

YMCHWILIAD Y PWYLLGOR MENTER A BUSNES I DRAFNIDIAETH GYHOEDDUS INTEGREDIG

Croesawaf y cyfle hwn i gyflwyno fy nhystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor Menter a Busnes mewn ymateb i'w Ymchwiliad i Drafnidiaeth Gyhoeddus Integredig yng Nghymru. Edrychaf ymlaen at drafod fy nhystiolaeth yn fwy manwl gyda'r Pwyllgor ar 24 Ionawr 2013.

Mae trafndiaeth gyhoeddus integredig o safon uchel yn hanfodol ar gyfer twf economaidd, cynhwysant cymdeithasol ac ar gyfer lleihau tlodi. Mae rhwydweithiau trafndiaeth tameidiog heb fawr o gydgysylltiad rhyngddynt yn effeithio ar ein sylfaen cyflogaeth, ar farchnadoedd llafur lleol ac ar les. Yn y cyfnod hwn o ansicrwydd economaidd a phrisiau tanwydd uchel, mae trafndiaeth gyhoeddus integredig yn bwysicach nag erioed er mwyn cysylltu pobl â swyddi a gwasanaethau. Mae hefyd yn hollbwysig ar gyfer cysylltu pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig a chymunedau anghysbell â'r gwasanaethau y maent eu hangen.

Wrth inni wynebu heriau gwariant cyhoeddus ac economaidd mwy anodd byth, mae angen rhagor o symbyliad y tu ôl i'n cynlluniau i ddarparu system drafndiaeth gyhoeddus fwy integredig ledled Cymru. Y mae sylfaen dystiolaeth sylweddol ar gael sy'n awgrymu bod trafndiaeth gyhoeddus integredig yn fanteisiol iawn mewn termau economaidd a chymdeithasol. Mae buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus integredig yn werth da am arian gan y mae'n aml yn cyfrannu at fuddion economaidd ehangach drwy ddarparu mwy o fynediad at swyddi a hyfforddiant, mwy o gystadleuaeth rhwng cwmnïau a mwy o gyfranogiad gan y gweithlu. Yn ogystal, mae'r buddion i deithwyr, buddion o ran diogelwch y cyhoedd, buddion o ran lleihau tagfeydd a buddion amgylcheddol yn helpu i lunio'r achos dros symud fwyfwy tuag at drafndiaeth gyhoeddus integredig, sy'n cynnwys mwy o gyfleoedd teithio llesol drwy ragor o gerdded a beicio.

Er bod fy Nghynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol wedi'i flaenoriaethu yn adlewyrchu'r ffaith y dylai gwella'r dangosyddion economaidd fod yn bwysig i bawb ohonom, ni ddylai'r sefyllfa economaidd anodd olygu ein bod yn rhoi llai o sylw i'r gwelliannau amgylcheddol sy'n deillio o symudiad mewn patrymau teithio o geir preifat i fysiau a threnau.

Y Sefyllfa Bresennol

Er ein bod yn gwneud cynnydd da gyda'n cynlluniau ar gyfer system drafndiaeth integredig, mae angen gwneud rhagor o waith os ydym i droi'r gornel ac annog mwy i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Rydym wedi parhau i weld cynnydd sylweddol yn y nifer sy'n defnyddio'r rheilffyrdd yn ystod y llynedd, gyda niferoedd teithwyr Trenau Arriva Cymru wedi codi 3.5% ers blwyddyn, ac wedi codi dros 60% ers i'r fasnachfrait gychwyn yn 2003.

Cafwyd cynnydd o 2 filiwn yn nifer y siwrneiau gan deithwyr ar wasanaethau bysus lleol rhwng 2010 a 2011, gan gyrraedd cyfanswm o 115 miliwn. Mae gan oddeutu 83% o oedolion 60 oed a hŷn docyn bws ac maent yn gwneud

oddeutu 50m o deithiau bws am bris rhatach bob blwyddyn - mae hyn yn cyfateb i dros 40% o'r holl deithiau bws lleol.

Ar yr un pryd, mae angen inni annog mwy i gerdded a beicio. Er enghraifft, yn ystod 2011 ychydig dros 10% o deithiau i'r gwaith a wnaethpwyd ar droed ac 1.4% ar feic. Nod y Bil Teithio Llesol, a fydd yn cael ei gyflwyno yn y Cynulliad yn ddiweddarach eleni, yw galluogi mwy o bobl i gerdded a beicio ac i sicrhau mai cerdded a beicio yw'r ffordd fwyaf naturiol ac arferol o fynd o gwmpas.

Y bwriad yw y bydd y Bil yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wella cyfleusterau a llwybrau ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn gyson ac i baratoi mapiau a fydd yn dangos y llwybrau presennol a llwybrau posibl yn y dyfodol ar gyfer defnydd cerddwyr a beicwyr. Hefyd, dan y Bil bydd yn rhaid i gynlluniau ffyrdd newydd (gan gynnwys cynlluniau gwella ffyrdd) ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr yn ystod y cam dylunio.

Byddwn yn parhau i gydweithio'n agos â'n partneriaid yn y sector cyhoeddus a'r sector preifat i gynllunio gwariant er mwyn sicrhau ei fod yn cael ei gydgyssylltu'n effeithiol, a bod ei effeithiau mor llesol â phosibl. Rhaid i'r effeithiau hynny gynnwys canlyniadau economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol.

Mae'r Pwyllgor wedi derbyn nifer o ymatebion am y rhwystrau sy'n atal integreiddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae nifer o rwystrau trefniadol, ariannol a diwylliannol yn parhau sy'n atal rhagor o integreiddio ar drafndiaeth gyhoeddus.

Mae'r prif rwystrau i integreiddio yn ymwneud â:

- diffyg datganoli a rheolaeth – yn enwedig rheolaeth gyfyngedig dros wasanaethau bysus;
- perchnogaeth dameidiog o drafndiaeth gyhoeddus ynghyd â diffyg cystadleuaeth;
- diffyg gweithio ar y cyd ar draws y prif feysydd polisi, yn enwedig y defnydd o dir;
- cyfyngiadau arian cyhoeddus;
- yr her barhaus o wneud trafndiaeth gyhoeddus yn ddewis amgen deniadol a realistig yn lle'r car preifat ar gyfer llawer o deithiau dyddiol a chyffredin.

