

PWYLLGOR CRAFFU AMGYLCHEDDOL

DYDD LLUN, 24 EBRILL 2023

Yn
bressenol: Cynghorydd Owen Jones(Cadeirydd)

Cynghorwyr Derbyshire, Gibson, Green, Lancaster, Lloyd Jones,
Proctor a/ac Wood

77 : YMDDIHEURIADAU AM ABSENOLDEB

Derbyniwyd ymddiheuriadau gan y Cynghorydd Parry a Shifa Shazad.

78 : DATGAN BUDDIANNAU

Datganodd y Cynghorydd Owen Jones fuddiant personol yn Eitem 4 ac yn Eitem 5 ar yr agenda fel Cyfarwyddwr Bwrdd Bws Caerdydd.

79 : COFNODION

Cymeradwywyd cofnodion y cyfarfodydd a gynhaliwyd ar 27 Chwefror a 16 Mawrth 2023 gan y Pwyllgor fel cofnod cywir ac fe'u llofnodwyd gan y Cadeirydd.

80 : STRYD Y CASTELL - TREFNIADAU RHEOLI TRAFFIG CANOL Y DDINAS

Derbyniodd y Pwyllgor adroddiad yn rhoi cyfle i'r Aelodau graffu cyn penderfyniad ar adroddiad i'w ystyried gan y Cabinet ar 27 Ebrill 2023 ynghylch gweithredu cynigion rheoli traffig ac ansawdd aer yn Stryd y Castell.

Rhodddwyd gwybod i'r Aelodau fod adroddiad y Cabinet yn nodi dau opsiwn. Defnyddiwyd meddalwedd efelychu traffig aml-foddol i asesu effaith leol y naill opsiwn a'r llall, gan ddarparu data delweddu ac ystadegol manwl, yn ogystal ag asesiad Ansawdd Aer wedi'i ddiweddarau.

Yn 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Gyfarwyddyd cyfreithiol yn ei gwneud yn ofynnol i'r Cyngor gydymffurfio â gwerth terfyn yr UE ar gyfer nitrogen deuocsid (NO₂) a geir mewn aer. Y ddau opsiwn yw:

- Opsiwn 1 'Yr Holl Draffig':

Y cynllun hwn yw'r cynllun a gymeradwywyd yn flaenorol yng Nghynllun Aer Glân y Cyngor. Mae'r cynllun yn caniatáu i draffig cyffredinol gael mynediad i'r ardal ond gyda llai o gapasiti, wrth ddarparu hefyd gyfleusterau beicio ar wahân, blaenoriaeth i fysis a gwelliannau i'r tir cyhoeddus. Mae'r dyluniad ar gyfer yr opsiwn hwn wedi'i gynnwys yn Atodiad 3 yr adroddiad hwn.

- Opsiwn 2

'Porth Bysus': Amrywiad ar Opsiwn 1 lle cyfyngir ar draffig cyffredinol rhag defnyddio'r stryd fel llwybr drwodd. Mae'r cynllun yn darparu lôn feicio ar wahân, mynediad i fysis a thacsis drwy borth bysus a gwell tir cyhoeddus drwy estyniad i'r

palment ar yr ochr ddeheuol. Mae'r dyluniad ar gyfer yr opsiwn hwn wedi'i gynnwys yn Atodiad 3 yr adroddiad hwn.

Mae'r ddau opsiwn yn sicrhau cydymffurfiaeth ansawdd aer yn Stryd y Castell. Fodd bynnag, byddai Opsiwn 2 yn arwain at gynnydd mewn crynodiadau NO2 yn y rhwydwaith ehangach.

Croesawodd y Cadeirydd y Cynghorydd Dan De'Ath, yr Aelod Cabinet dros Drafnidiaeth a Chynllunio Strategol, Andrew Gregory, Cyfarwyddwr Cynllunio, Trafnidiaeth a'r Amgylchedd, Claire Moggridge, Pennaeth Trafnidiaeth a Gethin Shields, Rheolwr Rhaglen Drafnidiaeth i'r cyfarfod. Yn dilyn datganiad gan yr Aelod Cabinet gwahodddwyd y swyddogion i roi cyflwyniad ar y cynigion.

