

Presennol

Y Cynghorydd JPD Blundell – Cadeirydd

N Clarke
RMI Shaw
JE Williams

P Davies
JC Spanswick

DG Howells
G Thomas

JR McCarthy
MC Voisey

Ymddiheuriadau am Absenoldeb

LM Walters

Swyddogion:

Joseph Cassinelli
Janine Nightingale
Kwaku Opoku-Addo
Jonathan Parsons

Prif Swyddog Cynllunio – Trafnidiaeth Strategol
Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau
Arweinydd y Tîm – Polisi, Datblygu a Trafnidiaeth
Rheolwr Grŵp Datblygu

Gwahoddedigion:

Cynghorydd Stuart Baldwin
Cynghorydd Huw David

146. DATGANIADAU O FUDDIANT

Dim

147. CYNLLUNIAU TRAFNIDIAETH STRATEGOL

Cyflwynodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau yr adroddiad a oedd yn rhoi trosolwg o'r prosiectau a'r cynlluniau trafndiaeth strategol presennol a phosibl yn y dyfodol, a gafodd ei adrodd a'i gymeradwyo gan y Cabinet ym mis Rhagfyr 2021. Dywedodd wrthyn nhw gael eu trafod yn helaeth gyda Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Network Rail cyn cael eu cyflwyno. Felly roedd y cynlluniau'n cyd-fynd â pholisïau, cynlluniau ac amcanion cenedlaethol yn ogystal â bod yn rhan allweddol o'u cynllun trafndiaeth lleol.

Cyflwynodd Rheolwr y Grŵp, Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, grynodedb o'r prosiectau a restrir yn yr adroddiad, a oedd yn cynnwys:

- y Rhaglen Teithio Llesol;
- Gorsaf Reilffordd Bracla Halt;
- Gwella Gorsaf Reilffordd Pen-y-bont ar Ogwr;
- Cyfnewidfa Heol Ewenni (Maesteg);
- Llinell Cangen Ford;
- Seilwaith Bws Cyflym Garw a Chymoedd Ogwr;
- Cyffordd 36 (yr M4);
- Pont Ffordd Penprysg;
- Metrolink Porthcawl;
- Porthcawl i'r Pîl/Gwelliannau Blaenoriaeth Bws Pen-y-bont ar Ogwr;
- Adleoli Gorsaf Reilffordd y Pîl a Pharcio a Theithio.

Diolchodd y Cadeirydd i'r Swyddogion am gyflwyno'r adroddiad, ac yn dilyn hynny gofynnodd Aelodau'r Pwyllgor y canlynol:

Cyfeiriodd Aelod at Barc a Theithio Bracla a'r amser yr oedd wedi bod ar yr agenda a mynegodd ei bod yn cytuno bod cynnydd wedi'i wneud ar y bont droed teithio llesol, ond roedd yn anghytuno â'r elfen maes parcio a oedd yn cael ei chwblhau gyntaf oherwydd cyllid cytundeb Adran 106. Roedd hefyd wedi deall bod cyllid ar gael ar gyfer Cyffordd Singleton. Dywedodd pe bai gorsaf Bracla yn digwydd, byddai 10-15 mlynedd i ffwrdd ac y byddai'r maes parcio wedi dadfeilio neu na fyddai'n addas i'r diben. Teimlai fod llawer o gynlluniau da ond ar ran deithio llesol, roedd Bracla yn dal i gael ei datgysylltu o Ystâd Ddiwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr, gan nad oedd unrhyw lwybrau clir.

Cynigiodd yr Aelod Cabinet dros Gymunedau drafod y materion hyn gyda'r Aelod y tu allan i'r cyfarfod, gan fod yr adroddiad hwn yn ymwneud â phrosiectau trafndiaeth strategol.

Dywedodd Rheolwr y Grŵp, Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, nad oedd cyffordd Singleton wedi cael ei anghofio ac roedden nhw o bosibl yn edrych arni fel cynllun teithio llesol. Esboniodd nad oedd ar y rhestr o brosiectau gan mai prosiect ffordd ydoedd yn bennaf ond nad oedd wedi osgoi eu sylw o ran teithio llesol.

