



ADRODDIAD I FWRDD UCHELGAIS ECONOMAIDD GOGLEDD CYMRU
28 MEHEFIN, 2019

TEITL: *Diweddariad Trafnidiaeth a Chynnydd gyda Sefydlu Is-grŵp Trafnidiaeth*
AWDUR: *Iwan Prys Jones, Rheolwr Rhaglen - Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru*

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.1. Rhoi diweddariad ar gynnydd gyda sefydlu Is-grŵp o'r Bwrdd Uchelgais gyda chyfrifoldeb dros gefnogi gwell deilliannau trafndiaeth yn y Gogledd. Bydd yr adroddiad yn helpu i ffurfio rhaglen waith i'r dyfodol ar gyfer yr Is-grŵp.
- 1.2. Yn ogystal, mae'r adroddiad yn amlygu nifer o ddatblygiadau diweddar sydd o bwys i'r rhanbarth, yn cynnwys cynnydd yn sgil cyhoeddi Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus, newidiadau i rwydweithiau bysiau rhanbarthol a newid sylweddol posib i bolisi trafndiaeth gan Lywodraeth Cymru.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

- 2.1. Gwahoddir Aelodau i nodi'r adroddiad a'r cynnydd sydd wedi'i wneud i sefydlu'r Is-fwrdd Cyflawni Trafnidiaeth.
- 2.2. Cadarnhau derbyn y gefnogaeth cyllid a gynigir gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodi llofnodi'r llythyr cynnig grant gan yr Awdurdod Lletya - **Atodiad 1**.

3. Y RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

- 3.1. Mae'r adroddiad yn amlygu nifer o faterion lle mae potensial i gydweithio rhanbarthol ychwanegu gwerth i weithgareddau cyfredol. Ystyriwyd y meysydd gweithgaredd yng nghyfarfod diwethaf yr Is-grŵp. Bydd angen gwaith manylach i ddatblygu cynllun gweithredu ar gyfer pob thema gwaith. Bydd y materion trafndiaeth a ddisgrifir yn yr adroddiad yn ffurfio'r sail ar gyfer rhaglen waith yr Is-fwrdd yn y dyfodol. Cynigir i'r cyfarfod nesaf ystyried a blaenoriaethu'r materion ac adnabod arweinwyr posib ar gyfer pob ffrwd gwaith.
- 3.2. Mae'r materion mwyaf brys yng nghyswllt y rhwydwaith bysiau rhanbarthol a'r dilyniant i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus. Bydd angen ymatebion i'r dilyniant i'r Papur Gwyn ar y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth a'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig i wella rheolaeth dros rwydweithiau bysiau rhanbarthol. Gellir datblygu ffrydiau gwaith eraill dros gyfnod hwy wrth i gapasiti a chyfleoedd i gydweithio ddod i'r amlwg.
- 3.3. Mae'r agenda a'r cynlluniau gwaith sydd i ddilyn, fel y nodir yn yr adroddiad, yn helaeth a bydd angen eu hystyried yn ofalus wrth i brosesau llywodraethu Cyd-bwyllgor y Bwrdd Uchelgais esblygu. Mae'n debygol y bydd angen ystyriaeth bellach o rymoedd datganoledig gan awdurdodau lleol wrth i'r rhaglen esblygu.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Cefndir

4.1.1 Ers i'r Cyd-bwyllgor Taith, ynghyd â Chonsortia Trafnidiaeth Rhanbarthol eraill, gael eu diddymu yn 2014, mae Aelodau Cabinet Trafnidiaeth wedi parhau i gyfarfod ar sail anffurfiol. Er yn llwyddiannus o fewn cyfyngiadau strwythur anffurfiol, mae newidiadau diweddar a materion yng nghyswllt cyflawni ymyraethau trafndiaeth strategol ledled y rhanbarth wedi arwain at angen am strwythur mwy ffurfiol.

4.1.2 Adnabuwyd yr angen am drefniant mwy ffurfiol mewn adroddiad i'r Bwrdd Uchelgais ym mis Chwefror 2019 a arweiniodd at y penderfyniad i gefnogi sefydlu Is-grŵp ffurfiol i'r Bwrdd Uchelgais o fewn y trefniadau llywodraethu ar gyfer cyflawni'r Weledigaeth Twf i Ogledd Cymru. Cyfarfu'r aelodau cabinet yn anffurfiol ar 20 Mai i ystyried y cynigion a'r Cylch Gorchwyl drafft. Cafwyd cefnogaeth gref i'r cynigion a chynhelir cyfarfod nesaf y grŵp dan y trefniadau llywodraethu ffurfiol.

