CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG DE-ORLLEWIN CYMRU – IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH RANBARTHOL

(O Bell Trwy Teams)

Aelodau sy'n Bresennol: **Dydd Llun, 10 Gorffennaf 2023**

Cadeirydd:	**Cynghorydd D.Price**
Cynghorwyr:	E.Thomas, A.Stevens, P.Miller a/ac W.F.Griffiths
Swyddogion sy'n Bresennol:	S.Pilliner, M.Wade, D.Thomas, S.Aldred-Jones, D.Griffiths, L.McAndrew, B.George, M.Jones, D.McCallum a/ac C.Plowman

---

1. CROESO A CHYHOEDDIADAU'R CADEIRYDD

Croesawodd y Cadeirydd bawb i'r cyfarfod.

2. DATGANIADAU O FUDDIANNAU

Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiadau o fuddiannau.

3. CYLCH GORCHWYL

Cyflwynwyd Cylch Gorchwyl Is-bwyllgor Trafnidiaeth Rhanbarthol Cyd-bwyllgor Corfforaethol De-orllewin Cymru i'r Pwyllgor.

Eglurwyd bod y ddogfen yn nodi nodau trosgynnol yr Is-bwyllgor, sef hyrwyddo system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon ar draws y rhanbarth; Mae hefyd yn nodi gwybodaeth berthnasol mewn perthynas ag amcanion, swyddogaethau a phobl a oedd yn bresennol ar gyfer cyfarfod yr Is-bwyllgor.

Tynnodd swyddogion sylw at bwysigrwydd cworwm, ac y byddai angen cynrychiolydd etholedig o bob un o'r Cynghorau Cyfansoddol er mwyn cynnal y cyfarfodydd.

Cynhaliwyd trafodaeth ynghylch amlder cyfarfodydd; Roedd y Cylch Gorchwyl yn nodi y byddai'r Is-bwyllgor yn cwrdd bob chwarter. Nodwyd mai dim ond dau gyfarfod o'r Is-bwyllgor a drefnwyd ar hyn o

bryd. Fodd bynnag, wrth i'r gwaith fynd rhagddo, byddai angen dod o hyd i ddyddiadau addas ar gyfer cyfarfodydd ychwanegol.

PENDERFYNWYD:

Bydd Aelodau'n nodi cylch gorchwyl yr Is-bwyllgor Cynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol

4. **<u>CYFLWYNIAD AR Y CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL, (CTRH)</u>**

Derbyniodd yr aelodau gyflwyniad ynghylch y gwaith parhaus sy'n cael ei wneud sy'n ymwneud â'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh).

O ran yr ysgogwyr polisi ar gyfer y CTRh newydd, tynnodd swyddogion sylw at y ffaith bod newid yn y strategaeth; Byddai'r newid hwn yn arwain at lawer mwy o bwyslais ar symud i ffwrdd o gerbydau modur preifat, ac yn hytrach rhoi'r pwyslais ar gludiant cyhoeddus.

Mynegwyd bod nifer o alluogwyr o ran sut y byddai'r rhanbarth yn symud ymlaen gyda'r CTRh. Nodwyd mai un o'r galluogwyr yw'r Canllawiau Cynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol, roedd Swyddogion yn aros am fersiwn derfynol ohonynt gan Lywodraeth Cymru o hyd. Rhoddwyd gwybod i'r Aelodau y byddai datganiad o arian ar gael i gynhyrchu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol gwahanol ar gyfer pob rhanbarth, ac i gynorthwyo gyda'r gwaith ar y Metros, a fyddai wedyn yn bwydo i mewn i Gynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru.

Roedd rhan nesaf y cyflwyniad yn nodi sefyllfa dde-orllewin Cymru a'r hyn yr oedd y rhanbarth wedi'i fabwysiadu hyd yma, o ran cynnwys y polisi rhanbarthol; Bydd hyn yn llywio gwaith y CTRh wrth symud ymlaen. Nodwyd bod y cyd-destun yn cynnwys llawer o bwyslais ar wella mynediad y tu mewn i'r rhanbarth a thu hwnt iddi; yn ogystal â chysylltu â'r gwaith sy'n digwydd ym Mae Abertawe a de-orllewin Cymru.

Tynnodd swyddogion sylw at y ffaith y byddai'n rhaid i'r CTRh ystyried nifer o ryngddibyniaethau rhanbarthol; megis y Cynllun Datblygu Economaidd, y Cynllun Ynni a'r Fargen Ddinesig.

Rhoddwyd gwybod i'r aelodau am y cyfrifoldebau trafnidiaeth ar draws Cymru a'r DU; Roedd y cyflwyniad yn dangos y cyfrifoldebau amrywiol a pha sefydliad oedd yn gyfrifol am ba elfennau. Roedd yn amlwg bod gan Awdurdodau Lleol rôl sylweddol wrth fwrw ymlaen â'r

gwaith hwn, o ran datblygu'r CTRh a sicrhau bod y rhanbarth yn cael ei ystyried wrth i'r gwaith cynllunio symud ymlaen.

