiau teithio erbyn diwedd mis Mawrth 2017	25
Ym mis Chwefror 2017, dywedodd swyddogion wrth Weinidogion yn ffurfiol nad oedd gwariant wedi cael ei seilio ar deithiau rhatach gwirioneddol, ond dywedasant fod y cyllid hefyd wedi helpu i sefydlogi'r rhwydwaith bysiau	28

<b>3</b>	<b>Gweithrediad FyNgherdynTeithio ers mis Ebrill 2017</b>	<b>30</b>
	Penderfynodd Llywodraeth Cymru y byddai'r cynllun yn parhau yn 2017-18 ond gyda chyllideb o £1 filiwn ac iawndal i weithredwyr yn cymryd defnydd gwirioneddol i ystyriaeth	31
	Gwariodd Llywodraeth Cymru £1.09 miliwn ar y cynllun yn ystod 2017-18, gydag amcangyfrif o 1,343,659 o deithiau rhatach	34
	Parhaodd y cynllun yn 2018-19 ar yr un sail ag yn 2017-18 tan i Lywodraeth Cymru benderfynu ehangu'r ystod oedran cymwys	35
	<b>Atodiadau</b>	<b>37</b>
	Ein hagwedd a'n dulliau archwilio	38
	Amcangyfrifon cynnar o'r costau ar gyfer tocynnau bws rhatach i bobl ifanc	39
	Costau a adroddwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer cynllun FyNgherdynTeithio – mis Medi 2015 i fis Mawrth 2018	42
	Data ar nifer y ceisiadau am gardiau teithio a'r teithiau amcangyfrifedig	44
	Llinell amser digwyddiadau/penderfyniadau allweddol	48

# Adroddiad cryno

## Yr hyn y mae'r adroddiad hwn yn ymwneud ag ef

### Cynllun FyNgherdynTeithio

- 1 **FyNgherdynTeithio** yw cynllun tocynnau bws rhatach Llywodraeth Cymru ar gyfer pobl ifanc, a reolir ar ran Llywodraeth Cymru gan PTI Cymru Ltd<sup>1</sup> o dan frand FyNgherdynTeithio, gyda'r nod o wella mynediad pobl ifanc at gyfleoedd addysg, cyflogaeth, hyfforddiant a hamdden. Drwy'r cynllun, mae pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed<sup>2</sup> wedi gallu derbyn gostyngiad o un rhan o dair oddi ar bris unrhyw daith fws y maent yn ei gwneud yng Nghymru yn gyfan gwbl neu'n rhannol<sup>3</sup>. Mae gweithredwyr yn gymwys ar gyfer Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru<sup>4</sup> cyn belled â'u bod yn cynnig y gostyngiad hwn drwy'r cynllun<sup>5</sup>. Mae cynllun FyNgherdynTeithio yn gymwys i bob gwasanaeth bws lleol a rhwydwaith pellter hwy 'TrawsCymru'. Nid yw'n cynnwys gwasanaethau coetsys, fel National Express a Megabus.
- 2 Ym mis Medi 2014, roedd Gweinidogion Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi cynlluniau ar gyfer cynllun tocynnau bws rhatach prawf ar gyfer pobl ifanc 16 a 17 oed at ddibenion hyfforddiant a chyflogaeth. Roedd cyhoeddiad y cynllun yn rhan o gytundeb gwleidyddol gyda Democratiaid Rhyddfrydol Cymru cyn cyllideb ddrafft 2015-16. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru gyllideb o £14.75 miliwn ar gyfer y cyfnod prawf. Gweithredwyd FyNgherdynTeithio fel treial i gychwyn rhwng mis Medi 2015 a mis Mawrth 2017 ond gyda chynnig estynedig ar gyfer pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed ni waeth beth oedd diben y daith.

- 1 Cwmni dielw yw PTI Cymru Ltd, a ariennir gan Lywodraeth Cymru yn bennaf. Ei swyddogaeth graidd yw darparu gwybodaeth trafndiaeth gyhoeddus ddiuedd a chynhwysfawr. Estynwyd ei gylch gwaith i weinyddu'r cynllun teithiau bws rhatach i bobl ifanc cyn lansiad y cynllun. Yn sgil hynny, sefydlwyd isadran ar wahân sy'n gweithredu o dan frand 'FyNgherdynTeithio'.
- 2 Roedd cymhwysedd yn dod i ben ar ben-blwydd yr unigolyn ifanc yn 19.
- 3 Rydym wedi disgrifio FyNgherdynTeithio fel cynllun 'tocynnau rhatach' drwy'r adroddiad hwn i adlewyrchu sail y cynllun a'i wahaniaethu o'r cynllun tocynnau rhatach (teithio am ddim) ar gyfer pobl hŷn ac anabl. Fodd bynnag, mae rhai dogfennau Llywodraeth Cymru yr ydym wedi ei adolygu wedi cyfeirio ato fel cynllun tocynnau rhatach.
- 4 Caiff y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau ei ddyrannu'n flynyddol i awdurdodau lleol Cymru ac fe'i defnyddir i roi cymhorthdal i drafndiaeth bysiau a chymunedol angenrheidiol yn eu hardaloedd. Mae'r grant yn ategu gwariant awdurdodau lleol eu hunain ar wasanaethau bysiau a thrafndiaeth gymunedol.
- 5 Mae rhai gweithredwyr wedi cynnal eu trefniadau tocynnau rhatach eu hunain er gwaethaf cyflwyniad y cynllun.

- 3 Ym mis Chwefror 2017, cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth y byddai'r cynllun yn parhau tra bod penderfyniad yn cael ei wneud ynghylch cynllun estynedig newydd. Rhwng mis Hydref 2017 a mis Ionawr 2018, cynhaliodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad<sup>6</sup> ar ddyfodol y cynllun a newidiadau posibl. Roedd y newidiadau posibl hynny yn cynnwys adolygu'r oedran cymhwys a lefel y gostyngiad, ffioedd misol neu flynyddol, yn ogystal ag ymestyn y cynllun i grwpiau eraill, fel gofalwyr a gwirfoddolwyr. Nododd y ddogfen ymgynghori y gallai annog pobl ifanc i ddefnyddio cludiant bysiau gynnig manteision cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ehangach.
- 4 Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru grynodedb<sup>7</sup> o ymatebion i'r ymgynghoriad ym mis Mehefin 2018. Ym mis Hydref 2018, roedd cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2019-20 yn cynnwys darpariaeth ar gyfer cyllideb £2 filiwn fwy i ehangu'r cynllun. Ym mis Tachwedd 2018, cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth y byddai'r cynllun yn cael ei ymestyn i gynnwys pobl ifanc 16 i 21 mlwydd oed yn weithredol o ddechrau mis Rhagfyr 2018. Fodd bynnag, mae materion technegol wedi achosi i'r lansiad swyddogol gael ei ohirio.

### Ein gwaith archwilio

- 5 Ym mis Hydref 2017, derbyniodd Archwilydd Cyffredinol Cymru [ar y pryd] ohebiaeth gan Aelod Cynulliad yn codi pryderon ynghylch y cynllun. Yn benodol, roedd yr ohebiaeth yn cwestiynu gwerth am arian y cynllun yn ystod 2015-16 a 2016-17. Roedd y pryderon hynny yn deillio o wybodaeth a gyhoeddwyd am gostau'r cynllun, o'u cymharu â'r nifer a fanteisiodd ar y cardiau teithio a chostau opsiynau teithio rhatach ar fysiau eraill a oedd ar gael yn fasnachol.
- 6 Ym mis Mai 2018, yn dilyn ymholiadau rhagarweiniol gyda Llywodraeth Cymru, ysgrifennydd yr Archwilydd Cyffredinol at Bwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus y Cynulliad Cenedlaethol yn esbonio cynlluniau i adrodd ar y pwnc hwn. Nododd yr Archwilydd Cyffredinol bod y materion a godwyd drwy'r gwaith archwilio hwnnw yn haeddu ystyriaeth bellach gan y Pwyllgor.

6 Llywodraeth Cymru, **Tocynnau Bws Rhatach i Bobl Iau yng Nghymru**, Hydref 2017.

7 Llywodraeth Cymru, **Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion, Tocynnau bws rhatach i bobl iau yng Nghymru**, Mehefin 2018.

- 7 Mae'r adroddiad hwn yn fwriadol gyfyngedig o ran ei gwmpas. Mae'n cyflwyno'r ffeithiau allweddol am gyhoeddiadau cyllideb a wnaed a phenderfyniadau a wnaed gan Lywodraeth Cymru wrth sefydlu cynllun FyNgherdynTeithio ac yna ei barhau y tu hwnt i'w gyfnod prawf cychwynnol. Mae hefyd yn ystyried costau'r cynllun a nifer y bobl ifanc sy'n manteisio arno.
- 8 Nid ydym wedi archwilio gweinyddiad ehangach y cynllun na'r canlyniadau cyffredinol y mae wedi eu darparu, gan gydnabod bod dyfodol y cynllun eisoes yn destun adolygiad gan Lywodraeth Cymru ei hun. Rydym wedi cyfyngu ein gwaith casglu tystiolaeth i Lywodraeth Cymru. Nid ydym wedi ceisio safbwyntiau gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol, defnyddwyr gwasanaeth nac unrhyw bartion eraill â buddiant ynghylch dyluniad neu weithrediad y cynllun. Nid ydym yn gwneud unrhyw sylwadau ar ddyfodol y cynllun a'i rinweddau, sy'n fater polisi i Lywodraeth Cymru.
- 9 Mae **Atodiad 1** yn nodi ein dull archwilio. Mae **Atodiad 2** yn disgrifio prisiadau cynnar gan Ddemocratiaid Rhyddfrydol Cymru ac amcangyfrifon diweddarach Llywodraeth Cymru a oedd yn sail i gyllideb y cynllun yn 2015-16 a 2016-17. Mae **Atodiadau 3 a 4** yn nodi costau gwirioneddol y cynllun a data ar y nifer a fanteisiodd arno a nifer y teithiau amcangyfrifedig. Mae **Atodiad 5** yn darparu llinell amser o ddigwyddiadau a phenderfyniadau allweddol.

## Canfyddiadau allweddol

- 10 Mae cynllun **FyNgherdynTeithio** wedi costio'n sylweddol llai i'w weithredu ers dechrau 2017-18 o'i gymharu â'r cyfnod prawf 19 mis cychwynnol rhwng mis Medi 2015 a mis Mawrth 2017, hyd yn oed o ystyried unrhyw gostau sefydlu ymlaen llaw (**Ffigur 1**). Mae'r costau is ers dechrau 2017-18 yn adlewyrchu'r ffaith bod yr iawndal sy'n cael ei dalu i weithredwyr yn cymryd defnydd gwirioneddol i ystyriaeth erbyn hyn. Mae maint y gwahaniaeth yn codi cwestiynau amlwg ynghylch gwerth am arian y £14.74 miliwn o wariant yn ystod y cyfnod cychwynnol.
- 11 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi awgrymu bod angen ystyried y gwariant hwn yng nghyd-destun manteision ychwanegol a sicrhawyd o'r cyllid a ddarparwyd yn y cyfnod hyd at fis Mawrth 2017 ymhlith pryderon ehangach am gydnerthedd ariannol y diwydiant bysiau. Mae'r nifer sydd wedi manteisio ar y cynllun yn gyffredinol wedi bod yn sylweddol is nag awgrymwyd gan amcangyfrifon cynnar Llywodraeth Cymru.

- 12 Cyhoeddwyd cyllid o £14.75 miliwn ar gyfer y cyfnod prawf yn rhan o gytundeb gwleidyddol ym mis Medi 2014. Nid oedd swyddogion Llywodraeth Cymru yn gallu darparu unrhyw dystiolaeth ysgrifenedig i ddangos sut y cyfrifwyd y ffigurau cyllideb a gyflwynwyd yn ystod hydref 2014, gan nad oeddent yn rhan o'r broses o wneud penderfyniadau am y ffigurau hynny.
- 13 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio wrthym bod trafodaethau gyda'r diwydiant bysiau am y cynllun wedi cael eu gwneud yn anodd gan y ffaith bod y gyllideb ar gyfer y cynllun wedi cael ei datgan yn gyhoeddus eisoes. Yn y cyd-destun hwnnw, mae swyddogion wedi pwysleisio bod y trafodaethau hynny yn llwyddiannus o ran sicrhau cwmipas estynedig i'r cynllun o'i gymharu â'r cyhoeddiad gwreiddiol ym mis Medi 2014, a darpariaeth Cymru gyfan.
- 14 Mewn cyngor i Weinidogion ym mis Mawrth 2015 – wrth geisio cymeradwyaeth ffurfiol i fwrw ymlaen â'r cynllun – esboniodd swyddogion y byddai lefel yr iawndal yn cydymffurfio â rheolau 'cymorth gwladwriaethol' er bod y cynllun yn rhoi cyllid i gwmnïau bysiau preifat. Y disgwyliad a nodwyd yn y cyngor oedd y byddai trefniadau ar gyfer rhoi iawndal i weithredwyr bysiau yn cael eu cefnogi gan gyflwyniad system cerdyn clyfar i gofnodi teithiau gwirioneddol, er y canfuwyd yn ddiweddarach nad oedd hyn yn bosibl. Roedd prisiadau cychwynnol a nodwyd yn y cyngor hwnnw yn tybio y byddai 80% o bobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed (90,000 o bobl ifanc) yn manteisio ar gardiau teithio ac yn eu defnyddio ddwywaith yr wythnos ar gyfartaledd, gan wneud 9 miliwn o deithiau y flwyddyn.
- 15 Gan nad oedd systemau cardiau clyfar wedi eu galluogi, digolledwyd gweithredwyr gan Lywodraeth Cymru yn seiliedig ar ddyraniad fformiwla yn unig, yn hytrach nag ystyried y nifer wirioneddol a fanteisiodd ar y cynllun a nifer wirioneddol y teithiau, ond ni wnaeth swyddogion geisio cymeradwyaeth Weinidogol i'r newid hwn. Mae swyddogion wedi awgrymu bod y dull fformiwla a gytunwyd â gweithredwyr bysiau yn lliniaru unrhyw berygl cymorth gwladwriaethol i ryw raddau trwy sicrhau nad oedd unrhyw weithredwr yng Nghymru (gweithredwr presennol neu newydd posibl) yn cael mantais fasnachol gystadleuol yn ystod y cyfnod prawf.



- 16 Er bod y gyllideb gyffredinol ar gyfer y cyfnod prawf wedi aros yr un faint, roedd y nifer a fanteisiodd ar y cynllun yn llawer is nag amcangyfrifwyd, gyda llai na 10% o bobl ifanc cymwys yn gwneud cais am gardiau teithio erbyn diwedd mis Mawrth 2017 (cyfanswm o 9,867 o geisiadau hyd at yr adeg honno)<sup>8</sup>. Ym mis Chwefror 2017, dywedodd swyddogion yn ffurfiol wrth Weinidogion nad oedd gwariant wedi cael ei seilio ar deithiau rhatach gwirioneddol ond dywedasant fod y cyllid hefyd wedi helpu i sefydlogi'r rhwydwaith bysiau, gan gefnogi gwasanaethau a fyddai wedi cael eu dileu fel arall.
- 17 Penderfynodd Llywodraeth Cymru y byddai'r cynllun yn parhau yn 2017-18 ond gyda chyllideb o £1 filiwn gydag iawndal i weithredwyr yn cymryd defnydd gwirioneddol i ystyriaeth. Ers mis Ebrill 2017, mae Llywodraeth Cymru wedi gallu monitro data gwerthu tocynnau trwy beiriannau tocynnau electronig ar y bws. Yn ystod 2017-18, gwariodd Llywodraeth Cymru £1.09 miliwn ar y cynllun ac amcangyfrifwyd 1,343,659 o deithiau rhatach. Bu cyfanswm o 19,503 o geisiadau ers cychwyn y cynllun erbyn diwedd 2017-18. Roedd y ffigurau hyn yn dal i fod yn sylweddol llai nag amcangyfrifon gwreiddiol Llywodraeth Cymru.
- 18 Parhaodd y cynllun i mewn i 2018-19 ar yr un sail ag yn 2017-18. Ym mis Ebrill 2018, cytunodd Ysgrifennydd y Cabinet ar gyfanswm cyllideb o £1 filiwn ar gyfer 2018-19 i dalu'r gost o ddigolledu gweithredwyr yn 2018-19 ac ar gyfer marchnata a hyrwyddo'r cynllun newydd. Roedd nifer gyfunol y ceisiadau wedi cynyddu i 26,181 erbyn diwedd mis Medi 2018, gyda 14,939 o gardiau teithio byw yn weithredol ar 13 Awst 2018.
- 19 Mae'r data sydd ar gael ar hyn o bryd ar gyfer 2018-19 yn dangos amcangyfrif o 362,221 o deithiau yn ystod chwarter cyntaf y flwyddyn ariannol (hyd at ac yn cynnwys 30 Mehefin 2018). Mae hyn yn cymharu ag amcangyfrif o 458,083 o deithiau yn ystod y cyfnod cyfatebol yn 2017-18, er y gallai'r ffigur ar gyfer 2018-19 dal i gael ei ddiwygio i adlewyrchu hawliadau wedi eu hoedi.