Cyfeiriodd Aelod at Orsaf Reilffordd arfaethedig Bracla Halt a gofynnodd am agwedd Network Rail ato, gan eu bod wedi gwrthwynebu sefydlu gorsaf yno o'r blaen. Cyfeiriodd at yr hen ffatri arfedy ac arfau rhyfel a oedd wedi'i lleoli yno o'r blaen a bod gan y rheilffordd rhwng Caerdydd ac Abertawe ddolen basio. Ond nid oedd gan y rheilffordd rhwng Abertawe a Chaerdydd ddolen basio ac a oedd posibilrwydd o astudiaeth ddichonoldeb i edrych ar hyn.

Dywedodd Rheolwr y Grŵp, Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, ei fod yn ymwybodol o'r ddolen basio a hanes yr ardal ac y gall edrych ar hynny yn sicr fel rhan o unrhyw astudiaeth ddichonoldeb, ond bod angen cyllid i ddechrau'r broses honno. Gobeithio y gallent dynnu arian i lawr i ymchwilio iddo'n fanylach. Dywedodd fod Network Rail, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru yn rhan o'r drafndiaeth hon, er y gallai blaenoriaethau Network Rail fod ychydig yn wahanol gan eu bod yn ymwneud yn sylfaenol â gwelyau rheilffordd, traciau rheilffordd a seilwaith ac roedd angen iddynt barhau i redeg y gwasanaeth. Dywedodd fod angen gwthio'r Cynlluniau i fyny'r agenda gwleidyddol fel eu bod yn cael eu cydnabod ar lefel Llywodraeth Cymru fel y gallai'r Gweinidogion priodol yn Llywodraeth Cymru eu blaenoriaethu. Dywedodd fod blaenoriaethau'n genedlaethol wedi newid yn sylweddol dros 22 mlynedd, a bod ganddynt bellach ganllawiau cynllunio a chynlluniau trafndiaeth nad oeddent wedi'u cael o'r blaen, gyda mwy o bwyslais ar gynaliadwyedd, lleihau allyriadau carbon a gwella ecolegol, felly roedd angen adlewyrchu'r newidiadau cenedlaethol hynny yn y cynlluniau a oedd yn mynd rhagddynt.

Dywedodd Aelod ei bod yn hanfodol er mwyn ffyniant y Sir fod trafndiaeth strategol yn cael ei hystyried, a bu'n rhaid iddynt gofio mai dim ond un rheilffordd oedd gan y tri chwam yn y sir, ond roedd sawl cyfyngiad ar gymunedau'r cymoedd yr oedd angen edrych arnynt wrth ystyried y farn strategol honno. Cyfeiriodd at baragraff 4.3 yn yr adroddiad ynghylch teithio llesol, a bod darn tarmacio o 4.5 milltir nad oedd ond angen ei gysylltu â Llwybr 4 i'w wneud yn llwybr teithio llesol hyfyw ac ar gyfer teithio hamdden, nad oedd wedi symud ymlaen. Cyfeiriodd hefyd at baragraff 4.8 ynglŷn â'r system bws cyflym, gan mai dim ond un llwybr oedd gan Gwm Garw i mewn ac allan felly nid oedd unrhyw fannau lle y gallent gael blaenoriaethau bysiau. Oherwydd hyn roedd problemau o ran cael cludiant i Gyomoedd Garw ac Ogwr ac nid oedd ganddynt drenau chwaith. Ychwanegodd hefyd fod amllder gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn y dyffryn yn golygu nad oedd pobl yn gallu teithio i'r gwaith yn seiliedig ar yr amserlen bysiau. Yn

olaf, cyfeiriodd at Orsaf Reilffordd Tondu a oedd bod yn orsaf i gysylltu'r cymoedd ond nid oedd cyswllt bws â'r orsaf honno, wrth i fws y cymoedd fynd drwy Fryncethin ac ar draws Cyffordd 36 y draffordd.

