

# ARUP

Trafnidiaeth Cymru

## Metro Gogledd Cymru Integreiddio Bysiau

Cam 1: Asesiad o'r Sefyllfa Bresennol

CRYNODEB GWEITHREDOL

15 Gorffennaf 2020



## Crynodeb Gweithredol

### Asesiad o'r Sefyllfa Bresennol

Mae'r astudiaeth gychwynnol o'r system bysiau gyfredol wedi canolbwyntio ar safbwyntiau teithwyr bws ac ar berfformiad elfennau o'r system bws cyffredinol fel yr amlinellir yn Ffigwr 1.

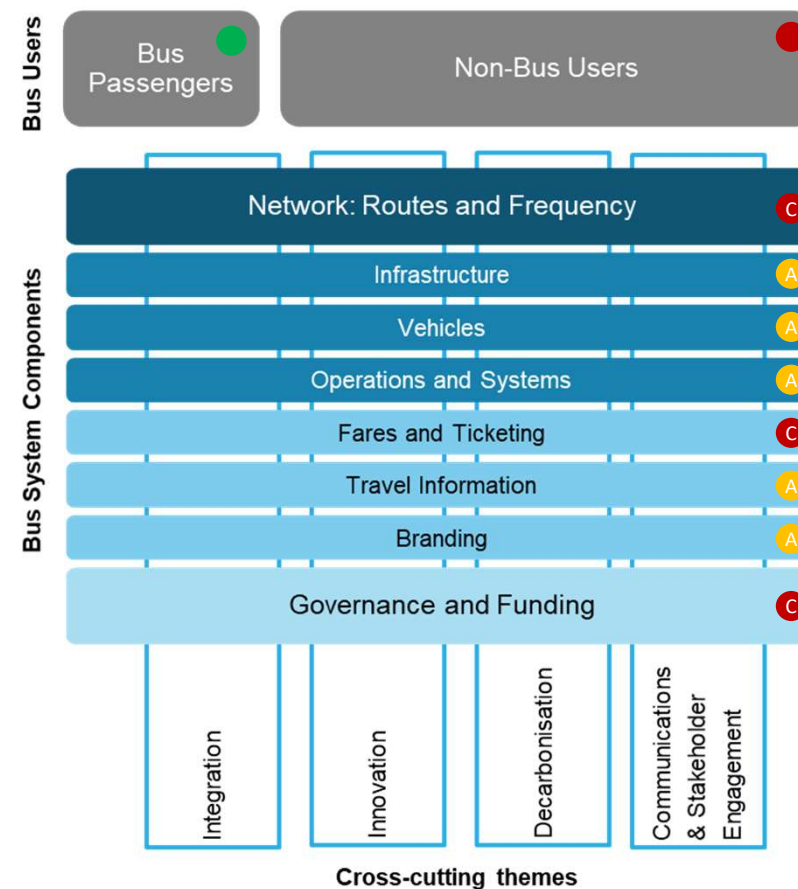
**Defnyddwyr Bysiau:** Mae gwella gwasanaethau i deithwyr presennol a denu teithwyr ychwanegol yn amcanion allweddol. Dylid cydnabod bod nifer llawer uwch o bobl nad ydynt yn defnyddio bysiau na nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau ac felly bydd angen mwy na dull Busnes-fel-Arfer i ddenu'r bobl hyn i ddefnyddio bysiau.

**Cydrannau'r System Bysiau:** Mae gwasanaethau bysiau wedi'u llunio o nifer o gydrannau - ac mae angen i bob un ohonynt ryngweithio a chyfuno i greu 'cynnig' holistaidd i deithwyr.

**Themâu sy'n Trawsdorri:** Bydd angen gwella'r holl gydrannau i gyfrannu at roi sylw i ddyheadau Metro Gogledd Cymru sef Integreiddio, Arloesi a Dadgarboneiddio. Hefyd, bydd ymgysylltiad rhan-ddeiliaid yn thema allweddol i ddatblygu rhaglen Metro Gogledd Cymru.

At ddibenion yr adolygiad cychwynnol hwn, mae'r asesiad cryno ansoddol o gyflwr cyfredol elfennau'r system bysiau yng Ngogledd Cymru wedi'u dangos ar raddfa Coch, Ambr neu Wyrdd (RAG) (yn seiliedig ar gymhariaeth ansoddol ag enghreifftiau arferion gorau mewn mannau eraill yn y DU a thramor).

