

Nodyn cyfarfod

Teitl y cyfarfod: Cyfarfod Fforwm Mynediad Cenedlaethol Cymru Rhif 79

Dyddiad y cyfarfod: 5 Tachwedd 2024

Amser y cyfarfod: 10.30am – 1pm

Aelodau a chynrychiolwyr a enwir:

Ruth Rourke (Sefydliad Hawliau Tramwy Cyhoeddus a Rheoli Mynediad a Dirprwy Gadeirydd), Carys Drew (Ysgrifennydd CNC), Rosie Plummer (CNC), Beverley Penney (Cymdeithas y Mannau Agored), Jont Bulbeck (CNC), Bill Purvis (CNC), Charles de Winton (Cymdeithas Tir a Busnes Cefn Gwlad), David Evans (Cwm Elan), Steve Rayner (Sefydliad Twristiaeth Gweithgareddau Cymru), Ian Maberley (Fforymau Mynediad Lleol), Rebecca Brough (Y Cerddwyr), Sarah Smith (LIC), Gwenda Owen (Cycling UK), Fiona Clay-Poole (CLILC), Simon Pickering (LIC), Scott Ashworth (Ystadau Amddiffyn), Catrin Jones (Un Llais Cymru), Steve Williams (Chwaraeon Cymru), Phil Stone (Canŵ Cymru), Adrian Walls (Cymdeithas Syrfewyr Sirol Cymru), Dave Waterman (LARA), Helen Donnan (Cymdeithas Ceffylau Prydain), Bill Somerfield (LIC), Anthony Richards (Parciau Cenedlaethol Cymru), Mathew Teasdale (Cymdeithas yr Hostelaau Ieuencid), Simon Patton (Mountain Training Cymru), Eben Muse (Cyngor Mynydda Prydain), Elan Evans (Undeb Amaethwyr Cymru), Pam Bell (Dyfroedd Cymru)

Yn bresennol:

(* = yn dirprwyo ar ran cynrychiolydd a enwir)

Sylwedyddion: Mark Weston (Cymdeithas Ceffylau Prydain), Peter Rutherford (Parciau Cenedlaethol Cymru), James Nevitt (Ystadau Amddiffyn), Kate Ashbrook (Cymdeithas y Mannau Agored), Caroline Ferguson (Cyngor Sir Caerfyrddin), Chris Heaps (CNC), Dave Maccallum (CNC), Michael Smith (CNC), Eifion Jones (Cyngor Sir Ceredigion), Dave Liddy (CNC), Gwyn Lloyd Evans (Cyngor Sir Gwynedd), Alison Roberts (CNC), Gruff Owen (CNC), Dafydd Lloyd (CNC), Rachel Parry (CNC) – *roedd sylwedyddion eraill yn bresennol ond nid yw'r enwau wedi'u cofnodi (ar gyngor GDPR)*

Siaradwyr: Joanna Maurice (Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog), Dana Williams (Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri), Catrin Glyn (Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri), Ash Pearce (CNC), Gordon Keyes (Network Rail), Thomas Matthews (Network Rail), Eve Nicholson (CNC), Nick Carsen (Network Rail), Carys Walters (cyfieithydd)

Ymddiheuriadau: Geraint Davies (Cadeirydd CNC), y Cerddwyr Anabl, yr Ymgyrch dros Barciau Cenedlaethol

1. Croeso ac ymddiheuriadau

Cadeiriwyd y cyfarfod gan Ruth Rourke gan nad oedd Geraint Davies yn gallu bod yn bresennol. Croesawodd bawb i'r cyfarfod a nodwyd yr ymddiheuriadau.

Roedd thema wedi'i rhoi i'r cyfarfod yn seiliedig ar awgrymiadau blaenorol, sef 'trafnidiaeth ar gyfer hamdden'. Nododd y Cadeirydd, wrth i ni ddod yn fwyfwy ymwybodol o effaith yr argyfyngau hinsawdd a natur, ei bod hi'n bwysig ein bod ni i gyd yn ystyried ein hól troed carbon a pha gamau y gallwn ni eu cymryd i'w leihau, yn unigol ac fel sector. Gyda thrafnidiaeth yn cyfrannu at allyriadau nwyon tŷ gwydr, mae hwn yn lle da i ni ddechrau.

2. Annog ein hymwelwyr i deithio gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy ym Mharciau Cenedlaethol Cymru

Rhannodd Joanna Maurice, Swyddog Rheoli Cyrchfannau, Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog (APCBB), waith i gefnogi'r defnydd o dtrafnidiaeth gynaliadwy.

Crynhodd Jo y sefyllfa i APCBB, sy'n hygyrch ar y rheilffordd o drefi porth. Trefnir gwasanaethau bysiau gan y naw awdurdod lleol gwahanol gyda'r problemau gwledig arferol o ddiffyg amlder a thanddefnydd, a nododd fod diwylliant ceir, gyda'r rhan fwyaf o ymwelwyr yn dod mewn car ond nid yw llawer o'r rhain yn geir trydan.

Comisiynodd APCBB strategaeth a chynllun gweithredu trafndiaeth gynaliadwy sero net yn 2022. Un o'r cynigion oedd peilota gwasanaeth bws gwell i Ben-y-fan (y copa uchaf yn Ne Cymru), sy'n dal i weld problemau parcio anghyfreithlon yn rheolaidd oherwydd ei boblogrwydd, er gwaethaf y gwelliannau a welwyd gyda maes parcio'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol.

