Rhaglen Gyflawn

Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru
North Wales Corporate Joint Committee

Cyfarfod

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL CBC Y GOGLEDD

Dyddiad ac Amser

3.00 y.h., DYDD MAWRTH, 1AF HYDREF, 2024

Lleoliad

Cyfarfod Rhithiol

(Am fynediad cyhoeddus i'r cyfarfod, cysylltwch â ni)

Pwynt Cyswllt

Rhodri Jones

01286 679556

Rhodrijones1@gwynedd.llyw.cymru

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL CBC Y GOGLEDD

Aelodau a phleidlais

Y Cynghorwyr

Dafydd Rhys Thomas	Cyngor Sir Ynys Môn
Dafydd Meurig	Cyngor Gwynedd
Goronwy Edwards	Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
Barry Mellor	Cyngor Sir Ddinbych
Dave Hughes	Cyngor Sir y Fflint
David Bithell	Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Prif Swyddogion

Huw Percy	Cyngor Sir Ynys Môn
Dafydd Wyn Williams	Cyngor Gwynedd
Geraint Edwards	Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
Emlyn Jones	Cyngor Sir Ddinbych
Katie Wilby	Cyngor Sir y Fflint
Darren Williams	Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Swyddogion yn bresennol

Alwen Williams	Prif Weithredwr Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd
Iwan Evans	Swyddog Monitro
Claire Incledon	Dirprwy Swyddog Monitro
Dewi Morgan	Prif Swyddog Cyllid
David Hole	Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd

R H A G L E N

1. ETHOL CADEIRYDD

I ethol Cadeirydd ar gyfer 2024/25.

2. IS-GADEIRYDD

I ethol Is-gadeirydd ar gyfer 2024/25.

3. YMDDIHEURIADAU

Derbyn unrhyw ymddiheuriadau am absenoldeb.

4. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Derbyn unrhyw ddatganiadau o fuddiant personol.

5. MATERION BRYS

Nodi unrhyw eitemau sy'n fater brys ym marn y Cadeirydd fel y gellir eu hystyried.

6. CYLCH GORCHWYL AR GYFER YR IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL 5 - 8

I adolygu'r Cylch Gorchwyl ar gyfer yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol.

7. CYFETHOL I'R IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL 9 - 10

I ystyrid Aelodaeth yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol.

8. CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL: DIWEDDARIAD CYNNYDD AC ARGYMHELLION 11 - 129

I gyflwyno diweddariad ar y gwaith i ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

9. CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL: ADRODDIAD CWMPASU ARFARNU LLES INTEGREDIG 130 - 177

I ddatblygu Adroddiad Cwmpasu Arfarniad Lles Integredig.

Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru
North Wales Corporate Joint Committee

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

1 Hydref, 2024

TEITL: Cylch Gorchwyl ar gyfer yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol

AWDUR: Claire Incledon, Dirprwy Swyddog Monitro

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Adolygu'r Cylch Gorchwyl ar gyfer yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Mabwysiadu'r Cylch Gorchwyl.

3. Y RHESWM DROS Y PENDERFYNIAD

3.1. Rhaid i'r Is-bwyllgor weithredu'r rheolau a'r gweithdrefnau hynny fel y'u mabwysiadir gan y CBC ac a nodir yn y Cylch Gorchwyl – dyma'r pwerau sy'n cael eu dirprwyo i'r Is-bwyllgor. Rhaid i unrhyw ddiwygiad i'r telerau hyn gael eu cymeradwyo gan y CBC.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Cymeradwyodd y CBC sefydlu'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol a'i aelodaeth, gan gynnwys hawliau pleidleisio, i gyflawni'r swyddogaeth o ddatblygu a chynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a pholisïau cysylltiedig ar gyfer y CBC. Er mai tasg i'r Is-bwyllgor ei gwneud yw datblygu polisïau trafnidiaeth, cedwir pŵer cymeradwyo neu adolygu i'r CBC.

4.2. Mae'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol yn cynnwys 6 Aelod pleidleisio sy'n dal y portffolio ar gyfer polisi trafnidiaeth o bob un o'r Cynghorau Cyfansoddol.

4.3. Mae'r swyddogaethau a nodir yn y paragraff dan y pennawd 'Rôl' yn y Cylch Gorchwyl yn cael eu dirprwyo i'r Is-bwyllgor o'r CBC. Wrth gyflawni swyddogaethau paratoi strategaethau rhanbarthol, gan gynnwys Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, bydd angen i'r Is-bwyllgor weithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, grwpiau defnyddwyr, diwydiant a rhanddeiliaid eraill i gydlynu cynllunio a gweithrediadau trafnidiaeth ar draws y rhanbarth ar ran y CBC.

4.4. Mae natur strategol rôl yr Is-bwyllgor yn darparu ar gyfer datblygu polisi ar sail ranbarthol gydag Awdurdodau Lleol a phartneriaid eraill. Yn allweddol i'r gwaith cyflawni yw bod yr Is-bwyllgor yn rhoi cyngor strategol i'r CBC ymhellach i'w gyfeiriad. Er mwyn monitro'r cynnydd hwn, bydd yr Is-bwyllgor yn darparu adroddiadau rheoli perfformiad chwarterol i'r CBC ac yn darparu diweddariadau rheolaidd ar reoli adnoddau a datblygu polisi gan ystyried ei rwymedigaethau o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a dyletswyddau statudol eraill.

Uchelgais Gogledd Cymru
Ambition North Wales

4.5. Cefnogir yr Is-bwyllgor gan Grŵp Cynghori ar Drafnidiaeth dan arweiniad swyddogion. Y bwriad yw y bydd y Grŵp Cynghori hwn yn cael ei arwain gan swyddog o ba bynnag Gyngor sy'n cael ei gynrychioli drwy'r Cadeirydd etholedig. Bydd y swyddog arweiniol hwn yn cysylltu â'r Cadeirydd i roi gwybod iddynt am raglennu gwaith a chyflawni prosiectau. Bydd y Grŵp Cynghori yn cyfarfod yn rheolaidd i gydlynu cynllunio, datblygu a chyflawni'r rhaglenni a'r prosiectau perthnasol, ac rheoli adroddiadau i'r Is-bwyllgor. Ni all yr Is-bwyllgor ddirprwyo unrhyw un o'i swyddogaethau gwneud penderfyniadau i unrhyw is-grŵp o'r fath, ond gall, os yw'n dymuno, sefydlu is-grwpiau eraill neu grŵp gorchwyl a gorffen i gefnogi ei waith.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

5.1. Nid oes unrhyw oblygiadau ariannol yn deillio o'r adroddiad hwn.

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

6.1. Ymdrinnir â'r goblygiadau cyfreithiol a llywodraethu yng nghorff yr adroddiad.

ATODIADAU:

Atodiad 1: Cylch Gorchwyl ar gyfer yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol

---

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro:

Ymdrinnir a’r goblygiadau cyfreithiol a llywodraethu yn yr adroddiad.

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

"Dim gwrthwynebiad i'r penderfyniad a geisir o safbwynt priodoldeb ariannol."

ATODIAD 1

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL - CYLCH GORCHWYL

Rheoliadau'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig

Mae Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd 2021 yn darparu y bydd y CBC yn gweithredu'r swyddogaethau o ddatblygu polisïau dan adran 108 Deddf Trafnidiaeth 2000.

Mae'r Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig (Swyddogaethau Trafnidiaeth)(Cymru) yn addasu Deddf Trafnidiaeth 2000 mewn perthynas â Chyd-bwyllgorau Corfforedig a sefydlir dan Ran 5 Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021, lle mae swyddogaethau datblygu polisïau dan adran 108 Deddf Trafnidiaeth 2000 wedi'u cyflwyno i'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig.

RÔL:

gwneud argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig ar gymeradwyo ac adolygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'i gyflwyno i Weinidogion Cymru i'w gymeradwyo.

gwneud argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig ar bolisïau i'w gweithredu gan yr awdurdodau trafnidiaeth lleol yn ei ardal o Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

cynghori a gwneud argymhellion ar wasanaeth trafnidaeth strategol integredig a chydgysylltiedig yn y Gogledd; drwy fonitro ac adolygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

cynllunio, cydlynu a chynghori ar ymatebion rhanbarthol i gynigion Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus Llywodraeth Cymru.

adrodd yn rheolaidd i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig ar gynnydd, perfformiad, canlyniadau a gofynion adnoddau.

cadw ei gynlluniau a'i bolisïau trafnidiaeth rhanbarthol dan adolygiad ac argymell unrhyw newidiadau os yw'n ystyried ei bod hi'n briodol gwneud hynny.

ymgymryd ag unrhyw weithgareddau sy'n ategol neu'n rhesymol gysylltiedig â chyflawni'r swyddogaethau hyn

bydd gan Gadeirydd yr is-bwyllgor rôl allweddol wrth ddarparu arweinyddiaeth a chysylltiadau allweddol gyda Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yng nghyswllt gwaith yr Is-bwyllgor a'i rôl ymgynghorol wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

cynghorir yr Is-Bwyllgor gan Swyddogion y CBC a'i Swyddogion Statudol neu eu cynrychiolwyr neu ddirprwyon a benodir yn briodol.

Strategol

cydlynu gweithgarwch Awdurdodau Lleol a phartneriaid eraill fel y byddai dull rhanbarthol strategol yn ei le yn y maes polisi perthnasol;

darparu cyngor strategol perthnasol i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig;

cefnogi'r Cyd-bwyllgor Corfforedig i ddylanwadu ar bolisïau cenedlaethol a rhaglenni ariannu;

gweithredu penderfyniadau'r Cyd-bwyllgor Corfforedig; Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn rhoi cyfarwyddyd ac yn comisiynu'r Is-bwyllgorau i ymgymryd â thasgau allweddol.

Rheoli Prosiectau a Rhaglenni

cydlynu cynllunio, datblygu a chyflawni Rhaglen(ni)/Prosiect(au) perthnasol o fewn y Cylch Gorchwyl hwn;

monitro ac adolygu cynnydd ac effaith y Rhaglen(ni)/Prosiect(au) perthnasol, a chyflwyno unrhyw argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig.

Monitro ac adolygu lefel a defnydd adnoddau gan gynnwys staff a lle mae'n ystyried yn briodol, gwneud argymhellion i'r CBC mewn perthynas â'r materion hyn.

Rheoli Adnoddau

Monitro ac adolygu lefel a defnydd yr adnoddau sydd eu hangen gan gynnwys staff, a gwneud argymhellion i'r CBC mewn perthynas â'r materion hyn pan mae'n ystyried bod hynny'n briodol.

Rheoli Perfformiad

Cydlynu adrodd am berfformiad i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig o leiaf yn chwarterol.

CYFRIFOLDEBAU A'R HYN SYDD I'W GYFLAWNI:

Cyfathrebu a Chodi Ymwybyddiaeth

Bydd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn paratoi adroddiad chwarterol ar ei waith ar gyfer y Cyd-bwyllgor Corfforedig a fydd yn cynnwys:

- Cynnydd ar weithredu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys Rhaglenni a Phrosiectau unigol.
- Perfformiad Ariannol y Pwyllgor
- Datblygiadau sydd ar y gweill.

Bydd yr adroddiad yn ffurfio rhan o brotocol craffu cytûn a bydd ar ffurf a fydd yn hwyluso ei gyflwyno i drefniadau Craffu neu drefniadau llywodraethu eraill fel y pennir gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig.

CWORWM:

Rhaid i ddim llai na 5 aelod fod yn bresennol.

ADOLYGU

Bydd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn cynnal hunan-asesiad blynyddol o'i weithgareddau o dan y Cylch Gorchwyl hwn ac yn adrodd unrhyw gasgliadau ac argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig ac, fel rhan o'r asesiad hwn, bydd yn ystyried a yw'n derbyn cefnogaeth ddigonol a phriodol ai peidio wrth gyflawni ei rôl ac a yw ei gynllun gwaith blynyddol yn hylaw ai peidio.

Bydd y Pwyllgor yn adolygu ei Gylch Gorchwyl yn flynyddol a gall argymell i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig unrhyw ddiwygiadau i'w Gylch Gorchwyl.

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

1 Hydref, 2024

TEITL:	Cyfethol i'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol
AWDUR:	Claire Incledon, Dirprwy Swyddog Monitro

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Ystyried Aelodaeth yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Argymell i'r CBC ei fod yn cyfethol Aelodau (heb bleidlais) ar yr Is-bwyllgor i gefnogi ei swyddogaethau a'i gyfrifoldebau.

2.2. Bod yr isod yn cael eu cyfethol i'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol:

- Cynrychiolydd aelod o Barc Cenedlaethol Eryri sy'n gyfrifol am y portffolio trafnidiaeth.
- Cynrychiolydd o Trafnidiaeth Cymru sydd â chyfrifoldeb dros ranbarth y Gogledd.

3. Y RHESWM DROS Y PENDERFYNIAD

3.1. Cryfhau Aelodaeth yr Is-bwyllgor drwy gynyddu ei aelodaeth i gynnwys cynrychiolaeth Aelodau sydd â phrofiad a sgiliau penodol, ac arbenigedd ar drafnidiaeth o safbwynt rhanbarthol a chenedlaethol.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae aelodaeth yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol yn cynnwys 6 Aelod pleidleisio sy'n dal y portffolio ar gyfer polisi trafnidiaeth gan bob un o'r Cynghorau Cyfansoddol. Mae pob un o'r Aelodau hyn wedi'u cyfethol i'r Is-bwyllgor gyda'r pŵer i bleidleisio.

4.2. Mae Canllawiau Statudol yn annog cynnwys eraill i gefnogi cyflawni swyddogaethau a chyfrifoldebau yn effeithiol. Mae'r Canllawiau'n amlinellu pwysigrwydd creu diwylliant cynhwysol a chydweithredol i sicrhau persbectif ehangach o'i waith. Mae natur strategol gwaith yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn rhoi cyfle iddo adnabod partneriaid a rhanddeiliaid allweddol y maent yn ystyried a fyddai o fudd i'w waith. Fodd bynnag, mae pwy sy'n cael ei gyfethol a sut yn fater i'r CBC ei benderfynu.

4.3. Drwy gyfethol Aelodau ar unrhyw Is-bwyllgor, mae'r CBC yn cyfethol unigolyn fel Aelod o CBC y Gogledd ar y telerau hynny y mae'n eu pennu. Golyga hyn bod y person a gaiff ei gyfethol yn cael ei benodi'n Aelod i gefnogi swyddogaeth y CBC, yn hytrach na chynrychioli unrhyw sefydliad neu gyflogwr. Bydd telerau'r cyfethol yn cael eu nodi yn y cytundeb cyfethol a dim

ond y swyddogaethau trafnidiaeth hynny sy'n cael eu dirprwyo i'r Is-bwyllgor y byddant yn berthnasol iddynt.

4.4. Wrth ystyried pwy i'w argymell i'w cyfethol, mae'r Canllawiau yn cyfeirio at ystyried y math a'r ystod o sefydliadau a fyddai'n cael eu cynrychioli orau a'r sgiliau a'r profiad a fyddai'n fuddiol. Bydd y CBC yn ystyried yr egwyddorion a ganlyn a allai fod o gymorth i chi wrth ystyried eich argymhelliad:

i. bod yr aelodaeth yn darparu ystod a chydbwysedd o sgiliau;
ii. natur y dasg/gweithgaredd sydd i'w hystyried;
iii. yr arbenigedd/sgiliau perthnasol y gallai fod eu hangen i gefnogi'r Is-bwyllgor;
iv. rhyw, amrywiaeth a chydbwysedd diwylliannol aelodaeth yr is-bwyllgor a sut y gallai hyn/y dylai hyn gynrychioli'r cymunedau y mae CBC y Gogledd yn eu gwasanaethu.

4.5. Wrth ystyried argymhelliad yr Is-bwyllgor, bydd y CBC yn ystyried yr isod a fydd yn cael eu nodi yn y cytundeb cyfethol, a swyddogaethau'r CBC y gall yr aelod cyfetholedig weithredu fel aelod o'r CBC mewn perthynas â hwy:

- y diben y mae'r aelodau cyfetholedig yn cael eu cyfethol ar ei gyfer
- am ba hyd fydd y cyfethol
- hawliau pleidleisio
- telerau'r cytundeb cyfethol

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

5.1. Nid oes unrhyw oblygiadau ariannol yn deillio o'r adroddiad hwn.

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

6.1. Ymdrinnir â'r goblygiadau cyfreithiol a llywodraethu yng nghorff yr adroddiad.

ATODIADAU:

Dim

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. **Swyddog Monitro:**

Ymdrinnir a’r goblygiadau cyfreithiol a llywodraethu yn yr adroddiad.

ii. **Swyddog Cyllid Statudol:**

“Dim sylwadau o safbwynt priodoldeb ariannol.”

Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru
North Wales Corporate Joint Committee

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

1 Hydref, 2024

TEITL:	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol: Diweddariad cynnydd ac argymhellion
AWDUR:	Alwen Williams, Prif Weithredwr Dros Dro

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Pwrpas yr adroddiad hwn yw cyflwyno diweddariad ar y gwaith i ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) sy'n cynnwys sefydlu'r strwythurau gweithredol angenrheidiol i alluogi'r CBC i gyflawni ei ddyletswydd statudol.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Argymell bod:

- Datganiad gweledigaeth Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru
- Amcanion SMART
- Themâu trawsbynciol

a fanylir arnynt yn ***Atodiad 1*** yn cael eu cyflwyno i CBC y Gogledd i'w mabwysiadu a'u cynnwys yn Achos Dros Newid y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a Chynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru. Ac i ofyn i'r Achos Dros Newid drafft gael ei ddiweddaru a'i gyflwyno i'r is-bwyllgor yn ei gyfarfod nesaf.

2.2. Nodi'r prif ddyddiadau cerrig milltir fel y'u cyflwynir yn ***Atodiad 2*** ar gyfer cyflawni'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a chyfarwyddo gwaith pellach i gyflawni'r prif gerrig milltir yn unol â chanllawiau Llywodraeth Cymru.

2.3. Nodi'r Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid drafft yn ***Atodiad 3***, y mae'n rhaid ei baratoi i gefnogi'r CTRh, ac i argymell unrhyw ystyriaethau ychwanegol y dylid eu cynnwys.

2.4. I nodi y bydd y swyddog arweiniol yn uwch swyddog â chyfrifoldeb am drafnidiaeth ym mha bynnag Awdurdod a gynrychiolir trwy'r Cadeirydd etholedig. Bydd y swyddog arweiniol hwn yn gweithredu fel cyswllt rhwng y Grŵp Trafnidiaeth Ymgynghorol a'r Is-bwyllgor hwn.

3. Y RHESWM DROS Y PENDERFYNIAD

3.1. Mae'n ofynnol i CBC y Gogledd gynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) a Chynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP) yn unol â chanllawiau Llywodraeth Cymru erbyn 31 Mawrth, 2025. Er mwyn cyflawni hyn, dylai'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth ystyried cydrannau datblygol y CTRh drafft ac arwain y gwaith i gael ei gymeradwyo'n derfynol gan gynnwys cytuno ar y camau a'r dogfennau gofynnol ar gyfer ymgynghori'n gyhoeddus.

Uchelgais Gogledd Cymru
Ambition North Wales

3.2. Mae gwaith yn mynd rhagddo gyda chefnogaeth ymgynghorwyr, ARUP, sydd wedi creu map ffordd mewn perthynas â chamau cyflenwi critigol (***Atodiad 2***), a fydd yn cael ei ddatblygu i sicrhau bod materion yn cael sylw priodol drwy'r Is-bwyllgor ac yn cael eu cyfeirio i'r CBC mewn modd amserol er cymeradwyaeth.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 yn cynnwys darpariaeth ar gyfer creu Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBCau) a ffurfiwyd i hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol trwy fframwaith cyson a reolir yn ddemocrataidd. Mae'n ofynnol i'r CBCau gydymffurfio â holl ddyletswyddau cyrff cyhoeddus a chânt gyfrifoldeb statudol dros baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh)[1]. O ran y Gogledd, rhaid i'r CBC ddatblygu polisïau trafnidiaeth i weithredu Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021[2], gan ddarparu gweledigaeth hirdymor ar gyfer y 25 mlynedd nesaf. Mae aelodaeth CBC y Gogledd yn cynnwys cynrychiolwyr o chwe ardal awdurdod lleol Ynys Môn, Wrecsam, Conwy, Sir y Fflint, Sir Ddinbych, a Gwynedd, ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri.

4.2. Penodwyd Arup gan Uchelgais Gogledd Cymru ar ran Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd ym mis Mawrth 2024 i ddarparu cymorth ymgynghorol i ddatblygu'r CTRh.

4.3. Cyflwynwyd yr Achos Dros Newid drafft ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan gynnwys y weledigaeth a'r amcanion drafft, i'r CBC ar 22 Mawrth, 2024. Ers hynny, mae'r amcanion hyn wedi'u mireinio a'u cryfhau i bedwar amcan penodol, mesuradwy, cyraeddadwy, realistig ac amserol (SMART) gyda phum thema drawsbynciol sy'n cael eu hystyried yn hanfodol er mwyn helpu i gyflawni'r weledigaeth a'r amcanion. Mae Drafft Diweddaraf Achos Dros Newid y Cynllun Rhanbarthol wedi'i gynnwys fel ***Atodiad 4*** .

4.4. Bydd y gwaith i gefnogi datblygu polisi'n cael ei gyflawni gan yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol, ac ar 21 Mehefin, 2024 cadarnhaodd y CBC benodiad aelodau cyfetholedig i'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth, ac nid oes unrhyw newidiadau wedi'u hysbysu yn y cyfnod interim.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

5.1. Datblygiad y CTRh yw un o ddyletswyddau craidd y CBC, ac mae cyllideb yn ei lle ar ei gyfer.

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

6.1. Mae'r goblygiadau cyfreithiol mewn perthynas â llywodraethu yng nghorff yr adroddiad.

ATODIADAU:

Atodiad 1:	Gweledigaeth, Amcanion a Themâu Trawsbynciol Arfaethedig
Atodiad 2:	Map ffordd yn amlinellu camau cyflawni critigol
Atodiad 3:	Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid
Atodiad 4	Drafft Achos Dros Newid y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

[1] Mae'r CBC hefyd yn gyfrifol am baratoi Cynlluniau Datblygu Strategol

[2] Mae Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021 - ar-lein yn: https://www.gov.wales/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro:

"Mae'r swyddogaeth o ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn bŵer a arferir gan y CBC, ac mae'r adroddiad yma'n amlinellu rhai o'r elfennau allweddol sy'n angenrheidiol i ddatblygu'r Cynllun. Nid oes gennyf unrhyw wrthwynebiad gyda chynnwys yr adroddiad o ran priodoldeb."

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

"Gallaf gadarnhau bod gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig gyllideb wedi'i chlustnodi ar gyfer datblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Nid oes gennyf wrthwynebiad i'r penderfyniad a geisir."

Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru
North Wales Corporate Joint Committee

ATODIAD 1

Gweledigaeth, Amcanion a Themâu Trawsbynciol Arfaethedig

Datganiad Gweledigaeth Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru drafft yw:

Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafnidiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles.

Yn wreiddiol, nododd Achos Dros Newid CTRh Gogledd Cymru 15 amcan drafft sy'n helpu i danategu'r weledigaeth. Cyflwynwyd y rhain i'r CBC ar 22 Mawrth, 2024. Ers hynny, argymhellodd gwaith pellach gyda rhanddeiliaid awdurdodau lleol, cydweithwyr Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru ystyriaethau a gwelliant i'r amcanion. O ganlyniad, mae pedwar amcan SMART bellach yn cael eu cynnig. Mae'r rhain yn sefydlu targedau ac yn hyrwyddo aliniad rhwng y CTRh a blaenoriaethau y Llwybr Newydd. Mae'r amcanion hefyd yn ystyried y cyfrifoldeb tuag at y nodau llesiant i Gymru fel sy'n ofynnol dan ganllawiau CTRh a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru.

Y pedwar amcan SMART drafft yw:

1. **Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**: Byddwn yn galluogi 30% neu fwy o bobl yng Ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030 trwy gynllunio gwell defnydd tir a gwell cysylltedd digidol, a ddylai leihau'r angen cyffredinol i deithio a galluogi teithiau byrrach sy'n fwy addas ar gyfer dulliau cynaliadwy.
2. **Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth:** Byddwn yn datblygu seilwaith a gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl am sut maen nhw'n teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddiadau allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristaidd. Dylid gwella hygyrchedd pob atyniad taith allweddol, gan gefnogi'r targed rhannu modd cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040.
3. **Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau:** Byddwn yn datblygu seilwaith ategol a chymhellion cymorth i alluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng Ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035.
4. **Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy:** Byddwn yn datblygu rhwydwaith trafnidiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac effeithlon sy'n sicrhau twf economaidd cynaliadwy trwy wella hygyrchedd i feysydd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd gan o leiaf 50% o aelwydydd Gogledd Cymru ystod gynyddol o deithio o fewn awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol.

Yn ogystal ag amcanion y Cynllun Datblygu Rhanbarthol ac yn seiliedig ar adborth a thrafodaeth gychwynnol rhwng Aelodau Arup ac Awdurdodau Lleol a Swyddogion sy'n gyfrifol am Drafnidiaeth a Chynllunio a Thrafnidiaeth Cymru, ystyrir bod y themâu trawsbynciol a ganlyn yn hanfodol er mwyn helpu i gyflawni'r weledigaeth a'r amcanion:

Gwerth cymdeithasol – gan gydnabod bod manteision trafnidiaeth yn ymestyn y tu hwnt i ystyriaeth gul o welliannau amser teithio meintiol. Mae cydnabod effeithiau a manteision cymdeithasol a llesiant y mae systemau trafnidiaeth yn eu cynnig i gymunedau yn bwysig, yn enwedig i gymunedau gwledig a chymunedau sy'n ynysig yn gymdeithasol.

Tegwch - mae tegwch neu gydraddoldeb opsiynau trafnidiaeth yn golygu sicrhau bod pawb yng Ngogledd Cymru yn cael mynediad teg at opsiynau trafnidiaeth. Mae'n cydnabod bod gan wahanol bobl anghenion gwahanol, yn enwedig y rhai sy'n perthyn i grwpiau difreintiedig, neu'r rhai mewn cymunedau gwledig.

Dan arweiniad y gymuned - grymuso cymunedau lleol a grwpiau eiriolaeth i gymryd rhan a chymryd perchnogaeth o hyrwyddo a datblygu datrysiadau trafnidiaeth, yn ogystal â gweithredu gwasanaethau yn y gymuned.

Integreiddio - cydnabod bod newid moddol yn gofyn am ddull cyfannol, integredig o gynllunio teithiau, gan weithio ar draws gwahanol ddulliau a sectorau i'w gwneud yn haws i bobl deithio o ddrws i ddrws gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy.

Fforddiadwyedd - cydnabod heriau cyflawni yn y cyd-destun ariannol a masnachol presennol i'r sector cyhoeddus ac economi'r DU.

Ar ôl ystyriaeth gan yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth, bydd y Weledigaeth, yr amcanion SMART a'r themâu trawsbynciol yn cael eu cyflwyno i'r CBC i'w cymeradwyo a'u cynnwys yn y CTRh drafft ar gyfer Gogledd Cymru.

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol | Regional Transport Plan
Dyddiadau allweddol | Key dates

Cyflwyno Cynllun Gweithredu ar gyfer Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft cychwynnol i Lywodraeth Cymru
Implementation Plan for the Regional Transport Plan to Welsh Government

Tachwedd | November 2023

Mawrth | March 2024

Achos Dros Newid Drafft i'r CBC ac i Lywodraeth Cymru
Draft Case for Change to the CJC and Welsh Government

Diweddariad i'r CBC a chyflwyno'r amcanion a themâu trawsbynciol
Update to the CJC and present the SMART objectives and cross-cutting themes

Medi | September 2024

Hydref | October 2024

Cyfarfod Cyntaf yr Is-Bwyllgor Trafnidiaeth
First meeting of the Transport Sub-Committee

Ymgynghoriad cyhoeddus (agored am 14 wythnos)
Public consultation (open for 14 weeks)

Ionawr | January 2025

Mai | May 2025

Adroddiad yr ymgynghoriad
Consultation report

Cyflwyno y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru
Present the Regional Transport Plan to Welsh Government

Mai | May 2025

Mehefin | June 2025

Cyhoeddir Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Regional Transport Plan is published

Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid Drafft

Cyfeirnod:

1 | 5 Gorffennaf 2024

© Arup

Mae'r adroddiad hwn yn ystyried cyfarwyddiadau a gofynion penodol ein cleient. Nid yw wedi'i fwriadu ar gyfer unrhyw drydydd parti, ni ddylent ddibynnu arno ac ni dderbynnir unrhyw gyfrifoldeb i unrhyw drydydd parti.

Rhif y gwaith

Ove Arup & Partners Limited
4 Pierhead Street
Capital Waterside
Caerdydd
CF10 4QP
Y Deyrnas Unedig
arup.com

ARUP

Gwirio Dogfen

Teitl y prosiect	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol CBC y Gogledd
Teitl y ddogfen	Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid Drafft
Rhif y gwaith	
Cyfeirnod y ddogfen	
Cyfeirnod ffeil	

Adolygu	**Dyddiad**	**Enw ffeil**			
		Disgrifiad			
			Paratowyd gan	**Gwiriwyd gan**	**Cymeradwywyd gan**
		Enw	Anna Fahey / Natalie Queffurus	Allan Pitt	Ben Pritchard
		Llofnod			
		Enw ffeil			
		Disgrifiad			
			Paratowyd gan	**Gwiriwyd gan**	**Cymeradwywyd gan**
		Enw			
		Llofnod			
		Enw ffeil			
		Disgrifiad			
			Paratowyd gan	**Gwiriwyd gan**	**Cymeradwywyd gan**
		Enw			
		Llofnod			

Cyhoeddi Gwiriad Dogfen gyda'r Ddogfen ✓

Cynnwys

1. Cyflwyniad1
1.1 Pwrpas y Cynllun Ymgysylltu1
1.2 Dull Gweithio wedi'i Arwain gan Ymgysylltu1
1.3 Gweledigaeth, Amcanion a Themâu Trawsbynciol2
2. Canllawiau4
2.1 Canllawiau CTRh4
2.2 CTRh CBC y Gogledd: Yr Achos Dros Newid 4
2.3 CTRh CBC y Gogledd: Cynllun Gweithredu5
2.4 Canllawiau WelTAG5
3. Mapio Rhanddeiliaid6
4. Dull Ymgysylltu8
4.1 Cyfnod 1: Drafft cychwynnol CTRh, CCTRh ac IWBA8
4.2 Cyfnod 2: Cwmpasu IWBA (Asesiadau Statudol) 11
4.3 Cyfnod 3: Yr Ymgynghoriad Cyhoeddus11
4.4 Cyfnod 4: Drafft terfynol CTRh, CCTRh ac IWBA12
4.5 Cyfnod 5: Cyhoeddi CTRh, CCTRh ac IWBA12
5. Camau Nesaf13

Tablau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Ffigyrau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Darluniadau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Lluniau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Ffotograffau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Atodiadau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Atodiadau

A.1 Rhestr Rhanddeiliaid **Error! Bookmark not defined.**

1. Cyflwyniad

1.1 Pwrpas y Cynllun Ymgysylltu

Comisiynwyd Arup gan Gyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd (CBC y Gogledd) i gefnogi datblygiad ei Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh), sy'n cyd-fynd â gweledigaethau cyffredin ac amcanion blaenoriaeth Llwybr Newydd, Strategaeth Trafnidiaeth Cymru.

Yn unol â chanllawiau CTRh[1], rhaid paratoi Cynllun Ymgysylltu i gefnogi'r CTRh i ddangos pwy fydd yn rhan o ddatblygu'r CTRh, sut y byddant yn cymryd rhan, ac unrhyw fanylion am weithgareddau ymgysylltu â rhanddeiliaid ac ymgynghori â'r cyhoedd.

Pwrpas y Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid drafft hwn yw nodi'r cerrig milltir ymgysylltu ac ymgynghori a'r amserlenni arfaethedig ar gyfer CTRh CBC y Gogledd, gan gynnwys nodi rhanddeiliaid allweddol a pha weithgareddau a wneir yn ystod pob cam. Mae'r cynllun yn ddogfen fyw a bydd yn cael ei monitro a'i diweddaru'n barhaus hyd at gwblhau'r CTRh.

Paratowyd y Cynllun Ymgysylltu drafft hwn i CBC y Gogledd ystyried a phenderfynu ar ei ddull gweithredu, a fydd yn arwain at baratoi i weithredu gweithgareddau ymgysylltu yn y dyfodol.

1.2 Dull Gweithio wedi'i Arwain gan Ymgysylltu

O ystyried yr ystod eang o faterion a buddion sy'n gysylltiedig â'r CTRh, bydd ymgysylltu â rhanddeiliaid ac ymgynghori â'r cyhoedd yn hanfodol i'w ddatblygu a'i weithredu'n llwyddiannus.

Nod y Cynllun Ymgysylltu hwn yw helpu i gynnwys yr holl randdeiliaid perthnasol ac unigolion a sefydliadau sydd â diddordeb, i gael eu barn a'u cefnogaeth yn natblygiad y CTRh.

Drwy'r Achos dros Newid a'r Cynllun Ymgysylltu hwn, mae nifer o unigolion a sefydliadau wedi cael eu nodi fel rhanddeiliaid allweddol ar gyfer y CTRh, ac mae'r Cynllun hwn yn nodi sut y byddwn yn cyfathrebu â hwy yn unol â'u hanghenion a'u gofynion.