C	Ddim yn unol ag arferion gorau. Angen newid sylweddol i wella'r gwasanaethau bws ac ymdrin â themâu sy'n trawsdorri.
A	Angen mân-welliannau, neu newid arwyddocaol mewn ardal ddiffiniedig i fodloni arferion gorau. Angen newidiadau i wella'r gwasanaethau bws ac ymdrin â themâu sy'n trawsdorri.
G	Enghraifft dda o arferion gorau. Dim neu newid cyfyngedig ei angen i wella gwasanaethau bws ac ymdrin â themâu sy'n trawsdorri.

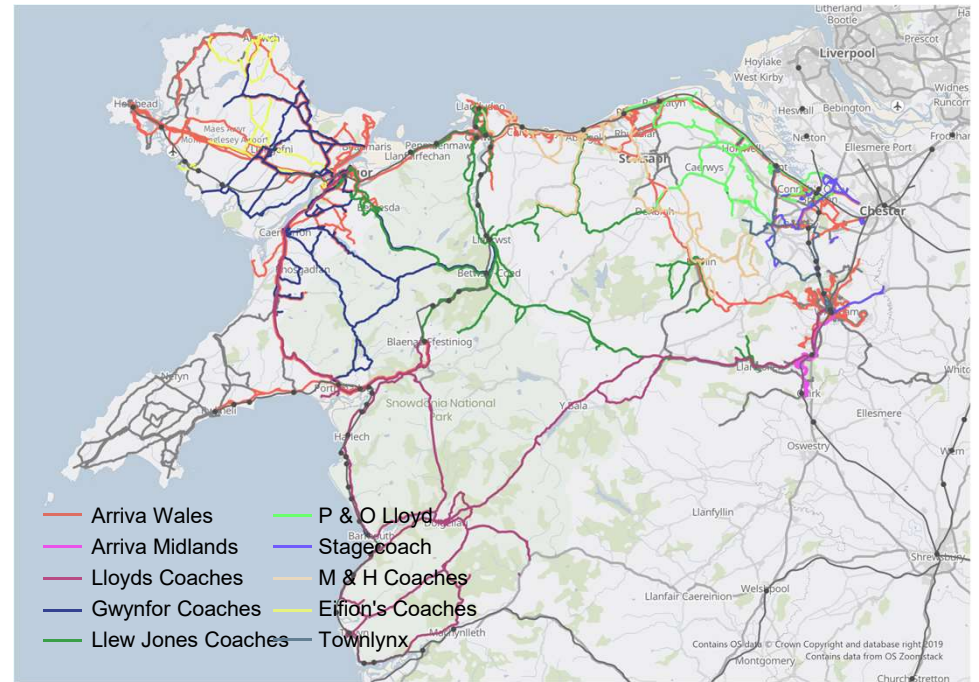


Ffigwr 1: Elfennau'r System Bws a Themâu Strategol



## Crynodeb Gweithredol

### Asesiad o'r Sefyllfa Bresennol: Gwasanaethau Cyfredol (2018-19)



#### Weekday Frequency

- 15 mins or less
- 15 – 30 mins
- 30 – 60 mins
- 60 +

No.	Route Type	Weekly Kilometres	Proportion
1	Arriva	321,500	57%
2	Lloyds Coaches	53,500	10%
3	Gwynfor Coaches	36,500	6%
4	Llew Jones Coaches	23,000	4%
5	P & O Lloyd	20,000	4%
6	Stagecoach	15,000	3%
7	M & H Coaches	14,500	3%
8	Eifion's Coaches	11,000	2%
9	Townlynx	10,500	2%
10	Other operators (24)	56,330	10%

## Crynodeb Gweithredol

### Asesiad o'r Sefyllfa Bresennol: Canfyddiadau Cychwynnol (1)

#### Teithwyr Bws

RAG: **G**

- Mae bodlondeb cyffredinol ymysg cwsmeriaid presennol yn dda ar 89%. Mae gwerth am arian, gwybodaeth ac amseroedd/dibynadwyedd siwrne yn **bryderon** allweddol i deithwyr nad ydynt yn fodlon.
- Mae cyfran uchel o deithwyr yn defnyddio'r bws gan nad oes ganddynt unrhyw ddewis amgen ac yn tueddu i ddefnyddio'r bws yn rheolaidd.
- Nid oes gan 79% o deithwyr bws fynediad at gar. Mae hyn yn cymharu â 20% o'r holl breswylwyr yng Ngogledd Cymru heb unrhyw fynediad at gar.
- Mae defnyddwyr tocynnau mantais yn cyfrif am oddeutu hanner yr holl deithwyr, ac maent yn llawer mwy bodlon na defnyddwyr iau, sy'n adlewyrchu'r llwybrau sy'n aml yn hirfaith i ymestyn yr ardal sy'n cael ei chynnwys ar y rhwydwaith, ond mae hyn yn gwneud siwrne bysiau yn llawer arafach ac nid yw hyn yn annog teithwyr sy'n dynn ar amser i'w defnyddio.

