

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

Diben

Mae'r papur hwn yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau am ddatblygiadau ym Maes Awyr Caerdydd, y contract rheilffyrdd newydd, ffyrdd, datganoli pwerau trafndiaeth a thrafnidiaeth gymunedol.

Cefndir

Rydym yn bwrw yn ein blaenau â'n gweledigaeth uchelgeisiol i weddnewid y seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ledled Cymru, gan gynnwys gwasanaethau bysiau lleol, teithio llesol, gwasanaethau rheilffyrdd drwy gontract rheilffyrdd nesaf Cymru a'r Gororau, sicrhau twf Maes Awyr Caerdydd a llwybrau newydd, buddsoddi yn ein rhwydwaith ffyrdd strategol, a phrosiectau metro'r de-ddwyrain a'r gogledd.

Mae ein Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn dangos y rhaglen y bwriadwn ei rhoi ar waith dros y tair blynedd nesaf, ac mae'n targedu pum prif faes: twf economaidd; trechu tlodi; teithio cynaliadwy a diogelwch; a gwella mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau.

Mewn sawl ffordd, 2018 fydd y flwyddyn pan fydd Cymru'n dechrau ar gyfnod newydd wrth ddarparu rhwydwaith trafndiaeth sy'n gwbl addas i'r unfed ganrif ar hugain. Nid yn unig y mae cyfleoedd cyffrous ar gael yn sgil datganoli pwerau trafndiaeth yn Neddf Cymru 2017, ond yn y flwyddyn hon hefyd y byddwn yn dod yn gyfrifol am y fasnachfaint rheilffyrdd, gan allu rhoi'r contract rheilffyrdd nesaf yng Nghymru er mwyn darparu gwell gwasanaethau i bobl ledled y wlad. Bydd hynny'n trawsnewid ein rhwydwaith gan olygu y gallwn wireddu ein huchelgeisiau ar gyfer y metro.

Rydym hefyd yn bwrw yn ein blaenau â'm gweledigaeth ar gyfer Metro Gogledd-ddwyrain Cymru. Yn ddiweddar rwyf wedi cyhoeddi £1.8m i'w wario i wella trafndiaeth gyhoeddus yng Nglannau Dyfrdwy fel rhan o'r paratodau ar gyfer y metro. Bydd hyn yn hwb i weithredu cynlluniau pwysig a fydd yn gwella mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a'r Ardal Fenter ehangach a mynediad y tu mewn iddynt, gan gysylltu cymunedau â swyddi a gwasanaethau. Bydd hyn yn gam pwysig tuag at gyflawni ein huchelgeisiau ar gyfer Gogledd Cymru ac ardal drawsffiniol sy'n elfen gystadleuol a chysylltiedig o Bwerdy Gogledd Lloegr.

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi'i chomisiynu i ddatblygu cynlluniau ar gyfer gorsaf drenau newydd Parcfordd Glannau Dyfrdwy, gorsaf drenau integredig Shotton a chanolfan drafnidiaeth integredig yng ngorsaf drenau Wrecsam Cyffredinol. Yn ogystal, mae £3m o gyllid cyfalaf wedi'i ddyfarnu i Gyngor Sir y Fflint a Chyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam ar gyfer cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol a fydd yn ategu'r cynigion rheilffyrdd ac yn cyfrannu ymhellach at ddarparu Metro Gogledd-ddwyrain Cymru.

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

Bydd Cynllun Glannau Dyfrdwy, Prosbectws Twf Cynghrair Mersi a'r Dyfrdwy a phrosbectws Rheilffyrdd Gorllewin Lloegr a Chymru hefyd yn helpu i roi sail i ddatblygu ymhellach y weledigaeth ar gyfer Metro'r Gogledd-ddwyrain.

Byddaf hefyd yn cyflwyno cynigion a fydd yn ceisio gwella'r modd y mae gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu cynllunio a'u darparu, a bydd y rhain yn destun ymgynghoriad cyhoeddus yn yr haf. Wrth gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol gyda'n gweithredwyr bysiau, rwy'n awyddus i sicrhau bod mwy o bobl yn gallu defnyddio rhwydwaith bysiau sy'n lân, yn gyflym ac yn effeithlon, a hwnnw'n rhoi dewis hygyrch a chynhwysol arall yn lle'r cerbyd modur preifat. Bydd y gwaith hwn hefyd yn ystyried sut y gall tacsis, cerbydau hurio preifat a gweithredwyr trafniadaeth lleol sy'n gweithio o dan gyfundrefn y drwydded trafniadaeth gymunedol gyfrannu at ein gweledigaeth ar gyfer trafniadaeth gyhoeddus integredig.