Darparwyd gwybodaeth am yr hyn yr oedd angen ei gyflawni a'i gyflwyno, yn dilyn y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd ddiwethaf; Roedd angen i'r CTRh ei hun gyflawni canlyniadau a'r hyn a ddarperir, gan wneud gwahaniaeth i fywydau'r cymunedau. Nodwyd bod nifer o ganlyniadau o'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd, a oedd yn arddangos y gellid cyflawni cynlluniau ar gyfer y rhanbarth. Rhoddwyd gwybod i'r aelodau mai dyma fyddai dyhead y CTRh; nodi a fframio gwaith mewn cyd-destun strategol, ond datblygu a chyflwyno camau gweithredu.

Esboniwyd bod y pwrpas y tu ôl i'r CTRh yn deillio o'r Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021; sy'n nodi'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru. Yn ogystal â hyn, darparodd y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (CCTC) fanylion y rhaglenni, y prosiectau a'r polisïau newydd yr oedd Llywodraeth Cymru'n bwriadu eu cyflawni dros y pum mlynedd nesaf. Tynnodd y cyflwyniad sylw at y faith y bydd y CCTC, ynghyd â CTRh, yn teilwra darpariaeth Strategaeth Drafnidiaeth Cymru i anghenion pob rhan o Gymru. Cadarnhaodd swyddogion y byddant yn gweithio drwy'r cynlluniau hyn, er mwyn sicrhau bod CTRh rhanbarth de-orllewin Cymru yn cynnwys polisïau a ffordd ymlaen ar gyfer y rhanbarth ei hun, o ran cyd-destun cyflawni'r cynlluniau hynny; roedd yn gyfle i dde-orllewin Cymru roi ei stamp ei hun ar rywfaint o'r gwaith wrth symud ymlaen.

Rhoddwyd gwybod i'r aelodau am y broses CTRh nodweddiadol, y dylai pob rhanbarth fod yn mynd drwyddi er mwyn datblygu ei chynlluniau; roedd nifer o gamau wrth gynhyrchu'r cynllun. Cyfeiriwyd at y sgôr asesiad risg cychwynnol yn erbyn pob un o'r camau yn y tabl gwaith; ar hyn o bryd roedd y sgorau'n dangos yn goch ac oren yn bennaf gan nad oedd gwaith wedi dechrau ar ddatblygiad y cynllun hyd yn hyn.

Aeth swyddogion drwy raglen llinell amser y CTRh, a oedd yn tynnu sylw at weithgareddau a thasgau allweddol y rhaglen gyfan, a phryd oedd disgwyl i ddarnau penodol o waith gael eu cwblhau. Nodwyd nad oedd Swyddogion wedi gallu gwneud cynnydd sylweddol gan nad oedd canllawiau'r CTRh wedi'u cyhoeddi eto. Soniwyd mai'r dyddiad dechrau ar gyfer y rhaglen waith hon oedd Chwefror 2023, felly roedd angen ail-leoli'r rhaglen unwaith y derbyniwyd y canllawiau.

Yn dilyn yr uchod, dangosodd Swyddogion y cynlluniau tymor byrrach ar gyfer cyflwyno; a oedd yn canolbwyntio ar gynhyrchu'r cynllun rhoi ar waith sy'n gysylltiedig â'r CTRh.

Mynegodd swyddogion bryderon ynglŷn â'r galw cynyddol yr oedd Awdurdodau Lleol yn ei wynebu; gan gynnwys rhoi terfyn cyflymder diofyn 20 mya ar waith, y gwaith o ran diwygio bysus a pharcio ar balmentydd, yn ogystal â'r gwaith sy'n ymwneud â'r CTRh. Soniwyd bod rhywfaint o bryder ymhlith cydweithwyr trafnidiaeth o ran sut y byddai'r holl waith hwn yn cael ei wneud; yn enwedig o ran y CTRh, gan fod diffyg eglurder o'r canllawiau ar hyn o bryd o ran sut i fwrw ymlaen â'r gwaith.

Daeth y cyflwyniad i ben gyda'r camau gweithredu blaenoriaeth a awgrymwyd i'w hystyried, a nodwyd fel a ganlyn:

- Gofyn am eglurder gan Lywodraeth Cymru o ran y llinell amser ar gyfer y canllawiau a'r rhaglen
- Cadarnhau'r gyllideb ar gyfer proses a rhaglen y CTRh
- Symud adnoddau
- Ail-gadarnhau'r cerrig milltir allweddol ac alinio rhaglen cyflwyno'r CTRh a'r metro
- Cytuno ar raglen ar gyfer y Pwyllgor er mwyn i Aelodau gael golwg lawn ar y gwaith wrth symud ymlaen

Cydnabu'r Aelodau y gwaith helaeth yr oedd angen ei wneud yn rhanbarthol o ran ateb y ceisiadau gan Lywodraeth Cymru; ac y byddai'n sylfaenol wrth dderbyn fersiwn derfynol y canllawiau, gan y bydd yn cael effaith ar y gwaith wrth symud ymlaen. Holodd yr Aelodau a oedd y trafodaethau presennol gyda Llywodraeth Cymru yn cyfeirio at unrhyw ddyddiadau posibl o ran derbyn yr arweiniad.