Dechreuodd y Cadeirydd y drafodaeth. Cafodd yr Aelodau wahoddiad i holi cwestiynau, ceisio eglurhad neu wneud sylwadau am y wybodaeth a dderbyniwyd. Mae'r trafodaethau hynny wedi'u crynhoi isod:

- Gofynnodd yr Aelodau pa newidiadau parhaol fyddai'n cael eu gweithredu yn Stryd y Castell i flaenoriaethu cerddwyr a beicwyr, yn enwedig mewn perthynas â lonydd beicio ar wahân. Cadarnhaodd y Swyddogion y byddai'r rhwystrau dros dro sydd ar waith ar hyn o bryd ar lonydd beicio yn cael eu tynnu a'u disodli gyda chyrbau gwahanu fel rhan o'r cynllun parhaol. Byddai'r cynllun hefyd yn cynnwys manau diogel i gerddwyr a safleoedd bysus ar wahân a fydd yn gwella diogelwch i ddefnyddwyr bysus sy'n mynd ar fysus ac oddi arnynt. Bydd safle tacsis/man llwytho hefyd yn cael ei ddarparu ym mhen deheuol y cynllun ger Heol y Dug.
- Gofynnwyd i'r Swyddogion roi manylion ychwanegol mewn perthynas â dyheadau parthau parcio Canol y Ddinas. Dywedodd y Pennaeth Trafnidiaeth y bydd cyfran o'r traffig yng nghanol y ddinas ac o'i amgylch yn teithio o gwmpas yr ardal i chwilio am fan parcio ar y stryd am ddim. Rhan o'r ystyriaethau ar gyfer cynllun Stryd y Castell yw'r effaith ar yr ardal ehangach. Bydd gan bob un o'r parthau parcio a nodwyd feini prawf gwahanol a byddant yn anelu at gael gwared ar symudiadau cymudwyr sy'n chwilio am fannau parcio mewn ardaloedd preswyl.
- Cadarnhaodd y Swyddogion fod y cynllun gwreiddiol yn cynnig llenwi'r danffordd wrth gyffordd Heol y Gogledd a Boulevard de Nantes. Ni fydd y cynnig hwnnw'n cael ei ddatblygu fel rhan o gynllun Stryd y Castell oherwydd cost ond gallai gael ei ystyried yn y dyfodol.
- Gan ymateb i gwestiwn gan y Pwyllgor, dywedodd yr Aelod Cabinet y byddai'r penderfyniad mewn perthynas â'r cynllun arfaethedig yn gwella ansawdd aer ac y byddai'n seiliedig ar dystiolaeth. Dywedodd y Pennaeth Trafnidiaeth fod modelu yn dangos y byddai cau Stryd y Castell ar yr adeg hon yn effeithio'n negyddol ar yr ardaloedd preswyl cyfagos ac yn effeithio ar amseroedd teithio bysus. Fodd bynnag, wrth symud ymlaen, wrth i opsiynau trafndiaeth gyhoeddus amgen hyfyw gael eu cyflwyno ar draws y Ddinas, gellir adolygu'r penderfyniad i gau Stryd y Castell.