Strategaeth Drafndiaeth Cymru a'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol

Strategaeth Drafndiaeth Cymru sefydlodd y fframwaith cyffredinol ar gyfer creu system drafndiaeth integredig.

Ym mis Mawrth 2012, cyhoeddais yr adroddiad monitro diweddaraf yng nghyswllt canlyniadau Strategaeth Drafndiaeth Cymru. Mae'r rhain yn dangos ein bod yn gwneud cynnydd sylweddol.

Mae ein prif ddangosyddion yn dangos:

- bod 86% o gartrefi Cymru o fewn chwe munud o gerdded i'w harhosfan bws agosaf, ac mae 97% o fewn 13 munud o gerdded
- bod 87% o gartrefi o fewn 90 munud o deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus i un o ysbytai aciwt mawr y GIG, tra mae 76% o gartrefi o fewn 15 munud o deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus i bractis meddyg teulu.
- bod y cyfan bron (97%) o gartrefi yng Nghymru o fewn 15 munud ar feic i ysgol gynradd, a 91% ar drafnidiaeth gyhoeddus
- bod bron i ddau o bob tri unigolyn dros 16 oed o fewn taith 15 munud ar drafnidiaeth gyhoeddus i sefydliad addysg bellach, uwch neu addysg oedolion

Mae nodau'r Strategaeth yn cael eu cyflawni drwy weithredu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol wedi'i flaenoriaethu. Ym mis Rhagfyr 2011, cyhoeddais Gynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol wedi'i flaenoriaethu sy'n disgrifio'r camau pendant y bydd Llywodraeth Cymru'n eu cymryd i ddarparu system drafnidiaeth integredig ar gyfer Cymru.

Ym mis Mehefin y llynedd, cyflwynais adroddiad i'r Pwyllgor am y cynnydd rydym wedi'i wneud yn cyflawni'r blaenoriaethau yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Mae rhagor o gynnydd wedi'i wneud ers hynny ac mae hwn yn cael ei drafod yn fanylach isod.

Gwybodaeth

Mae darparu gwybodaeth gynhwysfawr am drafnidiaeth gyhoeddus megis mapiau llwybrau, amserlenni wedi'u hargraffu, cyhoeddiadau clyweledol, arwyddon wrth gyfnewidfeydd, ynghyd â gwasanaethau rhyngwyd, negeseuon testun a gwasanaethau ar y we yn elfennau hollbwysig o system drafnidiaeth integredig.

Mae darparu gwybodaeth gyfredol, ddibynadwy a hawdd cael gafael arni yn fater hollbwysig sy'n effeithio ar benderfyniadau pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus neu beidio.

Ym mis Ebrill 2012, cyhoeddodd y Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus ei adroddiad ar ddarparu gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Canfu'r Pwyllgor fod y wybodaeth ar draws y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yn aml yn anghyson a thameidiog. Nododd y Pwyllgor nifer o argymhellion sy'n ceisio gwella ansawdd y wybodaeth honno, a'i gwneud yn haws cael gafael arni.

Rydym yn gweithio gyda chwmnïau trafndiaeth gyhoeddus, y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol a Bus Users UK yng Nghymru i gyflwyno argymhellion y Pwyllgor hwn.

Yn ogystal, rwyf yn darparu oddeutu £1m y flwyddyn i helpu i gefnogi Traveline Cymru fel siop un stop ar gyfer darparu gwybodaeth am wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus. Mae Traveline Cymru yn parhau i addasu i'r amseroedd sy'n newid ac mae wedi datblygu gwasanaethau newydd sy'n defnyddio negeseuon testun a gwasanaeth cynllunio siwrnai ar-lein, ond gan gadw canolfan galwadau ffôn draddodiadol hefyd.

Yn ystod 2012 cafodd Traveline Cymru dros 2 filiwn o ymholiadau am wybodaeth am drafndiaeth gyhoeddus. Mae cyfran yr ymholiadau ar ffurf negeseuon testun o ffonau symudol yn parhau i dyfu, tra mae nifer y galwadau i'r ganolfan alwadau'n lleihau. Serch hynny, parhaodd y ganolfan alwadau i ddarparu gwasanaeth gwerthfawr iawn i lawer o ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus. Er enghraifft, mae'r arolygon boddhad cwsmeriaid diweddaraf yn cadarnhau bod oddeutu 95% o bobl yn fodlon â Chanolfan Gysylltu Traveline, a bydd 92% yn parhau i ddefnyddio'i wefan.

Yn ogystal â chysylltu â Traveline Cymru dros y ffôn neu ar y rhyngwrdd, mae teithwyr bellach yn gallu cael amseroedd bysiau ar eu ffonau symudol drwy ei gymwysiadau rhad ac am ddim ar gyfer yr iPhone ac Android, Traveline NextBuses a Traveline.txt.

Mae'r 'apps' rhad ac am ddim a dwyieithog hyn ar gyfer iPhone ac Android yn galluogi defnyddwyr i ddod o hyd i wybodaeth am drafndiaeth gyhoeddus ar gyfer Cymru gyfan mewn un man. Mae'r rhaglen yn gadael i ddefnyddwyr:

- Gynllunio siwrnai;
- Gweld rhybuddion teithio;
- Dod o hyd i arhosfan bws ar fap; a
- Chwilio am wasanaethau trafndiaeth cymunedol neu wasanaethau Parcio a Theithio.

Tocynnau Integredig

Gall tocynnau a phrisiau tocynnau integredig wella fforddiadwyedd trafndiaeth gyhoeddus ac annog pobl i ddefnyddio llai ar y car. Mae integreiddio prisiau tocynnau megis tocynnau am bris unffurf ar gyfer teithiau byr, tocynnau cylchfaol ar gyfer teithiau rhanbarthol a thocynnau pellter ar gyfer teithiau hirach yn creu strwythur cyffredin sy'n hawdd ei ddeall. Mae ganddo'r potensial hefyd i ddarparu cynlluniau teithio rhatach unffurf ar gyfer pobl anabl a phobl oedrannus yn ogystal â phobl ifanc. Yn ogystal, mae trefniadau integredig yn darparu cyfleoedd masnachol i'r sector preifat ac yn annog gwerthu tocynnau mewn manau eraill heblaw ar y cerbyd i gyflymu amseroedd mynd ar y cerbyd.

