

Gweithdy Trafnidiaeth Sain Tathan – Ymateb y Tîm Prosiect Ebrill, 2009

Trosolwg

Mae'r ddogfen hon yn darparu cofnod o'r sylwadau a wnaed yn ystod y Gweithdy Trafnidiaeth a gynhaliwyd yn Y Man Ymgynnull, Sain Tathan ar ddydd Mawrth 9 Rhagfyr, 2008, ac ymateb y tîm prosiect iddynt.

Mae'r pwyntiau hyn wedi eu cynnwys yn y broses gynllunio ac er ei bod yn amhosib ymrwymo i weithredu ar bob pwynt, byddant i gyd yn cael eu hystyried gan dîm y prosiect fel rhan o'r broses ymgynghori.

i. Trenau

CWESTIYNAU AC ATEBION

1. Ydi hi'n bosib cael gorsaf drenau yn Sain Tathan?

Nid oes bwriad i agor gorsaf drenau newydd ar gyfer y cam hwn o'r datblygiad. Mae angen gwaith ar rannau eraill o'r rhwydwaith rheilffordd i hwyluso ymdopi gyda mwy o ddefnydd a bydd hyn yn cael ei ystyried yn y dyfodol fel rhan o'r strategaeth trafndiaeth hir dymor i Gymru. Mae gorsaf Llanilltud Fawr, sydd wedi ei huwchraddio, yn gallu ymdopi gydag unrhyw ddefnydd ychwanegol fodd bynnag. Mae'r cynigion trafndiaeth yn cynnwys cysylltiad bws uniongyrchol gyda'r orsaf.

2. Oes yna astudiaethau wedi eu cynnal i benderfynu ar ddichonoldeb gorsaf drenau yn Sain Tathan?

Oes, mae astudiaethau wedi eu cynnal i ddichonoldeb gorsaf drenau yn Sain Tathan. Roedd y rhain yn edrych ar faterion technegol, cost (amcangyfrifwyd rhwng £2-£3 miliwn), agosrwydd gorsafedd eraill yn ogystal â materion amseru a signal. Gan ddefnyddio'r astudiaethau hyn, yng nghyd-destun y cam hwn o'r datblygiad, casglwyd nad oedd gorsaf drenau Sain Tathan yn ddewis dichonadwy.

3. A fyddai'n bosib cael gwasanaeth bob hanner awr rhwng Llanilltud Fawr a Chaerdydd?

Efallai y bydd yn syndod i rai ond mae'r gwasanaeth eisoes yn bodoli yn ystod yr wythnos. Mae trenau'n rhedeg bob awr y ddwy ffordd dydd Llun i ddydd Sadwrn (lawr i bob 2 awr ar ddydd Sul) - ond mae'r gost yr un fath o Lanilltud Fawr i unrhyw le, trwy'r Barri, neu Ben-y-bont ar Ogwr ac felly mae gwasanaeth bob hanner awr, ond ar wahanol lwybrau. Mae'r paragraffau canlynol yn egluro'n fanylach.

Mae oriau rhedeg yn cael eu crynhoi yn y tablau canlynol:

Ffigwr 1: Amseroedd gadael i Gaerdydd

O	Gwasanaeth	Llun i Sad	Sul
Llanilltud Fawr	Cyntaf	05:56	09:56
	Olaf	22:56	21:56

Ffigwr 2: Amseroedd gadael i Ben-y-bont ar Ogwr

O	Gwasanaeth	Llun i Sad	Sul
Llanilltud Fawr	Cyntaf	06:22	09:22
	Olaf	23:22	21:20

Mae trenau dydd Llun i ddydd Sadwrn o Lanilltud Fawr i Gaerdydd trwy'r Barri yn gadael 56 munud wedi'r awr, yn cyrraedd am 39-43 munud wedi'r awr. Mae trenau dydd Llun i ddydd Sadwrn o Lanilltud Fawr i Gaerdydd trwy Ben-y-bont ar Ogwr, yn gadael 22 munud wedi'r awr a chyrraedd ym Mhen-y-bont ar Ogwr am 39 munud wedi'r awr. Mae'r trên nesaf o Ben-y-bont ar Ogwr i Gaerdydd yn gadael 16-20 munud yn ddiweddarach, yn cyrraedd Caerdydd am 18-22 munud wedi'r awr. Felly, mae mynd o Lanilltud Fawr i Gaerdydd, trwy'r Barri yn cymryd 43 - 47 munud, o'i gymharu â 56 - 60 munud trwy Ben-y-bont ar Ogwr (Llun-Sad PM).

Yn yr un modd mae i Lanilltud Fawr o Gaerdydd, trwy'r Barri yn cymryd 41 munud o'i gymharu â 42-51 munud trwy Ben-y-bont ar Ogwr (Llun-Sad AM). E.e. Caerdydd (0841) - Barri - Llanilltud Fawr (0922) = 41 munud. Caerdydd (0914) - Pen-y-bont ar Ogwr (0933) - Pen-y-bont ar Ogwr (0942) - Llanilltud Fawr (0956) = 42 munud. Mae teithio i Lanilltud Fawr o Gaerdydd trwy'r Barri yn cymryd 41 munud (gwasanaeth 18:41 neu 20:41) neu 1 awr 33 munud trwy Ben-y-bont ar Ogwr (gwasanaeth 18:18 neu 20:22) Sul PM

Mae potensial i gynyddu amllder y gwasanaeth rhwng Llanilltud Fawr a Chaerdydd, sydd wedi ei ymchwilio gan Lywodraeth Cynulliad Cymru. Ar wahân i'r trenau ychwanegol, byddai angen buddsoddiad o ryw £5 miliwn i wneud gwelliannau i'r signal yn Cogan.

Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru, mewn partneriaeth gyda Chyngor Bro Morgannwg, yn ymgynghori'n agos gyda gweithredwyr y rheilffordd ac yn eu helpu i ddatblygu amcangyfrifon ar gyfer galw tebygol unwaith bydd y Coleg Technegol Amddiffyn a'r Parc Busnes Awyrofod yn weithredol.

4. Roedd cainc rheilffordd arfer a rhedeg o lein Llanilltud Fawr i mewn i'r safle – ydi hi'n bosib ei hailagor?

Syniad diddorol ond mae'r coridor blaenorol yr oedd y seidin yn rhedeg drosto wedi cael ei ddatblygu erbyn hyn ac felly ni ellir ei ail agor.

SYLWADAU AC YMATEBION

5. **Buddiannau cyfyng o gyflwyno gorsaf arall yn Sain Tathan – mae'r pellter rhwng y safle a Sain Tathan, a'r safle a gorsaf Llanilltud Fawr yn debyg iawn. Byddai'n well canolbwyntio ar wella'r gwasanaeth bws**

Dyma bwynt da, mae'r pellter o fynedfa'r Coleg Technegol Amddiffyn i orsaf Llanilltud Fawr a'r pellter o'r orsaf newydd arfaethedig yn debyg iawn – tua 3.5km i 3.7km ac mae gwelliannau i'r gwasanaeth bws yn cael eu harchwilio o ganlyniad.

O ystyried cost cyflwyno'r orsaf newydd hon, a amcangyfrifir i fod rhyw £2m-£3m, ynghyd a materion eraill yn ymwneud ag ystyriaethau technegol, agosrwydd gorsafoedd eraill a materion amseru a signal, nid oes cynlluniau i agor gorsaf drenau newydd ar gyfer y cam hwn yn y datblygiad.

6. **Byddai gorsaf drenau newydd yn Sain Tathan yn cael defnydd da ac yn annog mwy o bobl i ddefnyddio'r trên**

Rydym yn awyddus i weld y defnydd gorau'n cael ei wneud o'r gwasanaeth rheilffordd ac yn rhagweld y bydd yn ffordd boblogaidd o deithio i fyfyrwyr sy'n mynychu'r Coleg Technegol Amddiffyn.

Fodd bynnag, fel y soniwyd yn yr atebion i gwestiynau blaenorol (gweler ateb cwestiwn 5) nid oes cynlluniau i agor gorsaf drenau newydd ar gyfer y cam hwn yn y datblygiad.

7. **Rhaid ystyried cost gorsaf drenau newydd yn Sain Tathan yn ofalus. Gellid gwario'r arian yn well ar rywbeth arall**

Mae nifer o astudiaethau wedi eu cynnal i ddichonoldeb agor gorsaf drenau yn Sain Tathan (gweler ateb 'i. Trenau /Cwestiwn Dau'). Amcangyfrifir y byddai cost agor gorsaf drenau Sain Tathan tua £2-£3 million. O ystyried hyn, ynghyd a materion eraill yn ymwneud ag ystyriaethau technegol, agosrwydd gorsafoedd eraill a materion amseru a signal, nid oes cynlluniau i agor gorsaf drenau newydd ar gyfer y cam hwn yn y datblygiad.

8. **Mae'n rhy bell i gerdded o orsaf drenau Llanilltud Fawr i'r safle - mae tuag awr a deg munud i'r Gwersyll Dwyrain**

Mae cyflymder cerdded cyfartalog rhwng 2.5 a 3.5 m.y.a. (4 i 5.5 k.y.a), felly gan ganiatáu croesi ffyrdd dylai'r fath siwrneiau gymryd rhyw 35-40 munud. Gwiriodd aelod o'r tîm prosiect hyn a gan gerdded yn hamddenol cymerodd 26 munud i gerdded o'r Gwersyll Gorllewin i orsaf drenau Llanilltud Fawr.

