



Dinas a Sir Abertawe

Cofnodion Cyfarfod Pwyllgor Datblygu Polisi'r Economi, yr Amgylchedd ac Isadeiledd

O bell drwy Microsoft Teams

Dydd Iau, 21 Ionawr 2021 am 2.00pm

Yn bresennol: Y Cyngorydd C Anderson (Cadeirydd) fu'n llywyddu

Y Cynghorwyr

J E Burtonshaw
P K Jones
P M Matthews

Y Cynghorwyr

P Downing
W G Lewis
T M White

Y Cynghorwyr

P R Hood-Williams
P Lloyd

Swyddogion

Stuart Davies
Scott Dummett
Phil John
Martin Nicholls
Cath Swain
Samantha Woon

Pennaeth Priffyrdd a Chludiant
Uwch-gyfreithiwr
Swyddog Prosiect, Priffyrdd
Cyfarwyddwr Lleoedd
Rheolwr Trafnidiaeth Integredig
Swyddog Gwasanaethau Democrataidd

Ymddiheuriadau am absenoldeb

Y Cyngorydd: M A Langstone

18 Derbyn datgeliadau o gysylltiadau personol a rhagfarnol gan aelodau

Yn unol â'r Côd Ymddygiad a fabwysiadwyd gan Ddinas a Sir Abertawe, ni ddatganwyd unrhyw fuddiannau.

19 Cofnodion

Penderfynwyd cymeradwyo cofnodion cyfarfod Pwyllgor Datblygu Polisi'r Economi, yr Amgylchedd ac Isadeiledd a gynhaliwyd ar 17 Rhagfyr 2020 fel cofnod cywir.

20 Strategaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy

Cyflwynodd y Cyfarwyddwr Lleoedd, gyda chymorth y Pennaeth Priffyrdd a Thrafnidiaeth, y Rheolwr Trafnidiaeth Integredig a'r Swyddog Prosiect (Priffyrdd)

adroddiad a oedd yn manylu ar y camau gweithredu arfaethedig ar gyfer datblygu Strategaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy.

Cafodd adroddiad ei ystyried gan y Cabinet ar 3 Rhagfyr 2020, a dynnodd sylw at ymagwedd a argymhellir at gyflawni ymrwymiad y cyngor i'w Ddatganiad Argyfwng Hinsawdd.

Er mwyn galluogi'r cyngor i wneud cynnydd, un o'r camau gweithredu allweddol oedd adolygu'r fframwaith polisi presennol a sut y gallai hyn gyfrannu at gyflawni ymateb net di-garbon ac argyfwng hinsawdd.

Adolygwyd dros 100 o bolisiâu'r cyngor gan nodi'r agweddau pwysicaf i greu 8 thema allweddol a fframwaith polisi.

Nodwyd bod grwpio polisiâu allweddol mewn fframwaith wedi helpu i nodi 'bylchau' a derbyniwyd y byddai Strategaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy, yn unol â grwpiau strategol eraill, yn ychwanegiad dilys.

Un o argymhellion eraill yr adroddiad oedd y dylid rhannu'r ymrwymiad i fynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd yn ddwy ffrwd waith sydd wedi'u diffinio'n glir:

Ffrwd Waith 1 – Cyngor Abertawe yn ymdrechu i fod yn ddi-garbon net erbyn 2030 ar ei ben ei hun o ran allyriadau cwmpas.

Ffrwd Waith 2 – Sut y gall Dinas a Sir Abertawe, ei phrif gyflogwyr, ei dinasyddion a'i busnesau sicrhau eu bod yn ddi-garbon net erbyn 2050.

Yr argymhelliad blaenorol i'r Cabinet oedd:

Y datblygir Strategaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy, ar ôl nodi'r angen i goladu gweithgarwch mewn un ddogfen: mae prosiectau cyfredol eisoes yn cynnwys Strategaeth Cerbydlu Gwyrdd, Adolygiad Teithio Busnes a Rhaglen Amnewid Goleuadau LED.

Bydd y tair thema hyn i gyd yn cyfrannu at ein targed ar gyfer 2030 ac maent ar wahanol gamau datblygu.

Byddai'r ymagwedd hon yn caniatáu i'r cyngor integreiddio'r mentrau hyn a mentrau eraill a'u datblygu ymhellach, fel rhan o un strategaeth teithio a thrafnidiaeth gynaliadwy.