Byddaf hefyd yn parhau i fuddsoddi yn ein rhwydwaith ffyrdd, megis £95m tuag at ffordd osgoi newydd arfaethedig y Drenwydd, tua £200m i wella coridor Sir y Fflint (yr A55/yr A494/yr A548) ac £1.2m ar gyfer Ffordd Gyswllt Llangefni. Bydd y rhain, yn ogystal â'r cynigion ar gyfer yr M4 yn Ne Cymru yng Nghasnewydd ac yn Abertawe a Thrydedd Bont dros y Fenai yn y gogledd, yn gwneud lles i ni i gyd.

Mae rhagor o fanylion isod am y meysydd y gwnaethoch holi amdanynt.

Maes Awyr Caerdydd

Ers i Lywodraeth Cymru brynu Maes Awyr Caerdydd, mae nifer y teithwyr wedi parhau i gynyddu, ac yn agosáu bellach at 1.5 miliwn y flwyddyn. Tua 1 miliwn oedd y ffigur pan brynwyd y Maes Awyr.

Mae hyn yn gynydd o 9% yn nifer y teithwyr ers y llynedd, ar ben cynnydd o 16% yn 2016. Yn y 6 mis diwethaf, enwyd y Maes Awyr yn faes awyr gorau'r Deyrnas Unedig (o dan 3 miliwn o deithwyr) a daeth yn seithfed yn y byd mewn adolygiad diweddar o fodlonrwydd cwsmeriaid meysydd awyr.

Mae perfformiad ariannol y Maes Awyr yn parhau i wella yn unol â'r amcanestyniadau uchelgeisiol yn ei gynllun busnes, ac mae cwmnïau awyrennau yn hedfan yn uniongyrchol o Gaerdydd i 50 o lefydd, gan gynnwys i 9 prifddinas, yn ogystal ag i dros 900 o lefydd drwy feysydd awyr sy'n gweithredu fel canolfannau.

Yn ddiweddar lansiodd y Maes Awyr fuddsoddiad o £4 miliwn er mwyn gwella'r derfynfa, gan gynnwys gwella'r ardal ymadael a'r seilwaith parcio ceir. Bydd y newidiadau hyn yn cael eu datgelu y mis hwn.

Bydd llwybrau newydd gan Thomas Cook, TUI a Flybe, yn ogystal â chyflwyno'r llwybrau llwyddiannus gan Qatar Airways o Gaerdydd, yn creu porth o dde Cymru i'r byd ehangach, ac mae hynny'n dangos yr hyn y mae'r Maes Awyr wedi'i gyflawni hyd yma. Dyma pam, fel yr unig gyfranddaliwr yn y Maes Awyr, fod Llywodraeth Cymru wedi penderfynu buddsoddi £6 miliwn yn

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL
ychwanegol drwy gyfnewid cyfranddaliadau cyffredin er mwyn i'r maes awyr
ddatblygu'n gyflymach.

Mae'r maes awyr wedi pennu ystod o brosiectau cyfalaf a fydd yn datblygu ar y llwyddiant diweddar ac yn gymorth i sicrhau cymaint o dwf â phosibl a dechrau gwneud elw drachefn. At hynny, bydd y datblygiadau hyn yn creu gwell amgylchedd i'r teithwyr wrth i'r maes awyr barhau ar ei daith i fod yn faes awyr o'r radd flaenaf i brifddinas gwlad.

Bu'r daith i adferiad yn un hir, ac mae'r maes awyr ar hyn o bryd yn y bedwaredd flwyddyn mewn cynllun adfer 5-mllynedd. Drwy fuddsoddi i wella perfformiad masnachol y maes awyr, mae ganddo lawer gwell cyfle i fod yn hunangynhaliol. Yn bwysig i drethdalwyr, mae hyn yn cyflymu'r cynnydd a wneir tuag at fod mewn sefyllfa bosibl i adennill y buddsoddiad. Mewn sefyllfa o'r fath, gallai'r llywodraeth ystyried denu cyllid o'r sector preifat drwy ryddhau ecwiti, gyda'r posibilrwydd o ddefnyddio unrhyw gyllid cyhoeddus a adenillir i fuddsoddi mewn meysydd eraill.

Gan edrych tua'r dyfodol, mae'r maes awyr yn gobeithio denu 2.5 miliwn o deithwyr erbyn 2026, ac rydym ar hyn o bryd yn gweithio gyda'r maes awyr ar uwchgyllun ar gyfer y 10 mlynedd nesaf. Bydd hwn yn cynnwys gweledigaeth i ddatblygu safle'r maes awyr a'r seilwaith gweithredol – disgwylw'n y bydd y cynllun wedi'i gwblhau ganol 2018.

