

ADRODDIAD BLYNYDDOL 2005 – 06

Gorffennaf 2006

Cynnwys

Cyflwyniad y Cadeirydd

1. Ffocws ar Sewta

- 1.1. Cefndir
- 1.2. Adnoddau a Chynllunio
- 1.3. Monitro Canlyniadau

2. Golwg Ehangach: Adroddiad Partneriaid

- 2.1. Cyflwyniad
- 2.2. Passenger Focus
- 2.3. Sustrans
- 2.4. Cydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr (Cymru)
- 2.5. Arriva Cymru
- 2.6. Network Rail

3. Adolygiad o 2005 – 2006

- 3.1. Cyflwyniad
- 3.2. Gweithgor Rheilffyrdd
- 3.3. Gweithgor Bysiau
- 3.4. Gweithgor Cerdded a Beicio
- 3.5. Is-grŵp Trafnidiaeth Rhanbarthol
- 3.6. Is-grŵp Monitro
- 3.7. Is-grŵp Cydlynwyr Cynllun Teithio
- 3.8. Gweithgor Cyfathrebu a Materion Cyhoeddus
- 3.9. Ymateb i Ymgynghoriadau

4. Trefniadaeth

- 4.1. Gweithgor Cyllid
- 4.2. Grant Trafnidiaeth

Cyflwyniad y Cadeirydd

Fel Cadeirydd Sewta, mae'n bleser mawr gennyf gyflwyno ein hail adroddiad blynyddol. Mae'r flwyddyn ddiwethaf wedi bod yn un o gynnydd sylweddol i Sewta - fel corff, o ran datblygiad strategaeth trafnidiaeth ac o ran rheoli prosiectau i greu nifer o welliannau ar gyfer teithwyr yn Ne Ddwyrain Cymru.

Rydym wedi gweld esblygiad fframwaith cadarn o weithgorau yn ymgymryd â'n busnes, wedi eu llywio gan y Gyfarwyddiaeth a'r Bwrdd. Gwelsom ein tîm craidd yn tyfu i gynnwys Rheolwyr Rhaglen a Chynllunio ac rwy'n edrych ymlaen at y symbyliad ychwanegol a ddaw yn eu sgil.

Mae ein strategaeth trafnidiaeth wedi datblygu'n gyflym gyda chymeradwyaeth y strategaethau Rheilffyrdd, Bysiau a Beicio/Cerdded. Rydym wedi gwneud dechrau da ar y Cynllun Trafnidiaeth Lleol fydd yn integreiddio'r strategaethau hyn gyda'i gilydd a gyda pholisïau eraill a strategaethau ehangach.

Eleni canolbwyntiodd Sewta ar brosesau rheoli prosiect. Bu i ni gydnabod yn gynnar nad oeddem yn gallu gwario'r dosraniad llawn o arian grant oherwydd problemau technegol a gweithdrefnol a'r anawsterau a gafodd ein Partneriaid i gyrraedd ein dyheadau. Bu i ni felly ganolbwyntio ar hyn a chyda mantais cyngor arbenigol mae gennym nawr well proses ar gyfer rheoli prosiectau. Edrychaf ymlaen at ragor o welliannau gyda datblygiad rhaglen gadarn a chyflawnadwy.

Roeddwn yn falch iawn i groesawu Sustrans a Passanger Focus fel Partneriaid llawn ac rwy'n edrych ymlaen at weithio gyda hwy, a'n Partneriaid eraill, i lwyddo yn ein cydamcanion. Mae eu barn hwy am 2005/6 wedi ei gynnwys yn yr adroddiad hwn.

Rwy'n falch o allu dweud bod Sewta wedi cyflawni'r mwyafrif o'r camau a osodasom i'n hunain yng Nghynllun Busnes 2005/6. O'r tri cam gweithredu ar ddeg a ddynodwyd, dim ond yr hyn sy'n ymwneud â chyflawni prosiectau newydd, y crybwyllwyd uchod, na aethpwyd i'r afael ag ef yn gadarnhaol. Mae hyn yn newyddion da ond nid yw'n ein gwneud yn hunanfodlon. Yn wir, mae ein Cynllun Busnes ar gyfer 2006/7, a gyhoeddwyd yn ddiweddar, yn fwy uchelgeisiol fyth.

Mae gennyf deimladau cryf ynglŷn â phwysigrwydd cludiant cyhoeddus a'r angen i warchod yr amgylchedd ond credaf y bydd yn rhaid i ni symud yn gyflymach os ydym i osgoi hyd yn oed rhagamcanion cymedrol o Gynhesu Byd-eang. Yr wyf i, a'm cydweithwyr ar y Bwrdd, yn cefnogi'n llawn yr ymagwedd o gonsortia a phartneriaeth i gyflawni ein cydamcanion.

Roeddwn yn arbennig o falch i weld canlyniadau arolygon Barn a Dibynadwyedd 2005. Mae'r rhain yn dangos, er gwaethaf y disgwyl a'r sylw mawr yn y wasg, bod gan y mwyafrif o'r cyhoedd feddwl uchel o gludiant cyhoeddus yn Ne Ddwyrain Cymru a'i fod yn gystadleuol iawn, mewn amgylchiadau priodol, gyda'r car. Mae angen i ni gyhoeddi'r neges hon er mwyn annog y rheini nad sydd ar hyn o bryd yn ddefnyddwyr cludiant cyhoeddus i roi cynnig arno. Credaf y cânt siom ar yr ochr orau ac rwy'n addo y byddwn, drwy ein strategaethau, yn parhau i wella safon y dewisiadau ac argaeledd gwybodaeth i wneud cludiant cyhoeddus yn haws i'w ddefnyddio.

1.0 Sewta mewn Ffocws

1.1 Cefndir

Yn y flwyddyn ddiwethaf mae Sewta wedi aeddfedu, tyfu mewn hyder a gweithredu yn effeithiol ac effeithlon mewn amgylchedd cynyddol gymhleth ym maes polisi a gweithrediad polisi trafndiaeth. Yn bwysicaf, caiff Sewta ei gydnabod fel arweinydd ym maes cludiant.

Eleni daeth Mesur Trafnidiaeth (Cymru) yn Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 ac fel canlyniad uniongyrchol bu momentwm cynyddol tuag at newidiadau arwyddocaol yn neilliant a gweithrediad polisi trafndiaeth yng Nghymru. Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (STC) Llywodraeth Cynulliad Cymru sy'n datblygu a'r gofyniad newydd ar gyfer y Consortia Rhanbarthol i gynhyrchu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) i ddisodli Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol erbyn 2008 yn dystiolaeth o'r newid hwn. Mae dylanwad cynyddol Cynllun Gofodol Cymru (CGC) a thebygolrwydd newidiadau i'r mecanweithiau ariannu yn y dyfodol yn ychwanegu cymhlethdod i'r darlun.

Mae'r awdurdodau lleol o fewn Sewta yn parhau'n amheus o'r angen i gynnwys pwerau yn Ndeddf Trafnidiaeth (Cymru) i sefydlu, yn y pen draw, Awdurdodau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae pryder Sewta yn codi'n bennaf o ddiffyg integreiddio gwasanaethau a fyddai'n deillio o sefydlu corff ar wahân dim ond i fod yn gyfrifol am dtrafnidiaeth. Mae awdurdodau lleol yn darparu ystod o wasanaethau sydd wedi eu cysylltu'n agos â chynllunio trafndiaeth - yn eu plith rheoli datblygu a chynllunio defnydd tir, diogelwch manau cyhoeddus, cludiant ysgol a chymunedol ac ystod o wasanaethau rheoleiddiol. Sefydlwyd awdurdodau unedol i roi'r gwasanaethau hynny o dan un to a byddai corff trafndiaeth ar wahân yn dinistrio'r unoliaeth hwnnw.

1.2 Adnoddau a Chynllunio

Unwaith eto eleni mae ymrwymiad a lefel yr adnoddau a ddarperir gan ein 10 awdurdod lleol i gyflawni'r agenda cludiant yn sylweddol ac yn cynyddu. Mae ariannu craidd ychwanegol gan Lywodraeth Cynulliad Cymru wedi ein galluogi i gyflogi rhagor o staff gan gynnwys Rheolwr Cynllunio a Rheolwr Rhaglen i ychwanegu gwir fomentwm i gyflawniad ein strategaethau.

Gwerthfawrogi'r gefnogaeth barhaus gan bartneriaid Sewta ac mae'n dwyn grym a momentwm ychwanegol i'r dasg. Eleni croesawodd Sewta Sustrans a Passenger Focus fel partneriaid llawn. Mae'r ddau yn barod yn profi i fod yn ychwanegiadau gwerthfawr i'r sefydliad.

Er gwaethaf y newidiadau a all godi o Strategaeth Trafnidiaeth Cymru a'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, yr heriau allweddol sy'n dal o hyd i ni yw'r rhai hynny o sicrhau bod buddsoddiad priodol yn cael yr effaith fwyaf posibl ar wella ansawdd a safon cludiant cyhoeddus ac o ddylanwadu ar galonnau, a meddwl a pholisïau sefydliadau eraill tuag at ddyfodol gwyrddach.

Dechreuodd y gwaith ar baratoi'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ym mis Ionawr wedi penodiad y Rheolwr Cynllunio. Gwnaed cynnydd sylweddol ers hynny a bydd yn parhau i mewn i 2006/7 a'r tu hwnt, gyda Mawrth 2008 yn ddyddiad terfyn olaf ar gyfer cyflawni. Yn gynnar yn 2006/7 byddwn yn cynnal seminar Aelodau, gweithdy Amgylcheddol Strategol ac ymgynghoriadau gyda rhanddeiliaid. Caiff nifer o astudiaethau technegol eu comisiynu i roi sylfaen dystiolaethol gadarn ar gyfer y Cynllun.

Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cymru yn canolbwyntio ar y rôl y gall trafndiaeth ei chwarae mewn cyflawni amcanion polisi ehangach Llywodraeth Cynulliad Cymru (LICC) mewn meysydd megis cynllunio gofodol, datblygu economaidd, addysg, iechyd, gwasanaethau cymdeithasol, yr amgylchedd a thwristiaeth. Mae Sewta yn parhau i weithio'n agos gydag ymgynghorwyr y Cynulliad a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru i sicrhau bod Strategaeth Trafnidiaeth Cymru yn briodol ac yn gyraeddadwy o fewn cyd-destun Cymru-gyfan, ac yn arbennig De Ddwyrain Cymru.

Mae Cynllun Gofodol Cymru yn fwy na dim ond cludiant ac mae'n annog gweithio traws ffiniol a rhyngddisgyblaethol. Fe'i strwythurir o amgylch pum thema ganllaw:

- Adeiladau cymunedau cynaliadwy
- Hyrwyddo economïau cynaliadwy,
- Gwerthfawrogi ein hamgylchedd,
- Cyflawni hygyrchedd cynaliadwy, a
- Parchu'r nodedig

Mae Sewta yn cynorthwyo'r Cynulliad yn y broses cynllunio gofodol ac mae ei rôl allweddol yn gorffwys o fewn CGC Rhanbarth y De Ddwyrain, sef y 'Rhwydwaith y Brifddinas' lle mae'r strategaeth a argymhellwyd yn cryfhau ac ail integreiddio system bresennol trefi a dinasoedd fel bod yr ardal yn gweithio fel rhwydwaith drefol ystyrlon ac yn gallu cystadlu'n rhyngwladol. Mae trafndiaeth integredig yn hollbwysig i'r weledigaeth hon.

