**SEWR-04-99(min)**

**PWYLLGOR RHANBARTHOL DE DDWYRAIN CYMRU**

**COFNODION CYFARFOD Y PWYLLGOR**

**Dyddiad:** Dydd Gwener 3 Rhagfyr 1999
**Amser:** 9.30am tan 12.30pm
**Lleoliad:** Y Swyddfeydd Dinesig, Angel Street, Pen-y-Bont ar Ogwr

| ***Presenoldeb:*** | |
|---|---|
| *Aelodau* | |
| *Carwyn Jones (Cadeirydd)* | *Pen-y-Bont ar Ogwr* |
| *Rosemary Butler* | *Gorllewin Casnewydd* |
| *Christine Chapman* | *Cwm Cynon* |
| *Jane Davidson* | *Pontypridd* |
| *Geraint Davies* | *Y Rhondda* |
| *Janet Davies* | *Gorllewin De Cymru* |
| *Jocelyn Davies* | *Dwyrain De Cymru* |
| *Ron Davies* | *Caerffili* |
| *Sue Essex* | *Gogledd Caerdydd* |
| *Michael German* | *Dwyrain De Cymru* |
| *Janice Gregory* | *Ogwr* |
| *John Griffiths* | *Dwyrain Casnewydd* |
| *Jane Hutt* | *Bro Morgannwg* |

| | |
|---|---|
| *Peter Law* | *Blaenau Gwent* |
| *Huw Lewis* | *Merthyr Tudful a Rhymni* |
| *Lynne Neagle* | *Tor-faen* |
| *Jenny Randerson* | *Canol Caerdydd* |
| *Owen John Thomas* | *Canol De Cymru* |
| *Phil Williams* | *Gorllewin De Cymru* |
| | |
| *Yn bresennol* | |
| *Martin Evans* | *Cyfarwyddwr, Grŵp Cludiant, Cynllunio a'r Amgylchedd* |
| *Denzil Jones* | *Pennaeth Adran Polisi Cludiant* |
| *Y Cyng Mel Nott* | *Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-Bont ar Ogwr* |
| *Justin Cooper* | *Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili* |
| *Mark Adams* | *Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf* |
| *Mike Walker* | *Cyfarwyddwr Rhanbarthol Cymru, Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr* |
| *David Worsell* | *Bws Caerdydd* |
| *Bob White* | *Stagecoach Red and White* |
| *Siân James* | *Cymdeithas Cwmnïau Gweithredu Trenau* |
| | |
| *Ysgrifenyddiaeth* | |
| *Martin Stevenson* | *Clerc* |

| | |
|---|---|
| *Vaughan Watkin* | *Dirprwy Glerc* |

**Sylwadau agoriadol**
1. Croesawodd y Cyng Roy Bowser, Dirprwy Faer, y Pwyllgor Rhanbarthol i Gyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-Bont ar Ogwr. Esboniodd y byddai’r Maer, y Cyng Lyn Jenkins, yn bresennol fel arfer, ond yn anffodus, bu farw ei wraig, yr Arglwyddes Faeres Mrs Mwynwen Jenkins, yn sydyn.

2. Gofynnodd y Cadeirydd i’r Dirprwy Faer gyfleu cydymdeimlad dwys y Pwyllgor i’r Maer yn ei brofedigaeth. Talodd nifer o’r Aelodau deyrnged i’r Arglwydd Faeres, a oedd wedi gweithio’n ddibaid dros bobl Pen-y-Bont ar Ogwr ac a fu’n gynrychiolydd i’r fwrdeistref sirol.

3. Croesawodd y Cadeirydd Win Griffiths AS i’r cyfarfod.

**Ymddiheuriadau am absenoldeb**
4. Derbyniwyd ymddheuriadau am absenoldeb gan Lorraine Barrett, Peter Black, Alun Cairns, David Davis, William Graham, Brian Hancock, Pauline Jarman, David Rhys Lloyd, David Melting, Jonathan Morgan a Rhodri Morgan**.**

**Eitem 1: Cofnodion y cyfarfodydd a gynhaliwyd ar 17 Medi a 1 Hydref**
5. Cymeradwywyd cofnodion y cyfarfodydd a gynhaliwyd ar 17 Medi a 1 Hydref gan y Pwyllgor.