Y mae eisoes enghreifftiau da o docynnau ar draws system yng Nghymru megis Plusbus, Pas Archwilio Cymru a thocyn Rover Gorllewin Cymru.

Mae ein Cerdyn Clyfar "GoCymru" aml-foddol, a fydd yn gweithio fel tocyn integredig er mwyn gallu trosglwyddo'n rhwydd rhwng gwasanaethau a

chwmnïau ledled Cymru, yn cael ei dreialu ar hyn o bryd ar fysis yng Nghaerdydd a Chasnewydd. Disgwylir i gynllun peilot mwy yng ngogledd Cymru, a fydd yn cynnwys Bangor a Wrecsam, gychwyn maes o law. Mae Go Cymru yn adeiladu ar lwyfan technoleg cardiau clyfar ITSO i ddarparu gwerth gwell am arian a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mwy dibynadwy.

Disgwylir y bydd yn cael ei gyflwyno ar fysis yng Nghymru yn ddiweddarach eleni a hynny cyn 2014, sef y dyddiad a bennwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Roeddem yn awyddus iawn i ymestyn y cerdyn GoCymru i gynnwys gwasanaethau trên hefyd ond bydd angen inni sicrhau gwerth am arian wrth wneud hynny. Mae trafodaethau rydym wedi'u cael gyda Threnau Arriva Cymru yn awgrymu nad yw hyn yn debygol o fod yn bosibl cyn sefydlu masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau yn 2018.

Integreiddio Rhwydweithiau

Mae integreiddio rhwydweithiau'n gweithio orau drwy integreiddio trafndiaeth gyhoeddus a phreifat. Mae hyn yn cynnwys cydlynu amserlenni trafndiaeth gyhoeddus, darparu cyfnewidfeydd, rheoleiddio meysydd parcio a gwneud gwelliannau o ran rhoi blaenoriaeth i fysis yn ogystal â buddsoddi rhagor mewn mesurau dewisiadau doethach. Bydd gan y Bil Teithio Llesol a'r rhaglen ategol Teithio Llesol ran arbennig o bwysig i'w chwarae yn annog rhagor o bobl i gerdded a beicio. Gyda'i gilydd, bydd yr ymyriadau hyn yn helpu i symud pobl oddi wrth drafndiaeth breifat at drafndiaeth gyhoeddus ac yn lleihau tagfeydd, gan wneud trafndiaeth gyhoeddus yn ddewis mwy deniadol na'r car preifat ar gyfer mwy o siwrneiau.

Gellir trefnu amserlenni gan ddefnyddio amserlenni wyneb-cloc, neu eu trefnu mewn ffordd sy'n galluogi cydgysylltu'r amserlenni hynny â dulliau eraill o drafndiaeth gyhoeddus. Mae'r defnydd o gynlluniau partneriaeth ansawdd bysus statudol (gweler isod) yn rhoi mwy o bwerau i awdurdodau lleol weithio'n agos gyda'r diwydiant bysus i gynllunio a darparu gwasanaethau bysus lleol sy'n bodloni anghenion y cymunedau lleol yn well. Dan gynlluniau o'r fath, mae'r awdurdodau lleol yn gallu sefydlu trefniadau lle bydd amserlenni bysus yn cael eu cydlynu'n well er mwyn iddi fod yn haws i deithwyr newid i wasanaethau bysus a threnau eraill i gwblhau eu taith.

Mae canolfannau cyfnewid (fel sydd yng Nghaerffili, Pontypridd a Bangor), ynghyd â safleoedd parcio a theithio a pharcio a rhannu yn hwyluso cysylltiadau rhwng gwasanaethau drwy ei gwneud yn hawdd cyfnewid rhwng gwasanaethau a thrwy ddarparu cyfleusterau. Yn ogystal, mae dibynadwyedd a sefydlogrwydd gwasanaethau bysus lleol drwy ddefnyddio rheolaethau parcio a mesurau blaenoriaethu bysus yn cael eu gwerthfawrogi'n fawr gan ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus. Byddai'n fuddiol i'r cyhoeddusrwydd ar gyfer cyfnewidfeydd, ac yn y manau hynny, gyfeirio at fanteision amgylcheddol buddsoddiad o'r fath.

Yn 2012-13, darperais £18 miliwn o gyfalaf i'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol i gefnogi buddsoddiad mewn nifer o fesurau trafndiaeth. Mae'r rhan fwyaf o'r arian hwn wedi'i wario ar welliannau i drafndiaeth integredig.

Byddaf hefyd yn cyflwyno rheoliadau a fydd yn caniatáu i awdurdodau lleol gymryd camau gorfodi yn erbyn y rheini sy'n torri rheoliadau lonydd bysus a thraffig sy'n symud, fel rhan o'u dyletswyddau rheoli traffig cyffredinol i sicrhau bod y traffig yn symud yn ddirwysr ar hyd y rhwydwaith ffyrdd lleol. Bydd y pwerau hynny'n ategu'r pwerau sydd gan awdurdodau lleol yn barod i gymryd camau gorfodi yn erbyn y rhai sy'n torri rheolau parcio.

Mae buddsoddi mewn hyrwyddo dewisiadau doethach fel cynlluniau teithio yn gallu annog dewisiadau teithio mwy cynaliadwy megis trafndiaeth gyhoeddus yn ogystal â cherdded a beicio yn enwedig ochr yn ochr â buddsoddiad mewn trafndiaeth gyhoeddus. Dyna pam rwyf wedi darparu £1.35m ar gyfer y rhaglen Cynlluniau Teithio Personol.