4.1.3 Atodir copi o'r cofnodion drafft gyda'r adroddiad (**Atodiad 2**) er gwybodaeth.

4.1.4 Hefyd, yn y cyfarfod ar 20 Mai, ystyriodd yr aelodau gynllun gwaith posib ar gyfer y dyfodol yn seiliedig ar nifer o faterion a adnabuwyd lle mae achos cryf dros gydweithio'n rhanbarthol. Ymhlith y materion a amlygwyd, cytunodd yr aelodau ar y materion a ganlyn fel blaenoriaethau.

- Rhwydwaith Bysiau Strategol a phrosiectau cysylltiedig;
- Papur Gwyn Gwella Trafnidiaeth a chynigion i sefydlu Cyd-Awdurdod(au) Trafnidiaeth;
- Datgarboneiddio trafndiaeth a'r prosiectau peilot sydd ar y gweill;
- Datblygiadau rheilffyrdd a chyfleoedd ar gyfer integreiddio moddol;
- Strategaeth Trafnidiaeth Cymru / Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol a'r angen i adolygu'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol a Rhanbarthol;
- Gweithredu parthau 20mya;
- Strategaeth ffyrdd sydd heb eu mabwysiadu;
- Teithio Llesol;
- Ansawdd Aer ac effaith ar rwydweithiau trafndiaeth.

4.1.5 Fel diweddariad ar faterion trafndiaeth allweddol sy'n wynebu'r rhanbarth, mae'r isod yn grynoded o faterion cyfredol a rhai'r dyfodol a'u heffaith debygol ar drafnidiaeth ledled y Gogledd.

4.2. Papur Gwyn Gwella Trafnidiaeth a chynigion i sefydlu Cyd-Awdurdod(au) Trafnidiaeth

4.2.1 Cyhoeddwyd y Papur Gwyn hir-ddisgwyliedig ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus gan Lywodraeth Cymru ar 10 Rhagfyr 2018.

4.2.2 Mae'r Papur Gwyn yn amlinellu cynigion i ddiwygio strwythurau darparu cludiant teithwyr, newidiadau arfaethedig i ddeddfwriaeth bysiau a threfniadau diwygiedig ar gyfer trwyddedu tacsis. Bwriad y ddogfen bolisi oedd ceisio gwrth-droi gostyngiad cyflym yn y defnydd o fysiau yn y blynyddoedd diwethaf; awgryma'r papur fod y defnydd o fysiau yng Nghymru yn gostwng ar gyfradd gynt nag yn unrhyw wlad neu ranbarth arall ar draws y DU.

4.2.3 Mae'r Papur Gwyn yn rhannu'n dair adran eang

- Newidiadau i strwythurau sefydliadol sy'n gyfrifol am ddarparu gwasanaethau cludiant teithwyr

- Newidiadau deddfwriaethol i alluogi mwy o reolaeth dros lwybrau a gwasanaethau bysiau;
- Newidiadau i brosesau sefydliadol a thrwyddedu Tacsis a Cherbydau Hacni fel bod gwasanaethau Tacsis wedi'u cydlynu'n well law yn llaw â mathau eraill o gludiant teithwyr.

4.2.4 Darperir manylion y newidiadau deddfwriaethol arfaethedig i reoli rhwydweithiau'n well yn adran nesaf yr adroddiad.

4.2.5 Deallwn y bydd y cynigion ar gyfer diwygiadau i drefniadau trwyddedu tacsis a cherbydau Hacni yn ddarostyngedig i ymgynghoriad manylach a gallai ailymddangos yn ddiweddarach mewn fersiwn diwygiedig.

4.2.6 Mae trafodaethau'n parhau yng nghyswllt y posibilrwydd o sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Yn seiliedig ar yr ymatebion i'r ymgynghoriad y deallwn sydd wedi'u cyflwyno, ymddengys bod cefnogaeth gyfyngedig i sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol, fodd bynnag, roedd cefnogaeth betrus ar gyfer Cyd-awdurdod rhanbarthol, yn ddarostyngedig i ddatblygu'r cynigion rhwng Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol ymhellach. Mae hyn yn cael ei gydlynu gan Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru ac mae'n cynnwys cynrychiolwyr rhanbarthol.