Eglurodd y Swyddog Trafnidiaeth yn Llywodraeth Cymru nad oedd yn ofynnol i Lywodraeth Cymru ddarparu canllawiau, ac nid oedd eu angen er mwyn dechrau'r gwaith sy'n ymwneud â'r CTRh; fodd bynnag, roedd dealltwriaeth ynghylch pam bod Awdurdodau Lleol yn ceisio eglurder o fersiwn derfynol yr arweiniad. Cadarnhawyd y byddai'r arweiniad ar gael o fewn yr wythnosau nesaf; ni fydd unrhyw newidiadau sylweddol i'r drafft a oedd eisoes wedi cael ei ddosbarthu. Rhoddwyd gwybod i'r Pwyllgor y bydd llythyr yn cyd-fynd â'r canllawiau, gan nodi'r cymorth ariannol yr oedd Llywodraeth Cymru'n bwriadu ei ddarparu; Bydd hyn gwerth £125,000 ar gyfer y flwyddyn ariannol hon.

Yn ychwanegol at yr uchod, soniwyd bod Llywodraeth Cymru yn annog Awdurdodau Lleol i osgoi neu leihau'r defnydd o

ymgynghorwyr allanol er mwyn atal gwariant uchel ar gyfer y math hwn o waith. Roedd dealltwriaeth gan Lywodraeth Cymru y bydd angen gwaith ymgynghori er mwyn gwneud y gwaith ar y CTRh, yn enwedig oherwydd y cyfyngiadau ar adnoddau ar draws Awdurdodau Lleol, fodd bynnag, bydd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn gallu darparu rhyw fath o gymorth er mwyn lleihau'r defnydd o ymgynghorwyr allanol.

Cododd y Pwyllgor bryderon ynghylch y gyllideb a gofynion adnoddau. Deallwyd bod ymrwymiad yn flaenorol i ariannu unrhyw ddyletswyddau ychwanegol yn llawn; Gofynnodd yr Aelodau a oedd unrhyw arwyddion o drafodaethau pellach o fewn Llywodraeth Cymru, i dalu'r costau y bydd Awdurdodau Lleol yn disgwyl eu hwynebu yn llawn. Esboniwyd bod y cyllid wedi'i gynnwys yn y setliad ehangach ar gyfer Awdurdodau Lleol a'r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol, a bu'n rhaid dod o hyd i'r cyllid o'r setliad hwn; Roedd y £125k a grybwyllwyd yn flaenorol yn atodol i'r cyllid hwnnw er mwyn helpu i ddechrau proses y CTRh. Nodwyd bod gofyn i Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru ddarparu rhagor o gymorth er mwyn lleihau'r costau hynny, gan ei fod yn amlwg bod pwysau ar Awdurdodau Lleol wrth baratoi'r cynllun, a ddilynir gan y gwaith cyflwyno.

Cynhaliwyd trafodaeth ynghylch amser priodol ar gyfer cyfarfod nesaf yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Rhanbarthol, o ystyried yr wybodaeth ddiweddaraf gan Swyddog Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru; Cytunwyd y byddai cyfarfod ychwanegol yn cael ei drefnu ar gyfer cyfnod yr hydref. Yn ogystal â hyn, tynnwyd sylw at y ffaith bod swyddogion wedi datblygu disgrifiad swydd a manyleb bersonol ar gyfer swydd ranbarthol er mwyn cynorthwyo gyda datblygiad y cynllun, a byddai hyn yn cael ei hysbysebu dros yr wythnosau nesaf.

5. TROSOLWG O FLAENORIAETHAU RHANBARTHOL TRAFNIDIAETH CYMRU (TC) - CYFLWYNIAD AR WASANAETHAU TRENAU A BYSUS

Rhoddodd Trafnidiaeth Cymru gyflwyniad a oedd yn amlinellu eu gwaith ar Fetro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru; Roedd hyn yn cynnwys y rhaglen reilffyrdd a'r rhaglen fysus. Rhoddwyd gwybod i'r Pwyllgor hefyd sut y gallai cydweithwyr Trafnidiaeth Cymru gefnogi Awdurdodau Lleol yn eu cynllunio trafnidiaeth strategol, a'r adnoddau y gellid eu defnyddio yn Trafnidiaeth Cymru i gefnogi'r gwaith o gyflwyno'r gwaith rhanbarthol.

Rhaglen Reilffordd

Roedd y cyflwyniad yn dangos sut y rhannwyd ardal dde-orllewin Cymru o ran y rhaglen reilffordd, ac roedd yn cynnwys cwrs Prif Reilffordd De Cymru, a oedd yn teithio trwy orllewin Cymru a Bae Abertawe. Rhoddwyd gwybod i'r aelodau am y gwelliannau i'r gyfnewidfa yr oedd Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gweithio arnynt; Tynnwyd sylw at y gorsafoedd perthnasol yn glir o fewn y cyflwyniad. Esboniwyd mai'r ffocws ar gyfer ardal gorllewin Cymru oedd nodi sut y gellid cynyddu amlder y rheilffyrdd/amlder gwasanaeth; a'r ffocws ar gyfer ardal Bae Abertawe oedd ar ymyrraeth metro drefol, a gwneud defnydd o isadeiledd rheilffyrdd nad oedd yn cael ei ddefnyddio ar hyn o bryd ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd teithwyr.

