

**IS-BWYLLGOR TROSOLWG A CHRAFFU CYD-BWYLLGOR  
CORFFOREDIG RHANBARTHOL DE-ORLLEWIN CYMRU**

**(O Bell Trwy Teams)**

**Aelodau sy'n Bresennol:**

**15 Chwefror 2024**

<b>Cadeirydd:</b>	<b>Cynghorydd R.Sparks</b>
<b>Is-gadeirydd:</b>	<b>Cynghorydd T.Bowen</b>
<b>Cynghorwyr:</b>	D.Howlett, M.John, M.Tierney a/ac P.Black
<b>Swyddogion sy'n Bresennol:</b>	S.Aldred-Jones, K.Tillman, D.Griffiths a/ac T.Rees

---

1. **CYHOEDDIAD Y CADEIRYDD**

Croesawodd y Cadeirydd bawb i'r cyfarfod.

2. **DATGANIADAU O FUDDIANNAU**

Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiadau o fuddiannau.

3. **CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL: Y DDADL O BLAID  
NEWID**

Rhoddodd swyddogion drosolwg byr o'r adroddiad sydd wedi'i gynnwys yn y pecyn agenda.

Gofynnodd yr Aelodau am eglurhad ynghylch yr amserlen ar gyfer gwario'r gyllideb, ac arwydd o gost derfynol i ddatblygu'r cynllun.

Cadarnhaodd swyddogion fod ychydig o'r gyllideb eisoes wedi'i gwario a bod hyblygrwydd o ran sut y mae'r arian yn cael ei ddefnyddio. Mae gwaith eisoes wedi'i wneud ynghylch cynigion y Metro, efallai y byddai'n briodol disodli gwariant y Metro gydag arian CTRh a chario gwariant y Metro drosodd ar gyfer datblygiad y flwyddyn nesaf. Mae'n uchelgeisiol ei gomisiynu a'i gwblhau o fewn yr

amserlen bresennol. Amcangyfrifir bod y gost ddangosol amlinellol yn llai na £400k.

Holodd yr Aelodau am y cyfeirnod yn yr adroddiad at ddefnyddio cerbydau trydan (CT) i fynd i'r afael â llygredd a nodwyd yr anawsterau o ran yr ymagwedd hon mewn ardaloedd trefol, oherwydd cost uchel cerbydau a'r isadeiledd gwefru cyfyngedig. Gofynnodd yr Aelodau sut y gellid cyflawni uchelgeisiau ar gyfer system drafnidiaeth ddi-lygredd, gan ystyried y ffactorau hyn.

Cadarnhaodd swyddogion fod egwyddor y CTRh yn dibynnu ar hierarchaeth trafndiaeth, gan flaenoriaethu beicio, cerdded a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r ffordd y bydd yr isadeiledd yn cael ei ddarparu yn heriol a bydd yn cael ei gynnwys yn y gwaith a wneir mewn perthynas â datblygu'r cynigion metro, a'i ystyried fel rhan o'r CTRh ehangach. Bydd y CTRh yn cael ei ddefnyddio fel dogfen gais ar gyfer trosoli cyllid ar gyfer darparu ymyriadau trafndiaeth.

Cadarnhaodd swyddogion fod Strategaeth Cerbydau Allyriadau Isel eisoes wedi'i llunio a fydd yn bwydo i mewn i'r gwaith CTRh. Mae'r ffocws presennol wedi cynnwys gwaith ar drawsnewid cerbydlu'r Cyngor a nodi unrhyw oblygiadau. Mae gwaith yn mynd rhagddo mewn perthynas ag ymchwilio i'r defnydd o dechnoleg a chynigion ar gyfer gwefru ar y stryd. Nodwyd y bydd Trafnidiaeth Cymru yn gallu helpu gyda rhywfaint o'r gwaith ategol sy'n gysylltiedig â'r cynllun.

Holodd yr Aelodau a roddwyd ystyriaeth i wefru cerbydau dros nos i fanteisio ar ffioedd is.