4.2.7 Daeth i'r amlwg hefyd bod trafodaethau'n parhau yng nghyswllt y posibilrwydd o sefydlu Cyd-bwyllgorau Strategol yng Nghymru. Ar hyn o bryd, nid yw'n glir pa effaith y gallai hyn ei chael ar y posibilrwydd o sefydlu Cyd-awdurdodau; fodd bynnag, mae'n debygol y byddai sefydlu Cyd-bwyllgorau Strategol yn golygu trefniadau llywodraethu tebyg i'r Cyd-awdurdodau, ac felly gallai ddyblygu gwaith.

4.2.8 Gofynnodd yr aelodau am ddiweddariadau rheolaidd ar gynnydd gyda'r cynigion i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Mae hon yn eitem o bwys i'w hystyried mewn cyfarfodydd yn y dyfodol.

4.3. Rhwydwaith Bysiau Strategol a Phrosiectau Cysylltiedig

4.3.1 Ymhlith y materion sy'n achosi'r pryder mwyaf i aelodau'r grŵp ar hyn o bryd y mae ansefydlogrwydd presennol y rhwydweithiau bysiau yn y rhanbarth. Dros y blynyddoedd diwethaf mae cryn dipyn o aflonyddwch wedi bod, gyda nifer o weithredwyr mawr wedi'u dirwyn i ben, gan adael rhwydwaith tameidiog a marchnad wannach, yn arbennig ar gyfer llwybrau bysiau dan dendr. Hefyd, mae'r gweithredwyr sydd ar ôl wedi cyfuno gweithrediadau, lleihau nifer y gwasanaethau masnachol a chynyddu costau tendr.

4.3.2 Mae hyn oll wedi rhoi straen sylweddol ar gyllidebau cyfyngedig yr awdurdodau lleol. Mae'r pwysau i ddisodli gwasanaethau bysiau a weithredwyd yn fasnachol yn flaenorol gyda llwybrau dan dendr wedi bod yn sylweddol. Mae niferoedd defnyddwyr bysiau wedi disgyn yn sylweddol o ganlyniad i hyn a, bellach, mae gan rai cymunedau wasanaethau bysiau gwael neu ddim gwasanaeth o gwbl.

4.3.3 Mae'r newidiadau wedi arwain at fwy o anfodlonrwydd gyda'r bws fel modd cludiant, oni bai am yr ardal ar hyd yr arfordir ac i Wrecsam lle mae llwybrau bysiau masnachol rheolaidd yn parhau'n weithredol.

4.3.4 Nododd yr aelodau bod angen sefydlogi'r rhwydwaith cyfredol a cheisio adnabod dulliau gweithredu gwahanol i ddarparu gwasanaethau bysiau. Er bod rhai cynigion a allai fod yn welliant wedi'u cynnwys yn y Papur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus, mae pryderon y gallai'r rhain gymryd tua dwy flynedd i'w gweithredu. Yn ogystal, mae'n glir y byddai angen arian ychwanegol i gyflawni gwell deilliannau a bod gwendid y farchnad gyfredol yn anfantais i ni.

4.3.5 Croesewir y cynigion yn y Papur Gwyn yn gyffredinol, ond mae pryderon bod angen gweithredu ar unwaith o ystyried yr amgylchiadau sy'n newid mor gyflym. Enghraifft ddefnyddiol o hyn yw'r newidiadau diweddar i rwydwaith Sir y Fflint, lle mae 13 rhybudd i ganslo neu newid gwasanaeth wedi'u derbyn mewn cyfnod o dri mis. Mae hyn yn achosi ansefydlogrwydd ar lwybrau rhwydwaith craidd, gan effeithio ar siwrneiau teithwyr ac o bosib arwain at gynnydd mewn pwysau ar gyllidebau i ddisodli'r llwybrau masnachol sydd wedi'u colli drwy ddarparu gwasanaethau dan dendr.