**Eitem 2: Cyfeiriadau post**
6. Esboniodd y Cadeirydd ei fod wedi cyfarfod â Chadeirydd Swyddfa’r Post yng Nghymru ym mis Medi, ac roedd wedi cytuno i fynychu’r cyfarfod gydag Aelod o Fwrdd Gweithredol Swyddfa Post y DU. Yn anffodus roedd y cynnig hwn wedi’i dynnu yn ôl yn dilyn hynny oherwydd nad oedd Aelod o’r Bwrdd Gweithredol ar gael. Dywedodd y Cadeirydd nad oedd o’r farn bod hyn yn dderbyniol, ac roedd wedi’i gwneud yn glir i Swyddfa’r Post y byddai’r eitem yn parhau ar yr agenda ar gyfer y cyfarfod. Roedd Swyddfa’r Post wedi nodi eu bod yn gobeithio y byddent yn gallu mynychu’r cyfarfod nesaf.

7. Gwnaed y pwyntiau canlynol yn y drafodaeth:

- Mynegodd nifer o’r Aelodau bryder ynghylch yr agwedd a ddangoswyd gan Swyddfa’r Post, y teimlasant nad oedd yn rhoi digon o ystyriaeth i statws y Cynulliad Cenedlaethol.
- Teimlwyd bod sefyllfa Swyddfa’r Post yn adlewyrchiad gwael ar eu huwch reolwyr yng Nghymru. Un awgrym oedd y dylid rhoi ystyriaeth i’r weithdrefn ar gyfer gwneud penodiadau i Fwrdd Swyddfa’r Post yng Nghymru o fewn cyd-destun Concordat y Cynulliad â’r Adran Diwydiant a Masnach.
- Cafwyd adroddiad bod y cyfeiriadau post newydd yn achosi problemau mewn rhai cymunedau yn y Cymoedd, gyda phost yn cael ei gamgyfeirio lle roedd gan drefi

cyfagos strydoedd ag enwau union debyg.
- Nodwyd bod newidiadau i godau post a gafwyd mewn rhai ardaloedd wedi arwain at gosbau ariannol i breswylwyr, o ganlyniad i'r ffaith bod y codau post newydd yn denu premiymau yswiriant uwch.
- Bu rhywfaint o bryder ynghlych y bygythiad o gau Swyddfeydd Post gwledig.

8. Cytunwyd y byddai'r Cadeirydd yn ysgrifennu at y Prif Ysgrifennydd mewn perthynas â'r agwedd a fabwysiadwyd gan Swyddfa'r Post ynghylch presenoldeb cyn y Pwyllgor. Cytunwyd hefyd y byddai'r Cadeirydd yn ysgrifennu at Swyddfa'r Post er mwyn eu hysbysu o farn y Pwyllgor ac estyn gwahoddiad pellach iddynt fynychu cyfarfod mis Mawrth.

**Eitem 3: Polisi cludiant integredig: SEWR-04-99 (p.1)**
**Eitem 4: Cludiant integredig: Nodyn gan Fforwm Cludiant De Ddwyrain Cymru: SEWR-04-99 (p.2**)

9. Cytunwyd i drafod eitemau 3 a 4 ar yr agenda gyda'i gilydd. Cyflwynodd Denzil Jones SEWR-04-99 (p.1), a osododd y cefndir i ddatblygu polisi cludiant integredig, nod y polisi a'r gwaith sydd ar y gweill i gyflawni integreiddio, ynghyd â nifer o faterion cludiant penodol yn y rhanbarth. Pwysleisiodd yr ardaloedd yr oedd angen gwaith pellach arnynt, gan gynnwys yr opsiynau ar gyfer rhwydweithiau cefnffyrdd a ffyrdd lleol, integreiddio cludiant a chynllunio defnydd tir, datblygu rhwydwaith cludiant cyhoeddus cenedlaethol, y strategaeth ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd yn y dyfodol a datblygu cynllun tocynnau consesiwn cenedlaethol.

