

Teitl y papur:	Y Drafodaeth Trafnidiaeth
Pwrpas y papur:	Papur i hwyluso trafodaeth ar y cyfleoedd tebygol a ddaw yn y tymor hir i ychwanegu at y gwaith trawsnewid tymor canolig sy'n cael ei gyflawni yn sgil Metro De Cymru.
Camau i'w cymryd:	Gofynnir i gynrychiolwyr y Tasglu Gweinidogol ar gyfer Cymoedd y De ystyried y papur cyn y drafodaeth arno yn y cyfarfod nesaf.
Lluniwyd y papur gan:	Nathan Barnhouse

Y Cyd-destun

1. Mae Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 yn gosod dyletswydd arnom i ddatblygu polisïau ar gyfer hybu ac annog cyfleusterau a gwasanaethau trafndiaeth sy'n ddiogel, yn integredig, yn gynaliadwy, yn effeithlon ac yn economaidd i Gymru, o Gymru ac o fewn Cymru. Nodir y polisïau hyn yn Strategaeth Drafndiaeth Cymru, yn ogystal â'r modd y mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu eu cyflawni.
2. Mae 'Symud Cymru Ymlaen', rhaglen lywodraethu Llywodraeth Cymru, yn nodi sut y bydd y llywodraeth yn darparu mwy o swyddi o ansawdd gwell drwy economi gryfach a thecach, yn gwella a diwygio ein gwasanaethau cyhoeddus, ac yn adeiladu Cymru unedig, gysylltiedig a chynaliadwy.
3. Mae'r Cynllun Datblygu Economaidd yn ceisio "cysylltu pobl a chymunedau drwy sicrhau bod seilwaith trafndiaeth newydd yn cael ei gynllunio law yn llaw â seilwaith arall, gan gynnwys cartrefi, tir cyflogaeth a gwasanaethau cyhoeddus".
4. Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd yn rhan ganolog o'r system trafndiaeth gyhoeddus, ac mae twf amlwg wedi bod mewn teithiau ar drenau yng Nghymru:
 - 18 miliwn o deithwyr yn flynyddol yn 2003
 - 29 miliwn o deithwyr yn flynyddol yn 2013
 - Rhagwelir twf pellach o 74 y cant erbyn 2030.
5. Rhaglen tymor hir i drawsnewid ac integreiddio trafndiaeth gyhoeddus ar draws De Cymru yw Metro De Cymru. Bydd angen goresgyn heriau er mwyn gwireddu'r cyfleoedd sydd yn dod i'r amlwg:
 - Mae'r rheilffordd ar draws De Cymru, sy'n elfen ganolog o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, wedi bod y tu hwnt i'n rheolaeth ni. Mae'n destun reoleiddio sylweddol ac mae ganddi berthynas gymhleth â'r rheilffordd genedlaethol ehangach yn y DU.
 - Mae gofyn i Network Rail ymwneud ag unrhyw wariant o ran y seilwaith rheilffyrdd, er hynny nid ydynt yn atebol i Lywodraeth Cymru na Chynulliad Cenedlaethol Cymru
 - Yn dilyn dadreoleiddio'r diwydiant bysiau yn 1985, mae'r diwydiant yn ddarniog ac nid oes gan un sefydliad reolaeth gyffredinol drosto. Mae tystiolaeth yn awgrymu y gall cystadleuaeth uniongyrchol rhwng gweithredwyr bysys ar y stryd arwain at ostyngiad mewn prisiau i ddechrau. Ond, bydd cynnydd yn y prisiau dros y tymor hir tra bo sylw'r rhwydwaith i rai ardaloedd ac ansawdd y gwasanaeth yn dioddef.
 - Mae'r ddarpariaeth ar gyfer rhoi cymorth ariannol i weithredwyr trafndiaeth gyhoeddus yn gymhleth ac yn anghyson.
 - Mae'r strwythurau prisiau yn gymhleth, a gallai symleiddio'r strwythurau hyn arwain at ganlyniadau nas bwriadwyd a chanlyniadau anghymesur i ddefnyddwyr.
6. Symud tuag at well trefniadau datganoli:

- Mae pwerau masnachfaint rheilffyrdd yn cael eu trosglwyddo i Weinidogion Cymru, fel y gallwn ni, am y tro cyntaf, bennu a gosod Gwasanaethau Trên Cymru a'r Gororau
 - Rydym yn cymryd rheolaeth ehangach dros fuddsoddi mewn rheilffyrdd, lle caiff ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru
 - Rydym yn sicrhau trosglwyddiad Rheilffyrdd y Cymoedd i'r gogledd o orsaf Heol y Frenhines, Caerdydd, lle bydd modd i ni eu gwahanu oddi wrth Brif Reilffordd De Cymru, fel ein bod yn gallu cyflwyno rhan o'r gwaith trawsnewid yn ystod y cam nesaf o brosiect Metro De Cymru
 - Rydym yn datblygu cynigion manwl ar gyfer diwygio'r gwaith o gynllunio a chyflwyno gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru.
7. Mae angen i Lywodraeth y DU wneud mwy o gynnydd er mwyn i ni allu defnyddio'r pethau hyn yn ehangach, gan ehangu ein buddsoddiad y tu hwnt i'r rheilffyrdd hynny i'r gogledd o orsaf Heol y Frenhines, Caerdydd.
8. Bydd Metro De Cymru yn gynllun ar gyfer trafnidiaeth integredig ar draws Cymru gyfan. Bydd hyn nid yn unig yn gwella'r cysylltiadau rhwng ein cymunedau ond bydd hefyd yn cefnogi ein economi drwy ehangu'r cysylltiadau ar draws Cymru, y Deyrnas Unedig ac Ewrop. Bydd yn caniatáu i bobl symud yn fwy rhwydd ac yn rhoi mynediad haws iddynt i swyddi a gwasanaethau. Er hynny, rydym yn ymwybodol o'r rhwystrau statudol, deddfwriaethol, masnachol a chyfreithiol y bydd rhaid i ni eu goresgyn.
9. Mae egwyddorion a nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol wrth galon y dull caffael ar gyfer Metro De Cymru. Mae ffocws hefyd ar fynd i'r afael â'r cyfleoedd a'r risgiau ehangach sy'n ymwneud â chaffael y Metro. Bydd hyn yn cynnwys edrych ar y gofynion o ran y gadwyn gyflenwi ac o ran sgiliau a'r ystyriaethau amgylcheddol a diwylliannol.
10. Hefyd, mae Llywodraeth Cymru yn dymuno hwyluso syniadau tymor hir ar gyfer ein seilwaith, fel bod modd i ni gychwyn cynllunio nawr ar gyfer Cymru'r dyfodol. Rydym yn sefydlu Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru a fydd yn rhoi cyngor i'r llywodraeth ar yr anghenion seilwaith yn y tymor hir, gyda chylch gwaith i edrych ar ein seilwaith economaidd, cyflenwi tir a thai.

Amserlenni lefel uchel

- 2015 – 2017
 - Cydweithio â'r diwydiant ac eraill i sicrhau cynaliadwyedd dros y tymor hir drwy ddatblygu rhwydweithiau integredig fel y Metro yng Ngogledd Cymru ac yn Ne Cymru a chydweithio â phartneriaid lleol i gyflwyno gwelliannau i lyfnhau llif y traffig.
 - Galw am dystiolaeth ynghylch polisiâu bysiau yng Nghymru ac ymgynghoriadau ar docynnau teithio rhatach, a theithio gostyngol i bobl ifanc ar fysiau
 - Uwchgynhadledd bysiau a gweithdai
 - Datblygu gwasanaethau trên Cymru a'r Gororau a chynnig Metro De Cymru, gan ymgynghori ar y blaenoriaethau polisi sydd i'w cyflawni.

- Gwasanaethau trên a dull caffael y Metro wedi'u cynllunio er mwyn cyflawni integreiddiad fertigol rhwng y ddarpariaeth gwasanaethau trên a seilwaith rheilffyrdd, o dan reolaeth gyffredinol Llywodraeth Cymru drwy Trafnidiaeth Cymru
- Mae'r broses gaffael gystadleuol am y contract gwasanaethau trên a Phartner Gweithredu a Datblygu'r Metro wedi cychwyn, adaeth tri chynnig i law ar 21 Rhagfyr gan sefydliadau o'r radd flaenaf.
- 2018
 - y gwaith o werthuso'r cynigion yn mynd rhagddo
 - Dechrau Mai – Uwchgynhadledd bysiau, ac ymgynghori â'r diwydiant a rhanddeiliad yn dilyn hynny ynghylch sut i wella'r ffordd yr eir ati i gynllunio a chyflwyno gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru
 - Diwedd Mai – byddwn yn dyfarnu'r contract cyntaf ar gyfer gwasanaethau trên sydd wedi'i lunio yng Nghymru i bobl Cymru
 - Wedi canfod ateb o ran seilwaith Metro De Cymru a bydd y gwaith cynllunio manwl yn mynd rhagddo
 - Y rhaglen baratoi helaeth yn mynd rhagddi'n gyflym
 - Hydref – y gweithredwr newydd yn cymryd y gwasanaethau trên drosodd a thros amser bydd gwasanaethau newydd yn cael eu rhoi ar waith.
- 2019 ymlaen
 - Yn dilyn y cam cynllunio manwl a throsglwyddo asedau, cyflwyno Metro De Cymru .
- 2022/23
 - Trawsnewid y Metro – gwasanaethau yn dechrau gweithredu.