Byddaf hefyd yn parhau i geisio datganoli'r Doll Teithwyr Awyr i Gymru. Dylai gostwng neu gael gwared ar y Doll Teithwyr Awyr greu mwy o gystadleuaeth rhwng meysydd awyr rhanbarthol, yn ogystal ag annog cwmnïau awyrennau i gyflwyno llwybrau rhanbarthol newydd a chreu mwy o gystadleuaeth rhyngddynt, a chan hynny gynyddu'r dewis i'r cyhoedd sy'n teithio.

Caffael Gwasanaethau Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau

Fel rhan o'r paratodau at fasnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, ym mis Tachwedd 2014 daeth Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y Deyrnas Unedig i gytundeb ar gyfer datganoli'r swyddogaethau masnachfreintio gweithredol i Weinidogion Cymru, fel y gallai Llywodraeth Cymru arwain y broses o gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, sydd i fod i ddechrau ar 14 Hydref 2018.

Rwy'n falch o gadarnhau ein bod bellach wedi dod i gytundeb â'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ynghylch trosglwyddo'r swyddogaethau masnachfreintio rheilffyrdd i Weinidogion Cymru. Bydd y swyddogaethau yn cael eu trosglwyddo drwy 'Orchymyn Gweinidogion Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) (Rheilffyrdd) 2018' a osodwyd gerbron Senedd y Deyrnas Unedig ar 28 Chwefror 2018. Bydd y Gorchymyn yn ddarostyngedig i'r weithdrefn penderfyniad cadarnhaol yn y naill Dŷ a'r llall.

Mae'r swyddogaethau sydd i'w trosglwyddo wedi'u cynnwys yn Neddf Rheilffyrdd 1993 a Deddf Rheilffyrdd 2005 (Deddfau 1993 a 2005). Mae'r swyddogaethau hyn yn ymwneud yn bennaf â masnachfreintio gwasanaethau

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

rheilffyrdd i deithwyr a dod â gwasanaethau rheilffyrdd i ben, ynghyd â rhai asedau rheilffyrdd penodol. Yn fras, mae'r swyddogaethau hyn yr un fath â'r rheini a drosglwyddwyd i Weinidogion yr Alban o dan Ddeddf 2005. Serch hynny, mae rhai pethau'n wahanol, yn sgil y gwahaniaethau yn natur y rheilffyrdd trawsffiniol i Loegr a'r ffaith nad yw'r cyfrifoldebau dros y rhwydwaith rheilffyrdd yn cael eu datganoli i Gymru.

Mae'r Gorchymyn yn diwygio Deddfau 1993 a 2005 fel mai Gweinidogion Cymru fydd yr unig awdurdod dynodi a masnachfreintio ar gyfer gwasanaethau yng Nghymru yn unig, ac mae'n galluogi Gweinidogion Cymru i ddynodi a masnachfreintio cyfran Gymreig gwasanaethau Cymreig (y rhannau hynny o wasanaethau trawsffiniol i Loegr/o Loegr) sydd wedi'u cynnwys yn yr un fasnachfaint â'r gwasanaethau yng Nghymru yn unig.

Cytunwyd ar y cwmpas hwn er mwyn cydnabod natur eang gwasanaethau trawsffiniol – a gwasanaethau yn Lloegr yn unig – a ddarperir gan fasnachfaint Cymru a'r Gororau a'r angen am atebolrwydd priodol ar gyfer gweithrediadau rheilffordd ar y naill ochr i'r ffin a'r llall.

O ran yr angen i fwrw ati i gaffael contract nesaf Cymru a'r Gororau, mae'r broses gaffael sy'n mynd rhagddi ar hyn o bryd yn cael ei threfnu ar sail trefniadau asiantaeth a sefydlwyd o dan adran 83 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006, sy'n caniatáu i Weinidogion Cymru weithredu fel asiantau i'r Ysgrifennydd Gwladol.

Er mwyn gallu parhau i ddatblygu cysylltiadau trawsffiniol pwysig er budd teithwyr, bydd Llywodraeth Cymru yn cynnal y trefniadau asiantaeth gyda'r Ysgrifennydd Gwladol er mwyn galluogi Gweinidogion Cymru i ddefnyddio'r pwerau perthnasol o dan Ddeddfau 1993 a 2005. Mae hyn yn ei gwneud yn bosibl i Weinidogion Cymru gaffael a rheoli holl contract rheilffyrdd Cymru a'r Gororau, sy'n cynnwys gwasanaethau a fydd yn parhau i fynd i Loegr ac o Loegr, a'r rheini a fydd yn gweithredu yn Lloegr ei hun.

O ran y broses gaffael, mae Trafnidiaeth Cymru wedi dadansoddi pa mor gadarn a chymwys yn dechnegol yw'r ddau gais, ac mae'n hyderus y gall y naill a'r llall ddarparu gwasanaeth o ansawdd da a fydd yn ein galluogi i weddnewid gwasanaethau rheilffyrdd ledled Cymru.