- Gofynnodd yr Aelodau a yw agweddau ansawdd aer ehangach, fel deunydd gronynnol, wedi'u hystyried. Dywedodd y Cyfarwyddwr i'r ymgynghorwyr ansawdd aer roi'r darlun ehangaf o ran NO₂ a deunydd gronynnol ac y bydd y materion hynny yn llywio penderfyniadau ar y rhwydwaith trafndiaeth ehangach.
- Gofynnodd yr Aelodau pa opsiynau amgen a oedd yn cael eu hystyried pe na fyddai cyllid ar gyfer y cynllun yn cael ei roi gan Lywodraeth Cymru a pha effaith y byddai hyn yn ei chael ar gydymffurfiaeth yn y dyfodol. Dywedodd y Cyfarwyddwr fod Llywodraeth Cymru wedi bod yn hynod gefnogol. Mae'r cynllun yn cydymffurfio ac yn dibynnu ar y cyllid sydd ar gael.
- Gofynnwyd i'r Swyddogion wneud sylwadau ar gywirdeb y modelu a wnaed. Dywedodd y Swyddogion fod y modelu yn gynhwysfawr. Mae tair set o fodelu wedi'u gwneud. Defnyddir modelu yn ei gyd-destun lleol i lywio penderfyniadau ac opsiynau dylunio. Mae modelu lleol hefyd yn sail i fodel rhanbarthol de-ddwyrain Cymru. Mae ymgynghorydd allanol arbenigol wedi'i benodi i oruchwylio'r modelu ac i gyflwyno adroddiad cryno. Mae gorsafoddd monitro ar waith ar y safle ac mae'r data hwnnw'n cadarnhau cywirdeb y modelu. Mae modelu hefyd yn cael ei adolygu gan Lywodraeth Cymru.
- Gofynnodd yr Aelodau a ystyriwyd a fyddai Opsiwn 2 yn cael ei ailystyried pe bai lefelau NO₂ yn cyrraedd neu'n rhagori ar derfynau derbyniol. Dywedodd y Swyddogion y byddai'r monitro ansawdd aer byw sydd ar waith yn Stryd y Castell yn parhau i fonitro ansawdd aer. Pe bai lefelau NO₂ yn cael eu torri, yna byddai angen i'r Cabinet ailystyried y mater. Dywedodd yr Aelod Cabinet y byddai cau Stryd y Castell ar yr adeg hon yn effeithio'n negyddol ar yr ardaloedd cyfagos.
- Gofynnodd yr Aelodau a oes unrhyw gamau wedi'u cymryd i asesu'r effaith negyddol bosibl y byddai gwasgaru traffig yn ei chael ar bobl yn yr ardaloedd cyfagos. Dywedodd y Cyfarwyddwr y byddai hyn yn ystyriaeth allweddol mewn unrhyw fodelu'n cael ei wneud. Byddai effaith y cynllun ar ardaloedd amgylchynol yn cydymffurfio. Fodd bynnag, mae'r awdurdod yn ymwybodol bod tystiolaeth yn dod i'r amlwg bod unrhyw lefel o ddirywiad mewn ansawdd aer yn effeithio'n negyddol ar iechyd ac yr effeithir ar rai rhannau o'r ddinas, yn enwedig wardiau mewnol y ddinas, yn fwy nag eraill. Bydd hyn yn llywio penderfyniadau tymor hwy ar y rhwydwaith trafndiaeth yn y ddinas.
- Gan ymateb i gwestiwn gan y Pwyllgor ynghylch y posibilrwydd o beidio â chydymffurfio ar yr A48 yn ardal Gabalfa yn y dyfodol, dywedodd y Pennaeth Trafndiaeth y byddai ansawdd aer yn cael ei reoli gan barhau i ailddyrrannu gofod ffordd sydd ar gael i deithio llesol a llwybrau bysus.

- Cadarnhaodd y Swyddogion fod system goleuadau traffig wedi'i ffurfweddu i gadw llif traffig i symud.
- Dywedodd yr Aelod Cabinet mai cyswllt metro Bae Caerdydd ac ailddatblygiad cysylltiedig Sgwâr Callaghan, a'r effaith y byddai hyn yn ei chael ar y rhwydwaith ehangach, oedd y brif ystyriaeth yn effeithio ar benderfyniad y Cabinet.
- Dywedodd y Cyfarwyddwr fod sgwrs yn parhau gyda gweithredwyr bysus ynghylch cynllun manwl ar gyfer y rhwydwaith bysus strategol ac y byddai'r mater hwn yn cael ei adrodd i'r Pwyllgor yn y dyfodol.
- Gofynnodd yr Aelodau a fyddid ystyried aildrefnu cyfnodau cau Twneli Butetown. Dywedodd y Swyddogion y byddai'r angen i gau'r Twneli ac unrhyw benderfyniadau eraill ar y rhwydwaith ehangach yn cael eu hadolygu yn unol â'r capasiti llai yn Sgwâr Callaghan a datblygiad yr arena dan do ym Mae Caerdydd.

PENDERFYNWYD – Bod y Cadeirydd yn ysgrifennu at yr Aelod Cabinet ar ran y Pwyllgor i gyflwyno unrhyw sylwadau, arsylwadau ac argymhellion a wnaed yn ystod y ffordd ymlaen.

81 : DIWEDDARIAD AR REOLI TRAFFIG Y DDINAS GYFAN

Derbyniodd y Pwyllgor adroddiad yn rhoi cyfle i'r Aelodau graffu cyn penderfyniad ar adroddiad i'w ystyried gan y Cabinet ar 27 Ebrill 2023 ynghylch opsiynau codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd.