Mae system drafnidiaeth integredig effeithiol, effeithlon a diogel yn ganolog ar gyfer gweithrediad yr ardal ac i'w ffyniant yn y dyfodol. Yr her yw cyflawni hyn mewn ffyrdd sy'n lleihau dibyniaeth ar geir preifat a gwella iechyd cyhoeddus drwy, er enghraifft, well cysylltiadau cludiant cyhoeddus a chyfleusterau gwell ar gyfer cerdded a beicio.

Tra bod cyllideb San Steffan yn parhau i dalu sylw mawr i bryderon gyrwyr am gostau tanwydd, safbwynt sydd ddim yn ffafrio achos cludiant cyhoeddus o gwbl, bu newid sylweddol mewn agweddau tuag at godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Mae San Steffan yn awr wrthi'n weithiol yn chwilio atebion i broblem ymarferoldeb a thegwch economaidd cysylltiedig â dyheadau codi tâl ar ddefnyddwyr cynhwysfawr. Bydd LICC yn ariannu Ffordd Liniaru'r M4 o amgylch Casnewydd drwy gyfundrefn codi tâl ar ddefnyddwyr ac mae Cyngor Dinas Caerdydd wedi datblygu rhaglen gynhwysfawr o welliannau trafndiaeth sydd â chodi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn ganolog iddynt. Nid yw Codi Tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd bellach yn ddadl - dim ond sut a phryd.

Bu Sewta yn ganolog i'r holl ddadleuon uchod.

Amlygodd adroddiad blynyddol Sewta ar gyfer 2004 - 2005 yr elfennau a'r tueddiadau demograffig, cymdeithasol ac economaidd gwaelodol sy'n llunio'r sbectrum llawn o weithgareddau yn Ne Ddwyrain Cymru. Mae'n briodol i grynhoi'r rhain unwaith eto yn yma er mwyn rhoi Adroddiad Blynyddol eleni yn ei gyd-destun:

- Mae amgylchiadau economaidd yn amrywio'n sylweddol ar draws rhanbarth Sewta ac o fewn awdurdodau.
- Mae incymau yn uwch ar hyd y llain arfordirol ac yn is yn yr hen gymunedau glofaol, ond cyffredinoli gor-syml sy'n cuddio amrywiadau lleol eang yw hyn.

- Mae'r cyfraddau gweithgaredd economaidd is yn y Cymoedd yn tanlinellu effaith incymau is
- Mae cyfraddau gweithgaredd wedi gwella ers 2001 ond mae tuedd diweithdra is yn y llain arfordirol wedi parhau i fod yn ffaith.
- Mae perchnogaeth car yng Nghaerdydd a Chasnewydd yn is nag a ddisgwylid o gofio'r ystadegau incwm.
- Mae anhawster mewn darparu cludiant cyhoeddus da mewn ardaloedd o ddwysedd poblogaeth isel.
- Hyd yn oed yn yr ardal o berchnogaeth ceir uchaf (Sir Fynwy) mae bron 50% o'r boblogaeth oedolion heb fynediad llawn at gar. Ym Merthyr mae gan 35% o'r boblogaeth fynediad da i'w car personol. Mae dibyniaeth ar gyfer cludiant, naill ai ar eraill neu ar gludiant cyhoeddus, yn uchel ym mhobman.
- Mae'r lefelau isel o ran incwm a gweithgaredd economaidd yn y Cymoedd yn tanlinellu pwysigrwydd darparu cludiant cyhoeddus yno.
- Hyd yn oed yn yr ardaloedd arfordirol mwy ffyniannus mae cludiant cyhoeddus yn dal yn bwysig oherwydd y lefelau cymharol isel o berchnogaeth car.
- Yn yr ardaloedd gwledig (Sir Fynwy ac i raddau llai Bro Morgannwg) mae'r lefelau perchnogaeth car uwch na'r cyfartaledd yn adlewyrchu'r lefel is o ddarpariaeth cludiant cyhoeddus.

	Aelwydydd heb gar yn 2001	Car y pen o'r boblogaeth	% gweithgar yn economaidd 2001/02	% cyfradd diweithdra 2001/02	Cyfartaledd cyflog wythnosol o'r boblogaeth weithiol yn 2002
Caerdydd	29.7	0.355	73.30	5.40	442.1
Bro Morgannwg	21.5	0.435	78.30	3.90	425.4
Casnewydd	30.5	0.368	75.80	4.70	400.1
Pen-y-bont ar Ogwr	25.6	0.394	74.70	4.60	394.4
Torfaen	27.2	0.381	75.00	6.00	387.5
Rhondda Cynon Taf	31.6	0.339	68.30	6.10	385.3
Caerffili	29.2	0.359	71.10	8.30	378.4
Sir Fynwy	17.5	0.486	79.70	4.70	377.1
Merthyr Tudful	35.2	0.303	65.20	6.70	N/a
Blaenau Gwent	35.1	0.323	68.50	7.80	N/a

Ffynhonnell: Tueddiadau Rhanbarthol 2004:
Cyfrifiad 1991

Fodd bynnag, mae cludiant cyhoeddus yn ganolog i'r ddadl trafndiaeth er gwaethaf bod y mwyafrif o deithio yn digwydd mewn car preifat.

Mae cyswllt cryf a chydabyddedig iawn rhwng gweithgarwch economaidd a pherchnogaeth car. Wrth i ffyniant gynyddu mae potensial ar gyfer cynnydd mewn perchnogaeth car, ac felly defnydd car, yn rhanbarth Sewta yn anferth.

Dros y 25 mlynedd diwethaf mae'r twf mewn traffig ffyrdd a lleihad cyfatebol mewn teithio ar gludiant cyhoeddus wedi cyfateb yn agos i berfformiad economaidd ac er gwaethaf twf mewn nawdd, yn arbennig i'r rheilffyrdd, mae ehangiad cludiant cyhoeddus yn parhau'n ansicr.

Mae'r traffig ffyrdd yn y DU ar hyn o bryd yn cynyddu ar raddfa o tua 1.6% y flwyddyn ond mae hyn yn cuddio amrywiad lleol eang mewn patrymau lleol. Ar draws De Ddwyrain Cymru mae traffig ffyrdd ar rai priffyrdd yn cynyddu gan ddwywaith y raddfa honno.

Mae'n rhaid i Sewta ganolbwyntio ei ymdrechion ar barhau'r cynnydd mewn nawdd i'r rheilffyrdd a dwyn y twf mewn nawdd i fysiau uwchlaw'r hyn a roddir i draffig ffyrdd.

Cost teithio drwy wahanol foddau sy'n penderfynu, i raddau, y dewisiadau moddol a wneir gan bobl. Dros y cyfnod 1995 hyd 2005, mae pris tocynnau bws wedi codi yn lled gyson uwchlaw chwyddiant. Rhwng 1995 a 1999 cododd pris petrol ar gyfradd o 3.2% y flwyddyn uwchlaw chwyddiant. Rhwng 1999 a 2004 cwmpodd pris petrol ar gyfartaledd gan 2.4% y flwyddyn mewn termau real. Tanlinellir y fantais sydd gan y car gan gynydd effeithlonrwydd peiriannau ceir. Rhwng 1999 a 2004 aeth pris petrol i lawr mewn cymhariaeth a phrisiau tocynnau bws gan fwy na 5% y flwyddyn. Er gwaethaf y cynnydd cyflym mewn prisiau tanwydd yn ystod 2005 a 2006 mae cost gymharol petrol o ran incwm a gwariant teulu o hyd yn is nag yr oedd ym 1974. Er bod ymwybyddiaeth ymhlith gyrwyr a'r cyfryngau o gostau cynyddol teithio yn y car yn codi, ychydig o dystiolaeth sydd hyd yn hyn o leihad mewn defnydd o'r car neu gyflymder is ar draffyrdd a gyrru mwy economaidd. Mae'r farn gyffredinol yn parhau, sef y dylai'r Llywodraeth roi terfyn ar "gosbi gyrwyr". Eto, mae'n amlwg fod polisi trethiant presennol y llywodraeth ar brisiau tanwydd yn parhau'n groes i'w hawydd i wella cludiant cyhoeddus. Byddai'n gymorth mawr i gludiant cyhoeddus pe bai'r Trysorlys yn gweithredu polisi trethi tanwydd sy'n fwy integredig â'i pholisiau trafnidiaeth

2.3 Monitro Canlyniadau

Yn flaenorol rydym wedi adrodd bod dynodi a chynhyrchu rhyw gamau perfformiad penodol i Sewta wedi profi'n fwy anodd nag a ragwelwyd ond ein bod yn gobeithio cynhyrchu mesuriadau yn y flwyddyn 2005/06.

Seiliwyd y rhaglen fonitro ar egwyddor o wneud y mwyaf posibl o'r data sydd ar gael. Mae'r rhaglen fesur yn canoli ar nifer fechan o ddangosyddion ac arolygon sy'n ateb y cwestiwn "a yw cludiant cyhoeddus yn gwella yn Ne Ddwyrain Cymru?" Mae'r camau a gynigir yn rhagdybio y bydd yr holl bartïon yn cydweithio ac nad yw'n fwriad ganddynt i geisio dangos i bwy neu i beth y dylid tadogi llwyddiant neu fethiant.

Byddwn, yn y blynyddoedd nesaf, yn cynhyrchu data cyfresi amser arwyddocaol yn ystadebol dros nifer o flynyddoedd ac yn cynnal arolygon yn ymwneud â phedair thema:

1. Pa mor fodlon yw pobl gyda chludiant cyhoeddus?

Rydym wedi holi 3,000 o bobl ar draws yr ardal ac wedi gofyn iddynt beth yw ei barn am gludiant cyhoeddus.

2. Pa mor ddibynadwy yw cludiant cyhoeddus?

Rydym wedi cofnodi amserau cyrraedd teithiau yn erbyn yr amserlen am ddewis o deithiau bws a rheilffordd a'u cymharu gydag amserau siwrneiau tebyg mewn car.

3. Swm y teithio drwy foddau gwahanol, car, bws a rheilffordd. Byddwn yn mesur y nifer o bobl sy'n defnyddio pob un o'r moddau hyn.

Rydym yn datblygu strategaeth monitro i fynd i'r afael â'r mater hwn ac rydym ar hyn o bryd yn edrych ar lefelau nawdd cludiant cyhoeddus

4. Pa mor hygyrch yw cludiant cyhoeddus i bobl? Byddwn yn defnyddio modelau hygyrchedd i fesur hyn. Efallai na fydd y gwaith hwn yn barod hyd 2007.

Yn ystod yr hydref 2005 anfonwyd holiadur i sampl ar hap o 3,000 o gyfeiriadau ym mhob awdurdod lleol unigol, a godwyd o gofnodion y dreth gyngor. Dadansodwyd yr holiaduron a ddychwelwyd i asesu arferion teithio a barn ein poblogaeth. Mae'n rhoi darlun sylfaen ystadegol ddibynadwy y gallwn fesur ohono effaith polisïau a phrosiectau Sewta yn y dyfodol. Mae'r adroddiad ar gael ar wefan Sewta: www.sewta.gov.uk.