10. Gan gyflwyno papur SEWR-04-99 (p.2), esboniodd y Cyng Nott fod Fforwm Cludiant De Ddwyrain Cymru yn cynnwys deng awdurdod lleol yn y rhanbarth yn cydweithio i sicrhau system cludiant integredig. Dangosodd y Fforwm y ffordd y gallai awdurdodau lleol gydweithio er budd y cyhoedd. Dywedodd Justin Cooper mai rhanbarth y De Ddwyrain oedd o bosibl yn cynnig y cyfle mwyaf o fewn Cymru o ran cyflwyno cludiant integredig. Teimlai fod cynlluniau cludiant lleol yn rhan hanfodol o'r broses, ond pwysleisiodd y cyfyngiadau ar yr hyn y gallai awdurdodau lleol ei gyflawni ar eu pennau eu hunain. Teimlai y byddai angen adnoddau ychwanegol sylweddol er mwyn mynd â'r strategaethau lleol yn eu blaen.

11. Esboniodd Mark Adams y partneriaethau amrywiol a oedd eisoes yn weithredol yn y rhanbarth, gan gynnwys consortia SWIFT a TIGER, Fforwm Rheilffyrdd De Cymru a changen ranbarthol y rhwydwaith beiciau cenedlaethol. Dywedodd fod y consortiwm SWIFT wedi'i sefydlu yn bennaf er mwyn mynd i'r afael â'r broblem o gymudo i Gaerdydd, ac roedd yn cynwys chwe awdurdod lleol, y gweithredwyr trenau a bysys, Railtrack a Chorfforaeth Datblygu Bae Caerdydd. Roedd y strategaeth yn cynnwys datblygu coridorau bysys, gwelliannau i orsafoedd bysys, gwell cyfnewidiadau bys-rheilffordd a gwasanaethau rheilffyrdd mwy rheolaidd. Awgrymodd Mark Adams fod gan y Cynulliad rôl allweddol yn nhermau darparu arian ar gyfer mynd â'r strategaeth yn ei blaen a hefyd wrth hwyluso cysylltiadau â'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol Cysgodol.