8 Nid oedd rhai o'r ceisiadau hyn wedi eu cwblhau ac felly byddai nifer y deiliaid cardiau teithio gwirioneddol ar yr adeg hon wedi bod yn llai (Ffigur 1). Hefyd, byddai cardiau rhai deiliaid wedi dod i ben erbyn yr adeg hon ar eu pen-blwydd yn 19.

Ffigur 1: ffeithiau allweddol am gynllun 'FyNgherdynTeithio' Llywodraeth Cymru

Blwyddyn ariannol	Cyfanswm cost y cynllun (£ miliwn)	Amcangyfrif o nifer y teithiau <sup>1</sup>	Nifer y ceisiadau am gardiau teithio <sup>2</sup>	Ceisiadau cyfunol am gardiau teithio <sup>2</sup>
2015-16 <sup>3</sup>	5.00	Ni chofnodwyd	5,647	5,647
2016-17	9.74	Ni chofnodwyd	4,220	9,867
2017-18	1.09	1,343,659	9,636	19,503
2018-19	1.00 <sup>4</sup>	362,221 <sup>5</sup>	6,678 <sup>6</sup>	26,181 <sup>6</sup>

**Nodiadau:**

1. Amcangyfrif yw nifer y teithiau yn seiliedig ar nifer y tocynnau rhatach o wahanol fathau a werthwyd (gan gynnwys pedair taith ar gyfer tocynnau dydd, 10 taith ar gyfer tocynnau wythnos a 40 taith ar gyfer tocynnau mis). Yn ymarferol, efallai y bydd rhai teithiau a wneir gyda thocynnau wythnos neu fis yn cael eu cyflawni ar adeg ddiweddarach na'r un y'u cyfrifir yn ei herbyn.
2. Mae nifer y ceisiadau yn cynnwys pobl ifanc a gwblhaodd yr archwiliadau oedran a phreswyl ond lle na chwblhawyd y broses ymgeisio. Efallai fod hyn gan na chafodd llun addas ei gyflenwi ac nad oedd ymdrechion i gysylltu â'r ymgeisydd i gael gafael ar lun addas yn llwyddiannus. Rydym yn deall efallai fod hon yn broblem arbennig yn ystod y cyfnod cyntaf yn 2015-16. Ar 13 Awst 2018, roedd 14,939 o gardiau teithio byw yn weithredol, o gyfanswm o 20,953 o ddeiliaid cardiau ers cychwyn y cynllun a 21,940 o geisiadau a gofnodwyd. Nid yw'r data cyfatebol gennym i gymharu ar adeg gynharach mewn amser.
3. Roedd y cynllun yn weithredol o fis Medi 2015 tan fis Mawrth 2016 ac nid drwy'r flwyddyn ariannol llawn, er y gallai pobl ifanc wneud cais am gardiau teithio ym mis Awst 2015.
4. Costau a gyllidebwyd ar gyfer 2018-19 (cyn y cyhoeddiad y bydd y cynllun yn cael ei ymestyn i gynnwys pobl ifanc 16 i 21 mlwydd oed).
5. Hyd at ac yn cynnwys 30 Mehefin 2018, er y gallai'r ffigur hwn gael ei ddiwygio i adlewyrchu hawliadau wedi eu hoedi.
6. Hyd at ac yn cynnwys 30 Medi 2018.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

- 20 Mewn ymateb i faterion a godwyd gennym yn ystod ein hadolygiad, sefydlodd gwasanaeth archwilio mewnol Llywodraeth Cymru adolygiad o reolaethau yn ymwneud â gwariant y cynllun, gan ganolbwyntio ar drefniadau ar gyfer blwyddyn ariannol 2017-18. Adroddodd y gwasanaeth archwilio mewnol ei ganfyddiadau ym mis Tachwedd 2018. Gwnaeth yr adroddiad ddyfarniad sicrwydd cyfyngedig o ran y rheolaethau sydd ar waith. Bydd y gwasanaeth archwilio mewnol yn gwneud gwaith dilynol maes o law ar y camau sy'n cael eu cymryd i ymateb i'r canfyddiadau yn ei adroddiad.
- 21 Yn rhan o'r ymateb i'r adolygiad archwilio mewnol, mae Llywodraeth Cymru wedi trafod gyda staff Swyddfa Archwilio Cymru cyfleoedd am ardystiad archwilio pellach i ddilysu bod cyllid a dderbyniwyd gan awdurdodau lleol wedi cael ei drosglwyddo i'r gweithredwyr bysiau. Byddai gwaith o'r fath yn ategu trefniadau ardystio presennol ar gyfer y cynllun tocynnau rhatach i bobl hŷn ac anabl a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.

Rhan 1

Cyflwyniad FyNgherdynTeithio ym mis  
Medi 2015



## Cyhoeddwyd cynlluniau gan Weinidogion Cymru i gychwyn ar gyfer cynllun tocynnau rhatach i bobl ifanc 16 a 17 mlwydd oed ar gyfer teithio i waith neu hyfforddiant ac yn ôl a chyda chyllideb o £5 miliwn ar gyfer 2015-16 a £9.75 miliwn ar gyfer 2016-17

- 1.1 Ym mis Mawrth 2014, cyhoeddodd Democratiaid Rhyddfrydol Cymru adroddiad polisi<sup>9</sup> a argymhellodd y dylid cyflwyno cynllun tocynnau bws rhatach i bobl ifanc 16 i 18 oed, neu o bosibl hyd at 24 mlwydd oed hyd yn oed. Awgrymodd yr adroddiad polisi y byddai cynllun o'r fath yn gwella mynediad i bobl ifanc at gyfleoedd addysg, cyflogaeth a hyfforddiant. Amcangyfrifodd y byddai'r cynllun yn costio rhwng £2.4 miliwn a £40.6 miliwn y flwyddyn yn dibynnu ar lefel y gostyngiad a chymhwysedd ystod oedran (**Ffigur A1, Atodiad 2**). Roedd amcangyfrifon costau Democratiaid Rhyddfrydol Cymru yn seiliedig ar gostau'r cynllun tocynnau rhatach ar gyfer pobl hŷn ac anabl yng Nghymru a oedd yn bodoli eisoes.
- 1.2 Ym mis Mehefin 2014, gwnaeth adroddiad gan y Grŵp Cyngori ar Bolisi Bysiau<sup>10</sup> argymhellion ar wasanaethau trafndiaeth masnachol gynaliadwy o ansawdd da sydd ar gael yng Nghymru. Gofynnwyd i'r grŵp gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i adolygu costau a manteision gwahanol fathau o gynlluniau teithio rhatach ar gyfer pobl ifanc. Roedd y grŵp yn cefnogi egwyddor cynllun o'r fath. Fodd bynnag, argymhellodd y dylid datblygu'r polisi trwy ragor o waith ymchwil ac ymgynghori, cyn penderfynu ar gwrs penodol. Hyd y gwyddom, ni fwrwyd ymlaen â'r camau gweithredu hynny ar y pryd. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi nodi bod y penderfyniad ariannu gwleidyddol yn cymryd blaenoriaeth dros y broses llunio polisi arferol.
- 1.3 Mewn datganiad llafur ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2015-16, a wnaed ym mis Medi 2014, amlinellodd y Gweinidog Cyllid a Busnes y Llywodraeth gynlluniau ar gyfer cynllun tocynnau bws rhatach i bobl ifanc 16 a 17 mlwydd oed deithio i'r gwaith neu hyfforddiant ac yn ôl. Ar yr adeg hon, ni chadarnhaodd Llywodraeth Cymru lefel y gostyngiad yr oedd yn ei chynnig ar gyfer teithiau unigol. Fodd bynnag, roedd y gyllideb ddrafft yn darparu ar gyfer £5 miliwn o wariant ar y cynllun yn 2015-16<sup>11</sup>.

9 Democratiaid Rhyddfrydol Cymru, **A Concessionary Fare Scheme for Young People in Wales**, Mawrth 2014.

10 Y Grŵp Cyngori ar Bolisi Bysiau, **Report of the Bus Policy Advisory Group**, Mehefin 2014. Mae'r adroddiad yn nodi bod y grŵp wedi dod â gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol, cynrychiolydd bwrdd iechyd a defnyddwyr bysiau ynghyd. Darparwyd swyddogaeth ysgrifenyddiaeth gan swyddogion Llywodraeth Cymru.

11 Llywodraeth Cymru, **Cyllideb Ddrafft 2015-16, Blaenoriaethau i Gymru**, Medi 2014.

- 1.4 Roedd ymrwymiad Llywodraeth Cymru i'r cynllun yn rhan o gytundeb gwleidyddol dwy flynedd ehangach gyda Democratiaid Rhyddfrydol Cymru<sup>12</sup>. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym y gwnaed y cyhoeddiad ar adeg pan roedd dyraniad Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau craidd Llywodraeth Cymru wedi cael ei gynnal ar £25 miliwn yn flynyddol ers 2013-14, gan adlewyrchu pwysau ehangach ar gyllideb Llywodraeth Cymru. Cynigiodd y cynllun gyfle annisgwyl felly i roi hwb i'r diwydiant bysiau ar adeg o adnoddau cyfyngedig, gan hybu defnydd gan bobl ifanc a chyfrannu o bosibl at newid modd tymor hwy o geir i fysiau. Roedd adroddiad y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau ym mis Mehefin 2014 wedi nodi bod gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn wynebu heriau sylweddol, gan gynnwys gostyngiadau i gymorth ariannol ar gyfer gwasanaethau gan gyrrff cyhoeddus a gostyngiad i nifer y teithwyr a oedd yn talu am docynnau.
- 1.5 Yn rhan o waith y Cynulliad Cenedlaethol o graffu ar gynigion cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2015-16, cyflwynodd Llywodraeth Cymru femorandwm<sup>13</sup> i'r Pwyllgor Menter a Busnes ar 16 Hydref 2014. Cadarnhaodd y memorandwm gyllideb o £5 miliwn ar gyfer y cynllun tocynnau rhatach i bobl ifanc yn 2015-16 a chyllideb o £9.75 miliwn ar gyfer 2016-17. Gwnaed y cyhoeddiad ariannu hwn cyn cytuno cwrpas y cynllun gyda gweithredwyr bysiau a sut y byddent yn cael eu digolledu.
- 1.6 Nid ydym wedi archwilio'r trafodaethau gwleidyddol a arweiniodd at y cytundeb cyllidebol rhwng Llywodraeth Cymru a Democratiaid Rhyddfrydol Cymru. Fodd bynnag, gofynnwyd i swyddogion Llywodraeth Cymru am unrhyw ddadansoddiadau sylfaenol o gostau amcangyfrifedig y cynllun. Nid oedd swyddogion Llywodraeth Cymru yn gallu darparu unrhyw dystiolaeth ysgrifenedig i dangos sut y cyfrifwyd y ffigurau a gyflwynwyd yn y gyllideb ddrafft, gan nad oeddent yn rhan o'r broses o wneud penderfyniadau am y ffigurau hynny.
- 1.7 Ym mis Rhagfyr 2014, cadarnhaodd cyllideb derfynol Llywodraeth Cymru ar gyfer 2015-16<sup>14</sup> linell cyllideb newydd o £5 miliwn i gefnogi'r cynllun tocynnau rhatach i bobl ifanc ond ni ddarparodd unrhyw fanylion pellach ar gyfer 2016-17.

<sup>12</sup> Roedd mesurau eraill a oedd wedi eu cynnwys yn y cytundeb yn ymwneud â'r Grant Amddifadedd Disgyblion, prentisiaethau, cymorth ar gyfer costau gofal plant, a phrosiectau trafndiaeth.

<sup>13</sup> Llywodraeth Cymru, **Memorandwm ar yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, Cynigion y Gyllideb Ddrafft ar gyfer 2015/16**, Hydref 2014.

<sup>14</sup> Llywodraeth Cymru, **Cyllideb Derfynol 2015-16**, Rhagfyr 2014.

## Yn ddiweddarach, cymeradwyodd Gweinidogion gynllun tocynnau rhatach estynedig ar gyfer pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed ni waeth beth oedd diben y daith, ond yn seiliedig ar yr un tybiaethau cyllideb ar gyfer 2015-16 a 2016-17

- 1.8 Ym mis Mawrth 2015, cyflwynodd swyddogion Llywodraeth Cymru gyngor cychwynnol i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar deithiau bws rhatach i bobl ifanc. Roedd y cyngor yn gofyn am gymeradwyaeth i gynllun a oedd yn wahanol i'r hyn a gynigiwyd yng nghyhoeddiad cyllideb mis Medi 2014 (paragraff 1.3). Yn y cyhoeddiad hwnnw, y bwriad oedd cynllun wedi ei gyfyngu i bobl ifanc 16 a 17 mlwydd oed yn teithio i'r gwaith neu hyfforddiant ac yn ôl. Roedd y cynllun newydd a ddisgrifiwyd ym mis Mawrth 2015 yn ehangu'r cynnig llawn. Roedd yn cynnwys pob unigolyn ifanc 16, 17 a 18 mlwydd oed a phob taith ledled Cymru ni waeth beth oedd diben y daith<sup>15</sup>. Byddai'r cynllun yn cynnig gostyngiad o un rhan o dair ar docynnau, i gychwyn ym mis Medi 2015.
- 1.9 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio wrthym y gwnaed trafodaethau gyda'r diwydiant bysiau am y cynllun cyn y cyngor hwn i'r Gweinidog yn anodd gan y ffaith bod y gyllideb ar gyfer y cynllun eisoes wedi cael ei datgan yn gyhoeddus. Yn benodol, bod y diwydiant wedi ei gwneud yn eglur ei fod yn disgwyl i'r ymgymeriadau hynny ynghylch lefelau ariannu gael eu bodloni yn llawn os oedd ei aelodau yn mynd i gymryd rhan a chyflawni ymrwymadau cyhoeddus Gweinidogion Cymru. Yn y cyd-destun hwnnw, mae swyddogion wedi pwysleisio wrthym bod y trafodaethau hyn yn llwyddiannus o ran sicrhau cwmpas ehangach i'r cynllun o'i gymharu â'r cyhoeddiad gwreiddiol ym mis Medi 2014 a darpariaeth Cymru gyfan<sup>16</sup>. Nid oedd y cyngor i'r Gweinidog yn mynegi'r anawsterau o drafod gyda gweithredwyr pan roeddent yn ymwybodol o faint o gyllid a oedd ar gael i'r cynllun.