Metro De Cymru

11. Mae ardal Metro De Cymru yn cynnwys y rheilffyrdd i Faesteg, Pen-y-bont ar Ogwr trwy Fro Morgannwg, Treherbert, Aberdâr, Merthyr Tudful, Rhymni, Glynebwy a'r Fenni, gan gynnwys Pen-y-bont ar Ogwr i Gaerdydd a Chasnewydd ar Brif Reilffordd De Cymru.
12. Mae Metro De Cymru yn rhaglen tymor hir i drawsnewid y rhwydwaith:
 - Amseroedd teithio gwell, amlach a mwy dibynadwy o gymharu â'r amserlen gyfredol
 - Trenau modern, gwell sy'n arbed ynni sy'n gweddu'n well i'r mathau o deithiau sy'n cael eu gwneud gan deithwyr yn ardal y Metro.
 - Gwell gwybodaeth i deithwyr a gwell cyfathrebu
 - Gwasanaethau integredig ac integreiddio â llwybrau teithio llesol
 - Prisiau teithiau symlach a thecach
 - Gwell mynediad i drenau a gorsafoedd, yn enwedig i bobl anabl
 - Mae modd ehangu arno, felly gall y rhwydwaith ehangu i gymunedau nad ydynt yn cael gwasanaeth ar hyn o bryd.

Buddsoddiad trawsnewid Cam 2 Metro De Cymru

13. Y cam nesaf o ran y gwaith trawsnewid, a fydd yn agor cyfleoedd ar gyfer integreiddio ac ehangu gwasanaethau yn y dyfodol, yw'r buddsoddiad o £738m yng Ngham 2. Bydd y buddsoddiad hwn, gan fwyaf, yn canolbwyntio ar y rheilffyrdd i'r gogledd o orsaf Heol y Frenhines, Caerdydd, lle rydym yn sicrhau trosglwyddiad yr asedau rheilffordd er mwyn i ni allu cyflwyno ein buddsoddiad drwy Trafnidiaeth Cymru. Bydd gofyn am ddull gweithredu gwahanol ar gyfer buddsoddi y tu allan i'r rheilffyrdd i'r gogledd o orsaf Heol y Frenhines, Caerdydd a bydd angen i Network Rail ymwneud yn barhaus â'r gwaith, er enghraifft ychwanegu gwasanaethau at reilffordd Glynebwy a Maesteg ac agor gorsaf newydd yn Llanwern.
14. Mae'r gwaith o gaffael Gwasanaethau Trên a Gweithredwr y Metro a Phartner Datblygu yn mynd rhagddo a byddwn yn gwybod mwy am yr ateb sydd i'w gyflwyno ym mis Mai. Er hynny, mae rhai elfennau o'r broses o gyflwyno Cam 2 y Metro eisoes yn fwy pendant:
- Cyfleusterau depot, yn Ffynnon Taf o bosibl, gyda swyddogaethau eraill mewn safleoedd eraill ar draws y Cymoedd
 - Pencadlys Trafnidiaeth Cymru ym Mhontypridd
 - Gwella'r seilwaith i alluogi pedwar gwasanaeth yr awr ar bob rheilffordd i'r gogledd o Bontypridd ac ar reilffordd Rhymni
 - Buddsoddi mewn gwell cerbydau ac integreiddio gwasanaethau.