Fel rhan o'r prosiect peilot dros haf 2024, talodd APCBB i gynyddu nifer y bysiau oedd yn rhedeg a rhoddodd gymhorthdal i docynnau i deithio i Ben-y-fan o Aberhonddu neu Ferthyr am £1 ar wyliau banc a phenwythnosau. Cafodd hyn gyhoeddusrwydd eang gyda hysbysebion 'Neidio ar fws i Aberhonddu' ar fysiau yn Abertawe, Merthyr Tudful a Chaerdydd a'r ymgyrch cyfryngau cymdeithasol gysylltiedig.

Dangosodd canlyniadau cychwynol fod 1,001 o deithiau bws â chymhorthdal wedi'u gwneud ar wyliau banc a phenwythnosau gan 832 o bobl, ond ar hyn o bryd rydym yn aros am ystadegau cymharol o flynyddoedd blaenorol a gallwn rannu hyn i ddeall maint yr effaith.

Gan rannu profiadau o Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri, mae Catrin Glyn, rheolwr prosiect yn Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri, wedi bod yn gweithio ar faterion parcio a thrafnidiaeth am y pum mlynedd diwethaf, fel rhan o'r cynlluniau ar gyfer yr Wyddfa, sy'n denu miloedd o dwristiaid a phobl leol bob blwyddyn, sy'n cyflwyno heriau.

Lansiodd Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri gynllun yn 2018 i gynnwys unrhyw un sy'n ymwneud â rheoli'r Wyddfa mewn unrhyw ffordd a thrwy ymgynghori'n eang i weld sut i fynd i'r afael â'r heriau hyn. Roedd trafndiaeth a pharcio yn flaenoriaethau allweddol i fynd i'r afael â nhw, hyd yn oed cyn pandemig COVID-19.

Yn 2020, comisiynodd Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri adolygiad i edrych ar bob agwedd ar yr Wyddfa ac Ogwen. Daeth yr adolygiad i'r casgliad bod yr ardal fewnol yn gyrchfan sy'n ddibynnol ar geir, gyda phobl yn disgwyl gyrru iddi, a bod hyn yn tansellio gwasanaethau bysiau. Argymhellodd hefyd na fyddai mân newidiadau i barcio, tariffau a gwasanaethau bysiau yn creu newid digonol a bod angen newid normau a disgwyliadau cymdeithasol.

Gyda chymorth gan Trafnidiaeth Cymru, fe wnaethant dreialu rhai o'r argymhellion, sef gosod synwryddion mewn rhai meysydd parcio i rannu gwybodaeth fyw am ba mor brysur oeddent a chynnal nifer o astudiaethau pellach i ehangu ar y gwaith hefyd, gyda Thrafnidiaeth Cymru yn treialu'r Bws T10, sy'n teithio trwy Ddyffryn Ogwen ac a oedd o gymorth, a system archebu ymlaen llaw ym Mhen y Pass.

Ehangodd Dana Williams ar y gwaith yma, gan nodi bod ychydig o dan 250,000 o gerddwyr wedi dringo'r Wyddfa o Ben y Pass yn 2019. Yn dilyn codi cyfyngiadau COVID-19, bu gormodedd sydyn o ymwelwyr yn cyrraedd mewn ceir a phroblemau parcio yn atal defnydd diogel o ffyrdd a mynediad i'r gwasanaethau brys. Gwnaeth hyn greu pwysau ar staff ar lawr gwlad oedd yn rheoli'r ardal ac roedd cymunedau lleol yn teimlo pwysau oherwydd sbwriel ac ofn lledaeniad COVID-19 ar y pryd.

Er mwyn mynd i'r afael â'r sefyllfa anghynladwy hon, roedd angen cymryd camau ar unwaith. Gweithiodd yr awdurdod Parc Cenedlaethol mewn partneriaeth â'r heddlu a Chyngor Gwynedd i gyfleu'r neges bod angen i bobl ddefnyddio trafniadaeth gyhoeddus a defnyddio gwasanaeth parcio a theithio i ddefnyddio safleoedd. Er mwyn gwneud hyn yn bosibl, roedd angen newid dulliau teithio a pharcio yn yr ardal. Gweithredwyd system archebu ymlaen llaw ar Eventbrite ar gyfer Pen y Pass ac i barcio mewn safleoedd ac i ddefnyddio gwasanaeth bws Sherpa. Roedd angen cynnal y gwasanaeth yn amlach i alluogi hyn ac roedd bysiau o Nant Peris yn rhedeg bob 15 munud, a newidiodd sut roedd pobl yn ystyried trafniadaeth gyhoeddus fel opsiwn. Defnyddiwyd arwyddion electronig ar yr A55 hefyd i annog pobl i ddefnyddio trafniadaeth gyhoeddus a pharcio a theithio wrth i bobl ddod i'r ardal. Yn 2021, ffurfiolwyd y system archebu ymlaen llaw gan ddefnyddio JustPark, a oedd yn galluogi gwasanaeth dwyieithog, ac roedd hyn yn gallu parhau gyda chymorth gan Trafnidiaeth Cymru, sy'n cynnal gwasanaethau bws mynych. Cafodd gwasanaeth bysiau Sherpa ei ail-frandio hefyd, a oedd yn annog defnydd ohono.

Mae hyn yn cael effaith ar y ffigurau. Roedd ffigurau diweddar gan Gyngor Gwynedd wedi gweld y cyfnod prysuraf, gyda chynnydd o 75% yn y defnydd o fysiau. Gwelwyd gostyngiad hefyd mewn parcio ym Mhen y Pass ochr yn ochr â chynnydd mewn niferoedd yn ein meysydd parcio eraill y tu allan i'r ardal.