15 Roedd y cynigion a gyflwynwyd yn y cyngor Gweinidogol wedi dilyn trafodaethau rhwng swyddogion Llywodraeth Cymru, swyddogion awdurdodau lleol a Chydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru. Y Cydffederasiwn yw'r gymdeithas fasnach sy'n cynrychioli'r diwydiant bysiau a choetsys.

16 Mae swyddogion wedi esbonio mai un o ystyriaethau allweddol ehangu cwmpas y cynllun i gynnwys pob taith oedd bod trafodaethau gyda'r diwydiant wedi dod i'r casgliad y byddai llai o gyfyngiadau yn cyflymu'r amser i fynd ar fws ac yn ei gwneud yn haws i gofnodi teithiau. Hefyd, y byddai'n anodd profi diben taith yn ymarferol.

- 1.10 Yn ogystal â'r gyllideb wastad ar gyfer y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau ([paragraff 1.4](#)), mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi nodi bod pryderon ynghylch diffyg cyllidebol posibl yn erbyn ymrwymadau blaenorol ar gyfer y cynllun pobl hŷn ac anabl yn 2016-17 wedi dylanwadu ar y trafodaethau. Yn y pen draw, roedd Llywodraeth Cymru yn gallu bodloni'r ymrwymiad hwnnw<sup>17</sup>.
- 1.11 Esboniodd y cyngor i'r Gweinidog ym mis Mawrth 2015 y byddai'r cyllid ar gyfer y cynllun yn cael ei ddyrannu drwy'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, trefn a oedd yn gyfarwydd i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau<sup>18</sup>. Roedd Llywodraeth Cymru wedi ei gwneud yn eglur i weithredwyr y byddai unrhyw daliadau o dan y grant yn ddibynnol ar eu cyfranogiad yn y cynllun tocynnau rhatach i bobl ifanc, er nad oedd ganddi bwerau i gymell gweithredwyr i gymryd rhan<sup>19</sup>. Mae'r holl gwmnïau bysiau sy'n darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn gymwys i geisio iawndal gan Lywodraeth Cymru am gludo pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed am ostyngiad o un rhan o dair.
- 1.12 Roedd y cyngor yn cydnabod bod gostyngiadau ar gael eisoes i rai pobl ifanc trwy weithredwyr bysiau penodol<sup>20</sup>. Fodd bynnag, nododd bod hyn yn creu cymhlethdod i bobl ifanc gan nad oedd y gostyngiadau hyn yn gyffredinol. Roedd y cyngor hefyd yn awgrymu bod gan y cynllun y potensial i gynnig opsiwn yn hytrach na gwasanaethau cartref i'r ysgol ôl-16 disgresiynol a oedd yn cael eu tynnu'n ôl fwyfwy gan awdurdodau lleol.
- 1.13 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio wrthym mai un rhan o dair o bris tocyn oedolyn cyfatebol oedd y gostyngiad safonol ar gyfer tocynnau i blant. Felly, er y rhoddwyd ystyriaeth i gynnig gostyngiad mwy i bobl ifanc cymwys, byddai hyn wedi arwain at sefyllfa lle gallai unigolyn mewn cyflogaeth lawn amser dderbyn gostyngiad mwy na disgyblion ysgol iau nag 16 oed. Roedd pryder y byddai gweithredwyr wedi bod o dan bwysau i ostwng pris pob tocyn masnachol i bobl iau nag 16 oed, gyda chanlyniadau ariannol difrifol.

17 Mae'n rhwymedigaeth statudol ar Lywodraeth Cymru i ddigolledu gweithredwyr o dan y cynllun pobl hŷn ac anabl gyda'r amcan nad ydynt yn waeth eu byd.

18 Roedd y cyngor yn nodi y byddai wedi bod angen deddfwriaeth newydd i rymuso Gweinidogion Cymru i weinyddu teithio rhatach yn uniongyrchol yn hytrach na thrwy awdurdodau lleol.

19 Roedd y cyngor wedi nodi bod opsiwn o ddatblygu deddfwriaeth newydd i wneud y ddarpariaeth o deithio rhatach i bobl ifanc yn ofyniad gorfodol ond nododd y byddai hyn yn cymryd cryn amser.

20 Roedd y cyngor yn nodi bod llawer o weithredwyr bysiau mawr yn darparu tocynnau rhatach ar gyfer pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed. Nid oedd yn cyfrifo'n fwy manwl cwmpas tocynnau rhatach nac yn disgrifio lefel y gostyngiadau a ddarparwyd (na'r ystod).



1.14 Yn gyson â dynodiadau yng nghyllideb 2015-16 (**paragraff 1.7**), roedd y cyngor yn argymhell y dylid ymrwymo £5 miliwn i'r cynllun yn 2015-16 a chydag amcangyfrif o ofyniad o £9.75 miliwn yn 2016-17. Gwnaeth y cyngor yn eglur bod y swm o £5 miliwn ar gyfer 2015-16 yn cynnwys costau ar gyfer gweithredu'r cynllun, marchnata/rheolaeth barhaus yn ogystal ag iawndal am gost teithiau rhatach rhwng mis Medi 2015 a mis Mawrth 2016. Cymeradwywyd cyflwyniad tocynnau bws rhatach i bobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar y sail a nodwyd yn y dystiolaeth.

## Dywedodd swyddogion wrth Weinidogion y byddai lefel yr iawndal yn cydymffurfio â rheolau 'cymorth gwladwriaethol' er bod y cynllun yn rhoi cyllid i gwmnïau bysiau preifat

- 1.15 Tynnodd y cyngor gan swyddogion Llywodraeth Cymru i'r Gweinidog ym mis Mawrth 2015 at beryglon cymorth gwladwriaethol o dan reolau'r Undeb Ewropeaidd. Yn benodol, pwysleisiodd yr angen i ddangos cydymffurfiaid â rheoliad 1370/2007/EC ar wasanaethau cludo teithwyr cyhoeddus ar reilffyrdd a ffyrdd<sup>21</sup>.
- 1.16 O dan y rheoliad hwn, gallai cyllid cyhoeddus i weithredwyr bysiau fod yn gymorth gwladwriaethol anghyfreithlon trwy greu mantais gystadleuol i'r derbynwyr. Fodd bynnag, mae'r rheoliad yn caniatáu i gyllid gael ei ddarparu fel Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus. Gellir sefydlu Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus i ddigolledu diffyg yr aethpwyd iddo wrth ddarparu gwasanaeth na fyddai'n fasnachol hyfyw fel arall.
- 1.17 Roedd y cyngor yn cynnwys sicrwydd bod y cyfrifiad o daliadau iawndal wedi ei seilio ar ddadansoddiad ariannol cadarn i gynorthwyo cydymffurfiaid â rheolau'r Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi darparu unrhyw ddadansoddiad ariannol pellach i ni ac eithrio'r hyn a nodir yn y cyngor Gweinidogol ei hun (**paragraffau 1.20 i 1.25**).

21 Rheoliad (CE) Rhif 1370/2007 Senedd Ewrop a Chyngor Ewrop 23 Hydref 2007 ar wasanaethau cludo teithwyr cyhoeddus ar reilffyrdd a ffyrdd ac yn diddymu Rheoliadau Cyngor (CEE) Rhifau 1191/69 a 1107/70.

- 1.18 Roedd y cyngor yn esbonio y byddai taliadau iawndal i weithredwyr bysiau yn cael eu hasesu yn erbyn y nifer wirioneddol a oedd yn manteisio ar y cynllun ac yn ei ddefnyddio, yn ogystal â chostau marchnata a chynhyrchu cardiau. Bwriadwyd y byddai dyraniadau cyllid i weithredwyr bysiau yn cael eu darparu yn gymesur â nifer y teithiau rhatach a gofnodwyd ac wedi eu haddasu i gymryd nodweddion gwledig/trefol i ystyriaeth. Nododd y cyngor y byddai'r dull hwn yn sicrhau na fyddai dim mwy na'r angen o'r gyllideb yn cael ei wario ac y byddai gweithredwyr yn ddim gwell na dim gwaeth eu byd.
- 1.19 Y disgwyliad a nodwyd yn y cyngor oedd y byddai trefniadau ar gyfer digolledu gweithredwyr bysiau yn cael eu cefnogi gan gyflwyniad system cardiau clyfar, er y canfuwyd yn ddiweddarach nad oedd hyn yn bosibl ([paragraffau 2.2 i 2.3](#)).

## Roedd prisiadau cychwynnol yn tybio y byddai 80% o bobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed yn manteisio ar gardiau teithio ac yn eu defnyddio ddwywaith yr wythnos ar gyfartaledd

- 1.20 Rhoddodd cyngor Gweinidog Mawrth 2015 awgrym o sut y gallai'r gyllideb o £5 miliwn ar gyfer 2015-16 gael ei dyrannu ([Ffigur 2](#)). Gwnaeth y cyngor yn eglur mai amcangyfrifon oedd y ffigurau hyn, a bod y tybiaethau wedi eu seilio ar dystiolaeth bendant ond cyfyngedig, yn glŷn â nifer sy'n manteisio a defnyddio, er enghraifft.

Ffigur 2: costau a amcangyfrifwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer cynllun FyNgherdynTeithio yn 2015-16

**£3.96 miliwn mewn iawndal i weithredwyr bysiau ar gyfer teithiau rhatach yn ystod y cyfnod rhwng Medi 2015 a Mawrth 2016 – gyda'r cyngor yn esbonio y byddai angen cyfyngu costau eraill o fewn gweddill y gyllideb.**

**£1.0 filiwn mewn costau eraill gan gynnwys**

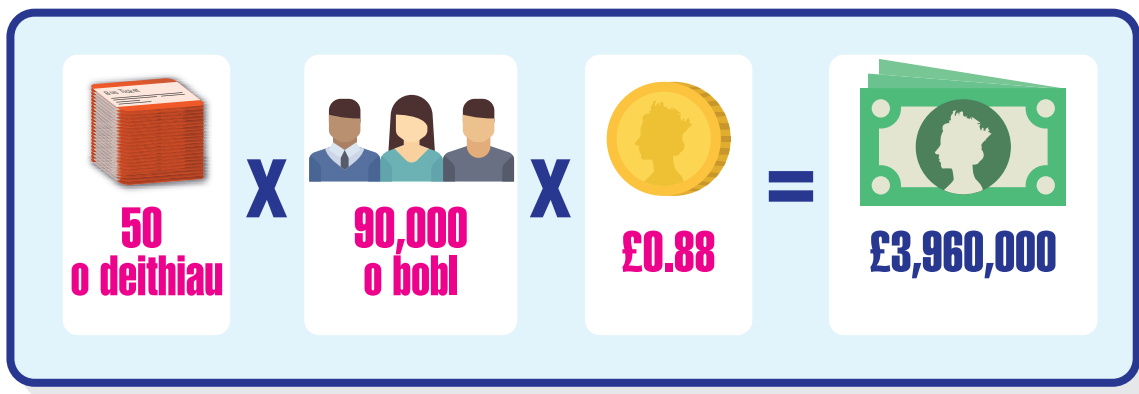
- **£240,000 ar gyfer prynu 20 o beiriannau tocynnau electronig newydd<sup>1</sup>.**
- **£60,000 ar gyfer ad-drefnu meddalwedd gan na fyddai rhai peiriannau tocynnau electronig presennol wedi gallu cynnwys categori tocyn rhatach newydd.**
- **£50,000 ar gyfer marchnata a hyrwyddo.**
- **£400,000 ar gyfer cynhyrchu 100,000 o gardiau teithio<sup>2</sup>.**
- **£250,000 ar gyfer asesu ceisiadau, darparu llinell gymorth a monitro misol i'w gyflawni gan Traveline Cymru.**

**Nodiadau:**

1. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio wrthym bod yr amcangyfrifon hyn yn cynnwys prynu peiriannau a newidiadau eraill i offer swyddfa gefn, fel categorïau system ychwanegol i wahaniaethu rhwng cardiau gostyngiad i bobl ifanc a chardiau tocynnau rhatach gorfodol.
2. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio wrthym bod yr amcangyfrifon o gostau fesul cerdyn teithio yn seiliedig ar gostau a adroddwyd gan awdurdodau lleol ar gyfer cardiau teithio y maent yn eu darparu i ddeiliaid cardiau teithio bws rhatach ar gyfer pobl hŷn neu anabl. Er bod amcangyfrif y gost yn cymryd 100,000 o gardiau teithio i ystyriaeth, roedd y swm a amcangyfrifwyd ar gyfer iawndal am deithiau rhatach yn tybio 90,000 o ddeiliaid cardiau teithio yn 2015-16.

Ffynhonnell: Amcangyfrifon Llywodraeth Cymru, Mawrth 2015

1.21 Mae Ffigur A2 yn Atodiad 2 yn cynnig mwy o fanylion am y tybiaethau<sup>22</sup> sy'n sail i'r dyraniad iawndal o £3.96 miliwn a amcangyfrifwyd ar gyfer teithiau rhatach yn ystod y cyfnod rhwng Medi 2015 a Mawrth 2016. Roedd y cyfrifiad yn seiliedig ar nifer y teithiau fesul deiliad cerdyn teithio a ragwelwyd a'r cyfraniad iawndal cyfartalog i fodloni'r diffyg o ran pris tocynnau:



1.22 Roedd cyfrifiad cychwynnol Llywodraeth Cymru yn tybio y byddai 90,000 o bobl ifanc yn cymryd rhan yn y cynllun yn ystod 2015-16. Roedd hyn yn cynrychioli 80% o'r 113,000 o bobl 16 i 18 oed yng Nghymru. Ni esboniwyd y sail ar gyfer y dybiaeth honno, er bod y cyngor hefyd yn nodi bod 83% o bobl ifanc yn defnyddio bws dair gwaith neu fwy yr wythnos<sup>23</sup>.

1.23 Roedd y cyngor yn tybio y byddai deiliaid cardiau teithio yn cyflawni 100 o deithiau ar gyfartaledd dros flwyddyn lawn ond yn tybio 50 o deithiau ar gyfartaledd ar gyfer y cyfnod saith mis rhwng Medi 2015 a Mawrth 2016. Cyfeiriodd y cyngor at nifer y teithiau bob blwyddyn o dan y cynllun tocynnau rhatach ar gyfer pobl hŷn ac anabl<sup>24</sup>. Awgrymodd er nad oedd am ddim, byddai deiliaid cardiau teithio iau yn fwy gweithredol a thebygol o ddefnyddio eu cardiau teithio yn amlach. Roedd swm iawndal Llywodraeth Cymru o £0.88 ar gyfer pob taith yn seiliedig ar un rhan o dair o'r pris tocyn cyfartalog a ad-dalwyd o dan y cynllun tocynnau rhatach ar gyfer pobl hŷn ac anabl.

22 Cyfrifodd Llywodraeth Cymru ei hamcangyfrifon ar wahanol sail i'r dull a ddefnyddiwyd gan Ddemocratiaid Rhyddfrydol Cymru yn eu papur polisi o fis Mawrth 2014 gan ddefnyddio gwahanol dybiaethau. Mae'r gwahaniaethau hyn yn golygu na ellir cymharu'r ddwy set o amcangyfrifon yn uniongyrchol.

23 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi dynodi y byddai'r ffigur hwn ar ddefnydd o fysiau wedi cynnwys teithio o'r cartref i'r ysgol ond nid ydynt wedi gallu egluro'r ffynhonnell.

24 Roedd y cyngor yn cyfeirio at ddisgwyliad o tua 40 miliwn o deithiau yn 2015-16 ymhlith tua 730,000 o ddeiliaid cardiau teithio, a fyddai wedi cyfateb i tua 55 o deithiau fesul deiliad cerdyn teithio.