12. Codwyd y pwyntiau canlynol yn y drafodaeth:

- Cafwyd cefnogaeth eang i'r ymagwedd tuag at weithio mewn partneriaeth. Teimlwyd mai dim ond os byddai'r Cynulliad, awdurdodau lleol, darparwyr cludiant cyhoeddus, Railtrack a'r amryw gyrff rheoleiddio yn gweithio gyda'i gilydd y byddai cludiant integredig yn cael ei sicrhau.
- Teimlai'r Aelodau ei bod yn hanfodol integreiddio polisi cludiant â chynllunio defnyddio tir a pholisïau amgylcheddol, yn ogystal â pholisïau iechyd a chymdeithasol ehangach. Roedd gan well darpariaeth o gludiant cyhoeddus rôl allweddol i'w chwarae wrth frwydro yn erbyn eithrio cymdeithasol, yn ogystal â gwella symudedd ar gyfer pobl a anableddau.
- Er nad oedd yn glir eto i ba raddau y byddai projectau cludiant yn gymwys i gael arian Amcan 1, gobeithiwyd y byddai cynlluniau y tu allan i'r ardal Amcan 1 yn gymwys i gael cymorth lle cafwyd effaith fuddiol o fewn yr ardal Amcan 1. Un enghraifft oedd cynllun i wella cynhwysedd yng Ngorsaf Heol y Frenhines Caerdydd, a fyddai'n caniatáu amlderau cynyddol ar rwydwaith Llinellau'r Cymoedd. Nodwyd y byddai'r Pwyllgor Llywodraeth Leol a'r Amgylchedd yn cyfarfod â'r Comisiwn Ewropeaidd yn y Flwyddyn Newydd i drafod cyfleoedd ariannu cludiant.
- Nodwyd nad oedd y cyhoedd bob amser yn ymwybodol o'r camau cludiant integredig, megis cysylltiadau bws-rheilffordd neu drwy docynnau, a oedd eisoes yn cael eu gweithredu.
- Mynegodd yr Aelodau bryder ynghylch a allai gwelliannau i'r gwasanaeth rheilffyrdd gael effaith andwyol ar nawdd bysys, neu i'r gwrthwyneb. Esboniodd Justin Cooper fod angen buddsoddi mewn gwasanaethau bysys a rheilffyrdd, gyda'r nod cyffredinol o wella'r gyfran foddol ar gyfer cludiant cyhoeddus yn ei gyfanrwydd.
- Nodwyd bod yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol Cysgodol wedi dechrau gweithio ar yr ail rownd o ryddfreinio rheilffyrdd. Ystyriwyd ei bod yn hanfodol i'r Cynulliad ddatblygu agwedd strategol tuag at wasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru, a cheisio sicrhau y manteisir ar y cyfle i wella isafswm safonau gwasanaeth.
- Cafwyd cefnogaeth i'r cynllun i ail-agor gorsafoedd trenau Llanharan a Bracla. Nodwyd bod hyn yn ffurfio rhan o'r strategaeth SWIFT, er bod amheuaeth ynghylch a oedd yna ddigon o gynhwysedd ar Brif Linell De Cymru i wasanaethau aros yn y ddwy orsaf. Cafwyd cefnogaeth hefyd o blaid ail-agor gorsaf Caerllion, y teimlwyd y byddai hyn yn lleddfu tagfeydd ar draffordd yr M4 o amgylch Casnewydd. Nodwyd bod hyn yn mynd yn ei flaen fel rhan o ddatblygiad y strategaeth TIGER.
- Mynegodd yr Aelodau gefnogaeth i'r gwaith o adfer gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr ar linell Bro Morgannwg a'r llinell Casnewydd i Lyn Ebwy. Nodwyd bod astudiaethau ymarferoldeb ar y gweill yn y ddau achos.
- Awgrymodd Justin Cooper fod yr ymrwymiad i gyflwyno teithiau bysys am ddim i bensiynwyr yn cynrychioli polisi cymdeithasol yn hytrach na pholisi cludiant, felly ni ddylid ariannu'r fenter o gyllidebau cludiant. Esboniodd fod ansicrwydd mawr ynghylch y gost o gyflwyno'r cynllun, gan nad oedd yn glir faint fyddai'r cynnydd o ran nawdd pan gyflwynir tocynnau am ddim. Dywedodd Denzil Jones mai'r ymrwymiad oedd cyflwyno'r

cynllun erbyn 2002, ac y byddai'n angenrheidiol cynnig am arian ychwanegol yn y rowndiau cyllideb yn y dyfodol.

13. Diolchodd y Cadeirydd i Denzil Jones, y Cyng Nott, Justin Cooper a Mark Adams am eu papurau ac am ymateb i'r pwyntiau a godwyd gan yr Aelodau.

**Eitem 5: Cludiant integredig: Nodyn gan Gydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru: SEWR-03-99(p.3)**
**Eitem 6: Cludiant integredig: Nodyn gan Gymdeithas Cwmnïau Gweithredu Trenau: SEWR-04-99(p.4)**

14. Cytunwyd i drafod eitemau 5 a 6 ar yr agenda gyda'i gilydd. Gan gyflwyno papur SEWR-03-99 (p.3), awgrymodd Mike Walker fod yr amser wedi dod i ryddhau bysys o'r tagfeydd cynyddol mewn ardaloedd trefol drwy ddefnydd cynyddol o fesurau blaenoriaethau i fysys, megis lonydd bysys penodol a blaenoriaeth i fysys wrth arwyddion traffig. Roedd y mesurau hyn yn nodwedd allweddol o'r Partneriaethau Ansawdd yr oedd gweithredwyr yn awyddus i'w datblygu gydag awdurdodau lleol. Roedd gwaith ar y gweill hefyd i ddatblygu system wybodaeth cludiant cyhoeddus Cymru gyfan, a fyddai ar gael o fis Ebrill 2000, ac roedd gweithredwyr yn ymgymryd â rhaglen fuddsoddi fawr mewn bysys lloriau isel. Pwysleisiodd yr angen i'r Cynulliad ac awdurdodau lleol gynyddu buddsoddiad mewn seilwaith cludiant.