Ystadegau Teithio Llinell Sylfaen ar gyfer Rhanbarth Sewta (Gweler yr Adroddiad Llawn am fanylion)

<i>Faint o geir sydd ar gael fel arfer i'ch cartref?</i>				
Dim	1	2	3 neu fwy	
23%	46%	25%	4%	
<i>Pa fodd o deithio a ddefnyddiwch i fynd i'r gwaith?</i>				
Car	Bws	Trên	Beic	Cerdded
57%	17%	6%	4%	13%
<i>Pa fodd o deithio a ddefnyddiwch i fynd i'r ysgol?</i>				
Car	Bws	Trên	Beic	Cerdded
36%	20%	4%	3%	35%
<i>Pa fodd o deithio a ddefnyddiwch i fynd i siopa?</i>				
Car	Bws	Trên	Beic	Cerdded
41%	29%	4%	1%	22%
<i>Pa fodd o deithio a ddefnyddiwch ar gyfer dibenion eraill?</i>				
Car	Bws	Trên	Beic	Cerdded
39%	23%	17%	4%	14%

- Mae 23% o aelwydydd yn ein rhanbarth nad sy'n berchen car. Mae bron cyfran gyfartal (25%) yn berchen dau gar. Mae'r lefelau perchnogaeth car uchaf yn Sir Fynwy (gyda 12% o aelwydydd yn berchen tri neu ragor o geir) ac ym Mro Morgannwg. Mae'r perchnogaeth car isaf i'w ganfod ym Mlaenau Gwent a Thorfaen.
- Mae'r moddau teithio ar draws y rhanbarth yn dangos amrywiaeth sylweddol ond mae'r patrwm defnydd sylfaenol o ddefnydd car, yn cael ei ddilyn gan fws, trên, cerdded a beicio yn thema gyson. Mae'r gyfran o blant sy'n cerdded i'r ysgol yn debyg i'r gyfran sy'n teithio mewn car. Mae'r defnydd o'r car yn amrywio rhwng 36%

a 58% ar gyfer pob taith gyda'r gyfran uchaf o'r holl deithiau car wedi'u cofnodi ar gyfer Sir Fynwy a Blaenau Gwent. Mae'r arolwg yn awgrymu bod teithio i'r gwaith yn y car yn 44% yng Nghaerdydd a 70% yn Sir Fynwy. Mae'r teithiau i'r ysgol mewn car yn amrywio o 25% yng Nghasnewydd i 50% yn Nhorfaen a Merthyr: ac ar gyfer siopa, 33% yn Nhorfaen i 62% yn Sir Fynwy. Mae ystadegau megis y rhain yn codi cwestiynau diddorol ynghylch agweddau at deithio, argaeledd dewisiadau cludiant cyhoeddus a lefelau hygyrchedd. Cadarnhânt bwysigrwydd yr ymagwedd ranbarthol a bydd yn gymorth i ni wrth ddatblygu polisïau i'r dyfodol.

- Mae'r defnydd bws i bob taith yn amrywio rhwng 18% a 29%. Gan Dorfaen mae'r lefel uchaf o ddefnydd bws gyda Sir Fynwy a Bro Morgannwg yn isaf.
- Gwelir bod cerdded yn fodd arwyddocaol o deithio ar gyfer pob diben teithio yn amrywio o 12% i 34% o deithiau (sydd efallai'n syndod o gofio'r drafodaeth bresennol ar lefelau gweithgaredd, ffitrwydd a chynnydd mewn gordewdra). Mae'r gyfran uchaf yn gyffredinol o deithiau cerdded yng Nghaerdydd, gyda Merthyr a Phen-y-bont ar Ogwr yn isaf. Ym Mro Morgannwg mae 41% o blant yn cerdded i'r ysgol tra bod dim ond 21% yn gwneud hynny yn ardal gyffiniol Pen-y-bont ar Ogwr. Unwaith eto mae hyn yn codi cwestiynau diddorol ynghylch agweddau'r cyhoedd a chyfeiriad polisi.
- Yn nodweddiadol mae teithiau trên yn tua 5% o'r teithio cyffredinol i'r gwaith, i siopa ac i'r ysgol ac mae beicio yn tua 3%

Hefyd buom yn holi ynghylch pellteroedd i gyrraedd cyfleusterau cludiant, a fydd yn rhoi llinell sylfaen ddechreuol ar gyfer dadansoddiadau Hygyrchedd manylach yn y dyfodol. Mae'r tabl canlynol yn dynodi gwerthoedd allweddol cyffredinol ar gyfer y rhanbarth Sewta yn gyfan:

Ystadegau Hygyrchedd Llinell Sylfaen ar gyfer Rhanbarth Sewta (Gweler yr adroddiad llawn ar gyfer manylion)

<i>Y pelter o'ch cartref i'r llwybr beicio agosaf?</i>					
< 0.5 milltir	0.5m i 1m	1m i 2m	2m i 3m	Dros 3m	Ddim yn gwybod
30%	16%	7%	3%	6%	33%
<i>Y pellter o'ch cartref i'r arosfan bws agosaf?</i>					
< 0.5 milltir	0.5m i 1m	1m i 2m	2m i 3m	Dros 3m	Ddim yn gwybod
87%	8%	1%	0%	0%	0%
<i>Y pellter o'ch cartref i'r orsaf reilffordd agosaf?</i>					
< 0.5 milltir	0.5m i 1m	1m i 2m	2m i 3m	Dros 3m	Ddim yn gwybod
16%	20%	18%	13%	28%	2%

- Mae tua 74% o drigolion Sewta yn byw o fewn 1 milltir i lwybr beicio, ond yr hyn sy'n bryder yw nad oedd 33% yn gwybod pa mor bell i ffwrdd o'u cartref yw'r un agosaf
- Mae gan tua 87% o drigolion Sewta arosfan bws o fewn hanner milltir i'w cartref yn amrywio rhwng 71% yn Sir Fynwy i 94% yn Nhorfaen

- Mewn cyferbyniad mae 60% o drigolion Sewta yn byw mwy na milltir i ffwrdd o'u gorsaf reilffordd agosaf
- Mae gan 34% o wasanaethau bysiau amlder o 10 munud (ar gyfartaledd) neu lai
- Mae gan ryw 12% o'r gwasanaethau rheilffyrdd amlder o 10 munud (ar gyfartaledd) neu lai

Hefyd casglwyd sylwadau ar gyffordduswydd, dibynadwyedd a chost trenau neu fysiau:

- Mae mwy o bobl yn ystyried bod cyffordduswydd, dibynadwyedd a chost bysiau yn dda neu'n ardderchog yn hytrach na gwael (ar wahân i Gasnewydd a Rhondda Cynon Taf).
- Mae cyfran uwch o deithwyr yn ystyried cyffordduswydd trenau yn dda neu'n ardderchog yn hytrach na gwael

Hefyd fe wnaethom holi cwestiynau am y defnydd o gludiant cyhoeddus a chael bod 44% o aelodau teuluoedd yn defnyddio'r bws o leiaf bob ychydig ddyddiau ond dim ond 6% yn defnyddio'r trê'n yn yr un modd:

Defnydd o Gludiant Cyhoeddus o fewn Rhanbarth Sewta (Gweler adroddiad llawn am fanylion)

<i>Pa mor aml fydd aelodau eich cartref yn defnyddio gwasanaeth bws?</i>						
Dyddiol	Bob ychydig ddyddiau	Wythnos ol	Pythefno sol	Misol	Anaml	Byth
17%	26%	13%	5%	7%	29%	16%
<i>Pa mor aml fydd aelodau eich cartref yn defnyddio gwasanaethau rheilffordd?</i>						
Dyddiol	Bob ychydig ddyddiau	Wythnos ol	Pythefno sol	Misol	Anaml	Byth
3%	3%	5%	6%	18%	62%	21%

Cafodd yr arolwg hefyd farn am y gwasanaethau cludiant cyhoeddus. Cwmpesir hyn mewn manylder sylweddol yn yr adroddiad lle ceir gwybodaeth am agweddau'r cyhoedd ynglŷn â digonolrwydd gwybodaeth bysiau a rheilffyrdd, lefelau gwasanaeth a chyfleusterau teithwyr.

Rydym hefyd wedi derbyn sylwadau trigolion ynglŷn â lle dylid gwario'r cynnydd mewn buddsoddiad ar wasanaethau cludiant ac, yn hollbwysig, a ddylai fod llai o fuddsoddi, yr un lefel o fuddsoddi neu ragor o fuddsoddi mewn cludiant o gymharu â gwasanaethau eraill. Ffafiai 8.2% o'r trigolion lai o fuddsoddiad mewn cludiant, roedd 73.1% o'r farn y dylai'r lefel buddsoddi aros yr un ac 18.4% o'r farn y dylid cynyddu'r buddsoddiad.

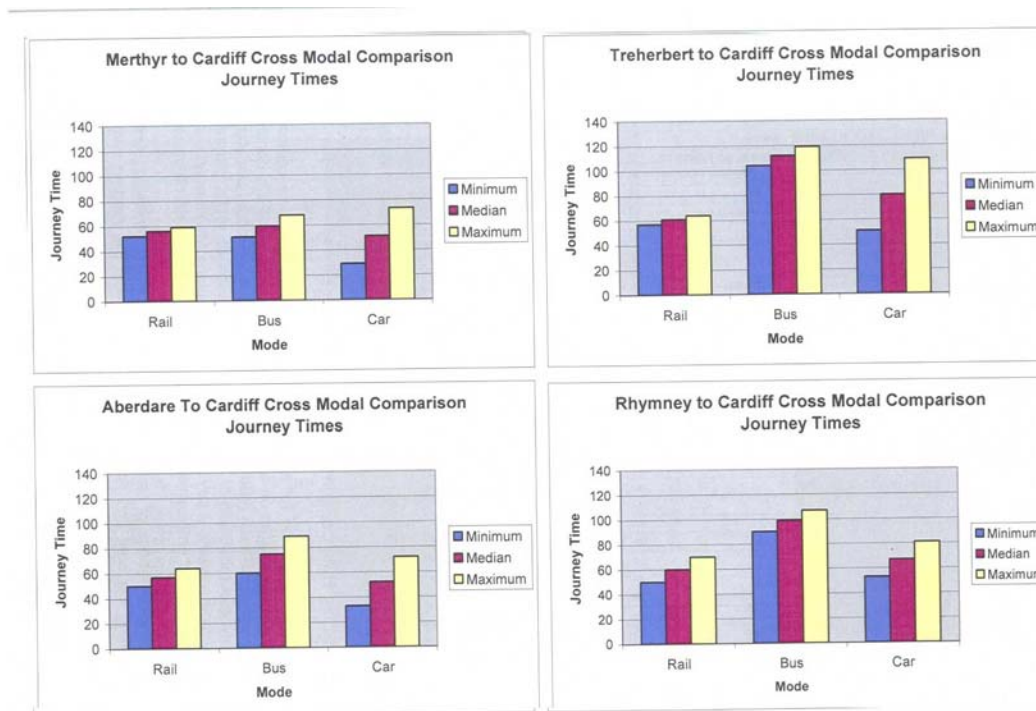
Eleni rydym hefyd wedi casglu gwybodaeth ar gyfer y flwyddyn gyntaf o raglen dreigl tair blynedd ar draws rhanbarth Sewta ar gyfer cymharu amserau teithio yn foddol. Mae'r amser teithio cymharol, a dibynadwyedd gwahanol foddau yn ddylanwad mawr ar ddewis modd ac rydym wedi archwilio'r amserau teithio ar gyfartaledd ac, yn bwysicaf, cysondeb amser teithio ar hyd coridorau trafniadaeth strategol yn y rhanbarth.

Casglodd y dadansoddiad hwn, ar gyfer y cam cyntaf o'r astudiaeth, ddata ar gyfer teithiau bws, car a rheilffordd ar hyd llinellau trafniadaeth strategol yn cysylltu Caerdydd gydag Aberdâr, Merthyr Tudful, Rhymni a Threherbert.