Erbyn diwedd mis Mai eleni, bydd ein proses yn dod i ben pan benderfynir pwy a fydd yn cael y contract rheilffyrdd cyntaf a grëwyd yng Nghymru. Bydd hyn yn dilyn gwaith gwerthuso trylwyr a thrafodaethau ôl-dendr dan arweiniad Trafnidiaeth Cymru er mwyn sicrhau bod y contract yn adlewyrchu'n llwyr y gwasanaeth o ansawdd da a'r ymrwymïadau a roddwyd yn y tendr terfynol.

Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn barod i gyflawni'n unol â'r dyddiadau hyn, gan roi digon o amser i drosglwyddo i'r gweithredwr newydd – a chyflwyno dull gweithredu drwy Trafnidiaeth Cymru – ym mis Hydref.

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL
Ffyrdd**

Tra bo cyllidebau cyfalaf o dan bwysau na welwyd ei debyg, rydym yn gweithio'n galetach ac mewn ffordd glyfrach er mwyn denu buddsoddiad newydd a sicrhau bod gwariant cyfalaf yn arwain at y manteision gorau yn y ffordd fwyaf effeithiol.

Rydym yn ceisio ariannu cynlluniau ffyrdd posibl yn gynyddol drwy ddefnyddio Model Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru. Mae'r Model yn ffordd arloesol o fuddsoddi mewn seilwaith cyhoeddus. Mae'n wahanol i hen brosiectau Mentrau Cyllid Preifat gan ei fod yn galluogi Llywodraeth Cymru i rannu'r elw y bydd y partner preifat yn ei wneud. Mae'r contract hefyd yn rhoi mwy o dryloywder ynghylch costau a pherfformiad y partner preifat, ac nid yw'n cynnwys rhai o'r gwasanaethau sydd wedi arwain yn y gorffennol at drefniadau drud, anhyblyg.

Bydd y Model yn golygu y gallwn barhau i gyflawni mewn meysydd fel cyflogaeth foesegol, manteision cymunedol, a'r defnydd cynyddol o dechnoleg wrth ddarparu seilwaith. Mae'r elfennau hyn yn cyd-fynd â Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru, Symud Cymru Ymlaen 2016 -2021, Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol, a'n Cynllun Gweithredu Economaidd.

Prosiect Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd

Ar ôl dros flwyddyn, clywodd yr Ymchwiliad Cyhoeddus i'r prosiect hwn ddatganiad cloi Llywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2018. Mae'r ymchwiliad wedi golygu bod modd i arolygwyr annibynnol graffu mewn ffordd agored a chadarn er mwyn penderfynu ai'r prosiect, ochr yn ochr â Metro'r De, yw'r ateb hirdymor cynaliadwy i'r problemau sy'n gysylltiedig â'r M4 o amgylch Casnewydd.

Bwriad y prosiect yw creu rhan newydd o draffordd i'r de o Gasnewydd, ynghyd ag ail-ddosbarthu'r M4 bresennol o amgylch Casnewydd yn gefnffordd a chymryd camau cysylltiedig eraill er mwyn gwella mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus a'r seilwaith cerdded a seiclo.

Mae'r gwaith datblygu hyd yma wedi cynnwys archwiliadau tir, arolygon amgylcheddol, ac ymgysylltu â chwmnïau cyfleustodau a rhanddeiliaid amrywiol yn cynnwys yr heddlu, awdurdodau lleol, ac ABP, sy'n gyfrifol am Ddociau Casnewydd. Swyddogion a thîm technegol, adeiladu ac amgylcheddol sydd wedi gwneud y gwaith hwn er mwyn rhoi sail i'r broses statudol a chanfod a rheoli risgiau adeiladu cyn ymrwymo mewn unrhyw fodd i fwrw ati.

Costau posibl y cynllun ym mhrisiau pedwerydd chwarter 2015 (gan gynnwys caniatáu ar gyfer tuedd optimistiaeth a risg) yw £1,320.8.

Mae trafodaethau'n dal i gael eu cynnal gyda Cyllid a Thollau Ei Mawrhydi ynghylch lefel y TAW. Os bydd y prosiect yn mynd yn ei flaen, byddai'r costau adeiladu yn cael eu gweinyddu o dan gontract cost targed. Byddai hyn yn cymhell y contractwr i reoli costau drwy roi cyfran o'r arbedion i'r contractwr os

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**
caiff y prosiect ei gyflawni o dan y gyllideb. Ar y llaw arall, os bydd y costau'n uwch na'r disgwyl, byddai'r contractwr yn gyfrifol am gyfran o'r rheini, gydag uchafswm ar gyfer yr arian y byddai'n rhaid i Lywodraeth Cymru ei dalu.

