

## **Adroddiad y Pwyllgor Menter a Dysgu**

### **Deiseb i ailagor gorsaf rheilffordd Carno**

#### **Cefndir**

Yn ei gyfarfod ar 11 Gorffennaf, trafododd yr Aelodau'r ddeiseb i ailagor gorsaf rheilffordd Carno, a gyflwynwyd i'r Pwyllgor gan y Pwyllgor Deisebau. Teimlai'r Aelodau fod yr achos yn haeddu sylw gofalus a manwl ac felly penderfynodd glywed tystiolaeth gan y deisebwyr a'r prif randdeiliaid mewn cyfarfod yng Ngharno.

Cyfarfu'r Pwyllgor yng Ngharno ar 4 Medi yng Nghanolfan Gymuned Carno. Cafodd y cyfleusterau a'r croeso cynnes gryn argraff ar yr Aelodau ac maent am ddiolch i bawb a fu ynghlwm wrth y trefniadau. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth gan y canlynol:

Deisebwyr dros ailagor gorsaf rheilffordd Carno: Tony Burton - Y Prif Ddeisebwr, Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno

Cyngor Sir Powys: Philip Jackson – Rheolwr Trafnidiaeth a Rheoli Datblygu

Network Rail: Mike Gallop – Rheolwr Gwella Siwrnai; Ian Baxter – Uwch Noddwr Cynlluniau Masnachol

Trenau Arriva Cymru: Mike Bagshaw – Cyfarwyddwr Masnachol

Llywodraeth Cynulliad Cymru: Tim James - Pennaeth yr Uned Rheilffyrdd

Mae'r Pwyllgor yn diolch i'r tystion am eu tystiolaeth lafar ac ysgrifenedig. Mae cofnod o'r cyfarfod a'r papurau ynghlwm fel Atodiadau 1 a 2 i'r adroddiad hwn. Cafwyd tystiolaeth ychwanegol gan y Prif Ddeisebwr ar ôl y cyfarfod, ac mae'r dystiolaeth hon yn Atodiad 3.

#### **Cyflwyniad**

Dyma'r prif faterion a gododd yn y dystiolaeth:

- A oes angen gorsaf newydd ac a oes galw amdani ymhlith teithwyr?
- A yw'n dechnegol bosibl ailagor yr orsaf?
- Costau
- Yr effaith ar wasanaethau rheilffyrdd

#### **A oes angen gorsaf newydd ac a oes galw amdani ymhlith teithwyr?**

Cafodd y Pwyllgor dystiolaeth ysgrifenedig gan Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno a oedd yn amcangyfrif y byddai 11,175 o siwrneiau sengl bob blwyddyn o'r orsaf newydd yng Ngharno, ac mai teithwyr sy'n defnyddio gorsaf Caersws ar hyn o bryd fyddai 6,478 ohonynt.

Dywedodd Network Rail fod y ffigyrau hyn yn cyfateb i gyfanswm o oddeutu 30 o deithwyr y diwrnod yn defnyddio'r orsaf newydd, ac y byddai oddeutu 14 o'r rhain yn deithwyr newydd.

Dywedodd Network Rail y byddai agor gorsaf newydd a fyddai'n denu teithwyr o orsaf arall mynd yn groes i egwyddorion yr Adran Drafnidiaeth. O gofio am y pryder cynyddol am y newid yn yr hinsawdd, dadl Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno oedd y dylid ystyried y gostyngiad yn y nifer a fyddai'n teithio yn eu ceir i Gaersws, wrth bwysu a mesur yr achos.

Cyflwynwyd achos hefyd o blaid agor gorsaf yng Ngharno er mwyn rhoi hwb i'r gwaith o adfywio'r ardal ar ôl cau ffatri Laura Ashley. Awgrymodd y Grŵp hefyd y byddai gorsaf yn hybu 'twristiaeth werdd' yn yr ardal.

Dyweddodd Llywodraeth Cynulliad Cymru wrth y Pwyllgor y byddai'n rhaid cyflwyno achos busnes ffurfiol ac y byddai'n rhaid ystyried unrhyw gais am arian ochr yn ochr ag unrhyw gynigion eraill i agor gorsaf newydd yng Nghymru. Clywodd y Pwyllgor fod gorsafoedd newydd wedi'u codi, neu wrthi'n cael eu codi, mewn ardaloedd eraill yng Nghymru lle'r oedd y boblogaeth gryn dipyn yn fwy, er y nodwyd nad yw'n bolisi gan Llywodraeth Cynulliad Cymru wahaniaethu o ran maint y boblogaeth wrth ystyried achosion busnes i agor gorsafoedd.