Y Bil Teithio Llesol

Rydym wedi cyhoeddi ein Papur Gwyn ar y Bil Teithio Llesol. Bydd gan y ddeddfwriaeth hon ran allweddol i'w chwarae yn annog mwy o bobl i roi cynnig ar y cyfoeth sydd yng Nghymru o gyfleoedd cerdded a beicio, a'u mwynhau. Fy mwriad yw y dylid bod yn ofynnol i awdurdodau lleol yng Nghymru:

- nodi a mapio'r rhwydwaith o lwybrau sy'n ddiogel ac yn addas ar gyfer cerdded a beicio yn eu hardaloedd;
- nodi a mapio'r gwelliannau y byddai eu hangen i greu rhwydwaith cwbl integredig ar gyfer cerdded a beicio a datblygu rhestr o gynlluniau i greu'r rhwydwaith, yn ôl trefn blaenoriaeth;
- darparu gwell rhwydwaith os bydd cyllid ar gael, a chan ddilyn y drefn briodol;
- ystyried y posibilrwydd o ddarparu gwell cyfleusterau cerdded a beicio wrth ddatblygu cynlluniau ffyrdd newydd.

Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol

Rwyf wedi bod yn gweithio gyda llywodraeth leol yng Nghymru i ddatblygu'r agenda gydweithio ym maes trafndiaeth. Mae cynnydd da'n cael ei wneud ar ddatblygu'r ymrwymiad yn y Compact ac ar gryfhau'r gwaith cynllunio rhanbarthol, blaenoriaethu a chyflawni o ran buddsoddi mewn trafndiaeth.

Fel rhan o'r cynlluniau hyn, cyhoeddais ar 4 Rhagfyr y bydd Tasglu'n cael ei greu a fydd ar flaen y gad yn gyrru'r gwaith o ddatblygu system drafndiaeth integredig yn ei flaen yn ne ddwyrain Cymru. Mae'r Tasglu'n adeiladu ar y trafodaethau rwyf wedi'u cael gyda SEWTA ar sut y gallwn gydweithio gyda'n partneriaid i wneud y gorau o'r manteision a geir drwy'r cyfle unigryw y mae trydaneiddio Cledrau'r Cymoedd a Phrif Reilffordd y Great Western yn ei ddarparu ar gyfer twf economaidd a chynhwysiant cymdeithasol yn ogystal â lleihau tlodi yn yr ardal bwysig hon.

Rwyf wedi gofyn i'r Tasglu wneud argymhellion ar gyfer system gludiant gyflym i dde ddwyrain Cymru gan ddefnyddio'r rheilffyrdd, y rheilffyrdd ysgafn, bysus a dulliau teithio llesol sy'n diwallu anghenion teithwyr a busnesau ac yn adeiladu ar y manteision y mae trydaneiddio'n eu darparu. Byddaf yn disgwyl i'r Tasglu ddefnyddio dull holistaidd o weithredu mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus, teithio ar y ffyrdd a cherdded a beicio er mwyn cael y canlyniadau gorau posibl a datblygu gweledigaeth i ddangos dyfodol trafndiaeth yn ne ddwyrain Cymru a strwythur rheoli arfaethedig ar gyfer datblygu hyn. Rwyf yn disgwyl adroddiad gan y Tasglu yn ystod y misoedd nesaf.

Rwyf hefyd am sicrhau y byddwn yn gwneud y gorau o'r cyfleoedd yng ngogledd ddwyrain Cymru a fydd yn adeiladu ar y cyfleoedd aml-foddol a nodwyd yn yr Astudiaeth Trafnidiaeth yn Ardal Gogledd Ddwyrain Cymru a gyhoeddwyd yn ddiweddar. Rwyf yn gweithio gyda Taith i ddatblygu dull tebyg o weithredu ar y cyd ar gyfer rhaglen weithredu fesul cam wedi'i blaenoriaethu.

Gwasanaethau Bysus Lleol

Mae gan wasanaethau bysus rôl hanfodol mewn system drafnidiaeth integredig. Mae awdurdodau lleol yn gallu rhoi cymhorthdal i wasanaethau bysus lleol sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol er mai oddeutu 20% o gyfanswm y milltiroedd a weithredir gan gwmnïau bysus y mae'r rhain yn eu cynrychioli. Yn bwysicach, nid oes ganddynt lawer o bŵer i bennu prisiau tocynnau, lefelau gwasanaeth nac ansawdd y gwasanaeth ar y rhwydwaith bysus masnachol. Rhaid iddynt hefyd ddangos nad yw'r gefnogaeth a roddant i wasanaethau sy'n ofynnol yn gymdeithasol yn cael effaith negyddol ar y rhwydwaith masnachol. Yn ogystal, maent mewn sefyllfa dda i harneisio'r cyfraniad y gall cludiant cymunedol ei wneud.

Mae Deddf Trafnidiaeth 2000 a Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 yn rhoi pwerau i awdurdodau lleol sefydlu Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd (CPA) a Chontractau Ansawdd statudol yng nghyswllt y gwasanaeth bysus.

Dan y cyfryw gynlluniau, gall awdurdodau weithio'n agos gyda chwmnïau bysus i gynllunio a darparu gwasanaethau sy'n bodloni anghenion cymunedau lleol. Bydd CPA yn sicrhau bod awdurdodau lleol a chwmnïau bysus yn cyflawni ymrwymadau cyfrwymol sy'n rhannu'r amcan o wneud teithio ar fws yn ddewis mwy dymunol i bawb. Gall y rhain cynnwys uchafswm prisiau tocynnau ac amserlenni wedi'u cydlynu.

Hoffwn weld mwy o'r Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd bysus statudol hyn yn cael eu sefydlu i siapio'r gwasanaethau bysus a fydd yn cael eu darparu. Credaf fod Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd bysus statudol yn cynnig yr hyn yr ydym am weld y diwydiant bysus yn ei gyflawni. Ond byddaf yn parhau i adolygu'r mater, yn enwedig os nad oes llawer o dystiolaeth bod digon o waith yn cael ei wneud i werthuso potensial cynlluniau partneriaeth o'r fath. Byddwn hefyd yn ystyried cefnogi Cynlluniau Contractau Ansawdd os oes dystiolaeth

glir na fydd dull partneriaeth o weithredu'n darparu'r gwelliannau rydym am eu gweld.