Dywedwyd wrth yr Aelodau fod y Cyngor wedi nodi ei strategaeth trafndiaeth gynaliadwy 10 mlynedd yn y Papur Gwyn Trafndiaeth. Er mwyn cyflawni amcanion y strategaeth, mae angen mwy o fuddsoddi mewn seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth, ac i fynd i'r afael â'r heriau mewn perthynas ag ansawdd aer, y newid yn yr hinsawdd, tagfeydd ac i annog twf yng Nghaerdydd a'r ddinas-ranbarth.

Mae opsiynau ardoll amgylcheddol yn cynnig cyfle posibl i'r Cyngor gynhyrchu'r refeniw sydd ei angen i fuddsoddi mewn trafndiaeth ac i gynyddu'r nifer sy'n cerdded, yn beicio ac yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae gan Lywodraeth Cymru strategaeth i ddatblygu fframwaith ar gyfer codi tâl yn deg ar ddefnyddwyr ffyrdd yng Nghymru. Bydd fframwaith Llwybr Newydd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn gofyn am is-ddeddfwriaeth. Mae angen datblygu achos busnes i weithio tuag at benderfyniadau Cyngor Caerdydd a Llywodraeth Cymru ar gytundeb ardoll yn y dyfodol.

Roedd y Cynghorydd Dan De'Ath, yr Aelod Cabinet dros Drafnidiaeth a Chynllunio Strategol, Andrew Gregory, Cyfarwyddwr Cynllunio, Trafndiaeth a'r Amgylchedd, Claire Moggridge, Pennaeth Trafndiaeth a Jason Dixon, Rheolwr Gweithredol Datblygu Trafndiaeth yn bresennol ar gyfer yr eitem hon. Yn dilyn datganiad gan yr Aelod Cabinet, gwahoddwyd y Swyddogion i roi cyflwyniad ar yr adroddiad.

Dechreuodd y Cadeirydd y drafodaeth. Cafodd yr Aelodau wahoddiad i holi cwestiynau, ceisio eglurhad neu wneud sylwadau am y wybodaeth a dderbyniwyd. Mae'r trafodaethau hynny wedi'u crynhoi isod:

- Roedd yr Aelodau o'r farn y gallai unrhyw ymgynghoriad ar godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd gael ei sgiwio gan nad oedd defnyddwyr ffyrdd yn debygol o fod o blaid cyflwyno taliadau. Gofynnodd yr Aelodau sut yr eid i'r afael â hyn. Derbyniodd y Cyfarwyddwr y pwynt. Fodd bynnag, ystyriwyd y byddai trigolion yn fwy parod i dalu am y gwelliannau i drafnidiaeth ac ansawdd aer a fydd yn cael eu cyflawni. Roedd yn hanfodol bod y broses ymgysylltu yn mynd i'r afael â'r canlyniadau o ran targedau carbon isel, trafnidiaeth gyhoeddus ac iechyd y cyhoedd yn y ddinas. Dywedodd yr Aelod Cabinet y byddai'r ymgynghoriad yn hir, yn aml-haenog ac yn gynrychioliadol o ystod o rannau o'r gymuned. Byddai'n canolbwyntio ar sut i fynd i'r afael â'r heriau anodd sy'n wynebu pawb.
- Gofynnodd yr Aelodau sut y bydd y gwelliannau gofynnol i ddewisiadau trafnidiaeth gyhoeddus amgen yn cael eu hariannu cyn cyflwyno cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Dywedwyd wrth yr Aelodau fod y gwelliannau sy'n cael eu cyflwyno cyn y cynlluniau codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn realistig a bod modd eu hariannu.
- Gofynnodd yr Aelodau faint o refeniw a fyddai ei angen i gynnig tocynnau bws gwerth £1 ar lwybrau allweddol. Gofynnwyd i'r Swyddogion pa mor hyderus oeddent y gall codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd gyflawni'r lefel o refeniw sydd ei angen i ariannu cynllun o'r fath. Dywedodd y Swyddogion fod rhywfaint o fodelu wedi'i wneud ynglŷn â chost tocynnau £1 ar lwybrau allweddol, ond roedd hyn yn ddibynnol ar welliannau i'r rhwydwaith bysus strategol ac ymgysylltu â gweithredwyr bysus. Roedd hyn yn debygol o fod angen sawl miliwn o bunnoedd a bydd yn cael ei ddiffinio'n glir wrth symud ymlaen. Nid oes unrhyw fodelu wedi'i wneud ynglŷn â'r incwm a gynhyrchir gan y gwahanol opsiynau ar gyfer y cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd hyd yma. Bydd hyn yn cael ei wneud fel rhan o'r achos busnes ar gyfer y cynlluniau cymharol a'i gyflwyno i'r Cabinet maes o law. Y bwriad oedd y bydd prisiau tocynnau llai yn cael eu gweithredu ar draws yr holl weithredwyr.
- Gofynnodd yr Aelodau sut y byddai cynllun prisiau tocynnau llai yn parhau i gael ei ariannu pe bai'r defnydd o geir yn lleihau ar draws y ddinas, fel y bwriadwyd. Derbyniodd y Cyfarwyddwr y byddai codi tâl yn arwain at newid mewn ymddygiad. Byddai rhagamcanion ynghylch hyn yn rhan o'r gwaith achos busnes. Mae dinasoedd ledled y DU wedi dechrau codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd ac mae tystiolaeth i lywio'r gwaith hwnnw.
- Gofynnwyd i'r Swyddogion a fyddai tâl yn cael ei godi ar ddefnyddwyr ffyrdd ym mhob rhan o'r ddinas, gan nad oedd gan rai ardaloedd gwledig opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus amgen. Dywedodd yr Aelod Cabinet nad oes penderfyniad wedi'i wneud ynglŷn â'r model codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd ond derbyniodd fod angen gwella trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig a