Mae'r canlyniadau a adroddir arnynt yn cynnwys yr amserau teithio gorau, yr achosion gwaethaf a'r rhai ar gyfartaledd y gall defnyddiwr yn rhesymol eu disgwyl ynghyd â sylwadau ar gysondeb a dibynadwyedd amserau taith ar gyfer pob modd a cymhariaeth o'u rhinweddau cymharol.

Drwy gasglu'r data ar gyfer teithiau unigol gallwn gymharu'r amserau taith ar gyfer pob modd ar bob coridor. Mae hyn yn rhoi mesur i ni o gystadleurwydd cymharol pob modd a'r trosglwyddiad moddol posibl. Gan fod dewis modd gan amlaf yn gyfuniad o nifer o ffactorau megis llwybr, dewis personol a chost, mae amser taith yn parhau yn ystyriaeth allweddol yn arbennig lle bo amser cyrraedd yn elfen hollbwysig.

Mae'r histogramau canlynol yn dynodi cymariaethau moddol sylfaenol amserau teithio yn y pedwar coridor trafniadaeth a arolygwyd eleni.



P:\schemes_cg\cg0017\cx\cg001747\Documents\Final\Executive Summary - Final.doc

Crynodeb:

- Mewn amgylchiadau pan fo traffig yn llifo'n rhydd, y car ar y cyfan yw'r modd cyflymaf, er bod y cyfnod prysuraf yn y bore yn dangos yr amrywiad mwyaf.
- Gwasanaethau rheilffyrdd sy'n dangos ar amrywiadau lleiaf o ran amserau teithio ac yn aml y modd cyflymaf o bwynt i bwynt yn yr amser prysuraf yn y bore.

- Cofnodwyd yr amserau teithio mwyaf gan y bws (ar wahân i goridor Merthyr)

Y moddau mwyaf cystadleuol yn gyffredinol yw'r car a'r rheilffyrdd. Mae hyn y deillio o'r ffaith fod y rhwydwaith rheilffyrdd ar wahân gyda phob taith a'r gallu mewn cyfnodau prysur wedi'u cynllunio. Mewn cyferbyniad, er bod teithio yn y car yn fwy tebygol o gael ei effeithio arno gan ffactorau allanol megis damweiniau mae gan yrwyr fwy o reolaeth ynglŷn â theithiau ac amserau cychwyn.

Mae'r bws fel arfer yn cymryd mwy o amser ar hyd y rhan fwyaf o'r coridorau sy'n ganlyniad naturiol o gofio eu bod yn defnyddio'r rhwydwaith priffyrdd a natur y gwasanaeth.

Gellir dod o hyd i adroddiad yr arolwg ar wefan Sewta: www.sewta.gov.uk.

Rydym ar hyn o bryd yn edrych ar ffyrdd o sicrhau bod gofynion a'r dyheadau monitro ein strategaethau Rheilffyrdd a Bysiau wedi'u rhesymoli a'u cydlynu'n well i fodloni'r gofynion ehangach o adrodd ar gynnydd yn erbyn targedau yn y dyfodol. Bydd yn lleihau perygl dyblygu ymdrech yn sylweddol a bydd yn sicrhau y caiff monitro ei wneud mewn modd cost-effeithiol ac effeithlon.

Mae hefyd yn dod yn amlwg y bydd yn rhaid i'n rhaglenni monitro yn y dyfodol gael eu hystyried i gymryd i ystyriaeth ofynion Strategaeth Trafnidiaeth Cymru sy'n amlgu a'n Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd Adroddiadau Blynyddol yn y dyfodol yn rhoi manylion am sut y bydd yr elfen bwysig hon yng ngweithgareddau Sewta yn datblygu.

2.0 Barn Ehangach: Adroddiad Partneriaid

2.1 Cyflwyniad

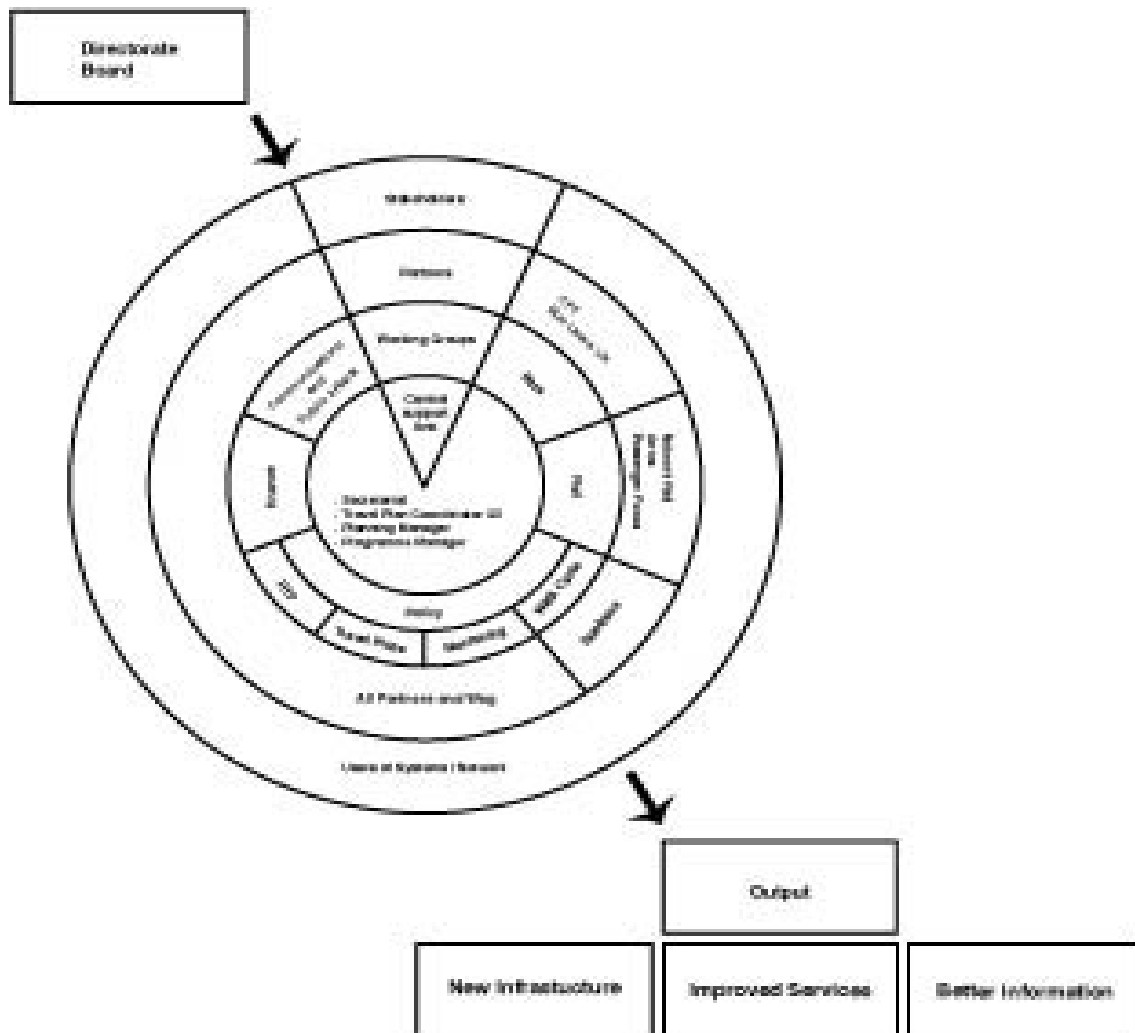
Mae Sewta yn ystyried ei berthynas gyda'i Bartneriaid fel rhywbeth sylfaenol. Heb ei bartneriaid ni allai lwyddo. Hwyl sy'n gyfrifol am ddarpariaeth gwasanaethau o ddydd i ddydd ar ein rhwydweithiau cludiant cyhoeddus. Yr hyn y gall Sewta ei wneud yw gweithio'n agos iawn gyda'r Partneriaid hynny i'w gwneud yn ymwybodol o faterion, i ystyried ymatebion i broblemau ac i weithio gyda'i gilydd i wella'r dyfodol i deithwyr yn ein hardal.

Eleni croesawodd Bwrdd Sewta Sustrans fel Partner llawn. Mae hyn yn gydnabyddiaeth o'r cyfraniad y gallant ei wneud i strategaeth gyffredinol Sewta i leihau'r defnydd o'r car, am resymau cludiant, iechyd ac amgylcheddol.

Rydym hefyd wedi gweld Passenger Focus yn dod i ddisodli Pwyllgor Teithwyr Rheilffyrdd Cymru. Rydym yn eu croesawu a diolchwn i'r Pwyllgor am eu cyfraniad dros nifer o flynyddoedd.

Yn ychwanegol at y partneriaid ffurfiol hyn rydym yn gweithio'n agos iawn gyda'n consortia cyffiniol, gydag awdurdodau yn Lloegr, gyda Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, Fforwm Economaidd De Ddwyrain Cymru, Grŵp Cynllunio Strategol De Ddwyrain Cymru a gyda PTI Cymru ymhlith eraill.

Mae trafndiaeth yn fater cymhleth a gwerthfawrogwn y gefnogaeth a gawsom gan yr holl sefydliadau hyn. Mae ein Partneriaid yn darparu'r paragraffau canlynol fel eu barn am 2005/6. **Add ref to diagram**



2.2 Passenger Focus

Mae Passenger Focus, y cyn Gyngor Teithwyr Rheilffordd, yn parhau i groesawu'r cyfleoedd a gynigir drwy weithio mewn partneriaeth gyda Sewta.

Yn y blynyddoedd diwethaf sefydlodd Sewta ei hun fel un o'r cyrff sy'n ysgogi datblygiadau rheilffyrdd yng Nghymru. Gyda datganoli llawer o'r cyfrifoldebau am wasanaethau rheilffyrdd i'r Cynulliad Cenedlaethol, gellir disgwyl y bydd y rôl hon yn parhau ac yn fwy na thebyg yn tyfu.

Mae Sewta nawr wedi datgan ei weledigaeth ar gyfer datblygu'r rheilffyrdd yn y rhanbarth i'r dyfodol hyd at 2018 yn ei Astudiaeth Strategaeth Rheilffyrdd - cynlluniau yr oedd yn dda gan Passenger Focus eu cefnogi yn ei gyflwyniad i'r Pwyllgor ar Isadeiledd Rheilffyrdd a Gwell Gwasanaethau Teithwyr. Ar ôl dynodi'r blaenoriaethau hyn bydd yn rhaid i Sewta barhau i bwysu am yr arian ar gyfer eu rhoi ar waith mewn amgylchedd gwneud ceisiadau sy'n siŵr o fod yn un cystadleuol mewn rheilffyrdd, cludiant a meysydd eraill.

Mae Passenger Focus hefyd wedi dechrau gweithio gyda Sewta yn ei waith o ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae hon yn fenter bwysig sy'n ymestyn y tu hwnt i ddarparu system gludiant effeithiol hyd at sicrhau ei bod yn bodloni anghenion mewn meysydd megis cynaliadwyedd amgylcheddol a chynhwysiad cymdeithasol.

Yn yr un modd mae gan yr awdurdodau lleol cyfansoddol sy'n rhan o Sewta hefyd rôl bwysig yn natblygiad parhaus rhwydwaith rheilffyrdd Cymru, megis sicrhau bod gorsafoedd lleol yn ddiogel a hygyrch ar gyfer pob teithiwr.