#### Isadeiledd

RAG: **A**

- Mae dros 5,500 o arosfannau bysiau yng Ngogledd Cymru (25% yn drefol, 75% yn rhyng-drefol/gwledig); mae llawer mewn cyflwr da ac mae gosodiad da i orsafoedd bws yn gyffredinol.
- Fodd bynnag, yn aml mae arosfannau bws mewn cyflwr gwael ac yn anghyson ar draws rhwydweithiau. Yn gyffredinol, gwneir gwaith i uwchraddio arosfannau bws ar sail ad-hoc lle mae cyllid yn cael ei adnabod am gynllun gwella.
- Mae trefniadau aros a phrynu tocynnau yn golygu bod teithwyr yn aml yn aros am un arall cyn mynd ar y bws/gadael y bws/talu gan arwain at oedi a chael eich dal yn y tywydd - o gymharu â systemau bws yn Ewrop lle mae modd, yn gyffredinol, i deithwyr dalu ymlaen llaw am docynnau a mynd ar y bws yn syth drwy nifer o ddrwsau (sydd o fudd penodol i deithwyr anabl).
- Mae tagfeydd traffig mewn rhai coridorau trefol yn arafu'r gwasanaethau bws ac yn ychwanegu at y costau gweithredu. Mae hyn yn dibynnau ar allu gwasanaethau i ddenu teithwyr wrth i amseroedd siwrne a dibynadwyedd gael eu hamlygu fel problem i deithwyr.

#### Denu Defnyddwyr Newydd (nad ydynt yn defnyddio bysiau ar hyn o bryd)

RAG: **C**

- Mae'r gyfran Siwrnai i'r Gwaith ar rai coridorau trefol yn 20% - 30% sy'n dangos y gall y bws fod yn ddewis deniadol i siwrnai o 45 - 50 munud neu lai.
- Mae cyfran bysiau yng Nghymru yn isel ar oddeutu 32 o deithiau fesul trigolyn y flwyddyn (oddeutu 3% o'r gyfran gyffredinol yng Ngogledd Cymru), ac mae hyn wedi bod yn gostwng 1.4% / y flwyddyn. Gellir rhannu hyn yn 54 taith fesul trigolyn 60+ mlwydd oed, a 23 taith fesul trigolyn <60 mlwydd oed.
- Mae gwariant y llywodraeth a'r gweithredwyr yn cael ei gyfeirio'n aml at uwchraddio ar lwybrau neu goridorau sengl (e.e. Wi-Fi ar y bws, uwchraddio arhosfan bws) yn hytrach na mynd ati'n wirioneddol i roi sylw i gysylltiadau'r rhwydwaith a chydlyniant, h.y. mae'r ffocws ar wneud mân-welliannau i deithwyr presennol, ac ni fydd hyn yn arwain at newid sylweddol yn nifer y teithwyr.

#### Cerbydau

RAG: **A**

- Defnydd cyfartalog bws yw 11 mlynedd, o gymharu â 7-8 mlynedd yn gyffredinol mewn rhannau eraill o'r DU. Mae Arriva wedi nodi eu bod wedi oedi cyn buddsoddi yn sgil yr ansicrwydd sy'n bodoli, e.e. Bil Gwasanaethau Bws (Cymru).
- Mae bron pob bws yn rhedeg ar ddisel, ac ychydig iawn o gerbydau allyriadau isel iawn sydd i'w gweld. Nid yw'r cyfarpar sydd ei angen i newid i gerbydau allyriadau isel iawn ar gael yn nepos y gweithredwyr.
- Mae oddeutu 450 o fysiau yng Ngogledd Cymru. Yn gyffredinol, bysiau yn llawr sydd yma, gydag un drws dwbl ym mlaen y bws. Gellir mynd ar y bws drwy un drws gyda phob teithiwr yn talu i'r gyrrwr - sy'n arafu siwrnai (ac sy'n ychwanegu costau gweithredu) ac nid yw'n annog cwsmeriaid newydd.