Ar ôl cwblhau'r Ymchwiliad Cyhoeddus, disgwyliwn gael adroddiad yr Arolygwyr yn ddiweddarach yr haf hwn. Bydd hyn yn rhoi'r sail i wneud penderfyniad yn ddiweddarach eleni ynghylch bwrw ymlaen â'r gwaith adeiladu ai peidio. Os bydd y prosiect yn mynd yn ei flaen, gallai rhan newydd y draffordd agor cyn diwedd 2023.

A465

Rydym ar hyn o bryd yn gwneud gwaith i ddeuoli'r ffordd rhwng y Fenni a Hirwaun er mwyn cyflymu amseroedd teithio a gwella dibynadwyedd a diogelwch, yn ogystal â gwella mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau cyhoeddus pwysig.

Mae'r prosiect hanfodol hwn o bwys mawr er mwyn adfywio ardal Blaenau'r Cymoedd yn gymdeithasol ac yn economaidd. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i gwblhau'r prosiect erbyn 2022. Pan fydd y cyfan wedi'i gwblhau, bydd wedi golygu buddsoddiad cyfalaf sydd gyfwerth â £900m, gan greu ffordd ddeuol ddi-dor o'r M4 ar hyd yr A465 i ganolbarth Lloegr a'r tu hwnt.

Rydym eisoes wedi cwblhau tair o'r chwe rhan tra bo un rhan wrthi'n cael ei hadeiladu. Mae'r ddwy ran olaf wrthi'n cael eu datblygu. Agorwyd Rhan 4 (Tredegar i Ddowlais) yn 2004, Rhan 1 (y Fenni i Gilwern) yn 2008, a Rhan 3 (Brynawr i Dredegar) yn 2015.

Mae Rhan 2 rhwng Gilwern a Brynawr yn brosiect heriol tu hwnt, ac yn golygu lledaenu 8 cilomedr o'r A465 bresennol ochr yn ochr â thraffig byw mewn safle cyfyngedig iawn drwy Gwm Clydach, sy'n gwm serth iawn ac yn sensitif yn amgylcheddol. Dechreuodd y gwaith adeiladu ar y cynllun yn gynnar yn 2015. Ein contractwr dylunio ac adeiladu, Costain Ltd, sy'n gwneud y gwaith. Y nod gwreiddiol oedd cwblhau'r cynllun erbyn hydref 2018, ond mae hyn wedi'i ymestyn bellach i ddiwedd 2019.

Mae natur y safle wedi golygu y bu'n brosiect mwy heriol o lawer i Costain ei gyflawni na'r rhagolygon a'r cynllun gwreiddiol. O ganlyniad, gofynnais am adolygiad masnachol cynhwysfawr o'r prosiect, ac amlinellais gasgliadau'r adolygiad hwn yn fy natganiad ysgrifenedig ar 27 Tachwedd, gan nodi fod y cynllun ar hyn o bryd 14 mis yn hwyr a 23% dros y gyllideb.

Mae fy swyddogion yn parhau i reoli'r prosiect er mwyn canfod ffyrdd o gyfyngu ar y costau a gwella'r sefyllfa. Mae fy swyddogion wedi cynyddu'r adnoddau ar y safle er mwyn rheoli'r contract ac wedi cael cyngor masnachol a chyfreithiol arbenigol ynghylch materion sy'n ymwneud â'r contract, er mwyn sicrhau bod y amcanestyniad presennol o'r gorwariant yn cael ei rannu rhwng Costain a Llywodraeth Cymru yn unol â thelerau ac amodau'r contract.

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL

Fel rhan o'r gwaith hwn, rydym mewn anghydfod â'n contractwr Costain ynghylch nifer o faterion sy'n ymwneud â risg yn y contract. Yn sgil natur sensitif yr anghydfod, nid oes modd inni ryddhau manylion ar hyn o bryd.

Yn sgil yr adolygiad masnachol, mae Swyddfa Archwilio Cymru wedi dechrau cynnal adolygiad o'r prosesau caffael a chyflenwi a ddefnyddiwyd ar gyfer y prosiect hyd yma er mwyn deall yn well yr amgylchiadau sydd wedi arwain at greu'r sefyllfa hon. Mae'r adolygiad hwn yn mynd rhagddo a bydd adroddiad i ddilyn maes o law. Mae fy swyddogion wedi ymwneud yn llawn â Swyddfa Archwilio Cymru wrth iddi gynnal ei hadolygiad.

Er gwaethaf y problemau masnachol, mae'r gwaith ar y cynllun yn dal i fynd rhagddo'n gyflym, ac mae tua dau draean y prosiect bellach wedi'i gwblhau.