Mae gan Sewta le i fod yn falch iawn o'i gyflawniadau dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf, ond mae llawer eto ar ôl i'w gyflawni. Mae teithwyr yn parhau i fynnu gwelliannau mewn amlder, prydlondeb a chyffordduswydd trenau lle ceir tystiolaeth fod is-haen gadarn o alw am y modd teithio hwn. O ganlyniad mae'n hanfodol bod Sewta a'i bartneriaid yn parhau i weithio gyda'i gilydd, gan adeiladau ar lwyddiannau diweddar i ddarparu system gludiant sy'n gynyddol lwyddiannus gyda'r rheilffordd yn rhan allweddol ohoni.

Mae Passenger Focus yn gyfrifol am gynhyrchu'r Arolwg Teithwyr Cenedlaethol (NPS), sy'n rhoi ciplun o fodlonrwydd defnyddwyr rheilffyrdd gyda theithio ar y rheilffyrdd ar draws yr holl rwydwaith rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr. Cynhelir yr arolwg ddwywaith y flwyddyn gyda 25,000 o ymatebion a gwblhawyd yn gywir wedi'u casglu bob tro.

Mae'r NPS yn holi am fodlonrwydd cyffredinol teithwyr gyda theithio trê, yn ogystal â bodlonrwydd gyda 29 o agweddau penodol o'r gwasanaeth (yn y gorsafoedd ac ar y trê). Mae'n caniatáu i ganfyddiadau teithwyr gael eu holrhain dros gyfnod ar gyfer cwmni gweithredu trenau (TOC) unigol, megis Trenau Arriva Cymru (ATW) yn ogystal â'r cymariaethau i'w gwneud rhwng mathau tebyg o gwmnïau TOC yn gweithredu mewn gwahanol rannau o Brydain Fawr (e.e. ar gyfer ATW mae'r rhain yn cynnwys First scotRail a Central Trains).

Mae canlyniadau arolwg ar gyfer Trenau Arriva Cymru (ar draws ei holl wasanaethau, nid dim ond y rhai hynny yn rhanbarth Sewta) o'r hydref 2005 yn dangos bod bodlonrwydd cyffredinol teithwyr gyda'r gwasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru yn eithaf uchel gydag 81% o ymatebwyr yn datgan naill ai eu bod yn eithaf bodlon neu'n fodlon iawn gyda'r gwasanaeth yn gyffredinol.

2.3 Sustrans

Sustrans yw'r elusen sy'n gyfrifol am y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, Llwybrau Diogel i'r Ysgol, Bike It a llawer o brosiectau eraill sy'n tynnu pobl allan i feicio a cherdded.

Rydym wrth ein bodd i fod yn bartner i Sewta ac edrychwn ymlaen at weithio'n agos gyda Sewta yn y cyfnod cyffrous hwn ar gyfer trafndiaeth yng Nghymru.

Ein prif dasg yw sicrhau bod cerdded a beicio yn cael eu cydnabod yn y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol (CTRh) fel rhan allweddol o'r ateb i broblemau cludiant De Ddwyrain Cymru, drwy ei gyfraniad i gludiant yn lleol a thrwy hynny i gludiant rhanbarthol. Rydym yn falch i fod yn gysylltiedig â Sewta ar y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol a'r gwaith presennol ar y Canllawiau CTRh sydd i'w paratoi yn ogystal â phrosiect Trafndiaeth Integredig Cynllun Gofodol Cymru. Rydym hefyd yn ddiweddar wedi bod yn gweithio ar gynhyrchu Strategaeth Rhanbarthol Cerdded a Beicio Sewta ar gyfer De Ddwyrain Cymru (sydd i'w chyhoeddi ym mis Mehefin 2006).

Mae'r cynnydd ar y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yn parhau gyda bron i 250 milltir o'r rhwydwaith erbyn hyn yn Rhanbarth Sewta, allan o gyfanswm ar hyn o bryd o dros 1000 o filltiroedd yng Nghymru. Mae cwblhau'r Llwybr Celtaidd yn awr hanner

y ffordd drwy brosiect pedair blynedd i ddarparu llwybr parhaus ar draws De Cymru ac mae'n cynnwys cynlluniau ym Mhen-y-bont ar Ogwr, Caerffili, Merthyr Tudful a Rhondda Cynon Taf. Mae Ffordd Beiciau Blaenau'r Cymoedd hefyd yn datblygu drwy waith a wnaed yn barod fel rhan o droi'r A465 yn ffordd ddeuol gan y Cynulliad a chodi Llwybr Beicio Ceunant Clydach yn ystod haf 2006.

Mae'r cyswllt beicio o Ffynnon Taf i Nantgarw, a agorwyd yn ddiweddar ac a wnaed mewn partneriaeth gyda RhCT a'r Cynulliad, yn enghraifft dda o gyswllt trafndiaeth integredig i orsaf Ffynnon Taf gan ddarparu cyfleuster cymudwyr a chymunedol o safon i'r Gogledd o Gaerdydd.

Mae rhaglen Teithio Byw Cymru Sustrans yn hyrwyddo cerdded a beicio fel modd o wella iechyd pobl drwy ddarparu cyfleoedd ac arweiniad ar sut i fod yn fwy corfforol egniol yn fwy aml. Mae gan lawer o gymunedau oddi fewn i ranbarth Sewta lefelau isel o weithgaredd corfforol sy'n effeithio'n sylweddol ar iechyd unigolion. Er mwyn gwella'r sefyllfa hon mae Sustrans Cymru wedi bod yn gwneud y gwaith canlynol:

- Gweithio gyda sefydliadau iechyd o fewn y ranbarth i hyrwyddo teithio byw corfforol ar lefel polisi.
- Sefydlu cydlynedd prosiect yng Nghwm Rhymni Uchaf i weithio gyda'r gymuned i hyrwyddo teithio byw corfforol yn yr ardal leol. Nod y cynllun peilot hwn yw rhoi cyfleoedd i drigolion wella eu hiechyd a'u gwybodaeth am iechyd corfforol. Bydd yn cynorthwyo i roi gwybodaeth i Sustrans a'i bartneriaid ar sut i hybu cerdded a beicio mewn cymunedau difreintiedig.
- Cynhyrchu ac anfon dalennau gwybodaeth i gysylltiadau iechyd o fewn ranbarth Sewta.

2.4 Cydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr (Cymru)

Mae Cydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr Cymru unwaith eto wedi mwynhau a chyfranogi'n llawn mewn blwyddyn o bartneriaeth gyda swyddogion ac aelodau awdurdodau lleol De Ddwyrain Cymru ynghyd a chyd bartneriaid, o dan ymbarél Sewta.

Gweithiodd yn galed a chynhyrchiol gydag aelodau eraill y Gweithgor Bysiau i lunio a datblygu'r Strategaeth Bysiau Cenedlaethol ac roedd wrth ei fodd bod y Bwrdd wedi rhoi sêl ei fendith yn unfrydol cyn ei gyfeirio yn ôl ar gyfer ei roi ar waith.

Gobeithir y caiff y rhan fwyaf, os nad y cyfan, o'r rhannau o'r Strategaeth eu cwmpasu o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gan felly alluogi Sewta i arwain ar faterion cludiant cyhoeddus rhanbarthol ac i gael rhagor o ddylanwad ar faterion megis ailddatblygu dinas a thref lle gallai'r rhain olygu bod diddordebau a blaenoriaethau cludiant cyhoeddus yn cael eu rhoi yn y cysgod a bod eu heffeithiolrwydd yn cael ei lastwreiddio. Er bod siom na chafwyd fawr o gynnydd yn ystod y flwyddyn ddiwethaf mewn gwella dibynadwyedd bysiau, mae CPT Cymru yn awr yn gobeithio y bydd y Strategaeth yn gweithredu fel y catalydd ar gyfer rhoi camau ystyrlon ac effeithiol ar waith i wneud y bws yn ddewis ymarferol yn lle'r car.

Mae Gweithredwyr o fewn Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr yn falch o'r cyfle i ymuno â chydweithwyr yn Wreccsam i arbrofi gyda gweithrediad cynllun consesiynol hanner pris ar gyfer pobl ifanc 16 - 18 oed ac ar draws y ranbarth i weithio gyda Bus Users UK i hyrwyddo ymgyrch Heddlu ar Fysiau.

Bydd cyflwyno technoleg Cardiau Call yn gam mawr ymlaen gyda'r dechnoleg peiriant tocynnau electronig diweddaraf yn cyrraedd Caerdydd yr haf hwn, cyn ei ymestyn ar draws y rhanbarth erbyn diwedd mis Mawrth 2007.

Mae'r gweithredwyr bysiau a gynrychiolir gan CPT Cymru yn edrych ymlaen at barhau â'u cyswllt cadarnhaol iawn gyda Sewta ac i weithio mewn gwir bartneriaeth er mwyn sicrhau gwelliant parhaus a datblygu'r rhydwraith teithwyr ffyrdd ar draws De Ddwyrain Cymru.

2.5 Trenau Arriva Cymru (ATW)

Mae ATW yn bartner gweithredol llawn gyda Chonsortium Sewta wedi'i gynrychioli ar ei Fwrdd, Y Gyfarwyddiaeth a'r ddau Weithgor Rheilffyrdd a Bysiau. Parhaodd ymglymiad gyda gweithredu'r rhaglen gwella rheilffyrdd bum mlynedd cyfredol a datblygiad strategaeth rheilffyrdd gynhwysfawr Sewta gyfan i gwmpasu'r cyfnod 2009 i 2018.

Mae agor Rheilffordd Bro Morgannwg ar 12 Mehefin 2005 ac Estyniadau Platfform ar Reilffordd Aberdâr ar 2 Mehefin yn enghreifftiau ymarferol o weithio gydag awdurdodau lleol a phartneriaid mewn diwydiant o fewn Sewta, gyda chefnogaeth ac ariannu gan Lywodraeth Cynulliad Cymru. Roedd y cynlluniau hyn yn cynnwys cyfnewidfeydd newydd yn Y Rhws a Llanilltud Fawr a chyswllt bysiau o'r Rhws i Faes Awyr Cymru Caerdydd ac estyniadau platfform mewn pump o orsafoedd ar Reilffordd Aberdâr i alluogi cyflwyno trenau hirach ar adegau prysur.

Mae prydlesu cerbydau ychwanegol gyda chefnogaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru i roi trenau hirach ar wasanaethau cyfnodau prysur allweddol ynghyd â chyflwyno'r Amserlen Patrwm Safonol ar 11 Rhagfyr 2005 wedi rhoi cynnydd sylweddol yn y gofod sydd ar gael i sicrhau y cedwir achosion o orlenwi i'r lleiafswm. Mae'r amserlen newydd, a gyflwynwyd wedi ymgynghori eang, yn darparu gwasanaethau newydd a gwell o Ddydd Llun hyd Ddydd Sadwrn ac ar y Suliau, sy'n haws eu deall a'u cofio ac sydd wedi golygu gwelliant perfformiad sylweddol.

Parhaodd gwaith ar hyd y flwyddyn ar gam cyntaf Rheilffordd Cwm Ebwy i roi gwasanaeth bob awr i Gaerdydd yn ystod 2007. Mae prosiectau eraill yn cynnwys estyniadau platfform yng Nghwm Rhymni, Treherbert a Maesteg, gwelliannau mynediad a gallu yng Ngorsaf Heol y frenhines, Merthyr Tudful, Rhymni a gwelliant mewn amlder ym Maesteg, gorsafoedd newydd yn Llanharan ac Energlyn a datblygiad Parcio a Theithio mawr yn Abercynon fel rhan o gynllun gwella amlder Merthyr.