Barn y Pwyllgor yw byddai'n anodd cyfiawnhau'r achos i agor gorsaf newydd yng Ngharno ar sail yr amcangyfrif o nifer y teithwyr yn unig. Fodd bynnag, byddai'n bosibl cyflwyno achos yn gysylltiedig ag amcanion ehangach yn ymwneud â hybu cymuned wledig ac adfywio ardal sydd wedi dioddef oherwydd y penderfyniad i gau ffatri Laura Ashley a'r swyddi a gollwyd yn sgil hynny. Mae'r ffaith fod Carno wedi'i leoli ar y lein rhwng Caersws a Machynlleth, lle nad oes gorsaf am dros 20 milltir (gyda'r orsaf agosaf chwe milltir i'r dwyrain yng Nghaersws) yn ychwanegu at y ddadl o blaid cael goraf newydd yno. Byddai llawer yn dibynnu ar gost yr orsaf newydd a'r effaith y byddai'n ei gael ar y gwasanaeth bob awr y bwriedir ei gyflwyno. Mae angen datblygu achos busnes ffurfiol.

## **A yw'n dechnegol bosibl ailagor yr orsaf?**

Mae dau brif fater:

- lleoliad y ddolen basio a gaiff ei hadeiladu i wella'r seilwaith – gwaith a ariennir gan Network Rail a Llywodraeth Cynulliad Cymru er mwyn ei gwneud hi'n bosibl darparu gwasanaeth bob awr ar Rheilffordd y Cambrian ac sy'n gysylltiedig â system signalau ERTMS<sup>1</sup>;
- pa mor addas yw'r safle yng Ngharno ar gyfer gorsaf rheilffordd o gofio safonau diogelwch cyfoes HMRI<sup>2</sup>.

### *Dolen Carno neu Dalerddig*

Dyweddodd Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno wrth y Pwyllgor bod achos dros leoli'r ddolen basio yng Ngharno fel bo'r trê'n sy'n stopio yn y ddolen yn caniatáu i deithwyr fynd ar y trê'n a dod oddi arno, yn hytrach na'i fod yn stopio allan yng nghefn gwlad yn Nhalerddig.

Roedd y ddolen yng Ngharno, meddent, yn fwy canolog i'r lein gyfan a chan hynny roedd manteision gweithredol gan y byddai'n gwella prydlondeb. Cytunodd Trenau Arriva Cymru y byddai dolen yng Ngharno yn arwain at "a small optimisation [of] timetabling and performance because its location is favourable to Talerddig in terms of its position on the route in relation to other passing points".

Yn ystod yr astudiaethau dichonoldeb a gomisiynodd Llywodraeth Cynulliad Cymru mewn perthynas â'r prosiect i wella'r seilwaith, ystyriodd Network Rail y posibilrwydd o greu dolen yng Ngharno. Gwrthodwyd yr opsiwn hwn oherwydd y teimlwyd y byddai'n well gwella'r ddolen bresennol yn Nhalerddig. Yn eu tystiolaeth ysgrifenedig dywedodd Network Rail

<sup>1</sup> System RheoliTraffig Rheilffyrdd Ewrop European Railway Traffic Management System

<sup>2</sup> Arolygiaeth Rheilffyrdd Ei Mawrhydi

“insufficient performance benefits [of a loop at Carno] exist when compared to the retention of Talerddig”.

Dywedodd Network Rail a Llywodraeth Cynulliad Cymru wrth y Pwyllgor fod prosiect peilot ERTMS<sup>3</sup> ar Reilffordd y Cambrian yn gyfle unigryw i wella agweddau eraill ar y seilwaith a fyddai'n gwella perfformiad a dibynadwyedd. Byddai'r gwelliannau hyn hefyd yn ei gwneud yn bosibl cyflwyno gwasanaeth bob awr yn y dyfodol, cyn belled â bod y cyllid angenrheidiol ar gael.