Byddai Rhannau 5 a 6 rhwng Dowlais a Hirwaun yn cwblhau prosiect deuli'r A465 ac yn creu ffordd ddeuol ddi-dor o'r M4 yn Llandarsi i ganolbarth Lloegr. Bydd hyn yn agor drysau i ardal Blaenau'r Cymoedd. Ein bwriad yw cyfuno rhannau 5 a 6 a'u cyflawni fel un cynllun gan ddefnyddio Model Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru.

Mae'r Amlinelliad o'r Dyluniad ar gyfer y cynllun a'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol wedi'u cwblhau. Yn haf 2017 dechreuwyd y Broses Statudol gennym er mwyn cael y pwerau i adeiladu'r ffordd.

Mae disgwyl i Ymchwiliad Cyhoeddus Lleol ddechrau ar 24 Ebrill gerbron arolygydd annibynnol a fydd yn cyflwyno'i gasgliadau imi. Byddaf wedyn yn ystyried a ddylem ddechrau'r broses o benodi sefydliad er mwyn bwrw ymlaen â'r prosiect a dechrau adeiladu.

Datganoli Pwerau Trafnidiaeth

Bysiau a Thacsis

Mae'r ddeddfwriaeth bresennol sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau lleol wedi'i seilio ar y polisi i ddadreoleiddio'r maes a gyflwynwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth 1985.

Mae'r heriau sy'n wynebu'r sector bysiau lleol yng Nghymru yn dangos nad yw model y farchnad agored wedi arwain at y gwasanaethau o well ansawdd a'r tocynnau teithio rhatach a addawyd dros 30 mlynedd yn ôl.

Bydd y setliad datganoli newydd a gyflwynwyd gan Ddeddf Cymru 2017 ar gyfer cofrestru gwasanaethau bysiau lleol yn golygu bod modd cyflwyno trefniadau newydd yng Nghymru ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol.

Yn yr haf, byddwn yn cyhoeddi cynigion manwl ar gyfer diwygio'r modd y caiff gwasanaethau eu cynllunio a'u darparu, ar sail Uwchgynhadledd Bysiau Cymru a'r ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd yn 2017. Byddwn yn ymgynghori ynghylch y cynigion hyn.

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

Ymhlith y cynigion, bydd angen i awdurdodau lleol fynd ati'n rhagweithiol i gynllunio gwasanaethau bysiau lleol, gan ddewis o blith tri model gweithredu ar ôl dadansoddi anghenion cymunedau lleol yn eu hardaloedd, a hynny fel rhan o'u cynlluniau trafniadaeth lleol, yn hytrach nag ymateb pan fydd gwasanaeth yn methu.

Y tri model yw:

- Model y farchnad agored, gyda gweithredwyr yn cofrestru gwasanaethau bysiau lleol gyda'r Comisiynydd Traffig ac yn darparu'r gwasanaethau hynny ar sail fasnachol heb gymhorthdal cyhoeddus parhaus (ar wahân i iawndal am docynnau teithio rhatach). Bydd yr awdurdod lleol yn gyfrifol am fuddsoddi a chynnal seilwaith bysiau lleol er mwyn cefnogi gwasanaethau bysiau lleol;
- Model masnachfaint (neu'r hyn a fyddai ar lawr gwlad yn cael ei ddisgrifio fel tendro cystadleuol ar gyfer llwybrau neu rwydweithiau bysiau); ac
- Awdurdodau lleol yn berchen ar wasanaethau ac yn eu gweithredu.

Y bwriad yw creu'r fframwaith er mwyn i awdurdodau lleol (naill ai'n unigol neu drwy gydweithio) ddewis pa bynnag fodel neu gyfuniad o'r tri model yw'r ffordd orau o ateb anghenion pobl leol.

Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

Cynhaliwyd ymgynghoriad polisi ar gynigion a gyflwynwyd gan Gomisiwn y Gyfraith yng Nghymru a Lloegr yn 2014 ar gyfer diwygio'r modd y trwyddedir tacsis a cherbydau hurio preifat.

Cyflwynodd Comisiwn y Gyfraith yng Nghymru a Lloegr ei adroddiad i Lywodraeth y Deyrnas Unedig ym mis Mai 2014, gan amlinellu cynigion ar gyfer diwygio'r gyfraith sy'n ymwneud â thrwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Yn ei argymhellion, roedd Comisiwn y Gyfraith yn cydnabod bod y gyfraith sy'n ymwneud â'r fasnach hurio dros 200 oed. Er bod y gyfraith sy'n ymwneud â'r sector cerbydau hurio preifat yn perthyn i gyfnod mwy diweddar, roedd honno hefyd wedi methu â rhoi sylw i'r dulliau newydd o deithio sydd wedi deillio o dechnolegau newydd, fel apiau ar ffonau.