Mae'r Cynllun Ymgysylltu hwn hefyd yn amlinellu sut y byddwn yn ymgysylltu i helpu i sicrhau bod pob grŵp o bobl gan gynnwys grwpiau anodd eu cyrraedd yn cael y cyfle i gymryd rhan, a fydd yn helpu i gynnwys cynrychiolwyr cymdeithas, diwylliant, economi ac amgylchedd Gogledd Cymru, a thu hwnt. Byddwn yn cyflawni hyn drwy gyfuniad o:

- Grŵp craidd o randdeiliaid allweddol yn goruchwylio'r gwaith o gyflawni'r Cynllun yn llwyddiannus;
- Cyfarfodydd penodol i drafod materion a chyfleoedd pwnc penodol gydag aelodau'r grŵp rhanddeiliaid allweddol;
- Sesiynau briffio a gweithdai rhanddeiliaid, i gynnwys ystod ehangach o unigolion a sefydliadau sy'n cynrychioli ystod eang o ddiddordebau sy'n berthnasol i'r Cynllun; a
- Ymgynghoriad cyhoeddus i gynnwys y gymuned ehangach a grwpiau anodd eu cyrraedd a allai gael eu heffeithio gan ganlyniadau posibl y CTRh.

Darperir manylion mapio rhanddeiliaid yn adran 3 y Cynllun hwn, ac mae'r dull ymgysylltu ac ymgynghori wedi'i nodi yn adran 4 y Cynllun hwn.

Rydym yn cael ein hannog i weld enghreifftiau o gydweithio rhanbarthol a chyfranogiad gyda'r nod cyffredin o wella llesiant y rhanbarth trwy fentrau cyfredol. Fel y cefnogir gan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, byddwn yn ceisio cydweithio a chynnwys y grwpiau hynny ymhellach i ddatblygu dealltwriaeth hyd yn oed yn well o faterion, cyfleoedd ac anghenion rhanbarthol ac isranbarthol, er mwyn helpu i ychwanegu gwerth a sicrhau ymrwymiad i'r cynigion o fewn y CTRh a sicrhau bod y pum ffordd o weithio wedi'u hymgorffori ym mhopeth a wnawn.

[1] https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-07/guidance-to-corporate-joint-committees-on-regional-transport-plans-2023.docx

Mae CBC y Gogledd yn cynnig cyfle i awdurdodau lleol gydweithio ar raddfa ofodol ranbarthol strategol. Er y bydd buddiannau lleol ar waith, dylai'r CTRh helpu swyddogion ac aelodau lleol i ddatblygu ac ymrwymo i weledigaeth ac amcanion rhanbarthol a rennir ar gyfer trafnidiaeth, gan groesi ffiniau gweinyddol. Rydym yn bwriadu uno'r grŵp rhanddeiliaid amrywiol gyda set gyffredin o werthoedd, gweledigaeth ac amcanion ymlaen llaw, yr ydym i gyd yn gweithio iddynt ac yn cyfeirio'n ôl atynt trwy gydol y broses a phe bai unrhyw wahaniaeth barn yn codi.

Trwy ganolbwyntio mwy ar y darlun ehangach a llai ar y llwybr i gyrraedd yno, mae'r siawns o gael eiriolaeth yn llwyddiannus yn cynyddu'n fawr. Yn ogystal, bydd y dull hwn yn sicrhau bod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn cael ei hystyried drwy gydol y broses mewn perthynas â'i ffyrdd o weithio.

Ystyrir bod ymddygiad gweithio cydweithredol yn elfen hanfodol ar gyfer canlyniadau llwyddiannus y Cynllun Cludiant Rhanbarthol ac felly cytunir ar ddull o weithio ar y cyd, ynghyd ag ymddygiadau cydweithredol positif mwy penodol a phendant sy'n adeiladu ar gylch gorchwyl Cydbwyllgor Corfforedig y Gogledd.

Dylid nodi nad ydym yn diffinio 'cydweithredu' fel undod neu gytundeb, ond y gwerth unigryw a grëwyd trwy ddod â safbwyntiau a barn gwahanol at ei gilydd i greu trafodaeth, rhannu gwybodaeth a gwell dealltwriaeth, gyda chanlyniad terfynol unigryw sy'n crynhoi'r mewnbwn amrywiol hwn.

Felly, byddwn yn cynnwys rhanddeiliaid wrth gytuno ar weledigaeth ac amcanion ar gyfer y Cynllun Cludiant Rhanbarthol a fydd yn dylanwadu ar yr ymyriadau posibl y gellid eu datblygu yn unol â hynny. Bydd hyn yn helpu i ymrwymo'n gynnar i gamau paratoi'r CTRh a'r camau gweithredu diweddarach.

Mae gweledigaeth ddrafft, amcanion SMART[2] a themâu trawsbynciol ar gyfer y CTRh wedi cael eu datblygu ar y cyd rhwng CBC y Gogledd, ei aelodau, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru. Fe'u cyflwynir isod fel pwyntiau cyfeirio allweddol ar gyfer y dull o ymgysylltu â rhanddeiliaid.

1.3 Gweledigaeth, Amcanion a Themâu Trawsbynciol

Datganiad Gweledigaeth CTRh Gogledd Cymru yw: *Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafnidiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles.*

Yn wreiddiol, roedd Achos Dros Newid CTRh Gogledd Cymru yn nodi 15 amcan i helpu i danategu'r weledigaeth hon, ac y mae Llywodraeth Cymru wedi'u hystyried ac wedi awgrymu gwelliannau gyda chefnogaeth Trafnidiaeth Cymru. Mae'r rhain wedi llywio datblygiad pedwar amcan SMART allweddol, sy'n sefydlu targedau ac yn helpu i sicrhau cysondeb rhwng y CTRh a blaenoriaethau / nodau llesiant y Llwybr Newydd at ddibenion arfarnu trafnidiaeth, fel sy'n ofynnol gan y Canllawiau CTRh (ac a ystyrir ymhellach yn adran 2 y Cynllun hwn).

Mae amcanion drafft SMART CTRh Gogledd Cymru wedi'u hamlinellu isod.

1. Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol: Byddwn yn galluogi 30% neu fwy o bobl yng Ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030 trwy gynllunio gwell defnydd tir a gwell cysylltedd digidol, a ddylai leihau'r angen cyffredinol i deithio a galluogi teithiau byrrach sy'n fwy addas ar gyfer dulliau cynaliadwy.
2. Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth: Byddwn yn datblygu seilwaith a gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl am sut maen nhw'n teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddiadau allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristiaeth. Dylid gwella hygyrchedd pob atyniad taith allweddol, gan gefnogi'r targed rhannu modd cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040.
3. Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau: Byddwn yn datblygu seilwaith ategol a chymhellion cymorth i alluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng Ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035.
4. Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy: Byddwn yn datblygu rhwydwaith trafnidiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac effeithlon sy'n sicrhau twf economaidd cynaliadwy trwy wella hygyrchedd i feysydd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd gan o leiaf 50% o

---

[2] Penodol, Mesuradwy, Cyraeddadwy, Perthnasol ac Amserol

aelwydydd yng Ngogledd Cymru ystod gynyddol o deithio o fewn awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol.

Yn ogystal ag amcanion y CTRh, ac yn seiliedig ar adborth a thrafodaeth gychwynnol gyda CBC y Gogledd, ac wedi'u llywio gan ymgysylltu â swyddogion Trafnidiaeth Cymru ac Awdurdod Lleol Gogledd Cymru, ystyrir bod y themâu trawsbynciol a ganlyn yn hanfodol ar gyfer helpu i gyflawni'r weledigaeth a'r amcanion:

- Gwerth cymdeithasol – cydnabod bod manteision trafnidiaeth yn ymestyn y tu hwnt i ystyriaeth gul o welliannau amser teithio meintiol. Mae cydnabod effeithiau a manteision cymdeithasol a llesiant y mae systemau trafnidiaeth yn eu cynnig i gymunedau yn bwysig, yn enwedig i gymunedau gwledig ac ynysig yn gymdeithasol.
- Tegwch - mae tegwch neu gydraddoldeb opsiynau trafnidiaeth yn golygu sicrhau bod pawb yng Ngogledd Cymru yn cael mynediad teg at opsiynau trafnidiaeth. Mae'n cydnabod bod gan wahanol bobl anghenion gwahanol, yn enwedig y rhai sy'n perthyn i grwpiau difreintiedig, neu'r rhai mewn cymunedau gwledig.
- Arwain gan y gymuned - grymuso cymunedau lleol a grwpiau eiriolaeth i gymryd rhan a chymryd perchnogaeth o hyrwyddo a datblygu datrysiadau trafnidiaeth, yn ogystal â gweithredu gwasanaethau yn y gymuned.
- Integreiddio - cydnabod bod newid moddol yn gofyn am ddull cyfannol, integredig o gynllunio teithiau, gan weithio ar draws gwahanol ddulliau a sectorau i'w gwneud yn haws i bobl deithio o ddrws i ddrws gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy.
- Fforddiadwyedd - cydnabod heriau cyflawni yn y cyd-destun ariannol a masnachol presennol i'r sector cyhoeddus ac economi'r DU.

2. Canllaw

Yn ogystal â'r Cynllun Ymgysylltu sy'n cyflawni'r nodau a'r dibenion a amlinellir yn adran 1, mae'r cynllun hefyd wedi'i baratoi yn unol â'r canllawiau a ganlyn a dogfennau cychwynnol CTRh CBC y Gogledd.

2.1 Canllawiau CTRh

Mae Canllawiau'r CTRh yn nodi, cyn dechrau gweithio ar ddatblygu'r CTRh, y dylai CBC y Gogledd ddatblygu 'Achos dros Newid' ac fel rhan o'r Achos dros Newid hwn, dylai'r CBC ddatblygu Cynllun Ymgysylltu.

Dylai'r Cynllun Ymgysylltu nodi:

- Pwy fydd yn rhan o ddatblygu'r CTRh; a
- Sut y byddant yn cymryd rhan, gan gynnwys manylion y broses ymgynghori ffurfiol a mecanweithiau ymgysylltu a chyfranogi eraill.

Mae'n ofynnol datblygu CTRh ar y cyd, gan dynnu ar wybodaeth a phrofiad o gynlluniau trafnidiaeth lleol a rhanbarthol blaenorol. Mae'n ofynnol iddynt hefyd fod yn barod wrth gydweithredu â phartneriaid allweddol gan gynnwys awdurdodau lleol yn CBC y Gogledd a phartneriaid eraill gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, a grwpiau a gweithredwyr trafnidiaeth yn y sector preifat a'r trydydd sector ar draws gwahanol ddulliau trafnidiaeth. Yn ogystal â'r cyhoedd, y dylid ymgysylltu â nhw drwy gyfrwng modd creadigol ac arloesol sy'n cynnwys ystod amrywiol o bobl.

2.2 CTRh CBC y Gogledd: Yr Achos dros Newid

Mae CTRh CBC y Gogledd: Achos dros Newid yn amlinellu nodau ac amcanion y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac yn nodi'r materion, yr heriau a'r cyfleoedd allweddol y dylai'r cynllun eu hystyried er mwyn arwain datblygiad rhwydwaith trafnidiaeth integredig ar gyfer Gogledd Cymru.

O fewn y ddogfen Achos dros Newid, mae Tabl 6.1 yn nodi rhanddeiliaid allweddol i fod yn rhan o'r gwaith gan gynnwys:

- CBC y Gogledd;
- Parc Cenedlaethol Eryri fel Aelod o CBC y Gogledd;
- Llywodraeth Cymru;
- Cyrff Statudol;
- Deiliaid swyddi statudol;
- Gweithredwyr Trafnidiaeth;
- Grwpiau Economi a Thwristiaeth;
- Grwpiau Defnyddwyr Trafnidiaeth;
- Grwpiau Cludo Llwythi
- Gwleidyddion;
- Grwpiau Amgylcheddol;
- Y gymuned.

Mae'r Achos dros Newid hefyd yn nodi pryd a sut y dylid ymgysylltu â sefydliadau unigol ac fe'i defnyddiwyd i ffurfio sail y mapio rhanddeiliaid yn adran 3 a'r rhaglen ymgysylltu yn adran 4 y Cynllun hwn.

2.3 CTRh CBC y Gogledd: Cynllun Gweithredu

Mae Cynllun Gweithredu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Cydbwyllgor Corfforedig y Gogledd yn diffinio'r tasgau, yr adnoddau a'r gyllideb sydd eu hangen i ddatblygu a chyflawni'r CTRh ar gyfer Gogledd Cymru.

Mae'r cynllun yn nodi sawl pecyn gwaith sydd eu hangen i ddatblygu'r CTRh, gan gynnwys yr angen i ddatblygu cynllun rheoli rhanddeiliaid i gytuno ar y dull o hysbysu'r cyhoedd a rhanddeiliaid y CTRh i sicrhau bod y neges yn cael ei chlywed ymhlith cymaint o drigolion â phosibl, gyda chyllideb gyfyngedig a chan leihau'r effaith amgylcheddol. Mae'r Cynllun Ymgysylltu hwn yn bodloni gofynion y cynllun rheoli rhanddeiliaid.

2.4 Canllawiau WelTAG

Yn ogystal â pharatoi'r Cynllun Ymgysylltu hwn yn unol â Chanllawiau CTRh, yr Achos dros Newid a'r Cynllun Gweithredu, rhaid ymgymryd ag ymgysylltu a bodloni proses canllawiau arfarnu trafnidiaeth Cymru (WelTAG).

Mae WelTAG yn nodi y dylai CBC ddarparu manylion pwy yr ymgynghorwyd â hwy, crynhoi adborth ac egluro sut y mae'r sylwadau wedi'u hystyried. Dylai hyn fod yn seiliedig ar Gynllun Ymgysylltu a dylid ei gofnodi mewn Adroddiad Ymgynghori, i'w gynnal a'i fodloni fel rhan o broses Arfarnu Lles WelTAG ac Integredig (IWBA).

Mae WelTAG yn amlinellu y dylai Cynlluniau Ymgysylltu gyd-fynd â'r pum ffordd o weithio yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ac mae'n datgan ymhellach y dylai'r Cynllun Ymgysylltu amlinellu:

- Gyda phwy rydych chi am ymgysylltu;
- Pam rydych chi eisiau ymgysylltu â nhw;
- Sut y byddwch yn ymgysylltu â nhw;
- Pryd y byddwch chi'n ymgysylltu â nhw; a
- Beth fyddwch chi'n ei wneud gyda'r adborth maen nhw'n ei gynnig.

3. Mapio Rhanddeiliaid

Er mwyn sicrhau ymgysylltiad ystyrlon i'r CTRh, mae'r rhanddeiliaid a ganlyn wedi'u nodi a byddwn yn ymgysylltu â hwy drwy gydol cyfnod paratoi'r CTRh yn unol â'r gweithgareddau ymgysylltu a amlinellir yn adran 4 y Cynllun hwn.

Mae'r tabl isod yn adeiladu ar y rhanddeiliaid allweddol a nodwyd yn Achos Dros Newid CTRh CBC y Gogledd.

Grŵp Rhanddeiliaid	Rhanddeiliaid	Dylanwad	Diddordeb	Cyfiawnhad
Awdurdod cyfrifol	Prif Weithredwr Dros Dro CBC y Gogledd: Alwen Williams	Uchel	Uchel	Mae'r CBC a'i sefydliadau cyfansoddol yn gyfrifol am ddatblygiad y Cynllun
Aelodau CBC y Gogledd	Cadeirydd: Y Cynghorydd Dyfrig Siencyn Is-gadeirydd: Y Cynghorydd Mark Pritchard Cynghorwyr: Llinos Medi Huws Charlie McCoubrey Ian B. Roberts Jason McLellan Edgar Wyn Owen Iwan Jones	Canolig - Uchel	Uchel	Mae'r CBC a'i sefydliadau cyfansoddol yn gyfrifol am ddatblygiad y Cynllun
Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol CBC y Gogledd		Uchel	Canolig / Uchel	Gellir dod o hyd i'w gylch gorchwyl yma: https://democracy.gwynedd.llyw.cymru/documents/s41234/Item%2010%20-%20Appendix%201%20-%20Co-option%20Agreement%20-%20Transport%20Sub-Committee.pdf
Swyddogion Awdurdod Lleol CBC y Gogledd	Cyngor Sir Ynys Môn Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy Cyngor Sir Ddinbych Cyngor Sir y Fflint Cyngor Gwynedd Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri	Uchel	Uchel	Mae'r CBC a'i sefydliadau cyfansoddol yn gyfrifol am ddatblygiad y Cynllun
Grŵp rhanddeiliaid allweddol	CBC y Gogledd, Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru	Uchel	Canolig - Uchel	Mae'r CBC a'i sefydliadau cyfansoddol yn gyfrifol am ddatblygu'r Cynllun. Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am adolygu a chymeradwyo'r cynllun. Mae TrC yn bartner cyflenwi allweddol.