Mae llawer wedi'i gyflawni, gyda llawer mwy o gynlluniau yn cael eu datblygu, ac edrychwn ymlaen at gydweithio gyda Sewta i gynnal y momentwm. Dynodwyd cerbydau a'r gofod sydd ar gael yn, a rhwng, chyffyrdd Gogledd Heol y Frenhines a Chogan fel materion hollbwysig ac maent yn parhau, o bersectif ATW, i fod yr allwedd i ddatgloi potensial llawn ein gwasanaethau o fewn De Ddwyrain Cymru.

2.6 Network Rail

'Gweithio mewn partneriaeth gyda Sewta i ddarparu strategaeth rheilffyrdd gynaliadwy.'

Mae Network Rail yn parhau i werthfawrogi ymglymiad rhanddeiliaid o'r fath ac mae'n cefnogi datblygiad strategaeth rheilffyrdd cynaliadwy ar gyfer De Ddwyrain Cymru. Mae gweithio mewn partneriaeth gyda Sewta wedi arwain at well dealltwriaeth o gyfrifoldebau dros stiwardiaeth a datblygiad yr isadeiledd rheilffyrdd ac mae'n hanfodol bod trefniant gweithio o'r fath yn parhau.

Dros y deuddeg mis diwethaf cafodd nifer o gynlluniau isadeiledd eu cyflwyno'n llwyddiannus yn y rhanbarth a fydd, gobeithio, yn gyfraniad da i wella profiad teithio y cyhoedd ar y rheilffyrdd. Rhaid i hynny barhau i fod yn nod allweddol.

Fodd bynnag, ni ddylem orffwys ar ein rhwyfau a dylid edrych ar y llwyddiant hyd yma fel y camau cyntaf mewn gwella a chodi safon y rhwydwaith rheilffyrdd i fodloni galw teithwyr a llwythi nwyddau yn yr unfed ganrif ar hugain.

3.0 Adolygiad o 2005 – 2006

3.1 Cyflwyniad

Mae Sewta wedi datblygu ym mhob agwedd o'i waith. Rydym eisoes wedi trafod gwaith y **Grŵp Monitro** yn 'Ffocws ar Sewta'. Mae'r **Grŵp Polisi** yn cefnogi, cynghori a hyrwyddo gwaith Sewta. Ei rôl allweddol yw datblygu a gweithredu mentrau trafndiaeth integredig cynaliadwy ac archwilio materion trafndiaeth, sydd o ddiddordeb cyffredin i'r awdurdodau lleol cyfansoddol. Mae ei brif weithgareddau yn cynnwys cydlynu, monitro, archwilio ac adolygu gwaith y gweithgorau eraill. Mae ei weithgareddau penodol ei hun wedi cynnwys ymchwilio'r potensial ar gyfer defnyddio Model Polisi i helpu i ddatblygu gweithgareddau strategol Sewta a chynorthwyo i ddatblygu strategaeth rhanbarthol ar gyfer llwythi nwyddau. Y prif weithgareddau yn ystod y flwyddyn ar gyfer grwpiau eraill yw:

3.2 Gweithgor Rheilffyrdd

- Ail-agorwyd Rheilffordd Bro Morgannwg i draffig teithwyr ar 10 Mehefin 2005 gan roi dwy orsaf newydd a chyfnewidfeydd cludiant yn Y Rhws a Llanilltud Fawr a gwaith adnewyddu mawr ar y platfform ym Mhen-y-bont ar Ogwr.
- Yn dilyn ymestyn yr holl blatfformau ar hyd Rheilffordd Aberdâr, mae trenau pedwar cerbyd hirach nawr yn gweithredu ar amserau brig.
- Erbyn hyn gall pedwar trên weithredu pob awr rhwng Bargoed a Phenarth yn dilyn cyflwyno cam cyntaf gwelliannau amllder ar Reilffordd Rhymni.
- Mae'r Cytundeb Fframwaith a drefnwyd rhwng y Cynulliad a Network Rail wedi symleiddio datblygiad cynlluniau sydd wedi gwella. Mae'n osgoi'r angen am gytundebau unigol ar gyfer ymarferoldeb, dewis a chynllun amlinellol ac mae nifer o gynlluniau wedi elwa o'r herwydd:
 - Gorsaf Llanharan
 - Gwelliannau Amllder Rheilffordd Maesteg
 - Gwelliannau Amllder Rheilffordd Merthyr
 - Gwelliannau Amllder Rheilffordd Rhymni
 - Ymestyniadau Platfform De Cymru
- Penodwyd contractiwr i wneud y gwaith cynllunio manwl a'r gwaith adeiladu yr oedd ei angen i alluogi rheilffordd Cwm Ebwy i gael ei hailagor ar gyfer teithwyr. Arwyddwyd Cytundeb Diogelu Asedau gyda Network Rail i sicrhau'r cymeradwyaethau cynllun oedd eu hangen ar gyfer cam cyntaf y prosiect i symud ymlaen i'w gwblhau yng ngwanwyn 2007.
- Diweddarwyd a chyhoeddwyd Rhaglen Gwella Rheilffyrdd Sewta, "Symud Pobl – Gwella'r Rheilffyrdd. Y Pum Mlynedd Nesaf" ym mis Gorffennaf 2005 i sicrhau gymaint â phosibl o ryngwyneb gyda chynigion Amserlen Patrwm Safonol Arriva, a gyflwynwyd yn weithredol ym mis Rhagfyr 2005.
- Adroddodd ein hymgynghorwyr Strategaeth Rheilffyrdd bod y Bwrdd wedi cymeradwyo eu casgliadau a'u hargymhellion yn llawn. Mae'r strategaeth hon nawr yn sail i bob gwaith a wneir gan ein partneriaid a ni. Mae'n argymhell pecyn o welliannau gwerth £155m miliwn wedi ei raglennu dros y 15 mlynedd nesaf a fydd yn galluogi'r rhwydwaith rheilffyrdd i gynyddu niferoedd - gan

ddyblu a threblu nifer presennol y teithwyr, yn arbennig cymudwyr, i Gaerdydd a Chasnewydd.

- Parhaodd y cysylltiad ar lefel weithredol a strategol rhwng y Cynulliad, awdurdodau lleol, consortia cymdogol, grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd, Arriva a Network Rail.
- Gweithredodd Sewta fel canolbwynt ar gyfer ymgynghori gyda rhanddeiliaid cysylltiedig â'r rheilffyrdd yn ne ddwyrain Cymru, gan ymateb ar ran yr awdurdodau lleol ar y canlynol -
 - Prosiect Adnewyddu Signalau Ardal Caerdydd
 - Cynigion Amserlen Rhagfyr 2006 First Great Western
 - Manyleb Masnachfrait Greater Western
 - Strategaeth Defnydd Llwybr Prif Linell Great Western
 - Prosiect Adnewyddu Signalau Ardal Casnewydd
 - Polisi Fframwaith ar gyfer Buddsoddiad y Swyddfa Rheoliadau Rheilffyrdd
 - Aseiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru
- Rhoddodd Sewta dystiolaeth polisi a thechnegol i Bwyllgor Isadeiledd Rheilffyrdd a Gwell Gwasanaethau Teithwyr y Cynulliad ac i Ymchwiliad y Comisiwn Cystadleuaeth i Gaffael Arfaethedig Masnachfrait Teithwyr Great Western.
- Mae adolygiad ymgynghorol cynhwysfawr wedi asesu ystod eang o ddyheadau yn ymwneud â'r rheilffyrdd ac wedi dynodi nifer o gynlluniau, sy'n cael eu datblygu ymhellach fel rhan o strategaeth rheilffyrdd Sewta gyfan ar gyfer y cyfnod 2009-2018 (diwedd y fasnachfrait rheilffyrdd presennol)
- Derbyniwyd cymeradwyaeth cyllido Ewropeaidd i ddatblygu gweithrediad y tri phrosiect rheilffordd cyntaf o fewn y Cynllun Gweithredu Amcan 1 Is-ranbarthol. Mae mwy o waith wedi ei wneud tuag at sicrhau cymeradwyaeth ar gyfer y tri chynllun sy'n weddill. Sefydlwyd tîm rheoli prosiect i sicrhau cydymffurfiaid gyda'r holl amodau a thelerau Ewropeaidd, yn ogystal ag i gynnal cysylltiad rheolaidd gyda Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru.

2.3 Is-grŵp Bysiau

- Teithiau ar fysiau yw'r mwyafrif llethol o deithiau cludiant cyhoeddus yn Ne Ddwyrain Cymru, ac mae gwasanaethau bysiau yn chwarae rhan hollbwysig yn llwyddiant economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol ein hardal.
- Rydym yn gweithio ar gardiau call mewn partneriaeth gyda Llywodraeth Cynulliad Cymru a gweithredwyr bysiau i ddarparu'r isadeiledd sydd ei angen i gefnogi system docynnu cardiau call cwbl integredig a rhyngweithredol. Daw hyn i rym yn ystod 2007. Yn 2005/08 gwnaed cynnydd gwirioneddol i oresgyn yr anawsterau technegol sy'n atal y defnydd llawn o gardiau call sydd eisoes ar gael. Darparwyd y rhan fwyaf o weithredwyr bysiau llai yr ardal gyda'r peiriannau tocynnau mwyaf modern a gefnogir ac a reolir yn ganolog gan Sewta. Caiff cardiau call eu defnyddio i ddilysu teithiau teithio consesiynol am ddim ar y dechrau, ond yn y pen draw bydd yn rhoi cyfleoedd ar gyfer cynlluniau tocynnu newydd ac arloesol i hyrwyddo teithio llyfn ar draws Sewta.