Ers cyhoeddi adroddiad Comisiwn y Gyfraith, mae'r galwadau wedi cynyddu gan yrwyr ac awdurdodau trwyddedu i ddiwygio'r gyfraith. Mae llawer wedi dadlau bod parhau i wahaniaethu rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat yn arfer sydd wedi dyddio ac yn ddibwynt ac ystyried y datblygiadau technolegol wrth archebu cerbydau hurio preifat.

Fel y nodir yn yr adroddiad ar ganlyniadau'r ymgynghoriad ym mis Ionawr 2018, byddai'r rheini sy'n credu hyn yn hoff o gael gwared ar y gwahaniaethu. Ond mae rhai yn credu, serch hynny, bod angen parhau i wahaniaethu rhyngddynt er bod pawb yn cytuno bod angen diwygio pethau.

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL

Mae swyddogion bellach yn datblygu cynigion manwl ynghylch sut i ddiwygio'r gyfundrefn drwyddedu orau er mwyn ateb anghenion teithio pobl Cymru, gweithredwyr a gyrwyr proffesiynol yng Nghymru. Disgwylir cyhoeddi'r cynigion manwl hyn er mwyn cynnal ymgynghoriad cyhoeddus arnynt yn gynnar yn yr haf.

Porthladdoedd

Bydd datganoli'r cyfrifoldeb dros y rhan fwyaf o borthladdoedd yn arwain at gyfleoedd cyffrous inni ddatblygu ein perthynas weithio gyda'r sector a chefnogi'r rôl allweddol sydd ganddo wrth greu Cymru ffyniannus, ddiogel, unedig a chysylltiedig.

Mae porthladdoedd Cymru yn cael dylanwad o bwys ar ein cyfoeth economaidd. Maent yn cefnogi twf economaidd a swyddi ledled Cymru, yn ogystal â rhoi gwerth ychwanegol i gymunedau lleol. Rydym eisoes yn adlewyrchu cyfraniad porthladdoedd ar lefel strategol, er enghraifft yn ein rhaglen lywodraethu, *Symud Cymru Ymlaen*, ac yn ehangu ar hynny yn ein strategaeth, *Ffyniant i Bawb* ac yn ein *Cynllun Gweithredu Economaidd*. Adlewyrchir hyn hefyd yn y fersiwn ddrafft o *Gynllun Morol Cenedlaethol Cymru*, a fu'n destun ymgynghoriad gennym yn ddiweddar. Bydd cyfraniad porthladdoedd tuag at y rhwydwaith trafniadaeth ehangach hefyd yn elfen allweddol yn Strategaeth Trafniadaeth Cymru.

Ein polisi fydd cadw'r rhyddid sydd gan borthladdoedd i wneud penderfyniadau masnachol sy'n cael eu harwain gan y farchnad, sydd wedi bod yn elfen allweddol wrth eu galluogi i addasu fel busnesau i newidiadau yn y farchnad. Byddwn yn ceisio datblygu ar y model llwyddiannus hwn drwy greu fframwaith a fydd yn galluogi porthladdoedd i addasu yn y ffordd orau i newid ond gan gyfrannu ar yr un pryd at dwf economaidd cynaliadwy yn unol â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

Rydym wedi bod yn paratoi at y cynnydd sylweddol mewn gweithgarwch a fydd yn deillio o ddatganoli porthladdoedd ac wedi sefydlu tîm porthladdoedd penodol yn Llywodraeth Cymru er mwyn cydweithio ac ymgysylltu'n well. Rydym eisoes yn gweithio i ymgynghori, ymgysylltu a chefnogi'r sector gan ddefnyddio'r dulliau sydd gennym i wneud hynny. Yn y flwyddyn ariannol ddiwethaf, rhoesom £2 miliwn drwy'r Gronfa Datblygu Porthladdoedd i nifer o borthladdoedd ledled Cymru er mwyn eu helpu i dyfu a ffynnu.

Yn ogystal â rhoi cymhwysedd deddfwriaethol, bydd Deddf Cymru yn trosglwyddo swyddogaethau gweithredol i Weinidogion Cymru, gan gynnwys y gyfundrefn reoleiddio o dan Ddeddf Harbyrau 1964. Mae swyddogion wedi bod yn ymwneud â phartneriaid sydd â'r cyfrifoldeb hwn yn y Deyrnas Unedig ar hyn o bryd – gan gynnwys Transport Scotland a'r Sefydliad Rheoli Morol – yn ogystal â chynrychiolwyr eraill o sector y porthladdoedd, er mwyn sicrhau bod gennym y sgiliau a'r arbenigedd iawn i gyflawni'r swyddogaeth hon yn effeithlon ac yn effeithiol cyn i'r pwerau gael eu rhoi.