Grŵp Rhanddeiliaid	Rhanddeiliaid	Dylanwad	Diddordeb	Cyfiawnhad
Grwpiau Cludo Llwythi	Rhaglen Ynys Ynni Ynys Môn Ynni Olaf Llandrillo Menai	Canolig	Canolig-Uchel	Mae'n bwysig dal barn y rhai sy'n ymwneud â'r sector cludo nwyddau
Gwleidyddion Lleol	Bwrdd Tref Wrecsam Pob cyngor tref a chymuned o'r Awdurdodau Lleol a restrir uchod	Isel-canolig	Canolig	Mae'r grwpiau hyn yn cynrychioli barn eu hetholwyr ac yn darparu gwybodaeth leol.
Cymuned	Y Cyhoedd	Isel	Isel	Mae'n hanfodol bod y cyhoedd yn cael cyfle i wneud sylwadau ar y Cynllun.
Grwpiau Economi a Thwristiaeth	Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru Ardal Twf Cenedlaethol Wrecsam a Glannau Dyfrdwy Partneriaeth Chwaraeon Rhanbarthol Gogledd Cymru Arloesi Bwyd Cymru Partneriaeth Sgiliau Rhanbarthol Gogledd Cymru Prifysgol Bangor Prifysgol Wrecsam	Isel – Canolig	Canolig	Mewn sefyllfa dda i gynghori ar rôl y CTRh wrth gefnogi twf economaidd
Cyrff Statudol	Awdurdod Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru Tasglu Gweinidogol Gogledd Cymru Banc Datblygu Cymru Cyngor Busnes Gogledd Cymru Network Rail Asiantaeth Priffyrdd Bws Cymru Panel Adolygu Ffyrdd Busnes Cymru Llywodraeth Cymru GIG Cymru	Isel – Canolig	Canolig	Partneriaid Cyflawni Hanfodol
Cyrff Statudol	Cyfoeth Naturiol Cymru	Isel-Canolig	Canolig	Bydd mewnbwn gan gyrff amgylcheddol a threftadaeth yn cyfyngu ar unrhyw effaith niweidiol
Cyrff Statudol	Trafnidiaeth Cymru	Uchel	Uchel	Mae TrC yn cefnogi'r CBC i ddatblygu'r cynllun. Maent hefyd yn bartner cyflawni hanfodol
Deiliaid Swyddi Statudol	Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol	Canolig	Canolig	Mae swyddfeydd yn hanfodol i sicrhau bod blaenoriaethau

Grŵp Rhanddeiliaid	Rhanddeiliaid	Dylanwad	Diddordeb	Cyfiawnhad
				llesiant yn cael eu hystyried
Gweithredwyr / grwpiau trafnidiaeth	Bws Cymru Gwasanaethau Fflecsi Arriva Cymru	Isel – Canolig	Canolig	Mae Gweithredwyr Trafnidiaeth yn hanfodol i gynllunio darpariaeth

4. Dull Ymgysylltu

Rhaglen Ymgysylltu

Bydd Cynllun Ymgysylltu y CTRh yn mabwysiadu dull fesul cam wedi'i fframio o amgylch y camau allweddol a ganlyn:

Cam	Cyfnod	Amserlen
Cam 1: Drafft cychwynnol, CTRh Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (CCTRh) a'r Arfarniad Lles Integredig (IWBA)	O'r dechrau i'r Ymgynghoriad Cyhoeddus	Tachwedd 2023 – Tachwedd 2024
Cam 2: Cwmpasu IWBA (Asesiadau Statudol)	Ymarfer cwmpasu 5 wythnos IWBA (Asesiadau Statudol)	Gorffennaf – Awst 2024
Cam 3: Yr Ymgynghoriad Cyhoeddus	Ymgynghoriad Cyhoeddus am o leiaf 12 wythnos	Tachwedd 2024 – Chwefror 2025
Cam 4: Drafft terfynol CTRh, CCTRh ac IWBA	Diwedd yr Ymgynghoriad Cyhoeddus a'r diweddariad i ystyried unrhyw sylwadau – cyflwyno drafft terfynol CTRh, CCTRh ac IWBA i Lywodraeth Cymru	Chwefror – Mawrth 2025
Cam 5: Cyhoeddi CTRh, CCTRh ac IWBA	Cyflwyno'r CTRh, CCTRh ac IWBA terfynol – Llywodraeth Cymru a chymeradwyaeth weinidogol yn ôl yr angen	Haf 2025

Darperir rhagor o wybodaeth am y gweithgareddau a gynhelir ar bob cam yn yr adrannau a ganlyn, gan gynnwys diben y gweithgaredd, pwy fydd yn cymryd rhan, pryd a'r dull i'w ddefnyddio.

Mae'r Cynllun Ymgysylltu hwn yn ddogfen fyw a bydd y gweithgareddau ymgysylltu a gynlluniwyd yn cael eu hadolygu a'u mireinio drwy gydol y rhaglen ymgysylltu yn ôl yr angen.

4.1 Cam 1: Drafft cychwynnol CTRh, CCTRh ac IWBA

Bydd Cam 1 y rhaglen ymgysylltu yn cwmpasu'r cyfnod o'r dechrau hyd at yr ymarfer ymgynghori cyhoeddus, gan gynnwys paratoi drafftiau cychwynnol y CTRh, y CCTh ac IWBA.

Mae rhai gweithgareddau yn y cam hwn eisoes wedi digwydd neu maent yn parhau fel yr amlinellir isod.

4.1.1 Gweithdai i Randdeiliaid

Cynhaliwyd dau Weithdy Rhanddeiliaid ar-lein (Teams). Cyflwynir crynodeb o'r digwyddiadau isod:

Gweithdy Rhanddeiliaid 1

Diben: Cyflwyno a phrofi nodi materion allweddol a meysydd ffocws sy'n gysylltiedig â'r data a'r sylfaen dystiolaeth sydd ar gael.

Yn bresennol: Aelodau a swyddogion CBC y Gogledd, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru

Pryd: 25 Ebrill 2024

Dull gweithredu: Cyflwynodd Gweithdy 1 y ffynonellau tystiolaeth allweddol a ddefnyddiwyd i lywio a nodi materion a meysydd ffocws ar gyfer y CTRh, ystyried methodolegau asesu a blaenoriaethu, a rhestr o bolisïau, prosiectau a chynlluniau yn y gorffennol, y presennol a'r rhai sy'n dod i'r amlwg. Roedd hyn yn caniatáu i unrhyw fylchau mewn gwybodaeth gael eu hamlygu gan randdeiliaid, yn ogystal ag awgrymiadau.

Gweithdy Rhanddeiliaid 2

Diben: Cyflwyno a phrofi opsiynau ar gyfer fframwaith arfarnu, polisïau, rhaglenni a phrosiectau drafft.

Yn bresennol: Aelodau a swyddogion CBC y Gogledd, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru

Pryd: 2 Mai 2024

Dull gweithredu: Adroddodd y tîm prosiect yn ôl ar sut y gwnaeth canlyniadau Gweithdy Rhanddeiliaid 1 helpu i lunio'r CTRh drafft newydd, gan gynnwys y weledigaeth, amcanion SMART, a rhestr hir o opsiynau ar gyfer polisïau, rhaglenni a phrosiectau drafft ar raddfeydd geo-ofodol gwahanol. Cyflwynodd y tîm prosiect y cyfeiriad polisi newydd a rhestr o raglenni a phrosiectau drafft ar gyfer gwahanol feysydd ffocws, ochr yn ochr ag arfarniad a blaenoriaethu cychwynnol. Yna cafodd y grŵp rhanddeiliaid y dasg o nodi heriau, cyfleoedd a syniadau sy'n berthnasol i'r rhestr polisi arfaethedig, rhaglen a rhestr hir y prosiect. Cyhoeddwyd taenlen o opsiynau ochr yn ochr â sleidiau cyflwyno ar gyfer sylwadau ar ôl y cyfarfod, gyda dyddiad cau o ddydd Iau 23 Mai.

4.1.2 Adborth Parhaus gan Swyddogion ac Aelodau

Diben: Gofyn am sylwadau ar faterion, tystiolaeth a gwybodaeth sy'n dod i'r amlwg, polisïau, rhaglenni a phrosiectau drafft.

Rhanddeiliaid: Aelodau a swyddogion Awdurdodau Lleol CBC y Gogledd

Pryd: Trwy gydol Cyfnod 1

Dull gweithredu: Mae cyfleoedd briffio ac adborth yn parhau ac ar agor drwy gydol cam drafft cychwynnol y CTRh, y CCTRh ac IWBA. Mae'r tîm prosiect wedi darparu sesiynau briffio ac wedi amlinellu'r dystiolaeth newydd, methodolegau ar gyfer gwerthuso ac asesu, polisïau drafft, rhaglenni a phrosiectau. Darperir cyfleoedd ar gerrig milltir allweddol i swyddogion ac aelodau ofyn cwestiynau a rhoi adborth, y bydd y tîm prosiect yn ei ystyried fel rhan o ddatblygiad drafft cychwynnol y CTRh, CCTRh ac IWBA.

4.1.3 Sesiynau CTRh

Diben: Trafod pynciau penodol sy'n berthnasol i ddatblygiad y CTRh, y CCTRh ac IWBA a sicrhau cysondeb ac effeithlonrwydd rhwng y Cydbwyllgorau Corfforedig wrth baratoi eu cynlluniau rhanbarthol.

Yn bresennol: Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, a Chydbwyllgorau Corfforedig

Pryd: Pob Cam

Dull gweithredu: Mae cyfarfodydd rheolaidd wedi'u cynnal mewn fforwm bwrdd crwn ar-lein (Teams). Mae tîm prosiect CBC y Gogledd wedi darparu diweddariadau ar statws CTRh drafft Gogledd Cymru ac wedi amlinellu ei ddull arfaethedig o ddatblygu'r dogfennau a'r asesiadau perthnasol. Mae'r cyfarfodydd yn cynnig cyfleoedd i'r CBC drafod cysondebau ac effeithlonrwydd posib wrth baratoi eu cynlluniau rhanbarthol.

4.1.4 Cyfarfodydd is-bwyllgor Trafnidiaeth a CBC y Gogledd

Diben: Ers 28 Ionawr 2022, mae aelodau CBC y Gogledd wedi cyfarfod i drafod materion allweddol a gwneud penderfyniadau sy'n berthnasol i lywodraethu, dyletswyddau a gofynion. Mae hyn wedi cynnwys sefydlu is-bwyllgor trafnidiaeth i helpu i oruchwylio datblygiad y CTRh.

Yn bresennol: Aelodau CBC y Gogledd

Pryd: Pob Cam

Dull gweithredu: Bydd CBC y Gogledd ac aelodau'r is-bwyllgor yn parhau i gyfarfod yn rheolaidd i drafod a chytuno ar fusnes CBC, a hwyluso gwneud penderfyniadau allweddol gan gynnwys ar y CTRh wrth gyrraedd ei gerrig milltir allweddol.

4.2 Cam 2: Cwmpasu IWBA (Asesiadau Statudol)

Diben: Mae WelTAG yn gofyn am IWBA ac mae Canllawiau’r CTRh yn nodi sut y mae'n rhaid i'r CTRh gael ei gefnogi gan IWBA. Mae'n rhaid i'r IWBA ddangos sut mae llesiant wedi cael ei ystyried yn y CTRh gan gynnwys lles cymdeithasol, amgylcheddol, economaidd a diwylliannol, a chymryd i ystyriaeth y pum ffordd o weithio a hyrwyddir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Dylai hefyd ddangos sut y bydd y CTRh yn cyfrannu at ganlyniadau eraill fel Sero Net a chydraddoldeb. Fel cynllun, mae angen Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA), a bydd angen asesiadau statudol eraill fel yr amlinellir yng Nghanllawiau'r CTRh, gan gynnwys ond yn gyfyngedig i Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA). Mae gan SEA ac ARC eu deddfwriaeth a'u rheoliadau eu hunain i'w bodloni. Fel rhan o'r gwaith o baratoi'r IWBA, rhaid cynnal ymarfer cwmpasu yn unol â'r rheoliadau perthnasol, a bydd adborth o'r ymarfer cwmpasu yn llywio'r IWBA llawn a'r asesiadau statudol.

Cyfranogwyr: Cyfoeth Naturiol Cymru a Cadw (yr ymgyngoreion statudol) ac Awdurdodau Lleol CBC y Gogledd

Pryd: Gorffennaf-Awst 2024 (cyfnod cwmpasu 5 wythnos)

Dull: Bydd Adroddiad Cwmpasu IWBA (Asesiadau Statudol) yn cael ei anfon at awdurdodau cymwys CNC a Cadw fel ymgyngoreion statudol, a'i rannu gydag Awdurdodau Lleol CBC y Gogledd i gael sylwadau am gyfnod ymgynghori cwmpasu o 5 wythnos. Cynhelir yr ymarfer cwmpasu yn unol â Rheoliadau SEA a bydd Adroddiad Cyn Sgrinio Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) yn cael ei atodi i Adroddiad Cwmpasu IWBA (Asesiadau Statudol). Bydd y sylwadau'n hysbysu'r CTRh ochr yn ochr â IWBA llawn, gan gynnwys asesiadau statudol yn ôl yr angen.

4.3 Cam 3: Yr Ymgynghoriad Cyhoeddus

Diben: Gan ystyried sylwadau ac adborth yn ystod Cyfnodau 1 a 2, bydd fersiynau drafft y CTRh, y CCTRh a’r IWBA yn cael eu cyhoeddi ar gyfer cyfnod ymgynghoriad cyhoeddus o o leiaf 12 wythnos a gynhelir yn unol â'r rheoliadau asesu statudol perthnasol gan gynnwys SEA. Bydd yr ymgynghoriad yn gofyn am adborth gan unrhyw unigolyn neu sefydliad sydd â diddordeb mewn trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru. Bydd yr ymgynghoriad hefyd yn bodloni gofynion y Rheoliadau SEA ac ati gyda sylwadau a geisir gan ymgyngoreion statudol yn ôl y gofyn.

Yn bresennol: Pob grŵp (agored i'r cyhoedd)

Pryd: Tachwedd 2024 – Chwefror 2025 (isafswm cyfnod o 12 wythnos i gyfrif am y Nadolig / Blwyddyn Newydd)

Dull gweithredu: Bydd cyfnod ymgynghori am 12 wythnos o leiaf yn cael ei gynnal yng ngaeaf 2024-25 yn gofyn am farn ar y dogfennau CTRh, CCTRh ac IWBA drafft. Er mwyn gwneud y broses gyfranogi mor hygyrch â phosibl gan ystyried cyfnod y Nadolig a'r Flwyddyn Newydd, bydd ystafell arddangos ymgynghori gyhoeddus rithwir yn cael ei chreu gan ddefnyddio platfform Ymgysylltu Rhithwir Arup[3]. Bydd 'mynychwyr' yn gallu cael mynediad i'r ystafell ymgynghori rithwir ar unrhyw adeg o'r dydd yn ystod y cyfnod ymgynghori i weld gwybodaeth a darparu eu hadborth. Bydd porth ar-lein sy'n seiliedig ar borwr gwe (Virtual Engage) yn caniatáu i'r cyhoedd bori byrddau arddangos gwybodaeth, y cynlluniau drafft a'r deunyddiau ymgynghori, yn ogystal â chyflwyno eu sylwadau gan ddefnyddio ffurflen ar-lein.

Bydd y cyhoedd yn cael dweud eu dweud drwy ymateb i holiadur ar-lein (gyda chwestiynau i'w trafod a'u cytuno gyda CBC y Gogledd cyn ei lansio). Bydd y dull hwn yn caniatáu demograffig ehangach nag sydd fel arfer yn cymryd rhan mewn digwyddiadau ymgynghori gan gynnwys grwpiau anodd eu cyrraedd.

Bydd yr ymgynghoriad cyhoeddus a'r ystafell ymgynghori gyhoeddus rithwir yn cael eu hysbysebu drwy'r cyfryngau cymdeithasol dan arweiniad CBC y Gogledd a'i bartneriaid, a sianeli newyddion ar-lein a gwefan CBC y Gogledd yn amodol ar gytundeb. Yn ogystal, anfonir gwahoddiadau e-bost at randdeiliaid yn ystod lansiad yr ymgynghoriad cyhoeddus i wahodd pobl i gymryd rhan a rhannu'r cyfle gyda'u cydweithwyr ac unigolion a sefydliadau eraill sydd â diddordeb.

---

[3] https://www.arup.com/services/digital-solutions-and-tools/virtual-engage/

Bydd copïau caled o ddeunyddiau a holiaduron ar gael i unigolion nad ydynt yn gallu cyrchu deunydd ar-lein, ar gais. Bydd cyfeiriad e-bost a rhif ffôn yn cael eu creu ar gyfer y prosiect i hwyluso ceisiadau a fydd yn cael eu rhannu gydag arweinwyr prosiect CBC y Gogledd i'w gweithredu. Bydd hyn hefyd yn hwyluso trafodaeth dros y ffôn i bobl y mae'n well ganddynt ddulliau ymgysylltu mwy traddodiadol.