Wrth edrych ar fanteision a heriau archebu ymlaen llaw, nododd Dana ei fod yn llwyddiant ond yn her i gael gwasanaeth cwbl ddwyieithog er mwyn cadw at bolisi iaith yr awdurdod Parc Cenedlaethol. Mae'r system yn cael ei chroesawu gan staff ar lawr gwlad ac mae'r agwedd tuag at staff wedi gwella. Mae parcio anghyfreithlon wedi lleihau'n sylweddol ers gwneud y newidiadau a chafwyd cynnydd yn y defnydd o'r bws Sherpa. Mae'r system awtomatig yn rhyddhau amser staff ac mae'r adborth gan ddefnyddwyr yn gadarnhaol. Oherwydd problemau perchnogaeth, mae'r awdurdod Parc Cenedlaethol yn prydlesu'r safle felly ni all osod rhwystr, felly mae costau uchel er mwyn cael gwarchodwyr

diogelwch. Nid oes modd cynnig slotiau archebu byrrach i alluogi defnydd lleol, a fyddai'n ddymunol. Rydym yn gweld rhywfaint o ddadleoli, sy'n cael ei fonitro. Nododd fod diffyg cystadleuaeth, gyda dim ond un darparwr, ac un o'r heriau mwyaf oedd dod o hyd i wasanaeth cwbl ddwyieithog.

Mae gweithio mewn partneriaeth a nifer o ffactorau a chamau gweithredu wedi bod yn hanfodol i'r llwyddiant, ac mae hyn yn rhywbeth y byddant yn parhau i weithio arno.

Pwyntiau trafod:

- Diolchodd y Cadeirydd i'r holl siaradwyr a nododd ddiddordeb parhaus y fforwm yn y mater hwn. Nododd heriau ceisio newid agweddau'r cyhoedd.
- Tynnodd Anthony Richards sylw yn ei gyfraniad ysgrifenedig at y gwaith y mae Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro yn ei wneud ar hyrwyddo ac ymwybyddiaeth gydag ymwelwyr, gan nodi mai dyma'r her fwyaf ac i roi hyder i bobl newid o ddefnyddio eu ceir.
- Mae her ennill hyder y cyhoedd ac mae sicrwydd a dibynadwyedd yn hanfodol. Sut gellir datblygu hyn? Un dull a ddefnyddir ar gyfer y Llwybr Cenedlaethol llinol yn Sir Benfro yw hyrwyddo'r neges 'cael bws yno, cerdded i ddychwelyd'.
- Yn Eryri, mae teithio cynaliadwy hefyd wedi'i gynnwys mewn cyngor i drefnwyr digwyddiadau er mwyn iddynt feddwl am drafnidiaeth gynaliadwy i gyrraedd yr ardal yn ogystal â meddwl am leoliad darpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus wrth ddylunio llwybrau newydd.

3. Cynnig Parc Cenedlaethol newydd Cymru – ymgynghoriad cyhoeddus 2024

Croesawodd y Cadeirydd Ash Pearce, Arweinydd Tîm, Rhaglenni Tirweddau Dynodedig, yn ôl. Atgoffodd Ash yr aelodau am y prosiect i asesu'r achos dros Barc Cenedlaethol newydd yng Nghymru. Mae'r asesiad yn seiliedig ar Dirwedd Genedlaethol Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy yng ngogledd-ddwyrain Cymru a gogledd Powys. CNC yw'r awdurdod dynodi ac mae ganddo gyfrifoldeb i wneud yr asesiad hwn. Nid oes penderfyniad wedi'i wneud eto ac mae CNC yn rhoi cyngor i Lywodraeth Cymru i wneud penderfyniad yn seiliedig ar orchymyn dynodi, os aiff mor bell â hynny.

Yr amserlen fras yw cwblhau o fewn tymor presennol y Senedd ac mae gweithdrefn statudol i'w dilyn.

Nodwyd camau'r weithdrefn a chynghorodd yr aelodau fod y rhaglen ar amser ar hyn o bryd ac yn y cyfnod ymgynghori cyhoeddus. Mae'r adroddiadau gwybodaeth a manylion am y camau ar gael ar-lein: [Cynnig Parc Cenedlaethol Newydd Cymru Citizen Space Cyfoeth Naturiol Cymru Citizen Space https://ymgynghori.cyfoethnaturiol.cymru/north-east-gogledd-ddwyrain/tudalen-cynnig-parc-cenedlaethol-newydd-cymru/](https://ymgynghori.cyfoethnaturiol.cymru/north-east-gogledd-ddwyrain/tudalen-cynnig-parc-cenedlaethol-newydd-cymru/)

Atgoffodd Ash yr aelodau o'r meini prawf dynodi ar gyfer Parc Cenedlaethol, sy'n cynnwys cyfleoedd ar gyfer hamdden awyr agored, sef y meini prawf sy'n gwahaniaethu'r dynodiad Parc Cenedlaethol oddi wrth ddynodiad Tirwedd Genedlaethol.

Mae casglu tystiolaeth yn parhau i fodloni gofynion Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ac ar gyfer proses gynhwysfawr sy'n galluogi pawb i gael dweud eu dweud.

Rhannodd Ash fapiau a ddangosodd sut roedd yr ardal ymgeisiol wedi esblygu a dangosodd y map ar-lein sydd ar gael i'w weld ac a ddangosodd wybodaeth fanwl am y setiau data mynediad a hamdden a ystyriwyd fel rhan o'r asesiadau.