dyna pam yr ystyrir codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd.

- Gofynnodd yr Aelodau sut mae'r rheiny sy'n ddifreintiedig yn economaidd a'r rheiny dan 35 oed, sy'n ymgysylltu'n llai'n draddodiadol, yn cymryd rhan lawn yn y broses ymgynghori. Dywedodd yr Aelod Cabinet y bydd Panel Ieuenctid yn cael ei gynnull a bydd yr holl ddeunyddiau yn cael eu cyfieithu i iaith sy'n addas i blant. Bydd pwyslais hefyd ar ymgysylltu â grwpiau heb gynrychiolaeth ddigonol.
- Cyfeiriodd yr Aelodau at argymhelliad Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru bod yn rhaid i dewisiadau teithio amgen fodoli cyn y gellir ystyried newidiadau lleol. Gofynnodd y Pwyllgor a ddylid gwneud mwy o ymdrech ar wella dibynadwyedd ac amllder gwasanaethau yn hytrach na chanolbwyntio ar brisiau tocynnau llai. Cytunodd yr Aelod Cabinet a dywedodd y bydd prisiau tocynnau llai ac amllder a dibynadwyedd gwasanaethau yn cael blaenoriaeth. Dywedodd y Cyfarwyddwr fod y gwasanaethau bysus yn dameidiog ac angen eu gwella gan fod mwy o bobl yn penderfynu peidio defnyddio'r bws ac yn defnyddio ceir yn lle hynny. Nod y cynigion yn yr adroddiad yw mynd i'r afael â hyn ac annog mwy o bobl i ddefnyddio'r bws.
- Gofynnodd yr Aelodau a fyddai oedi wrth ddarparu dewisiadau teithio amgen yn effeithio ar amserlen y cynigion ac a ddylid cyflwyno unrhyw gynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn raddol ar draws y ddinas. Dywedodd yr Aelod Cabinet y byddai ychydig o welliannau teithio cynaliadwy allweddol yn cael eu cyflwyno cyn codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd.
- Gofynnodd Aelod a yw cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya ar ffyrdd ar draws y ddinas wedi cynyddu'r nifer sy'n cerdded ac yn beicio a lleihau tagfeydd ac a fyddai'r mesurau hyn yn cael cyfle i sefydlogi cyn codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Dywedodd y Cyfarwyddwr fod y terfyn cyflymder o 20mya yn dal i gael ei gyflwyno. Ni awgrymwyd y bydd polisi terfyn cyflymder o 20mya yn sicrhau manteision iechyd, amgylcheddol ac economaidd ar ei ben ei hun ond roedd yn rhan o bolisi trafndiaeth ehangach.
- Nododd Aelod fod 87% o bobl a ymatebodd i arolwg barn yn y cyfryngau lleol yn erbyn tâl tagfeydd. Dywedodd y Cyfarwyddwr nad yw'r broses ymgysylltu wedi dechrau eto ond ei bod yn bwysig i drigolion ddeall beth sy'n cael ei gynnig a'r manteision. Yr her yw sicrhau bod pobl yn deall sut y gallant fod yn rhan o'r materion strategol sy'n wynebu'r ddinas. Roedd yr Aelod Cabinet o'r farn bod angen deialog ystyrion fel bod pobl yn deall unrhyw fesur a'r canlyniadau y mae'r weinyddiaeth yn ceisio eu cyflawni. Dywedodd yr Aelod Cabinet fod Caerdydd yn un o'r 10 dinas yn y byd sydd â'r perygl mwyaf o lifogydd a dywedodd, yn ei farn ef, y byddai cynrychiolwyr etholedig yn esgeuluso eu dyletswydd wrth beidio â cheisio mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd.