- 1.24 Roedd yr amcangyfrifon yn y cyngor Gweinidogol yn cynnig awgrym o lefel uchaf y galw y gellid ei fodloni yn nyraniad y gyllideb. Nid oedd y cyngor yn rhoi manylion unrhyw ddadansoddiad sensitifrwydd i asesu gwahanol lefelau o ran niferoedd sy'n manteisio, teithiau neu ostyngiadau cyfartalog ar gyllideb y cynllun. Fel y nodwyd ym **mharagraff 1.17**, nid yw Llywodraeth Cymru wedi darparu unrhyw ddadansoddiad ariannol pellach i ni ac eithrio'r hyn a nodir yn y cyngor Gweinidogol ei hun.
- 1.25 Roedd y cyngor yn cydnabod y ddarpariaeth gyllidebol a amcangyfrifwyd yn flaenorol o £9.75 miliwn ar gyfer 2016-17. Nododd, er na fyddai angen y costau sefydlu llawn yr aethpwyd iddynt yn 2015-16 yn 2016-17, ei bod yn debygol y byddai angen parhaus am rywfaint o farchnata a bod nifer y teithiau yn debygol o gynyddu yn gymesur oherwydd profiadau cadarnhaol yn ystod 2015-16. Nid oedd y cyngor yn cynnig unrhyw esboniad pellach o'r sail ar gyfer ffigur cyllideb 2016-17 ond roedd yn nodi y byddai'r symiau gwirioneddol i'w dyrannu yn seiliedig ar ddata a gasglwyd yn ystod 2015-16 a chyflawniadau gwirioneddol yn 2016-17.

## Rhan 2

# Gweithrediad FyNgherdynTeithio rhwng Medi 2015 a Mawrth 2017



## Digolledwyd gweithredwyr gan Lywodraeth Cymru yn seiliedig ar ddyraniad fformiwla yn unig, yn hytrach na chymryd nifer wirioneddol y bobl a fanteisiodd ar y cynllun a'r teithiau i ystyriaeth, ond ni cheisiodd swyddogion gymeradwyaeth Gweinidogol ar gyfer y newid hwn

- 2.1 Fel y nodwyd ym **mharagraffau 1.15 i 1.18**, roedd cyngor Gweinidogol ym mis Mawrth 2015 wedi rhoi sicrwydd ynghylch rheolaeth peryglon cymorth gwladwriaethol. Yn benodol, pwysleisiodd y cyngor y byddai'r iawndal i weithredwyr yn cael ei asesu yn erbyn y nifer wirioneddol a oedd yn manteisio ar y cynllun a'i ddefnydd, a chostau marchnata a chynhyrchu cardiau, i sicrhau nad oedd gweithredwyr yn cael eu digolledu'n ormodol.
- 2.2 Ar yr adeg honno, roedd Swyddfa Archwilio Cymru wedi bod mewn cysylltiad â swyddogion Llywodraeth Cymru ar ôl i Gadeirydd Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus y Cynulliad Cenedlaethol godi pryderon gyda'r Archwilydd Cyffredinol am y cynllun tocynnau rhatach ar gyfer pobl hŷn ac anabl. Yn rhan o'r ymholiadau hynny, roedd swyddogion Llywodraeth Cymru wedi ein cynghori yn ystod haf 2015 na fyddai'r cynllun pobl ifanc arfaethedig yn defnyddio cardiau clyfar o'r cychwyn, fel y gobeithiwyd (**paragraff 1.19**). Yn hytrach, byddai'r cardiau teithio yn cael eu galluogi fel y gellid eu gweithredu fel cardiau clyfar<sup>25</sup> ar adeg yn y dyfodol pan fyddai profion trwyadl o gydwedoldeb y peiriannau tocynnau wedi cael eu cwblhau.
- 2.3 Er y disgwylir i'r cyfleuster cardiau clyfar gael ei weithredu, mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio y daethpwyd i'r casgliad yn ddiweddar y byddai'r costau trafodiadau cysylltiedig yn rhyd ddrud a thrafferthus, gyda pherygl o gostau ofer yn adlewyrchu statws 'prawf' y cynllun. Defnyddir cardiau clyfar ar gyfer y cynllun tocynnau rhatach i bobl hŷn ac anabl. Fodd bynnag, mae'r trefniant iawndal ar gyfer y cynllun hwnnw yn seiliedig ar docyn sengl cyfartalog i oedolyn. Y bwriad oedd y byddai cynllun FyNgherdynTeithio yn gymwys i bob taith ac roedd y diwydiant bysiau wedi cytuno i ddarparu'r gostyngiad un rhan o dair ar gyfer pob taith ni waeth beth oedd math y tocyn. Er bod hyn yn elwa'r holl ddefnyddwyr, mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio bod y dull hwn yn cynyddu cymhlethdod y broses gofnodi, gan fod amrywiad sylweddol o ran y pris prynu. Gan fod nifer gyfyngedig o brisiau tocynnau y gellir eu storio ar beiriannau tocynnau electronig, daeth yn amlwg na ellid darparu ateb technegol yn y cyfnod gofynnol heb wanhau'r cynnig i ddefnyddwyr.

25 Byddai pob unigolyn cymwys yn derbyn cerdyn teithio ar ôl gwneud cais i ymuno â'r cynllun. Byddai deiliaid cardiau teithio yn dangos y cerdyn i'r gyrrwr wrth fynd ar fysiau i ddangos eu bod yn gymwys ar gyfer y tocyn rhatach ac, ar ôl gweithredu'r cerdyn clyfar, byddai'r cerdyn teithio yn caniatáu i'r pris rhatach gael ei gofnodi ar beiriannau tocynnau electronig y bysiau.

- 2.4 Fe'n hysbyswyd yn rhan o'n hymholiadau blaenorol yn 2015 y byddai cyllid Llywodraeth Cymru yn cael ei ariannu nid yn seiliedig ar deithiau gwirioneddol, ond yn hytrach ar fformiwla a gytunwyd rhwng Llywodraeth Cymru, y diwydiant bysiau ac awdurdodau lleol, a oedd yn cymryd i ystyriaeth milltiroedd cofrestredig a theithiau a gofnodwyd o dan y cynllun tocynnau rhatach a oedd yn bodoli eisoes ar gyfer pobl hŷn ac anabl a phroffil y boblogaeth pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed. Fodd bynnag, nid oedd y fformiwla a ddefnyddiwyd yn cynnwys unrhyw ystyriaeth o broffil y boblogaeth pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio y penderfynwyd efallai na fyddai nifer y bobl ifanc cymwys mewn ardal yn adlewyrchu patrymau teithiau gwirioneddol ac y gallai fod wedi arwain at ateb llai teg.
- 2.5 Roedd y trefniadau hyn ar gyfer dyrannu a dosbarthu'r cyllid yn wahanol i'r disgwyliadau a nodwyd yn y cyngor Gweinidogol o fis Mawrth 2015<sup>26</sup>. Gofynnwyd i swyddogion Llywodraeth Cymru felly yn ystod yr adolygiad diweddaraf hwn a fu unrhyw gymeradwyaeth ffurfiol i'r newid hwn i'r trefniadau.
- 2.6 Er gwaethaf peryglon cymorth gwladwriaethol posibl, nid oedd unrhyw gyngor Gweinidogol pellach ar yr adeg honno. Roedd cyngor mis Mawrth 2015 wedi dynodi y byddai rhagor o gyngor yn cael ei gyflwyno ar y trefniadau ar gyfer y cardiau clyfar, ond ni wnaed hyn. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi cydnabod, o edrych yn ôl, y dylai'r Gweinidog fod wedi cael ei hysbysu am y drefn ddigolledu ddiwygiedig ar ôl cwblhau trafodaethau gyda'r diwydiant bysiau am y trefniadau. Maent hefyd wedi awgrymu bod y dull fformiwla a gytunwyd yn lliniaru unrhyw berygl cymorth gwladwriaethol i ryw raddau trwy sicrhau nad oedd unrhyw weithredwr (presennol neu newydd) yng Nghymru yn ennill mantais gystadleuol yn ystod y cyfnod prawf.
- 2.7 Ym mis Rhagfyr 2015, roedd cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2016-17 yn dangos dyraniad o £9.75 miliwn ar gyfer y cynllun yn unol â'r cytundeb gwleidyddol gyda'r Democratiaid Rhyddfrydol. Cadarnhaodd y gyllideb derfynol ym mis Mawrth 2016 y dyraniad. Ym mis Mawrth 2016, gofynnodd swyddogion Llywodraeth Cymru i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth gymeradwyo parhad y cynllun yn 2016-17. Ail-bwysleisiodd y cyngor i'r Gweinidog bod hwn yn gynllun prawf, gyda chyllid wedi ei ymrwymo tan ddiwedd 2016-17. Roedd y cyngor yn nodi nad oedd unrhyw faterion o reoleidd-dra neu briodoldeb. Nid oedd y cyngor yn gwneud unrhyw gyfeiriad at y ffordd yr oedd y cyllid yn cael ei ddyrannu, ac eithrio cadarnhau y byddai'r taliadau yn cael eu gwneud trwy grant i awdurdodau lleol. Nid oedd yn cynnig unrhyw wybodaeth am y nifer a oedd wedi manteisio ar y cynllun hyd at yr adeg honno.

26 Nid oeddem wedi gweld cyngor Gweinidogol mis Mawrth 2015 ar adeg yr ymholiadau blaenorol hynny.



## Er i'r gyllideb gyffredinol aros yr un fath, roedd y nifer a fanteisiodd ar y cynllun yn llawer llai na'r disgwyl, gyda llai na 10% o bobl ifanc cymwys yn gwneud cais am gardiau teithio erbyn diwedd mis Mawrth 2017

- 2.8 Dechreuodd teithiau wedi eu cynorthwyo gan y cynllun ym mis Medi 2015<sup>27</sup>. Mae **Ffigur A4** yn **Atodiad 3** yn dangos sut y dosbarthwyd cyllid 2015-16 a 2016-17 ar sail ranbarthol. Dechreuodd Llywodraeth Cymru wneud taliadau yn ail chwarter y flwyddyn ariannol (mis Gorffennaf i fis Medi 2015). Roedd canllawiau drafft ar gyfer gweithredwyr bysiau wedi cael eu llunio ar gyfer y cyfnod prawf. Fodd bynnag, nid oes unrhyw gofnod iddynt gael eu cyhoeddi. Bu absenoldeb unrhyw ddogfennau ffurfiol rhwng Llywodraeth Cymru a phartion cysylltiedig hefyd i sicrhau bod atebolrwydd, swyddogaethau, cyfrifoldebau a hyd dyletswyddau yn eglur, drwy'r holl gyfnod hyd at ddiwedd 2017-18. Mae'r broblem hon wedi ei datrys ar gyfer 2018-19 erbyn hyn, trwy gyflwyno llythrau dyfarnu grant. Mae canllawiau newydd yn cael eu paratoi ar gyfer 2019-20.
- 2.9 Roedd Llywodraeth Cymru wedi amcangyfrif costau iawndal o £3.96 miliwn i gychwyn ar gyfer teithiau rhatach yn 2015-16 a £0.3 miliwn ar gyfer costau eraill y byddai gweithredwyr yn gyfrifol amdanynt o ran peiriannau tocynnau electronig (**Ffigur 2**). Fodd bynnag, talodd gyfanswm o £4.74 miliwn o'r gyllideb a oedd ar gael allan i weithredwyr o dan y trefniadau iawndal diwygiedig, a darparwyd y rhan fwyaf o'r cyllid hwnnw yn ail chwarter a thrydydd chwarter y flwyddyn ariannol (**Ffigur 3**). Roedd costau rheoli canolog eraill, sef £0.26 miliwn, yn sylweddol is na'r £0.7 miliwn a amcangyfrifwyd ym mis Mawrth 2015. Un gwahaniaeth allweddol oedd y nifer lawer llai o gardiau teithio yr oedd angen eu cyflwyno nag amcangyfrifwyd (**paragraff 2.13**). I sicrhau eu cyfranogiad yn y cynllun, roedd Llywodraeth Cymru wedi cytuno i ddyrannu'r holl gyllideb a oedd yn weddill i weithredwyr o dan y fformiwla a gytunwyd yn hytrach na lleihau'r gyllideb yng ngoleuni'r costau rheoli is, gyda'r un trefniant ar waith yn 2016-17.
- 2.10 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau bod y taliadau iawndal wedi eu blaenlwytho i gymryd proffil tebygol unrhyw gostau gweithrediad untro i ystyriaeth, ond hefyd i adlewyrchu pryderon ynghylch llif arian parod gweithredwyr. Yn ogystal â phrynu unrhyw beiriannau tocynnau electronig newydd, disgwyliwyd y byddai'n rhaid ad-drefnu peiriannau presennol i dderbyn yr hyn a oedd yn gynnyrch newydd. Nid oedd yn rhaid i weithredwyr gynnig tystiolaeth o wariant gwirioneddol o ran y costau hyn. Yn hytrach, roedd Llywodraeth Cymru yn disgwyl i'r costau hyn gael eu hymgorffori yn rhan o'r iawndal a bennwyd gan y fformiwla a gytunwyd. Yn 2016-17, dosbarthodd Llywodraeth Cymru y cyllid ar sail fwy cytbwys drwy'r flwyddyn. Yn ymarferol, ni chwblhawyd y buddsoddiad a oedd yn ofynnol i roi'r seilwaith ar waith i ddarparu data ar docynnau rhatach tan ddiwedd 2016-17.

27 Roedd pobl ifanc yn gallu gwneud cais am gardiau teithio yn ystod y mis blaenorol ac roedd gwybodaeth gyhoeddus am y cynllun ym mis Gorffennaf 2015.

Ffigur 3: dadansoddiad fesul chwarter o iawndal Llywodraeth Cymru i weithredwyr yn 2015-16 a 2016-17

	2015-16 <sup>1</sup>				2016-17		
	Gor-Medi	Hyd-Rhag	Ion-Maw	Ebr-Meh	Gor-Medi	Hyd-Rhag	Ion-Maw
£ (miliynau)	2.0	2.0	0.74	2.44	2.44	2.44	2.16
% o'r cyfanswm ar gyfer y flwyddyn ariannol	42	42	16	26	26	26	23

**Nodyn:**

1. Roedd y cynllun ar waith o fis Medi 2015 tan fis Mawrth 2016 ac nid y flwyddyn ariannol lawn, er y gallai pobl ifanc wneud cais am gardiau teithio am gyfnod o chwe diwrnod ar ddiwedd mis Awst 2015 i alluogi'r unigolion hynny i deithio'n rhatach cyn gynted ag yr oedd y cynllun yn dechrau.

**Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru**

- 2.11 Nid oes gennym ddadansoddiad llawn o'r cyllid a ddarparwyd i weithredwyr unigol. Derbyniodd gweithredwyr bysiau 96% o'r gyllideb ar gyfer y cynllun yn ystod y cyfnod. Dim ond cyfran fach iawn o'r holl gyllideb oedd gwariant ar feysydd eraill fel cyhoedduswydd a marchnata. Costiodd y cynllun gyfanswm o £14.74 miliwn yn ystod y cyfnod tan fis Mawrth 2017, ac ni wariwyd cyfran fach o gyllideb 2016-17 (**Ffigur A3, Atodiad 3**).
- 2.12 Ar 14 Ionawr 2016, rhoddodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth dystiolaeth i'r Pwyllgor Menter a Busnes yn rhan o waith craffu'r Cynulliad Cenedlaethol ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2016-17. Yn ystod y sesiwn dystiolaeth honno, clywodd y Pwyllgor mai dim ond tua 4,000 o bobl ifanc oedd wedi gwneud cais am gardiau teithio ar yr adeg honno, er nad oedd unrhyw gydnabyddiaeth y byddai'r ffigur hwn wedi cynnwys rhai ceisiadau nad oedd wedi eu cwblhau.
- 2.13 Erbyn diwedd mis Mawrth 2016, roedd 5,647 o bobl ifanc wedi gwneud cais am FyNgherdynTeithio (**Ffigur A7, Atodiad 4**). Roedd hyn yn cynrychioli 6% o'r amcangyfrif o'r nifer fyddai'n manteisio ar y cynllun o 90,000 ym mhriadau Llywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2015 (**paragraff 1.22 a Ffigur A2, Atodiad 2**). Erbyn diwedd 2016-17, ar ôl i'r cynllun fod yn weithredol am 19 mis, bu 9,867 o geisiadau, neu 11% o'r amcangyfrif blaenorol. Roedd cyfanswm y ceisiadau yn cynrychioli 9% yn unig o'r bobl ifanc a oedd o bosibl yn gymwys yn seiliedig ar yr amcangyfrif o 113,000 yng nghyngor mis Mawrth 2015.