Cadarnhaodd swyddogion nad oedd hyn yn wir yn Sir Benfro ac roedd y gwaith o gynhyrchu Strategaeth Trawsnewid y Cerbydlu yn mynd rhagddo ar hyn o bryd. Mae Cyngor Sir Penfro wedi edrych ar gerbydau hydrogen yn hytrach na cherbydau trydan ond mae'n bosib y bydd CT yn cael eu hystyried o hyd. Cadarnhaodd swyddogion fod Cynllun Strategol CT ar gael ar gyfer y rhanbarth. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru (TC) yn cynnal cynlluniau peilot mewn awdurdodau lleol eraill mewn perthynas ag opsiynau ar gyfer gwefru ar y stryd; Bydd rhagor o wybodaeth ar gael yn dilyn y cynllun peilot. Mae Gwasanaeth Ynni Llywodraeth Cymru wedi cynnal astudiaethau gyda'r bwriad o nodi gofynion isadeiledd strategol lefel uchel i gefnogi'r broses o drawsnewid. Gall Cyrff Cyhoeddus gefnogi eu gweithwyr gyda chynlluniau aberthu cyflog ar gyfer prynu CT. Cadarnhaodd swyddogion o Gyngor Castell-nedd Port Talbot y bydd CT yn cael eu gwefru dros nos yn bennaf, ond efallai y bydd angen

gwefru rhai cerbydau yn ystod y dydd hefyd. Mae manteision i gael isadeiledd solar ochr yn ochr â chyfleusterau gwefru a all wrthbwysu cyflenwi pŵer i adeiladau yn ystod y dydd a gwefru cerbydau gyda'r nos.

Gwnaeth yr Aelodau sylwadau ynghylch bylchau yn yr adroddiad, nid oes cyfeiriad at yr A477, yr A487, gwasanaeth bws Traws Cymru na'r gwasanaeth rheilffordd cludo nwyddau i Aberdaugleddau. Mewn perthynas â sôn am les economaidd ar dudalen 16 yr adroddiad, awgrymodd yr aelodau y dylid cyfeirio at fynd i'r afael ag anawsterau o ran cael mynediad at gyfleoedd cyflogaeth heb drafnidiaeth. Mae angen ystyried sut y gellir datblygu economi'r nos, yn enwedig mewn perthynas â thwristiaeth. Dywedodd yr Aelodau fod gostyngiad enfawr wedi bod mewn cludiant nwyddau ers Brexit sydd wedi effeithio ar borthladdoedd Abergwaun a Phenfro. O ran Abergwaun, ni fu gwasanaeth fferi ar waith ers dechrau mis Ionawr gyda gwasanaeth cyfyngedig i deithwyr yn gweithredu o Ddoc Penfro. Nodwyd bod porthladdoedd yn agored iawn i niwed yn dilyn buddsoddiad gwerth miliynau o ewros yn Rosslare. Holodd yr aelodau pam nad oedd sôn yn yr adroddiad am ailagor y rheilffordd rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth o bosib.

Diolchodd swyddogion i'r aelodau am y pwyntiau defnyddiol a godwyd a nodwyd bod y Ddadl o Blaid Newid yn ddogfen strategol lefel uchel, nid yw'n cynnwys manylion llawn ac mae angen datblygiad pellach. Mae'n bwysig bod digon o amser yn cael ei roi i gynnal ymgynghoriad effeithiol a nodi bylchau i alluogi dichonoldeb economaidd. Nodwyd y pwyntiau a godwyd heddiw a byddant yn bwydo i mewn i ddatblygiad y cynllun yn y dyfodol. Mewn perthynas â'r posibilrwydd o ailagor y rheilffordd rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth, cynhaliwyd nifer o astudiaethau a fydd yn ffurfio rhan o'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer y cynllun trafnidiaeth. Nododd swyddogion fod y gefnffordd a rhwydwaith bysus Traws Cymru yn cael eu gyrru a'u rheoli gan Lywodraeth Cymru a fydd yn allweddol wrth fewnbynnu i'r cynllun trafnidiaeth rhanbarthol. O 1 Ebrill ymlaen, bydd trefniant contract bysus newydd ar waith. Bydd cyfleoedd drwy drefniadau masnachfreinio i ehangu gwasanaethau a chau bylchau, yn enwedig gwasanaethau hwyr yn y bore a chyda'r nos. Y bwriad yw datblygu cynllun trafnidiaeth cytbwys, sy'n edrych ar ffactorau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol. Bydd angen defnyddio'r cynllun fel ffordd o ganolbwyntio penderfyniadau cyllido yn y dyfodol ac fel modd o ddylanwadu ar benderfyniadau refeniw a wneir o ran grantiau cefnogaeth bysus yn y dyfodol. Nodwyd bod gweithredu a chyllido'r rheilffyrdd yn cael eu rhoi ar waith ar lefel genedlaethol.