Gan rannu'r themâu allweddol a oedd wedi codi o ymgysylltu â'r cyhoedd hyd yn hyn, nododd Ash y pryder yn ymwneud â materion twristiaeth a thrafnidiaeth a phobl yn ofni y byddai dynodiad yn achosi problemau trafndiaeth fel y rhai a welwyd yn Eryri. Mae mynediad a hamdden yn themâu pwysig ac mae yna lawer o bobl leol ac ymwelwyr a hoffai weld mynediad yn cael ei reoli'n well. Mae gan dirfeddianwyr bryderon ynghylch tresmasu a chŵn yn poenydio da byw. Mae cydnabyddiaeth o ansawdd yr ardal a sut mae llonyddwch yr ardal yn cael ei fwynhau a'i werthfawrogi.

Mae camau nesaf y broses yn cynnwys ymgynghoriad cyhoeddus parhaus, ac anogwyd aelodau i gyfrannu at hwn. Yna bydd adroddiad ar y broses ymgynghori yn cael ei gyhoeddi, a bydd rhagor o dystiolaeth yn cael ei chasglu a bydd gwaith yn cael ei wneud gyda grwpiau cynghori a rhanddeiliaid i ddeall y materion.

Bydd Bwrdd CNC yn adolygu'r wybodaeth ac yn gwneud penderfyniad ynghylch a fyddai'n ddymunol dynodi Parc Cenedlaethol yn yr ardal honno, ar ôl pwyso a mesur yr holl faterion. Os bydd Bwrdd CNC yn penderfynu y byddai'n ddymunol, yna byddai ymgynghoriad statudol yn dilyn yn 2025 ac yna byddai cynnig yn cael ei gyflwyno i Lywodraeth Cymru ynghyd ag unrhyw adborth. Byddai hyn yn cael ei gyflwyno i Lywodraeth Cymru o fewn yr amserlen i alluogi Llywodraeth Cymru i ddynodi'r Parc Cenedlaethol yn 2026. Mae yna risg o orfod cynnal ymchwiliad cyhoeddus, a allai ohirio'r broses, neu gallent ddewis peidio â gwneud hynny.

Trafodaeth

- Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch pam mae'r ardal wedi cael ei rhoi dan y chwyddwydr ac o ble daeth y momentwm, ymatebodd Ash fod Parc Cenedlaethol newydd wedi bod yn ymrwymiad maniffesto Llywodraeth Cymru a bod y llywodraeth wedi gofyn i CNC asesu'r achos dros leoli un ym Mryniau Clwyd. Mae'r gwerthusiad yn dilyn y canllawiau a'r prosesau wedi dangos bod ardal o dirwedd sy'n bodloni'r meini prawf.
- Ochr yn ochr â'r rhaglen hon, mae Llywodraeth Cymru wedi ariannu prosiect mapio Cymru gyfan i roi golwg ddiuedd ar draws holl dirwedd Cymru, gan nodi ardaloedd ar gyfer ymyriadau posibl.
- Cafwyd cwestiwn ynghylch beth fyddai'n digwydd os, ar ôl mynd drwy'r ystyriaethau, nad yw'r ardal yn cyrraedd y trothwy o fod yn Barc Cenedlaethol neu os nad yw'r bwrdd yn ystyried ei bod yn ddymunol ei dynodi felly. A ellid dal i roi gwarchodaeth i'r Berwyn fel Tirwedd Genedlaethol neu a fyddai angen prosiect ar wahân?
- Cadarnhaodd Ash na fyddai angen prosiect ar wahân gan fod y broses wedi'i chynnal. Bwriad CNC yw cyflwyno'r ateb gorau, ond os bydd y bwrdd yn penderfynu nad yw'n ddymunol dynodi Parc Cenedlaethol, gall benderfynu ei bod yn ddymunol

dynodi Tirwedd Genedlaethol, felly mae cyfle i ddefnyddio'r gwaith a'r asesiad. Fodd bynnag, mae CNC yn cyflwyno cynnig yn seiliedig ar statws Parc Cenedlaethol ar y cam hwn.

- Cadarnhaodd Ash fod CNC wedi adolygu'r adroddiadau a'r gwersi o'r broses dynodi AHNE flaenorol. Fodd bynnag, man cychwyn y prosiect hwn fu ar sail gwerthusiad tirwedd ac, os oedd ardaloedd yn bodloni'r meini prawf, yna roeddent yn cael eu cynnwys o bosib. Cyfnod ymgysylltu yn 2023, ymgynghoriad nawr ac ymgynghoriad statudol pellach. Mae rhai o'r problemau wedi codi eto, mae rhai wedi newid ac esblygu. Mae CNC yn edrych o'r newydd ac yn seilio penderfyniadau ar yr adborth nawr.

4. Lleihau'r risg a berir gan groesfannau rheilffordd yng Nghymru wrth liniaru'r effaith ar fynediad cyhoeddus

Cyflwynodd y Cadeirydd y siaradwyr a diolchodd i Adrian Walls, a oedd wedi hwyluso cynnwys yr eitem ar yr agenda.

Mae Gordon Keyes, Rheolwr Rhaglen (Croesfannau Rheilffordd), yn gofalu am Gymru gyfan a'r Gororau ar gyfer Network Rail (NR) ac fe groesawodd y cyfle i gael deialog gyda'r fforwm.

Rhoddodd Gordon gyflwyniad i groesfannau rheilffordd, gan rannu rhai ffeithiau ac ystadegau, gan nodi bod dros 1,000 o groesfannau yn ardal Cymru a'r Gororau. Rhaid i NR reoli a chynnal rheilffordd ddiogel. O'r 1,000, mae nifer uchel o groesfannau defnyddwyr awdurdodedig lle mae unigolion wedi'u hawdurdodi ac mae NR yn gweithio'n agos gyda'r bobl hynny. Mae dros 600 o groesfannau ar hawliau tramwy cyhoeddus y gall unrhyw un eu defnyddio. Rhannodd Gordon wybodaeth a ddangosodd fod cynnydd mewn defnydd amhriodol a nifer o ddigwyddiadau trwch blewyn ar groesfannau, a oedd yn tynnu sylw at y cynnydd mewn risg a'r angen i gymryd camau gweithredu.