Fodd bynnag cynigir rhedeg gwasanaeth bws pwrpasol o/i'r orsaf, o/i giatiau gogleddol y datblygiad. Byddai cost teithio ar y gwasanaeth yn estyniad o gost teithio ar y gwasanaeth trenau.

9. **Dewis arall fyddai agor/ailagor gorsaf drenau Gileston gyda bws gwennol i'r safle**

Mae'r pellter o'r arosfa yn Gilestone yn debyg i'r pellter o'r orsaf bresennol yn Llanilltud Fawr ac felly nid yw'r buddsoddiad sydd ei angen i ailagor gorsaf yn Gilestone yn cael ei weld fel gwerth am arian.

- 10. Bydd gweithwyr yn dod o'r gorllewin yn ogystal â'r dwyrain. Mae'n bwysig bod y gwasanaeth rheilffordd yn cael ei wella gan fod y gwasanaeth o Faesteg i Fro Morgannwg yn annibynadwy a gyda chysylltiadau gwael. Roedd y gwasanaeth arfer a bod yn dda a phetai pwysau'n cael ei ddwyn ar weithredwyr y rheilffordd, gellid ei wella'n hawdd**

I'r rhai hynny sy'n teithio i/o Lanilltud Fawr i/o'r gorllewin (e.e. Abertawe, Castell Nedd a Maesteg) y prif fan newid yw Pen-y-bont ar Ogwr ar gyfer y gwasanaeth Pen-y-bont ar Ogwr-Llanilltud Fawr - Caerdydd.

Ar gyfer gwasanaethau i/o Abertawe/Castell Nedd, e.e. gwasanaethau bore brig Llun-Gwener Abertawe/Castell Nedd yn cyrraedd Pen-y-bont ar Ogwr x.29 a Llanilltud Fawr mae gwasanaeth yn gadael x.42. I'r cyfeiriad gwrthwyneb, gwasanaethau prynhawn brig Llanilltud Fawr yn cyrraedd Pen-y-bont ar Ogwr 17.39 neu 18.39 a gwasanaeth Abertawe/Castell Nedd yn gadael 17.58 a 18.42.

Ar gyfer gwasanaethau i/o Faesteg, e.e. gwasanaeth brig Llun - Gwener Maesteg yn cyrraedd Pen-y-bont ar Ogwr am 7.08, 8.22 neu 9.17 a gwasanaeth Llanilltud Fawr yn gadael x.42. I'r cyfeiriad gwrthwyneb, gwasanaethau prynhawn brig Llanilltud Fawr yn cyrraedd Pen-y-bont ar Ogwr 17.39 neu 18.39 a gwasanaeth Maesteg yn gadael 17.48 neu 18.49.

Felly mae cysylltiadau da gyda gwasanaethau'r brif lein ym Mhen-y-bont ar Ogwr i/o Abertawe/Castell Nedd gydag amseroedd aros o 13mun yn yr amser brig yn y bore a 3 - 19mun yn dychwelyd yn y prynhawn. Mae cysylltiadau gyda gwasanaeth Maesteg yn golygu arhosiad hir o 20 - 36mun yn y bore, ond maen nhw'n dda yn y cyfeiriad i'r gwrthwyneb yn y prynhawn 9 - 10 munud.

Nid yw gwella cysylltiadau trwy ail amseru gwasanaethau yn syml; oherwydd cyfyngiadau ymdopi ac ystyriaethau eraill e.e. amseroedd cyrraedd Caerdydd ar gyfer gwasanaeth Maesteg. Gall gwella un cysylltiad wneud un arall yn waeth. Y ffordd orau o gael cysylltiadau gwell fyddai trwy welliannau amllder naill ai ar lein Maesteg neu Fro Morgannwg. Mae Cynllun Teithio Rhanbarthol SEWTA yn nodi gwelliannau amllder ar gyfer lein Maesteg a Bro Morgannwg yn ei raglen tymor hir gyda dyddiadau cyflwyno o 2011 a 2013.

- 11. Mae'r gwasanaeth presennol rhwng Llanilltud Fawr a Chaerdydd yn wael gyda dim ond un trê'n yr awr**

Gweler ateb i. Trenau / Cwestiwn Un

- 12. Mae trenau o Gaerdydd yn gorffen rhedeg yn rhy gynnar (10.30pm) a dylent redeg yn hwyrach yn y nos**

Mae'r trê'n olaf o Gaerdydd i Lanilltud Fawr ar ddydd Llun i ddydd Gwener am 22.56 a 21.56 ar ddydd Sadwrn. Er bod trenau hwyrach efallai'n ddeniadol i bobl yn dychwelyd o ddigwyddiadau cymdeithasol yng Nghaerdydd, byddai costau ychwanegol yn codi o weithredu'r gwasanaethau hyn. Mae hefyd angen gallu cynnal a chadw'r rhwydwaith rheilffordd yn ystod y nos er mwyn osgoi amharu ar wasanaethau yn ystod y dydd a hefyd mae angen cyflawni gwaith cynnal a chadw ar y trenau eu hunain (yn Nepo Treganna, Caerdydd).

Mae'r trê'n olaf sy'n gadael Caerdydd am y mwyafrif o leoliadau ar reilffyrdd lleol yn gadael tua 2230. Byddai cynyddu oriau'r gwasanaeth (i redeg trenau hwyrach) felly'n cynyddu costau gweithredu a chynnal a chadw oherwydd byddai angen i staff weithio oriau hiraf ac oherwydd y cyfyngder ar yr oriau rhydd ar gyfer cynnal a chadw cledrau a threnau. Oherwydd y costau ychwanegol hyn mae cyflwyno gwasanaethau hwyrach yn annhebygol o fod yn fasnachol ddichonadwy a byddai angen cynnydd mewn cymhorthdal.

ii. Bysus

CWESTIYNAU AC ATEBION

- 1. Beth yw'r galw rhagweledig am wasanaethau bysus ychwanegol fydd yn cael eu creu?**

Mae ymgynghoriad gyda gweithredwyr bysus yn barhaus i benderfynu ar gyfleoedd i wella'r rhwydwaith sy'n bodoli eisoes. Mae arolygon wedi eu cynnal o'r gwasanaeth presennol i ganfod patrymau defnydd ar hyn o bryd a phenderfynu faint o gynnydd fyddai ei angen i ymdopi gyda phersonél a staff yn byw y tu allan i'r CTA. Mae canlyniadau'r rhain yn cael eu dadansoddi ar hyn o bryd fel rhan o'r Asesiad Trafnidiaeth a'r Cynllun Teithio Gwyrdd.

Fodd bynnag, mae gwasanaeth bws pwrpasol i/o orsaf drenau Llanilltud Fawr at giatiau gogleddol y datblygiad wedi ei gynnig.

Bydd gan y CTA hefyd fflyd o fysis preifat, yn bwrpasol ar gyfer defnydd gweithwyr y CTA. Mae'r rhain yn debygol o ychwanegu at, ac nid cymryd lle, gwasanaethau cyhoeddus sy'n bodoli eisoes pan fo angen. Caiff y rhain eu trafod yn fwy manwl yn ateb 2, isod.

- 2. A ellid darparu bysus gwennol ar gyfer gweithwyr sy'n teithio i'r safle o'r tu allan i'r ardal leol?**

Mae hwn yn syniad da ac yn un rydym yn ei ddatblygu. Bydd bysus yn cael eu darparu i gludo myfyrwyr i orsafoedd bws/rheilffordd lleol a'r maes awyr os oes galw pan fydd nifer fawr o fyfyrwyr yn cyrraedd neu'n gadael y safle.

Bydd trafndiaeth hefyd yn cael ei ddarparu i staff rheoli yn yr ardal leol ar ffurf bysus mini, er ei bod yn anodd rhagweld sut y bydd y cerbydau hyn yn gweithredu nes bod y safle yn weithredol a'n bod yn gwybod i/o ble mae pobl yn teithio. Bydd fflyd Metrix White yn cynnwys rhyw 30 cerbyd, fydd yn cynnwys cymysgedd o fysus mini a bysus 45 & 59 sedd.

O ran y Parc Busnes Awyrofod, mae potensial i gael gwasanaeth bws pwrpasol i'r safle. Mae hyn yn rhywbeth mae Llywodraeth Cynulliad Cymru eisoes yn ei ystyried a bydd penderfyniad terfynol yn cael ei wneud unwaith y bydd y Parc Busnes Awyrofod wedi denu digon o denantiaid i wneud y fath wasanaeth yn werth chweil.

3. Fyddai'n bosib cael cynllun parcio a theithio i ddod a phobl o'r ardal ehangach i'r safle, o bosib i safle i'r gogledd o'r B4265 (gyferbyn a'r gofeb)?

Does dim cynigion ar gyfer cynllun parcio a theithio.