Cynhaliwyd trafodaeth ynghylch y blaenoriaethau rheilffordd ar gyfer Gorllewin Cymru, a oedd yn cynnwys crynodeb o'r dewisiadau ar gyfer llwybrau ac amlder. Roedd y cyflwyniad yn dangos crynodeb o amlder presennol y gwasanaeth rheilffyrdd ym mhob un o'r prif orsafoedd. Nodwyd bod y teithiau blynyddol ar gyfer pob prif orsaf yn cael eu cyfrifo, a oedd yn rhoi dealltwriaeth o'r galw cyffredinol; soniwyd nad oedd y cyflwyniad yn cynnwys pob gorsaf ar gyfer ardal Gorllewin Cymru, fodd bynnag, roedd yn darparu darlun cyffredinol o'r dewisiadau presennol ar gyfer llwybrau.

Eglurodd Trafnidiaeth Cymru eu bod wedi bod yn gweithio ar achosion busnes dros nifer o flynyddoedd i sefydlu amlderau newydd; Gellid nodi pob un o'r rhain yn y cyflwyniad, a chafwyd eu nodi mewn allwedd 'crynodeb o wasanaeth ychwanegol'. Dywedwyd pe gellid adeiladu'r holl ddewisiadau ar gyfer llwybrau ychwanegol, byddai'r amlder yn gwella; manylwyd ar y cynnydd arfaethedig yn y gwasanaeth ar gyfer pob un o'r gorsafoedd. Rhoddwyd gwybod i'r aelodau y byddai hyn yn dyblu amlder y rheilffyrdd ar draws y rhwydwaith. Crybwyllwyd bod Trenau Grand Union wedi sicrhau hawliau i gynnal trenau i Sir Gaerfyrddin, a byddai hyn yn ychwanegol at y llwybrau a oedd yn cael eu harddangos o fewn y cyflwyniad.

Rhoddwyd crynodeb i'r Pwyllgor o'r tri phrif opsiwn ar gyfer llwybrau yr oedd Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn edrych arnynt yn ardal Bae Abertawe:

- Trên-Tram Abertawe i Aberdulais a/neu Glydach (llinell goch) – nodwyd bod hon yn ymgais gymhleth iawn, gan y byddai'r llinell yn cael ei wehyddu trwy ardal drefol yn Abertawe sy'n adeiledig iawn; Fodd bynnag, yn ystod trafodaethau ynghylch y datblygiad, profwyd ei fod yn wydn gan y byddai'n ardal â thwf

enfawr ac yn cynhyrchu llawer mwy o deithiau, yn enwedig oherwydd lleoliad Campws Prifysgol Bae Abertawe. Ychwanegwyd bod Trafnidiaeth Cymru wedi parhau i weithio ar yr opsiwn hwn ar gyfer y llwybr, ac y byddai'n ymgynghori â'r Aelodau ar bwyntiau perthnasol wrth ddatblygu'r prosiect; er y byddai'n brosiect hirdymor.

- Pen-bre a Phorth Tywyn i Abertawe (llinell felen) – eglurwyd bod Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gwneud gwaith i ailsefydlu'r orsaf reilffordd yn y Cocyd, a fyddai'n cynyddu'r amlder ar y llinell hon gyda dau drên ychwanegol yr awr; yn ychwanegol at y trenau a oedd eisoes ar waith. Amlygodd Trafnidiaeth Cymru eu bod wedi ymchwilio i weld a ellid cynyddu'r amlder hwnnw ymhellach, i bedwar trên yr awr, fodd bynnag, byddai hyn yn creu llawer o ofynion amlder eraill mewn mannau eraill pe bai'n cael ei gynyddu. Rhoddwyd gwybod i'r Aelodau y gellid darparu'r opsiwn hwn ar gyfer llwybr yn y tymor byr, gan fod y mwyafrif o'r isadeiledd eisoes yno ac yn cael ei ddefnyddio, gan ei fod yn llinell reilffordd bresennol i deithwyr.

- Pontarddulais i Abertawe drwy Gastell-nedd (llinell werdd) - dywedwyd nad oedd y llwybr hwn yn elwa o wasanaethau trên i deithwyr ar hyn o bryd. Roedd Trafnidiaeth Cymru wedi datblygu cynigion ar gyfer gwasanaeth a fyddai'n rhedeg o Bontarddulais i Abertawe gan weithredu ar sail dau drên yr awr i ddechrau. Roedd Trafnidiaeth Cymru hefyd wedi bod yn ymchwilio i'r opsiwn o gyflwyno achos masnachol i ymestyn un o'r gwasanaethau hynny hyd at Rydaman; Roedd materion technegol yn gysylltiedig â'r achos hwn, fodd bynnag, roedd y rhain yn derbyn sylw. Esboniwyd bod rhai gorsafoedd rheilffordd newydd ar y lein hon, nad oeddent yn bodoli ar hyn o bryd sydd yng nghanol nifer o gymunedau maestrefol mawr; gan gynnwys Pontlliw, Felindre, Treforys, Llandarcy, Winsh-wen a Glandŵr. Rhoddwyd gwybod i'r Pwyllgor fod Trafnidiaeth Cymru wedi ymgynghori ar y cyfleoedd hyn, fodd bynnag, nid oedd mewn sefyllfa i gadarnhau y bydd popeth yn cael ei gyflawni. Tynnodd swyddogion sylw at y ffaith bod achos grymus dros adeiladu pob gorsaf ar yr adeg gywir, ac o dan yr amodau cywir; Nid oedd Trafnidiaeth Cymru wedi penderfynu ar ba orsaf fyddai'n fwyaf addas i'w hadeiladu gyntaf eto.