4.3.6 Ystyriodd yr aelodau'r sefyllfa gyfredol a gofyn am adroddiad ar ddatrysiadau posib yn y cyfarfod nesaf. Mae peth cyllid (£155k dros ddwy flynedd) wedi'i ddarparu gan Lywodraeth Cymru i gefnogi peilota dull gweithredu rhanbarthol i reoli'r rhwydwaith. Yn dilyn y cyfarfod, cytunodd yr aelodau y dylid derbyn y cynnig o gyllid. Gan fod y cyfarfod blaenorol yn sesiwn anffurfiol, ceisir cadarnhad gan y Bwrdd Uchelgais am y penderfyniad i dderbyn y cynnig o gyllid.

4.3.7 Mae'r cynigion sydd ar y gweill yn debygol o ystyried opsiynau megis:

- Datblygu cynigion am rwydwaith bysiau strategol rhanbarthol yn seiliedig ar Strategaeth Rhwydwaith Bysiau wedi'i diweddarau;
- Datblygu cynllun adnoddau er mwyn cyflawni'r rhwydwaith strategol;
- Adnabod sgiliau a chapasiti arbenigol i fwrw ymlaen â'r rhwydwaith strategol rhanbarthol;
- Cytuno ar ddull gweithredu partneriaeth o ansawdd safonol i'w weithredu gyda gweithredwyr bysiau ar y rhwydwaith strategol;
- Ystyried cynigion ar gyfer sefydlu Trafnidiaeth Seiliedig ar Alw, yn cynnwys opsiynau ar gyfer gweithredwyr "trydedd ffordd";
- Adnabod a gwneud cais am gyllid ychwanegol i gyflawni'r strategaeth.

4.3.8 Bydd yr aelodau'n ystyried cynigion manylach yn eu cyfarfod nesaf.

4.4. Datgarboneiddio Trafnidiaeth

4.4.1 Mae datgarboneiddio trafndiaeth yn fater o bwys a fydd yn cael effaith ar yr holl rwydweithiau trafndiaeth yn y degawd nesaf. Bydd ymrwymadau'r llywodraeth i leihau allyriadau carbon a ddaw o drafnidiaeth, yn cynnwys yr angen i bob car preifat fod yn ddi-garbon erbyn 2040 a gostyngiadau sylweddol mewn allyriadau o'r holl gerbydau eraill, yn cael effaith sylweddol ar gysylltedd.

4.4.2 Fel rhan o'r gwaith paratoadol ar gyfer elfen trafndiaeth Cynllun Twf Gogledd Cymru, mae cyllid wedi'i glustnodi i ddatblygu prosiectau peilot ar gyfer datgarboneiddio rhwydweithiau teithwyr mewn tri lleoliad ledled y rhanbarth. Bydd y cynlluniau peilot hyn yn help i benderfynu ar strategaeth ddatgarboneiddio i'r rhanbarth yn y dyfodol a gwerthuso opsiynau y gellir eu gweithredu yn rhannau gwledig ac ymylol y rhanbarth ynghyd â'r ardaloedd mwy trefol a diwydiannol.

4.4.3 Ar wahân i'r prosiectau peilot, bydd pwysau cynyddol i leihau effaith amgylcheddol trafndiaeth a bydd angen ymateb rhanbarthol.

4.5. Datblygiadau rheilffyrdd a Chyfleoedd ar gyfer Integreiddio Moddol

4.5.1 Mae sicrhau buddsoddiad yn ein rhwydwaith rheilffyrdd wedi bod yn flaenoriaeth i'r Bwrdd Uchelgais ers iddo gael ei sefydlu. Mae egni sylweddol wedi'i roi i ddatblygu strategaeth ar gyfer gwelliannau, gan weithio mewn partneriaeth â chydweithwyr yn Sir Caer a Warrington. Mae'r ymgyrch GrowthTrack360 wedi bod yn ddylanwadol wrth helpu i:

- Sicrhau ymrwymiad i wella gwasanaethau rheilffyrdd ym masnachfaint Cymru a'r Gororau;
- Cynllunio manwl ar gyfer gwelliannau isadeiledd mewn canolfannau ac ardaloedd o dagfeydd;
- Gwell cysylltiadau gyda HS2 a chynlluniau rheilffyrdd traws-gogledd cyflymder uchel yn Crewe ac ati.