Eglurodd Network Rail eu bod wedi cynnwys dolen yng Ngharno fel rhan o un opsiwn i wella'r seilwaith. Cafodd hwn ei hepgor wedyn yng ngham datblygu un opsiwn GRIP4<sup>4</sup>. Dywedodd Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno na chawsant wybod pam na chafodd yr opsiwn i greu dolen yng Ngharno ei gynnwys yn astudiaeth GRIP4.

Clywodd y Pwyllgor gan Network Rail a Llywodraeth Cynulliad Cymru fod y penderfyniad i fwrw ymlaen â'r prosiect i wella'r seilwaith wedi'i wneud erbyn diwedd mis Gorffennaf 2007 er mwyn medru integreiddio'r prosiect â'r gwaith signalau ar gyfer prosiect peilot ERTMS ar Reilffordd Cambrian. Gan fod prosiect ERTMS yn brosiect sydd ag 'arwyddocâd cenedlaethol' pennwyd terfyn amser penodol ar ei gyfer, sef mis Rhagfyr 2008. Dyma pam y cyhoeddodd Dirprwy Brif Weinidog Cymru ar 8 Awst y byddai arian ar gael ar gyfer y prosiect i wella'r seilwaith. Mae'r arian hwn wedi'i seilio ar benderfyniad Network Rail i ddewis gwella'r ddolen bresennol yn Nhalerddig a chreu dolen estynedig yn y Trallwng.

#### *Safonau gorsafydd HMRI*

Dywedodd Network Rail wrth y Pwyllgor, pe bai gorsaf newydd yn cael ei chodi yng Ngharno, byddai'n rhaid gwyrto oddi wrth safonau cynllunio Arolygiaeth Rheilffyrdd Ei Mawrhydi o ran graddiant a chrymedd y lein. Dim ond mewn achosion eithriadol y mae'n bosibl caniatáu hynny. Roedd y safonau hyn yn wahanol i'r rheini a oedd yn berthnasol i greu dolen basio. Dywedodd Network Rail fod safle'r orsaf ar raddiant serth parhaus dros 7 milltir o Gaersws a bod hynny'n golygu nad oedd y safle'n addas ar gyfer gorsaf ac y byddai hynny'n effeithio ar berfformiad. Dywedodd Trenau Arriva Cymru fod hyn yn achos pryder o safbwynt gweithredu'r lein.

Nododd Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno y bu gorsaf ar y safle yn y gorffennol a bod adeilad gwreiddiol yr orsaf yn dal yn sefyll. Mae'r orsaf hefyd yn sefyll ar dir gwastad dros 400 metr o hyd.

#### **Costau**

Clywodd y Pwyllgor gan Network Rail eu bod yn credu y byddai creu dolen newydd yng Ngharno yn costio £0.6 miliwn mwy na'r gwaith o wella'r ddolen yn Nhalerddig. Roedd yr angen i greu seidin i beirianwyr yn Nhalerddig yn ffactor arall a fyddai'n ychwanegu at y costau pe bai dolen Carno yn cael ei hadeiladu hefyd.

Byddai angen adeiladu dolen basio hirach yn y Trallwng ar gyfer y ddau opsiwn, ond pe bai opsiwn Talerddig yn cael ei ddewis, byddai angen ymestyn y ddolen ddwy filltir ymhellach i'r gorllewin.

Dywedodd Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno wrth y Pwyllgor nad ystyriwyd y costau ychwanegol a oedd ynghlwm wrth y gwaith o gynnal a chadw dwy filltir ychwanegol o reilffordd yn nolen y Trallwng a phe bai'r costau hynny'n cael eu cynnwys, o safbwynt y

<sup>3</sup> System Rheoli Traffig Rheilffyrdd Ewrop

<sup>4</sup> Canllawiau i Brosiectau Buddsoddi mewn Rheilffyrdd – proses 8 cam. Datblygu un opsiwn yw Cam 4

prosiect yn ei gyfanwydd, byddai'r cynllun ar gyfer Carno yn costio 10% yn llai na'r cynllun ar gyfer Talerddig. Awgrymwyd hefyd y gellid creu seidin i beirianwyr drwy ddefnyddio'r hen wely trac yng Ngharno.