- 2.14 Bydd rhai o'r cardiau teithio a gyflwynwyd wedi dod i ben wrth i ddeiliaid cardiau gyrraedd 19 mlwydd oed. Hefyd, mae nifer y ceisiadau yn cynnwys pobl ifanc a aeth heibio'r archwiliadau oedran a phreswyliaid ond na chwblhawyd y broses ymgeisio. Efallai fod hyn oherwydd na chafodd llun addas ei gyflenwi ac nad oedd ymdrechion i gysylltu â'r ymgeisydd i gael gafael ar lun addas yn llwyddiannus. Rydym yn deall efallai fod hon yn broblem benodol yn ystod y cyfnod cyntaf yn 2015-16. Nid ydym wedi cael gafael ar ffigur ar gyfer nifer gwirioneddol y deiliaid cardiau teithio hyd at neu ym mis Mawrth 2017. Fodd bynnag, mae cymariaethau yn seiliedig ar ddata cyfunol mwy diweddar yn awgrymu y byddai'r ffigur wedi bod o leiaf 5% yn is na nifer y ceisiadau ([paragraff 3.20](#)).
- 2.15 Ni ddefnyddiwyd peiriannau tocynnau electronig i gofnodi nifer y teithiau rhatach ar draws Cymru gyfan tan fis Ebrill 2017. Nid ydym wedi gweld unrhyw dystiolaeth bod Llywodraeth Cymru wedi gwneud unrhyw ddadansoddiad o ddefnydd gwirioneddol cardiau teithio yn ystod y cyfnod prawf mewn ffyrdd eraill. Mae hyn er gwaethaf sicrwydd yng nghyngor Gweinidogol cychwynnol mis Mawrth 2015 y byddai hyn yn cael ei wneud i sicrhau bod dim mwy o'r gyllideb na'r angen yn cael ei wario ar y cynllun.
- 2.16 Nid oes unrhyw ddata ar gael yn ganolog i gadarnhau i ba raddau yr oedd pobl ifanc a fanteisiodd ar gardiau teithio yn ddefnyddwyr mynych o fysiau eisoes a/neu eisoes yn gallu elwa yn eu hardaloedd o docynnau rhatach a allai fod wedi cael eu cynnwys yn flaenorol gan weithredwyr masnachol. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi nodi bod gweithredwyr yn amharod i ddiddymu cynlluniau gostyngiad masnachol gan nad oeddent wedi eu hargyhoeddi y byddai FyNggherdynTeithio yn parhau. Efallai fod hyn wedi effeithio ar y nifer a fanteisiodd ar y cynllun. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru hefyd wedi nodi y gwelwyd bod y gyfradd ymgeisio yn uwch mewn rhai ardaloedd lle mae'r prif weithredwyr wedi diddymu eu cynhyrchion eu hunain.

## Ym mis Chwefror 2017, dywedodd swyddogion wrth Weinidogion yn ffurfiol nad oedd gwariant wedi cael ei seilio ar deithiau rhatach gwirioneddol, ond dywedasant fod y cyllid hefyd wedi helpu i sefydlogi'r rhwydwaith bysiau

- 2.17 Ym mis Chwefror 2017, cyflwynodd swyddogion Llywodraeth Cymru gyngor i Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith am barhad y cynllun yn ystod 2017-18. Rhoddodd y cyngor grynodedb o hanes y cynllun. Cyfeiriodd at y ffaith na fu'n bosibl dod i gytundeb yn llywodraethu'r cyfnod prawf gyda gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol yn seiliedig ar nifer wirioneddol y teithiau a gofnodwyd, ac a fyddai wedi sicrhau bod y cynllun yn cael ei gyflwyno erbyn y dyddiad terfyn (Medi 2015) a gyhoeddwyd gan y Gweinidog Cyllid a Busnes y Llywodraeth ym mis Medi 2014.
- 2.18 Roedd y cyngor yn cyfeirio at berygl cymorth gwladwriaethol a'r angen i sicrhau nad oedd gweithredwyr bysiau yn derbyn gormod o iawndal. Disgrifiodd y trefniadau talu amgen a roddwyd ar waith ar gyfer y cyfnod hyd at fis Mawrth 2017 ond ni chyflwynodd yn eglur sut yr oedd y perygl hwn yn cael ei reoli yng nghyd-destun y trefniadau amgen hynny. Fel y nodwyd ym [mharagraff 2.6](#), ni dderbyniodd y trefniadau talu amgen a roddwyd ar waith gan Lywodraeth Cymru wedi hynny ar gyfer y cyfnod hyd at fis Mawrth 2017 gymeradwyaeth Weinidogol.
- 2.19 Roedd y cyngor yn cydnabod bod y cynllun wedi sicrhau manteision anuniongyrchol ychwanegol, er iddo gael ei amlygu fel cynllun teithio rhatach ar fysiau newydd i bobl ifanc. Roedd y manteision anuniongyrchol hyn yn cynnwys cynorthwyo i sefydlogi a chynorthwyo'r rhwydwaith bysiau, y dywedwyd ei fod wedi bod yn dioddef proffidioldeb cymedrol. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym bod angen, yn eu barn nhw, ystyried y gwariant ar y cynllun yn ystod y cyfnod hyd at fis Mawrth 2017 yng nghyd-destun y manteision eraill y cyfeiriwyd atynt yn y cyngor. Amlygwyd ganddynt hefyd y pwysau ariannu ehangach a roddodd y cyd-destun i'r trafodaethau gyda'r diwydiant bysiau am y cynllun ([paragraff 1.4](#)) a'u barn bod peryglon cymorth gwladwriaethol yn cael eu lliniaru i ryw raddau drwy'r fformiwla ad-dalu, gyda newydd ddyfodiaid i'r farchnad hefyd yn gymwys.

2.20 Roedd y cyngor yn awgrymu bod y cyllid wedi caniatáu i wasanaethau gael eu cynorthwyo a fyddai wedi cael eu diddymu fel arall. Aeth y cyngor yn ei flaen i bwysleisio pa mor agored i niwed yw'r rhwydwaith bysiau yn gyffredinol trwy dynnu sylw at derfyniad tri gweithredwr bysiau bach i ganolig eu maint. Fodd bynnag, roedd y cyngor yn cydnabod yr achoswyd rhywfaint o'r cyfrifoldeb am hyn gan benderfyniadau rheoli gwael. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio wrthym bod methiant gweithredwyr bysiau am resymau rheolaeth wael neu dwyll yn lleihau'r rhwydwaith bysiau a chystadleuaeth i wasanaethau sy'n cael eu contractio gan awdurdodau lleol. Prin yw'r gweithredwyr sy'n awyddus i gamu ymlaen i lenwi bylchau a adewir gan yr hyn yr ystyrir yn rhwydweithiau gwasanaethau bysiau anhyfyw, yn enwedig yn ystod cyfnod o gyllid cyhoeddus cyfyngedig iawn<sup>28</sup>.

2.21 Prin oedd y cyfeiriadau a wnaed at y manteision ehangach hyn yn y cyngor Gweinidogol o fis Mawrth 2015 a gadarnhaodd y cyllid ar gyfer y cyfnod hyd at 31 Mawrth 2017; ac roedd yr un fath yn wir am gyngor Mawrth 2016 ar y cyllid ar gyfer 2016-17. Fodd bynnag, roedd cyngor mis Mawrth 2015 yn cydnabod y gallai'r cynllun gynhyrchu mwy o deithiau gan deithwyr sy'n talu am docynnau, gan gynhyrchu trwy hynny referniw ychwanegol i'r diwydiant. Mae'r nifer sydd wedi manteisio ar y cynllun hyd yn hyn yn awgrymu bod unrhyw fanteision o'r fath yn debygol o fod wedi bod yn ymylol ar y gorau, hyd yma, ac nid yw'n hysbys faint o'r rhai sydd wedi manteisio ar y cerdyn teithio oedd efallai'n ddefnyddwyr bysiau mynych eisoes.

28 Roedd y cyngor yn nodi mai mewn ymateb i dranc y gweithredwyr hyn yr oedd y Gweinidog/Ysgrifennydd y Cabinet wedi cyhoeddi ym mis Medi 2016 'Cynllun Pum Pwynt' ar gyfer y diwydiant bysiau yng Nghymru.

# Rhan 3

## Gweithrediad FyNgherdynTeithio ers mis Ebrill 2017



## Penderfynodd Llywodraeth Cymru y byddai'r cynllun yn parhau yn 2017-18 ond gyda chyllideb o £1 filiwn ac iawndal i weithredwyr yn cymryd defnydd gwirioneddol i ystyriaeth

- 3.1 Tuag at ddiwedd y cyfnod prawf, galwodd sefydliadau a oedd yn cynnwys Undeb Cenedlaethol y Myfyrwyr ar Lywodraeth Cymru i gadw'r cynllun. Roedd cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2017-18 a gyhoeddwyd ym mis Hydref 2016 wedi dangos gostyngiad o £9.75 miliwn i ddim ar gyfer y cynllun. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio bod trafodaethau gyda'r diwydiant bysiau i barhau'r cynllun wedi cychwyn yn ystod hydref 2016. Nid oedd unrhyw ymrwymiad eglur i barhau'r cynllun o hyd erbyn adeg cyllideb derfynol Llywodraeth Cymru ar gyfer 2017-18 ym mis Rhagfyr 2016.
- 3.2 Ym mis Chwefror 2017, cyflwynodd swyddogion Llywodraeth Cymru gyngor i Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith ([paragraff 2.17](#)). Nododd y cyngor wahanol opsiynau o ran gostyngiadau a chymhwysedd ar gyfer cynllun etifeddol yn y dyfodol<sup>29</sup>. Roedd yr opsiynau o ran gostyngiadau yn cynnwys gostyngiad o un rhan o dair, gostyngiad o 50% a gostyngiad o 100%/teithio am ddim. Roedd yr opsiynau o ran ystod oedran yn cynnwys pobl ifanc 16 i 18 oed, 16 i 22 oed ac 16 i 24 oed.
- 3.3 Roedd y cyngor yn gwahodd Ysgrifennydd y Cabinet i gytuno ar barhad y cynllun o 1 Ebrill 2017 a chadw'r gostyngiad o un rhan o dair ar gyfer pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed. Fodd bynnag, roedd y cyngor yn nodi y gellid cefnogi'r cynllun gyda chyllideb sylweddol lai o hyd at £1 filiwn yn 2017-18. Yn rhan o'r cyfanswm cost hwnnw, nododd y cyngor y gallai'r amcangyfrif o'r gofyniad i ddigolledu gweithredwyr bysiau am nifer y teithiau sy'n cludo pobl ifanc sy'n derbyn gostyngiad amrywio o £589,000 a £805,000 yn ystod 2017-18. Roedd anghysondeb rhwng y cyngor ffurfiol a'r tablau taenlen sylfaenol a ddarparwyd gyda'r cyngor a oedd yn dangos ystod o ychydig yn llai na £539,000 i £805,000.

29 Roedd y cyngor yn dynodi bod Ysgrifennydd y Cabinet eisoes wedi mynegi dymuniad i weld cynllun etifeddol fforddiadwy yn weithredol.

- 3.4 Roedd y prisiadau a oedd yn sail i'r cyngor yn mabwysiadu tybiaeth sylfaenol o bris tocyn cyfartalog o £2.25, sy'n llai na'r ffigur o £2.64 a ddefnyddiwyd ar gyfer y tybiaethau yng nghyngor mis Mawrth 2015. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi awgrymu i ni bod y ffigur llai hwn yn adlewyrchu'r patrwm gwirioneddol i'r nifer a oedd yn manteisio ar opsiynau tocynnau gan ddeiliaid FyNgherdynTeithio yn seiliedig ar ddata a oedd ar gael ar y pryd gan rai gweithredwyr. Roedd y ffigur a ddefnyddiwyd yng nghyngor mis Mawrth 2015 yn seiliedig ar y cynllun tocynnau bws rhatach ar gyfer pobl hŷn ac anabl, sy'n adlewyrchu cost tocyn sengl (**paragraff 1.23**)<sup>30</sup>. Yn yr un modd, roedd y tybiaethau ynghylch nifer y deiliaid cardiau teithio yn is, gan gymryd i ystyriaeth y nifer oedd wedi manteisio arnynt hyd yr adeg honno, ac felly hefyd y dybiaeth ynghylch nifer y teithiau fesul cerdyn (**paragraff 2.13 a Ffigur A7, Atodiad 4**).
- 3.5 Roedd y prisiadau yn tybio y byddai cardiau teithio yn cael eu defnyddio gan 10% o bobl ifanc cymwys (11,100 o gardiau teithio) gan wneud cyfanswm o 888,000 o deithiau mewn blwyddyn (80 fesul deiliad cerdyn teithio)<sup>31</sup>. Roedd yr ystod costau a gyflwynwyd yn y cyngor yn modelu effaith gyfunol cynnydd neu ostyngiad o 10% o'r tybiaethau sylfaenol ar gyfer y pris tocyn cyfartalog ac ar gyfer nifer y teithiau fesul cerdyn teithio. Unwaith eto, mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi awgrymu i ni bod yr amcangyfrif o 80 taith fesul deiliad cerdyn teithio mewn blwyddyn – sy'n is na'r 100 o deithiau a dybiwyd ym mis Mawrth 2015 – yn seiliedig ar y data a oedd ar gael gan rai gweithredwyr ar y pryd. Fodd bynnag, nid ydynt wedi gallu darparu tystiolaeth ategol. Hefyd, nid oedd sicrwydd a roddwyd ynghylch y sail ar gyfer y dadansoddiad ariannol yn berthnasol gan ei fod yn ymwneud ag adolygiadau o'r cynllun tocynnau rhatach ar gyfer pobl hŷn ac anabl.
- 3.6 Roedd cyngor Chwefror 2017 hefyd yn amlinellu y byddai awdurdodau lleol, o 1 Ebrill 2017, yn digolledu gweithredwyr bysiau yn seiliedig ar y nifer wirioneddol o deithiau a gofnodwyd trwy beiriannau tocynnau electronig ar fysiau. Byddai iawndal yn seiliedig ar fformiwla yn ystyried nifer y teithiau a gofnodwyd wedi ei lluosu gyda 'phris tocyn cynrychiadol' a 'chyfran ad-dalu'.

30 Roedd trafodaethau gyda gweithredwyr yn golygu bod y gostyngiad o un rhan o dair yn gymwys i bob tocyn, gan gynnwys, er enghraifft, tocynnau dyddiol, wythnosol neu fisol sydd eisoes yn cynnwys elfen o ostyngiad yn rhan ohonynt o'u cymharu â thocynnau sengl.

31 Hyd yn oed ar gyfer yr opsiwn teithio am ddim i bobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed, roedd y dadansoddiad sylfaenol yn amcangyfrif costau o dybiaeth sylfaenol o 49,950 o ddeiliaid cardiau teithio yn cyflawni 5.49 miliwn o deithiau rhatach y flwyddyn. Roedd yr amcangyfrifon hyn ar gyfer teithio am ddim yn sylweddol is nag amcangyfrifon mis Mawrth 2015 ar gyfer gostyngiad o un rhan o dair (**paragraff 1.22**).