15. Dywedodd David Worsell mai dibynadwyedd oedd yr allwedd i wella nawdd i fysys, ond bod y tagfeydd cynyddol ynghanol trefi yn ei gwneud yn anodd i weithredwyr gyflwyno hyn. Nododd fod y ffaith bod pobl yn parcio ceir ble bynnag y mynnant yn broblem arbennig, ac awgrymodd mai peidio ag ystyried parcio ceir yn drosedd oedd y ffordd ymlaen. Pwysleisiodd Bob White yr angen i weithredwyr ac awdurdodau lleol gydweithio mewn partneriaeth. Teimlai y gallai gwasanaethau bysys a rheilffyrdd ategu ei gilydd, gyda'r nod cyffredinol o gynyddu'r opsiynau cludiant sydd ar gael i ddefnyddwyr ceir presennol.

16. Cyflwynodd Siân James bapur SEWR-04-99 (p.4). Dywedodd fod Cymdeithas Cwmnïau Gweithredu Trenau yn cynrychioli'r 25 cwmni gweithredu trenau, gyda chwech ohonynt yn gweithredu yng Nghymru. Pwysleisiodd yr heriau mawr a oedd yn wynebu'r diwydiant, gan gynnwys galw cynyddol gan deithwyr, yr angen i gynnal perfformiad a dibynadwyedd, a'r rownd o gyd-drafodaethau rhyddfreinio a oedd ar y gorwel a datblygu gwell gwasanaethau rhwng y gogledd a'r de.

17. Codwyd y pwyntiau canlynol yn y drafodaeth:

- Nodwyd bod gan y Cynulliad bwerau cyfyngedig mewn perthynas â chludiant cyhoeddus, yn arbennig y rheilffyrdd. Fodd bynnag, hyd yn oed lle parhaodd y pwerau i fod gan Adran yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau, gallai'r Cynulliad geisio defnyddio ei ddylanwad er mwyn sicrhau bod anghenion Cymru yn cael eu hystyried. Cytunodd Martin Evans i ddarparu nodyn i'r Aelodau yn nodi pwerau'r Cynulliad mewn

perthynas â chludiant. *[Nodyn i'r Clerc: gweler yr atodiad atodedig]*

- Cafwyd cefnogaeth eang o blaid datblygu Partneriaethau Ansawdd bysys. Teimlwyd bod gan wasanaethau o ansawdd uchel i gymunedau ynysig rôl hanfodol i'w chwarae wrth helpu i frwydro yn erbyn eithrio cymdeithasol. Cydnabu'r gweithredwyr fod lle i wella o ran hyfforddi gyrwyr, yn arbennig mewn perthynas â'u hymwneud â theithwyr.
- Mynegodd yr Aelodau rywfaint o bryder am ddiogelwch y bysys h•n a ddefnyddir i ddarparu cludiant i ysgolion. Esboniodd Mike Walker nad oedd oedran y bysys yn fater diogelwch, gan fod pob cerbyd cludiant cyhoeddus yn destun yr un gwiriadau diogelwch trylwyr.
- Adroddodd rhai Aelodau y bu cynnydd yn nifer y cwynion am y gwasanaethau a ddarperir gan Fws Caerdydd. Dywedodd David Worsell y bu'n angenrheidiol i'r cwmni adolygu ei batrymau gwasanaeth ym mis Gorffennaf mewn ymateb i bwysau ariannol. Bu addasu rhywfaint ar y patrymau gwasanaeth hyn yn angenrheidiol ym mis Hydref, a byddai Bws Caerdydd yn comisiynu ymgynghorwyr cyn bo hir i ymgymryd ag arolwg o'u rhwydwaith. Roedd amser a gollwyd drwy dagfeydd traffig wedi'i gwneud yn angenrheidiol i symud y terminws ar gyfer rhai llwybrau i Blas Dumfries, ac er na fu hyn yn boblogaidd gyda theithwyr cafwyd buddiannau yn nhermau rheoli traffig.
- Roedd yr aelodau yn awyddus i weld gwelliant o ran dibynadwyedd ac amlder gwasanaethau rheilffyrdd. Cafwyd cefnogaeth o blaid gwella amlder gwasanaethau ar rwydwaith Llinellau'r Cymoedd yn unol â'r strategaeth SWIFT. Cafwyd cefnogaeth hefyd o blaid gwasanaethau ychwanegol ar linell Maesteg, yn arbennig gyda'r nos pan oedd y gwasanaeth trên yn terfynu ym Mhen-y-Bont ar Ogwr gyda gwasanaeth bws cysylltiol.
- Nodwyd mai trac sengl oedd rhannau o rwydwaith Llinellau'r Cymoedd. Fodd bynnag, esboniodd Siân James fod gwell arwyddion a gosod dolennau pasio yn golygu nad oedd hyn yn cyfyngu ar gynyddu amlder gwasanaethau.
- Bu pryder ynghylch safon gwasanaethau First Great Western o Dde Cymru i Lundain, lle roedd trenau yn fudr yn aml a seddi'n cael eu harchebu ddwywaith. Er gwaethaf y gwaith adnewyddu diweddar, teimlwyd hefyd bod Gorsaf Casnewydd yn ddolur i'r llygad, yn arbennig Platfform 3 a mynediad i gefn yr Orsaf o'r maes parcio. Dywedodd Siân James fod First Great Western yn ymwybodol o'r problemau hyn ac yn ystyried sut y gellid mynd i'r afael â hwy.
- Teimlai'r Aelodau fod angen gwella diogelwch mewn gorsafoedd trenau, er enghraifft, drwy gyflwyno teledu cylch cyfyng.