Dywedodd Rheolwr y Grŵp, Cynllunio a Gwasanaethau Datblygu fod angen iddynt ymchwilio i'r hyn y gellid ei wneud ond bod angen mwy o adnoddau a chyllid arnynt i wneud hynny a dyna pam yr oeddent wedi'i godi fel blaenoriaeth. Dywedodd eu bod yn ymwybodol o'r cyfyngiadau ond lle y gallent wneud gwelliannau a blaenoriaethau, hyd yn oed os mai dim ond ar gyfer darnau byr o'r ffyrdd hynny, byddai hynny'n sicr yn gwella'r rhwydwaith. Dywedodd nad oedd adnoddau bryd hynny ond y gallai gwneud cais i ariannu hyn fel prosiect, gobeithio, ddefnyddio adnodd yn y dyfodol, ac mai'r rhan honno o'r prosiect hwnnw fyddai edrych ar y gorsafoedd rheilffordd yn ardal Porth y Cymoedd a gwella cysylltedd â'r gorsafoedd hynny. Dyma fyddai dechrau prosiect a oedd yn gobeithio gweld rhywfaint o welliant ac roedd angen ei symud i fyny'r agenda Rhanbarthol a Chenedlaethol.

Ymatebodd yr Aelod fod angen iddynt gadw'r materion a'r agendâu hyn ar y lefel strategol fel nad ydynt yn diflannu am nad ydynt yn rhan o unrhyw gynllun strategol, ac efallai y gallai fod posibilrwydd y bydd y llwybr teithio llesol a nodwyd yn agor 4.5 milltir o lwybr cymunedol ar unwaith.

Gofynnodd Aelod ble yng Nghronfa Codi'r Gwastad y byddai Pont Ffordd Penprysg, gan ei bod yn amau na fyddai rhai prosiectau'n cael eu gwireddu yn dibynnu ar ble yr oeddent ar y rhestr honno. Gofynnodd a fyddai'r gohiriad i'r gorllewin o'r rheilffordd yn Hendre yn aros yn ei le pe bai'r groesfan yn cau, a bod pont ffordd newydd yn cael ei darparu.

Eglurodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau eu bod yn cael cyfarfodydd misol ynglŷn â'r Gronfa Codi'r Gwastad, sef cronfa Llywodraeth y DU, gyda thîm Cymru a oedd wedi'i lunio i ymgymryd â chynorthwyo gyda'r cyllid grant. Gallai'r Awdurdod gyflwyno cais ar gyfer pob AS a oedd ganddo, felly roedd dau gais am gynlluniau o amgylch Pen-y-bont ar Ogwr, ond roeddent hefyd yn cael cyflwyno un cynllun trafndiaeth strategol am hyd at £50M, a oedd ar gyfer Cynllun Pont Penprysg. Dywedodd fod y Tîm Codi'r Gwastad wedi dweud bod hwn yn gynllun trafndiaeth uchel ei barch a fyddai'n gwneud gwahaniaeth sylweddol yn rhanbarthol, nid yn unig yn y Fwrdeistref ond yn yr ardaloedd cyfagos oherwydd pwysigrwydd y rheilffordd sy'n mynd drwy Pencoed. Dywedodd eu bod yn cael eu hannog i gyflwyno ble maent wedi cyrraedd gyda'r dyluniad yr haf hwn, ac y byddai cynllun seilwaith fel hwn yn cymryd o leiaf deunaw mis i'w ddylunio. Roedd y broses honno ar y gweill, a byddai'n cymryd peth amser i'w gweithredu gan yr oedd ar reilffordd fyw. Roedden nhw wedi gofyn am hyn gael ei hystyried, er mwyn galluogi amserlenni ariannu i fynd ymhellach na'r amserlenni ar gyfer y Gronfa Codi'r Gwastad

Eglurodd Rheolwr y Grŵp, Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, fod y gohiriad wedi bod ar waith ers cryn amser a'i fod wedi cael ei gynnwys mewn nifer o fersiynau o Gynllun Datblygu'r Awdurdod gan gynnwys yr un presennol. Nododd y byddai'n debygol o fod yn y cynllun datblygu newydd nesaf a'r rheswm am hynny oedd y materion traffig ym Mhencoed. Esboniodd pe bai'r bont yn cael ei hamnewid, a bod y groesfan reilffordd yn cau, yna byddai'n bosibl iddynt edrych ar y dystiolaeth i godi'r gohiriad, ond byddai angen iddynt adolygu pan fyddai'r seilwaith wedi'i gwblhau.