SYLWADAU AC YMATEBION

4. Mae angen gwella'r gwasanaeth bws presennol os yw pobl yn mynd i'w ddefnyddio, yn arbennig i ac o Gaerdydd – mae gwasanaethau presennol yn gyfyng iawn a dylid cael gwasanaeth bob hanner awr o leiaf

Mae'r llwybrau bysus sy'n bodoli ar hyn o bryd ac yn gwasanaethu Sain Tathan fel a ganlyn, ond mae'r gweithredwyr yn cydnabod mai'r brif ffordd o deithio ar drafndiaeth gyhoeddus i Gaerdydd yw ar y trê. Mae'r gwasanaeth i gael ei wella - gweler atebion (i) 3 a (ii) 2 uchod:-

Rhif Gwasanaeth	Llwybr	Dyddiau Gweithredu	Amllder	1 ^{af}	Olaf	Nifer o Deithiau'r Dydd	Gweithredwr
V2	Y Bontfaen - Sain Tathan - Llanilltud Fawr – trwy Boverton Castle, Sain Tathan, Flemingstone, New Barn, St Mary Church & St Hillary	Llun i Sadwrn	Bob 2 awr	10:10	18:20	5	Cartel Travel (rhan o EST)
X5	Llanilltud Fawr – Caerdydd trwy Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd, Y Barri, Ysbyty Llandochoau	Sul & Llun Gwyl Banc	Bob 2 awr	07:55	23:40	8	Veolia Transport Cymru
X45	Canol Dinas Caerdydd i Lanilltud Fawr trwy'r Barri. Gwasanaeth cysylltiad 145 i Ben-y-bont ar Ogwr	Llun i Sadwrn	Bob awr	06:20	19:36	13	EST Bus Ltd
X91	LLANILLTUD FAWR - CAERDYDD (Arhosiad cyfyng trwy Sain Tathan, Rhws, Gwenfo, Ffordd Gyswllt Trelai, Wellington Street)	Llun - Gwener	Bob awr	06:55	19:09	14	Bysus Caerdydd
X91	LLANILLTUD FAWR - CAERDYDD (Arhosiad cyfyng trwy Sain Tathan, Rhws, Gwenfo, Ffordd Gyswllt Trelai, Wellington Street)	Sadwrn	Bob awr	07:04	19:06	14	Bysus Caerdydd

Nodiadau:

- Amllder yn cyfeirio at wasanaethau brif yn ystod y dydd; mae hyn yn debygol o fod yn llai gyda'r nos

- 1^{saf} ac Olaf – cyfeirio at y daith allan gyntaf a'r daith olaf o Sain Tathan/Eglwys Brewis.
- Nifer o deithiau'n cyfeirio at y teithiau hynny sy'n gwasanaethu Eglwys Brewis, gyda phob dychweliad = 1 daith

5. Mae darpariaeth gwasanaeth bws yn ddibynnol ar alw. Os yw'r galw'n cynyddu yna bydd y gwasanaeth yn cynyddu'n naturiol i'w ddiwallu. Ar hyn o bryd dim ond pobl hyn sy'n defnyddio'r bysus ac maen nhw'n hanner gwag

Mae hyn yn bwynt teg. Er bod potensial ar gyfer cyflwyno gwasanaethau bws newydd cymorthdaledig yn y tymor byr, yn y pen draw mae bywyd y gwasanaeth yn cael ei bennu gan y graddau y mae'n cael ei ddefnyddio ac i ba raddau mae'n fasnachol ddichonadwy. Os oes digon o alw, mae'n rhesymol i gasglu y bydd y gwasanaeth yn tyfu i gwrdd ag ef.

6. Dylid anelu at sicrhau bod gwasanaethau bws yn ateb y galw gyda bysus ychwanegol yn cael eu rhedeg ar yr adegau mwyaf prysur

Gweler ateb 'ii. Bysus/Cwestiwn Un'

7. Cynnydd yn y gwasanaethau bws, ar adegau prysur, efallai'n cael ei gymorthdal i ddechrau a'i ddefnyddio gan fyfyrwyr y Weinyddiaeth Amddiffyn a'r cyhoedd ar y cyd yn beth da

Gweler ateb 'ii. Bysus/Cwestiwn Un'

8. Dylai fod yna wasanaeth bws pwrpasol ar gyfer personél milwrol i ac o Lanilltud Fawr er mwyn osgoi amharu ar y cyhoedd

Mae hwn yn syniad da ac yn rhywbeth sydd wedi ei ddatblygu erbyn hyn. Mae gwasanaeth bws cyhoeddus pwrpasol i/o'r orsaf, i/o giatiau gogleddol y datblygiad wedi ei gynnig. Byddai cost teithio ar y gwasanaeth yn estyniad o gost teithio ar y gwasanaeth trên

Bydd y CTA yn gweithredu fflyd o fysis a bwriedir mai un o'i swyddogaethau fydd darparu gwasanaeth pwrpasol ar gyfer personél milwrol i ac o orsaf drenau Llanilltud Fawr. Mae hefyd yn debygol y byddai gwasanaeth pwrpasol yn cael ei weithredu i/o orsafoedd trenau Pen-y-bont ar Ogwr a Chaerdydd ar adegau prysur fel dydd Gwener pan fo myfyrwyr yn teithio adref a dydd Sul pan fyddant yn dychwelyd.

9. Mae bws gwennol yn rhedeg o orsaf trenau Rhws i faes awyr Caerdydd sy'n gweithio'n dda iawn a gellid ei ddefnyddio fel model

Sylw da, diolch. Cynigir rhedeg bws gwennol o orsaf drenau Llanilltud Fawr – gweler ateb 'ii. Bysus/Cwestiwn wyth'

Ar hyn o bryd does dim cynlluniau i gyflwyno bws gwennol cyhoeddus rhwng y datblygiad na gorsaf Llanilltud Fawr a maes awyr Caerdydd ond fe all hyn fod yn rhywbeth y gallai gweithredwyr bws ei gyflwyno petai digon o alw amdano a bydd gan y CTA fflyd o fysis preifat, yn bwrpasol ar gyfer defnydd gweithwyr yn y CTA, i ychwanegu at (nid cymryd lle) y gwasanaethau cyhoeddus pan fo angen.

10. **Dylid ehangu gwasanaeth V2 i gynnwys amseroedd ysgol a dylai redeg gyda'r nos – ar hyn o bryd mae'n gorffen am 5pm**

Mae gwasanaeth V2 (Sain Tathan i Lanilltud Fawr), gweler isod, yn gorffen ar ôl amser ysgol ond yn dechrau'n rhy hwyr. Fodd bynnag mae'r ysgol uwchradd agosaf sy'n gwasanaethu Sain Tathan yn Lanilltud Fawr, nid Y Bontfaen.

Rhif Gwasanaeth	Llwybr	Dyddiau Gweithredu	Amllder	1 ^{af}	Olaf	Nifer Teithiau mewn Diwrnod	Gweithredwr
V2	Y Bontfaen - Sain Tathan - Lanilltud Fawr – trwy Boverton Castle, Sain Tathan, Flemingstone, New Barn, St Mary Church & St Hillary	Llun i Sadwrn	Bob 2 awr	10:10	18:20	5	Cartel Travel (rhan o EST)

11. **Dylid ymestyn gwasanaeth Y Barri nes hanner nos**

Mae hyn yn fater masnachol i'r gweithredwyr ond mae ateb 'ii. Bysus/Cwestiwn dau' yn dangos sut y gellir datrys y mater o drafnidiaeth ar gyfer gweithwyr y CTA pe bo angen.

12. **Mae'r gwasanaeth X90 yn mynd heibio tro Sain Tathan pan yn rhedeg yn hwyr**

Mae'n ymddangos bod gwasanaeth X91 wedi cymryd lle'r gwasanaeth X90. Ni ddylai wyro oddi ar y llwybr.

13. **Dylai fod yna llwybr bws ar hyd y B4265 i Eagle Road yn lle defnyddio'r tro gwael yn Boverton**

Mae'r cwestiwn ychydig yn ddryslyd. Mae Eagle Road yn ffordd breswyl yn ymyl ac yn gyfochrog gyda Ffordd Eglwys Brewis. Ni fyddai ei ddefnyddio fel llwybr bws yn osgoi 'y tro gwael yn Boverton'. Fodd bynnag byddai llwybr ar hyd Ffordd Eglwys Brewis, y B4265, Ffordd Llanmaes, Ffordd Eagleswell a Ffordd Boverton yn osgoi'r tro, ond byddai'n hirach ac felly ddim yn llwybr deniadol i weithredwyr bysus.

14. **Dylai llwybrau bysus aros fel ag y maen nhw**

Does dim bwriad newid y llwybrau bysus presennol.

15. **Dylai bysus redeg ar ddydd Sul a Gwyliau Banc**

Mae gwasanaeth X5 yn rhedeg ar ddydd Sul – gweler isod.

Rhif Gwasanaeth	Llwybr	Dyddiau Gweithredu	Amllder	1 ^{af}	Olaf	Taith y Dydd	Gweithredwr
-----------------	--------	--------------------	---------	-----------------	------	--------------	-------------

aeth							
X5	Llanilltud Fawr – Caerdydd trwy Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd, Y Barri, Ysbyty Llandochoau	Sul a Llun Gwyl Banc	Bob 2 awr	07:55	23:40	8	Veolia Transport Cymru

Byddai gan y datblygiad arfaethedig effaith ar drafnidiaeth gyhoeddus ar brynhawniau a gyda'r nos ar ddydd Sul, ond bwriad y gwasanaeth a nodir yn ateb ii. Bysus/Cwestiwn Un yw lliniaru'r effeithiau.