18. Diolchodd y Cadeirydd i Mike Walker, David Worsell, Bob White a Siân James am eu papurau ac am ymateb i'r pwyntiau a godwyd gan yr Aelodau.

**Eitem 7: Sesiwn meicroffon agored**

19. Gwahoddodd y Cadeirydd gwestiynau gan aelodau'r cyhoedd. Cafwyd cwestiynau am ail-agor Gorsaf Llanharan ac am lwybr y cyswllt bws o Borthcawl i Ben-y-Bont ar Ogwr. Gofynnodd y Cadeirydd i'r CPT ac ATOC gynnal ymchwiliad cychwynnol o'r ail bwynt, a dywedodd y byddai'n trefnu i'r Ysgrifennydd Cynulliad ymateb i'r ddau ymholiad maes o law.

**Trefniadau ar gyfer y cyfarfod nesaf**

20. Cytunodd yr Aelodau y byddai'r cyfarfod a drefnwyd ar gyfer 4 Chwefror yn gyfarfod ymgynghorol am gynllun datblygiad cynaladwy y Cynulliad, i'w gynnal yng Nghasnewydd. Byddai'r cyfarfod nesaf ar 10 Mawrth yn delio â materion iechyd, a'r lleoliad fyddai Y Barri.

Ysgrifenyddiaeth y Pwyllgor
Rhagfyr 1999

**ATODIAD**

**CRYNODEB O BWERAU'R CYNULLIAD CENEDLAETHOL MEWN PERTHYNAS Â CHLUDIANT**

**1. Pwerau statudol mewn perthynas â ffyrdd**

1.1 Mae gan y Cynulliad rôl statudol o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 fel awdurdod priffyrdd ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru. Mae hyn yn golygu ei fod yn gyfrifol am gynnal a chadw'r rhwydwaith cefnffyrdd presennol, adolygu digonoldeb y rhwydwaith a lle y bo'n briodol, ymgymryd â gwelliannau er mwyn diogelu defnyddwyr y ffyrdd ac i gwrdd ag anghenion y cyhoedd.

1.2 Cyfrifoldeb awdurdodau lleol yw ffyrdd nad ydynt yn gefnffyrdd. Mae gan y Cynulliad, fodd bynnag, gyfrifoldeb dros ddarparu arian ar gyfer gwariant awdurdodau lleol ar ffyrdd, drwy'r dulliau gweithredu Grant Cynnal Refeniw (GCR) a Chymeradwyaeth Credyd Sylfaenol (CCS). Mae hefyd yn talu grantiau a chymeradwyaethau credyd (Grant Cludiant) i awdurdodau lleol ar gyfer projectau ffyrdd mawr na ellir eu hariannu drwy ddyraniadau CCS.