Yna rhannodd enghreifftiau o sut mae NR yn buddsoddi yn y rhwydwaith i sicrhau bod croesfannau mor ddiogel â phosibl. Fel sefydliad a ariennir yn gyhoeddus, mae hyn yn rhoi cyfrifoldeb arnom i sicrhau bod NR yn gwario'r arian hwnnw i wneud y pethau cywir yn y lleoedd cywir am y pris cywir. Rhannodd enghreifftiau o'r offer cyfyngedig sydd ar gael. Roedd y rhain yn cynnwys gwella gwelededd trwy glirio llystyfiant (sy'n golygu gweithio gydag CNC i ystyried yr amgylchedd a gweithio o fewn rheolau a chyfreithiau ecolegol), gwelliannau mynediad i sicrhau bod pobl yn croesi mor ddiogel â phosibl, gosod ffôn i gysylltu â'r signalwyr, technoleg newydd ar groesfannau prysurach fel goleuadau traffig i gerddwyr, a dargyfeiriadau. Roedd yn agored i drafod y rhain, gan gynnwys adeiladu pontydd.

Rhannodd Gordon astudiaeth achos i ddangos yr her o gael y cydbwysedd rhwng cost, diogelwch, mynediad a pherfformiad trenau. Gan nodi cost o tua £5-6 miliwn ar gyfer pont droed â ramp, gofynnodd sut y gallai rhanddeiliaid gydweithio i ymestyn y cyllid sydd ar gael i gael yr ateb gorau?

Nododd Tom Matthews, noddwr y prosiect, ei bod hi'n gyfnod diddorol yng Nghymru. Mae Network Rail yn sefydliad rheilffordd tra bod Trafnidiaeth Cymru yn ystyried teithio aml-

ddull ac mae ganddo ddyheadau a chynlluniau ar gyfer gwella gwasanaethau trên a gwasanaethau trafndiaeth eraill yng Nghymru. Mae Tom yn edrych ar sut mae NR yn ymateb i hyn. Yn gyffredinol, mae'r mwyafrif helaeth o lwybrau yn gweld cynnydd dramatig mewn gwasanaethau trên. Er enghraifft, rhwng Llandudno a Chaer, gwelwyd cynnydd o 69 i 96 o drenau'r dydd gyda threnau hirach a phrofiad gwell i deithwyr i alluogi pobl i fwynhau Cymru heb ddefnyddio ceir. Mae cysylltedd â gwasanaethau bysiau hefyd yn rhan o'r cynllun.

Effeithir ar y rhan fwyaf o'r llwybrau yng Nghymru yn ogystal â'r rhan fwyaf o'r 1,000 o groesfannau rheilffordd, gan gynyddu nifer y trenau a chynnyddu lefel y risg. Gwaith Tom fu ystyried risg a helpu cydweithwyr i weithio arni, deall effaith hynny, a deall cwmpas y prosiect i nodi pa groesfannau y mae angen eu huwchraddio neu eu newid. Mae nifer o newidiadau wedi mynd rhagddynt, e.e. gwasanaeth Caerdydd–Cheltenham a newid amserlen prif linell De Cymru ym mis Rhagfyr, gan gynnwys Gorllewin Cymru. Yn y dyfodol, maen nhw'n edrych ar arfordir Gogledd Cymru cyn gynted â phosibl, cyn belled â bod seilwaith a chroesfannau rheilffordd yn caniatáu hynny, a gwelliannau ar linell reilffordd y Gororau (Caerdydd–Lerpwl).

Yna canolbwyntiodd Tom ar Ogledd Cymru fel astudiaeth achos ac i ddefnyddio'r cyfle i godi ymwybyddiaeth gydag aelodau'r fforwm. Mae gan Trafnidiaeth Cymru gynnydd cynlluniedig o 40% yn amllder trenau, gyda chynnydd cyffredinol o 50% mewn capasiti, pan ystyrir trenau newydd, hirach. Mae hyn yn darparu llawer o gyfleoedd ar gyfer manteision cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol. Mae Trafnidiaeth Cymru yn barod i arwain at hyn (12-18 mis), ond dim ond os nad oes unrhyw risgiau annerbyniol mewn croesfannau rheilffordd y gellir gwneud hynny. Mae pedair croesfan reilffordd yn atal y gwaith hwn ar hyn o bryd, sef dwy groesfan ym Mhrestatyn a dwy ger Abergele a Phen-sarn (sy'n cysylltu â dau barc carafanau gwahanol a Llwybr Arfordirol Cymru i'r gogledd o'r rheilffordd). Maent yn darparu cysylltiadau hanfodol ac mae yna ymwelwyr hefyd ac mae cyfran uchel o ddefnyddwyr yn ddefnyddwyr agored i niwed, ac eglurodd na all y croesfannau hyn ymdopi â chynnydd yn amllder y trenau.

Rhannodd Tom yr heriau a'r cyfleoedd a mapiau yn dangos lleoliad croesfannau a defnydd tir cyfagos. Nododd fod rhai atebion cyfagos i gael pobl oddi ar y rheilffordd. Mae pontydd grisiau wedi cael eu defnyddio mewn mannau ond nid ydynt yn gwbl hygyrch. Mae adeileddau hygyrch yn fawr ac yn drawiadol a gall trigolion lleol eu gwrthwynebu o ganlyniad. Lle mae nifer o hawliau tramwy, mae NR yn ceisio eu rhesymoli a dod o hyd i gydbwysedd, e.e. gallai gosod adeileddau mawr lle maent yn fwy derbyniol i drigolion lleol olygu gwyriadau hirach i ddefnyddwyr.