Er bod y ffocws cychwynnol ar yr elfennau sy'n cyfrannu at dargedau 2030, byddai ffrydiau gwaith eraill sy'n parhau ochr yn ochr â hyn, er enghraifft Teithio Llesol, isadeiledd gwefru cerbydau trydan a Rhaglen Metro De-orllewin Cymru, yn cael eu cynnwys yn y Strategaeth hon maes o law.

Y rheswm dros yr ymagwedd dau gam hwn oedd bod Llywodraeth Cymru'n datblygu Llwybr-Newydd (Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru) a oedd yn destun ymgynghoriad ar hyn o bryd. Bwriedir datblygu'r rhaglenni gwaith lleol a rhanbarthol

sy'n cyd-fynd â'r strategaeth gyffredinol hon gydag amserlen ddangosol ym mis Mai 2022.

O ran polisi, y Strategaeth Cerbydlu Gwyrdd oedd y mwyaf cyflawn o'r darnau gwaith hyn. Cytunwyd ar y Strategaeth Cerbydlu Gwyrdd ym mis Rhagfyr 2018 ac mae'n ymrwymedig i leihau allyriadau'r cerbydlu 5% bob blwyddyn. Byddai hyn yn arwain at ostyngiad o 50% yn 2030, sy'n arbed 2,350 t/CO₂.

Ystyrir bod y targedau hyn yn heriol ond yn gyraeddadwy er y byddai llawer yn dibynnu ar ddatblygiadau technolegol. Er bod y cyngor wedi gwneud cynnydd da o ran disodli cerbydau llai â cherbydau trydan amrywiol, ystyriwyd yn flaenorol fod cerbydau mwy yn llai priodol. Fodd bynnag, mae hwnnw'n faes sy'n datblygu y byddai'r cyngor yn parhau i'w fonitro.

Trefnir bod y Polisi Cerbydlu Gwyrdd yn cael ei adolygu bob tair blynedd, felly caiff ei adolygu yn 2022. Cafodd copi o'r strategaeth gyfredol ei gynnwys yn Atodiad A i'r adroddiad.

Mewn ymateb i gwestiynau gan aelodau, cadarnhaodd swyddogion y canlynol:

1. Cymerwyd y ffigur gwaelodlin o ostyngiad o 5% bob blwyddyn o ffigurau 2016/17. Cyfrifwyd y gostyngiad targed o 50% dros y cyfnod 2018-2030.
2. Roedd cyfrifo canran y Cerbydlu a allai fod yn rhydd o danwydd ffosil erbyn 2030 yn heriol oherwydd yr ystod amrywiol o gerbydau (yn enwedig HGV) a chynnydd datblygiadau technolegol.
3. Roedd dadansoddiad manwl wedi'i gynnal ar 'Gerbydlu Llwyd' y Cyngor. Gwnaed cynnydd o ran datblygu dull o adolygu'r defnydd o ddefnydd gweithwyr o gerbydau preifat. Roedd defnyddio cerbydau trydan a mentrau fel cynlluniau clwb ceir ar waith. Fodd bynnag, roedd Pandemig COVID-19 wedi amharu ar gynnydd. Roedd swyddogion yn defnyddio 'hierarchaeth ddiffiniedig' i geisio dileu'r angen i deithio. Wrth edrych ar y math hwn o deithio, mae ceir preifat ar waelod yr hierarchaeth ac yn gostus iawn i'r Awdurdod.
4. Mae'r cerbydlu'n cynnwys 750 o gerbydau, cyfuniad o geir i'w rhannu, faniau bach a mawr, bysiau Gwasanaethau Cymdeithasol a faniau sbwriel. Roedd y Polisi Cerbydlu Gwyrdd yn cynnwys pob cerbyd a bydd Swyddogion yn nodi'r holl opsiynau i newid/addasu cerbydau ym mhob adnewyddiad.
5. Roedd darparu gorsafoedd gwefru priodol yn her. Roedd datblygiad Hydrogen yn araf ac yn ddrud. Wrth i'r dechnoleg a'r adeiladwaith ddatblygu, gall y cyngor fynd yn ei flaen ar gromlin cyflymach. Er bod pwyntiau gwefru o fewn depos ar hyn o bryd, mae llawer o weithwyr yn mynd â cherbydau adref ac felly'n creu rhai heriau logistaidd. Gellid archwilio materion fel y cyngor yn buddsoddi mewn pecynnau gwefru gartref yn ddiweddarach yn y flwyddyn.
6. Roedd datblygu fferm cerbydau trydan fewnol a rhwydwaith gwefru'n fater arall i benderfynu arno'n ddiweddarach yn y flwyddyn.