- 3.7 Y pris tocyn cynrychiadol oedd y pris tocyn y byddai wedi bod yn ofynnol i bobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed ei dalu yn absenoldeb y cynllun - y tocyn oedolyn cyfatebol ar gyfer y tocyn a brynwyd. Roedd y gyfradd ad-dalu yn ystyried y costau ychwanegol yr aethpwyd iddynt gan weithredwyr bysiau fel tanwydd, cerbydau ychwanegol neu yswiriant uwch. Cymerodd i ystyriaeth hefyd nifer y teithiau ychwanegol a grëwyd gan fodolaeth y cynllun, na fyddai wedi cael eu cyflawni fel arall. Esboniodd y cyngor y byddai'r dull yn adlewyrchu'n gyffredinol yr un a ddefnyddiwyd i ddigolledu gweithredwyr bysiau o dan y cynllun tocynnau rhatach ar gyfer pobl hŷn ac anabl.
- 3.8 Ar 21 Chwefror 2017, cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ei fwriad i lansio cerdyn teithio newydd i bobl ifanc yn 2018 yn dilyn ymarfer ymgynghori. Cadarnhaodd ei fod wedi dod i gytundeb gydag awdurdodau lleol a'r diwydiant bysiau y byddai'r trefniadau teithio rhatach ar fysiau presennol yn parhau i fod ar gael i bobl ifanc 16 i 18 mlwydd trwy Cymru gyfan o 1 Ebrill 2017.
- 3.9 Roedd y cyngor i Ysgrifennydd y Cabinet ar y dull digolledu ar gyfer 2017-18 wedi nodi ei fod yn cael ei fireinio. Yn y pen draw, cytunodd Llywodraeth Cymru i ddigolledu gweithredwyr yn seiliedig ar y gostyngiadau gwirioneddol a gymhwyswyd i docynnau unigol yn hytrach na chymhwyso fformiwla yn seiliedig ar y pris tocyn a'r gyfradd ad-dalu gynrychiadol. Ni hysbyswyd Ysgrifennydd y Cabinet am y newid hwn mewn unrhyw gyngor diweddarach.
- 3.10 Nododd Ysgrifennydd y Cabinet hefyd ei fod wedi gofyn i'r Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr gyflwyno cynigion ar gyfer ymgyrch farchnata newydd i gynyddu'r nifer sy'n manteisio ar gardiau teithio ac yn eu defnyddio<sup>32</sup>. Roedd tystiolaeth a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau'r Cynulliad Cenedlaethol ym mis Gorffennaf 2017<sup>33</sup> yn nodi bod £120,000 (gan gynnwys TAW) wedi ei neilltuo yn rhan o gyllideb y cynllun i dalu costau'r ymgyrch honno.

32 Cyfeiriodd y cyngor gan swyddogion ym mis Chwefror 2017 at rai canfyddiadau o waith ymchwil i'r farchnad a gomisiynwyd ar ran Llywodraeth Cymru ddiwedd 2015-16. Fodd bynnag, nododd nad oedd unrhyw farchnata gweithredol pellach wedi cael ei wneud hyd at yr adeg honno oherwydd yr ansicrwydd ynghylch y cyllid ar gyfer y cynllun y tu hwnt i 31 Mawrth 2017.

33 Llywodraeth Cymru, **Memorandwm ar yr Economi a Seilwaith, Sesiwn Craffu Ariannol yn ystod y Flwyddyn 2017/18**, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau – 13 Gorffennaf 2017.

- 3.11 Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi esbonio bod gweithgarwch marchnata yn ystod cyfnod cynnar cynllun FyNgherdynTeithio wedi canolbwyntio ar gyfryngau cymdeithasol, yn ôl argymhellion marchnata Llywodraeth Cymru. Datblygwyd yr ail gam gan y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr ac fe'i cyflawnwyd ar ei ran gan FyNgherdynTeithio. Roedd yn canolbwyntio mwy ar gysylltiadau wyneb yn wyneb. Mae'r ymgyrch wedi parhau, ond ar lefel is, tra'n disgwyl penderfyniadau Gweinidogion am yr hyn y dylai cynllun newydd ei gynnwys. Mae'r Cydffederasiwn wedi cyflwyno adroddiad i Lywodraeth Cymru ar ei ymgyrch farchnata sy'n cael ei werthuso gan swyddogion ynghyd ag opsiynau ar gyfer cynllun newydd. Roedd cynnydd amlwg i geisiadau FyNgherdynTeithio yn ystod ail hanner 2017 (**Ffigurau A7 ac A8, Atodiad 4**).
- 3.12 Ni fu unrhyw contract a chynllun marchnata ffurfiol a gytunwyd y gellid gwerthuso perfformiad yn eu herbyn, a bu angen gwneud ceisiadau ymadael yn ôl-weithredol i fynd i'r afael â'r ffaith nad yw'r gwaith marchnata wedi cael ei wneud yn agored i dendr.

## **Gwariodd Llywodraeth Cymru £1.09 miliwn ar y cynllun yn ystod 2017-18, gydag amcangyfrif o 1,343,659 o deithiau rhatach**

- 3.13 Ers mis Ebrill 2017, mae Llywodraeth Cymru wedi gallu monitro data gwerthu tocynnau trwy beiriannau tocynnau electronig ar fysiau. Gan ddefnyddio'r wybodaeth honno, mae ffigurau a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru yn amcangyfrif mai 1,343,659 oedd cyfanswm y teithiau a wnaed yn ystod 2017-18 (**Ffigur A5, Atodiad 4**). Roedd y ffigur hwn yn sylweddol llai nag amcangyfrif gwreiddiol Llywodraeth Cymru o 9 miliwn o deithiau y flwyddyn, yn seiliedig ar 90,000 o ddeiliaid cardiau teithio (**Ffigur A2, Atodiad 2**).
- 3.14 Roedd amrywiad sylweddol o ran nifer y teithiau a amcangyfrifwyd o un mis i'r nesaf, ac o ran y mathau o docynnau a werthwyd a oedd yn cefnogi'r ffigurau hynny (**Ffigur A6, Atodiad 4**). Roedd cyfanswm y teithiau a amcangyfrifwyd yn amrywio o 54,331 ym mis Tachwedd 2017 i 166,404 ym mis Mai 2017. Tocynnau dydd oedd y gyfran unigol fwyaf o gyfanswm y teithiau a amcangyfrifwyd ar draws y flwyddyn (42%).

- 3.15 Roedd tystiolaeth a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau'r Cynulliad Cenedlaethol ym mis Gorffennaf 2017 ([paragraff 3.10](#)) yn nodi bod 9,250 o gardiau teithio wedi cael eu cyflwyno ers dechrau'r cynllun ac yn erbyn cohort oedran o 110,000. Bu cyfanswm o 10,908 o geisiadau erbyn diwedd mis Mehefin 2017 ([Ffigur A7, Atodiad 4](#)). Ni fydd rhai o'r ceisiadau hyn wedi cael eu cwblhau ([paragraff 2.14](#)). Fodd bynnag, nid ydym wedi gallu cadarnhau gyda Llywodraeth Cymru union sail y ffigur cardiau teithio a gyflwynwyd a adroddwyd i'r Pwyllgor. Bu cyfanswm o 19,503 o geisiadau erbyn diwedd 2017-18.
- 3.16 Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau y gwariwyd 109% o'r gyllideb o £1 filiwn ar gyfer 2017-18. Roedd y gwariant hwnnw yn cynnwys £792,308 mewn iawndal i weithredwyr bysiau ([Ffigur A3, Atodiad 3](#)). Mae adolygiad archwilio mewnol Llywodraeth Cymru wedi amlygu rhai anghysondebau o sampl o hawliadau a adolygwyd – gydag enghreifftiau o daliadau gormodol ac annigonol. Tynnodd yr adolygiad sylw at wendidau yn y broses o gofnodi gwaith monitro hawliadau hefyd.

## Parhaodd y cynllun yn 2018-19 ar yr un sail ag yn 2017-18 tan i Lywodraeth Cymru benderfynu ehangu'r ystod oedran cymwys

- 3.17 Ym mis Mehefin 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru grynodedb o ymatebion i'w ymgynghoriad rhwng Hydref 2017 ac Ionawr 2018 ar ddyfodol FyNgherdynTeithio. Adroddodd y crynodeb bod cytundeb cryf ymhlith yr ymatebwyr bod tocynnau bws rhatach yn dylanwadu ar ddewis pobl ifanc o drafndiaeth. Roedd cyfran fawr o ymatebwyr yn teimlo nad oedd lefelau'r gostyngiadau cyfredol yn ddigon ac roedd cefnogaeth gref i ehangu'r ystod oedran a nifer y bobl sy'n gymwys ar gyfer y cynllun fel y rhai ar gynlluniau prentisiaeth cydnabyddedig neu sy'n gwneud gwaith gwirfoddol.
- 3.18 Er iddo dynnu sylw at bwysau ariannu posibl, roedd y crynodeb yn ei gwneud yn eglur bod Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth wedi mynegi ei obaith y byddai ystod oedran y cynllun yn cael ei ymestyn i'r rhai sy'n 21 mlwydd oed yn ystod 2018. Ym mis Gorffennaf 2018, dechreuodd Llywodraeth Cymru drafodaethau gyda'r diwydiant bysiau ynghylch cynllun Teithio leuenctid gwirfoddol newydd, gydag ystod oedran estynedig hyd at 21 mlwydd oed yn seiliedig ar ddefnydd gwirioneddol. Ym mis Hydref 2018, roedd cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2019-20 yn cynnwys darpariaeth ar gyfer cyllideb fwy o £2 filiwn i ehangu'r cynllun. Ym mis Tachwedd 2018, cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth yr ystod oedran estynedig a nododd y byddai hwn yn weithredol o ddechrau mis Rhagfyr 2018. Fodd bynnag, mae materion technegol wedi achosi i'r lansiad swyddogol gael ei ohirio.

- 3.19 Yn y cyfamser, parhaodd y cynllun ar yr un sail ag yn 2017-18. Ym mis Ebrill 2018, cytunodd Ysgrifennydd y Cabinet cyfanswm cyllideb o £1 filiwn ar gyfer 2018-19 i dalu cost digolledu gweithredwyr yn 2018-19 ac ar gyfer marchnata a hyrwyddo'r cynllun newydd. Esboniodd y cyngor ar gyfer Ysgrifennydd y Cabinet bod cyllideb 2018-19 yn cynnwys £150,000 dangosol ar gyfer marchnata a gweinyddu'r cynllun presennol ac unrhyw gynllun i gymryd ei le (a allai fod yn targedu grŵp ehangach ar gyfer cynnig gwahanol o bosibl).
- 3.20 Ar 13 Awst 2018, roedd 14,939 o gardiau teithiau byw yn weithredol, o gyfanswm o 20,953 o ddeiliaid cardiau teithiau ers cychwyn y cynllun ac 21,940 o geisiadau<sup>34</sup>. Roedd cyfanswm y ceisiadau ers cychwyn y cynllun wedi cynyddu i 26,181 erbyn 30 Medi 2018 (Ffigur A7, Atodiad 4).
- 3.21 Mae'r data sydd ar gael ar hyn o bryd ar gyfer 2018-19 yn dangos amcangyfrif o 362,221 o deithiau yn ystod chwarter cyntaf y flwyddyn ariannol (hyd at ac yn cynnwys 30 Mehefin 2018). Mae hyn yn cymharu ag amcangyfrif o 458,083 o deithiau yn ystod y cyfnod cyfatebol yn 2017-18 (Ffigur A5, Atodiad 4), er y gellid diwygio'r ffigur ar gyfer 2018-19 o hyd i adlewyrchu hawliadau wedi eu hoedi.

34 Nid yw'r data cyfatebol gennym i gymharu ar adegau cynharach.

# Atodiadau



# Atodiad 1 – Ein hagwedd a'n dulliau archwilio

## Cwmpas

Mae cwmpas yr adroddiad hwn yn gyfyngedig ac yn canolbwyntio ar y penderfyniadau a wnaed gan Lywodraeth Cymru wrth sefydlu a pharhau i ariannu cynllun FyNgherdynTeithio. Mae hefyd yn ystyried costau'r cynllun a'r nifer a fanteisiodd arno rhwng mis Medi 2015 a mis Mawrth 2018.

Canolbwyntiwyd gennym ar y dadansoddiad a'r cyngor sylfaenol a gefnogodd proses Llywodraeth Cymru o wneud penderfyniadau ynghylch ariannu'r cynllun yn ystod y cyfnod hyd at fis Mawrth 2017, er bod ein hadroddiad yn gwneud sylwadau ar drefniadau ar gyfer 2017-18 a 2018-19. Mae gwasanaeth archwilio mewnol Llywodraeth Cymru wedi cwblhau adolygiad a archwiliodd y rheolaethau ynghylch gwariant ar y cynllun yn 2017-18 ([paragraffau 20 i 21](#)).

Nid ydym wedi archwilio gweinyddiad ehangach y cynllun na'r canlyniadau cyffredinol y mae wedi eu cyflawni. Nid ydym yn gwneud unrhyw sylwadau am ddyfodol y cynllun a'i rinweddau, sy'n fater polisi i Lywodraeth Cymru.

## Dulliau

Gwnaed y canlynol gennym wrth gyflawni'r adolygiad:

- cawsom gyfarfod gyda swyddogion Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am weinyddu'r cynllun ar hyn o bryd ac archwilwyr mewnol Llywodraeth Cymru;
- adolygwyd tystiolaeth ysgrifenedig a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru, gan gynnwys cyngor Gweinidogol ffurfiol a gwybodaeth am y nifer a fanteisiodd ar y cynllun<sup>35</sup>;
- gwnaed ymholiadau pellach i swyddogion Llywodraeth Cymru presennol yn seiliedig ar ein hadolygiad o'r wybodaeth honno; a
- chyn cyhoeddi, cytunwyd ar gywirdeb ffeithiol ein hadroddiad gyda Llywodraeth Cymru.

Oherwydd cwmpas cyfyngedig ein hadolygiad, nid ydym wedi gofyn am safbwyntiau gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol, defnyddwyr gwasanaeth nac unrhyw bartïon eraill â buddiant ar y ffordd y mae'r cynllun wedi gweithredu, na'u rhan mewn penderfyniadau am ddyluniad y cynllun.

<sup>35</sup> Mae data tueddiadau llawn yn dangos nad yw nifer y deiliaid cardiau teithio ar gael yn rhwydd. Canolbwyntiwyd gennym ar y data yr oedd Llywodraeth Cymru wedi bod yn eu holrhain ar nifer y ceisiadau a gofnodwyd ac, ers dechrau 2017-18, amcangyfrif o deithiau yn seiliedig ar werthiannau tocynnau.

# Atodiad 2 – Amcangyfrifon cynnar o'r costau ar gyfer tocynnau bws rhatach i bobl ifanc

## Amcangyfrifon cost Democratiaid Rhyddfrydol Cymru – Mawrth 2014

Roedd cyflwyno FyNgherdynTeithio yn rhan o gytundeb cyllideb rhwng Llywodraeth Cymru a Democratiaid Rhyddfrydol Cymru ym mis Medi 2014. Daeth y cytundeb hwn cyn cyhoeddi cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2015-16 ([paragraff 1.3](#)). Ym mis Mawrth 2014, cyhoeddodd Democratiaid Rhyddfrydol Cymru bapur polisi a oedd yn archwilio gwahanol opsiynau polisi a chostau amcangyfrifedig darparu cymhorthdal ychwanegol fel y gallai gweithredwyr bysiau gynnig tocynnau rhatach.