Mae NR hefyd yn ystyried safonau teithio llesol (lled o 3.5m) a chyfleoedd i ddarparu manteision ehangach gyda'r awdurdod lleol. Mae costau'n sylweddol, yn enwedig os oes angen adeiladu adeileddau pwrpasol.

Mae angen lefel uchel o ymgysylltiad a chreadigrwydd gan randdeiliaid ac mae hyn yn profi rolau a pherthnasoedd o fewn sefydliadau a rhyngddynt. Mae dod o hyd i atebion sydd â digon o gefnogaeth gan randdeiliaid i'w symud ymlaen trwy brosesau cynllunio a hawliau tramwy yn gofyn am ymdrech. Mae angen i sefydliadau weithio gydag NR; mae Trafnidiaeth Cymru eisiau canlyniadau a manteision cyffredinol ar gyfer gwasanaethau

trên a theithio llesol. Mae angen i awdurdodau lleol weithio gydag NR fwyfwy i ddatblygu datrysiadau derbyniol. Mae angen llawer o gydweithio a byddai'n wych dechrau gyda sefydliadau'r fforwm a all weithio gydag NR.

Rhannodd Tom enghreifftiau o adeileddau safonol, gan ddisgrifio manteision ac anfanteision y gwahanol ddyluniadau. Nododd weithiau, oherwydd yr amser a gymerir i wneud y peth iawn, fod angen ystyried adeileddau dros dro i gael pobl oddi ar y rheilffordd a chydymffurfio ag amserlenni, yna sicrhau ymrwymiad i ddatrysiad hirdymor. Mae enghreifftiau o briffyrdd a all roi datrysiadau creadigol da ar gyfer dylunio.

Daeth Tom i ben drwy ofyn cwestiwn i'r aelodau: Sut allwn ni gydweithio i ddarparu rheilffordd ddiogel a gwell i Gymru wrth sicrhau mynediad i fwynhau'r wlad hardd hon?

Trafodaeth

- Nododd y Cadeirydd, o safbwynt awdurdodau lleol a'r Sefydliad Hawliau Tramwy Cyhoeddus a Rheoli Mynediad, ei bod yn wych gweld sut mae'r dull wedi symud ymlaen o geisio diddymu hawliau. Gwyddwn fod gan y Sefydliad Hawliau Tramwy Cyhoeddus a Rheoli Mynediad Femorandwm Cyd-ddealltwriaeth gydag NR a gobeithio bod hyn wedi helpu. Roedd modd gweld bod pethau'n llawer mwy cydgysylltiedig o ran hygyrchedd a'r mynediad lleiaf cyfyngol.
- Cefnogwyd y farn hon gan gynrychiolydd y Parc Cenedlaethol, a nododd newid mewn perthnasoedd a datrysiadau ymarferol, gan groesawu'r dull a fabwysiadwyd.
- Nododd y Cerddwyr ei bod hi'n bwysig edrych ar risg ohiriedig. Nid ydyn nhw yn erbyn cau llwybrau ond mae angen iddyn nhw edrych yn ofalus ar sefyllfaoedd ble bydd hyn yn gorfodi defnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed i wynebu risg wahanol, e.e. ar ffyrdd gyda cheir a thraffig. Mae'n wirioneddol bwysig cael profiad y cyhoedd yn y broses a ffordd gyson o gael pobl i gael dweud eu dweud a thystiolaeth i'w hystyried mewn ffordd gyson. Gwnaed awgrym y dylid ystyried cyflwyno achos i'r llywodraeth dros hyblygrwydd mewn cyfyngiadau teithio llesol ar gyfer croesfannau rheilffordd.
- Cadarnhaodd Mathew na fydd NR yn rhoi pobl ar ffyrdd A, ac ar gyfer y safleoedd dan sylw nid oedd hyn yn ystyriaeth. Os bydd NR yn adeiladu adeiledd da, dylai hyn gynyddu'r defnydd. Maent yn awyddus i alinio gwaith NR a gwaith teithio llesol awdurdodau lleol. Nododd fod problemau sy'n rhwystro datblygiadau ar hyn o bryd wedi bod yn hysbys ers peth amser ond nad ydynt wedi cael sylw oherwydd eu cymhlethdod. Mae'n gwestiwn o sut y gellir delio â materion cyn iddynt rwystro datblygiadau mawr, a gofynnwyd i Mathew edrych ar sut y gellir gwneud hyn mewn modd rhagweithiol. Gobeithio y gall uwch-reolwyr gyda Llywodraeth Cymru ystyried mecanwaith ar gyfer teithio llesol i ychwanegu at brosiectau. Yn aml, nid yw amserlenni ariannu yn gweithio ac mae angen hyblygrwydd. Gall ymchwiliad cyhoeddus gynyddu amserlenni'n sylweddol a gall arwain at golli cyllid o ganlyniad.
- Mae'n ymdrech gydweithredol, yn enwedig ar lefel leol. Lle mae gan NR broblem a fydd yn effeithio ar eraill. Mae'n bwysig nodi lleoliad safleoedd ledled Cymru i hwyluso cydweithio agos er mwyn gweithio ar y cyd â Thrafnidiaeth Cymru. Gofynnwyd cwestiwn ynghylch pa mor gynhwysfawr yw cynlluniau i sicrhau bod rhwydwaith y rheilffyrdd yn fwy gwydn i newid hinsawdd, gan fod o fudd i natur a phobl.