Cyfeiriodd yr aelodau at dudalen naw o'r adroddiad a oedd wedi'i gynnwys yn y pecyn agenda a mynegwyd pryder ynghylch y gwahaniaeth ar draws y rhanbarth o ran perchnogaeth cerbydau preifat. Cydnabuwyd y dylid annog y cyhoedd i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, ond mae hyn yn anodd mewn ardaloedd gwledig heb hyder yn argaeledd a dibynadwyedd trafndiaeth gyhoeddus. Nodwyd bod gwasanaethau trên i orllewin Cymru yn aml yn cael eu canslo.

Cadarnhaodd swyddogion fod cerbydau modur yn cael eu cynnwys yn y cynllun fel y flaenoriaeth isaf i adlewyrchu blaenoriaethau strategol Llywodraeth Cymru ond eu bod yn cydnabod bod y defnydd o gerbydau modur preifat mewn ardaloedd gwledig o bwys o hyd. Mae'r pwynt a wnaed gan aelodau mewn perthynas â thrafnidiaeth trenau, yn enwedig yng ngorllewin Cymru yn fater uniongyrchol yn hytrach na mater strategol ac mae angen iddo ffurfio rhan o'r achos strategol o ran gwella rheilffyrdd. Mae gwaith wedi cael ei wneud gyda grwpiau defnyddwyr trafndiaeth lleol a gyda Trafnidiaeth Cymru i godi pryderon ynghylch nifer y trenau sy'n cael eu canslo a bysus amnewid y rheilffordd, ac ar adegau, diffyg bysus amnewid y rheilffordd. Derbyniwyd adborth yn nodi bod canslo trenau'n gysylltiedig â datblygu'r cerbydlu trenau newydd. Nodwyd bod argaeledd trenau'n bwysig i bobl ac nid dibynadwyedd yn unig, mae hwn yn fater strategol o ran cynyddu amllder y trenau sy'n bwydo i mewn i'r broses cynllunio trafndiaeth rhanbarthol. Nododd swyddogion fod atebion i broblemau trafndiaeth yn wahanol ar draws y rhanbarth oherwydd y gymysgedd o ardaloedd trefol a gwledig, mewn rhai ardaloedd, perchnogaeth car preifat fydd yr unig opsiwn ymarferol ar gyfer trafndiaeth. Nid oes dulliau amgen ar gael neu maent yn rhy gostus i'w hystyried. Mae'r cynllun yn fecanwaith i geisio buddsoddiad priodol mewn perthynas â'r ymyriadau gofynnol ond gan ystyried yr heriau sy'n wynebu ardaloedd gwledig, yn yr ardaloedd hyn bydd dibyniaeth ar berchnogaeth ceir preifat o hyd a daw heriau ariannol yn sgil hyn ar gyfer yr unigolion. Bydd angen i'r cynllun ganolbwyntio ar gynaliadwyedd yn ogystal â mynd i'r afael â heriau economaidd sylweddol

Dywedodd yr Aelodau fod y data yn yr adroddiad yn seiliedig ar y gwasanaeth bysus cyn y newid diweddar ac nad oedd yn adlewyrchu'r sefyllfa bresennol. Mae bwch mewn gwasanaethau mewn rhai ardaloedd, gan rwystro preswylwyr rhag cael mynediad at gyfleoedd cyflogaeth, yn enwedig, gweithwyr shifft. Dywedodd yr

Aelodau nad yw amllder y gwasanaeth yn ddigon uchelgeisiol i newid trefniadau teithio pobl.

Cytunodd swyddogion â sylwadau'r aelodau gan gydnabod ei bod yn bwysig nodi bylchau a chyfleoedd i dyfu ac ehangu gwasanaethau. Un o fanteision y gwaith a wnaed gyda Trafnidiaeth Cymru yw'r data bysus cyfoethog a gasglwyd. Mae angen ymgynghoriad effeithiol gyda'r Gymuned drwy'r broses CTRh a thrwy ddatblygu'r strategaethau bysus, mae cyfle i weithio tuag at wella rhwydweithiau.

Gwnaeth yr aelodau sylw mewn perthynas â chysylltiad bysus rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth, sy'n defnyddio bysus trydan ac yn gweithio'n effeithiol sy'n dangos sut y gall gwasanaethau ddatblygu.

Dywedodd yr Aelodau fod pwyllgorau amrywiol yn gweithio tuag at ddatblygu isadeiledd gwefru CT ond roedd heriau mewn perthynas â gwefru ar y stryd ar gyfer cerbydau preifat.