Rydym yn cydweithio â Grŵp Porthladdoedd Cymru ar ystod o faterion er mwyn sicrhau bod modd i Lywodraeth Cymru gyflawni ar ran y porthladdoedd

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

ar ôl datganoli'r pwerau, ac er mwyn sicrhau nad yw porthladdoedd Cymru nac economi Cymru o dan anfantais yn sgil unrhyw benderfyniadau y bydd Llywodraeth y Deyrnas Unedig yn eu gwneud ynghylch Brexit.

Ar lefel cynllunio gofodol, mae Grŵp Porthladdoedd Cymru wedi bod yn cyfrannu at y gwaith o ddrafftio cynllun morol Cymru, gan gynnwys canfod yr Ardaloedd Adnoddau Strategol ar gyfer porthladdoedd. Rydym hefyd yn datblygu'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol ar gyfer cynllunio tir, a byddwn yn sicrhau bod porthladdoedd Cymru yn ymwneud yn agos â'r broses o'i ddatblygu.

Terfynau cyflymder

Bydd Deddf Cymru 2017 yn rhoi i'r Cynulliad Cenedlaethol y gallu i ddeddfu ar derfynau cyflymder cenedlaethol o 1 Ebrill 2018, cyn belled nad yw'r ddeddfwriaeth yn creu neu'n addasu troseddau traffig ffyrdd neu'n effeithio ar eithriadau sy'n ymwneud â therfynau cyflymder.

Nid yw gwaith ymchwil i ddiogelwch ar y ffyrdd ac effeithiau amgylcheddol newid terfynau cyflymder cenedlaethol yn torri'r ddadl y naill ffordd neu'r llall, felly ar hyn o bryd nid oes unrhyw gynlluniau gennym i newid y terfynau cyflymder cenedlaethol presennol.

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi comisiynu astudiaeth dair blynedd i derfynau cyflymder o 20mya, gan edrych ar ddiogelwch ar y ffyrdd a'r effeithiau ehangach. Byddwn yn ystyried y canlyniadau pan gyhoeddir yr adroddiad, sydd i'w gyhoeddi bellach yn haf 2018.

Rydym hefyd wedi adolygu terfynau cyflymder ar y rhwydwaith cefnffyrdd, gan ystyried natur y ffordd, diogelwch ar y ffordd a defnydd y gymuned o'r ffordd, yn unol â'r canllawiau ar Osod Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru.

Trafnidiaeth Gymunedol

Mae'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer rhoi trwyddedau trafnidiaeth gymunedol yn fater sydd heb ei ddatganoli, ac rydym yn deall y bydd y gyfundrefn honno yn dal i fod yn fater sydd wedi'i gadw yn ôl i Lywodraeth y Deyrnas Unedig ar ôl i Ddeddf Cymru, a basiwyd yn 2017, ddod i rym.

Ar 8 Chwefror, lansiodd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y Deyrnas Unedig ymgynghoriad cyhoeddus ynghylch gwneud diwygiadau posibl er mwyn sicrhau bod y gyfundrefn trwyddedau trafnidiaeth gymunedol yn cydymffurfio â Rheoliadau'r Undeb Ewropeaidd.

Rwyf eisoes wedi pwysleisio wrth Lywodraeth y Deyrnas Unedig bod Llywodraeth Cymru yn credu y dylai gweithredwyr o'r sector trafnidiaeth gymunedol sy'n darparu gwasanaethau bysiau lleol barhau i allu gwneud ceisiadau am gontractau'r sector cyhoeddus. Byddaf yn ymateb i'r ymgynghoriad cyhoeddus hwn ynghylch y trefniadau ar gyfer trwyddedau trafnidiaeth gymunedol yn y dyfodol, gan amlinellu ein hymrwymiad i ddarparu

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**
rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig sy'n cynnwys darparwyr
trafnidiaeth gymunedol.

Gall trafndiaeth gymunedol fod yn ddewis gwahanol, hyblyg a chost effeithiol yn lle gwasanaethau bysiau traddodiadol, yn enwedig mewn rhannau gwledig neu fwy anghysbell o Gymru. Rwy'n awyddus i sicrhau bod trafndiaeth gymunedol yn gallu parhau i gyfrannu'n sylweddol at ein cynlluniau ar gyfer system drafnidiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru.

Fis Tachwedd diwethaf, cytunodd y Cabinet i ddatblygu Strategaeth Trafnidiaeth newydd i Gymru. Cyhoeddwyd y strategaeth bresennol yn 2008. Fy mwriad yw diweddarau aelodau yn gynnar yn yr haf ynghylch y strategaeth gyfathrebu arfaethedig a fydd yn dangos sut y byddwn yn ceisio barn sefydliadau ledled Cymru, gan gynnwys gweithredwyr trafndiaeth gymunedol. Ein nod yw cyhoeddi'r strategaeth newydd erbyn diwedd 2019.