- Mae Gordon yn rheoli'r cyllid rheoli ac mae ganddo'r gallu i ymateb tra bod Tom yn gweithio yn y tîm buddsoddi, sy'n cael ei ariannu ar gyfer adnewyddu a gwaith diogelwch hanfodol. O ran gwelliannau mwy sy'n gwella'r rheilffordd, yn aml y sawl sy'n gwneud y gwaith gwella fydd yn darparu'r cyllid, e.e. mae Trafnidiaeth Cymru'n gwario cymaint o arian ar drenau a gyrwyr a staff sy'n gweithio gyda'r Adran Drafnidiaeth ar y rhaglen enfawr o newid amserlenni. Mae NR yn ceisio bod yn rhagweithiol wrth ddod o hyd i arian ac ymdrin â heriau cyn iddynt gael effaith. Mae gan Gordon setliad cyllideb CP7 a rhestr siopa o bethau i'w cyflawni. Os gall NR gael cyfle i siarad yn fwy lleol am y prosiect, gellir ymestyn y cyllid, o bosibl drwy ddad-ffurfioli'r broses, ond rhybuddiodd y gall problemau godi sy'n golygu bod angen newid cynlluniau, ond cynigiodd gydweithio ar safleoedd lleol.
- Nododd Cymdeithas Ceffylau Prydain y gall teithio llesol wahardd marchogion. Rhannodd enghraifft o groesfannau rheilffordd sydd wedi bod ar gau ers 16 blynedd am resymau diogelwch, a thrwy waith llobio a gweithio gyda'r awdurdod lleol mae pont yn cael ei hadeiladu. Awgrymwyd bod angen mwy o ymgysylltu â marchogion lleol a gofynnodd sut y gellir hwyluso gwell ymgysylltu.
- Nododd Gordon ei fod yn gyfrifol am bob croesfan reilffordd yng Nghymru, felly roedd yn gobeithio y gallai cyswllt â'r fforwm roi cyfle i ymgysylltu i rannu'r gwaith a gynlluniwyd.
- Cafwyd trafodaeth am gyflymder. Er bod cyflymder ar y ffyrdd yn cael ei arafu, y nod i drenau yw cynyddu cyflymder, er bod arafu trenau yn un ffordd o reoli risgiau. Mae angen i wasanaethau fod yn ddigon da (cyflymder ac amllder) i annog pobl i beidio â defnyddio ceir.
- Nodwyd gan Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru fod hyn yn cyd-fynd â chynlluniau trafndiaeth rhanbarthol.
- Croesawodd y Cadeirydd gynig NR o ragor o gyswllt, ymgysylltu a gweithio mewn partneriaeth, gan nodi bod llawer o ddiddordeb wedi bod a'i bod yn dda cael gwell dealltwriaeth o ba mor gymhleth yw'r sefyllfa i bawb sy'n gysylltiedig. Y nod yw cynnwys y pwnc hwn ar agenda yn y dyfodol.

Cam gweithredu 79.1: Ysgrifennydd i rannu cysylltiadau e-bost

5. “Ydym ni yno eto?” Trafnidiaeth gynaliadwy ar Lwybr Arfordir Cymru a Llwybrau Cenedlaethol: dull cydweithredol

Mae Eve Nicholson, Marchnata a Chyfathrebu Llwybr Arfordir Cymru ar gyfer CNC, yn gweithio'n agos gyda Rachel Parry, Llwybrau Cenedlaethol, i gydlynu'r cynnig cerdded yng Nghymru.

Mae twristiaeth gynaliadwy wrth wraidd y strategaeth farchnata, ac mae CNC yn cydweithio'n agos â Croeso Cymru gyda'u dull a'u strategaeth ymwelwyr. Mae tîm Llwybr Arfordir Cymru yn cyfrannu at hynny i ddarparu gwybodaeth sy'n hawdd ei deall i alluogi pobl i wneud dewisiadau cynaliadwy ar gyfer mynd allan i gerdded yng Nghymru. Tynnodd Eve sylw at y mathau o gwestiynau sydd gan ymwelwyr, ar ddibynadwyedd, ffynonellau gwybodaeth, eglurhad. Ym maes marchnata a chyfathrebu, maen nhw'n ystyried 'taith y defnyddiwr rhithwir' i roi hyder i bobl, codi ymwybyddiaeth a hyrwyddo gwasanaethau.

Nododd hefyd fod peidio â chael gwybodaeth yn llesteirio taith pobl ar lawr gwlad. Un amcan allweddol yw sicrhau bod gwybodaeth glir a chyfoes ar gael sy'n hawdd dod o hyd iddi.

Rhannodd Eve enghreifftiau o brosiectau y mae Llwybr Arfordir Cymru wedi gweithio gyda nhw i godi proffil defnyddio trafndiaeth gynaliadwy i gerdded yng Nghymru. Datblygwyd teithiau cylchol, gan weithio gyda'r awdur awyr agored Paddy Dillon, ac mae hyn wedi creu 30 o deithiau cerdded gan ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy. Mae'r rhain i gyd ar y wefan ond maent hefyd wedi datblygu partneriaeth ag Arolwg Ordnans ac maent yn cael eu dangos ar wefan yr Arolwg Ordnans, sydd â chynulleidfa llawer ehangach. Prosiect arall gyda phartneriaeth Rheilffordd Cambrian yw cydweithio i ddiweddarau gwybodaeth a gwneud gwybodaeth yn fwy cyfeillgar i'r we. Mae taflenni printiedig yn cynnwys pellter i roi hyder i bobl ac maent wedi creu adborth cadarnhaol.