Eglurwyd bod y prosiectau wedi'u cynnwys yn nhrefn yr wyddor yn hytrach nag mewn statws blaenoriaeth gan y byddai cyllid yn cael ei gymryd o ba bynnag lwybrau, yr oeddent yn gallu manteisio arnynt i gyflawni'r prosiectau hynny.

Cyfeiriodd Aelod at baragraff 4.13 o'r adroddiad ynghylch Adeoli Gorsaf Reilffordd y Pîl a Pharcio a Theithio, a oedd, yn ei barn hi, yn bwydo i mewn i baragraff 4.11 Metrolink Porthcawl. Gofynnodd a fyddent yn buddsoddi ym mhwynt B cyn iddynt ddatrys pwynt A a gofynnodd hefyd sut yr oedd y gost wedi codi o £850k i £2M.

Atebodd yr Aelod Cabinet dros Gymunedau fod y £2M hwnnw'n cael ei fuddsoddi mewn Metrolink newydd ar gyfer Porthcawl a fyddai'n darparu gwasanaeth bws gwell a fyddai'n dal i gysylltu â threnau eraill yn y gorsafoedd bysiau ac felly'n dal i ddarparu'r gwasanaeth. Dywedodd na fyddai'r ychwanegiad a gynlluniwyd ar gyfer y Pîl wedi darparu'r manau parcio ychwanegol gofynnol yn yr orsaf drenau bresennol, a dyna pam yr oedd yr arian wedi'i ailgyfeirio i ddarparu gwell darpariaeth ym Mhorthcawl. Roedd y prosiect gwreiddiol wedi bod yn strwythur agored ac nid oedd wedi gweddu â'r gwaith adfywio yr oedd yn rhan ohono. Cafodd ei ail werthuso felly, ac roedd y cyfleuster yn mynd i gael ei gau i mewn a chael to gwyrdd, felly penderfynwyd buddsoddi mwy o arian i'r Metrolink ym Mhorthcawl drwy ei ddargyfeirio o gynllun Parcio a Theithio'r Pîl. Dywedodd y byddai ganddynt y cysylltedd hwnnw o hyd drwy'r llwybrau bysiau a gobeithio yn y dyfodol y gallai ddarparu ar gyfer Parcio a Theithio mwy effeithiol a gwell yn y Pîl a fyddai'n gwella'r cysylltedd â Phorthcawl hefyd.

Gofynnodd yr Aelod a fyddai trigolion yn ardal Salt Lake sydd wedi'i hail ddatblygu ym Mhorthcawl am fyw ar bwys terfynfa fws a gofynnodd hefyd a oedd unrhyw sicrwydd y byddai'r cyfleuster Parcio a Theithio yn digwydd o gwbl.

Eglurodd yr Aelod Cabinet dros Gymunedau fod cysylltiadau trafndiaeth yn mynd drwy ardaloedd preswyl ac o'u hamgylch i'w gwneud yn haws i bobl deithio a byddai hyn yn gwella eu gallu i symud o gwmpas Porthcawl a'r cymunedau cyfagos. Byddai arian ychwanegol i ddarparu Parcio a Theithio'r Pîl yn parhau i gael ei ystyried, ac roedd y prosiectau trafndiaeth strategol a gafodd eu cynnwys yn yr adroddiad yn dangos y bwriad a'r uchelgais.

Dywedodd yr Arweinydd fod canfyddiad bod y Metro'n ymwneud â rheilffyrdd yn unig, ond ei fod yn system seilwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig ar gyfer De-ddwyrain Cymru. Esboniodd eu bod yn gwybod o'r holl dystiolaeth ac astudiaethau y byddai cael cyfleusterau aros o ansawdd uchel yn effeithio o ran annog mwy o bobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Gofynnodd yr Aelod a fyddai llochesi bws yn Stryd John yn cael eu symud o'r stryd unwaith y byddai'r cyfleuster newydd ar waith yn hytrach na chael ei adael i ddirywio.