- Ar faterion sicrwydd a diogelwch mae'r cynllun Heddlu ar Fysiau, sy'n caniatáu i swyddogion heddlu deithio am ddim ar bob bws, wedi ei ddatblygu'n llwyddiannus mewn cydweithrediad gyda Bus Users UK. Byddwn yn gweithio gyda Heddluoedd i gynyddu'r ymwybyddiaeth o droseddu sy'n effeithio ar gludiant cyhoeddus ac i ganolbwyntio arno. Yn 2005/6 gwnaed cynnydd tuag at roi adroddiadau safonol ar ddigwyddiadau a mynediad rhwydd at wybodaeth i ddynodi unrhyw batrymau a allai gynorthwyo'r Heddlu.
- Bu'r cynnydd mewn darpariaeth gwybodaeth arosfannau bysiau cynhwysfawr a chilir ar draws Sewta yn siomedig. Mae'r oedi gyda chyflenwyr data yn cael ei datrys ond mae materion ariannu sylweddol yn parhau ac mae'n rhaid eu datrys i gwrdd â'r dyhead i gael gwybodaeth bysiau cynhwysfawr mewn fformat cytunedig ym mhob arosfan yn y rhanbarth. Fodd bynnag gwnaed peth cynnydd gyda'r ariannu a ddarparwyd i PTI Cymru i gyflwyno meddalwedd newydd a ddefnyddir i gynhyrchu arddangosiadau arosfannau bysiau yn fwy effeithiol.
- Cyflwynwyd Gwybodaeth Amser Gwirioneddol Bysiau yn llwyddiannus yng Nghasnewydd a'i ymestyn yn raddol yng Nghaerdydd lle cafodd mynediad Rhyngwyd at wybodaeth amser gwirioneddol ei ddatblygu ar gyfer ei lansio yn 2006.
- O fewn awdurdodau unigol gwnaed cynnydd gyda nifer o brosiectau. Mae'r rhain yn cynnwys Gorsaf Fysiau'r Coed Duon a gaewyd ym mis Chwefror a'i dymchwel mewn paratoad ar gyfer ailddatblygiad cynhwysfawr, i greu cyfnewidfa fodern a diogel erbyn mis Rhagfyr 2006.
- Gwnaed peth cynnydd yn y gwaith i ddatblygu cynllun peilot Sewta ar gyfer rhoi Partneriaeth Bysiau o Safon ar waith yng Nghaerdydd. Unwaith y cynhelir y cynllun peilot caiff hwn ei ddefnyddio'n raddol mewn mannau eraill yn y rhanbarth.
- Rydym wedi datblygu, gydag ymgynghorwyr, Strategaeth Bysiau Gynhwysfawr. Mae'r strategaeth a argymhellwyd gan y Bwrdd ym mis Mawrth 2006 yn rhoi fframwaith clir ar gyfer datblygu a gwella'r gwasanaethau bysiau. Mae'r angen i wella a datblygu gwasanaethau bysiau yn bwysicach nag erioed, gyda thwf cynyddol traffig yn arafu gwasanaethau ac yn effeithio ar ansawdd yr aer.
- Mae darparu gwasanaethau o safon sy'n gyflym a dibynadwy yn sylfaenol i wella gwasanaethau bysiau a chynyddu'r nifer o ddefnyddwyr bysiau. Gellir cyflawni hyn dim ond drwy ddarpariaeth mesurau blaenoriaeth bysiau, lonydd bysiau a gwell isadeiledd. Mae'r strategaeth yn digwydd ar amser allweddol ac mae'n rhaid iddo fod yn hwb i oresgyn rhwystrau i gynnydd, a symud o ddatblygu polisïau cadarn i roi camau ymarferol ar waith yn y maes.

2.4 Gweithgor Beicio a Cherdded

Yn ystod y flwyddyn ddiwethaf rydym wedi:

- Cynhyrchu Strategaeth Cerdded a Beicio Rhanbarthol (2006 - 2011) fel cydran graidd o'r CTRh sy'n cael ei ddatblygu. Hefyd, bydd y strategaeth mewn sefyllfa ardderchog i gyflawni amcanion Cerdded a Beicio y STC sy'n cael ei datblygu a Strategaeth Cerdded a Seiclo i Gymru y Cynulliad. Mae gweithgor yr Is-grŵp Cerdded a Beicio yn pennu ac yn sefydlu proses ar gyfer cyflawni cynllun gweithredu'r Strategaeth.

- Parhau i weinyddu a gweithredu Grant Trafnidiaeth gwerth £4 miliwn Sewta ar gyfer rhaglen llwybr beicio rhanbarthol, sy'n ymwneud â phrosiectau mawr yn 6 o 10 awdurdod Sewta.
- Croesawu Sustrans fel aelod llawn o Fwrdd Sewta, a pharau i weithio'n llwyddiannus mewn partneriaeth gyda hwy i ddatblygu a chyflwyno mentrau cerdded a beicio ar draws y rhanbarth.
- Dechrau datblygu trefn gynnal a chadw gadarn gyda Sustrans i sicrhau safon gadarn y rhwydwaith beicio cenedlaethol i'r dyfodol ochr yn ochr trefn fonitro i olrhain newidiadau mewn gweithgaredd beicio ar y llwybrau sydd wedi eu cwblhau.
- Parhau i ymchwilio i gyfleoedd ariannu ar gyfer gweithredu prosiectau cerdded a beicio yn y dyfodol, yn enwedig o gofio nad yw cyllid o'r fath ar gael mwyach gan y Cynulliad.
- Lobio'r Cynulliad i lunio dogfen y mae ei hangen yn fawr yn rhoi manylion technegol ar gyfer llwybrau cerdded a beicio, i sicrhau safon a chysondeb ar draws y rhanbarth.

2.5 Is-grŵp Cynllun Trafnidiaeth Lleol

- Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi cyhoeddi canllawiau drafft ar y Cynllun Trafnidiaeth Lleol sy'n rhoi heriau mawr i lywodraeth leol ym meysydd cyfrifoldebau, rheolaeth ariannol a rheoli prosiect.
- Mae Sewta wedi penodi Rheolwr Cynllunio gyda'r dasg benodol o lunio Cynllun Trafnidiaeth Lleol o fewn y cyfnod amser a osodwyd gan y Cynulliad ac yn unol â'i ofynion. Mae'n dasg arbennig o gymhleth ac yn un sy'n gofyn i'r awdurdodau cyfansoddol gydweithio'n agos a chyda chymeradwyaeth eu Haelodau etholedig. Cynhaliwyd seminar Aelodau i hysbysu Aelodau o'u cyfrifoldebau ac i ymgynghori â hwy ar eu gobeithion cychwynnol ynglŷn â chynnwys y ddogfen. Mae'n hollbwysig bod y gwaith yn cael ei wneud yn gadarn, ac mewn modd effeithlon ac agored.
- Mae ymdrech ar y cyd ar waith ar brosiectau'n ymwneud â'r CTRh ac mae'n cynnwys dynodi problemau a ganfyddir gan randdeiliaid, gofynion yr Aseiad Amgylcheddol Strategol, modelu hygyrchedd ac ymchwilio'r polisïau a'r rhaglenni presennol ar draws yr holl awdurdodau a phartneriaid fel gwaith rhagflaenol ar gyfer gwerthusiad yn y dyfodol. Mae rhaglen prosiect yn cael ei datblygu i sicrhau bod yr holl faterion cymhleth hyn yn cael eu hintegreiddio gyda strategaethau eraill (e.e. Cynllun Gofodol Cymru a Strategaeth Trafnidiaeth Cymru) a bod pob parti yn deall yr hyn sy'n ofynnol ganddynt er mwyn i ni gyrraedd ein terfynau amser.
- Rydym yn ymchwilio i'r potensial tymor hirach o ddatblygu Model Polisi i gynorthwyo gyda'r broses gwneud penderfyniadau ar gyfer Trafnidiaeth Rhanbarthol.

2.6 Is-grŵp Monitro

- Rydym yn gyfrifol am y gweithgarwch monitro a ddisgrifir yn adran 1 uchod.
- Rydym ar hyn o bryd yn chwilio am ffyrdd i sicrhau bod gofynion a gobeithion monitro ein strategaethau Rheilffyrdd a Bysiau yn cael eu rhesymoli a'u cydlynu'n well er mwyn bodloni'r gofynion ehangach o adrodd ar gynnydd yn erbyn targedau yn y dyfodol. Bydd yn lleihau ailadrodd ymdrech yn sylweddol ac yn sicrhau bod monitro yn cael ei gynnal mewn modd cost effeithiol ac effeithlon.
- Rydym yn gweithio gyda Chonsortia cymdogol i ddatblygu dulliau monitro cyson i gynorthwyo wrth adrodd ar gynnydd a pherfformiad yn y dyfodol.
- Bydd yn rhaid ehangu ein gwaith yn sylweddol i fodloni gofynion Strategaeth Trafnidiaeth Cymru a'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

2.7 Grŵp Cydlynwyr Cynllun Teithio

- Penodwyd dau Gydlynnydd Cynllun Teithio newydd eleni er mwyn cryfhau ac ehangu gwaith llwyddiannus eu rhagflaenwyr. Mae cynnydd sylweddol yn cael ei wneud ar draws ein Rhanbarth i annog datblygiad cynlluniau teithio ar gyfer ysgolion a busnesau ac er mwyn codi proffil cynllunio teithio.
- Rydym yn gweithio gyda chydweithwyr Cynllunio i godi statws cynlluniau teithio ac i orfodi amodau pan yn penderfynu ar geisiadau cynllunio.
- Rydym hefyd yn ymwybodol y dylai ein 10 awdurdod, fel prif gyflogwyr, gael cynlluniau teithio byw ar waith fel enghraifft i fusnesau eraill. Ar hyn o bryd dim ond lleiafrif o awdurdodau sydd â chynlluniau o'r fath mewn lle er bod y gweddill yn gweithio tuag at y nod pwysig hwn.
- Er mwyn cynyddu effeithiolrwydd y gwaith ar draws y rhanbarth mae'r grŵp wedi ei ehangu gyda chynrychiolaeth o Bws Caerdydd a PTI Cymru, a gweithdrefnau rheoli newydd sydd wedi eu sefydlu er mwyn cydlynu gwaith yn well a gosod targedau chwarterol clir.
- Yn dilyn lansiad llwyddiannus cronfa ddata rhannu ceir Sewta yn 2005/6 (www.sewtacarshare.com) bydd effeithiolrwydd y fenter yn cael ei chryfhau drwy weithdy Marchnata a Chynllunio i ddatblygu strategaeth marchnata effeithiol fydd yn cynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd ac, yn bwysig, y defnydd o'r cyfleuster. Rydym hefyd yn gweithio'n agos gyda Chyngor Dinas Caerdydd sydd â'i chronfa ddata rhannu ceir ei hun ar gyfer busnesau (www.carshare2cardiff.com <<http://www.carshare2cardiff.com>>).

2.8 Gweithgor Cyfathrebu a Materion Cyhoeddus

- Mae'r Ymgynghorwyr Cysylltiadau Cyhoeddus, Giraffe, wedi eu hail-benodi i barhau gyda datblygiad a chodi ymwybyddiaeth o frand Sewta drwy Dde Ddwyrain Cymru. Gan ddarparu pwynt cyswllt proffesiynol yn y cyfryngau, mae Giraffe wedi cynnal sylw sylweddol yn y wasg leol ar gyfer ein prosiectau. Mae Giraffe erbyn wedi ei sefydlu'n gadarn fel pwynt cyswllt cyntaf ar gyfer sylw ynglŷn â materion yn ymwneud â thrafnidiaeth ar gyfer y

wasg leol ac mewn cydweithrediad ag aelodau a swyddogion Sewta, maent yn gweithredu fel ein llefarydd ar faterion trafndiaeth.

- Gwahoddwyd Aelodau Cynulliad a'u staff i fynychu sesiwn frifio arbennig i aelodau ym mis Chwefror 2006. Cynhaliwyd y sesiwn gan ein Cadeirydd, Tom Williams, ac roedd y pynciau'n cynnwys Cynllun Busnes Sewta a'r Rhaglen Gwella Rheilffyrdd pum mlynedd. Gobeithir cynnal y cyswllt uniongyrchol yma gydag aelodau drwy gyflwyno rhaglen o ymweliadau safle ar gyfer Aelodau Cynulliad i brosiectau Sewta yn eu hetholaethau
- Mae datblygiad gwefan Sewta wedi parhau ac mae nawr yn adnodd ac archif gwybodaeth effeithiol ar gyfer defnyddwyr. Gellir gweld datganiadau i'r wasg, sylw yn y wasg, adroddiadau strategaeth ac ymatebion i ymgynghoriadau ar y wefan.
- Mae ein cynhadledd flynyddol wedi ei threfnu ar gyfer 27^{ain} Hydref 2006. Mae thema eleni, sef '*Road Pricing and Congestion Charging*', eisoes wedi codi cryn ddiddordeb. Wedi ei chefnogi gan Faer Llundain, Ken Livingstone, rhaglwelir y bydd y siaradwyr yn cynnwys Yr Athro David Begg, Cyfarwyddwr y Ganolfan ar gyfer Polisi Trafnidiaeth, Robert Gordon University, a Michèle Dix, Cyfarwyddwr, Congestion Charging, Transport for London. Mae hon yn dilyn cynhadledd wanwyn lwyddiannus iawn llynedd ar y testun 'Women and Public Transport'.