#### Rhwydwaith: Llwybrau ac Amllder

RAG: **C**

- Mae patrymau siwrne i'r gwaith ar draws y gwahanol ddulliau yn canolbwyntio ar ardal leol y 5 'hwb Metro' (sy'n cefnogi pwysigrwydd y rhwydweithiau bws lleol hyn).
- Mae'r ddarpariaeth yn canolbwyntio ar linellau gwasanaeth unigol heb fawr neu ddim cydlyniant rhwng gwasanaethau o ran amseriad, yn enwedig gyda'r nos.
- Mae niferoedd yr aelwydydd dalgylchol sydd o fewn 600m i arhosfan bws yn uchel, ar oddeutu 90%; fodd bynnag, nid yw'r lefelau uchel hyn o reidrydd yn arwain at ddefnydd uchel gan bod hyn yn dibynnu ar amllder gwasanaethau a'r amrediad o gyrchfannau ymarferol
- Ychydig iawn o wasanaethau 'troi fyny a theithio' sydd ar gael (h.y. bob 12 munud neu well). Yn gyffredinol, mae'r prif wasanaethau yn gweithredu bob 20 - 60 munud ac mae hyn yn arwain at rai teithiau aml iawn ar brif goridorau lle mae gwasanaethau'n mynd i'r un cyfeiriad.
- Mae awdurdodau lleol (llwybrau wedi'u tendro) a gweithredwyr (llwybrau masnachol) yn tueddu i wneud newidiadau cynyddol i wasanaethau a llwybrau presennol dros amser, ac nid yw hyn yn cynnig y sefydlogrwydd sydd ei angen ar gyfer twf hirdymor.
- Mae'r lefelau hynod isel o deithwyr sy'n newid rhwng gwasanaethau bws a rheilffordd (1%) yn adlewyrchu'r diffyg cydlyniant ac integreiddio o ran tocynnau ar draws y gwahanol ddulliau cludiant.
- Mae'r rhwydweithiau'n canolbwyntio'n bennaf ar siwrnai i ac o ganol trefi - ac felly nid ydynt yn creu cysylltiad da rhwng ardaloedd preswyl ac ardaloedd cyflogaeth mawr ar ymylon y canol trefi e.e. Cysylltedd bws cyfyngedig sydd â Stad Ddiwydiannol Wrecsam (700 o swyddi).

## Crynodeb Gweithredol

### Asesiad o'r Sefyllfa Bresennol: Canfyddiadau Cychwynnol (2)

#### Gweithrediadau a Systemau

RAG: **A**

- Ceir oddeutu 25% o gyfanswm yr holl gilomedrau bws Cymru yng Ngogledd Cymru, sy'n cael eu dominyddu gan Arriva, gan mai hwy sy'n gweithredu 57% o'r holl gilomedrau bws.
- Mae dros hanner y milltiroedd bws blynyddol yn teithio ar lwybrau sy'n derbyn cymhorthdal rhannol h.y. masnachol yn ystod y dydd gyda gweithredwyr yn cael eu talu i weithredu bysiau gyda'r nos / ar ddydd Sul
- Yn 2018 dim ond 16 o wasanaethau oedd yn gwbl fasnachol; ac roedd oddeutu 160 o wasanaethau yn derbyn cymorth gan lywodraeth leol

Math y Llwybr	Km Wythnosol	%
Masnachol	75,500	13%
Cymorthdal Rhannol	339,500	60%
Cymhorthdal Llwybr	146,500	26%

#### Brandio

RAG: **A**

- Mae'r drefn llywodraethu bysiau yn golygu bod y brandio'n cael ei adael yn nwylo'r gweithredwyr; mae rhai ohonynt yn creu 'brand', ond buddsoddiad cyfyngedig mewn marchnata sydd gan eraill.
- Mae'r dull darniog ac anghyson hwn o frandio yn gwrthdaro â'r angen i ennyn ymddiriedaeth y teithwyr (yn enwedig o ran siwrnai gyda dau gam neu fwy) - ac mae hyn yn hanfodol os yw pobl am wneud dewis penodol i ddefnyddio bysiau yn rheolaidd.
- I ddenu teithwyr i ddefnyddio gwasanaethau bws fel 'rhwydwaith', mae angen i'r rhwydwaith bws gael ei chyflwyno a'i marchnata fel un rhwydwaith yn hytrach nac fel gwasanaethau unigol.