Yn dilyn yr uchod, soniwyd nad oedd y cyflwyniad yn dangos sut y byddai'r rhwydwaith rheilffyrdd yn rhyngweithio â'r rhwydwaith bysus; y gobaith a'r disgwyliad gan Trafnidiaeth Cymru, oedd y bydd y rhwydweithiau bysus a rheilffyrdd yn gweithio'n berffaith drwy docynnau integredig a bydd gallu gwell i gynllunio'r amserlenni. Dywedwyd y bydd hyn yn trawsnewid yr ardal fel cyfle trafnidiaeth drefol yn ystod y blynyddoedd sydd i ddod.

Trodd y trafodaethau tuag at y math o alw a gysylltir â'r gorsafoedd hyn, a'r amseroedd teithio disgwyliedig rhwng gorsafoedd; ni ellid darparu'r union wybodaeth, fodd bynnag, roedd Swyddogion yn gallu darparu syniad yn seiliedig ar adroddiadau technegol ac allosodiadau damcaniaethol.

O ran teithiau ychwanegol i deithwyr ar y rhwydwaith, nodwyd bod yr hyn sydd rhwng y llinell felen a'r llinell werdd a gynhwysir yn y cyflwyniad yn cynrychioli rhwng 1.3-1.7 miliwn o deithiau ychwanegol ar y rhwydwaith rheilffyrdd bob blwyddyn; ar hyn o bryd nid oedd gan dros filiwn ohonynt, ar y llinell werdd, unrhyw gyfle ar gyfer cysylltedd rheilffyrdd. Yng nghyd-destun cenedlaethol Cymru, eglurwyd bod y prosiect hwn yn un o dri a fyddai'n gallu denu'r lefel honno o dwf ychwanegol; felly, llwyddodd Swyddogion i gyflwyno achos cymhellol iawn i sicrhau'r lefelau uchel o fuddsoddiad y byddai eu hangen i ddatblygu'r prosiect hwn ymhellach.

O ran amseroedd teithio, trafodwyd y ffaith na fyddai pob teithiwr ar y rhwydwaith hwn yn teithio i Abertawe; Byddai ardaloedd fel Castell-nedd a Llanelli yn elwa'n fawr o'r prosiect hwn, ac roedd gostyngiadau mewn amser teithio i nifer o leoliadau gan gynnwys Caerdydd. Amlygwyd wrth drafod cyfanswm y teithio ar y rhwydwaith, bod rhai gwelliannau a manteision i'r cyhoedd sy'n teithio, a'r gallu i gyrraedd targedau a osodwyd gan Strategaethau Trafnidiaeth Cymru;

Darparwyd blaenoriaethau buddsoddi mewn rheilffyrdd de-orllewin Cymru i'r Pwyllgor, a oedd yn cynnwys prif linell de Cymru, Metro Ardal Bae Abertawe ac amlder rheilffyrdd Gorllewin Cymru. Mynegwyd bod Trafnidiaeth Cymru yn cyflwyno sylwadau i Fwrdd Rheilffyrdd Cymru er mwyn sicrhau buddsoddiad wrth symud ymlaen; Anogwyd Awdurdodau Lleol i gynorthwyo gyda hyn drwy lobïo a chynrychioli'r materion hyn yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Nodwyd bod ymarferion tebyg yn cael eu cynnal mewn ardaloedd fel de-ddwyrain Cymru a Gogledd Cymru, a byddai'n bwysig pwysleisio hyn i sicrhau y gellir ceisio'r buddsoddiad ar gyfer y de-orllewin. Soniodd swyddogion fod nifer o amrywiadau technegol i'r

gwasanaeth gwaelodlin presennol a holodd Arweinwyr amdanynt; Byddai Trafnidiaeth Cymru yn paratoi nodiadau cyngor am y rhain.

Cododd yr Aelodau ymholiadau ynghylch cost y prosiect. Cadarnhaodd Trafnidiaeth Cymru fod cyfrifiadau'r costau wedi cael eu cwblhau a'u cyhoeddi ar wefan Llywodraeth Cymru; cytunwyd y bydd yr wybodaeth hon yn cael ei dosbarthu i'r Pwyllgor yn dilyn y cyfarfod. Tynnodd swyddogion sylw at y ffaith mai llwybr y llinell goch fyddai'r un mwyaf costus oherwydd y cymhlethdod, a'r ffaith y byddai'n brosiect tymor hir. Mynegwyd wrth ystyried y costau yn erbyn Blaenoriaethau Rheilffyrdd i Gymru a faint o deithwyr ychwanegol fyddai'n dod i mewn i ddefnyddio'r rhwydwaith rheilffyrdd, bod y manteision yn darparu achos sylweddol; fodd bynnag, byddai'n bwysig bod yn ystyriol o ran strategeiddio'r buddsoddiad a'r hyn y gellid ei gyflawni.