Amcangyfrifodd Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno y byddai gorsaf newydd a dau blatfform 10 metr yn costio tua £350,000. Seiliwyd y ffigwr hwn ar gostau'r orsaf yn Beaulieu, ger Inverness yn yr Alban, a agorodd yn 2002. Eu dadl nhw oedd bod y groesfan wastad yn ddigon agos i deithwyr, gan gynnwys y rheini ag anabledau, gyrraedd y naill blatfform neu'r llall. Er y byddai'r platfformau 10 metr yn fyrrach na hyd y trenau a fyddai'n debygol o alw, yn Beaulieu, roedd platfform byr, tebyg wedi bod yn llwyddiannus iawn, meddai'r Grŵp, gyda thocynnwr y trêrn yn agor y drysau priodol.

Amcangyfrifodd Network Rail y byddai adeiladu gorsaf newydd yng Ngharno yn costio £5 miliwn. Amcangyfrifodd Llywodraeth Cynulliad Cymru y byddai'n costio rhwng £4 miliwn a £5 miliwn. Seiliwyd y ffigyrau hyn ar ddau blatfform a fyddai'n addas ar gyfer trêrn pedwar cerbyd, pont droed i'r teithwyr gyrraedd y ddau blatfform, yn unol â gofynion *Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabled 1995*, a gwaith i wella diogelwch ar y groesfan wastad. Dywedodd Network Rail na fyddai gorsaf newydd gyda phlatfformau byr fel gorsaf Beaulieu yn cael ei ganiatáu'n awr oherwydd rhesymau diogelwch ac y byddai'n rhaid i'r platfformau fod mor hir â'r trêrn hiraf a fyddai'n debygol o alw. Nid oedd yn bosibl i bobl ddefnyddio'r groesfan wastad chwaith i gyrraedd y ddau blatfform oherwydd rhesymau diogelwch a fyddai'n codi wrth i deithwyr groesi'r lein. Byddai angen codi pont droed, gan gynnwys rampiau i bobl anabl. Byddai hefyd angen gwella'r groesfan wastad â'r rhwystrau diogelwch presennol.

Barn y Pwyllgor yw y byddai rhai manteision gweithredol, o bosibl, pe bai'r ddolen yn cael ei lleoli yng Ngharno yn hytrach na Thalerddig. Nid oes gwahaniaeth sylweddol yng nghost y naill ddewis neu'r llall a byddai manteision posibl o godi gorsaf newydd yng Ngharno yn hytrach na stopio trenau allan yng nghefn gwlad. Fodd bynnag, o gofio'r cyfyngiadau amser a osodwyd gan Network Rail a phrosiect ERTMS, mae'n awr yn rhy hwyr i ofyn i Lywodraeth Cynulliad Cymru ailystyried ei phenderfyniad i fwrw ymlaen â'r prosiect i wella'r seilwaith drwy wella'r ddolen yn Nhalerddig.

## Yr effaith ar wasanaethau rheilffyrdd

Yn eu tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd Network Rail y byddai gorsaf newydd yng Ngharno yn amharu ar y manteision y byddai'r seilwaith newydd yn ei sicrhau o ran yr amserlen a pherfformiad.

“Insertion of an additional station call at Carno instead of passing through the loop at line speed [65 mph] would compromise all the output benefits realised by the infrastructure enhancement project.”

Dywedodd Network Rail wrth y Pwyllgor hefyd eu bod yn ystyried Rheilffordd y Cambrian fel ffordd gyflym o deithio o Ganolbarth Cymru i ffin Lloegr ac ymlaen i Orllewin Canolbarth Lloegr. Cytunodd Trenau Arriva Cymru gan roi'r disgrifiad a ganlyn o'r lein: “a fast, inter-urban line that serves a number of key communities that act as rail heads to smaller communities”.

Awgrymodd Trenau Arriva Cymru y byddai ychwanegu dim ond un orsaf arall ar hyd y lein yn effeithio gryn dipyn ar berfformiad ac yn golygu y byddai teithwyr yn fwy amharod i deithio ar

y lein. Fodd bynnag, ni chynigiwyd unrhyw dystiolaeth benodol i ddangos y byddai un orsaf ychwanegol yn atal pobl rhag teithio ar y lein.

Dyweddodd Network Rail:

“We would take some convincing as to the benefit of any new station on this line.”