Byddwn yn disgwyl i'r Tasglu yn ne ddwyrain Cymru, a'r gwaith ar gyfer datblygu'r astudiaeth aml-foddol yng ngogledd ddwyrain Cymru, ystyried y cyfraniad y gall cynlluniau o'r fath ei wneud at gyflawni ein dyheadau am system drafnidiaeth integredig.

Rhaid cael caniatâd Gweinidogion Cymru ar gyfer Contractau Ansawdd, sef masnachfreintiau bysus i bob pwrpas. Byddaf yn ystyried cyflwyno rheoliadau ar hyn yn ystod 2013-14, fel bod set lawn o bwerau ar gael i ddylanwadu ar y gwasanaethau bysus a fydd yn cael eu darparu, a'u safon, os na fydd partneriaethau gwirfoddol a statudol yn cael eu sefydlu'n ddigon egnïol.

Rwyf hefyd wedi cymryd y cyfle i lacio'r fframwaith rheoleiddio ynghylch trwyddedau adran 22 sy'n ei gwneud yn haws i wasanaethau trafndiaeth cymunedol ddarparu gwasanaethau bysus cymunedol yn arbennig mewn ardaloedd gwledig a chymunedau anghysbell lle byddai gwasanaethau confensiynol yn fwy drud.

Mae ein cynllun teithio ar y bysus rhad ac am ddim - sydd hefyd yn awr yn cynnwys aelodau o'r lluoedd arfog a chyn-filwyr sydd wedi'u niweidio'n ddrwg – yn dal yn llwyddiant enfawr. Mae'r cynllun yn parhau i gynnig lefel o fynediad y mae deiliaid cardiau teithio mewn rhannau eraill o'r DU yn genfigennus ohono.

Er gwaetha'r cyfyngiadau cyllido difrifol, rydym yn parhau i ganiatáu i bobl gymwys deithio'n rhad ac am ddim ar unrhyw adeg o'r dydd ac ar bob diwrnod y mae'r gwasanaethau'n rhedeg, gan gynnwys ar benwythnos a gwyliau banc.

Mae oddeutu 700,000 o ddeiliaid cardiau teithio ledled Cymru. Mae cost y cynllun wedi codi dros amser, a bydd yn rhaid darparu oddeutu £70m eleni ar gyfer ad-dalu'r cwmnïau bysus ac ar gyfer talu costau gweinyddol yr awdurdodau lleol. Mae hyn yn cael ei reoli gan fod gennym gytundeb arloesol gydag awdurdodau lleol a chwmnïau bysus sy'n golygu bod eu holl gostau'n cael eu hariannu, a chan roi sicrwydd i mi hefyd na fydd y cynllun yn costio mwy na £213m dros y cyfnod 2011-14.

Yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth sy'n gyfrifol am waith y Comisiynwyr Traffig. Fodd bynnag, byddaf yn darparu swyddfa ar gyfer y Comisiynwyr yn Brunel House yng Nghaerdydd, sy'n eu galluogi i ddatblygu perthynas agosach a gwell gydag awdurdodau lleol a chwmnïau bysus yng Nghymru. Mae'r swyddfa honno hefyd ar gael i'r tri Swyddog Cydymffurfiaeth a gyflogir gan Bus Users UK yng Nghymru – ond sy'n cael eu hariannu gen i – i helpu i gynnal a gwella perfformiad cwmnïau bysus ledled Cymru.

Rhwydwaith Bysus Traws Cymru

Un o'm prif flaenoriaethau yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol wedi'i flaenoriaethu yw datblygu rhwydwaith bysus teithiau hir Traws Cymru a fydd yn darparu gwasanaethau gwell i'n prif drefi nad ydynt bellach wedi'u cysylltu â gwasanaethau rheilffordd.

Ym mis Mawrth 2012, cafodd gwasanaeth T4 newydd ei lansio gennyf rhwng y Drenewydd a Merthyr a chysylltiad pellach i Gaerdydd, gyda buddsoddiad o ryw £1m mewn chwe cherbyd llawr isel newydd. Ers i'r gwasanaeth gael ei gyflwyno, gwelwyd cynnydd o dros 22% yn nifer y teithwyr.

Mae fy swyddogion yn awr yn gweithio'n agos gyda'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gynllun strategol ar gyfer gwneud rhagor o welliannau i'r Rhwydwaith. Byddaf yn darparu rhagor o wybodaeth am hyn maes o law.

Buom yn gweithio'n helaeth gyda Chynghorau Ceredigion a Sir Gaerfyrddin i ddatblygu Cynllun Partneriaeth Ansawdd bysus statudol ar gyfer gwasanaethau Traws Cymru rhwng Aberystwyth ac Aberteifi. Rydym yn dal i gael trafodaethau gyda Bysiau Arriva am delerau'r cynllun hwnnw. Hefyd, byddwn yn ystyried yr achos dros ddatblygu Contract Ansawdd ar gyfer y coridor hwnnw.

Ariannu Trafnidiaeth

Mae Llywodraeth y DU wedi torri'n cyllid yn sylweddol – oddeutu £1.7bn dros dair blynedd – ac mae'n debygol y bydd llai o arian ar gael am gryn amser eto. Er gwaetha'r toriadau hyn, mae'r arian rwyf yn ei ddarparu i gefnogi trafndiaeth gyhoeddus yn cyfateb i oddeutu hanner cyfanswm fy nghyllideb drafndiaeth.

Adolygiad o'r broses Ariannu Bysus

Ym Mawrth 2012, cyhoeddais adolygiad trylwyr o'r arian rydym yn ei ddarparu ar gyfer cefnogi gwasanaethau trafndiaeth cymunedol a bysus. Roeddwn yn benderfynol y dylai'r arian cyhoeddus i gefnogi cwmnïau preifat ganolbwyntio ar y canlyniadau hynny y mae teithwyr yn fwyaf awyddus i'w gweld, a'r rhai sy'n fwyaf tebygol o annog rhagor o bobl i ddefnyddio bysus. Dim ond hynny fydd yn helpu i gynnal incwm prisiau tocynnau a galluogi'r rhwydwaith bysus i ymdopi'n well yn y tymor hwy. Roedd hyn yn golygu bod yn rhaid rhoi'r gorau i ddarparu arian cyhoeddus i gwmnïau bysus er mwyn rhedeg gwasanaethau nad oedd gofyn iddynt gludo teithwyr hyd yn oed, i system lle bydd arian cyhoeddus yn cyflawni canlyniadau penodol.