4.5.2 Er nad yw'n nod hir-dymor o sicrhau trydaneiddio ein rhwydwaith rheilffordd ddim agosach, fe welwn y gwelliant mwyaf mewn cenhedlaeth yn ein rhwydwaith dros y pum mlynedd nesaf.

4.5.3 Fodd bynnag, mae lle i wella ymhellach o hyd. Mae ein rhwydwaith wedi'i gyfyngu gan ddiffyg capasiti mewn canolfannau allweddol yn Lloegr ac mae'n rhaid i ni gynnal cefnogaeth drawsffiniol ar gyfer gwelliannau yn y lleoliadau allweddol hyn. Mae'r trafodaethau parhaus ynghylch fforddiadwyedd HS2 yn parhau'n risg uchel, yn arbennig os yw'r rhain yn golygu os oes llai o sgôp i gysylltu isadeiledd mewn canolfannau megis Crewe. Heb gysylltedd effeithiol ar draws blatfformau i wasanaethau'r HS2 yn Crewe, ni fydd y rhanbarth yn elwa o'r buddsoddiad strategol hwn.

4.5.4 Hefyd, mae angen sicrhau ein bod yn gwella cysylltedd i'r rhwydwaith rheilffyrdd mewn canolfannau allweddol. Os ydym am ddatblygu isadeiledd trafndiaeth sydd wedi'i integreiddio'n iawn ac sy'n cefnogi datgarboneiddio ein rhanbarth, yna mae cyfleoedd i newid moddau trafndiaeth mewn canolfannau allweddol yn hanfodol. Mae cysylltiadau da ac effeithiol rhwng y moddau ceir / bysiau / rheilffordd / cerdded / beicio yn hanfodol. Mae angen i siwrneiau fod yn gyflym, yn ddibynadwy ac yn fforddiadwy. Dylai cyflwyno cysyniad Metro Gogledd Cymru, a fydd yn golygu siwrneiau di-dor gyda sawl modd trafndiaeth, helpu i gyflawni'r nod hwn.

4.5.5 Yn ogystal, rydym yn aros am gyhoeddiad ynghylch y bidiwr llwyddiannus ar gyfer Partneriaeth Arfordir y Gorllewin. Y fasnachfaint hon yw'r bloc sy'n weddill wrth sicrhau gwell gwasanaethau rheilffyrdd. Rydym wedi ymgyrchu am gynnydd yn nifer y trenau uniongyrchol i Lundain o'r Gogledd, gwell gwasanaethau rheilffyrdd uniongyrchol rhwng Wrecsam a Lundain drwy'r Amwythig a'r cysylltedd effeithiol i gyrchfannau gogledd - de yw Crewe a Warrington. Yn ogystal, bydd y fasnachfaint hon yn gyfrifol am y patrwm gwasanaeth HS2 cychwynnol ac rydym yn chwilio o hyd am gysylltedd da i'r gwasanaethau cyflymder uchel yn Crewe, ond nid ar draul gwasanaethau rheilffyrdd uniongyrchol presennol i Lundain.

4.5.6 Mae cefnogaeth ac ymgyrchu parhaus am fuddsoddiad pellach mewn isadeiledd rheilffyrdd ynghyd â gweithio gyda Trafndiaeth Cymru i gyflawni'r gwelliannau sydd wedi'u cynllunio yn y fasnachfaint gyfredol, yn flaenoriaethau i aelodau'r grŵp. Mae sicrhau y bydd rheilffyrdd yn ffurfio rhan o rwydwaith trafndiaeth integredig yn y rhanbarth yn flaenoriaeth allweddol hefyd.

4.6. Strategaeth Trafndiaeth Cymru / Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol a'r angen i adolygu'r Cynllun Trafndiaeth Lleol a Rhanbarthol

4.6.1 Mae Cynllun Trafndiaeth Lleol rhanbarthol cyfredol Gogledd Cymru yn dyddio'n ôl i 2015 ac mae disgwyl iddo gael ei ddiweddarau yn 2020. Dylai'r cynllun hwn amlinellu'r blaenoriaethau lefel uchaf ar gyfer buddsoddiad mewn trafndiaeth a dylai weithio ar y cyd â'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol i gyflawni'r weledigaeth ar gyfer Strategaeth Trafndiaeth Cymru. Fodd bynnag, yn y gorffennol, nid yw'r cynlluniau amrywiol wedi'u hintegreiddio'n iawn, gyda Strategaeth Trafndiaeth Cymru gyfredol yn dyddio'n ôl i 2008, a'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol yn cael ei adolygu wedi i'r Cynllun Trafndiaeth Lleol gael ei gwblhau. Dylai'r genhedlaeth nesaf o gynlluniau fod yn gyfle i integreiddio cynllunio trafndiaeth strategol yn well yng Nghymru.