16. **Ar hyn o bryd mae bysus yn gyfyngedig trwy Boverton felly ni fyddai parhau i ddefnyddio ffordd Eglwys Brewis yn gwella'r broblem. Gellir osgoi "log jam" yn Boverton trwy ddefnyddio'r ffordd gyswilt ar gyfer bysus i'r CTA/PBA o orsaf Llanilltud Fawr**

Diolch am eich sylw. Fodd bynnag, teimlir y byddai arall gyfeirio'r gwasanaethau yn niweidiol i'r boblogaeth bresennol sy'n cael eu gwasanaethu.

17. **Dylai fod yna ddolen o Lanilltud Fawr i Sain Tathan, Gileston, ar hyd y B4260 ac yn ôl i Lanilltud Fawr i wasanaethu'r gymuned ehangach. "Mwy a Gwell"**

Diolch am eich sylw. Fodd bynnag, teimlir y byddai gwasanaeth arall yn niweidiol i'r nifer o wasanaethau bysus sydd eisoes yn cysylltu'r tair cymuned.

SAFLEOEDD BWS

SYLWADAU AC YMATEBION

1. **Dylai safleoedd bws gael eu gorchuddio i amddiffyn rhag y gwynt a dylent fod wedi eu goleuo'n dda. Dylai fod yna groesfan ger y safleoedd bws gyda digon o le i adael i geir basio bysus ar y safle**

Mae arolwg wedi ei gynnal o'r safleoedd bws presennol sy'n agos at y mynediad i'r safle a chynigir eu gwella gyda darpariaeth o safleoedd bws newydd, platfformau bordio ac arwyddion ble bo angen.

Bydd safleoedd bws dan do ychwanegol yn cael eu darparu. Mae adnoddau i'r cyhoedd groesi'r ffordd yn cael eu hystyried gan yr awdurdod priffyrdd lleol.

2. **Mae angen safleoedd bws newydd ger y mynedfeydd newydd i'r safle ac yn ymyl yr adnoddau chwaraeon**

Gweler yr ateb i'r cwestiwn diwethaf os gwelwch yn dda.

**3. Pwysig i ddarparu gwybodaeth hygyrch a chywir ar amserlenni bws e.e.
Gwybodaeth Amser Real ar safleoedd bws**

Mae hwn yn bwynt da ac un yr ydym am ei grybwyll i'r gweithredwyr bws. Bydd amserlenni'n cael eu darparu, ond nid yw'r system amser real yn estyn yn ddigon pell i ardal Bro Morgannwg.

4. Dylid ystyried trefniadau dros dro ar gyfer safleoedd bws ac yna'u cadarnhau ar ôl i'r CTA/PBA agor gan y byddai hyn yn sicrhau eu bod yn y llefydd iawn.

Bydd y trefniadau parhaol, yn cynnwys pafinau uwch a safleoedd bws dan do, yn cael eu hystyried yn ofalus gan beirianwyr profiadol cyn eu hadeiladu.

iii. Beicwyr & Cerddwyr

CWESTIYNAU AC ATEBION

1. Fydd darpariaeth ar gyfer llwybrau beicio a cherdded yn cael ei ychwanegu ar hyd ffordd prysur fel y B4265?

Mae cynlluniau i ddarparu llwybr beicio/cerdded ar hyd y B4265 rhwng cyffordd Llanmaes a'r Ffordd Mynediad Gogleddol arfaethedig.

2. Sut fydd mynediad i feiciau yn gweithio ar hyd ffordd Eglwys Brewis?

Bydd llwybrau beicio'n cysylltu ar hyd neu ger y Ffordd Mynediad Gogleddol newydd fydd yn cael eu cynnwys fel rhan o'r gwaith gwella cyffredinol fydd yn digwydd.

Bydd llwybrau beicio ar hyd y ffordd Mynediad Gorllewinol newydd a'r rhan wedi ei wella o ffordd Eglwys Brewis i'r dwyrain o'i gyffordd gyda'r ffordd Fynediad Newydd fydd yn cael ei gynnwys fel rhan o'r gwaith gwella cyffredinol fydd yn digwydd.

3. Fyddai'n bosib cael pont gerdded a chroesfan i feicwyr dros y B4265 ar gyffordd y Ffordd Fynediad Gorllewinol?

Bwriedir cael cyffordd un lefel wedi ei reoli gan signal oddi ar y B4265 ar gyfer y gyffordd, felly does dim angen pont.

4. Allai beicwyr a cherddwyr gael eu cymryd oddi ar y brif gyffordd rhwng y B4265 a'r Ffordd Fynediad Gogleddol gyda chroesfannau pwrpasol mewn mannau eraill?

Syniad da a rhywbeth yr ydym yn ei ystyried yn awr.

SYLWADAU AC YMATEBION

1. **Yn hytrach na darparu llwybrau beicio a cherdded ar hyd ffyrdd prysur, byddai'n well eu cael nhw ar hyd ffyrdd tawelach ble mae pobl yn teimlo'n fwy diogel ac felly'n fwy tebygol o'u defnyddio**

Sylw rhesymol. Fodd bynnag, mae ymchwil yn dangos bod yn well gan feicwyr a cherddwyr yn gyffredinol ddefnyddio llwybrau ar hyd prif ffyrdd am eu bod yn fwy uniongyrchol. Mae beicwyr a cherddwyr rheolaidd, sy'n cerdded neu feicio i'r gwaith er enghraifft, yn llawer llai tebygol o ddefnyddio llwybrau beicio a cherdded os fydd yn ychwanegu at amser y daith.

Mae lechyd a Diogelwch yn flaenoriaeth wrth gynllunio llwybrau beicio a cherdded. Mae golau ac arwyddion da, er enghraifft, yn rhan allweddol o hyn.

2. **Dylai gwelliannau ffordd Eglwys Brewis gynnwys pafin**

Bydd cerddwyr i/o'r CTA a'r PBA yn cael eu cyfeirio at y llwybrau cerdded/beicio ar hyd a ger y Ffordd Mynediad Gogleddol newydd, a Ffordd Eglwys Brewis fydd wedi ei lledu.

3. **Mae'n bwysig bod yna lwybrau cerdded a beicio da sy'n cysylltu gyda gorsafoedd trenau a rhwydweithiau beicio eraill**

Bydd y llwybrau cerdded a beicio a ddisgrifir uchod yn rhoi'r cyswllt byrraf posib i'r orsaf agosaf.

4. **Dylai fod gan y Ffordd Fynediad Gogleddol lwybr beiciau a cherdded a ddylai fod ar wahân i'r mynediad i gerbydau**

Mae llwybrau cerdded/beicio pwrpasol wedi eu cynnig ar hyd a ger y Ffordd Mynediad Gogleddol arfaethedig a Ffordd Eglwys Brewis fydd wedi ei lledu.

5. **Dylai bod yna lwybr beiciau a cherdded yr holl ffordd o amgylch y safle a lawr i Rhws, Y Barri, ac i ac o orsaf drenau Llanilltud Fawr – byddai angen golau digonol arno**

Diolch. Byddwn yn ystyried y sylw hwn.

6. **Mae'n anodd defnyddio rhai o'r llwybrau cerdded presennol oherwydd gordyfiant a diffyg arwyddion. Gellid gwella'r rhain a'u defnyddio ar gyfer hamdden neu lwybr amgen i'r gwaith**

Diolch. Byddwn yn ystyried y sylw hwn.

7. **Mae angen gwella pob agwedd ar ddiogelwch y ffyrdd lleol. Dylid cadw dynion a merched ifanc oddi ar y ffyrdd!**

Bydd y ffyrdd arfaethedig yn destun archwiliad diogelwch. Bwriedir lleoli llwybrau cerdded/beicio pwrpasol ar hyd a ger y Ffordd Mynediad Gogleddol arfaethedig a Ffordd Eglwys Brewis fydd wedi ei lledu.

8. Dylai fod yna groesfan pelican o Boverton i fynedfa'r Gwersyll Gorllewin

Mae hwn yn rhywbeth mae'r Weinyddiaeth Amddiffyn yn ystyried symud ymlaen ag ef os oes galw amdano.

9. Dylid darparu croesfan pelican ar Ffordd Eglwys Brewis i roi mynediad i'r amgueddfa

Mae'n amheus y bydd y llifoedd cerddwyr a cherbydau anghyson yn cyfiawnhau'r fath groesfan.

10. Mae angen llwybr cerdded/pafin o'r safle bws i siop Spar

Syniad da a rhywbeth yr ydym yn ei gynnig fel rhan o'r cynllun.

11. Rhaid cadw llwybr cerdded y Mileniwm i Lanmaes o Lanilltud Fawr – mae hwn yn agos at lwybr y ffordd fynediad gogleddol

Bydd Llwybr y Mileniwm Bro Morgannwg yn cael ei gadw a bydd y man ble mae'n croesi'r B4265 yn cael ei wella gydag adnoddau croesi gyda signal.

iv. Ceir

CWESTIYNAU AC ATEBION

1. Faint o geir ychwanegol fydd ar y ffordd unwaith i'r CTA agor?

Nid yw'r ateb yn syml a bydd yn amrywio yn ôl amser, diwrnod a chyfeiriad. Bydd yr ateb cyflawn yn yr Aseiad Trafnidiaeth fydd yn cael ei gyflwyno i gefnogi'r cais am gynllunio.