Mae'r adolygiad hefyd wedi'n helpu ni i ymateb i'r gostyngiad yn yr arian sydd ar gael o'r sector cyhoeddus ond gan barhau i ddiogelu gwasanaethau bysus lleol.

Mae'r trefniadau presennol, lle rydym yn darparu arian i 22 awdurdod lleol, yn rhy fiwrocraidaidd. Felly, bydd arian yn y dyfodol yn cael ei gyfeirio drwy ein Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan greu arbedion maint ar yr ochr weinyddol, a lle bydd yn rhaid ystyried gwasanaethau trafndiaeth cymunedol

a'r gwasanaeth bysus ochr yn ochr â'r rheilffyrdd a moddau eraill mewn rhwydwaith rhanbarthol.

Ar sail rhagdybiaeth cost o £25m yn 2013-14, mae'r Consortia eisoes wedi dechrau gweithio gyda chwmnïau bysus a thrafnidiaeth gymunedol i nodi'r math o rwydweithiau sy'n debygol o weithredu o 1 Ebrill. Bydd gwasanaethau masnachol yn derbyn ffi am bob milltir gwasanaeth, heb gynnwys 'milltiroedd di-fudd' fel y'u gelwir. Bydd gwasanaethau dan gontract yn cael eu cefnogi drwy delerau'u contractau.

Bydd y Consortia'n datblygu strategaethau trafndiaeth gyhoeddus rhanbarthol yn ystod 2013-14 a fydd hefyd yn blaenoriaethu'r buddsoddi yn y dyfodol i adlewyrchu'r arian sydd ar gael a'r canlyniadau penodol yr ydym am eu gweld. Gallai'r canlyniadau hyn gynnwys, er enghraifft, hyfforddiant i yrwyr ar ymwybyddiaeth o anabledd, gwybodaeth well wrth arosfannau bysus, gyrru diogelach a mwy effeithlon SAFED, neu gyhoeddiadau gweledol neu sain ar gerbydau.

Bydd y cynllun newydd yn welliant sylweddol ar gyfer nodi pa drafnidiaeth gyhoeddus rydym yn ei chefnogi a pham. Bydd hefyd yn darparu peirianwaith llawer gwell ar gyfer datblygu trafndiaeth integredig yng Nghymru.

Gwasanaethau Rheilffyrdd

Hoffwn weld system rheilffordd fodern a mwy effeithiol yng Nghymru sy'n fwy hygyrch er mwyn i fwy o bobl allu defnyddio system rheilffordd o safon uchel ond sy'n fforddiadwy. Rydym yn dylanwadu fwyfwy ar ddyfodol y rheilffyrdd yng Nghymru, ac rydym yn gweithio i sicrhau y bydd gennym ran fwy uniongyrchol yn y gwaith o gynllunio a darparu rhwydwaith rheilffyrdd modern. Bydd y rownd bresennol o gynllunio strategol gan Network Rail yn cydgysylltu â'n gwaith yn diweddarau fframwaith cynllunio a pholisi Cymru. Bydd y fframwaith cynllunio a pholisi newydd, a fydd yn delio â'r cyfnod ar ôl 2015, yn nodi'n blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi yn y rheilffyrdd ledled Cymru i'r dyfodol. Bydd hefyd yn sail i'n blaenoriaethau ar gyfer y cyfnodau buddsoddi yn y dyfodol ar gyfer y rheilffyrdd - yn ogystal â'n blaenoriaethau ar gyfer moddau eraill.

Rwyf wedi cychwyn trafodaethau gyda'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar yr achos dros foderneiddio yng ngogledd Cymru, a byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU i lunio'r achos dros wneud y gwelliannau hyn. Efallai fod y prif bwerau ar gyfer gwneud penderfyniadau gan Lywodraeth y DU, ond byddwn yn defnyddio popeth o fewn ein gallu i gynyddu ein dylanwad dros y gwasanaethau a'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru.

Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn gyd-lofnodwr gyda'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar fasnachfaint bresennol Cymru a'r Gororau, a disgwylir i fasnachfaint newydd gael ei rhoi yn 2018.

Nid yw'r ddeddfwriaeth fel y mae yn fy ngalluogi i gyflawni fy mlaenoriaethau'n effeithiol. Wrth inni ddechrau ar y gwaith manwl sydd i'w wneud cyn ailosod

masnachfaint Cymru a'r Gororau yn 2018, ac yn unol â'n hymrwymiad yn ein manifesto, byddwn yn ystyried yr achos dros gael rhagor o bwerau. Mae angen inni ystyried opsiynau ar gyfer newid yn ofalus iawn.

Mae'r ffordd y mae'r strwythurau ariannu a chyfreithiol ar gyfer y rheilffyrdd wedi datblygu'n golygu bod yna gysylltiadau a threfniadau ariannu cymhleth a materion o ran dosrannu risg. Mae'n bwysig ein bod yn deall yn iawn y risgiau a'r costau a all godi yn sgil unrhyw newid deddfwriaethol cyn gwneud unrhyw benderfyniadau.

I ddeall yr opsiynau ar gyfer newid, rydym wedi dechrau ymgysylltu'n allanol drwy gynnal cynhadledd undydd lle bu arweinwyr ac arbenigwyr y diwydiant rheilffyrdd yn rhannu'u harbenigedd. Byddwn yn parhau i gasglu gwybodaeth fel y bydd gennym amrywiaeth eang o dystiolaeth a dealltwriaeth fanwl cyn gwneud unrhyw benderfyniadau.