Yn ogystal â'r gweithgareddau a amlinellir uchod ar gyfer aelodau'r cyhoedd, trefnir sesiynau briffio swyddogion ac aelodau i roi rhybudd ymlaen llaw i randdeiliaid allweddol o lansio'r ymgynghoriad cyhoeddus.

Bydd angen ystyried Gofynion yr Iaith Gymraeg hefyd. Dylid sicrhau bod deunyddiau ymgynghori a holiaduron ar gael yn y Gymraeg a'r Saesneg. Ar ben hynny, bydd unrhyw geisiadau am ddeunyddiau Cymraeg ar gael pan fo hynny'n briodol. Bydd y deunyddiau ymgynghori cyhoeddus yn ddwyieithog, gyda gwasanaethau cyfieithu i'w darparu ar gais.

Byddai unrhyw ymatebion a gesglir gan aelodau'r cyhoedd yn cael eu storio yn unol â pholisïau diogelu data perthnasol, gyda datganiad diogelu data i'w ddarparu gan CBC y Gogledd ar yr holiadur ac ati.

Ar ôl i'r ymgynghoriad cyhoeddus ddod i ben, bydd adborth yn cael ei ddadansoddi a'i grynhoi, gyda themâu a sylwadau allweddol yn llywio dogfennau ac asesiadau cynllun diwygiedig fel y bo'n briodol.

4.4 Cam 4: Drafft terfynol CTRh, CCTRh ac IWBA

Diben: Bydd gweithgareddau'n cael eu cynnal i gwblhau'r CTRh, CCTRh ac IWBA cyn eu cyflwyno i Lywodraeth Cymru. Disgrifir y rhain isod.

Pryd: Gwanwyn 2025

Dull:

4.4.1 Adroddiad Ymgynghori

Bydd Adroddiad Ymgynghori yn cael ei baratoi i ddarparu crynodeb o'r gweithgareddau ymgysylltu ac ymgynghori a gynhaliwyd a'r adborth a gafwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus a'r rhaglen ymgysylltu ehangach. Bydd yn nodi sut mae sylwadau wedi llywio'r dogfennau a'r asesiadau terfynol.

4.4.2 Sesiynau Briffio Swyddogion ac Aelodau

Cyn cyflwyno'r CTRh, CCTRh ac IWBA drafft i Lywodraeth Cymru, trefnir sesiynau briffio i swyddogion ac aelodau CBC y Gogledd i gyflwyno'r dogfennau CTRh, CCTRh ac IWBA drafft terfynol, a darparu crynodeb o'r adborth a gafwyd yn dilyn yr ymgynghoriad cyhoeddus a sut yr ymdriniwyd â hyn.

4.4.3 Cymeradwyaeth yr is-bwyllgor (cymeradwyaeth CBC y Gogledd)

Cyn cyflwyno'r CTRh, y CCTRh a'r IWBA drafft i Lywodraeth Cymru, bydd angen cymeradwyaeth yr is-bwyllgor Trafnidiaeth a CBC y Gogledd.

4.4.4 Cyflwyniad i Lywodraeth Cymru

Bydd CBC y Gogledd yn cynnig rhoi cyflwyniad i Lywodraeth Cymru ar ddrafftiau terfynol y CTRh, y CCTRh a'r IWBA ochr yn ochr â chyflwyno'r dogfennau eu hunain, i gynorthwyo Llywodraeth Cymru i adolygu a gwneud penderfyniadau.

4.5 Cam 5: Cyhoeddi CTRh, CCTRh ac IWBA

Diben: Cyflwyno drafft terfynol CTRh, CCTRh ac IWBA i Llywodraeth Cymru a chymeradwyaeth gweinidogol.

Pryd: Haf 2025

Dull: Ar ôl cael eu cymeradwyo gan Lywodraeth Cymru a'r gweinidogion, bydd y dogfennau terfynol yn cael eu cyhoeddi ar wefan CBC y Gogledd ac anfonir e-bost at yr holl gyfranogwyr o'r gweithgareddau ymgysylltu a'r ymgynghoriad cyhoeddus i'w hysbysu o'r mabwysiadu a'r cyhoeddiad. Efallai y bydd CBC y Gogledd yn ystyried lansio digwyddiadau ochr yn ochr â'r cyhoeddiad i annog ymwybyddiaeth a

chyfranogiad, gan geisio cefnogi'r broses o weithredu'r CTRh a'r CCTRh. Bydd adroddiad Monitro a Gwerthuso hefyd yn cynorthwyo ymgysylltu parhaus drwy gydol cyfnod y cynllun.

5. Camau Nesaf

Yn amodol ar gymeradwyaeth CBC y Gogledd a dyrannu cyllideb ar gyfer y Cynllun Ymgysylltu hwn, bydd y manylion yn cael eu datblygu ymhellach gyda diweddariadau iteraidd yn cael eu gwneud yn ôl yr angen.

Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru
North Wales Corporate Joint Committee

Drafft: Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Yr Achos Dros Newid

CRYNODEB GWEITHREDOL

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) ar gyfer Gogledd Cymru yn cael ei ddatblygu gan Gyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd (CJC). Mae'r Achos dros Newid hwn yn amlinellu nodau ac amcanion y RTP ac yn nodi'r prif faterion, heriau a chyfleoedd y dylai'r cynllun eu hystyried er mwyn arwain datblygiad o rwydwaith trafnidiaeth integredig ar gyfer Gogledd Cymru. Mae'n ystyried tystiolaeth ac argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru tra hefyd yn ystyried sut all Gogledd Cymru gefnogi cyflawniad Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru; a pholisïau a strategaethau lleol.

Trefol a Gwledig

Mae natur amrywiol aneddiadau a chymunedau yng ngogledd Cymru yn golygu fod angen i'r RTP ystyried anghenion preswylwyr mewn canolfannau trefol a chymunedau gwledig. Er y gallai, ac y dylai, newid moddol gael ei hwyluso drwy well cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn ein trefi a'n dinasoedd a rhyngddynt, mae’n hollbwysig bod y RTP yn cydnabod fod lleihau'r defnydd o gar mewn cymunedau gwledig yn fwy heriol.

Mae'n hanfodol fod yr RTP yn cynnig gwelliannau ar gyfer teithio llesol, cludiant cyhoeddus ac opsiynau symudol cynaliadwy eraill yn ardaloedd gwledig Gogledd Cymru. Bydd hyn yn darparu mwy o opsiynau ar gyfer teithio cynaliadwy mewn cymunedau sy'n aml yn derbyn gwasanaeth gwael ar hyn o bryd. Dylai'r RTP ystyried gwasanaethau trafnidiaeth gwledig integredig, cyson ac o safon uchel, a chynnwys gwell isadeiledd cerdded a beicio sy’n cysylltu cymunedau gwledig. Fodd bynnag, mae'n hanfodol fod yr RTP yn cydnabod nad yw newid i gludiant cyhoeddus neu deithio llesol yn bosib i sawl siwrnai wledig a dylai ystyried sut i hwyluso'r newid i Gerbydau Trydan ar gyfer pobl mewn ardaloedd gwledig sy'n fwy dibynnol ar y defnydd o gar preifat.

Cefnogi Datblygiad Economaidd

Rhaid i'r RTP gynnwys cynlluniau i gefnogi twf yr economi ar draws Gogledd Cymru mewn ardaloedd trefol a gwledig. Dylai'r system drafnidiaeth gael ei chynllunio mewn modd sy'n rhoi mynediad i bobl i swyddi o ansawdd da, waeth ble maent yn byw.

Dylai'r RTP gefnogi datblygiad economaidd parhaus Gogledd Cymru drwy ystyried gwella mynediad i safleoedd cyflogaeth yn y rhanbarth ar gyfer gweithwyr presennol ac yn y dyfodol a, lle bo'n berthnasol, i gwsmeriaid. Mae gofynion y rhwydwaith trafnidiaeth yn amrywio ar draws Gogledd Cymru. Mewn ardaloedd gwledig, gall cyflogaeth fod yn dymhorol ac anghysbell. Mewn ardaloedd lle mae twristiaeth yn sylweddol, ceir galw cynyddol ar y rhwydwaith trafnidiaeth yn nhymor yr haf. Ble mae gweithgynhyrchu a storio yn brif sectorau, mae'r ystyriaethau yn cynnwys nifer y teithiau i safleoedd cyflogaeth mawr, patrymau shifft a'r gofyn am lefelau uwch o symudiadau HGV.

Mae Porthladd Rhydd Ynys Môn a Pharth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam yn creu cyfleoedd sylweddol i ogledd Cymru. Dylai'r RTP geisio cefnogi llwyddiant porthladdoedd Caergybi a Mostyn a hwyluso eu twf yn y dyfodol ond amlinellu cynllun i sicrhau bod effeithiau symudiadau da yn cael eu lleihau. Dylai ystyried rôl cludo ar y rheilffyrdd a hefyd sut i annog

cludwyr i newid i danwydd glanach. Dylai'r RTP hefyd nodi mesurau ar gyfer lleihau effaith amgylcheddol danfoniadau lleol.

Mae pwysigrwydd cymudo traws-ffiniol yn golygu bod rhaid i'r RTP ystyried cefnogi mwy o waith partneriaeth gydag awdurdodau yng ngogledd-orllewin Lloegr ac amlinellu cynigion ar gyfer gwelliannau i gludiant cyhoeddus a theithio llesol sy'n hwyluso cymudo traws-ffiniol sy'n gynaliadwy.

Yr Economi Ymwelwyr

Mae'r economi ymwelwyr yn hynod bwysig i sawl ardal yng ngogledd Cymru felly rhaid i'r RTP gynnwys cynlluniau i gefnogi twf yr economi ymwelwyr yng ngogledd Cymru, gan sicrhau ein bod yn cynllunio system drafnidiaeth sy'n darparu mynediad cynaliadwy i'r atyniadau amrywiol ar draws y rhanbarth.

Dylai'r RTP ystyried hwyluso lleihau'r defnydd o geir a lleihau effaith ymwelwyr yn parcio ceir yn Eryri. Dylai hefyd gydnabod y newidiadau arfaethedig i Fryniau Clwyd drwy ymrwymiad maniffesto Llywodraeth Cymru am ail Barc Cenedlaethol yng ngogledd Cymru.

Teithio Llesol

Dylai'r RTP amlinellu cynigion i ymestyn a gwella'r rhwydwaith teithio llesol yng ngogledd Cymru ymhellach i annog cynnydd yn nifer y bobl sy'n dewis cerdded neu feicio. Dylai hyn ganolbwyntio ar gysylltiadau i brif atyniadau megis safleoedd cyflogaeth ac addysg, gorsafoedd rheilffordd ac atyniadau i dwristiaid.

Gwasanaethau Bws

Dylai'r RTP ystyried cynigion i adolygu a gwella gwasanaethau bws ymhellach ynghyd â mesurau i annog cynnydd yn y defnydd o fysiau. Dylai gwasanaethau bws ganolbwyntio ar wella mynediad i wasanaethau o gymunedau. Dylent ddarparu cyswllt i brif atyniadau megis safleoedd cyflogaeth, gorsafoedd rheilffordd ac atyniadau i dwristiaid.

Rheilffyrdd

Er nad yw rheilffyrdd yn cael eu dylanwadu'n uniongyrchol yn lleol, mae’n bwysig bod yr RTP yn cydnabod mesurau i wella'r hyn a gynigir gan reilffyrdd yng ngogledd Cymru. Er mwyn gwella gwasanaethau, y prif flaenoriaethau ar gyfer gwelliannau yw cynyddu capasiti Lein Rheilffordd y Gororau yng Ngorsaf Caer, a chynyddu lefelau gwasanaeth ar Brif Lein Gogledd Cymru.

Dylai'r RTP ystyried pwysigrwydd cysylltiadau i brif ganolfannau megis Llundain, Caerdydd, Manceinion (yn cynnwys y maes awyr), Lerpwl, Crewe a Warrington (ar gyfer Rheilffordd Pwerdy'r Gogledd).

Dylai’r Cynllun ystyried cysylltiadau teithio cynaliadwy i gyfleusterau cyfnewid mewn gorsafoedd rheilffordd.

Dylem geisio cyfleoedd i newid drwy'r RTP. Dylem geisio cyfleoedd i gynyddu cludo ar y rheilffordd yng ngogledd Cymru drwy'r RTP.

Newid Moddol

Mae arweiniad yr RTP yn gofyn i'r cynllun ganolbwyntio ar newid moddol (lleihau'r defnydd o geir drwy gynyddu'r defnydd o ddulliau mwy cynaliadwy). Mae'n hanfodol ein bod yn canolbwyntio ar hyn mewn ardaloedd trefol drwy ddarparu opsiynau amgen cynaliadwy o ansawdd uchel. Mewn ardaloedd gwledig, rydym angen cydnabod bod y newid hwn yn fwy heriol a chydnabod bod newid i gerbydau dim allyriadau yn ffordd fwy effeithiol o ddatgarboneiddio teithio, wrth chwilio am gyfleoedd i wella'r ddarpariaeth teithio llesol a chludiant cyhoeddus.

Rôl y Car Preifat

Wrth chwilio am gyfleoedd i annog mwy o bobl i deithio drwy deithio llesol a chludiant cyhoeddus, dylai'r RTP gydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd i'r rhyddid i symud o gwmpas Gogledd Cymru a cheisio gwella gwytnwch y rhwydwaith hwn. Mae hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer croesi'r Fenai lle gall digwyddiadau ar y rhwydwaith ffyrdd ynysu cymunedau.

Mae angen i'r RTP ystyried opsiynau i wella dibynadwyedd a gwytnwch croesi'r Fenai. Dylai hyn gynnwys gwella gwytnwch pontydd ffyrdd a gwell opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy.

Rheoli a Chynnal Isadeiledd

Mae rhwydwaith o isadeiledd trafnidiaeth wedi'i gynnal yn dda yn allweddol i gefnogi teithio o gwmpas y Gogledd, ar gyfer siwrneiau car preifat ond hefyd gwasanaethau bws a siwrneiau teithio llesol. Mae'r holl siwrneiau bws a chyfran fawr o dripiau teithio llesol yn digwydd ar y briffordd. Gall diffygion ar y briffordd megis tyllau yn y ffordd fod yn berygl mwy sylweddol i feicwyr na defnyddwyr eraill y briffordd.

Felly, mae angen i'r RTP gydnabod pwysigrwydd cynnal a gwella'r isadeiledd presennol.

Datganiad o Weledigaeth

Y Weledigaeth ar gyfer RTP Gogledd Cymru yw:

Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafnidiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles.

Tanategir ein datganiad o weledigaeth gan gyfres o 15 Amcan.

Drwy'r RTP, byddwn yn:

1. Datblygu rhwydwaith trafnidiaeth wydn, effeithlon sy'n cael ei gynnal yn dda sy'n cefnogi twf economaidd
2. Datblygu'r isadeiledd a'r gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl ynglŷn â sut maent yn teithio ar bob siwrnai
3. Gwella mynediad cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth ac addysgiadol ac atyniadau i dwristiaid
4. Gwella mynediad i wasanaethau allweddol
5. Annog datgarboneiddio fel newid diwylliannol sy'n amlygu'r dewis i deithio drwy ddulliau gwahanol i'r car preifat
6. Gwella mynediad i ganol trefi a dinasoedd ar gyfer pob dull cynaliadwy
7. Lleihau allyriadau ecsôst ac allyriadau na ddaw o ecsôst o drafnidiaeth
8. Gwella diogelwch i holl ddefnyddwyr y briffordd
9. Lleihau'r angen i deithio
10. Datblygu rhwydwaith trafnidiaeth sy'n rhoi gwerth cymdeithasol i gymunedau
11. Gwneud llesiant yn ystyriaeth graidd ar draws pob prosiect a rhaglen drafnidiaeth yng ngogledd Cymru
12. Blaenoriaethu'r iaith a'r diwylliant Cymraeg
13. Integreiddio cydraddoldebau ym mhob agwedd o gynllunio trafnidiaeth
14. Integreiddio'r Parth Buddsoddi a'r Porthladd Rhydd fel ystyriaethau rhanbarthol
15. Nodi synergeddau rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Datblygu Strategol

TABL CYNNWYS

CRYNODEB GWEITHREDOL2

1. CYFLWYNIAD8

1.1 PWRPAS A CHYD-DESTUN8

1.1.1 Y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol8

1.1.2 Llesiant9

1.2 Strwythur yr Achos dros Newid10

2. Nodi Amcanion11

2.1 Gweledigaeth11

2.2 Amcanion11

3. Gogledd Cymru18

3.1 Gogledd Cymru - Lle Gwych i Fyw, Gweithio ac Ymweld18

3.2 Poblogaeth19

3.3 Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru22

3.4 Dwysedd Poblogaeth22

3.5 Cyflogaeth yng ngogledd Cymru26

4. Sut Ydym yn Teithio28

4.1 Teithio Llesol29

4.2 Bws30

4.3 Rheilffordd31

4.4 Rhwydwaith Ffyrdd33

4.5 Cerbydau Trydan34

4.6 Man Cychwyn a Phen Taith35

5. Adolygu Problemau, Materion a Chyfleoedd38

5.1 Rheoli a Chynnal Asedau38

5.2 Yr Economi38

5.3 Teithio Traws-ffiniol40

5.4 Y Parc Cenedlaethol40

5.5414141

5.6 Cymunedau Gwledig42

5.7 Cludo Nwyddau43

5.8 Croesfannau'r Fenai44

6. Strategaeth Ymgysylltu47

6.1 Rhan-ddeiliaid47

6.2 Amserlenni a Methodoleg Ymgynghori49

7. Rolau, Cyfrifoldebau ac Ariannu51
7.1 Cydweithio a Chynllunio Strategol Rhanbarthol51
7.2 Rheilffordd51
7.3 Bws Lleol52
7.4 Teithio Llesol52
7.5 Cyfrifoldeb Awdurdodau Lleol fel yr Awdurdodau Priffyrdd52
7.6 Ariannu53
Atodiad 1: Prif Bwyntiau Llywodraeth Cymru i Ddatblygu RTP54
Atodiad 2 - Data Man Cychwyn a Phen Taith55

1. CYFLWYNIAD

1.1 PWRPAS A CHYD-DESTUN

1.1.1 Y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi tasg i Gyd-bwyllgorau Corfforedig (CJC) yng Nghymru i ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol i'r rhanbarth maent yn ei gynrychioli. Felly, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer Gogledd Cymru yn cael ei ddatblygu gan CJC y Gogledd.