Gofynnwyd a oedd Trafnidiaeth Cymru wedi nodi'r ffigurau amser teithio a galw teithwyr ar gyfer yr estyniad arfaethedig i'r gwasanaeth yng ngorsaf newydd yn Rhydaman. Cadarnhaodd cydweithwyr Trafnidiaeth Cymru bod opsiynau wedi cael eu profi yn ardal Rhydaman, a bod rhai o'r ffigyrau ar gael. Soniwyd bod y tîm dadansoddeg yn Trafnidiaeth Cymru'n paratoi pecynnau modelu data a thrafnidiaeth i'w rhoi i Awdurdodau Lleol i lywio a chefnogi'r datblygiad o'u Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol; Bydd y rhain yn cynnwys rhywfaint o wybodaeth am y galw am deithio, p'un a oedd galw cudd a/neu wedi'i atal, a chynllunio hygyrchedd.

Cynhaliwyd trafodaeth ynghylch rôl yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Rhanbarthol yn y gwaith hwn wrth symud ymlaen. Nodwyd y gallai Trafnidiaeth Cymru ddarparu gwybodaeth am y data modelu trafnidiaeth ar gyfer y cyfarfod nesaf.

<u>Rhaglen Fysus</u>

Rhoddwyd gwybod i'r Pwyllgor fod nifer fawr o feysydd lle'r oedd Llywodraeth Cymru, y Llywodraeth Leol a Thrafnidiaeth Cymru yn gweithio arnynt i ddiwygio'r ffordd yr oedd gwasanaethau bysus yn cael eu darparu yng Nghymru; mae'r rhaglen fysus yn destun gwaith trawsnewid enfawr a rhywfaint o gynnwrf yng Nghymru ar hyn o bryd. Nodwyd bod nifer o faterion cymhleth yr oedd angen ymdrin â nhw ar yr un pryd; sylweddolwyd bod heriau tymor byr y byddai angen eu hystyried yn y lle cyntaf, ac roedd hyn yn amlwg ar ôl ymdrin â'r Cynllun Brys ar gyfer Bysus.

O ran cynllunio tymor hir, soniwyd bod rheswm dros gredu y gallai'r rhanbarth ddarparu rhaglen fysus a oedd yn sylweddol well na'r hyn oedd ar gael ar hyn o bryd, a fyddai'n cynnig mwy o reolaeth i'r sector cyhoeddus yn y ffordd y byddai'r gwasanaethau hyn yn cael eu darparu; fodd bynnag, byddai nifer o gymhlethdodau wrth gyflawni'r prosiect, ac anawsterau wrth weithio gyda'r gweithredwyr cludiant cyhoeddus, yn enwedig o dan yr amgylchiadau heriol ar ôl COVID-19. Roedd y cyflwyniad yn tynnu sylw at yr ardaloedd lle'r oedd gwaith yn mynd rhagddo ar draws Cymru.

Rhoddwyd gwybod i'r aelodau bod ymarfer cynllunio rhwydwaith bysus yn mynd rhagddo ar hyn o bryd; yng nghyd-destun y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gallai'r ymarfer hwn fod o fudd ac o ddefnydd i Lywodraethau Lleol. Soniwyd bod Trafnidiaeth Cymru eisoes yn gweithio gyda'r rheolwyr trafnidiaeth gyhoeddus ar draws y rhanbarth, i weithio'n betrus drwy'r ymarfer hwn er mwyn i Awdurdodau Lleol ddefnyddio'r canfyddiadau.

Dywedodd cydweithwyr Trafnidiaeth Cymru bod nifer o enghreifftiau o aneffeithlonrwydd wedi codi drwy'r rhwydwaith bysus yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Nodwyd bod preifateiddio wedi arwain at sefyllfaoedd o aneffeithlonrwydd lle'r oedd y gystadleuaeth o fewn y diwydiant wedi creu gormod o gymhlethdod o ran llwybrau, a oedd wedyn yn creu amserlenni cymhleth i'r cyhoedd eu defnyddio; lle'r oedd gwasanaethau gwahanol yn rhedeg ochr yn ochr â'i gilydd, yn aml gyda thocynnau nad oeddent yn cyfnewid rhwng gwasanaethau oherwydd eu bod yn weithredwyr preifat.

Yn dilyn yr uchod, eglurwyd bod Trafnidiaeth Cymru wedi cynnal ymarfer cynllunio lle'r oedd yn llunio gwaelodlin ar gyfer y rhwydwaith bysus yng Nghymru. Roedd y cyflwyniad yn manylu ar y rhwydwaith a oedd ar waith ar hyn o bryd, ac yna sut y gellid defnyddio'r data modelu trafnidiaeth i nodi i ble, ac o ble, yr oedd teithwyr yn teithio, a fyddai wedyn yn dechrau datblygu rhwydweithiau bysus a fwriadwyd i fod yn llai cymhleth, ac yn fwy uniongyrchol ac effeithlon. Soniwyd y gallai rhywfaint o'r gwaith hwn gael ei gwblhau trwy gydweithrediad cyffredin gyda'r gweithredwyr bysus, fodd bynnag, byddai angen gwneud y mwyafrif ar sail wirfoddol ar eu rhan; ac ni fyddai rhai yn cael eu cyflawni oni bai bod y ffordd y darperir bysus yng Nghymru yn cael ei ddiwygio. Ychwanegodd swyddogion fod Llywodraeth Cymru hefyd yn dechrau trafodaethau ynghylch cyflwyno masnachfreinio bysus a'r gobaith o annog mwy o effeithlonrwydd drwy hyn.