2. Sut fydd hi'n bosib rhwystro traffig rhag mynd i mewn i bentref Sain Tathan?

Byddwn yn weithredol yn annog traffig i beidio â mynd trwy bentref Sain Tathan, ar wahan i fynd i'r safle SFA'r Cwrs Golff, trwy gyfrwng arwyddion a threfniadau cyffordd a chyfarwyddyd i staff/hyfforddeion. Ni fydd mynediad i'r CTA/PBA yn bosib wrth deithio i gyfeiriad y gorllewin ar Ffordd Eglwys Brewis oherwydd y ffordd bydd y cyffyrdd wedi eu gosod, felly fydd mynediad ond yn bosib trwy ddefnyddio'r ffordd fynediad newydd. Bydd hyn yn golygu na fydd traffig yn mynd trwy'r pentref yn gallu mynd i unrhyw ran o'r safle.

3. Faint o fyfyrwyr fydd yn berchen ar geir?

Nid ydym yn gwybod faint yn union o fyfyrwyr fydd a cheir ond rydym yn rhagweld y bydd gan tua hanner ohonynt geir. Fodd bynnag, gan fod myfyrwyr wedi eu lleoli ar y safle ac mewn gwersi yn ystod yr wythnos, ychydig iawn fydd unrhyw gynnydd mewn traffig yn ystod amseroedd prysur.

SYLWADAU AC YMATEBION

- 1. Angen bod yn ofalus ynglyn â darparu gormod o lefydd parcio gan y bydd yn annog pobl i ddefnyddio'u ceir. Darparu llai o lefydd parcio ond gwella trafndiaeth gyhoeddus**

Pwynt da. Mae Cynllun Teithio Gwyrdd y Prosiect yn nodi'n dull o helpu i annog ffyrdd amgen o deithio. Er enghraifft, mae gan Metrix fflyd fach o fysus fydd yn cael eu defnyddio i gludo myfyrwyr i/o'r orsaf drenau yn ystod amseroedd teithio prysur i fyfyrwyr ar y penwythnos.

- 2. Hyd yn oed os yw trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei wella, bydd myfyrwyr yn dod a'u ceir i'r safle gan y bydd angen mynediad i adnoddau lleol arnynt (e.e. archfarchnadoedd)**

Bydd nifer o adnoddau gwych ar y safle yn cynnwys adnoddau chwaraeon a hamdden, siop groser a thafarn. Rhagwelir y bydd y mwyafrif llethol o fyfyrwyr yn aros ar y safle gyda'r nos.

- 3. Mae'r cyfyngder cyflymdra yn Sain Tathan yn cael ei dorri'n rheolaidd a dylai fod yna gamera cyflymder yno**

Diolch am eich sylw. Mi wnawn ei gyflwyno i Gyngor Bro Morgannwg.

v. Traffig Adeiladu

CWESTIYNAU AC ATEBION

- 1. Sut fydd traffig adeiladu'n cael ei annog i beidio â mynd trwy Sain Tathan?**

Bydd arwyddion eglur a llwybrau cytûn ar gyfer traffig adeiladu fydd yn osgoi pentref Sain Tathan. Bydd unrhyw draffig adeiladu sydd ddim yn cadw at lwybrau cytûn yn

- 2. Allai'r cysylltiadau rheilffordd gael eu gwella er mwyn eu defnyddio yn ystod y cam adeiladu i leihau traffig cysylltiedig ag adeiladu ar y ffyrdd?**

Syniad diddorol a rhywbeth y gwnaethom ei ymchwilio i ddechrau ond yna darganfod nad oedd yn ymarferol. Byddai creu lein gainc i mewn i'r safle yn anodd ac yn ddruod i'w adeiladu ac ni fyddai dim defnydd ymarferol iddo unwaith i'r gwaith adeiladu orffen.

SYLWADAU AC YMATEBION

- 1. Mae angen i'r Ffordd Fynediad Gogleddol fod ar agor i draffig adeiladu cyn gynted â phosib**

Pwynt da ac un yr ydym yn ymwybodol iawn ohono. Y nod yw cwblhau'r ffordd fynediad gogleddol cyn gynted â phosib ond bydd yna gyfnod o ryw flwyddyn pan fydd yn rhaid i draffig adeiladu ddefnyddio ffordd bresennol Eglwys Brewis.

Fodd bynnag, bydd hwn yn gyfnod o adeiladu llai dwys felly bydd llai o symud cerbydau. Wrth i'r rhaglen adeiladu ddatblygu a symud cerbydau gynyddu bydd y Ffordd Fynediad Gogleddol wedi ei chwblhau.

2. Mae angen cyfyngu ar y nifer o lorïau HGV sy'n defnyddio Ffordd Eglwys Brewis

Yn ystod y cyfnod o ryw 12 mis cyn i'r Ffordd Fynediad Gorllewinol agor, bydd angen i draffig adeiladu ddefnyddio ffordd bresennol Eglwys Brewis. Fodd bynnag, bydd hwn yn gyfnod o adeiladu llai dwys felly bydd llai o symud cerbydau. Wrth i'r rhaglen adeiladu ddatblygu a symud cerbydau gynyddu bydd y Ffordd Fynediad Gogleddol wedi ei chwblhau.

3. Byddai manau pasio ar Ffordd Eglwys Brewis yn lleihau problemau

Syniad da a rhywbeth yr ydym yn ystyried ei weithredu ynghyd a nifer o welliannau i Ffordd Eglwys Brewis ar gyfer y cyfnod adeiladu ac i wella diogelwch.

4. Mae angen i lwybrau traffig adeiladu gael eu harwyddo'n dda a dylent osgoi Five Mile Lane o'r Barri

Bydd arwyddion eglur yn cael eu defnyddio i draffig adeiladu ac rydym mewn trafodaethau gydag Awdurdod Prif Ffyrdd Bro Morgannwg ar hyn o bryd i gytuno ar y llwybr mwyaf addas.

5. Mae faint o lorïau fydd yn teithio a rheolaeth diogelwch yn achosi pryder

Mae rheolaeth diogelwch yn flaenoriaeth. Bydd gwaith gwella Ffordd Eglwys Brewis a'r Ffordd Fynediad Gogleddol yn digwydd yn gynnar yn y rhaglen adeiladu er mwyn cwrdd â chyfnodau prysuraf y gwaith adeiladu pan fydd mwy o gerbydau'n dod i'r safle. Bydd y Ffordd Fynediad Gorllewinol newydd hefyd yn brif lwybr i'r safle i holl lorïau HGV unwaith mae'r Coleg Technol Amddiffyn ar agor.

6. Ni fydd Weycock Cross yn gallu ymdopi gyda lefelau uchel o draffig adeiladu

Mae'r astudiaethau helaeth yr ydym wedi eu cynnal fel rhan o'n Hasesiad Traffig yn dangos y bydd Weycock Cross yn gallu ymdopi gyda thraffig adeiladu

7. Dylai lorïau HGV ddefnyddio mynedfa Gwersyll Gorllewin i fynd i mewn i'r safle

Mae hwn yn ddewis yr ydym wedi edrych arno mewn partneriaeth gyda'r Weinyddiaeth Amddiffyn ond mae nifer o faterion, fel diogelwch ac effeithiau ar weithrediad y PBA fyddai'n ei wneud yn amhosib.

8. **A fydd traffig adeiladu'n cael teithio yn ystod y nos? Os bydd, yna mae hyn yn bryder yn lleol**

Mae trafodaethau'n cael eu cynnal gydag Awdurdod Priffyrdd Bro Morgannwg i gytuno ar brotocol ar gyfer cludo nwyddau i'r safle. Bydd cludo gyda'r nos ac yn y nos yn sicr yn digwydd yn llawer llai aml nag yn ystod y dydd. Fodd bynnag, i osgoi traffig amser brig, efallai bydd loriau'n teithio yn ystod y nos ac yn parcio ar gyrion Sain Tathan.

vi. Ffyrdd/Seilwaith

Cwestiynau

1. **O ble fydd traffig sy'n defnyddio ffordd newydd Eglwys Brewis yn dod/beth yw'r dalgylch?**

Nid yw'r ateb yn syml a bydd yn amrywio yn ôl amser, diwrnod a chyfeiriad. Bydd yr ateb cyflawn yn yr Asesiad Trafnidiaeth fydd yn cael ei gyflwyno i gefnogi'r cais am gynllunio.

2. **Ydi'r B4265 yn mynd i allu ymdopi gyda'r cynnydd mewn traffig fydd yn cael ei greu?**

Mae astudiaethau manwl wedi eu cynnal fel rhan o Asesiad Traffig y prosiect. Ar wahân i waith fydd yn digwydd ar gyffordd Sain Tathan, Gileston/Hen Felin ac ar gylchfan Waycock Cross, mae pob astudiaeth yn casglu y bydd y B4262 yn gallu ymdopi gyda'r cynnydd mewn traffig fydd yn cael ei greu.

3. **Pam fod angen yr estyniad newydd ar ffordd Eglwys Brewis?**

Fel y mae ar hyn o bryd ni fyddai Ffordd Eglwys Brewis, ble mae'n dod oddi ar y B4265 a rhedeg tua'r gorllewin yn ymyl Gwersyll Gorllewin, yn gallu ymdopi gyda'r cynnydd mewn traffig arfaethedig. Mae'r rhan hon o'r ffordd hefyd yn arbennig o wael a pheryglus i feicwyr a cherddwyr.