#### Ffioedd a Thocynnau

RAG: **C**

- Ni ystyrir ei fod yn cynnig gwerth am arian ymysg y rhai sy'n talu'r ffioedd yng Ngogledd Cymru, a hefyd mae defnyddwyr tocynnau mantais yn llawer mwy bodlon na defnyddwyr iau.
- Nid yw'r drefn tocynnau wedi'i hintegreiddio rhwng gwahanol weithredwyr ac mae hyn yn lleihau'n sylweddol yr amrediad o gyrchfannau i deithwyr ac yn creu dryswch.
- Ychydig iawn o gysylltiad a chydlyniant rhwng bysiau lleol, bysiau rhyng-drefol (e.e. Traws Cymru), a gwasanaethau rheilffordd. Nid oes unrhyw docynnau bws integredig ar gyfer y rhwydwaith cyfan - a dim ond ar wasanaethau rheilffordd y gellir prynu PlusBus.
- Mae'r diffyg trefn tocynnau integredig yn rhwystr mawr o ran mabwysiadu teithio ar fws fel dewis rheolaidd.

#### Gwybodaeth am Deithio

RAG: **A**

- Darperir gwybodaeth am deithio mewn dull anghyson gan weithredwyr, nid yw'n cael ei gyflwyno ar sail 'rhwydwaith', a heb wybodaeth am gysylltiadau a gwasanaethau eraill, na chysylltiadau rheilffordd a Theithio Llesol.
- Mae'r diffyg mapiau rhwydwaith yn ei gwneud yn anodd iawn i ddarpar ddefnyddwyr bws newydd ddeall pa siwrnai y gellir teithio arnynt. Yn benodol, mae'n anodd deall sut a lle i drosglwyddo rhwng gwasanaethau.
- Mae system rifo gwasanaethau cymhleth iawn yn bodoli ac mae'n anodd iawn i ddarpar-ddefnyddwyr ei deall, e.e. mae dau wasanaeth bws Rhif 5 yn cael eu gweithredu gan wahanol gwmnïau yn Wrecsam.

#### Llywodraethu a Chyllid

RAG: **C**

- Dim ond 13% o gilometrau'r rhwydwaith sy'n cael eu gweithredu fel rhai masnachol, gyda'r 87% eraill yn dibynnu ar contractau S63 a chyllid de-minimus.
- Mae dros 2/3 o'r refeniw cyffredinol yn cael ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru ac Awdurdau Lleol (gan gynnwys ad-dalu Tocynnau Mantais). Mae ad-daliadau Tocynnau Mantais yn cyfrannu mwy at y refeniw cyffredinol yn hytrach na thocynnau confensiynol.
- Mae'r trefniadau rheoleiddio yn dylanwadu'n gryf ar y gallu i weithredu rhwydwaith cydlynus ac 'unedig' yng Ngogledd Cymru (ac mewn mannau eraill yn y DU). Mae ymchwil ar y pwnc hwn yn tanlinellu bod "good network planning can make a very significant contribution towards ... efficient use of resources and high quality service to the passengers".
- Mae'r trefniadau rheoleiddio presennol yn golygu diffyg cynllunio cyffredinol, sy'n creu aneffeithiolrwydd a diffygion, ac maent yn cael eu crynhoi fel a ganlyn:
  - Defnydd aneffeithiol o'r adnoddau bws gyda dyblygiad a diffyg cydlyniant ar rai coridorau;
  - Nifer cyfyngedig o deithiau Man Cychwyn-Cyrchfan ar gael ar Fws, yn bennaf yn gyfyngedig i gyrchfannau ar lwybrau bws sengl yn sgil darpariaeth wael ar gyfer trosglwyddo;
  - Anhawster cyflwyno trefn tocynnau cwbl integredig mewn marchnad gystadleuol. Mae'r trefniadau rheoleiddio, yn eu hanfod, yn creu rhwystr sy'n atal teithwyr rhag defnyddio'r bysiau fel rhwydwaith hollataidd;
  - Natur ddarniog y sector bysiau gydag amrywiaeth o wahanol sefydliadau'n gyfrifol am elfennau o systemau bws;
  - Ansefydlogrwydd y Rhwydwaith - newidiadau parhaus i'r rhwydwaith bws, nail ai yn sgil angen y gweithredwyr bws i addasu neu ddileu gwasanaethau i ddiwygio eu costau, neu yn sgil tueddiad awdurdodau lleol i gaffael tendrau byrdymor (blwyddyn neu ddwy) am wasanaethau sy'n derbyn cymhorthdal. Mae'r diffyg sefydlogrwydd hyn yn effeithio'n ddifrifol ar ymddiriedaeth ac ar ba mor ddeniadol yw'r gwasanaeth bws fel rhwydwaith dibynadwy a hirdymor.
  - Rhwydwaith cymhleth gyda nifer uchel o wasanaethau unigol, wedi'u gweithredu gan amrywiaeth o weithredwyr preifat, gyda system rifo 'non-intuitive'. Ni ddarperir mapiau o'r rhwydwaith, ac fe nodir nad yw'r cyfleoedd i drosglwyddo rhwng gwasanaethau yn cael eu hadnabod.