Cafwyd trafodaeth ynghylch sefyllfa bresennol y gwaith hwn; Roedd Trafnidiaeth Cymru wedi datblygu eu cynllun cychwynnol ar gyfer y rhwydwaith, ac roeddent yn gallu esbonio pam eu bod yn credu mai dyma'r ffordd orau ymlaen ar gyfer y rhwydwaith. Nodwyd mai'r camau nesaf fyddai cysylltu â'r rheolwyr trafnidiaeth ym mhob Awdurdod Lleol, gan eu bod yn deall eu hardal yn fwy manwl; Byddai'r sgyrsiau gyda rheolwyr trafnidiaeth yn archwilio'r ymagwedd, ac yn ystyried y pwyntiau cryf a'r pwyntiau gwan ar gyfer yr ardal benodol honno.

Rhoddodd y cyflwyniad gipolwg ar y gwaith sy'n ymwneud â chynllunio gwasanaethau bysus er mwyn creu rhwydwaith cydgysylltiedig a chydlynol, a sut y gallai hyn lifo o ran proses; fodd bynnag, eglurodd Swyddogion mai'r ffocws ar hyn o bryd oedd trefnu'r sgyrsiau hynny gyda rheolwyr trafnidiaeth.

Nodwyd bod datgarboneiddio bysus yn un o'r meysydd buddsoddi mwyaf gweladwy yn ne-orllewin Cymru ar hyn o bryd. Rhoddwyd gwybod i'r aelodau gafodd wasanaeth T1 Traws-Cymru o Gaerfyrddin i Aberystwyth ei drydaneiddio yn ystod y gwanwyn eleni; Roedd yn welliant sylweddol o ran profiad teithwyr a'r cyfleusterau a ddarparwyd, ac roedd hefyd yn datgarboneiddio'r gwasanaeth hwnnw. Eglurodd swyddogion fod hyn yn gyfraniad tuag at y targedau a osodwyd gan Sero Net Cymru, lle'r oedd Llywodraeth Cymru wedi sefydlu targed i ddatgarboneiddio cludiant cyhoeddus bysus erbyn 2035; yn ogystal â chyrraedd y 50% uchaf o'r bysus hynny sy'n llygru fwyaf erbyn 2028. Soniwyd bod llawer o waith yn cael ei wneud yng ngwasanaethau Traws Cymru ar draws Cymru i ddatgarboneiddio'r bysus hynny yn gyntaf.

Cadarnhaodd Trafnidiaeth Cymru eu bod wedi bod yn edrych ar achosion busnes i ddod â bysus celloedd tanwydd hydrogen i ardaloedd Bae Abertawe a Sir Benfro; Roedd Bae Abertawe ar y blaen o'r ddau faes hynny ar hyn o bryd, ac roedd y Dirprwy Weinidog dros Newid yn yr Hinsawdd wedi rhoi cymeradwyaeth i'r prosiect hwnnw symud ymlaen yn ei ddatblygiad. Nodwyd bod Swyddogion wedi'u hysgogi i sicrhau mai Sir Benfro fyddai'r ardal nesaf i gael yr arian ar gyfer yr elfen hon o waith. Rhoddwyd gwybod i'r Pwyllgor pe bai'r ddau brosiect hyn yn cael eu sefydlu, y byddai'n creu galw dyddiol am hydrogen; byddai hyn o fudd i'r prosiectau hyn ac yn eu gwasanaethu, a byddai hefyd yn caniatáu i gynghorau, fel un o'r prif weithredwyr cerbydlu yn y sector cyhoeddus, hefyd hapfasnachu a phrofi hydrogen ar gyfer rhannau eraill o'u cerbydlu.

Rhoddodd swyddogion esboniad ynghylch pam yr oedd ardal Bae Abertawe wedi symud ymlaen ymhellach gyda'r bysus celloedd tanwydd hydrogen. Mynegwyd bod nifer o ganolfannau ymchwil academaidd amlwg wedi'u lleoli o amgylch Bae Abertawe y disgwylir iddynt alluogi rhagor o ddysgu a phartneriaeth ynghylch y gwaith hwn. Nodwyd hefyd fod safle *Gateway 2 Zero* yn profi fwyfwy i fod yn dipyn o ased fel hedyn i ddechrau prosiect Prifysgol Abertawe, a gefnogwyd gan Lywodraeth Cymru; Roedd y prosiect yn canolbwyntio ar sefydlu blaengwrt trydan yn unig, gyda disgwyliad y bydd ail-lenwi â hydrogen yn dilyn yn fuan wedyn. Ychwanegodd swyddogion eu bod yn gynyddol obeithiol y gallai depo bysus hydrogen gael ei sefydlu yn yr ardal hon, ac roedd y gweithredwyr wedi arddangos eu bod yn fwy na pharod i weithio gyda Thrafnidiaeth Cymru ar hyn.

Tynnodd y cyflwyniad sylw at yr heriau uniongyrchol sy'n gysylltiedig â'r elfen bysus hydrogen, yn ogystal â strwythur arfaethedig y prosiect. Eglurwyd y disgwylir y byddai Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru yn gofalu am elfen y cerbydlu o ran y depo a'r cerbydau eu hunain; a gweithio gyda phartneriaid trydydd sector a phreifat sy'n ymdrin â materion tanwydd a chyflenwi. Ychwanegwyd y byddai Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda'r Cyd-bwyllgor Corfforaethol i ddatblygu'r CTRh i sicrhau bod yr isadeiledd blaenoriaeth bysus yn cael ei ddarparu, ynghyd â'r gwelliannau i amseroedd teithio er mwyn gwneud y gorau o'r asedau sylweddol hyn a fydd yn derbyn buddsoddiadau dros y blynyddoedd sydd i ddod.