- Nododd yr Aelodau y goblygiadau cyfreithiol a nodwyd yn yr adroddiad a oedd yn cynghori y dylid cyfeirio at y cynllun fel 'codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd' yn unol â'r gofynion deddfwriaethol. Gofynnodd y Cyfarwyddwr hefyd i'r Aelodau nodi bod y term yn cyfeirio at yr egwyddor o godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd ac nad oedd yn cyfeirio at unrhyw fath penodol o gynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd.
- Roedd yr Aelodau o'r farn bod y trigolion hynny ar incwm is yn fwy tebygol o yrru cerbydau llai effeithlon. Roeddent hefyd yn fwy tebygol o gyfrannu'r lleiaf at allyriadau carbon ac felly ni ddylent gael eu cosbi'n anghymesur gan unrhyw gynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd.
- Gofynnodd yr Aelodau a fyddai modd gwarantu y gellid darparu cyllid i gefnogi dewisiadau trafnidiaeth gyhoeddus ac na fyddai toriadau pellach i wasanaethau bysus, yn enwedig yng ngogledd Caerdydd. Dywedodd y Pennaeth Trafnidiaeth fod cyllid BES yn cael ei adolygu gan Lywodraeth Cymru a bod risg y gallai gwasanaethau bysus gael eu heffeithio, ni waeth a oes cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn cael ei weithredu. Fodd bynnag, bydd cyllid ar gael ac mae ymgysylltu yn parhau gyda gweithredwyr bysus ynghylch gwasanaethau yn seiliedig ar fasnachadwyedd llwybrau a chael gwared ar lwybrau bysus. Ni ellir gwarantu na fydd llwybrau'n cael eu gwaredu ar y cam hwn ond y bwriad yw creu'r rhwydwaith gorau posibl a fydd â'r gallu i dyfu a gwasanaethu pob rhan o Gaerdydd.
- Gofynnodd yr Aelodau a yw'r awdurdod a Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu â gweithredwyr trenau i sicrhau bod prisiau tocynnau yn fforddiadwy. Dywedodd y Pennaeth Trafnidiaeth fod swyddogion yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru (TC). Gweithredwyr trenau sy'n penderfynu ar brisiau tocynnau. Y gobaith oedd y byddai tocynnau sengl a fydd yn galluogi pobl i newid rhwng gwahanol ddulliau teithio yn gwneud y gost yn fwy fforddiadwy. Dywedodd y Cyfarwyddwr fod gan weithredwyr bysus a threnau gostau sefydlog felly gyda llai o bobl yn defnyddio gwasanaethau, rhaid cynyddu prisiau. Y bwriad yw cynyddu nifer y teithwyr ar y gwasanaethau hyn - i ddyblu nifer y teithiau ar fysus a threnau erbyn 2030 - a fydd yn lleddfu'r pwysau o ran codi prisiau.
- Nodwyd, er bod Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo dull rhanbarthol o godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd, bod rhai awdurdodau cyfagos yn erbyn codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Gofynnodd yr Aelodau a fyddai Caerdydd yn dod yn llai cystadleuol o ganlyniad. Dywedodd y Cyfarwyddwr fod gan Gaerdydd economi wahanol i'w chymdogion. Mae dinasoedd sy'n codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn nodedig o fewn y grŵp o ddinasoedd mwyaf llwyddiannus ac nid yw codi tâl ar ddefnyddwyr ffordd yn anghymhelliaid.
- Gan ymateb i bwynt a wnaed gan y Pwyllgor, dywedodd yr Aelod Cabinet nad oedd codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn ymwneud â chosbi gyrwyr ac nad oedd awgrym y dylid gwneud pob taith ar drafnidiaeth gyhoeddus. Bydd unrhyw dâl yn gymedrol a byddai defnyddwyr ffyrdd yn elwa o ffyrdd llai prysur.