Dywedodd Aelod y Cabinet dros Wella'r Amgylchedd a Rheoli Isadeiledd fod ceisiadau am gyllid wedi'u cyflwyno i Lywodraeth Cymru ar gyfer cerbydau trydan mewn safleoedd sy'n eiddo i'r cyngor.

Cyfeiriodd swyddogion at yr adolygiad o drefniadau teithio busnes o ran staff yn teithio, lle mae staff yn defnyddio'u cerbydau eu hunain at ddibenion teithio busnes ac yn cael eu had-dalu drwy hawliadau milltiroedd. Cyfeirir at hyn yn eang fel y Cerbydlu Llwyd.

Amlygodd yr Adolygiad Teithio Busnes fod y Cerbydlu Llwyd wedi teithio 2.5 miliwn o filltiroedd yn 2017-2018 (tua 2017-2018). Y gost ariannol gysylltiedig oedd £1.2 miliwn. Byddai hyn hefyd yn cyfrif am bron 700 t/CO₂e (tua 300 tunnell).

Roedd argymhellion yr adolygiad yn awgrymu y gellid cyflawni arbedion sylweddol yn ariannol (£200k+) ac o ran t/CO₂e (tua 300 tunnell).

Er mwyn cyflawni'r arbedion hyn cynigiwyd cyfres o argymhellion a oedd yn canolbwyntio ar:

- a) Gyflwyno Hierarchaeth Deithio i leihau milltiroedd y Cerbydlu Llwyd;
- b) Gwell darpariaeth rhannu ceir (o bosib drwy 'glwb ceir');
- c) Hyrwyddo dewisiadau amgen megis cerdded, beicio a chlodiant cyhoeddus; a
- ch) Lleihau teithio gwirioneddol drwy newid ymddygiad.

Roedd Pandemig COVID-19 wedi arwain at leihad sylweddol mewn milltiroedd busnes a chyflwyno ffyrdd newydd o weithio sydd wedi'u derbyn (yn gyffredinol). Mae gweithio gartref a defnyddio technoleg i gynnal cyfarfodydd bellach wedi dod yn fwy arferol er ni fyddai arbedion a wnaed o'r newid gweithredol yn gwbl weladwy tan ar ôl diwedd y flwyddyn. Byddai amcangyfrif ceidwadol yn awgrymu bod arbedion o fwy na 50% eisoes wedi'u cyflawni yn ystod y flwyddyn ariannol gyfredol.

Mewn ymateb i gwestiwn gan aelod, dywedodd Swyddogion y byddai symud o'r Ganolfan Ddinesig yn golygu na fyddai darpariaeth barcio i staff, a allai annog staff i beidio â gyrru i'r gwaith. Mae angen i'r cyngor ddatblygu mwy o eglurder ynghylch model gweithredu'r dyfodol a sut y byddai hyn yn cyd-fynd â'i strategaeth llety a gweithio ystwyth.

Manylodd swyddogion ar y mentrau staff presennol a oedd yn cynnwys teithio am bris gostyngol ar ffurf talebau a oedd yn cynnig gostyngiad o 20% ar gyfer teithio ar ddiwrnodau arferol. Gallai staff dalu am y rhain drwy gynlluniau aberthu cyflog.

Yn ogystal, roedd cynllun ar waith i staff brynu beiciau am bris gostyngol o Halfords. Roedd y cyfleuster llogi beiciau yn Abertawe yn gyfyngedig ar hyn o bryd, ac roedd y ddarpariaeth bresennol wedi'i sicrhau gan Brifysgol Abertawe a Santander.

Cyfeiriodd Aelod y Cabinet dros Wella'r Amgylchedd a Rheoli Isadeiledd at fanteision tocynnau cyfnewidiadwy rhwng masnachfaint y rheilffyrdd a dywedodd y byddai canolfannau beicio'n cael eu hehangu o amgylch y Cwadrant a'r Orsaf Drenau.