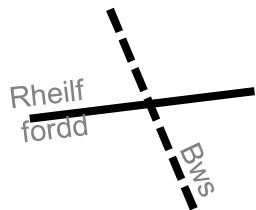
## Dull Rhwydwaith Bysiau Gogledd Cymru

Mae angen dull sy'n rhoi'r teithiwr yn ganolog er mwyn gwneud y bws yn addas ar gyfer nifer ehangach o siwrnai a grwpiau o ddefnyddwyr. Gellir cyflawni hyn drwy sefydlu rhwydweithiau 'siwrne i'r gwaith' lleol sy'n canolbwyntio ar y canolfannau trefol craidd, rhwydwaith rhanbarthol o wasanaethau bws a rheilffordd, a gwasanaethau gwledig a bwydo, gyda chydlyniant a chyfnewid rhwng gwasanaethau.



### Rhwydweithiau Bysiau Lleol

- Rhwydweithiau craidd lleol o wasanaethau bws wedi'u rhesymoli, ond aml (yn canolbwyntio ar y pum prif ardal cyfogaeth yn Wrecsam, Glannau Dyfrdwy, Arfordir Canolog, Arfordir Conwy a Menai).
- Oriau gweithredu ac amlder gwasanaethau cyson
- Y drefn cyfnewid rhwng gwasanaethau wedi'i ddylunio yn rhan o'r rhwydwaith a gwell integreiddiad mewn hybiau rheilffordd (gyda threfn tocynnau integredig a theithwyr 'real-time').
- Un map rhwydwaith wedi'i frandio a system rhifo bysiau hawdd i'w deall.
- Integreiddio cyfleusterau teithio llesol i gynyddu'r dalgylchoedd.



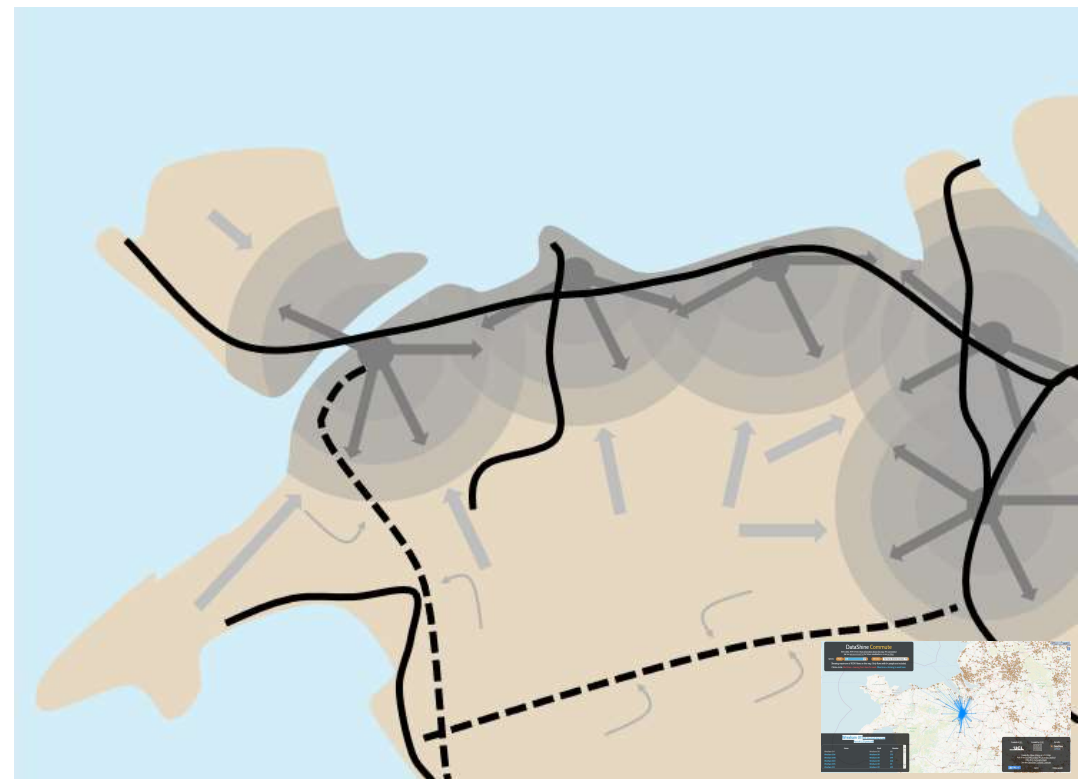
### Rhwydwaith Strategol Rhanbarthol - TrawsCymru a'r Rheilffordd