Trafnidiaeth – cyfleoedd ehangach a newid dros dymor hwy

15. Mae gwasanaethau bysiau yn elfen greiddiol o rwydwaith trafniadaeth gyhoeddus integredig modern. Rydym yn cydweithio â'r diwydiant ac eraill i sicrhau cynaliadwyedd dros y tymor hir. Rydym yn gwneud hynny drwy ddatblygu rhwydweithiau integredig fel y Metro yn y de a'r gogledd, a chydweithio â phartneriaid lleol i gyflwyno gwelliannau i'r seilwaith er mwyn sicrhau bod y llif traffig yn llyfn.
16. Rydym yn parhau i weithio gydag awdurdodau lleol, Bus Users Cymru a'r diwydiant bysiau, ymhlith eraill, i sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn bodloni ein gofynion rhesymol, yn enwedig o gofio'r swm sylweddol o gyllid cyhoeddus sy'n cefnogi'r rhwydwaith.
17. Gallai trafniadaeth gymunedol gynnig ateb amgen cost-effeithiol i wasanaeth bysiau confensiynol, yn enwedig mewn rhannau o Gymru sy'n anghysbell ac yn wledig. Rydym yn eisiau i drafniadaeth gymunedol chwarae rhan fwy sylweddol mewn rhwydwaith trafniadaeth integredig gynaliadwy yn y dyfodol.
18. Mae gan awdurdodau lleol ystod o bwerau eisoes i ddylanwadu mwy ar wasanaethau bysiau; er enghraifft pwerau i gyflwyno cynllun ticedi, sefydlu cytundebau gwirfoddol gyda gweithredwyr bysiau i gydgyssylltu buddsoddiadau; ac i wneud a gorfodi Cynlluniau Partneriaeth Ansawdd statudol ar gyfer bysiau. Hoffem i fwy o awdurdodau lleol yn defnyddio'u pwerau presennol.

19. Mae ein Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, a ddiweddarwyd yn ddiweddar, yn sôn am raglen uchelgeisiol o welliannau yn ymwneud â bysiau, ffyrdd, rheilffyrdd a theithio llesol ledled Cymru, a hynny fel rhan o gynllun cytbwys a chynaliadwy ar gyfer buddsoddi mewn trafndiaeth sy'n targedu pum maes allweddol: twf economaidd; trechu tlodi; teithio cynaliadwy a diogelwch; a gwella mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau. Mae cydbwysedd i'w daro rhwng y prif brosiectau fel Metro De Cymru a chyflwyno ymyriadau llai sy'n fwy fforddiadwy, sydd hefyd yn gallu cael effaith fawr a tharged mwy o gymunedau. Ymyriadau fel y rhaglen mannau cyfyng i fynd i'r afael â thagfeydd traffig a gwella dibynadwyedd gwasanaeth bysiau. Yn ogystal, mae ffyrdd cynaliadwy o deithio yn elfen amlwg iawn yn ein rhaglen, gan dargedu gorsafoedd rheilffordd newydd, gwelliannau i wasanaethau bws a thrên a hyrwyddo cerdded a beicio ac atebion trafndiaeth integredig.
20. Yn y tymor hir, rydym yn anelu at gyflawni'r canlynol o ran gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru:
- cynyddu nifer y bobl o bob oed sy'n defnyddio bysiau ar gyfer teithio i'r gwaith bob dydd, i gael addysg, i gael mynediad at wasanaethau ieuchyd ac at ddibenion hamdden.
 - darparu gwasanaethau bysiau lleol o ansawdd da sy'n hygyrch i deithwyr ac yn rhan o system drafnidiaeth gyhoeddus i Gymru. Mae hyn yn cynnwys cymysgedd o drafnidiaeth leol sy'n ymateb i'r galw neu drafnidiaeth sydd wedi'i amserlennu, a gwasanaethau bysiau pellter hir sy'n cyd-fynd â gwasanaethau trenau i deithwyr.
 - sefydlu tocynnau cenedlaethol a rhanbarthol integredig i alluogi teithio mewn unrhyw ffordd yn hawdd a diffwdan
 - galluogi gweithredwyr bysiau i gyfrannu at ddatblygu a chyflwyno systemau trafndiaeth gyhoeddus y Metro
 - borgen deg i gwsmeriaid, staff, gweithredwyr bysiau a'r sector cyhoeddus;
 - dull gweithredu sy'n hyfyw'n ariannol, yn gynaliadwy ac yn dryloyw o ran gosod gofynion ar wasanaethau cyhoeddus, gyda lefel briodol o iawndal i weithredwyr a threfniadau cyllido cyhoeddus sy'n gyffredinol gadarn, yn darparu gwerth am arian ac yn cyd-fynd â'r nodweddion gorau o'r sector bysiau masnachol; a
 - chyfrannu at ddiogelu llesiant cenedlaethau'r dyfodol drwy fynd i'r afael a pharthau lle mae ansawdd yr aer yn wael, a mynd ati hefyd i gefnogi economi ffyniannus a chynaliadwy.
21. Yn seiliedig ar yr ymatebion i'r ymgynghoriad a ddaeth i law y llynedd, rydym wedi gweithio mwy ar ein cynigion ac yn anelu at ymgynghori ar y cynigion manwl ar gyfer diwygio'r trefniadau ar gyfer cynllunio a chyflwyno gwasanaethau bysiau lleol ym mis Mai 2018. Mae ein cynigion yn cynnwys:
- y gallu i ryddfrenio gwasanaethau
 - galluogi tocynnau integredig
 - tynnu'r cyfyngiad a osodwyd ar awdurdodau lleol i sefydlu cwmnïau masnachol
 - sefydlu safonau ansawdd gofynnol ar gyfer gwasanaethau a seilwaith