Mae'r CJCs ar draws Cymru yn cael eu harfogi (a'u cefnogi) i gynllunio ar gyfer gwasanaethau ar lefel ranbarthol, gan gyd-fynd â blaenoriaethau cynllunio rhanbarthol a lleol eraill.

Yn yr Arweiniad a ddarparwyd i'r CJC, mae Llywodraeth Cymru wedi nodi deg prif bwynt ar gyfer datblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, fel yr amlinellir yn Atodiad 1. Gellir crynhoi’r rhestr fel:

Dylai Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol:
- ganolbwyntio ar gyflawni newid moddol
- bod yn gryno
- cael eu datblygu mewn ffordd gyd-gynhyrchiol ac ymgynghorol
- cyd-fynd yn agos â Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021
- canolbwyntio ar ganlyniadau
- cefnogi nod Llywodraeth Cymru, ble bo'n bosib, i gyflawni statws carbon sero net erbyn 2023
- defnyddio dulliau a thechnoleg arloesol
- defnyddio dadansoddiad a chynlluniau presennol
- cael eu datblygu mewn partneriaeth ar draws rhanbarth y CJC
- cael eu datblygu yn dilyn y pum ffordd o weithio a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015
- ystyried ffyrdd creadigol o ymgysylltu â phobl i gyflawni newid moddol
- cynnwys elfennau anghymellol am ddefnyddio ceir a chymelliadau ar gyfer teithio mwy cynaliadwy
- cael eu datblygu ochr yn ochr â'r Cynllun Datblygu Strategol

Bydd yr RTP yn cael ei ddatblygu yn unol â Chanllawiau Llywodraeth Cymru, ac yn unol â dyletswyddau statudol eraill CJC, gan gynnwys y Cynllun Datblygu Strategol (SDP).

Cyn dechrau gwaith ar yr RTP ei hun, rydym yn amlinellu'r Achos dros Newid. Bydd hyn yn:
- Amlinellu nod yr RTP
- Amlinellu amcanion SMART craidd sy'n cyd-fynd â Llwybr Newydd
- Tynnu ar Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a strategaethau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol eraill yn cynnwys: Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
- Ystyried canfyddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

- Tynnu ar ddealltwriaeth bresennol o faterion a chyfleoedd ar gyfer trafnidiaeth yng ngogledd Cymru.

1.1.2 Llesiant

Mae Llwybr Newydd (gweler Atodiad 1) yn cyfeirio at bwysigrwydd llesiant mewn cyd-destun teithio. Mae'r ffordd yr ydym yn teithio yn cefnogi llesiant gwell, gyda'r ystyriaethau iechyd yn cynnwys:

- gwella ansawdd aer;
- lleihau sŵn; a
- ffordd o fyw mwy actif

Mae'r Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach yn nodi mai 'Trafnidiaeth yw ffynhonnell fwyaf NOx yng Nghymru erbyn hyn, yn bennaf oherwydd allyriadau o drafnidiaeth ffyrdd, sy'n cyfrif am tua thraean o'r allyriadau'. Mae'r strategaeth hefyd yn disgrifio sut mae iechyd pobl Cymru, yn sylfaenol, yn dibynnu ar ansawdd yr amgylchedd yr ydym yn byw ynddo.

Mae'r cyd-destun llesiant ynghylch ein gofynion trafnidiaeth yn sylweddol a rhaid eu hystyried yn llawn mewn unrhyw brosiect neu raglen yng ngogledd Cymru. Defnyddir asesiadau WelTAG, ble bo'n briodol, i sicrhau bod penderfyniadau ar fuddsoddi mewn trafnidiaeth yn ystyried nodau llesiant. Gwyddwn fod trafnidiaeth yn tanategu a chefnogi rhagosodiad y 7 Nod Llesiant, ac ar gyfer unrhyw brosiect neu raglen sy'n ymwneud â theithio yn y dyfodol, rhaid rhoi sylw dyledus i egwyddorion ac amcan y Nodau Llesiant:

- Cymru lewyrchus - system drafnidiaeth sy'n darparu llwybrau cryf a dibynadwy i lefydd gweithio ac astudio
- Cymru gydnerth - System drafnidiaeth Gogledd Cymru sy'n gallu cynnal safon uchel dan amgylchiadau heriol
- Cymru iachach - drwy symud at system drafnidiaeth sy'n hyrwyddo Teithio Llesol, mabwysiadu dull newid moddol a darparu cyfleusterau sy'n lleihau dibyniaeth ar y motor tanio - canolbwyntir ar wella ansawdd aer, lleihau sŵn
- Cymru sy'n fwy cyfartal - system drafnidiaeth sy'n agored a hygyrch i bawb.
- Cymru o gymunedau cydlynus - bod cynlluniau teithio Integredig yng ngogledd Cymru yn cael eu teilwra i anghenion gwahanol gymunedau ac yn canolbwyntio ar gysylltedd a hygyrchedd
- Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu - mae llefydd dysgu, diwylliant a hamdden yn hygyrch drwy lwybrau nad ydynt yn hybu dibyniaeth ar gar
- Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang - gyda Gogledd Cymru yn chwarae ei ran i gyflawni Sero Net drwy gynlluniau a ddyfeisiwyd yn dda ar gyfer datgarboneiddio

Mae angen cydnabod pwysigrwydd y 3ydd sector, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig lle mae bysiau mini wedi'u lleoli yn y gymuned yn achubiaeth i'r preswylwyr hynny nad oes ganddynt fynediad rheolaidd i geir ac mewn ardaloedd lle mae cludiant cyhoeddus wedi'i

leihau neu ddim ar gael. I'r henoed, mae cludiant wedi'i leoli yn y gymuned yn cynnig achubiaeth ar gyfer cymdeithasu, siopa, cynnal iechyd a chael mynediad i ofal iechyd.

Noda Llwybr Newydd fod rhaid i ni feddwl yn wahanol am y ffordd yr ydym yn teithio. Yn cyfeirio at newid hinsawdd, dywed mai'r 'argyfwng hinsawdd yw un o faterion mwyaf diffiniol ein hoes. Os ydym am warchod bywydau ein plant, mae angen i ni gyflawni sero net erbyn 2050'. Mae angen i'r RTP hwn fynegi sut fydd Gogledd Cymru yn symud i sefyllfa lle fydd yno lai o geir ar y ffordd, gyda mwy o bobl yn defnyddio cludiant cyhoeddus, yn cerdded neu'n beicio - er mwyn gwneud hyn, bydd angen newid yn y ffordd o feddwl ynglŷn â sut ydym yn teithio bob dydd - y siwrnai o'r cartref i'r gwaith, i ymweld â ffrindiau a sut ydym yn teithio i lefydd hamdden ac adloniant. Mae'r Achos dros Newid isod yn mynegi sut fyddwn yn dechrau'r daith.

1.2 Strwythur yr Achos dros Newid

Mae gweddill y ddogfen hon yn amlinellu'r Achos dros Newid ar gyfer RTP Gogledd Cymru. Rydym yn dechrau gyda nod ac amcanion y cynllun yn Adran Dau. Mae Adrannau Tri, Pedwar a Phump yn dangos sut wnaethom nodi'r amcanion hynny ar gyfer yr RTP drwy ystyried Gogledd Cymru fel lle (Adran 3), sut ydym yn teithio (Adran 4), a'r Materion a'r Cyfleoedd (Adran 5).

Mae Adran Chwech yn amlinellu ein Strategaeth Ymgysylltu, ac mae Adran Saith yn ystyried rolau, cyfrifoldebau, ac ariannu ar gyfer datblygu a chyflawni'r RTP.

Mae'r polisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol sy'n dylanwadu datblygiad y RTP yn cael eu hystyried yn Atodiad 1: “Cyd-destun Strategaeth a Pholisi”

2. Nodi Amcanion

2.1 Gweledigaeth

Bwriedir i'r weledigaeth ar gyfer yr RTP fod yn esblygiad o'r datganiad o weledigaeth cryf a oedd wedi'i gynnwys yng Nghynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd 2015[1].

Bwriedir hefyd i'r Weledigaeth gefnogi cyflawniad Llwybr Newydd[2] yng ngogledd Cymru a bwrw ymlaen gydag argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru[3]. Gellid gweld rhagor o fanylion am y dogfennau hynny yn Atodiad 1.

Y Weledigaeth ar gyfer RTP Gogledd Cymru yw:

Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafnidiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles.

Gweledigaeth yw hon, ac felly, mae'n uchelgeisiol ei natur. Bwriedir i'r datganiad o weledigaeth fod yn rhywbeth all pob awdurdod, partner a rhan-ddeiliad yng ngogledd Cymru weithio a chyfrannu tuag ato.

Bydd llwyddiant y Weledigaeth yn dibynnu ar lefel y buddsoddiad sydd ar gael i drafnidiaeth o'r holl ffynonellau yn ystod y blynyddoedd nesaf. Yr amgylchiadau gorau er mwyn gallu gwireddu'r weledigaeth hon yw cydweithio'n agos fel y CJC ar y cyd â Llywodraeth Cymru, gydag awdurdodau lleol a'r Llywodraeth ar draws y ffin, budd-ddeiliaid eraill yn y maes trafnidiaeth, defnyddwyr trafnidiaeth, sefydliadau sector gwirfoddol a chyda datblygwyr a busnesau.

2.2 Amcanion

Tanategir ein datganiad o weledigaeth gan gyfres o Amcanion a bydd prosiectau/rhaglenni yn cael eu hasesu yn eu herbyn. Mae'r amcanion wedi'u nodi i gyd-fynd â blaenoriaethau Llwybr Newydd, a welir yn Ffigwr 2.1.

Ffigwr 2.1 - Blaenoriaethau Llwybr Newydd

Dengys amcanion y RTP yn Nhabl 2.1.

1 Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru 2015 (flintshire.gov.uk)
2 Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU
3 Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru | LLYW.CYMRU

Amcan Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
1	**Datblygu rhwydwaith trafnidiaeth wydn, effeithlon sy'n cael ei gynnal yn dda sy'n cefnogi twf economaidd**	Mae system drafnidiaeth ddibynadwy ac effeithlon yn hwyluso symudiad nwyddau, mynediad i leoliadau i dwristiaid a mynediad pobl i swyddi, addysg a gwasanaethau.	Yn cefnogi a chyd-fynd â Llwybr Newydd drwy ddarparu system drafnidiaeth sy'n 'cyfrannu at ein huchelgeisiau economaidd ehangach, a helpu cymunedau lleol'
2	**Datblygu'r isadeiledd a'r gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl ynglŷn â sut maent yn teithio ar bob siwrnai**	Mae gormod o siwrneiau yng ngogledd Cymru yn gofyn i bobl gael mynediad i gar preifat. Mae hyn yn cyfyngu opsiynau i bobl sydd heb gar ac yn arwain at gynnydd mewn tagfeydd ac allyriadau. Drwy ddarparu opsiynau ar gyfer teithio, rydym yn creu rhwydwaith tecach sy'n gwasanaethu pob preswylydd.	Amcan yn cyd-fynd â Llwybr Newydd drwy atal 'problemau yn y dyfodol drwy leihau tagfeydd er mwyn gyrru newid moddol at deithio llesol a chludiant cyhoeddus.'
3	**Gwella mynediad cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth ac addysgiadol ac atyniadau i dwristiaid**	Mae economi rhanbarthol llwyddiannus angen i breswylwyr allu cael mynediad i gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant. Mae hyn yn cynnwys cyfleoedd traws-ffiniol. Mae twf parhaus y sector twristiaeth yn dibynnu ar ymwelwyr yn gallu cael mynediad i atyniadau.	Amcan yn cyd-fynd ag ysfa'r Strategaeth i fod yn 'Dda i'r economi a llefydd yng Nghymru'
4	**Gwella mynediad i wasanaethau allweddol**	Mae'n hanfodol fod pob preswylydd yng ngogledd Cymru yn gallu cael mynediad i wasanaethau megis ysbytai, deintyddion, meddygfeydd, banciau, siopau ac ati. Mae hyn yn benodol amlwg i breswylwyr Ynys Môn fydd angen croesi'r Fenai o bosib i gael mynediad i'r fath wasanaethau.	Amcan yn cyd-fynd â Blaenoriaeth 2 drwy wella dibynadwyedd, diogelwch ac amlder cludiant cyhoeddus a gweithio i ymestyn 'cyrhaeddiad' daearyddol cludiant cyhoeddus mewn modd creadigol.

Amcan Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
5	**Annog datgarboneiddio a newid mewn diwylliant sy'n gweld pobl â dewis o deithio gyda dulliau gwahanol i'r car preifat**	Mae'n hanfodol ein bod yn lleihau allyriadau o drafnidiaeth, a bydd cynnydd yn y defnydd o Gerbydau Trydan yn cefnogi hyn, ond dim ond drwy leihau'r defnydd o geir y byddwn yn gallu lleihau effeithiau amgylcheddol lleol traffig, tagfeydd a pharcio, a gwella iechyd. Mewn rhai lleoliadau, gellir annog y newid hwn mewn diwylliant drwy ysgogi'r gymuned i adnabod datrysiadau lleol.	Amcan yn cyd-fynd â Blaenoriaeth 3 drwy annog pobl yng ngogledd Cymru i wneud y newid i ddulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy drwy ddull newid moddol. Drwy annog newid mewn ymddygiad, archwilio opsiynau rhannu car ac opsiynau archwilio cyfleoedd digidol i edrych ar gynllunio ac archebu siwrnai yn effeithiol. Bydd targed Llywodraeth Cymru i 45% o siwrneiau i'w gwneud ar gludiant cyhoeddus, cerdded a beicio erbyn 2024 yn brif ystyriaeth wrth gynllunio trafnidiaeth ac yn SDP Gogledd Cymru.
6	**Gwella mynediad i ganol trefi a dinasoedd ar gyfer pob dull cynaliadwy**	Mae canol trefi a dinasoedd wrth galon cymunedau Gogledd Cymru, a bydd eu llwyddiant a'u hadfywiad parhaus yn cael ei gefnogi drwy sicrhau bod preswylwyr ac ymwelwyr yn gallu teithio iddynt drwy ddewis o ddulliau.	Mae'r amcan hwn yn cyd-fynd â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru drwy alinio gyda dull Canol Tref yn Gyntaf drwy, ble bo'n bosib, leoli gwasanaethau cyhoeddus newydd yn agos at ble mae pobl yn byw gan arwain at lai o deithio a'u cysylltu â llwybrau presennol ble bo'n bosib. Rhaid i hyn hefyd ystyried anghenion y rhai sy'n byw mewn ardaloedd mwy gwledig ac anghysbell a bod yn brif ystyriaeth yn y SDP.