Mae astudiaethau manwl wedi casglu na all y rhan hon o'r ffordd bresennol gael ei gwella'n ddigonol i'w gwneud yn addas a diogel ar gyfer y nifer rhagweledig o gerbydau. Felly, bydd Ffordd Fynediad Gorllewinol newydd yn cael ei chreu. Bydd hyn yn symud traffig oddi wrth ffordd bresennol Eglwys Brewis a hefyd yn gwneud y ffordd sy'n bodoli eisoes yn fwy diogel ar gyfer beicwyr a cherddwyr.

4. **O ble ddaw'r arian i adeiladu ffyrdd newydd?**

Bydd y cyllid yn cael ei ddarparu gan y Weinyddiaeth Amddiffyn a Llywodraeth Cynulliad Cymru ar y cyd.

5. **Sut fydd cyffordd y Ffordd Fynediad Gogleddol a'r B4265 yn edrych?**

Bydd yn gyffordd Y wedi ei harwyddo

6. **Fydd hi'n bosib atal traffig rhag troi oddi ar y B4265 trwy Sain Tathan?**

Bydd cerbydau sy'n dod i'r datblygiad newydd yn cael eu hannog yn weithredol i beidio â theithio trwy bentref Sain Tathan. Bydd hyn yn digwydd trwy gynllunio cyffyrdd mynediad i'r Coleg Technegol Amddiffyn a'r Parc Busnes Awyrfod fydd yn atal symudiad traffig i ac o bentref Sain Tathan.

7. Sut fydd traffig y CTA yn cael ei rwystro rhag defnyddio hen ffordd Eglwys Brewis?

Disgwylir y bydd y mwyafrif helaeth o bobl yn dewis defnyddio'r Ffordd Fynediad Gogleddol i gyrraedd y safle gan y bydd yn llawer gwell ffordd na Ffordd Eglwys Brewis.

Yn ogystal, bydd newidiadau cynllunio yn cael eu gwneud i geisio annog pobl i beidio â defnyddio'r hen ffordd.

8. Pam na all y prif fynediad fod o'r de gyda thwnnel o dan y rhedfa?

Byddai cost twnnel o dan y rhedfa'n waharddol o ddrud oherwydd y cyfyngiadau technegol, hyd y twnnel a'r dyfnder angenrheidiol i gynnal cliriad llawn i ochr isaf y rhedfa.

9. Oes yna ffordd o wella'r lonydd cefn neu 'rat runs' sy'n bodoli eisoes?

Mae natur lonydd cefn yn golygu y bydd pobl yn defnyddio ffyrdd sydd ddim wedi eu bwriadu i fod yn brif lwybr i/o leoliad penodol. Er ei bod yn ymddangos yn rhesymol i wella'r ffyrdd hyn, byddai gwneud hynny'n annog mwy o bobl i anwybyddu'r llwybr penodedig a defnyddio'r ffyrdd amgen hyn. Yn y pen draw nid does dim yn cael ei arbed.

Yn ailddatblygiad Sain Tathan, mae'r strategaeth trafnidiaeth yn seiliedig ar gynllun i osgoi rhoi mwy o bwysau ar lonydd cefn sy'n bodoli eisoes a gwneud y ffyrdd penodedig mor ddeniadol â phosib i yrwyr ceir.

Bydd hyn yn cael ei gyflawni trwy gyfuniad o gynllunio a gosod ffyrdd a bydd yn cynnwys, er enghraifft, gwaith i wella Cyffordd Sain Tathan, y ffordd B4265 yn Gileston Hen Felin a chylchfan Waycock Cross a bydd yn helpu i sicrhau bod y rhwydwaith ffordd dosbarthol yn gallu ymdopi gyda chynnydd mewn traffig ar adegau prysur.

10. Pa welliannau sy'n cael eu gwneud i'r rhwydwaith ffyrdd?

Fel y nodir uchod, mae'r cynigion yn cynnwys gwaith gwella i Gyffordd Sain Tathan, y B4265 yn Gileston Hen Felin a chylchfan Waycock Cross a bydd yn helpu i sicrhau bod y rhwydwaith ffordd dosbarthol yn gallu ymdopi gyda chynnydd mewn traffig ar adegau prysur.

SYLWADAU AC YMATEBION

GWELLIANNAU FFYRDD

1. Does dim ots pa welliannau sy'n cael eu gwneud i drafnidiaeth gyhoeddus, fyddan nhw ddim gwerth dim oni bai bod y rhwydwaith ffyrdd yn gwella yn yr un modd

Mae hyn yn hollol gywir a rhan allweddol o'r Asesiad Traffig yw sicrhau y bydd y rhwydwaith ffyrdd yn gallu ymdopi gydag unrhyw gynnydd mewn traffig.

- 2. Angen ystyried traffig yn dod i mewn o'r gorllewin – gwelliannau presennol i gyd yn seiliedig ar draffig yn dod i mewn o'r dwyrain**

Mae astudiaethau sydd wedi eu cynnal fel rhan o'r Asesiad Traffig yn cyfrifo'n fanwl o ba gyfeiriad y bydd traffig ychwanegol fydd yn cael ei greu o ganlyniad i'r ailddatblygiad arfaethedig yn dod.

Er ei bod yn debygol y bydd peth o'r traffig ychwanegol yn cael ei greu yn dod o'r gorllewin, mae ein hastudiaethau'n dangos y bydd y rhwydwaith ffyrdd sy'n bodoli eisoes yn gallu ymdopi gyda'r cynnydd hwn.

- 3. Ar hyn o bryd mae Llyswyrny yn dagfa o draffig. Mae angen ystyried hyn fel rhan o unrhyw gynllun gwella a dylai gael ei gwblhau cyn i'r gwaith adeiladu ddechrau. Dylid adeiladu ffordd osgoi o gwmpas y pentref**

Nid yw'r broblem hir sefydlog bresennol wedi arwain at adeiladu ffordd osgoi hyd yn hyn. Bydd effaith cynyddol datblygiad Sain Tathan ar y broblem yn gymharol fach ac ni fyddai ynddo'i hun yn cyfiawnhau datblygiadau ar gyfer adeiladu ffordd osgoi.

- 4. Mae angen seilwaith ffordd da mewn bodolaeth i ymdopi gyda chynnydd mewn traffig yn yr ardal ehangach, yn arbennig yn dod o'r A48. Mae angen i draffig osgoi defnyddio lonydd cul yn yr ardal**

Mae'r Asesiad Trafnidiaeth wedi ystyried ble mae'r gwelliannau i gael eu gwneud i'r rhwydwaith ehangach a rhagwelir y bydd darpariaeth a hyrwyddiad llwybrau penodol yn gwneud y llwybrau hyn yn fwy atyniadol i yrrwyr ceir.

- 5. Mae Croes Cwrlwys eisoes yn stond oherwydd traffig**

Rydym yn gwerthfawrogi bod Croes Cwrlwys yn gallu bod yn brysur ar adegau brig ac mae'n destun astudiaethau pellach gan eraill.

- 6. Dylai gwella Gileston Cross fod yn flaenoriaeth ac mae angen goleuadau traffig neu gylchfan - mae angen rhywbeth i arafu'r traffig**

Diolch am eich sylw. Teimlir na fydd effeithiau'r datblygiad ar y ffordd yn cyfiawnhau gwelliannau sydd i'w priodoli i'r datblygiad.

- 7. Dylai Cyffordd Sain Tathan gael cylchfan ac nid goleuadau traffig**

Pwynt teg ond mae rheolaeth traffig trwy signal ar gyfer y llif rhagweledig yn fwy cost effeithiol, yr un mor ddiogel ac effeithiol ac angen llai o dir.

- 8. Angen sicrhau bod pob ffordd yn cael ei chynllunio'n ddiogel o amgylch Eglwys Brewis, o Flemingston i siop Spar**

Rydym yn cytuno. Mae diogelwch yn flaenoriaeth ac wedi bod yn ffactor allweddol wrth benderfynu pa welliannau sydd i'w gwneud. Bydd y gwelliannau hyn yn cael eu gwneud yn unol â gofynion yr Asiantaeth Priffyrdd.

9. Mae angen mesurau arafu traffig ar Ffordd Y Bontfaen

Sylw adeiladol. Fodd bynnag, nid yw'r Awdurdod Priffyrdd wedi nodi'r angen am y fath fesurau.

10. Mae'r brif ffordd i'r safle yn anaddas i gerbydau argyfwng ar hyn o bryd (o New Barn Road ar hyn o bryd)

Mae'r Gorsafoedd Tân presennol yn Llanilltud Fawr a'r Bontfaen gyda gorsafoedd Heddlu yn Y Bontfaen a'r Barri. Bydd y datblygiad arfaethedig yn cael ei wasanaethu gan y Ffordd Mynediad Gogleddol fydd yn rhoi mynediad cyflymach a haws i gerbydau argyfwng na'r hyn sy'n bodoli eisoes.

Rydym hefyd yn archwilio defnyddio transbender wedi ei osod ar gerbydau argyfwng fydd yn gweithredu golau gwyrdd er mwyn blaenoriaeth ar gyffyrdd.

11. Dylid symud cylchfan Waycock yn agosach at y coetir i ganiatáu mynediad i'r maes

Mae hwn yn bwynt da iawn ac mae'n cael ei archwilio ar hyn o bryd gan y tîm cynllunio.