- rydym hefyd yn cynnig mynd i'r afael â diffygion yn y fframwaith deddfwriaethol ar logi tacsis preifat a'i gweld am y tro cyntaf fel rhan o rwydwaith trafndiaeth integredig.

22. Mae'r Cynllun Ariannu Trafnidiaeth Cenedlaethol yn cynnwys ymrwymiad i ystyried cyfleoedd i ddod a hen reilffyrdd yn ôl i'r rhwydwaith trafndiaeth pan fo achos busnes hyfyw dros wneud hynny. Mae dyluniad Metro De Cymru, sy'n gallu cael ei ehangu, yn golygu y gallwn gyflawni'n fwy effeithlon yn y dyfodol. Mae diwygio'r gwasanaeth bysys hefyd yn golygu y gallwn gynllunio ar gyfer ehangu'r rhwydwaith integredig i gyrraedd cymunedau sy'n derbyn gwasanaeth gwael ar hyn o bryd.

Cyfleoedd tymor byr a thymor canolig i ychwanegu at Metro De Cymru

"...cysylltu pobl a chymunedau drwy sicrhau bod seilwaith trafndiaeth newydd yn cael ei gynllunio law yn llaw â seilwaith arall, gan gynnwys cartrefi, tir cyflogaeth a gwasanaethau cyhoeddus" - Cynllun Gweithredu Economaidd

23. Yn y tymor byr i'r tymor canolig bydd ein buddsoddiad yn y Metro yn ysgogiad ar gyfer datblygiad economaidd, ac yn gyfle i weld y gwelliannau a ddaw yn sgil Metro De Cymru.
24. Mae yma gyfle i ffocysu adnoddau sylweddol ar brif ganolfannau'r Metro a chysylltiadau drwy lygaid Tasglu'r Cymoedd. Gan fod gorsafoedd y Metro yn greiddiol i'r canolfannau hyn, gallwn ymgorffori buddsoddiadau seilwaith eraill fel tai, cyflogaeth a gwasanaethau yn y gwaith cynllunio.
25. I wireddu hynny, rydym angen dod â ffrydiau gwariant Llywodraeth Cymru at ei gilydd a chynllunio mewn ffordd integredig. Mae cyfle hefyd i ddwyn ynghyd ffrydiau cyllido allanol, megis cyllid y Fargen Ddinesig, i fuddsoddi yn y gwaith o gyflwyno Cam 2 o'r Metro. Yn olaf, budd ffocysu'r cyllid ar y prif ganolfannau yn rhoi cyfle i fanteisio i'r eithaf ar ffrydiau cyllid eraill, fel cyllid gan Lywodraeth y DU neu ddatblygwyr.
26. Bydd y cydbwysedd o ran y buddsoddiad mewn canolfannau yn bwysig. Bydd hyn yn golygu ffocysu cyllid ar is-setiau o leoliadau lle y gallwn wneud y gwahaniaeth mwyaf, a buddsoddi mewn modd sy'n caniatáu i ni ailgylchu peth o'r cyllid er mwyn ei estyn ymhellach.

Y camau nesaf

27. Parhau i ddatblygu cynigion ar gyfer diwygio'r ffordd yr eir ati i gynllunio a chyflwyno gwasanaeth bysiau lleol. Cynnal yr Uwchgynhadledd Fysiau nesaf ym mis Mai, ac wedyn ymgynghoriad â'r diwydiant a rhanddeiliaid ar sut i gynllunio a chyflwyno gwasanaeth bysiau lleol yn well yng Nghymru.
28. Dros y tri mis nesaf, cynnal ymarfer cwrpasu gweledigaeth ar gyfer Prif Ganolfannau'r Metro:

- Nodi'r is-set gyntaf o leoliadau ar gyfer canolfannau strategol
- Nodi'r hyn y gellir ei wneud ym mhob maes
- Creu gweledigaeth i ennyn diddordeb a thrafod â rhanddeiliaid, gan gynnwys defnyddio argraffiadau arlunydd.