Mae Llwybr Arfordir Cymru wedi gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru ers nifer o flynyddoedd. Cynhaliodd Trafnidiaeth Cymru ymgyrch fawr 'Teithio ar Drên ac ar Droed' mewn ymateb i ymgyrch dwristiaeth lwyddiannus Croeso Cymru, Llwybrau. Gweithiodd Llwybr Arfordir Cymru ar negeseuon a brandio i annog pobl i gerdded Llwybr Arfordir Cymru a Llwybr Cenedlaethol Clawdd Offa. Roedd hyn yn cynnwys brandio ar y safle a hysbysebu digidol i godi ymwybyddiaeth eich bod chi'n cael mynediad i gerdded Llwybr Arfordir Cymru ar y trên.

Roedd prosiect arall yn cynnwys gweithio mewn cydweithrediad â Thrafnidiaeth Cymru a Cherddwyr Mwslimaidd, sy'n cynnal teithiau cerdded mawr wedi'u trefnu. Gwahoddodd tîm Llwybr Arfordir Cymru Gerddwyr Mwslimaidd i gerdded ar hyd Llwybr Arfordir Cymru. Cafwyd cydweithrediad da iawn, gyda 150 o bobl ar y daith gerdded, gan dargedu cynulleidfa newydd, sef pobl nad oeddent erioed wedi bod i Gymru. Adroddodd Trafnidiaeth Cymru gynnydd mewn gwerthiant tocynnau o ganlyniad i'r ymgyrch.

Rhannodd Eve y ffilmiau a oedd wedi'u datblygu gyda Thrafnidiaeth Cymru ac enghraifft o wal luniau brand fawr yng ngorsaf drenau Casnewydd yn tynnu sylw at y ffaith bod modd cerdded i Llwybr Arfordir Cymru o'r orsaf honno.

Mae gwaith gyda Thrafnidiaeth Cymru yn parhau gyda gwahanol fathau o waith, ac maent wedi gallu rhannu adnoddau, gan gynnwys erthyglau golygyddol yn rhaglen *Countryfile* y BBC am Llwybr Arfordir Cymru a Llwybr Clawdd Offa a Llwybr Glyndŵr, a hefyd teithlenni cerdded 'Teithio ar Drên ac ar Droed'. Cynhwyswyd disgrifiadau byr o orsafoedd trên i Llwybr Arfordir Cymru i gyflawni'r amcan gwybodaeth.

Wrth ystyried y ddarpariaeth bysiau, roedd adborth gan gymuned Llwybr Arfordir Cymru yn dangos y gall yr wybodaeth fod yn annibynadwy, yn ddryslud ac yn anodd dod o hyd iddi. Gweithiodd Llwybr Arfordir Cymru gyda Traveline Cymru i ddeall yn well sut mae pethau'n gweithio a'r gwahanol nodweddion gyda'r nod o dynnu gwybodaeth ynghyd a gwella gwybodaeth ar wefan Llwybr Arfordir Cymru.

Nododd Eve, er bod dechrau da wedi'i wneud, fod mwy i'w wneud. Mae angen gweithio'n well gydag ymgyrchoedd bysiau presennol a rhannu gwybodaeth, e.e. partneriaid yn tynnu sylw at ba wasanaethau bysiau y gellir eu defnyddio, cael gwybodaeth glir, a hyrwyddo

adnoddau Traveline Cymru, e.e. dangos pob safle bws. Mae angen gwybodaeth ddibynadwy ar lawr gwlad ar bobl hefyd.

Pwysleisiodd Eve yr angen i weithio ar y cyd a rhannodd ddyfyniad o Bartneriaeth Rheilffordd Cambrian. Gorffennodd drwy ddweud bod rhannu gwybodaeth yn bwysig, nad oes rhaid iddo gostio llawer, a bod hyn yn werthfawr iawn i'r cerddwr.

6. Cyfraniadau ysgrifenedig

Cododd Dave Waterman, LARA, bryder ynghylch cyfraniadau ysgrifenedig ar ddiwygio mynediad. Nododd na fydd diddymu'r dyddiad cau yn cael ei gynnwys yn y Bil Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiadau) (Cymru). Dywedodd fod hyn yn creu risg y gallai Llywodraeth Cymru newid ei meddwl yn y dyfodol. Gofynnodd am eglurhad ynghylch pam nad yw'r diddymiad yn mynd rhagddo ac i gael rhywfaint o sicrwydd na fyddai tro pedol posibl yng Nghymru, gan nodi bod y mater yn destun pryder i ddefnyddwyr hawliau tramwy.

Dywedodd Sarah Smith fod Llywodraeth Cymru yn bwriadu diddymu'r dyddiad cau terfyn ar gyfer 2026 ond, oherwydd newid dull yn Lloegr, nid oedd yn rhan o gwmpas y Bil hwn. Bydd yn cael ei ddiddymu ond mae angen i Lywodraeth Cymru ddod o hyd i ddarn arall o ddeddfwriaeth i wneud hynny. Nododd Sarah nad oedd y ddeddfwriaeth wedi cychwyn yng Nghymru ond bod Llywodraeth Cymru eisiau ei diddymu'n llwyr.

Tynnodd y Cadeirydd sylw at y cyfraniadau ysgrifenedig eraill a oedd wedi cael eu rhannu, a nododd fod aelodau'n cael eu hannog i gyfrannu.

7. Sylwadau i gloi – Cadeirydd

Diolchodd y Cadeirydd i bob cyfrannwr i'r cyfarfod a'r holl gyflwynwyr. Roedd wedi bod yn gyfarfod diddorol ac addysgiadol iawn. Anogodd yr aelodau i gyflwyno awgrymiadau ar gyfer eitemau a themâu ar yr agenda yn y dyfodol.