- 4.6.2 Mae'r penderfyniad diweddar gan Lywodraeth Cymru i beidio â bwrw ymlaen a ffordd liniaru'r M4 yn awgrymu, o bosib, newid sylweddol mewn polisi oddi wrth gynlluniau gwelliannau ffyrdd mawr, yn enwedig yng nghyd-destun y datganiad Argyfwng Hinsawdd diweddar. Os felly, mae Strategaeth Trafnidiaeth Cymru ddiwygiedig yn hanfodol fel y gellir paratoi cynlluniau trafndiaeth strategol sy'n adlewyrchu'r newid mewn amgylchiadau.
- 4.6.3 Deallwn, o ystyried y gwaith ar Strategaeth Trafnidiaeth Cymru ddiwygiedig, y bydd y gwaith o gyflawni Cynllun Trafnidiaeth Lleol newydd erbyn 2020 wedi'i oedi. Mae hyn yn rhesymegol, o ystyried y dylai'r cynllun newydd gael ei ysgrifennu yng nghyd-destun Strategaeth Trafnidiaeth Cymru sy'n adlewyrchu blaenoriaethau cyfredol y Llywodraeth.
- 4.6.4 Dylai'r Is-grŵp (neu'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth) newydd gynnig potensial i Aelodau Cabinet a Gweinidogion Llywodraeth Cymru weithio mewn partneriaeth i gyflawni strategaeth uchelgeisiol ar gyfer gwella trafndiaeth yn y rhanbarth.
- 4.6.5 Bydd yr aelodau'n parhau i fonitro cynnydd gyda Strategaeth Trafnidiaeth Cymru / Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol diwygiedig ac yn ystyried cynigion i baratoi Cynllun Trafnidiaeth Lleol newydd ar yr adeg briodol.

4.7. Gweithredu Parthau 20mya

- 4.7.1 Ym mis Mai, cyhoeddodd Prif Weinidog Llywodraeth Cymru ymrwymiad i'r cyfyngiad cyflymder diofyn fod yn 20mya mewn ardaloedd trefol yng Nghymru. Mae goblygiadau sylweddol i'r cyhoeddiad hwn, yn enwedig yn nhermau rheoli llif traffig ar brif lwybrau mewn ardaloedd trefol, cynyddu gweithgareddau gorfodaeth a chostau gweithredu'r polisi, ac addasu arwyddion ac ati. Er y deallwn y bydd dulliau ar gael i awdurdodau lleol gynnig cadw 30mya ar rai prif lwybrau, gallai costau ac effeithiau bwrw ymlaen â datganiad o'r fath fod yn sylweddol.
- 4.7.2 Hyd yma, nid oes unrhyw ganllaw penodol na gwybodaeth am bolisi wedi'i dderbyn ers y cyhoeddiad, er deallwn fod Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru yn cynnig sefydlu gweithgor gyda Llywodraeth Cymru i adolygu materion yn dilyn y cyhoeddiad.
- 4.7.3 O ystyried y materion y cyfeirir atynt uchod, mae hwn yn fater sylweddol posib a allai gael goblygiadau cost ar gyllidebau a chapasiti staffio awdurdodau lleol.
- 4.7.4 Bydd gan yr Is-grŵp aelodau rôl i'w chwarae wrth gyrraedd cytundeb ar unrhyw ganllawiau rhanbarthol neu safonau cyffredin arfaethedig er mwyn ymdrin â gweithredu'r polisi. Hefyd, bydd y grŵp yn ymateb i ddogfennau ymgynghori ac yn ceisio cynrychioli'r awdurdodau mewn unrhyw drafodaethau.