Seilwaith y Rheilffyrdd

Ein gorsafoedd rheilffyrdd yw'r pwynt cyswllt hanfodol cyntaf ar gyfer pobl sy'n teithio ar y rheilffyrdd. Oherwydd blynyddoedd o danfuddsoddi gan Lywodraeth y DU, sy'n dal yn gyfrifol am y seilwaith rheilffyrdd, a'i ariannu, ac am welliannau i orsafoedd, mae llawer o'n gorsafoedd mewn cyflwr gwael. Mae gormod ohonynt nad ydynt yn hwylus ar gyfer cadeiriau olwyn. Felly, rwy'n parhau i bwysu ar Lywodraeth y DU a Network Rail i flaenoriaethu gwelliannau i orsafoedd yng Nghymru, gan gynnwys gwella mynediad a hygyrchedd.

Mae rhaglen waith bresennol Network Rail dan gynllun Adnewyddu Signalau Ardal Caerdydd yn cynnwys gwaith adnewyddu mawr i orsafoedd Canol Caerdydd a Heol y Frenhines, gwaith yr wyf yn ei groesawu, ac mae'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn defnyddio arian Llywodraeth Cymru i roi arian cyfatebol ar gyfer gwaith uwchraddio gorsafoedd y Waun, Machynlleth, Ystrad Mynach, Llandaf a Radur dan gynllun Mynediad i Bawb Llywodraeth y DU.

Hefyd, mae fy rhaglen i, sef Rhaglen Gwella Gorsafoedd Cymru (NSIP+), gyda chymorth y Gronfa Strwythurol Ewropeaidd, yn rhaglen £40m sy'n ariannu gwaith uwchraddio mawr yng ngorsafoedd Llandudno, y Rhyl, Aberystwyth, Pontypridd, Port Talbot ac Ystrad Mynach, yn ogystal â gwaith uwchraddio i wella hygyrchedd yng ngorllewin Cymru ac ar ein rheilffyrdd lleol gwledig.

Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau i'r dyfodol

Dylai'r fasnachfaint nesaf bennu gwasanaeth a fydd yn bodloni anghenion defnyddwyr, a fydd ag enw da am safonau uchel, twf ac arloesed ac yn cynnig gwerth am arian. Dan y ddeddfwriaeth bresennol, yr Adran Drafnidiaeth sy'n gyfrifol am ailosod masnachfaint Cymru a'r Gororau, tra mae Llywodraeth Cymru yn ymgynghorai statudol ar gyfer masnachfreintiau sy'n gweithredu yng Nghymru. Byddwn yn ystyried y trefniadau sy'n ymwneud â'n rôl gyda

masnachfaint Cymru a'r Gororau o 2018, gyda'r bwriad o gael mwy o gyfranogiad. Rydym yn trafod ailosod masnachfreintiau a gofynion ariannu i'r dyfodol gyda'r Adran Drafnidiaeth.

Byddwn yn ystyried yr opsiynau ar gyfer masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, gan gynnwys model er elw a model di-ddifidend. Rydym am sicrhau y bydd y fasnachfaint nesaf yn parhau i fod â rhan bwysig o ran cysylltu, yn darparu gwerth am arian i drethdalwyr ac yn gwella'r gwasanaeth i gwsmeriaid. Mae'n bwysig ein bod yn deall yn iawn risgiau a manteision y fasnachfaint nesaf cyn penderfynu ar ei ffurf.

Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn ystyried y broses fasnachfaint i weld a oes rhywbeth am y broses ei hun sydd wedi arwain at ddiffyg llwyddiant modelau gwahanol o weithredwyr masnachfaint, boed yn ddi-ddifidend neu dan arweiniad cydweithredol. Bydd yr hyn a ddysgir yn sgil adolygiad Llywodraeth y DU o fasnachfaint y West Coast yn cyfrannu at y ffordd o weithredu yn y dyfodol a dylai anelu at gynnwys ein cymunedau, ein gweithlu, dylai gynnig y gwerth gorau am arian i drethdalwyr a diwallu anghenion trafnidiaeth Cymru. Yn ystod rhan gyntaf eleni, byddwn yn cynnal ymgynghoriad cyhoeddus ar yr amcanion polisi ar gyfer y rheilffyrdd yng Nghymru fel ein bod yn cychwyn o'r lle iawn.

Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn elfen sylfaenol o'r rhwydwaith trafnidiaeth yng Nghymru, ac yn y rhan fwyaf o wledydd y byd. I lawer, mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn fath hanfodol o drafnidiaeth sy'n eu galluogi nhw i deithio i'r gwaith ac i gyfleusterau hanfodol megis siopau a chyfleusterau meddygol, yn ogystal â gweithgareddau hamdden.

O ran demograffeg, y farchnad fwyaf ar gyfer gwasanaethau tacsis yw'r grŵp oedran 18 i 29 oed sy'n gwneud oddeutu 20 taith y flwyddyn o'i gymharu â chyfartaledd blynyddol o 11 taith. Mae pobl sydd yn yr 20% isaf o ran incwm 40% yn fwy tebygol o ddefnyddio tacsis a cherbydau hurio preifat na'r rheini sydd yn yr 20% uchaf. Mae gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat o un man penodol i fan arall yn hanfodol ar gyfer teithwyr anabl.

Mae'r sector yn hwyluso llawer o deithiau trafnidiaeth leol byr y tu allan i'r rhwydwaith bysus confensiynol, yn darparu llawer o deithiau rhyng-foddol, a hefyd yn bodloni anghenion llawer o fyfyrwyr na fyddai eu teithiau o'r cartref i'r ysgol yn bosibl efallai fel arall.

Ym mis Mai 2012, cyhoeddodd Comisiwn y Gyfraith bapur ymgynghori'n nodi ei gynigion dros dro ar gyfer diwygio'r fframwaith cyfreithiol yn ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat. Yn ogystal ag ystyried y materion trwyddedu, gwnaeth y Comisiwn sylwadau hefyd ar ystod eang o faterion, gan gynnwys gwella'r ddarpariaeth ar gyfer pobl ag anableddau, cyfyngiadau o ran niferoedd a gorfodaeth. Daeth yr ymgynghoriad i ben ym mis Medi, ac mae'r Comisiwn yn adolygu'r ymatebion ar hyn o bryd. Unwaith y bydd y gwaith hwnnw wedi'i gwblhau, bydd y Comisiwn yn cyflwyno adroddiad i

Lywodraeth y DU gan gynnwys argymhellion, ac efallai hefyd y bydd yn ymgorffori cynigion ar gyfer deddfwriaeth newydd.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cyfrannu at y gwaith hwn, ac rydym yn parhau i weithio'n agos gyda Chomisiwn y Gyfraith a Llywodraeth y DU i sicrhau y gallwn fanteisio i'r eithaf ar unrhyw gyfleoedd newydd a geir yn sgil gwaith Comisiwn y Gyfraith. Yn y cyfamser, rydym yn gweithio'n agos gyda'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol i ystyried beth y gallwn ei wneud i godi safonau ar draws y sector.