- Rhwydwaith o wasanaethau rhanbarthol pellter hwy strategol yn teithio'n uniongyrchol rhwng trefi, gydag oriau gweithredu cyson ac amlder wyneb cloc (e.e. 08:15, 09:15, 10:15 ac ati)
- Un map rhwydwaith wedi'i frandio a system rhifo bysiau hawdd i'w deall gyda threfn tocynnau integredig (wedi'i chyfuno â'r gwasanaethau rheilffordd)
- Ffocws cynyddol ar y drefn gyfnewid i gynyddu nifer y cyrchfannau y gellir eu cyrraedd ar y bws (gyda threfn tocynnau integredig a theithwyr 'real-time').



### Gwasanaethau Gwledig / Gwasanaethau Bwydo / Gwasanaethau sy'n Ymateb i'r Galw

- Llwybrau bwydo/cymdeithasol ategol sy'n cysylltu â'r rhwydweithiau lleol a rhanbarthol mewn pwyntiau cyfnewid.
- Cludiant sy'n ymateb i'r galw fel dewis amgen i wasanaethau bws lle nad oes llawer o ddefnydd yn cael ei wneud ohonynt.



Wrecsam



## Mesurau Cefnogi i Gyflawni Rhwydweithiau Trawsnewidiol

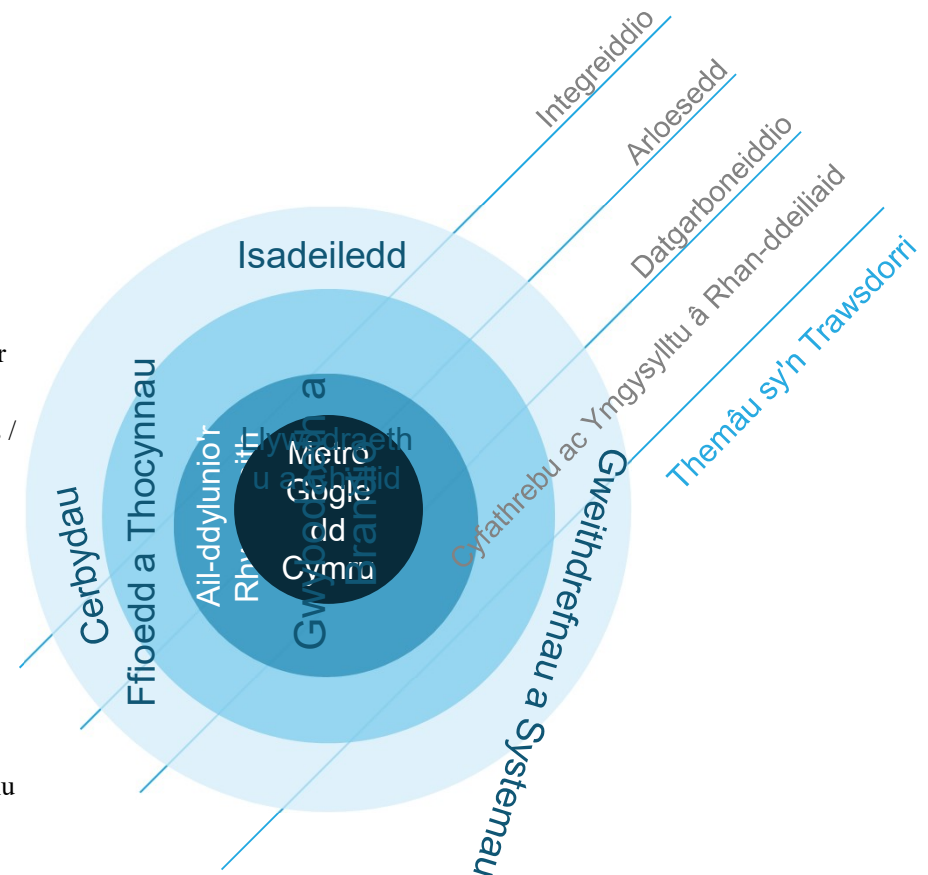
Bydd diwygiad ehangach y trefniadau llywodraethu a chyllido ar gyfer bysiau yng Nghymru yn alluogwr allweddol wrth fynd ati i drawsnewid y rhwydweithiau bws. Bydd angen mesurau cefnogi ar draws pob elfen o'r system bws er mwyn gwella gallu teithwyr i gynllunio'r siwrne.