Ni cheisiodd yr adroddiad amcangyfrif unrhyw gostau sefydlu ymlaen llaw. Fodd bynnag, awgrymodd y byddai costau gweinyddol yn isel gan y gallai weithredu heb yr angen am gardiau cymhwysedd penodol. Awgrymodd yr adroddiad y gellid cynnig gostyngiadau ar sail cardiau prawf oedran swyddogol sydd eisoes ar waith, fel cardiau PASS (y Cynllun Safonau Prawf Oedran), trwyddedau gyrru a chardiau adnabod myfyrwyr, yn ogystal â dilysiad gweledol pan fo'n bosibl.

Ffigur A1: Amcangyfrifon cost Democratiaid Rhyddfrydol Cymru ar gyfer gwahanol opsiynau polisi – Mawrth 2014<sup>1</sup>

	Gostyngiad o 1/3	Gostyngiad o 50%	Gostyngiad o 100%
Pobl ifanc 16 i 18 oed <sup>2</sup>	£2.4 miliwn- £2.8 miliwn	£3.7 miliwn- £4.2 miliwn	£7.3 miliwn- £8.4 miliwn
Pobl ifanc 16 i 24 oed <sup>3</sup>	£11.7 miliwn- £13.4 miliwn	£17.7 miliwn- £20.3 miliwn	£35.4 miliwn- £40.6 miliwn

### Nodiadau:

- Roedd y prisiadau hyn yn seiliedig ar amcangyfrifon o gostau fesul person cynllun tocynnau bws rhatach Cymru gyfan ar gyfer pobl hŷn ac anabl dros y tair blynedd flaenorol. Er nad yw union sail y cyfrifiad yn eglur o'r adroddiad, amcangyfrifodd amrywiaeth o ran costau rhwng £95 a £109 y person.
- Er bod yr adroddiad yn galw am gynllun ar gyfer pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed ac yn cyflwyno'r prisiadau fel hyn, roedd yr amcangyfrifon cost ar gyfer pobl ifanc 16 i 18 mlwydd oed yn cymhwyso'r amrywiaeth o gostau fesul person i'r 77,100 o bobl 16 a 17 oed yng Nghymru.
- Roedd yr amcangyfrifon cost ar gyfer pobl ifanc 16 i 24 mlwydd oed yn seiliedig ar y ffaith bod 372,515 o bobl 16 i 24 oed yng Nghymru. Roedd yr adroddiad yn cydnabod na fyddai pob un o'r rhain mewn addysg lawn amser, ond y byddai'r prisiadau yn cynnig cyfrifiad bras o'r cyllid yr oedd ei angen i gynnwys myfyrwyr a phobl ifanc a oedd yn astudio prentisiaeth.

Ffynhonnell: Democratiaid Rhyddfrydol Cymru, **A Concessionary Fare Scheme for Young People in Wales**, Mawrth 2014.

## Amcangyfrifon cost Llywodraeth Cymru – Mawrth 2015

Roedd cyngor a gyflwynwyd gan swyddogion Llywodraeth Cymru i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ym mis Mawrth 2015 yn nodi'r tybiaethau a oedd yn sail i'r costau amcangyfrifedig y gofynnwyd i'r Gweinidog eu cymeradwyo. Cyfrifodd Llywodraeth Cymru ei hamcangyfrifon ar wahanol sail i'r dull a ddefnyddiwyd gan Ddemocratiaid Rhyddfrydol Cymru yn eu papur polisi o fis Mawrth 2014 a defnyddio gwahanol dybiaethau. Mae'r gwahaniaethau hyn yn golygu na ellir cymharu'r ddwy set o amcangyfrifon yn uniongyrchol.

Mae **Ffigur A2** yn nodi rhai o'r tybiaethau allweddol sy'n sail i amcangyfrif 2015-16 ar gyfer cost iawndal am deithiau rhatach (£3.96 miliwn). Mae **Ffigur 2** yn y prif adroddiad yn dangos sut y dadansoddwyd y costau amcangyfrifedig eraill o £1 filiwn yn 2015-16. Mae **paragraffau 1.5 a 2.7** yn cynnig sylwadau ar gost amcangyfrifedig o £9.75 miliwn y cynllun ar gyfer 2016-17.

**Ffigur A2: rhai tybiaethau allweddol sy'n sail i amcangyfrif 2015-16 Llywodraeth Cymru o £3.96 miliwn ar gyfer iawndal am deithiau rhatach**

Eitem	Ffigurau	Esboniad
Cost gyfartalog fesul taith	£2.64	Yn seiliedig ar ddisgwyliadau o tua 40 miliwn o deithiau o dan y cynllun gorfodol ar gyfer pobl 60 oed a hŷn neu anabl sy'n preswyllo yng Nghymru am bris cyfartalog o £2.64.
Gostyngiad cyfartalog fesul taith	£0.88	Un rhan o dair o'r gost gyfartalog fesul taith ar gyfer teithio ieuencid.
Pobl 16 i 18 oed sy'n preswyllo yng Nghymru	113,000	
Nifer y bobl ifanc sy'n manteisio ar gardiau teithio	90,000	80% o'r 113,000 o bobl 16 i 18 oed sy'n preswyllo yng Nghymru.
Pa mor aml y mae pobl ifanc yn defnyddio bysiau	83% yn teithio tair gwaith neu fwy yr wythnos	Nododd y cyngor bod 83% o bobl ifanc yn defnyddio bws tair gwaith neu fwy yr wythnos (ni chyfeiriwyd at y ffynhonnell ddata).



Eitem	Ffigurau	Esboniad
Nifer gyfartalog y teithiau fesul person a fesul blwyddyn o dan y cynllun	100	O'i gymharu â ffigurau sy'n dangos bod pobl a oedd yn teithio o dan y cynllun gorfodol ar gyfer y rhai sy'n 60 oed a hŷn neu'n anabl yn cyflawni 55 o deithiau y flwyddyn ar gyfartaledd.
Nifer gyfartalog y teithiau fesul person yn ystod y cyfnod o fis Medi 2015 i fis Mawrth 2016	50	Hanner y ffigur blynyddol a amcangyfrifwyd uchod, ond am saith o 12 mis y flwyddyn.

Ffynhonnell: Adolygiad Swyddfa Archwilio Cymru o Gyngor Gweinidogol Llywodraeth Cymru, **Teithiau Bws Rhad i Bobl Ifanc**, Mawrth 2015.

# Atodiad 3 – Costau a adroddwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer cynllun FyNgherdyn Teithio – mis Medi 2015 i fis Mawrth 2018

**Ffigur A3: dadansoddiad cost blynyddol ar gyfer y cynllun (mis Medi 2015 i fis Mawrth 2018)**

	Cyfanswm y gyllideb	Iawndal i weithredwyr bysiau	Costau rheoli	Heb ei wario	Cyfran gyffredinol y gwariant a ddyrannwyd i weithredwyr bysiau
2015-16	£5 miliwn	£4.74 miliwn	£0.26 miliwn	£0.001 miliwn	95%
2016-17	£9.75 miliwn	£9.47 miliwn	£0.27 miliwn	£0.007 miliwn	97%
2017-18	£1 miliwn	£0.79 miliwn	£0.30 miliwn	Amherthnasol	79%

## Nodyn:

Mae costau rheoli yn cynnwys marchnata a gweinyddu ceisiadau am gardiau teithio a chymorth technegol. Mae prif ran ein hadroddiad yn esbonio pam roedd y costau hyn yn fwy yn 2015-16 a 2016-17 nag yn 2017-18.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

**Ffigur A4: dosbarthiad rhanbarthol o gyllid ar gyfer digolledu gweithredwyr bysiau, 2015-16, 2016-17 a 2017-18**

	2015-16				
	Chwarter 1 <sup>1</sup>	Chwarter 2	Chwarter 3	Chwarter 4	Blwyddyn
Y De-ddwyrain <sup>2</sup>		£970,760	£970,760	£359,181	£2,300,701
Y De-orllewin <sup>3</sup>		£400,980	£400,980	£148,362	£950,322
Y Gogledd <sup>4</sup>		£505,360	£505,360	£186,983	£1,197,703
Y Canolbarth <sup>5</sup>		£122,900	£122,900	£45,473	£291,273
<b>Cymru</b>		<b>£2,000,000</b>	<b>£2,000,000</b>	<b>£740,000</b>	<b>£4,740,000</b>

	2016-17				
	Chwarter 1	Chwarter 2	Chwarter 3	Chwarter 4	Blwyddyn
Y De-ddwyrain <sup>2</sup>	£1,175,265	£1,175,265	£1,175,265	£966,290	£4,492,085
Y De-orllewin <sup>3</sup>	£507,804	£507,804	£507,804	£455,056	£1,978,469
Y Gogledd <sup>4</sup>	£604,013	£604,013	£604,013	£587,582	£2,399,620
Y Canolbarth <sup>5</sup>	£150,418	£150,418	£150,418	£153,144	£604,398
<b>Cymru</b>	<b>£2,437,500</b>	<b>£2,437,500</b>	<b>£2,437,500</b>	<b>£2,162,072</b>	<b>£9,474,572</b>

	2017-18				
	Chwarter 1	Chwarter 2	Chwarter 3	Chwarter 4	Blwyddyn
Y De-ddwyrain <sup>2</sup>	£15,625	£17,675	£25,274	£24,565	£83,138
Y De-orllewin <sup>3</sup>	£19,524	£27,453	£22,674	£38,592	£108,243
Y Gogledd <sup>4</sup>	£180,970	£78,293	£178,281	£157,268	£594,812
Y Canolbarth <sup>5</sup>	£1,254	£266	£973	£3,621	£6,114
<b>Cymru</b>	<b>£217,373</b>	<b>£123,686</b>	<b>£227,202</b>	<b>£224,047</b>	<b>£792,308</b>

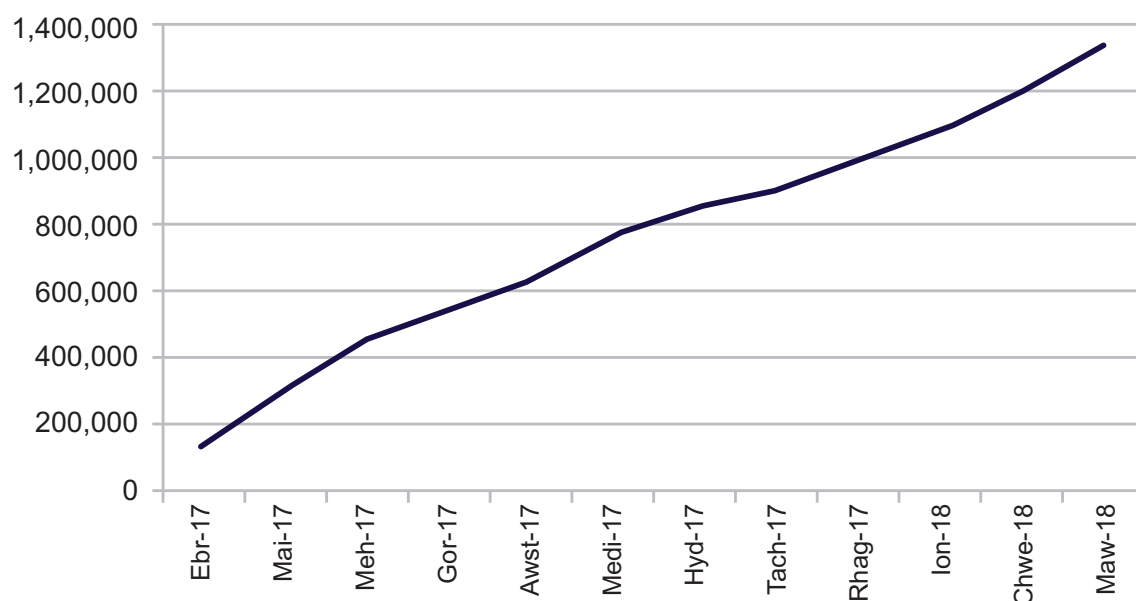
**Nodiadau:**

1. Dechreuodd y cynllun yn Chwarter 2 2015-16.
2. Blaenau Gwent, Pen-y-bont ar Ogwr, Caerffili, Caerdydd, Merthyr Tudful, Sir Fynwy, Casnewydd, Rhondda Cynon Taf, Torfaen a Bro Morgannwg.
3. Sir Gaerfyrddin, Castell-nedd Port Talbot, Sir Benfro ac Abertawe.
4. Ynys Môn, Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Gwynedd, Wrecsam.
5. Ceredigion a Phowys.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

## Atodiad 4 – Data ar nifer y ceisiadau am gardiau teithio a'r teithiau amcangyfrifedig

Ffigur A5: nifer gyfunol y teithiau a amcangyfrifwyd trwy gynllun FyNgherdynTeithio yn ystod 2017-18

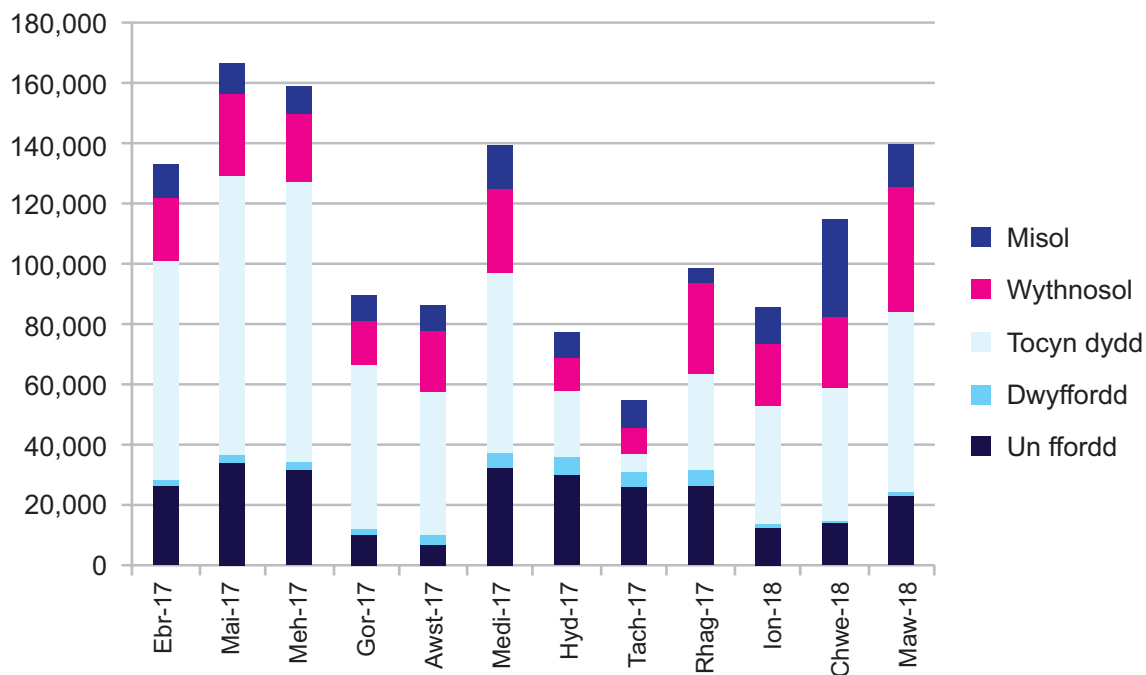


### Nodyn:

Amcangyfrif yw nifer y teithiau yn seiliedig ar nifer y tocynnau rhatach o wahanol fathau a werthwyd (gan gynnwys tocynnau pedair taith ar gyfer tocynnau dydd, 10 taith ar gyfer tocynnau wythnos a 40 taith ar gyfer tocynnau mis). Yn ymarferol, gallai rhai teithiau a wneir gyda thocynnau wythnosol neu fisol gael eu cyflawni mewn cyfnod diweddarach na'r un y'u cyfrifir yn ei erbyn.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Ffigur A6: nifer y teithiau fesul math o docyn a amcangyfrifwyd trwy gynllun FyNgherdynTeithio yn ystod 2017-18