4.8. Strategaeth Ffyrdd sydd heb eu Mabwysiadu

- 4.8.1 Yn 2018, sefydlodd Llywodraeth Cymru a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru grŵp cydweithio er mwyn deall yn well faint o ffyrdd sydd heb eu mabwysiadu sydd yng Nghymru, y problemau y maent yn eu hachosi ac er mwyn adnabod datrysiadau posib i atal creu ffyrdd pellach. Roedd y gweithgor yn ymateb uniongyrchol i bryderon a fynegwyd gan aelodau etholedig a chwynion a dderbyniwyd gan y cyhoedd. Bellach, mae adroddiad cychwynol ar newidiadau i bolisiau ac ymarfer yn ymwneud â mabwysiadu priffyrdd wedi'i baratoi. Mae bwriad i wneud gwaith pellach i ddeall sut ellir mynd i'r afael â'r ôl-groniad.
- 4.8.2 Bydd aelodau'n derbyn briffiau rheolaidd ac yn cyfrannu at ddatblygu dulliau cyson i weithredu unrhyw ganllawiau a phrosesau newydd sy'n deillio o'r gweithgor.

4.9. Teithio Llesol

- 4.9.1 Mae ymwybyddiaeth gynyddol o bwysigrwydd teithio llesol fel rhan o'r rhwydwaith trafndiaeth aml-foddol, yn enwedig yng nghyswllt teithiau byr. Mae teithiau o'r fath, sy'n aml yn llai na milltir neu ddwy, yn gyfranwyr sylweddol i dagfeydd traffig lleol. Mae'r angen am well isadeiledd, yn enwedig llwybrau beicio diogel, wedi'i adnabod ac mae buddsoddiad sylweddol wedi'i wneud yn ddiweddar.
- 4.9.2 Fodd bynnag, er gwaetha'r Ddeddf Teithio Llesol, mae ei gweithredu wedi bod yn ysbeidiol, mae'r cyllid yn annigonol ac yn aml mae pryderon gan ddefnyddwyr bod ansawdd y ddarpariaeth isadeiledd yn annigonol. Mae'n bwysig hefyd bod llwybrau teithio llesol yn ymuno ar ffiniau gweinyddol fel y gellir cyflawni teithiau diogel i gyrchfannau a safleoedd cyflogaeth. Ystyriaeth bwysig arall yw bod darpariaeth ddigonol ar gael ar gyfer beiciau ar lwybrau trenau a bysiau. Yn rhy aml, mae lle yn gyfyngedig neu ddim ar gael o gwbl, sy'n taseilio'r potensial ar gyfer siwrneiau aml-foddol o'r dechrau i'r diwedd.
- 4.9.3 Mae gan yr Is-grŵp rôl i helpu i ddatblygu safonau cyson, monitro cyflawni prosiectau a cheisio cyllid ychwanegol i sicrhau bod rhwydweithiau teithio llesol yn medru datblygu eu potensial yn llawn yn y rhanbarth.

4.10. Gwella Ansawdd Aer - Effaith ar Rwydweithiau Trafndiaeth

- 4.10.1 Mae pryderon ynghylch ansawdd aer, yn enwedig yn sgil traffig ar rannau lle mae tagfeydd mawr yn ein rhwydwaith ffyrdd eisoes yn cael effaith. Gweithredu rhannau 50mya ar gyffyrdd yr A483 a'r A494 yn ddiweddar yw'r enghreifftiau cyntaf o gamau i leihau effaith y llygredd o danwydd carbon. Yn nifer o'n hardaloedd trefol ac ar hyd ffyrdd prysur â thagfeydd, mae'n debygol y bydd pwysau ychwanegol gan drigolion, wedi'i gefnogi gan gamau cyfreithiol, sy'n ceisio gwella ansawdd aer. Mae hyn yn debygol o fod yn fater o bwys i awdurdodau lleol yn y dyfodol.
- 4.10.2 Mae cael dulliau cyson rhwng awdurdodau lleol, rhannu profiad a chronni arbenigedd yn un opsiwn i leihau'r costau posib o ymateb i'r mater. Mae'r Is-grŵp aelodau yn gerbyd defnyddiol i gefnogi'r gweithgaredd hwn.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

- 5.1. Mae'r cynnig o gyllid gan Lywodraeth Cymru yn darparu peth adnoddau ariannol i gyflawni'r gweithgareddau sydd wedi'u hadnabod. Fodd bynnag, mae hi'n debygol y bydd angen cyllid ychwanegol ar gyfer y capasiti i gyflawni'r agenda ac i gyflawni prosiectau neu weithgareddau penodol a allai ddeillio o'r gwaith. Caiff cynigion manwl pellach eu paratoi os bydd angen adnoddau ychwanegol a bydd y rhain yn amodol ar adroddiadau a chymeradwyaeth pellach. Mae cyllid ar gael o fewn cyllideb y Bwrdd Uchelgais i reoli'r trefniadau gweinyddol arfaethedig cyfredol.