Ymatebodd Rheolwr y Grŵp, y Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, nad oedd yn siŵr beth fyddai'n digwydd i'r seilwaith bysiau ar ôl i'r cyfleuster ddod i rym. Gwyddai fod y gweithredwyr bysiau wedi gweithio gyda'r gwasanaeth yn eithaf agos wrth gynllunio'r cyfleuster a'u bod yn gwbl gytûn â'r hyn yr oeddent yn ei weld fel ychwanegiad a gwelliant i'r sefyllfa bresennol. Dywedodd nad oeddent yn gweld unrhyw effaith sylfaenol ar y llwybrau yr oeddent yn gweithredu arnynt ac yr oedd y tu hwnt i'w rheolaeth a fyddai'n rhaid iddynt ddarparu unrhyw wasanaethau ychwanegol.

Dywedodd Arweinydd y Tîm Cynllunio Trafndiaeth Strategol nad oedd penderfyniad cadarn wedi'i wneud eto ynghylch a fyddai arosfannau Stryd John yn cael eu cadw fel cilfannau, gan y byddai angen iddynt ystyried y goblygiadau cynnal a chadw.

Gofynnodd Aelod a oeddent yn edrych yn gyfannol ar ba brosiectau fyddai'n cael yr effaith fwyaf a'r manteision economaidd-gymdeithasol, beth oedd y blaenoriaethau ac a allent ddewis un prosiect, pa un fyddai hynny.

Dyweddod yr Aelod Cabinet dros Gymunedau nad oedd unrhyw flaenoriaeth yn eu plith gan eu bod yn edrych ar bob un ohonynt fel awdurdodau trafndiaeth strategol. Esboniodd na allent eu rhoi mewn trefn gan fod yn rhaid iddynt ystyried y Sir gyfan i sicrhau eu bod yn mynd i'r afael ag anghenion pawb a oedd yn byw yno. Dywedodd y gallai'r holl gynlluniau ddarparu gwelliannau a manteision economaidd-gymdeithasol ac amgylcheddol i'r Sir gyfan.

Gofynnodd Aelod sut yr oeddent yn gweld yr orsaf fysiau a threnau integredig yn datblygu fel canolfan drafnidiaeth. Cyfeiriodd at y ffaith nad oedd unrhyw gysylltiadau bws â Chymoedd Ogwr a Garw i Orsaf Reilffordd Tondu ac awgrymodd y gallent edrych ar ddichonoldeb posibl canolfan integredig yno ar gyfer bysiau sy'n cysylltu â'r trên ac archwilio opsiwn o ddefnyddio llinell ymestyn Bro Ogwr o Orsaf Tondu i'r Pîl drwy Gefn Cribwr a chyswllt posibl â gorsaf y Pîl. Dywedodd yr Aelod ei fod yn gwybod bod Llywodraeth Cymru wedi sôn am gael mwy o reolaeth dros gwmnïau bysiau a'u cyfeirio at y ffordd y maent yn darparu llwybrau bysiau, ond roedd am wybod pa waith yr oeddent yn ei wneud drwy Lywodraeth Cymru neu drwy gydweithwyr ym Margen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd mewn perthynas â chael mwy o gefnogaeth a dylanwad ar gwmnïau bysiau.

Gofynnodd Rheolwr y Grŵp, y Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, i ba brosiect yr oedd yr Aelod yn cyfeirio ato ynglŷn â'r ganolfan integredig.

Esboniodd yr Aelod fod tir ger Gorsaf Reilffordd Tondu a chredai y dylent fod yn archwilio hwn fel astudiaeth ddichonoldeb ganolfan drafnidiaeth yno gan y byddai'n cysylltu â'r rhwydwaith pe bai trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei hintegreiddio o gwbl, boed yn teithio llesol, yn fysiau neu'n drenau. Roedd angen edrych ar ddull integredig ar draws y Fwrdeistref Sirol.

Dyweddod Rheolwr y Grŵp, Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, y gallent edrych ar hynny fel rhan o'r astudiaeth o flaenoriaethau a gwelliannau bysiau yn y cymoedd a sut y gallent wella cyfleusterau eu gorsafoedd porth.