1.3 Mae gan y Cynulliad hefyd nifer o bwerau hefyd sy'n ymwneud â'r rhwydwaith ffyrdd yn gyffredinol. Enghreifftiau yw pwerau manwl sy'n ymwneud â diogelwch y ffyrdd ac arwyddion traffig. Fodd bynnag, nid yw pwerau'r Cynulliad yn ymestyn i brofi a thrwyddedu gyrrwyr a cherbydau na rheoleiddio'r diwydiant cludo.

**2. Pwerau statudol mewn perthynas â chludiant cyhoeddus**

2.1 Mewn gwrthgyferbyniad â'r sefyllfa ar ffyrdd, prin iawn yw pwerau'r Cynulliad mewn perthynas â chludiant cyhoeddus. Yn arbennig, mae'r Ysgrifennydd Gwladol dros yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau yn gweinyddu'r swyddogaethau canlynol ar gyfer y Deyrnas Gyfunol neu Brydain Fawr:

- gosod y fframwaith polisi ar gyfer cludiant cyhoeddus yn gyffredinol;
- rheoleiddio'r rheilffyrdd, a darparu cymorth ariannol ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr;

- rheoleiddio'r diwydiant bysys, a hyrwyddo diogelwch, cystadleuaeth a dibynadwyedd;
- pennu'r fframwaith rheoleiddio ar gyfer tacsis a cherbydau llog preifat;
- hyrwyddo a rheoleiddio gwasanaethau awyr, a phennu'r fframwaith polisi ar gyfer meysydd awyr; a
- hyrwyddo a rheoleiddio llongau, a gosod y fframwaith polisi ar gyfer porthladdoedd.

2.2 Mae gan y Cynulliad, fodd bynnag, gyfrifoldeb uniongyrchol dros ddarparu arian ar gyfer gwariant awdurdodau lleol ar gludiant cyhoeddus (gwasanaethau a gaiff gymhorthdal neu docynnau consesiwn). O fewn eu dyraniadau cyllideb cyffredinol, mae swm y gwariant ar gludiant cyhoeddus yn fater i awdurdodau lleol benderfynu arno, gan ystyried eu hasesiad o flaenoriaethau lleol. Fodd bynnag, ers 1998-99 darparwyd arian ychwanegol ar gyfer cymorthdaliadau bysys i awdurdodau lleol drwy'r Adroddiad Grantiau Arbennig.

2.3 Mae gan y Cynulliad hefyd ychydig o bwerau penodol mewn perthynas â chludiant cyhoeddus. Y prif rai, yn ogystal â chymorth Grant Cludiant ar gyfer pecynnau cludiant integredig, yw:

- y p•er i dalu grantiau (Grantiau Cyfleusterau Nwyddau) tuag at gost cyfleusterau er mwyn trosglwyddo symudiadau nwyddau o'r ffordd i'r rheilffordd neu ddyfrffordd fewnol;
- y p•er i dalu grantiau (Grant Cludiant Gwledig Cymru) er mwyn hyrwyddo gwasanaethau cludiant mewn ardaloedd gwledig;
- y p•er i dalu Grant Cymhorthdal Bysys i gefnogi gwasanaethau bysys lleol;
- pwerau rheoleiddio cyfyngedig mewn perthynas â'r gwasanaethau cyhoeddus a gaiff gymhorthdal y mae'n ofynnol i awdurdodau lleol eu gweithredu (er enghraifft, ar dendro); a
- pwerau rheoleiddio cyfyngedig mewn perthynas â'r cynlluniau tocynnau consesiwn a weithredir yn ôl ewyllys yr awdurdodau lleol (er enghraifft, p•er gwneud gorchmynion i ymestyn y dosbarthiadau o bobl sy'n gymwys i gael consesiynau teithio); a
- gofyniad i ystyried cynigion ar gyfer gwerthu neu ailstrwythuro cwmnïau bysys sy'n eiddo i awdurdodau lleol o safbwynt ariannol.

Adran Polisi Cludiant
Rhagfyr 1999