Amcan Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
7	**Lleihau allyriadau ecsôst ac allyriadau na ddaw o ecsôst o drafnidiaeth**	Bydd lleihau Allyriadau CO2 yn ein helpu i fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd byd-eang. Mae llygryddion eraill, megis NO2 a mater gronynnol, yn effeithio ar ansawdd aer lleol ac yn gysylltiedig â sawl effaith andwyol ar iechyd. Cydnabyddir y bydd ceir preifat yn dal i chwarae rôl bwysig ar gyfer siwrneiau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, felly dylid hwyluso newid i gerbydau dim allyriadau.	Amcan yn cyd-fynd ag uchelgeisiau Llesiant drwy'r awydd i wella ansawdd aer a lleihau sŵn amgylcheddol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth - bydd y ffactorau hyn yn cael eu hystyried yng Nghynllun Datblygu Strategol Gogledd Cymru. Mae'r amcan hwn yn cyd-fynd â'r awydd i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth - bydd y RTP yn ystyriol o lwybr lleihau carbon Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU ar gyfer trafnidiaeth arwyneb.
8	**Gwella diogelwch i holl ddefnyddwyr y briffordd**	Dylid ystyried ein rhwydwaith priffyrdd yn ddiogel i bawb, yn enwedig defnyddwyr ffordd mwy bregus.	Gellir nodi aliniad gyda Llwybr Newydd drwy sicrhau bod prosiectau a rhaglenni a nodwyd/blaenoriaeth ar draws Gogledd Cymru yn rhoi sylw i fannau tagfeydd cyfyng, yn buddsoddi mewn cynlluniau sy'n cefnogi diogelwch y ffordd, dibynadwyedd siwrnai, gwytnwch, newid moddol ac yn darparu diogelwch ar gyfer defnyddwyr beiciau trydan a beiciau modur.
9	**Lleihau'r angen i deithio**	Mae newidiadau mewn diwylliant ers pandemig COVID-19, a gwelliannau mewn technoleg, wedi gweld lleihad yn yr angen am drafnidiaeth. Gweithio o gartref er enghraifft neu mewn modd mwy hybrid. Mae hyn yn cael effaith bositif ar leihau pwysau parcio, tagfeydd, pwysau amser teithio prysur a llygredd.	Amcan yn cyd-fynd â Llwybr Newydd drwy gefnogi ac annog mentrau digidol ac eraill sy'n lleihau dibyniaeth ar y car sy'n cyfrannu at leihau tagfeydd, lleihau allyriadau carbon, yn enwedig yn ystod oriau prysur.

Amcan Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
10	**Datblygu rhwydwaith trafnidiaeth sy'n rhoi gwerth cymdeithasol i gymunedau**	Mae’n bwysig bod ein rhwydwaith trafnidiaeth yn adlewyrchu anghenion preswylwyr a chymunedau. Mae rhwydwaith trafnidiaeth sy'n cydnabod gwerth cymdeithasol yn cefnogi cyflawniad nodau a dyheadau strategol eraill a osodwyd ar lefel lleol, rhanbarthol a chenedlaethol.	Drwy gefnogi Cysylltu Cymunedau, bydd strategaeth LlC i fynd i'r afael ag unigrwydd ac ynysu cymdeithasol yn cael ei chefnogi drwy weithredu'r amcan hwn. Trafnidiaeth yw un o hoelion wyth cymuned oed-gyfeillgar, a dangosir hyn drwy brosiectau a rhaglenni lleol/sydd wedi'u lleoli yn y gymuned, yn cynnwys y bws fflecsi a gweithio gyda phartneriaid o’r 3ydd sector.
11	**Gwneud llesiant yn ystyriaeth graidd ar draws pob prosiect a rhaglen drafnidiaeth yng ngogledd Cymru**	Rhaid i lesiant pob preswylydd ar draws Gogledd Cymru fod yn ystyriaeth graidd pob prosiect a rhaglen sy'n ymwneud â thrafnidiaeth.	Amcan yn cyd-fynd â'r egwyddorion a amlinellwyd yn Llwybr Newydd drwy; **Cydraddoldeb -** gyda chynhwysiad a lleihau rhwystrau i weithgarwch economaidd a chyfleoedd hamdden yn allweddol i brosiectau a rhaglenni **Iechyd -** Drwy ganolbwyntio ar newid moddol, lleihau llygredd aer, cefnogi aer glanach **Hyder a Diogelwch -** Blaenoriaethu diogelwch, cryfhau cymunedau drwy drafnidiaeth effeithiol, cefnogi cysylltiadau cymdeithasol - e.e. y bws fflecsi. **Amgylcheddol -** drwy leihau allyriadau a lleihau effaith amgylcheddol leol traffig

Amcan Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
12	**Blaenoriaethu'r iaith a'r diwylliant Cymraeg**	Yn allweddol fod darpariaeth gwybodaeth, yn cynnwys archebion a gwybodaeth/systemau digidol, yn cael ei darparu yn Gymraeg a Saesneg. Gweithlu? Profiad cwsmer?	Yn cyd-fynd drwy danategu Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 ac yn cyfrannu at gyrraedd miliwn o siaradwyr Cymraeg erbyn 2050.
13	**Integreiddio cydraddoldebau ym mhob agwedd o gynllunio trafnidiaeth**	Mae cydraddoldebau yn brif ystyriaeth i ogledd Cymru - gyda demograffi eang ac amrywiol yn byw mewn lleoliadau a chymunedau gwledig, rhannol wledig a threfol - mae sicrhau mynediad cyfartal yn allweddol ar gyfer cyflawni RTP llwyddiannus. Byddwn yn gwneud gwasanaethau trafnidiaeth ac isadeiledd yn hygyrch a chynhwysol drwy anelu i gael gwared ar y rhwystrau ffisegol, agweddol, amgylcheddol, systemig, ieithyddol ac economaidd sy'n atal pobl rhag defnyddio trafnidiaeth gynaliadwy. Byddwn yn anelu i gael gwared ar y rhwystrau ffisegol, agweddol, amgylcheddol, systemig, ieithyddol ac economaidd sy'n atal pobl rhag defnyddio trafnidiaeth gynaliadwy, sy'n cynnwys cerdded, beicio a chludiant cyhoeddus.	Bydd yr amcan hwn yn cefnogi'r llwybr Cydraddoldeb drwy sicrhau hygyrchedd trafnidiaeth ac adnabod meysydd sydd angen eu cryfhau. Bydd hefyd yn hybu cynhwysiad ac yn nodi lle nad yw pethau'n gweithio fel y dylent. Prif faes ar gyfer ymgynghori fydd blaenoriaethu ymgorffori cydraddoldeb a hygyrchedd mewn cynllunio trafnidiaeth ar draws Gogledd Cymru.

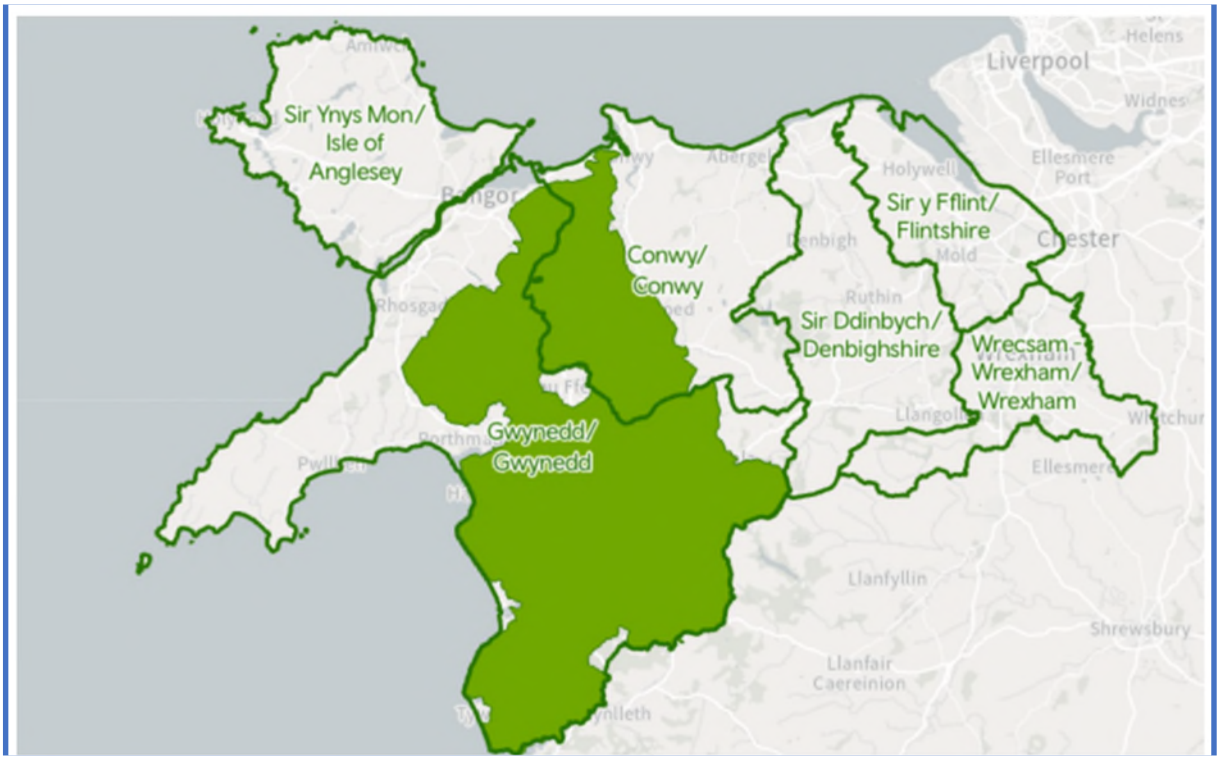
Amcan Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
14	**Integreiddio'r Parth Buddsoddi a'r Porthladd Rhydd fel ystyriaethau rhanbarthol.**	Bydd y Porthladd Rhydd yng Nghaergybi, Ynys Môn yn gweithredu fel hwb ar gyfer masnach, arloesedd a buddsoddiad byd-eang, yn cefnogi talent lleol ac yn croesawu cyfleoedd cyflogaeth newydd. Felly, bydd cysylltiadau trafnidiaeth dibynadwy ac aml yn hollbwysig i'w lwyddiant ac wedi'u dylunio â dull carbon niwtral yn ogystal ag ystyriaethau teithio llesol, ble bo'n bosib. Gyda Wrecsam a Sir y Fflint wedi'u nodi fel ardaloedd ar gyfer buddsoddiad drwy ddyraniad ariannol gan Lywodraeth y DU, bydd cysylltiadau ac ystyriaethau trafnidiaeth yn allweddol o ran gwneud yr ardal yn atyniadol i fuddsoddiad a gweithlu o safon uchel.	Cefnogir yr amcan hwn drwy weithio tuag at ddull mwy strategol ar gyfer porthladdoedd Cymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd o bosib ar gyfer cydleoli gweithgynhyrchu, ynni, hamdden a dosbarthu. Bydd trafnidiaeth yn ystyriaeth allweddol yma, a dull carbon isel yn benodol.
15	**Nodi synergeddau rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) a'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP)**	Er nad yw'r amserlenni ar gyfer SDP a RTP yn cyd-fynd, rhoddir blaenoriaeth i groesgyfeirio, nodi dibyniaethau/synergeddau, rhaid i gyd-fuddiannau fod yn barhaus.	Drwy unrhyw fuddsoddiad sylweddol o arian cyhoeddus yng ngogledd Cymru, byddwn yn alinio gyda'r egwyddorion a amlinellwyd yn Llwybr Newydd drwy ddatblygu 'ystod o brosiectau newid ymddygiad i annog pobl i wneud dewisiadau teithio doethach i leihau tagfeydd a chynyddu'r defnydd o ddulliau teithio cynaliadwy'

Tabl 2.1 – Amcanion yr RTP

3. Gogledd Cymru

3.1 Gogledd Cymru - Lle Gwych i Fyw, Gweithio ac Ymweld

Mae rhanbarth y Gogledd yn cynnwys awdurdodau lleol Ynys Môn, Wrecsam, Conwy, Sir y Fflint, Sir Ddinbych a Gwynedd, fel y dengys yn Ffigwr 3.1.



Ffigwr 3.1 - Awdurdodau Lleol yng ngogledd Cymru, gyda Pharc Cenedlaethol Eryri mewn Gwyrdd

Mae Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Llywodraeth Cymru ac Uchelgais Gogledd Cymru yn disgrifio Gogledd Cymru fel 'rhanbarth â chyfoeth o nodweddion' a gwelir hyn yn glir drwy natur gyfoethog ac unigryw'r ardal. O'r cytrefiadau mwy diwydiannol a phoblog yn y Dwyrain i'r cymunedau mwy gwledig a llai poblog yn y Gorllewin, gallwn weld natur amrywiol Gogledd Cymru gyda'i gynnig cyfoethog ac amrywiol i breswylwyr a'i ymwelwyr a thwristiaid.

Yn addysgol, mae Gogledd Cymru yn cynnig dau Sefydliad Addysg Uwch, Prifysgol Bangor yn y Gorllewin a Choleg Glyndwr yn y Dwyrain, gyda'r ddau â thynfa eang o bob rhan o'r DU a thramor. Mae dau Sefydliad Addysg Bellach, Grŵp Llandrillo Menai a Choleg Cambria yn darparu prif safleoedd mewn lleoliadau strategol ac yn gwasanaethu'r cymunedau trefol a gwledig ac fe'u cefnogir gan golegau lloeren sydd wedi'u lleoli'n gyfleus.

Yn ddiwylliannol, mae Gogledd Cymru yn cynnig theatrau a sinemâu mewn lleoliadau gwych sy'n cynnig sawl cynhyrchiad cyffrous sy'n denu cynulleidfaoedd o bell ac agos ac yn darparu ar gyfer cynulleidfaoedd o bob oed. Tuag at y Gorllewin, mae gan Eryri a'r ardal gyfagos gymaint i'w gynnig. Drwy ystod cyffrous o weithgareddau awyr agored yn cynnwys beicio, mynydda, creadigrwydd Zip World a phrofiad llawn adrenalin y Ganolfan Dŵr Gwyn Genedlaethol yn y Bala.

Yn teithio ar y ffordd o'r dwyrain i'r gorllewin ar yr A55, yn defnyddio'r lein trên arfordirol neu fws drwy gymunedau glan môr poblogaidd, yn ymylu ar Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) a chestyll sy'n denu cymaint o ymwelwyr i'r ardal. Gyda Llywodraeth Cymru bellach yn archwilio opsiynau ynghylch ail Barc Cenedlaethol drwy brosiect dynodi Parc Cenedlaethol Gogledd Ddwyrain Cymru, bydd ymgorffori'r gwersi a ddysgwyr o leoliadau eraill ar y cam cynnar yn gwella'r gwaith o gynllunio unrhyw strategaeth drafnidiaeth/hygyrchedd yn y dyfodol.

Mae Gogledd Cymru yn enwog am ei bedwarawd o gestyll UNESCO rhestredig yn ogystal ag amrediad o eiddo hardd yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol a thai a henebion eraill o diddordeb. Mae ychwanegiad mwyaf diweddar Cymru at restr Treftadaeth y Byd, Tirwedd Llechi Gogledd Orllewin Cymru yn cynnwys chwe safle ar wahân o gwmpas ardal Gwynedd sy'n cynnwys ardaloedd o ddiddordeb y diwydiant llechi Cymreig. Archwilir hygyrchedd effeithiol i'r safleoedd hyn yn defnyddio dulliau gwahanol i'r car - gan uchafu buddion system docynnau Integredig er enghraifft.

Mae gan ranbarth mwy trefol y Gogledd Ddwyrain dreftadaeth ddiwylliannol cyfoethog sy'n cynnwys Safle Treftadaeth y Byd UNESCO 11 milltir o hyd a safle sy'n llwyfannu'r Eisteddfod ryngwladol flynyddol yn Llangollen. Yn 2022, gwelwyd Wrecsam yn llwyddo i dderbyn statws dinas yng nghystadleuaeth Statws Dinas Jiwbilî Platinwm y Frenhines. Hefyd, cyrhaeddodd y rownd derfynol ar gyfer Dinas Diwylliant y DU yn 2025.

O safbwynt economaidd, mae Gogledd Cymru yn cyfrannu £14.2 biliwn at economi'r DU bob blwyddyn. Mae'r perfformiad economaidd diweddar wedi bod yn wydn ond mae bwlch cynhyrchedd parhaus a chynyddol yn dal i fodoli sy'n arwain at rai amrywiadau mewn cynhyrchedd yn yr ardal. Mae'r economi yn amrywiol a'r sectorau allweddol yw gweithgynhyrchu, ynni a thwristiaeth yn ogystal â swyddi yn y sector cyhoeddus. Mae peth o'r bwlch cynhyrchedd yn cael ei briodweddu gan strwythur sectorau Gogledd Cymru, ond mae ardaloedd o gryfder a chyfleoedd sylweddol a chynyddol, yn benodol yn y sectorau gweithgynhyrchu uwch, ynni carbon isel, bwyd-amaeth, twristiaeth a digidol. Gellir nodi cyfleoedd sylweddol ar gyfer Wrecsam a Sir y Fflint drwy Barth Buddsoddi (IZ) £160m Llywodraeth y DU yn Wrecsam a Sir y Fflint. Wedi'u cyhoeddi yn Natganiad yr Hydref yn 2023, mae Parthau Buddsoddi yn rhoi cyfle i ymgorffori arloesedd drwy'r economi gyfan. Maent yn cefnogi twf sectorau blaenoriaeth, gan drosoli cryfderau presennol i yrru ehangiad cyflym - rhagwelir na fydd IZ o fudd i Wrecsam a Sir y Fflint yn unig ond hefyd ar draws Gogledd Cymru. Yn symud tuag at y Gorllewin, cyflwynodd Cyngor Sir Ynys Môn a Stena Line fid llwyddiannus i Gaergybi sicrhau statws Porthladd Rhydd, mae gan y buddsoddiad hwn botensial i gyflawni gwir newid trawsffurfiol mewn cymunedau ar draws Ynys Môn a rhanbarth ehangach Gogledd Cymru.