Dyweddod Arweinydd y Tîm Cynllunio Trafnidiaeth Strategol y byddai'n cael ei godi fel rhan o astudiaeth gam dau sy'n digwydd ar linell reilffordd Maesteg. Esboniodd fod y broses ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi'i ohirio ond bod gwaith yn dal i gael ei wneud gan fod gwybodaeth wedi'i gofyn o ran lleoliad defnyddwyr tir a phrawf cydrannol yn y dyfodol i gyd-fynd â'r astudiaeth gyfan.

Cytunodd yr Arweinydd ei fod yn bwynt da ynglŷn â'r capasiti gan ei fod yn rheilffordd weithredol nad oedd yn cael ei defnyddio'n aml ers diwedd y gwaith glo yn hen bwl glo brig Margam. Dywedodd eu bod wedi codi hyn gyda Thrafnidiaeth Cymru a gofynnodd i'r syniad gael ei archwilio. Credai fod rhai cyfleoedd cyffrous o amgylch Gorsaf Reilffordd Pen-y-bont ar Ogwr fel canolbwynt a bod mwy o gyfleoedd i annog parcio a theithio a chreu mwy o fywiogrwydd yn yr orsaf reilffordd o ran defnyddiau masnachol amgen. Daeth i'r casgliad y gallai'r pellter rhwng yr orsaf fysiau a'r orsaf reilffordd ym Mhen-y-bont ar Ogwr fod yn rhwystr i bobl, felly roeddent yn awyddus i ailsefydlu cysylltiadau bws uniongyrchol â'r orsaf reilffordd. Dyhead Trafnidiaeth Cymru yw sefydlu tocynnau sengl integredig fel y gallai pobl deithio o bob rhan o'r Fwrdeistref Sirol gan ddefnyddio tocyn Metro gan eu bod yn awyddus i gydnabod pwysigrwydd strategol Gorsaf Reilffordd Pen-y-bont ar Ogwr.

Dyweddod yr Aelod Cabinet dros Gymunedau mewn perthynas â'r cysylltedd rhwng bysiau a threnau, nid eu rhanbarth hwy yn unig ydoedd, roedd llai na 10% o lwybrau bysiau yn ymweld â gorsafoedd trên ar draws rhanbarth De-ddwyrain Cymru, felly roedd llawer o waith i'w wneud. Esboniodd fod angen iddynt sicrhau bod eu holl lwybrau bws

yn cael eu trigolion i'r orsaf drenau fel y gallent greu'r cysylltedd gwell hwnnw yr oedd Llywodraeth Cymru a'r Fargen Ddinesig yn edrych arno.

Soniodd Aelod am y posibilrwydd o gael gwasanaeth rheilffordd amlach i Faesteg ac oddi yno, nid yn unig i Ben-y-bont ar Ogwr ond i Gaerdydd ac archwilio'r posibilrwydd o gysylltiadau i deithio i'r gorllewin tuag at y Pîl a oedd yn gysylltiedig â'i awgrym cynharach o gael canolfan integredig yn Nhondu. Pwysleisiodd hefyd bwysigrwydd trafnidiaeth gyhoeddus i gymunedau'r cymoedd gael gwasanaethau digon aml a dibynadwy i bobl deithio i'r gwaith.

Dywedodd Aelod pe bai canolfan yn cael ei sefydlu ar safle Heol Ewenni, oherwydd prinder bysiau, byddai'n arwain at ddefnyddio mwy o geir yn yr ardal. Gofynnodd a fu unrhyw gysylltiad â Llywodraeth Cymru gan eu bod wedi gwneud ymrwymiad manifffesto i reoli bysiau a llwybrau.

Dywedodd Rheolwr y Grŵp, Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu, fod gwaith drwy'r Awdurdod Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Grŵp Swyddogion Trafnidiaeth Rhanbarthol yn edrych ar welliannau i fysiau a chynigion ar gyfer cael mwy o reolaeth dros fysiau. Dywedodd eu bod yn ymwybodol yn y Rhanbarth bod problemau gyda gwasanaethau bysiau a'u bod yn gwybod bod y pandemig hefyd wedi cael dylanwad mawr ar wasanaethau a gweithrediadau bysiau. Esboniodd fod yn rhaid iddynt, fel sefydliad strategol, ddechrau ceisio adeiladu'r cyfleusterau hynny a chaniatáu i'r gweithrediadau wneud eu gwelliannau eu hunain.