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

- 6.1. Mae Papur Gwyn Llywodraeth Cymru yn cynnig sefydlu Cyd-awdurdodau Trafndiaeth posib. Byddai rheoli Cyd-awdurdod yn gyfrifoldeb ychwanegol sylweddol ac yn symudiad sylweddol i ffwrdd oddi wrth drefniadau gweithio cyfredol. Gallai sefydlu a chostau rheoli Awdurdod ar wahân fod yn sylweddol. Mae angen datblygu a deall llawer o fanylion yng nghyswllt hyn.
- 6.2. Byddai gan y cynigion sydd ar y gweill i sefydlu Cyd-bwyllgor Strategol effaith sylweddol bosib ar lywodraeth leol yn y rhanbarth. Nid yw'n glir ar y pwynt hwn beth fyddai'r cynigion, pa feysydd cyfrifoldeb allai ddisgyn dan Gyd-bwyllgor Strategol na sut ellid gweithredu hyn.

6.3. Y cynnig ar hyn o bryd yw y byddai'r is-grŵp yn gweithio o fewn cyfrifoldebau presennol Cyd-bwyllgor y Bwrdd Uchelgais. Ymddengys bod rhai o weithgareddau posib y grŵp y tu allan i drefniadau llywodraethu cyfredol y Cyd-bwyllgor. Yn dibynnu ar sgôp y cynllun gwaith y cytunir arno yn y pendraw, mae'n bosib y bydd angen ceisio cymeradwyaeth benodol gan awdurdodau unigol er mwyn gweithredu.

7. GOBLYGIADAU STAFFIO

7.1. Bydd y cynnig o gyllid yn darparu peth adnoddau i gefnogi'r cynllun gwaith arfaethedig. Mae bwriad cynnal trafodaethau manwl gyda Llywodraeth Cymru yng nghyswllt effaith y ddeddfwriaeth fysiau a'r potensial i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Wrth i'r gwaith fwrw ymlaen, mae'n bosib y gallai gofynion staffio pellach godi.

8. EFFAITH AR GYDRADDOLDEB

8.1. Dim ar hyn o bryd.

9. YMGYNGHORIADAU A GYNHALIWD

9.1. Grŵp Aelodau Cabinet Trafnidiaeth
Grŵp Gweithredol y Bwrdd Uchelgais
Prif Swyddogion Trafnidiaeth Awdurdodau Lleol

ATODIADAU:

Atodiad 1	Llythyr Cynnig Dyfarnu Cyllid Llywodraeth Cymru
Atodiad 2	Cofnodion drafft yr Is-grŵp a gynhaliwyd ar 20 Mai

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro - Corff Atebol:

"Mae'r adroddiad yn darparu trosolwg eang o'r amgylchedd datblygol cyd weithio rhanbarthol a chenedlaethol ynglŷn â thrafnidiaeth. Mae hefyd yn amlygu'r cyhoeddiad diweddar gan y Gweinidog Tai a Llywodraeth Leol ar gynigion ar gyfer Cydbwyllgorau Strategol. Mae wedi ei anelu at ddarparu cerbyd cyd-weithio pwrpasol ar gyfer Llywodraeth Leol ac ymddengys y gall hefyd ddarparu strwythur llywodraethu ar gyfer trafnidiaeth."

ii. Swyddog Cyllid Statudol (Swyddog Adran 151 y Corff Atebol):

"Byddaf yn cydweithio gyda'r swyddogion perthnasol i dderbyn y grant ar ran y rhanbarth. Cymeraf y bydd cyfleon eto i'r Bwrdd a'r awdurdodau lleol unigol i flaenoriaethu a threfnu materion i dderbyn sylw pellach."