Cludo beiciau ar fysis

Mae Llywodraeth Cymru yn annog cwmnïau bysus i ystyried cyfleoedd ar gyfer cludo beiciau os yw hynny'n ddiogel ac yn ddoeth. Rwy'n llongyfarch y cwmnïau hynny sydd, er nad oes rheidrwydd arnynt i wneud hynny, yn gadael i feicwyr deithio ar fysis, ac yn eu hannog i wneud hynny, os oes modd cadw'r beic yn ddiogel.

Enghreifftiau o integreiddio

Mewn partneriaeth â Chyngor Bro Morgannwg, rydym yn ariannu gwasanaeth cyswllt bws Maes Awyr Caerdydd rhwng y Maes Awyr, gorsaf drenau'r Rhws ac Ardal Fenter Sain Tathan. Mae hwn yn cysylltu awyrennau â threnau gan ddefnyddio bysus pwrpasol. Mae Prif Weinidog Cymru a minnau'n benderfynol o weithio gyda'r Maes Awyr, awdurdodau cyhoeddus ac eraill i wneud y gorau o'i botensial.

Yng ngogledd Cymru, rwy'n rhoi cymorth ar gyfer gwella gorsaf rheilffordd Cyffordd Llandudno, gan gynnwys cilfachau bysus ar gyfer trosglwyddo rhwng trenau a bysus. Mae gorsaf drenau Aberystwyth yn cael ei gwella hefyd.

Yng Nghaerffili, mae canolfan drafnidiaeth gyhoeddus aml-foddol effeithiol wedi bodoli ers sawl blwyddyn.

Yn ne orllewin Cymru, mae Bwcabus yn treialu dulliau blaengar o gysylltu cymunedau anghysbell a diarffordd yn aml â'r rhwydwaith bysus a threnau confensiynol. Mae'n enghraifft dda o weithio mewn partneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, Cyngor Sir Ceredigion, Cyngor Sir Caerfyrddin, a Phrifysgol Morgannwg. Mae'r cysylltiad academaidd yn arwyddocaol, oherwydd bod Bwcabus yn treialu meddalwedd newydd nad yw wedi'i defnyddio yn unlle arall yn y DU.

Cynllunio Defnydd Tir

Mae rhai o'r ymatebion i ymgynghoriad y Pwyllgor yn pwysleisio'n ddigon teg y rôl bwysig sydd gan ddeddfwriaeth cynllunio yn hybu trafndiaeth gyhoeddus. Hoffwn weld awdurdodau cynllunio a datblygwyr yn cydweithio'n well pan fyddant yn gwneud eu cynigion cychwynnol am ysgolion, ysbytai, canolfannau meddygol neu ddatblygiadau diwydiannol, masnachol neu

siopau, er mwyn gallu ymgorffori trafndiaeth gyhoeddus aml-foddol effeithiol yn y cynlluniau hynny o'r cychwyn.

Comisiwn Silk

Ar 20 Tachwedd, croesawodd Prif Weinidog Cymru yr adroddiad a gyhoeddwyd gan Gomisiwn Silk Llywodraeth y Du, a oedd yn argymhell newidiadau cynhwysfawr i bwerau ariannol Cymru.

Fel y dywedodd y Prif Weinidog, mae'r adroddiad yn cynnwys argymhellion pwysig iawn y mae cynrychiolwyr ein pedair prif blaid wleidyddol wedi gallu cytuno arnynt, ac sy'n cyd-fynd yn dda â'n barn am lwybr diwygio ariannol yn y dyfodol.

Mae adroddiad y Comisiwn, ynghyd â datganiad ar ddiwygio'r drefn ariannu a gafodd ei gyhoeddi ar y cyd gyda Llywodraeth y DU ym mis Hydref, yn darparu sylfaen gadarn ar gyfer cyflwyno diwygiadau parhaol. Rydym yn ystyried yr adroddiad yn ofalus a gobeithiwn weithio gyda Llywodraeth y DU i wneud cynnydd sydyn ar yr agenda hon.

Ffyrdd

Cyfeiriodd sefydliadau sy'n cynrychioli'r sector busnes at gyflwr ffyrdd yn eu hymatebion i ymgynghoriad y Pwyllgor, gan ychwanegu bod eu cyflwr gwael yn cael effaith andwyol ar eu busnesau.

Mae'n bwysig cydnabod ein bod yn gwario dros £100m ar gynnal a chadw ffyrdd ac adnewyddu bob blwyddyn ar y rhwydwaith strategol. Rydym wedi blaenoriaethu rhaglen o brosiectau seilwaith ar draws rhwydwaith strategol Cymru.

Rydym yn darparu arian refeniw ychwanegol i awdurdodau lleol, a fydd yn eu galluogi i fuddsoddi oddeutu £170m ar y rhwydwaith lleol dros y tair blynedd ariannol nesaf.

Bwriadaf ofyn i'n Hasiantau Cefnffyrdd gynnwys cwmnïau trafndiaeth gyhoeddus pan fyddant yn ymgynghori ar fwriad i gau ffyrdd ar y rhwydwaith cefnffyrdd. Byddai hyn yn berthnasol yn bennaf i gau ffyrdd am gyfnod hir oherwydd gwaith gan y cyfleustodau cyhoeddus ar gefnffyrdd trefol. Ond byddai hefyd yn cynnwys ein gwaith cynnal a chadw ein hunain yn y tymor byr a mwy hirdymor lle byddai'n rhaid ymgynghori petai'r gwaith yn effeithio ar wasanaethau trafndiaeth lleol.

CARL SARGEANT
Y GWEINIDOG LLYWODRAETH LEOL A CHYMUNEDAU