Y newid allweddol sydd ei angen i ddenu a chadw teithwyr yw darparu rhwydwaith sydd wedi'i rhesymoli, ei symleiddio ac wedi'i chydlynu. Bydd angen cefnogi newidiadau i'r rhwydwaith bws gan ymyraethau ar draws cydrannau eraill yn y system bysiau:

- **Llywodraethu a Chyllid:** mae diwygio/cydgrynhai ehangach o ran cyllid a chyflwyno cyllid argyfwng yn dilyn y pandemig COVID-19 yn rhoi sgôp i gytuno ar newidiadau i'r rhwydwaith a lefelau gwasanaeth gyda gweithredwyr;
- **Isadeiledd:** Mesurau i wella cyflymder y coridor ac isadeiledd yr hwb arhosfan/trosglwyddo bws;
- **Cerbydau:** Diffinio nodweddion cerbydau i gefnogi cynigion y rhwydwaith (e.e. gwell trefniadau i fynd ar/oddi ar y bws) ac amcanion amgylcheddol;
- **Ffioedd a Thocynnau:** Bydd modd defnyddio tocynnau ar holl wasanaethau'r rhwydwaith lleol er mwyn sbarduno siwrmai trosglwyddo, a modd uwchraddio ar gyfer teithio rhanbarthol (ac ar gyfer siwrmai rheilffordd/bws);
- **Gwybodaeth:** Mapiau rhwydwaith syml gyda'r lleoliadau trosglwyddo yn dangos i deithwyr yn glir sut i gynllunio'u taith;
- **Brandio:** Rhwydweithiau lleol wedi'u brandio a'u marchnata, yn integreiddio â rhwydweithiau bws / rheilffordd a chyfleusterau a chysylltiadau Teithio Llesol (gan ymateb i'r galw / symudedd yn y dyfodol); a
- **Gweithrediadau a Systemau:** Mesurau gweithredu bws (e.e. depo, tanwydd, 'layover') i gefnogi'r rhwydwaith a chynigion o ran yr isadeiledd.

Dylai'r newidiadau roi sylw i themâu sy'n trawsdorri:

- Integreiddio a chydlynu, gan gynnwys integreiddio â'r rheilffordd, o ran trefniant gofodol gwasanaethau, amseriad gwasanaethau a thocynnau i deithwyr;
- Arloesedd o ran technoleg megis tocynnau bws, gwybodaeth ac ymateb i'r galw, o ran llywodraethu ac effeithiolrwydd cost a dyluniad y gyfnewidfa;
- Ymgorffori technolegau carbon isel ac allyriadau isel mewn gweithrediadau bws; a
- Strategaeth bysiau gyda gweithredwyr bysiau a defnyddwyr bysiau a chymunedau lleol yn medru cymryd rhan a dylanwadu ar y strategaeth a'r cynllun gweithredu.



## Cam 2: Cynllunio ac Ymchwilio i'r Dyluniad a Chynllun Cyflwyno ar gyfer Rhwydwaith Integredig

Mae Cam 2 yn cynnwys gweithgareddau dylunio a chynllunio ar gyfer rhwydweithiau, isadeiledd a gweithrediadau a systemau cysylltiedig - i ddarparu trawsnewidiad holistaidd sy'n canolbwyntio ar deithwyr, sydd â rhaglen gyflwyno glir.

Bwrdd Uchelgais Economaidd  
Gogledd Cymru: **Strategaeth  
Bysiau Rhanbarthol Gogledd  
Cymru**

**WEDI'I GWBLHAU**

Integreiddio Bysiau Metro  
Gogledd Cymru: **Cam 1 Aseiad  
o'r Sefyllfa Bresennol**

**WEDI'I GWBLHAU**

Mae'r gwaith yng Ngham 2 yn adeiladu ar **Strategaeth Bysiau Rhanbarthol Gogledd Cymru** a luniwyd ar gyfer y Bwrdd Uchelgais a'r ymchwiliad yng Ngham 1 - Aseiad o'r Sefyllfa Bresennol.