- Gofynnodd Aelod a oedd unrhyw bryderon bod cyflwyno cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn brin o fandad democrataidd ac a fyddai hynny wedyn yn effeithio ar dderbyniad y cyhoedd o unrhyw gynllun a gyflwynwyd. Dywedodd yr Aelod Cabinet fod y weinyddiaeth wedi gwneud ymrwymiad maniffesto i gyflwyno'r Papur Gwyn Trafnidiaeth lle trafodir codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn helaeth.
- Gofynnodd Aelod pam bod cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn cael ei gyflwyno ar yr adeg hon a pham nad oedd wedi cael ei ystyried yn gynharach. Dywedodd y Cyfarwyddwr fel rhan o Strategaeth Caerdydd Un Blaned mai dim ond yn ddiweddar y mae cost y mentrau sydd eu hangen i fod yn garbon niwtral wedi'i gweld. Mae'r symiau sydd eu hangen i fod yn garbon sero yn sylweddol iawn ond nid yw'r rhain yn amlwg hyd nes y bydd dadansoddiad o'r manteision carbon yn cael ei gynnal. Mae tystiolaeth o'r manteision iechyd ac effaith hirdymor ansawdd aer gwael hefyd yn dod i'r amlwg yn barhaus.
- Gofynnodd yr Aelodau a fyddai unrhyw gymorth yn cael ei roi i alluogi'r fflyd tacsis a'r fflyd bysus i newid i gerbydau trydan. Dywedodd y Cyfarwyddwr nad oes digon o gyllid ar gael a byddai angen i unrhyw gynllun fynd i'r afael â'r materion hyn fel blaenoriaeth. Mewn egwyddor, gellid clustnodi cyllid o'r cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd a chael arian cyfatebol gan Lywodraeth Cymru neu Lywodraeth y DU ond ni wnaed unrhyw benderfyniadau.
- Nododd yr Aelodau y cyfrifoldeb sydd gan y Cyngor i ystyried goblygiadau unrhyw benderfyniad y mae'n ei wneud dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Gofynnodd yr Aelodau sut y byddai barn pobl ifanc yn bwydo i mewn i'r ymgynghoriad a sut y byddai cenedlaethau'r dyfodol yn cael eu hystyried. Dywedodd yr Aelod Cabinet fod angen sgwrs ac y byddai angen ystyried sut y byddai'r ddinas yn edrych dros y degawdau i ddod.
- Nododd yr Aelodau nad oedd cerbydau trydan wedi'u cynnwys yn y rhestr o eithriadau yn yr adroddiad. Dywedodd y Cyfarwyddwr y byddai ardal aer glân yn canolbwyntio ar gerbydau trydan ond nad dyna'r unig eithriad gan y gallai hynny roi mantais i un rhan o'r gymuned dros eraill. Rhoddwyd y rhestr o eithriadau fel enghreifftiau ac nid oedd y rhestr yn gynhwysfawr.
- Cadarnhaodd y Swyddogion fod y rhestr o welliannau trafndiaeth gyhoeddus i'w gweithredu cyn codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn amhendant ac yn galluogi'r gwasanaeth i ymateb i'r adborth a gafwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori â'r cyhoedd.
- Dywedodd y Swyddogion fod blaenoriaethau ar gyfer y dyfodol wedi'u nodi yn y Cynllun Trafnidiaeth 10 Mlynedd, gan gynnwys Ffordd Gyswllt Ddwyreiniol y Bae, Llinell Coryton, Llinell y Ddinas, Strategaeth Fysus. Mae'r holl gynlluniau

wedi'u cydgysylltu ac roedd pob un ohonynt yn flaenoriaeth.

PENDERFYNWYD – Bod y Cadeirydd yn ysgrifennu at yr Aelod Cabinet ar ran y Pwyllgor i gyflwyno unrhyw sylwadau, arsylwadau ac argymhellion a wnaed yn ystod y ffordd ymlaen.

82 : EITEMAU BRYD (OS OES RHAI)

Dim eitemau brys.

83 : DYDDIAD Y CYFARFOD NESAF

Rhodddwyd gwybod i'r Aelodau y byddai cyfarfod nesaf y Pwyllgor Craffu Amgylcheddol yn cael ei gynnal ar 10 Mai 2023.

Daeth y cyfarfod i ben am 8.00 pm