Ymatebodd swyddogion, wrth i dechnoleg batris wella, efallai y bydd mwy o amrediad ac efallai bydd angen gwefru'n llai aml. Mae rhai heriau cymdeithasol penodol mewn perthynas â gwefru ar y stryd a pherchnogaeth lleoedd parcio ar y stryd. Dywedodd swyddogion fod cyfleoedd i ddefnyddio cerbydau trydan fel banciau pŵer o bersbectif gwefru i'r gwrthwyneb. Nodwyd bod rhwydwaith parcio oddi ar y stryd helaeth o beiriannau gwefru CT wedi'i ddatblygu yn Sir Benfro, gan roi'r gallu i drigolion heb barcio preifat oddi ar y stryd wefru cerbydau dros nos, fodd bynnag, cydnabuwyd efallai na fydd rhai preswylwyr yn dymuno parcio oddi cartref am resymau diogelwch. Rhoddwyd ystyriaeth i ddatblygu pwyntiau gwefru ar ystadau tai ond mae hyn yng nghamau cynnar y datblygiad. Nododd swyddogion nad oedd gan rai o'r cerbydlu CT y fanyleb gywir i gyflawni'r dasg ofynnol oherwydd prif lwyth y cerbyd a gallu'r batri a gallai hyn fod yn broblem wrth symud ymlaen. Nododd swyddogion fod hydrogen yn debygol o ymddangos yn y strategaeth wrth symud ymlaen, mae prosiectau yn mynd rhagddynt yn ardal Bae Abertawe ac mae disgwyl i dri phrif gynhyrhydd hydrogen ddod ar-lein o tua 2027. Unwaith y bydd hydrogen ar gael yn ehangach, dylai'r gost fod yn ffafriol. Dewis arall yw HBO, diesel newydd sy'n cael ei ddefnyddio ar gyfer y cerbydlu yn Sir Benfro ar hyn o bryd.

Cytunodd yr Aelodau gyda'r pwynt a wnaed mewn perthynas â'r defnydd posibl o gerbydau hydrogen yn y dyfodol.

Dyweddod swyddogion fod angen ystyried cyflenwad o gerbydau hydrogen. Mae lori sbwriel hydrogen wedi cael ei dreialu yng Nghastell-nedd Port Talbot ond nid yw'r cerbydau ar gael yn rhwydd ac mae'r dechnoleg yn cael ei datblygu o hyd. Bydd dibyniaeth ar ffynhonnell ddiogel o hydrogen a allai gymryd hyd at 2030.

Roedd yr aelodau'n falch bod data'r rheilffordd yn ehangach nag Abertawe a dywedwyd bod ystyriaeth o Parkway Felindre yn bwysig o ran gwella amseroedd teithio. Cododd yr aelodau bryder ynghylch buddsoddi oherwydd, yn draddodiadol, roedd modelau buddsoddi yn seiliedig ar ddwysedd poblogaeth sy'n effeithio'n negyddol ar ardaloedd llai poblog. Gofynnodd yr Aelodau am sicrwydd y byddai buddsoddiadau o fudd i'r rhanbarth ehangach ac yn mynd i'r afael â rhai o'r materion a godwyd. Cyfeiriodd yr Aelodau at dudalen 10 pecyn adroddiad yr agenda a'r rhwydwaith trafnidiaeth presennol yn y rhanbarth, nodwyd bod angen llwybrau cerdded/beicio diogel mewn ardaloedd gwledig, nid ardaloedd trefol yn unig, a bydd angen buddsoddiad arnynt.

Cytunodd swyddogion â'r aelodau bod angen buddsoddi mewn llwybrau cerdded/beicio yng nghefn gwlad yn ogystal ag ardaloedd trefol. Mae angen normaleiddio teithio llesol. Mae'r cynllun yn gynllun rhanbarthol ac mae cynrychiolaeth lefel uchel i sicrhau bod buddiannau'n cael eu lledaenu a'u deall ar draws y rhanbarth cyfan. Efallai y bydd Lywodraeth Cymru'n cymryd rhan mewn perthynas â blaenoriaethau gwariant, ond bydd hyn yn cael sylw ar lefel ranbarthol. Ar hyn o bryd, mae cyfle i wneud cais am gyllid. Bydd angen rheoli'r galw am drafnidiaeth, oherwydd os yw'r cynllun yn llwyddiannus byddai pobl yn newid sut y maent yn teithio.

Dyweddod swyddogion fod buddsoddi mewn cymunedau gwledig yn bwysig ar gyfer mynd i'r afael â thlodi trafnidiaeth ac mae angen cefnogaeth aelodau i lobio Llywodraeth Cymru am gyfran fwy o'r sector er mwyn i awdurdodau lleol ymgymryd â buddsoddiad.

Nodwyd yr eitem hon.

#### 4. **EITEMAU BRYD**

Nid oedd unrhyw eitemau bryd.

## CADEIRYDD