2.9 Ymateb i Ymgynghoriadau

Ymatebodd Sewta i'r Ymgynghoriadau polisi a'r strategaeth ehangach canlynol, yn ogystal â'r rheini y cyfeirir atynt yn yr adrannau technegol uchod:

Teitl	Cyhoeddwr	Dyddiad
Ein Hamgylchedd: Ein Dyfodol, Eich Barn – Strategaeth Amgylcheddol	Llywodraeth Cynulliad Cymru	Awst 2005
Greater Bristol Strategic Transportation Study	Atkins for Consortia	Hydref 2005
Blaenau'r Cymoedd ar y Blaen - Fframwaith Strategol ar gyfer Blaenau'r Cymoedd	Llywodraeth Cynulliad Cymru	Mawrth 2005
Cynllun gweithredu cerdded/beicio Diwygiedig	Llywodraeth Cynulliad Cymru	Tachwedd 2005
Strategaeth Parcio Integredig	Cyngor Dinas Caerdydd	Medi 2005
Astudiaeth Trafnidiaeth Eddington (Cyfraniad i ymateb CLILC)	Llywodraeth Ganolog	Ionawr 2006
Cymru: Economi yn Ffynnu - Fframwaith Strategol ar gyfer Datblygu Economaidd	Llywodraeth Cynulliad Cymru	Tachwedd 2005
Atodiad Lles Cynllunio	ODPM/Trysorlys EM/ Tollau Tramor a Chartref EM	Rhagfyr 2005

Drafftiodd swyddogion gyda chymwysterau priodol yr ymatebion hyn ar draws y rhanbarth. Yna caiff y drafftiau cychwynnol hyn eu dosbarthu ar gyfer sylwadau. Mae'r broses hon yn galluogi Sewta i wneud cyfraniad proffesiynol, wedi ei gytuno gan y 10 awdurdod, yn effeithlon ac effeithiol.

3.0 Trefniadaeth a Chyllid

3.1 Cefndir

Mae ein Cynllun Busnes ar gyfer 2005/06 yn rhestru prif amcanion Sewta ac yn rhoi manylion sut y caiff Sewta ei drefnu. Yn gwyno:

Mae Bwrdd Sewta yn arolygu holl fusnes Sewta. Cyd-bwyllgor yw hwn a sefydlwyd o dan Ddeddf Llywodraeth Leol ac a ddaeth i fodolaeth fel endid cyfreithiol ym mis Medi 2004. Cyngor Dinas Casnewydd yw'r awdurdod lleol sydd â chyfrifoldeb gweinyddol. Y Bwrdd yw corff llunio polisi Sewta ac mae ganddo bwerau dirprwyedig yn ymwneud â materion trafndiaeth gyhoeddus ranbarthol yn ardal y 10 awdurdod cyfansoddol. O ganlyniad i'r gofyniad i gynhyrchu Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol mae'n rhaid i gylch gwaith Sewta ehangu. Gall pob un o'r 10 awdurdod lleol gael hyd at ddau aelod ar y Bwrdd ac mae gan bob awdurdod lleol un bleidlais. Mae gan y Cadeirydd bleidlais fwrw os bydd angen. Mae'r chwe phartner yn eistedd ar y Bwrdd fel cyfranogwyr gweithredol ond heb bleidlais. Bydd uwch swyddogion awdurdod lleol yn mynychu cyfarfodydd Bwrdd fel ymgynghorwyr a chaiff y Bwrdd ei weinyddu gan Ysgrifenyddiaeth fechan.

Ar lefel is na'r Bwrdd mae Cyfarwyddiaeth sy'n cynnwys swyddogion yr awdurdodau lleol ac enwebai gan y chwe phartner. Caiff ei gweinyddu gan yr Ysgrifenyddiaeth. Ei busnes yw rheolaeth dechnegol Sewta. Mae hefyd yn bwynt cyswllt cyntaf rhwng y partneriaid. Mae gan Gyfarwyddiaeth Datblygu Economaidd a Thrafnidiaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru le ar y Gyfarwyddiaeth.

Mae pum gweithgor sy'n adrodd yn ôl i'r Gyfarwyddiaeth: mae Cadeirydd pob gweithgor yn eistedd ar y Gyfarwyddiaeth. Maent yn delio gyda rheiffyrdd, bysiau, cyllid, cyfathrebu a materion cyhoeddus, a pholisi. Mae'r grŵp polisi yn ymdrin â phob mater technegol trafndiaeth nad sy'n gyhoeddus. Mae yno hefyd nifer o grwpiau gorchwyl a gorffen sy'n ymdrin â meysydd gwaith mwy manwl. Mae gan bob grŵp gynrychiolwyr awdurdod lleol (rhwng tri ac wyth mewn nifer) a chynrychiolwyr o'r chwe phartner fel sy'n briodol.

Bydd yr Ysgrifenyddiaeth rhan amser yn cydlynu busnes bob dydd Sewta, gyda chefnogaeth Cadeiryddion y pum gweithgor a'r is-grwpiau.

Mae amcanion Sewta wedi eu canoli ar wella trafndiaeth gyhoeddus yn Ne Ddwyrain Cymru drwy bartneriaeth gyda chyrff eraill. Mae Sewta hefyd yn gweithredu fel corff lobio ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus a hyrwyddwr gwell safonau ar gyfer cynnal a gwella'r system trafndiaeth gyfan. Mae integreiddio trafndiaeth yn effeithiol gyda meysydd eraill o weithgaredd yn brif amcan, a chylch gwaith Sewta yw ehangu wrth i ofynion ac effeithiau'r Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol ddod yn fwy clir.

3.2 Gweithgor Cyllid

Mae'r Gweithgor Cyllid yn gyfrifol am reoli ein holl feysydd cyllideb ariannol. Bu nifer o newidiadau gweinyddol yn ystod 2005/06, sy'n parhau i symud tuag at ddatblygu sefydliad llawer mwy proffesiynol ac wedi ei reoli'n well. Comisiynwyd ymgynghorwyr i adrodd ar ein prosesau rheoli prosiect a gwnaethant nifer o awgrymiadau. Erbyn hyn mae'r rhan fwyaf o'r rhain wedi eu rhoi ar waith. Yn arbennig, bu i ni gynnal seminar Cyflawni Prosiect ym mis Chwefror. Mae Sewta yn cydnabod yr angen i roi manteision dangosadwy i'r cyhoedd drwy gyflawni prosiectau'n llwyddiannus. Gosododd adolygiad rheoli prosiect cychwynnol gefndir i'r seminar i ymchwilio a lledaenu arfer da mewn cyflawniad prosiect gan ddefnyddio cyfuniad o enghreifftiau

lleol o arfer da a hefyd cyflwyno egwyddorion cydnabyddedig ar gyfer arfer da mewn rheoli prosiect o'r sector preifat.

Bu i ni hefyd gomisiynu ymgynghorwyr i edrych ar ffynonellau ariannu eraill ac maent i adrodd yn ôl ym mis Mai 2006.

Mae gan Sewta ddwy fath o gyllideb. Mae'r rhan fwyaf o'n harian yn mynd ar gynlluniau trafndiaeth gyhoeddus cyfalaf, wedi eu hariannu'n bennaf gan Grant Trafnidiaeth gyda chymorth arian cyfatebol o ffynonellau eraill. Arian Ewropeaidd yw'r adnodd ychwanegol pwysicaf. Mae'r awdurdod lleol, yn yr ardal y mae'r cynllun wedi ei leoli ynddi, yn delio â'r grantiau hyn. Pan fydd cynllun yn rhychwantu sawl awdurdod bydd awdurdod arweiniol yn rheoli'r gyllideb a hefyd y gwaith weithiau.

Cyflwynwyd system rheoli prosiect gadarn yn ystod y flwyddyn. Mae hon yn monitro'n agos y gwariant ar gynlluniau grant trafndiaeth unigol. Tra bod cyflwyniad y cynlluniau yn nwylo pob awdurdod yn bennaf, mae'r system nawr yn rhoi dealltwriaeth gliriach o'r darlun cyfan o wariant a draws De Ddwyrain Cymru. Yn ei dro, bydd hyn yn rhoi rheolaeth dynnach ar y gyllideb gyda'r manteision o gyfundrefn fonitro ar gyfer pob cynllun wedi ei seilio ar allbynnau a chanlyniadau.

Yr ail ffynhonnell o incwm yw arian cyfalaf a refeniw a ddarperir gan Lywodraeth Cynulliad Cymru i ariannu Sewta fel corff. CBS Torfaen, fel ein hawdurdod ariannol arweiniol sy'n dal y cyllidebau hyn. Caiff contractau eu gosod o dan reolau sefydlog ein hawdurdodau cyhoeddus.

Cyn hyn, cafodd y gyllideb gyfalaf ei thanwario o ganlyniad i ddechrau hwyr ar nifer o brosiectau. Mae hyn yn rhannol oherwydd y pwysau ar amser swyddogion: mae problemau gyda chaffael tir ac oedi mewn cael cymeradwyaethau CPO hefyd wedi golygu problemau: rydym hefyd wedi wynebu'r broblem o or-redeg o ran amser a chostau sydd, hyd yn ddiweddar, wedi bod yn endemig yn y diwydiant rheilffyrdd. Mae Sewta wedi cydnabod yr angen i fynd i'r afael â'r mater hwn yn y dyfodol, os nad yw'r patrwm i ailymddangos a bydd y gwaith rheoli prosiect y cyfeirir ato ynghynt yn cael ei ymestyn i dalu am yr elfennau cyllideb hyn hefyd.

3.3 Grant Trafnidiaeth

Unwaith eto bu Sewta yn llwyddiannus mewn sicrhau cymorth Grant Trafnidiaeth gan y Cynulliad Cenedlaethol i ddatblygu ein rhaglen o brosiectau. Er, o dan reolau'r Grant Trafnidiaeth, nid oedd hi'n bosibl gwneud cais am gynlluniau newydd dangosodd dosraniad y flwyddyn ariannol gyfredol gynnydd sylweddol yn ystod 2005-2006, gan godi o £19 miliwn i dros £31 miliwn (gyda £21 miliwn ohono ar gyfer cynlluniau'n ymwneud â rheilffyrdd). Clustnodwyd £8.5 miliwn ar gyfer blaenoriaeth bysiau, cyfnewidfeydd a pharcio a theithio. Gellir gweld manylion llawn y dyfarniad ar wefan Sewta (www.sewta.gov.uk).

O'i gymharu â'r blynyddoedd diwethaf croesawir y lefel cynyddol o ariannu ond bydd angen cynnydd sylweddol eto os ydym am lwyddo yn ein hamcanion. Mae ffrydiau ariannu ychwanegol, megis y rheini sy'n cael eu hymchwilio fel rhan o Bartneriaeth Trafnidiaeth Caerdydd yn bwysig.

Mae Sewta yn paratoi cais arall am ariannu Grant Trafnidiaeth ar gyfer 2007 – 2008, i'w cyflwyno yn nhymor yr hydref 2006. Y gobaith y caiff ariannu pellach sylweddol ei glustnodi ac rydym yn hyderus, gyda'n prosesau cyflawni rhaglenni a phrosiectau ar waith, y byddwn yn gallu cyflwyno'r gwelliannau perthnasol.