12. Ar hyn o bryd nid yw traffig yn defnyddio'r B4265 oherwydd y nifer o gylchfannau o'r Barri. Bydd angen delio gyda hyn os am annog traffig i ddefnyddio'r ffordd hon

Teimlir nad yw nifer y cylchfannau ar y B4265 yn achosi rhwystr sylweddol i yrwyr sy'n defnyddio'r rhan hwn o'r ffordd ac felly does dim cynlluniau ar hyn o bryd i newid cynllun y ffordd.

13. Mae ffordd fynediad Boverton yn broblem i bobl Boverton a Llanilltud Fawr ar hyn o bryd

Ar hyn o bryd does dim angen yn codi o'r CTA na'r PBA am gynigion i wella'r seilwaith yn Boverton ar hyn o bryd gan fod traffig yn cael ei annog i ddefnyddio'r B4265.

14. Mae safon y ffordd ger gorsaf betrol Gileston yn wael

Byddwn yn rhoi gwybod i Gyngor Bro Morgannwg am y sylw hwn – nhw sy'n gyfrifol am arwyneb y ffyrdd yn y Fro.

15. Gallai llifogydd o amgylch Ffordd Eglwys Brewis a Boverton waethygu yn sgil y cynigion a bydd dwr ar y ffyrdd yn rhwystro pobl rhag eu defnyddio

Rydym yn gwerthfawrogi bod llawer o bryder yn lleol ynglyn â llifogydd. Fel rhan o'r cais am gynllunio, mae'n ofynnol gan bolisi Llywodraeth Cynulliad Cymru ein bod yn cynhyrchu adroddiad 'Asesiad Strategol ar Ganlyniadau Llifogydd'. Mae hyn yn cynnwys

unrhyw newidiadau posib i berygl rhag llifogydd ac yn egluro'r ffyrdd y gellir osgoi neu leihau unrhyw gynnydd mewn perygl rhag llifogydd.

Bydd y dwr ffo o ardaloedd yn safle'r datblygiad yn cael ei reoli ar y safle yn defnyddio egwyddorion Systemau Draenio Cynaliadwy (SDCau). Mae SDCau yn nodweddion fel pyllau a lagwnau sy'n cael eu mesur i ddal dwr ffo o ffyrdd, meysydd parcio a thoeau safle datblygiad yn ystod glaw ac yna'n ei ryddhau'n araf ar raddfa llawer is ar ôl glaw. Ffurf arall o SDCau yw suddfannau, sy'n galluogi dwr wedi cronni i wasgaru i mewn i'r ddaear. Maent felly'n copïo patrwm naturiol dwr ffo ac yn ail lenwi i ddyfrhaenau o dan ddaear, gan sicrhau nad yw llifogydd brig yn cael eu cynyddu gan y datblygiad.

MYNEDIAD I'R SAFLE

- 1. Mae mynediad o'r B4265 yn rhy agos at y gyffordd bresennol ac fe all fod yn beryglus**

Fel rhan o'r prosiect, rydym yn ymgymryd ag Archwiliad Diogelwch Ffyrdd sy'n asesu'r holl waith gwella. Mae rheoliadau llym mewn bodolaeth yn ymwneud a safonau cynllunio, sy'n cael eu gorfodi gan yr Asiantaeth Priffyrdd.

- 2. Mae'n drueni na ellir gwella Ffordd Eglwys Brewis a'i defnyddio fel y brif ffordd fynediad i'r safle**

Pwynt teg. Cafodd hyn ei ystyried yn wreiddiol ond oherwydd nifer o ffactorau cyfyngol, yn cynnwys agosrwydd at y lein rheilffordd a chyfyngiadau ecolegol, nid oedd yn bosib gwneud y gwelliannau sydd eu hangen.

- 3. Pam fod angen mynediad ar wahan i'r PBA o'r de?**

I fynd i'r PBA o'r gogledd byddai'n golygu croesi'r rhedfa, sy'n creu materion iechyd a diogelwch amlwg ac sydd ddim yn ddichonadwy.

- 4. Gellid symud y ffordd fynediad newydd i'r 'tu mewn i'r weiar', gyda thro oddi ar y B4265 i'r Gwersyll Gorllewin ac i mewn i'r PBA**

Mae'r Tîm Cynllunio wedi edrych ar sawl dewis ar gyfer mynediad i'r safle a'r Ffordd Fynediad Gogleddol sy'n ateb y gofynion orau.

- 5. Mae angen digon o le i basio ar y Ffordd Fynediad Deheuol i'r PBA**

Bydd y ffordd o leiaf 7.3 metr o led – digon ar gyfer dwy lôn o draffig.

- 6. Byddai'n dda i gadw Higher End ar agor, ond gyda rhyw fath o reolaeth traffig i rwystro traffig y PBA rhag ei ddefnyddio ac i rwystro traffig rhag mynd trwy bentref Sain Tathan**

Rydym yn ystyried y cynigion rheolaeth traffig ar gyfer High End yn ofalus a byddwn yn rhoi ystyriaeth i'r sylw hwn.

7. **Mae'r brif fynedfa i'r safle'n achosi pryder ynglyn â diogelwch ffyrdd yn arbennig o amgylch y goleuadau traffig. Dylid gostwng cyflymder ar y B4265**

Fel rhan o'r prosiect, rydym yn ymgymryd ag Archwiliad Diogelwch Ffyrdd sy'n asesu'r holl waith gwella yn nhermau iechyd a diogelwch. Mae rheoliadau llym mewn bodolaeth am safonau cynllunio, sy'n cael eu gorfodi gan yr Asiantaeth Priffyrdd, ac mae iechyd a diogelwch yn flaenoriaeth

8. **Ar hyn o bryd nid yw aliniad ffordd y ffordd fynediad gogleddol yn caniatáu i garafanau fynd i mewn i'r parc carafanau - mae unedau'n 12 troedfedd o led. Mae angen cadw at y mynediad presennol am resymau iechyd a diogelwch, yn arbennig mynediad i wasanaethau tân**

Mae'r aliniad arfaethedig yn darparu mynediad i'r maes carafanau a bydd yn sylweddol well na'r mynediad presennol.

9. **Gellid cael ffordd fynediad amgen o gyffordd Spar i Lime Kiln/Barons Well**

Tybir y byddai'r ffordd a gynigir yn dilyn llwybr yr hen lein rheilffordd i'r gogledd o'r Gweithfeydd Sment. Mae'r llwybr hwn wedi ei gyfyngu bellach gan agweddau ecolegol y Ddawan, Coedwig Oxmoor, Gwaun Llancatal, safle' bentref canoloesol ac Ystâd Eastvale.

Mae dosbarthiad y traffig yn dangos y bydd y mwyafrif o gymudwyr yn teithio i'r safle o'r gorllewin, felly ni fyddai'r llwybr amgen hwn yn ateb gofynion y datblygiad.

10. **Peidiwch â chanolbwyntio ar fynediad i'r coleg yn unig - mae angen trafod mynediad i'r PBA hefyd**

Mae'n bwnc sydd wedi cael ei drafod yn weithredol yn y digwyddiad ymgynghori ym mis Gorffennaf y llynedd (08) ac yn y gweithdy hwn.

11. **Dylai mynediad o'r Ffordd Ogleddol ddod o ochr y gogledd i mewn i DARA, a pheidio â mynd dim pellach (cadw draw o'r ardal breswyl)**

Rhaid i Ffordd Eglwys Brewis aros yn llwybr trwodd ond rydym wedi adolygu'r cynllun ac wedi symud yr aliniad yn bellach oddi wrth y tai nag a ddangoswyd yn flaenorol.

12. **Awgrymu cau Higher End a'i ddefnyddio fel llwybr beiciau**

Rydym yn ystyried sawl dewis ynglyn â ffordd Higher End. Mae cau'r ffordd a'i ddefnyddio fel llwybr beiciau wedi ei awgrymu gan sawl aelod o'r cyhoedd ond mae angen i breswylwyr Higher End gael mynediad i geir.

LONYDD CEFN (RAT RUNS)

- 1. Bydd y 'cyswllt' o'r Ffordd Fynediad Gogleddol i'r ffordd leol ger y maes carafanau i 'Oxen Lane' yn annog defnyddio'r lôn o'r gogledd trwy Lanmaes a dylid cael gwared ohono**

Rydym yn gwerthfawrogi bod hyn yn bryder yn yr ardal hon. Mae'r astudiaethau yr ydym wedi eu cynnal wedi dangos na fyddai defnyddio lôn gefn trwy Lanmaes yn cynnig dim mantais o ran amser teithio ac mae'n annhebygol o ddod yn lôn gefn ddewisol.

- 2. Dylid cau rhai o'r lonydd lleol er mwyn rhwystro ceir rhag eu defnyddio fel llwybr byr**

Nid ydym yn ystyried cau lonydd.

- 3. Er mwyn diogelwch mae angen rhwystro pobl rhag defnyddio'r lôn gefn o Picketston Lane i'r safle**

Rydym yn ymwybodol o hyn. Bydd symudiad cyffordd cyfyng mewn bodolaeth fydd yn gwneud hwn yn opsiwn llai deniadol ac yn helpu i atal pobl rhag gwneud hyn.

- 4. Bydd ffordd newydd Eglwys Brewis yn creu lôn gefn ychwanegol**

Tybir bod y cwestiwn hwn yn ymwneud a defnyddio hen ffordd Eglwys Brewis fel llwybr amgen i'r B4265 yn hytrach na defnyddio'r Ffordd Fynediad Gogleddol.