Dyweddodd Cyngor Sir Powys eu bod yn cefnogi “dyheadau'r gymuned leol” yng Ngharno, ar yr amod na fyddai hynny'n amharu ar y bwriad i gyflwyno gwasanaeth bob awr nac ar y cynnydd yn y traffig ar Reilffordd y Cambrian.

Cynigiodd Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno y syniad o gyflwyno gwasanaeth bob dwy awr yng Ngharno, pe bai gwasanaeth bob awr yn cael ei gyflwyno. Mae'r syniad hwn yn cael ei egluro'n fanylach yn y dystiolaeth ychwanegol a gyflwynodd y Grŵp ar ôl y cyfarfod ar 4 Medi (gweler Atodiad 3). Mae'n dibynnu ar adeiladu'r ddolen basio newydd yng Ngharno a byddai'n hepgor aros yng Nghyffordd Dyfi ar gyfer y trenau hynny fyddai aros yng Ngharno. Awgrymodd y grŵp hefyd y gellid darparu gwasanaeth bob dwy awr i Garno, pe cyflwynid gwasanaeth bob awr, heb ddolen basio yng Ngharno. Fodd bynnag, yn y cyfarfod cydnabu'r prif ddeisebwr y gallai hyn fod yn anodd. Byddai aros mewn gorsaf yn hwy nag aros mewn dolen basio ac er mwyn gweithredu'r amserlen byddai'n ofynnol i'r trenau fyddai'n aros yng Ngharno beidio aros yng Nghaersws. Mewn geiriau eraill pe cyflwynid y gwasanaeth bob awr, byddai'r trenau yn parhau i aros bob dwy awr yng Nghaersws pe cyflwynid gwasanaeth bob dwy awr yng Ngharno hefyd.

Dyweddodd Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno wrth y Pwyllgor fod Network Rail a Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi dweud wrthynt na fyddai lleoliad y ddolen yn Nhalerddig yn ei gwneud hi'n haws nac yn anoddach ailagor yr orsaf yng Ngharno. Nid oedd y Grŵp yn credu bod hyn yn wir gan ddadlau mai dim ond drwy leoli'r ddolen yng Ngharno yn hytrach nag yn Nhalerddig y byddai'n bosibl cyflwyno gwasanaeth bob awr ar Reilffordd y Cambrian heb greu unrhyw oedi. Cododd y Grŵp y mater hwn eto yn ei dystiolaeth ychwanegol (gweler Atodiad 3).

Dyweddodd Llywodraeth Cynulliad Cymru wrth y Pwyllgor fod cynllun y prosiect i wella'r seilwaith yn caniatáu newidiadau yn y dyfodol, gan gynnwys y posibilrwydd o leoli gorsaf newydd yng Ngharno. Dyma ddyweddodd Pennaeth Uned Rheilffyrdd y Cynulliad:

“To answer your specific question on what future-proofing we did, it was for a station in the vicinity of between Dyfi and Machynlleth, for an hourly service, and for a station at Carno or any other location on a single line where standards would allow that.”

Sylwodd y Pwyllgor fod gwahaniaeth barn rhwng Network Rail, nad oeddynt o blaid unrhyw orsafoedd ychwanegol ar Reilffordd y Cambrian, a Llywodraeth Cynulliad Cymru, a oedd wedi gofalu bod y gwaith o wella'r seilwaith yn caniatáu newidiadau yn y dyfodol er mwyn medru adeiladu rhai gorsafedd ychwanegol.

Barn y Pwyllgor yw mai 'rheilffordd gymunedol' yw Rheilffordd y Cambrian sy'n gwasanaethu cymunedau cefn gwlad Canolbarth Cymru yn ogystal â chreu cysylltiad rhwng arfordir y Gorllewin a Chanolbarth Lloegr.

Mae'r Pwyllgor o blaid y syniad o gyflwyno gwasanaeth bob awr ar Reilffordd y Cambrian cyn gynted â phosibl ar ôl cwblhau'r gwaith o wella'r seilwaith ac na ddylai unrhyw orsafoedd newydd amharu ar berfformiad na dibynadwyedd y gwasanaeth hwn.