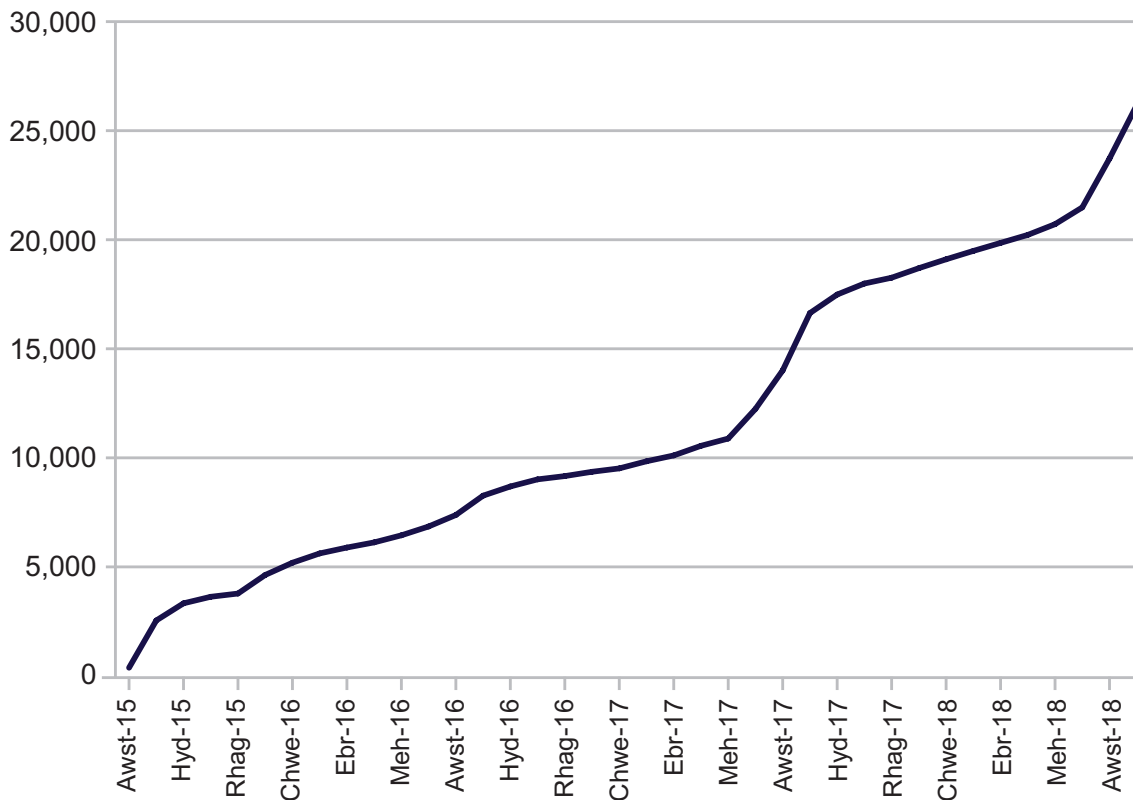


**Nodyn:**

Amcangyfrif yw nifer y teithiau yn seiliedig ar nifer y tocynnau rhatach o wahanol fathau a werthwyd (gan gynnwys tocynnau pedair taith ar gyfer tocynnau dydd, 10 taith ar gyfer tocynnau wythnos a 40 taith ar gyfer tocynnau mis). Yn ymarferol, gallai rhai teithiau a weir gyda thocynnau wythnosol neu fisol gael eu cyflawni mewn cyfnod diweddarach na'r un y'u cyfrifir yn ei erbyn.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Ffigur A7: nifer gyfunol y ceisiadau FyNgherdynTeithio a gofnodwyd ers cyflwyno'r cynllun, mis Awst 2015 i fis Medi 2018

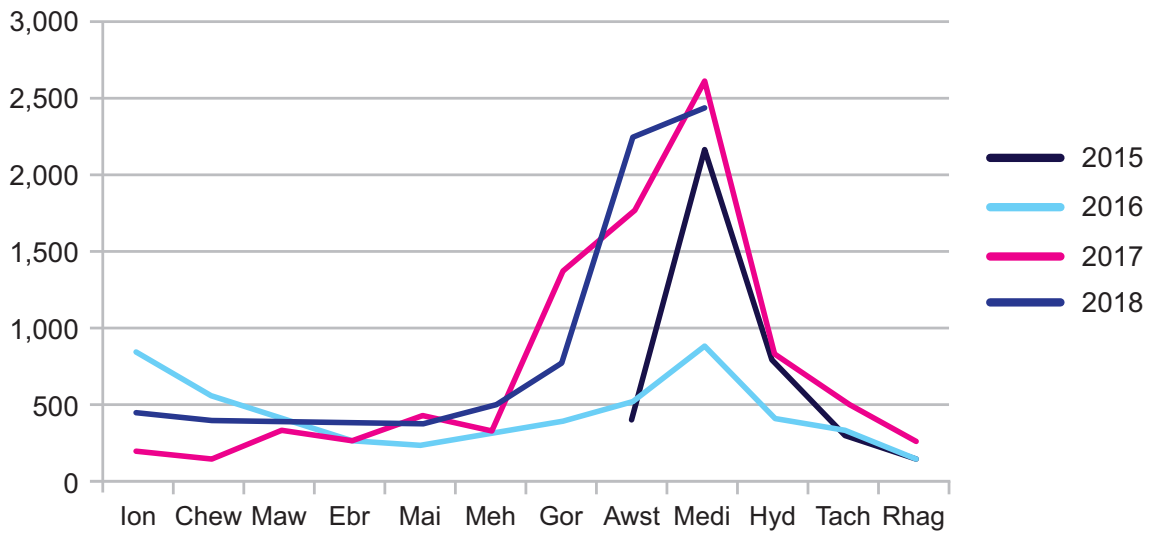


**Nodiadau:**

1. Dyma'r nifer gyfunol o gardiau teithio y ceisiwyd amdanynt yn gyffredinol yn hytrach na nifer y cardiau teithio dilys a gyflwynwyd neu a oedd yn weithredol ar adeg benodol. Daeth y cardiau teithio hyn i ben ar ben-blwydd y deiliad yn 19 oed. Hefyd, mae nifer y ceisiadau yn cynnwys pobl ifanc a gwblhaodd yr archwiliadau oedran a phreswyl ond lle na chwblhawyd y broses ymgeisio. Efallai fod hyn gan na chafodd llun addas ei gyflenwi ac nad oedd ymdrechion i gysylltu â'r ymgeisydd i gael gafael ar lun addas yn llwyddiannus. Rydym yn deall efallai fod hon yn broblem arbennig yn ystod y cyfnod cyntaf yn 2015-16. Ar 13 Awst 2018, roedd 14,939 o gardiau teithio byw yn weithredol, o gyfanswm o 20,953 o ddeiliaid cardiau ers cychwyn y cynllun a 21,940 o geisiadau a gofnodwyd. Nid yw'r data cyfatebol gennym i gymharu ar adeg gynharach mewn amser.
2. Roedd Awst 2015 yn cynnwys cyfnod chwe diwrnod yn unig.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Ffigur A8: nifer y ceisiadau FyNgherdynTeithio fesul mis ar echelinau cyffredin, mis Awst 2015 i fis Medi 2018

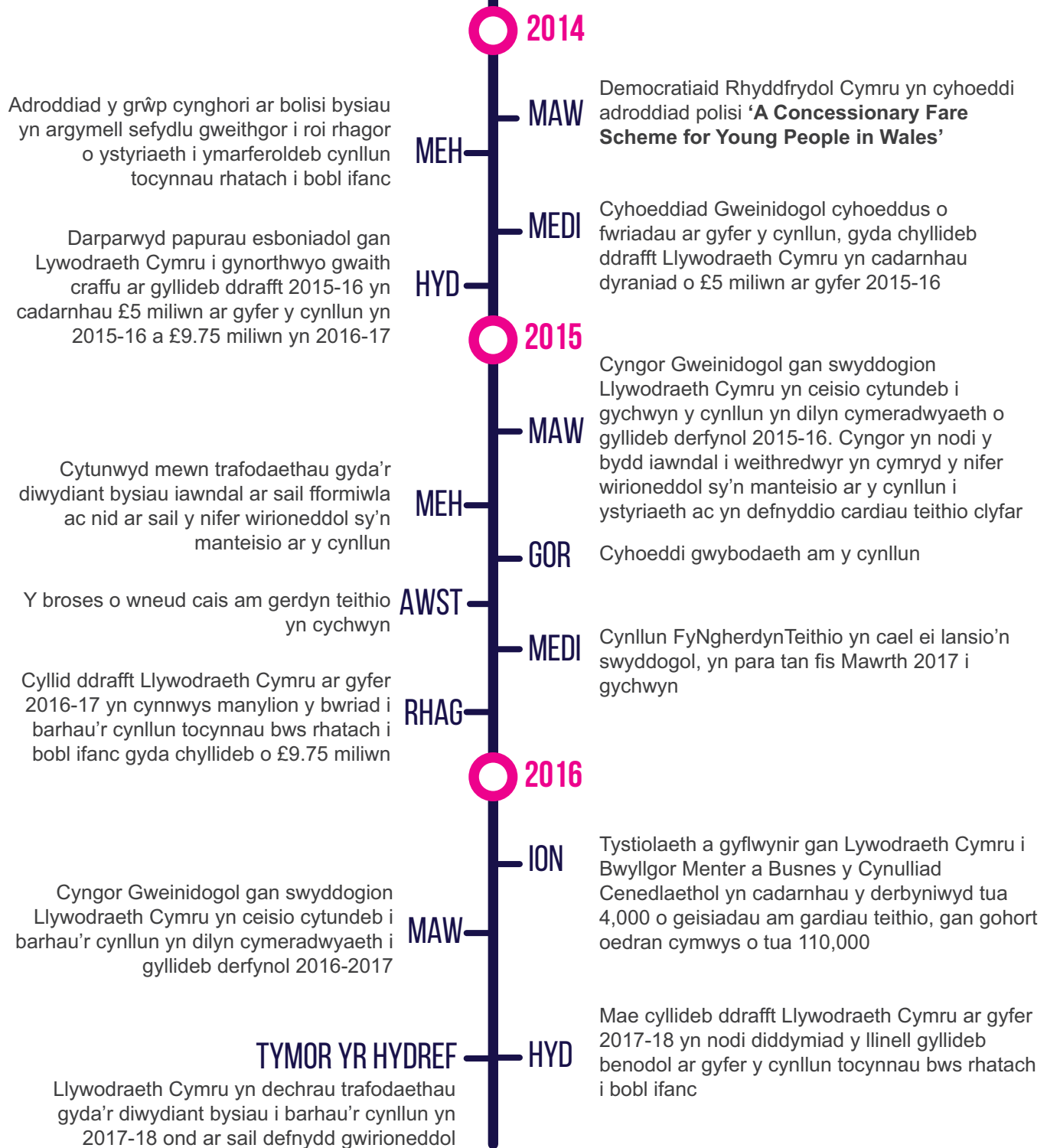


**Nodyn:**

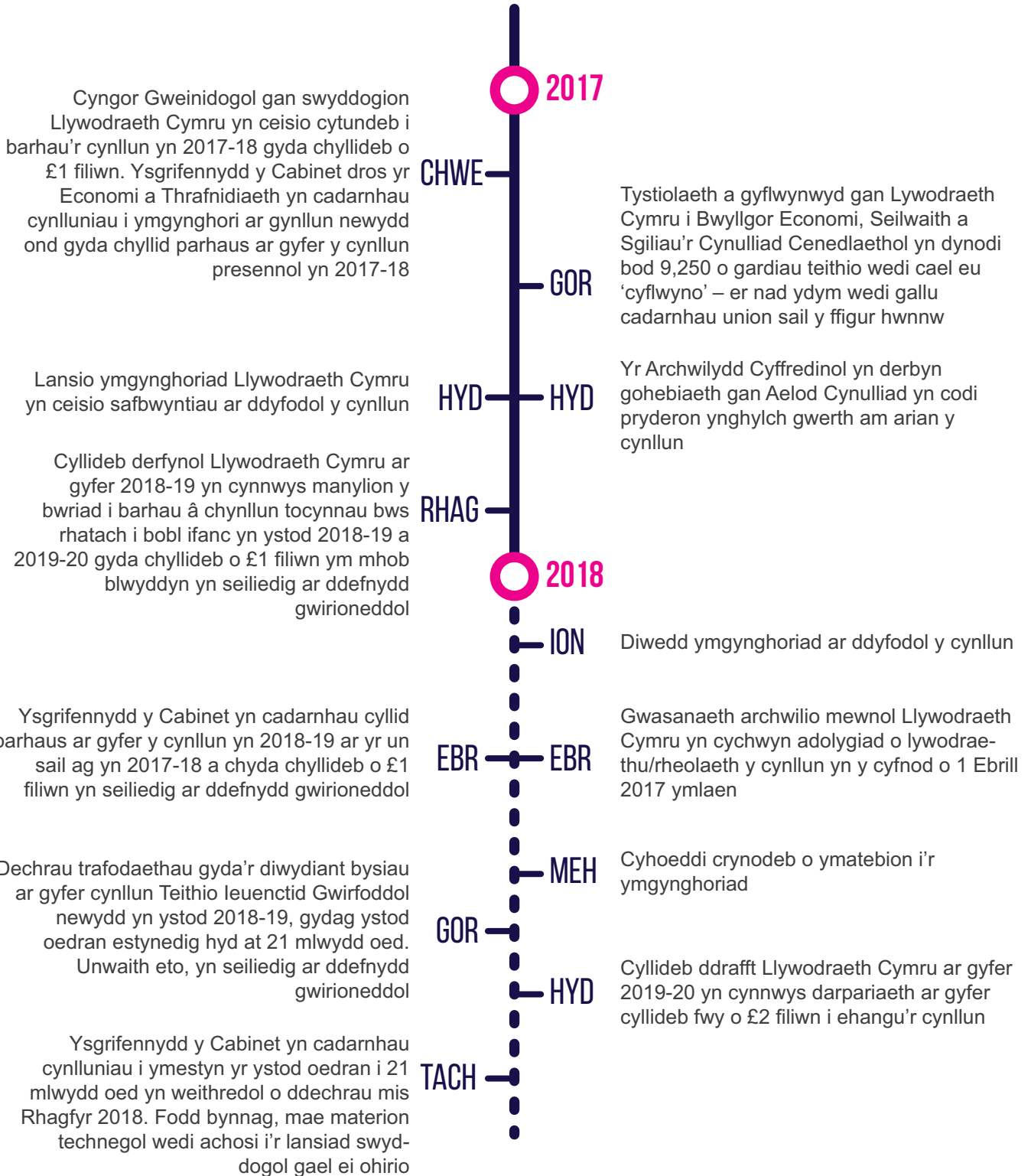
Roedd Awst 2015 yn cynnwys cyfnod chwe diwrnod yn unig.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

# Atodiad 5 – Llinell amser digwyddiadau/ penderfyniadau allweddol







Wales Audit Office

24 Cathedral Road

Cardiff CF11 9LJ

Tel: 029 2032 0500

Fax: 029 2032 0600

Textphone: 029 2032 0660

We welcome telephone calls in  
Welsh and English.

E-mail: [info@audit.wales](mailto:info@audit.wales)

Website: [www.audit.wales](http://www.audit.wales)

Swyddfa Archwilio Cymru

24 Heol y Gadeirlan

Caerdydd CF11 9LJ

Ffôn: 029 2032 0500

Ffacs: 029 2032 0600

Ffôn Testun: 029 2032 0660

Rydym yn croesawu galwadau  
ffôn yn Gymraeg a Saesneg.

E-bost: [post@archwilio.cymru](mailto:post@archwilio.cymru)

Gwefan: [www.archwilio.cymru](http://www.archwilio.cymru)