Dywedwyd bod datblygiad Ffordd y Brenin wedi llwyddo i annog pobl i beidio â defnyddio ceir yng nghanol y ddinas.

Nid oes polisi ffurfiol ar waith ar gyfer Goleuadau Stryd a byddai hyn yn cael sylw fel rhan o'r Strategaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy.

Roedd rhaglen goleuadau stryd newydd wedi bod yn gweithredu ers 2011 ac mae'r gwasanaeth wedi uwchraddio 21,506 o oleuadau i LED, sy'n cynrychioli 74% o'r ystâd bresennol.

Yn ogystal â'r goleuadau LED, mae 3,854 o SONs (llusernau sodiwm gwasgedd uchel) y gellir eu pylu wedi'u gosod. Mae hyn yn arwain at gyfanswm o 25,360 o oleuadau ynni effeithlon (88.13% o gyfanswm rhestr oleuadau'r cyngor).

Mae'r mentrau hyn gyda'i gilydd wedi lleihau allyriadau carbon goleuadau stryd ers 2010/11 o 4,194 t/CO₂.

Nodwyd y byddai cynnydd yn y dyfodol yn cael ei gyfyngu gan gyfyngiadau cyllidebol. Roedd y gyllideb goleuadau stryd yn cynnwys defnyddio ynni yn ogystal â chostau cynnal a chadw ac uwchraddio. Mae'n dilyn yn naturiol, wrth i brisiau ynni godi, fod llai o le i wario ar gynnal a chadw a gwelliannau.

Mewn ymateb i gwestiynau gan Aelodau, dywedodd Swyddogion y byddai lleihau'r defnydd o ynni drwy ddiffodd goleuadau stryd yn fater dadleuol. Fodd bynnag, gellid cynnwys hyn yn yr adroddiad Polisi LED.

Diolchodd y Cadeirydd i'r Swyddogion am eu cyflwyniad llawn gwybodaeth.

Penderfynwyd ar y canlynol:

1. Trefnwyd y bydd adolygiad tair blynedd y Strategaeth Cerbydlu Gwyrdd yn cael ei gynnal yng nghyfarfod y PDP ar ddiwedd 2021 neu ddechrau 2022.
2. Mae'r PDP yn cymeradwyo'r angen i ddatblygu Polisi Cerbydlu Llwyd newydd fel rhan o'r Strategaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy ehangach a'i chynnwys yn ei flaengynllun gwaith.
3. Mae'r PDP yn cymeradwyo'r angen i ddatblygu Polisi Goleuo Strydoedd ac y dylid cyflwyno adroddiad pellach i'r PDP maes o law.
4. Cyflwynir adroddiad pellach i'r PDP unwaith y bydd ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar ddatblygu Llwybr-Newydd (Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru) wedi dod i ben.

21 Cynllun Gwaith 2020/2022

Cyfeiriodd y Cyfarwyddwr Lleoedd at yr eitemau y trefnwyd eu trafod yn y cyfarfod ar 18 Chwefror 2021.

Dywedodd y byddai'r eitemau'n cynnwys adroddiad cyfunol.

Penderfynwyd ar y canlynol:

Cofnodion cyfarfod y Pwyllgor Datblygu Polisi yr Economi, Amgylchedd ac Isadeiledd (Dydd
lau, 21 Ionawr 2021)
Parhad

- 1) Bydd Adroddiad ar y Cyd ar yr Ymateb i'r Economi Leol a Rhanbarthol ac Adferiad (gan gynnwys Adfywio'r Stryd Fawr) yn cael ei ystyried yn y cyfarfod ar 18 Chwefror 2021.
- 2) Mae eitemau'r Cynllun Gwaith am weddill y flwyddyn yn cynnwys:

18/03/21	Mwy o dai Rhagor o Gartrefi a Strategaeth Dat-garboneiddio
18/03/21	Rheoli a chynnal mannau agored. (Polisi Bioamrywiaeth a Choed)
22/04/21	Gweithlu ar draws y Ddinas yn y Dyfodol
Mai 2021	Polisi Cerbydlu Llwyd
Mehefin 2021	Goleuadau stryd
Medi/Hydref 2021	Polisi Trafnidiaeth Gynaliadwy (Y Pwyllgor i adolygu'r adroddiad cyn ei gyflwyno i'r Cabinet)

Daeth y cyfarfod i ben am 15:26.

Cadeirydd