6. <u>DIWEDDARIAD LLAFAR GAN WEITHDY TRAFNIDIAETH Y GERDDI BOTANEG</u>

Derbyniodd Gyd-bwyllgor Corfforaethol De-orllewin Cymru ddiweddariad llafar gan Weithdy Trafnidiaeth y Gerddi Botanegol.

Nodwyd mai pwrpas y gweithdy oedd ffurfioli trafodaethau rhwng y pedwar cyngor cyfansoddol o ran y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol; roedd y gweithdy'n gweithio fel llwyfan er mwyn mynegi barn, a phenderfynu sut y gall y cynghorau gyfuno un weledigaeth ar gyfer y rhanbarth. Ychwanegwyd bod yn rhaid i'r gwaith o amgylch y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol weithio ar gyfer y pedair Bwrdeistref Sirol er mwyn iddo fod yn ystyrlon.

Esboniodd swyddogion fod y trafodaethau'n canolbwyntio ar y blaenoriaethau buddsoddi mewn rheilffyrdd perthnasol; roedd cyfanswm o saith maes buddsoddi, chwech yn Abertawe ac un yng

Nghastell-nedd Port Talbot. Ategwyd bod y gweithdy hefyd yn canolbwyntio ar amlder cynyddol rhai o'r trenau tua'r gorllewin; roedd cydweithwyr yn Sir Benfro a Sir Gâr yn chwilio am ymrwymiad a blaenoriaethu ar y cyd gan Gyd-bwyllgor Corfforaethol ar gyfer gwella amseroedd teithio i'r gorllewin.

Yn dilyn yr uchod, nodwyd y gellid cyflawni hyn drwy wthio am rywfaint o ddatgysylltu; Roedd y trafodaethau ynghylch hyn yn arwain at yr opsiynau o ddatgysylltu a gwahanu trenau yn Port Talbot Parkway o bosib, a fyddai'n caniatáu symud trenau ymlaen yn uniongyrchol i orllewin Cymru, i Gaerfyrddin, Hwlffordd ac Aberdaugleddau. Er y cydnabuwyd y byddai trenau Grand Union yn darparu rhagor o wasanaethau i orllewin Cymru o 2025 ymlaen, mynegwyd bod Aelodau yn y cyfarfod yn teimlo y byddai'n bwysig cefnogi a gwthio ar y cyd am y metro, yn ogystal â gwasanaethau gorllewin Cymru.

Eglurwyd, tua diwedd y gweithdy hwnnw, bod adborth wedi'i ddarparu i gydweithwyr Trafnidiaeth Cymru. Roedd swyddogion yn mynd i ddarganfod a oedd modd cael maes blaenoriaeth ychwanegol ar gyfer buddsoddi ar y prif wasanaeth llinell; Roedd angen gwneud gwaith dilynol ar hyn gyda chydweithwyr yn Trafnidiaeth Cymru, i weld a oedd modd modelu rhai camau pellach ynghylch a ellid cael llwybrau sy'n teithio i orllewin Cymru. Nodwyd bod pob Arweinydd yn gefnogol yn hynny o beth.

Bu'r rhai a fynychodd y gweithdy hefyd yn trafod y gydnabyddiaeth ynghylch eiriolaeth wleidyddol, a hyrwyddo a sicrhau buddsoddiad cenedlaethol; roedd angen i Gyd-bwyllgor Corfforaethol De-orllewin Cymru wthio am ddylanwad ar y cyd a lobïo Llywodraeth Cymru, Swyddog Cymru a'r Adran Drafnidiaeth. Soniwyd hefyd y byddai'n bwysig i roi pwysau ar statws Porth Rhydd a'r datblygiad ynni cynaliadwy rhanbarthol, yn enwedig fel y tynnwyd sylw ato yn Sir Benfro.

Awgrymodd Aelodau'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Rhanbarthol y byddai'n fuddiol i Gyd-bwyllgor Corfforaethol De-orllewin Cymru dderbyn crynodeb o'r trafodaethau a'r penderfyniadau a ddaeth o'r gweithdy. Trwy Gadeirydd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Rhanbarthol, cytunwyd i ysgrifennu llythyr ar ran holl Aelodau'r Is-bwyllgor, i ofyn i Gyd-bwyllgor Corfforaethol De-orllewin Cymru ystyried a nodi'r penderfyniadau a ddaeth o'r gweithdy.

7. **BLAENRAGLEN WAITH**

Darparwyd y Flaenraglen Waith ar gyfer yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Rhanbarthol i'r Aelodau.

Cyfeiriwyd at yr angen am gyfarfod ychwanegol ar gyfer cyfnod yr hydref. Byddai'r Gwasanaethau Democrataidd yn trefnu hyn mewn cysylltiad â'r Arweinwyr Trafnidiaeth ar gyfer y Rhanbarth.

Nodwyd y Flaenraglen Waith.

8. **EITEMAU BRYS**

Ni dderbyniwyd unrhyw eitemau brys.

CADEIRYDD