Mae'r Pwyllgor yn credu y gellid cael gorsaf un plattform yng Ngharno a fyddai'n caniatáu gwasanaeth bob dwyawr heb amharu ar y gwasanaeth yn ei gyfanrwydd. Mae angen ymchwilio mwy i hyn (gweler Argymhelliad 3).

Mae'n debyg y byddai'n llawer rhatach adeiladu gorsaf un plattform yng Ngharno na gorsaf dau blatfform, oherwydd mae'n debyg na fyddai angen codi pont droed. Byddai angen i orsaf o'r fath, fodd bynnag, fedru bodloni'r safonau diogelwch presennol a byddai angen cydymffurfio â gofynion y Ddeddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd.

## Casgliadau

Ar ôl pwyso a mesur y dystiolaeth, cytunodd y Pwyllgor i osod ei adroddiad gerbron y Cynulliad. Byddai'r Cadeirydd yn ysgrifennu at y Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth yn gofyn iddo ystyried yr adroddiad a rhoi ei argymhellion ar waith. Bydd y Pwyllgor yn gofyn i'r Gweinidog ymateb yn ffurfiol cyn pen 30 diwrnod ar ôl gosod yr adroddiad a bod yn bresennol mewn cyfarfod y bydd y Pwyllgor yn ei gynnal i graffu ar ei ymateb.

At hyn, bydd y Pwyllgor yn gofyn am ddatblygu protocol i sicrhau na fydd y Gweinidog yn gwneud unrhyw gyhoeddiad a allai effeithio ar ganlyniad trafodaeth ar ddeiseb gerbron y Cynulliad a, thrwy hynny, danseilio'r broses ddemocrataidd, nes y bydd trafodaethau'r Cynulliad wedi dod i ben.

## Argymhellion:

Mae'r pwyllgor:

1. Yn croesawu'r penderfyniad i fwrw ymlaen â'r prosiect i wella seilwaith Rheilffordd y Cambrian ac mae'n annog Llywodraeth Cynulliad Cymru i ddarparu'r cyllid sy'n angenrheidiol i gyflwyno gwasanaeth bob awr ar y rheilffordd cyn gynted â phosibl ar ôl cwblhau'r gwaith o wella'r seilwaith.
2. Yn credu y dylid rhoi lle blaenllaw i ystyriaethau diogelwch wrth ddarparu unrhyw seilwaith rheilffyrdd newydd.
3. Yn gofyn i'r Gweinidog gadarnhau y bydd yn dal yn bosibl adeiladu gorsaf un plattform yng Ngharno ar ôl cwblhau'r prosiect i wella'r seilwaith, a hynny heb amharu'n afresymol ar berfformiad na dibynadwyedd y gwasanaeth bob awr y bwriedir ei gyflwyno ar Reilffordd y Cambrian.
4. Yn gofyn i swyddogion y Gweinidog roi cymorth i Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno i ddatblygu a chyflwyno achos busnes ffurfiol dros orsaf o'r fath.
5. Yn credu bod lleoliad Carno ar y lein rhwng Caersws a Machynlleth, lle nad oes gorsaf am bellter o dros 20 milltir, yn cryfhau'r achos o blaid cael gorsaf newydd yno'n arw.
6. Yn gofyn i Network Rail roi cyngor i Grŵp Gweithredu Gorsaf Carno ynghylch adeiladu gorsaf o'r fath a fyddai'n cyrraedd safonau diogelwch presennol HMRI.
7. Yn gofyn i'r Gweinidog gyhoeddi cyfarwyddyd cyffredinol ynghylch paratoi achosion busnes ar gyfer agor gorsafoedd newydd yng Nghymru, gan gynnwys canllawiau ynghylch y costau posibl.
8. Yn gofyn i'r Gweinidog egluro barn Llywodraeth y Cynulliad ynglŷn â rôl Rheilffordd y Cambrian yn y dyfodol - fel gwasanaeth rhyngdrefol neu fel gwasanaeth ar gyfer cymunedau cefn gwlad Canolbarth Cymru.

**Atodiadau**

Atodiad 1 – Cofnod y Trafodion – dogfen ddwyieithog – gweler yr adroddiad Saesneg

Atodiad 2 – Papurau Tystiolaeth Ysgrifenedig – gweler yr adroddiad Saesneg

Atodiad 3 – Tystiolaeth ychwanegol gan y Deisebwyr – gweler yr adroddiad Saesneg