Cyfeiriodd Aelod at Gyffordd 36 ac Ymchwiliad tua 2003 ynghylch seilwaith yno a thrafodaethau am ffordd osgoi bosibl i Fryncethin oherwydd tagfeydd yno dros y blynyddoedd.

Dywedodd yr Aelod Cabinet dros Gymunedau, er y gallai fod sôn am ffordd osgoi flynyddoedd yn ôl, erbyn hyn, mae seilwaith a chynllunio ffyrdd wedi symud ymlaen ac na fyddai Llywodraeth Cymru o reidrwydd yn cyhoeddi cyllid ar gyfer adeiladu ffyrdd newydd yn awr. Yn ogystal â hyn, gan fod newid wedi bod mewn polisi, roedd bellach yn ymwneud â sut y gallent wella'r seilwaith drwy drenau a bysiau. Serch hynny, roedd yn cydnabod bod problemau gyda Chyffordd 36.

Atebodd yr Aelod nad oedd arian yn y Cyngor ar gyfer y ffordd osgoi o'r blaen a theimlai ei bod yn fan tagfa gyda phroblemau llygredd a thagfeydd.

Esboniodd yr Arweinydd mai un o'r prosiectau yr oeddent yn edrych arno gyda Llywodraeth Cymru oedd yr Aseiad WeITAG o gyffyrdd traffyrdd ym Mhen-y-bont ar Ogwr. Fel rhan o'r adolygiad hwnnw y byddai'n anochel cynnwys cyffordd 36 ac ystyriaeth o'r rhwydwaith priffyrdd uniongyrchol a fyddai'n cynnwys y prif ffyrdd prifwythiennol i'r gyffordd. Dywedodd fod manau eraill wedi cyflwyno mesurau blaenoriaeth bysiau y byddent yn eu hystyried ond hefyd yn edrych ar lwybrau teithio llesol effeithiol, gan fod cyffordd 36 yn aml yn orlawn gan bobl sy'n gwneud teithiau byr iawn ac nad oedd unrhyw lwybrau cerdded diogel yno, felly byddai sefydlu llwybr teithio llesol yn bwysig hefyd.

Dywedodd y Cadeirydd nad oedd unrhyw gwestiynau pellach gan Aelodau'r Pwyllgor i'r Gwahoddedigion ar gyfer yr adroddiad hwn, diolchodd i'r Gwahoddedigion am ddod i'r cyfarfod a dywedodd y gallent adael y cyfarfod.

DATRYSWYD: Hynny gan roi sylw i ystyried cynnwys yr adroddiad a'r ymatebion i'r cwestiynau a ofynnwyd, gwnaeth y Pwyllgor yr argymhellion canlynol:

1. Roedd y Pwyllgor yn cydnabod pwysigrwydd cyfarfod gyda thema strategol yn ogystal â sicrhau eu bod yn parhau i drafod yn strategol ar y pwnc hwn. Gofynnodd i adroddiad yn y dyfodol gael ei ystyried i'w gynnwys yn y Flaenraglen Waith ar gyfer y flwyddyn ganlynol ar drafnidiaeth ledled y Sir gyfan, gan gynnwys pob math o drafnidiaeth, sef teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus, a'r rhwydwaith ffyrdd
2. O ystyried y dyhead gyda system drafnidiaeth integredig Metro De Cymru, argymhellodd y Pwyllgor y dylid gofyn i'r Awdurdod bwyso ar Lywodraeth Cymru i roi mwy o gyfarwyddyd gyda chwmnïau bysiau ar lwybrau bysiau.

Argymhellodd y Pwyllgor y dylid archwilio'r posibilrwydd o gael Canolfan Drafnidiaeth ar gyfer y Cymoedd yng Ngorsaf Reilffordd Tondu i weld beth y gellir ei wneud i wella hygyrchedd i bobl o'r cymoedd i drafnidiaeth gyhoeddus ehangach, a hefyd a allai fod potensial i reilffyrdd ysgafn ddod i lawr y rhan o'r rheilffordd sy'n dal i fod yng Nghymoedd Garw ac Ogwr.

148. **EITEMAU BRYD**

Dim