Bydd cynllun y gyffordd gyda'r Ffordd Fynediad Gogleddol, a defnydd o oleuadau traffig ar y gyffordd yn gwneud hwn yn ddewis llai deniadol i yrwyr ceir ac yn eu hannog i gadw ar y Ffordd Mynediad Gogleddol newydd.

vii. Sylwadau Eraill

CWESTIYNAU AC ATEBION

- 1. Am faint fydd myfyrwyr yn astudio'n Sain Tathan?**

Bydd y cyfnod mynychu'n amrywio o ryw 12 wythnos i ddwy flynedd

- 2. Oes yna Gynllun Teithio Gwyrdd?**

Mae hwn yn rhywbeth yr ydym yn ei gynhyrchu a bydd yn llunio rhan o'r cais am gynllunio

- 3. Faint o le sydd yna i gyfraniadau s106 gael eu defnyddio i gymorthdalau trafndiaeth gyhoeddus ychwanegol nes ei fod yn hunan gynaliadwy?**

Mae lle i ddefnyddio cyfraniad s106 yn y ffordd hon. Ar hyn o bryd rydym yn trafod gyda Bro Morgannwg a fydd yn y pen draw yn penderfynu ar y defnydd mwyaf effeithiol o gyfraniadau s106.

4. Faint o bobl fydd yn teithio i mewn i'r ardal?

Nid yw'r ateb yn syml a bydd yn amrywio yn ôl amser, diwrnod a chyfeiriad. Bydd yr ateb cyflawn yn yr Asesiad Trafnidiaeth fydd yn cael ei gyflwyno i gefnogi'r cais am gynllunio.

5. Beth fydd effaith y dirwasgiad ar ddyfodol y PBA? Mae angen sicrhau ei fod ond yn cael ei ddatblygu os oes galw digonol i'w gyfiawnhau - angen osgoi 'eliffant gwyn'

Gallwn gadarnhau y bydd y PBA yn cael ei yrru gan alw. Fel pob sector, mae awyrofod wedi ei effeithio gan y dirwasgiad. Fodd bynnag, mae'r astudiaeth galw diweddaraf i ni ei gomisiynu yn cadarnhau cryfderau'r sector awyrofod er gwaetha'r dirwasgiad ac mae'r prognosis canol/hir dymor yn un o sefydlogrwydd a thwf. Bydd buddsoddiad mewn gweli seilwaith yn golygu y byddwn mewn safle da i fanteisio ar y galw fydd yn dod i'r amlwg.

Mae cynigion y PBA wedi eu datblygu'n seiliedig ar astudiaethau galw blaenorol a chyfredol ac ar ymholiadau sydd wedi eu derbyn.

6. Beth fydd amserlen y datblygiad arfaethedig? A fydd y gwaith seilwaith wedi ei gwblhau cyn i'r adeiladu ddechrau?

Bydd traffig adeiladu'n defnyddio llwybrau pwrpasol i ac o'r safle fydd wedi eu cytuno gyda Chyngor Bro Morgannwg.

Un dewis sy'n cael ei ystyried ar hyn o bryd i leihau effaith y traffig ar ffyrdd lleol yw agor y Ffordd Mynediad Gogleddol newydd i draffig adeiladu cyn gynted â phosib ond, oherwydd amserlen yr adeiladu, ni fydd yn barod nes rhyw flwyddyn ar ôl i'r rhaglen adeiladau ddechrau ac mae'n cydfynd gyda'r cynnydd mewn traffig adeiladu.

Er mwyn ateb gofynion y traffig adeiladu yn y cyfamser bydd cyfres o welliannau'n cael eu gwneud i ben gorllewinol Ffordd Eglwys Brewis i wella diogelwch i bob defnyddiwr.

7. Ydi'r ffordd gyswllt i'r maes awyr wir yn ffordd dda o wario arian? Oni fyddai'n well ei wario ar wella'r rhwydwaith rheilffordd lleol? Nid yw cynllun Sain Tathan yn cael ei ystyried mewn tandem gyda ffordd y maes awyr

Bydd datblygiad Sain Tathan a'r Parc Busnes Awyrofod yn gais am gynllunio hollol ar wahan a does ganddo ddim cysylltiadau uniongyrchol gyda ffordd y maes awyr. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod bod y ddau yn cynrychioli prosiectau mawr ar gyfer yr ardal ac rydym yn gweithio'n agos gyda Thrafnidiaeth Cymru a bydd canlyniadau ein Hasesiad Trafnidiaeth yn help iddyn nhw gyda'u cynllunio cyffredinol.

8. Byddai'r datblygiad yn cael gwared a'r llwybr ceffylau o Higher End trwy'r PBA i fferm Batslays – a ellir darparu llwybr amgen?

Nid yw'r llwybr o Higher End trwy'r PBA i fferm Batslays yn llwybr ceffylau swyddogol a does dim cynlluniau i osod un yn ei le.

9. Faint o ddiddordeb sydd yna gan gwmnïau sy'n ystyried lleoli yn y Parc Busnes Awyrofod newydd?

Yn hanesyddol mae diddordeb mawr wedi bod yn adnoddau awyrofod Sain Tathan gyda dros 35 o ymholiadau wedi eu derbyn dros y 2 flynedd diwethaf ac rydym yn parhau i ddelio gydag ymholiadau'n rheolaidd. Mae ymdrechion Llywodraeth Cynulliad Cymru i leoli cwmnïau newydd yn llwyddiannus yn amlwg wedi gorfod cydberthyn gydag amserlen y prosiect Ad-drefnu Hyfforddiant Amddiffyn, ond mae nifer o gwmnïau eisoes wedi dewis lleoliad yn y parc. Mae'r rhain yn cynnwys: Lufthansa Resource Technical Training, BN Defence and Bond (Heddlu De Cymru) Air Services. Yn y tymor byr mae Llywodraeth Cynulliad Cymru, gyda chefnogaeth weithredol y Weinyddiaeth Amddiffyn, wedi bod yn gweithio i ddenu cwmnïau awyrofod i ddefnyddio'r adeiladau hyn a adawyd yn wag gan DARA yn dilyn eu hadleoliad i'r awyrendy mawr.

10. Ble fydd mynediad i'r amgueddfa?

Bydd mynediad i'r amgueddfa oddi ar ffordd Eglwys Brewis.

Sylwadau

1. Mae'n bwysig deall yr ôl troed carbon a sicrhau bod unrhyw ddarpariaeth trafndiaeth ychwanegol wedi ei gynllunio i 'w leihau

Bydd yr Asesiad Effaith ar yr Amgylchedd a'r Cynllun Teithio Gwyrdd fydd yn cael eu cynhyrchu ill dau yn delio gyda'r mater hwn. Nod cyffredinol y Coleg Technegol Amddiffyn yw cyfuno gweithgareddau naw o leoliadau hyfforddi gwahanol y Weinyddiaeth Amddiffyn mewn un lleoliad unigol. Bydd hyn yn cael effaith ddramatig ar leihau ôl troed carbon y Weinyddiaeth Amddiffyn o ran hyfforddi ei bersonél.

2. Er mwyn cael pobl i adael eu ceir adref, mae'n hanfodol bod gennych chi rwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig o safon uchel yn ogystal â dewisiadau ar gyfer cerdded a beicio

Mae hyn yn bwysig ac mae meddwl yn y modd hwn wedi addysgu ein Cynllun Teithio Gwyrdd.

3. Mae'n bwysig bod y llif traffig ar, ac oddi ar, y safle'n cael ei reoli mor effeithiol â phosib

Mae hyn yn rhywbeth yr ydym yn ei gydnabod ac unwaith i'r CTA agor bydd strategaeth rheoli traffig yn weithredol ar y safle.

4. Mae'n bwysig cydlynu datblygiad ffordd fynediad y maes awyr gyda gwelliannau sy'n cael eu gwneud yn Sain Tathan

Bydd datblygiad Sain Tathan a'r Parc Busnes Awyrofod yn gais am gynllunio hollol ar wahan a does ganddo ddim cysylltiadau uniongyrchol gyda ffordd y maes awyr. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod bod y ddau yn cynrychioli prosiectau mawr ar gyfer yr ardal

ac rydym yn gweithio'n agos gyda Thrafnidiaeth Cymru a bydd canlyniadau ein Hasesiad Trafnidiaeth yn help iddyn nhw gyda'u cynllunio cyffredinol.

5. Mae'n bwysig bod y prosiect yn ystyried yr effaith ar ddarpariaeth trafndiaeth yn ehangach yn y Fro/yr ardal

Mae hyn yn bwysig ac yn rhywbeth yr ydym yn gweithio arno mewn partneriaeth gyda Chyngor Bro Morgannwg i sicrhau ei fod yn cael ei ystyried.

6. Mae pryderon y bydd Cyngor Bro Morgannwg yn cytuno i bopeth

Byddwn yn hysbysu Cyngor Bro Morgannwg o'r sylw hwn.

7. Fydd dim byd yn newid o ganlyniad i'r ymarfer hwn

Mae'n ddrwg gennym eich bod yn teimlo felly. Mae sawl agwedd o'n cynllun wedi newid eisoes diolch i'r ymarfer ymgynghori a gallaf eich sicrhau ei fod yn cynrychioli cyfle gwirioneddol i roi adborth ac i helpu i lunio'r prif gynllun.

- diwedd -