3.2 Poblogaeth

Ar sail amcangyfrifon poblogaeth ar gyfer canol 2021, mae Cymru yn gartref i dros 3,105,000 o breswylwyr. Mae gan ogledd Cymru amcangyfrif poblogaeth o bron i 700,000. Yr awdurdod lleol mwyaf poblog yng ngogledd Cymru yw Sir y Fflint gyda dros 150,000 o bobl. Y lleiaf

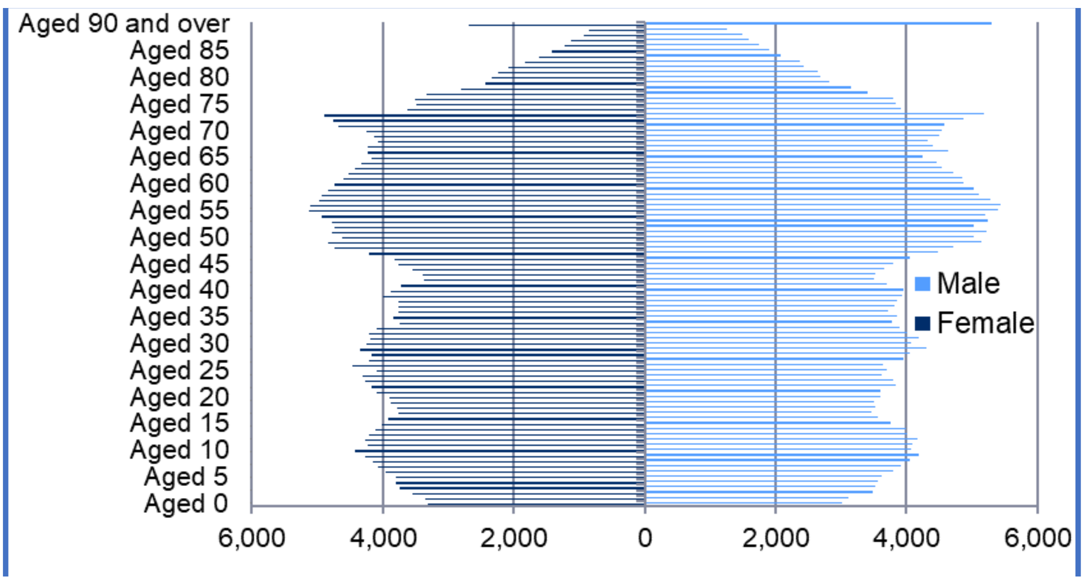
poblog yw Ynys Môn gydag ychydig o dan 70,000 o bobl, sy'n ei wneud y trydydd awdurdod lleol lleiaf yng Nghymru yn ôl poblogaeth. Dangosir poblogaeth pob awdurdod lleol yn Nhabl 3.1.

Ardal	Poblogaeth Canol Blwyddyn 2020
Cymru	3,105,000
Gogledd Cymru	687,098
Ynys Môn	68,944
Gwynedd	117,072
Conwy	114,828
Sir Ddinbych	96,046
Sir y Fflint	155,076
Wrecsam	135,132

Tabl 3.1 - Amcangyfrifon poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn[4]

Mae poblogaeth Cymru yn heneiddio; golyga hyn fod cyfran fwy o bobl hŷn yn rhan o'r boblogaeth gyfan. Rhagamcanir y bydd hyn yn parhau wrth i bobl fyw'n hirach a nifer y genedigaethau aros yn isel. Mae ystyried y newid hwn mewn demograffi yn y modd yr ydym yn cynllunio trafnidiaeth yng ngogledd Cymru angen cael ei adlewyrchu yn yr RTP.

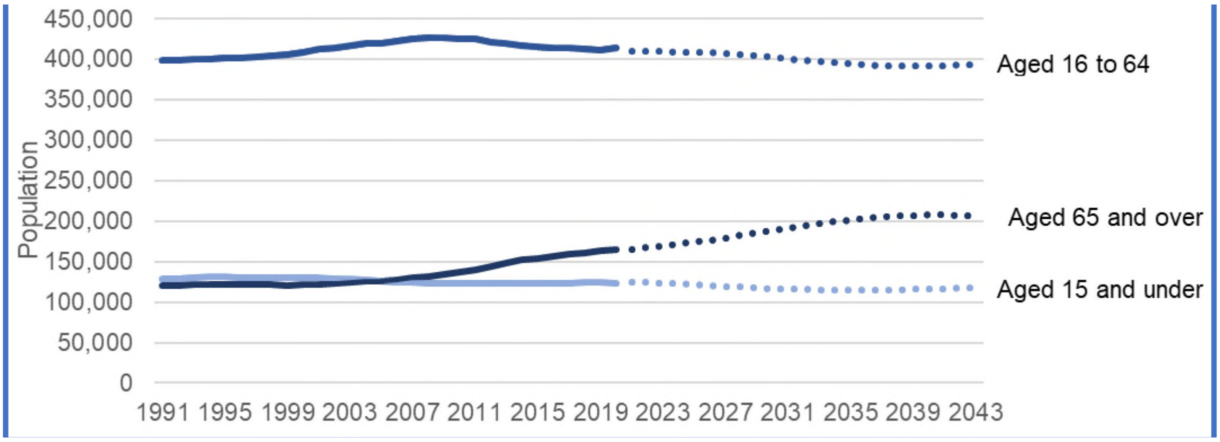
Amcangyfrif canran y boblogaeth dros 65 oed yng Nghymru yn 21% oedd 2020. I ogledd Cymru, roedd dros 23% neu bron yn 1 allan o bob 4 person. Yng Nghonwy, roedd 28% yn 65 oed a hŷn, y canran uchaf ymysg holl awdurdodau lleol Cymru. Dengys poblogaeth Gogledd Cymru yn ôl oed a rhyw yn Ffigwr 3.2.



Ffigwr 3.2 - Amcangyfrif poblogaeth Gogledd Cymru yn ôl oed a rhyw, canol 2025[5]

4 Amcangyfrifon poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn (StatsWales)
5 Amcangyfrifon poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn (StatsWales)

Dengys y cynnydd a ragwelir yn y boblogaeth dros 65 oed yn Ffigwr 3.3. Erbyn 2040, rhagwelir y bydd oddeutu 29% o boblogaeth Gogledd Cymru yn 65 oed neu'n hŷn.



Ffigwr 3.3 - Amcangyfrifon poblogaeth a rhagolygon ar gyfer Gogledd Cymru yn ôl grŵp oedran bras a blwyddyn, 1991 i 2043[6]

Dylid nodi bod y ffigyrau rhagamcanion yn seiliedig ar dueddiadau o 2018 a ddim yn ystyried effeithiau pandemig COVID-19 na Brexit.

Disgrifiodd 2.5% o boblogaeth Gogledd Cymru eu hunain fel Du, Asiaidd neu o leiafrif ethnig yn 2018-20 o'i gymharu â 5.0% o boblogaeth Cymru gyfan (Arolwg Poblogaeth Blynyddol), fel y dengys yn Nhabl 3.2

Ardal	Gwyn	Grwpiau ethnig cymysg/aml-ethnig	Asiaidd	Du/Affricanaidd/Caribïaidd/Du Prydeinig	Grwpiau ethnig eraill
Cymru	95.0%	0.9%	2.3%	0.9%	0.8%
Gogledd Cymru	97.5%	0.7%	0.9%	0.3%	0.6%

Tabl 3.2 - Canran o boblogaeth fesul grŵp ethnig, Arolwg Poblogaeth Blynyddol, 2018-20

Ar draws Cymru, Gogledd Cymru oedd â'r gyfran isaf o bobl oedd yn ystyried eu hunain yn anabl (20.1%) yn 2018-20, tra bod gan Dde Ddwyrain Cymru a Chanolbarth a De Orllewin Cymru gyfrannau tebyg (22.6% a 23.0% yn ôl eu trefn) (Arolwg Poblogaeth Blynyddol).

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Fel rhan o ddatblygiad yr RTP, bydd Asesiad Effaith Cydraddoldeb yn cael ei wneud i sicrhau bod ystyriaeth briodol yn cael ei rhoi i bobl yng ngogledd Cymru gyda nodweddion gwarchodedig.

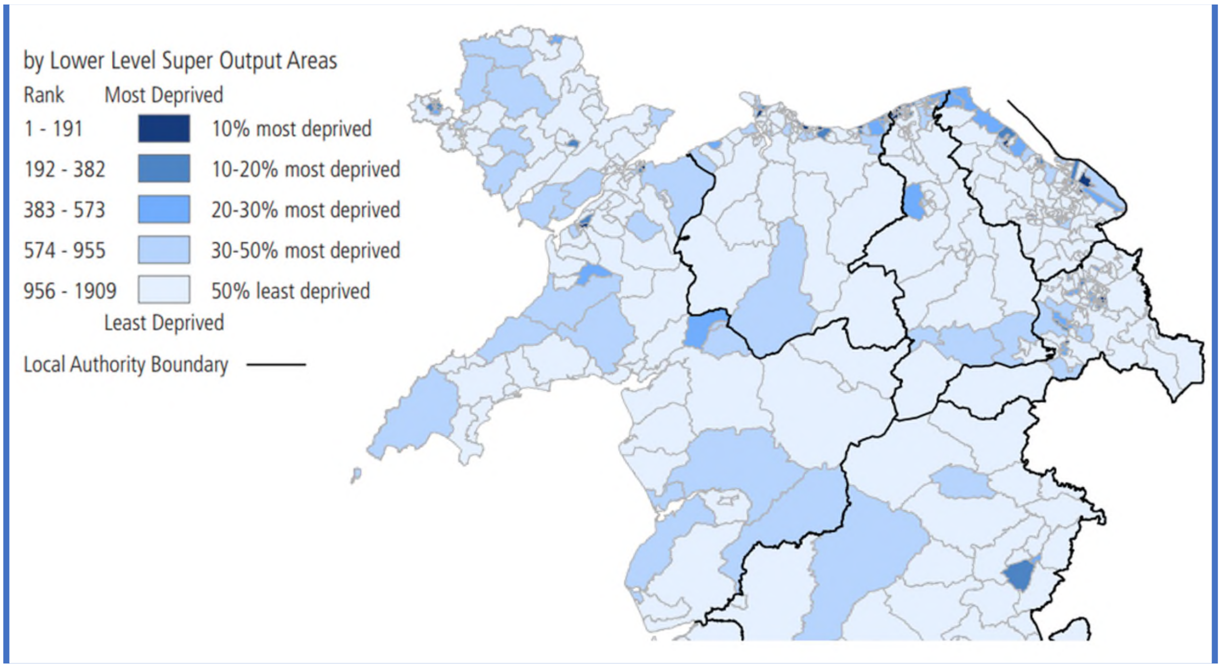
6 Amcangyfrifon poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn (StatsWales)

3.3 Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru

Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD) yw mesur swyddogol Llywodraeth Cymru o amddifadedd cymharol mewn ardaloedd bychain yng Nghymru. Mae wedi'i ddylunio i adnabod yr ardaloedd bychan hynny lle ceir y crynodiadau uchaf o wahanol fathau o amddifadedd.

Amddifadedd yw'r diffyg mynediad at gyfleoedd ac adnoddau y byddwn yn eu disgwyl yn ein cymdeithas. Gall hyn fod yn nhermau nwyddau materol neu allu unigolyn i gymryd rhan ym mywyd cymdeithasol arferol y gymuned. Mae yna 1,909 Ardal Cynnyrch Ehangach Haen Is (LSOAs) yng Nghymru, gyda 22% o'r rhain yng ngogledd Cymru. Wrth ystyried y 191 LSOAs mwyaf difreintiedig ar draws Cymru gyfan yn 2019 (h.y. y 10% mwyaf difreintiedig), mae 12% yng ngogledd Cymru.

Yn WIMD 2019, roedd pocedi o amddifadedd cymharol uchel mewn rhai trefi arfordirol ac ar y ffin yng ngogledd Cymru. Dengys hyn yn Ffigwr 3.4.



Ffigwr 3.4 - Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru[7]

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Gall cysylltiadau trafnidiaeth deniadol, effeithlon chwarae rôl hanfodol i leihau amddifadedd drwy ddarparu mynediad i swyddi, hyfforddiant, cyfleoedd iechyd/llesiant ac addysg.

3.4 Dwysedd Poblogaeth

Yn 2021, roedd gan Gymru ddwysedd poblogaeth cyfartalog o 149.8 person fesul cilometr sgwâr. Mae hyn yn gynnydd o thua 8% yn y ddau ddegawd ers 1991, ond yn ostyngiad o thua 2% o flwyddyn i flwyddyn o'i gymharu â 2021. Mae gan Gymru ddwysedd poblogaeth

7 WIMD - Tudalen Gartref (gov.wales)

cymharol isel o'i gymharu â'r DU gyfan, lle'r oedd ffigyrau cyfwerth yn 276 o bobl fesul cilometr sgwâr.

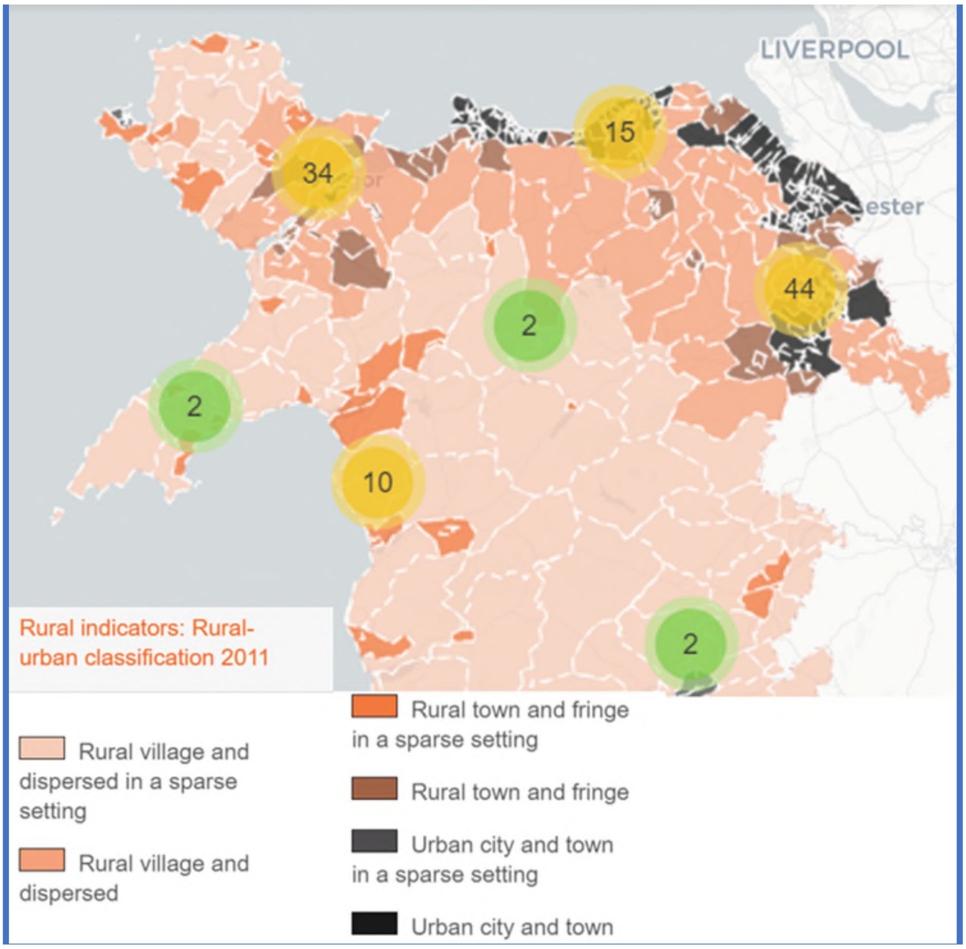
Mae dwysedd poblogaeth Gogledd Cymru yn llai na Chymru gyfan. Dangosir dwysedd poblogaeth pob un o'r chwe awdurdod lleol yn y rhanbarth yn Nhabl 3.3. Mae dwysedd poblogaeth yn amrywio'n sylweddol ar draws Gogledd Cymru, gyda Sir y Fflint a Wrecsam â dwysedd poblogaeth mwy na'r awdurdodau lleol eraill yng ngogledd Cymru. Amcangyfrif bod gan Wynedd lai na 50 o bobl fesul cilometr sgwâr sy'n ei wneud y trydydd awdurdod lleol â'r dwysedd poblogaeth lleiaf yng Nghymru.

Ardal	Canol blwyddyn 2020
Cymru	149.8
Ynys Môn	96.8
Gwynedd	46.2
Conwy	102.0
Sir Ddinbych	114.8
Sir y Fflint	352.6
Wrecsam	268.2

Tabl 3.3 - Dwysedd poblogaeth (pobl fesul cilometr sgwâr) yn ôl awdurdod lleol[8]

2011 Defnyddiwyd data cyfrifiad i lywio'r data ar wefan 'Deall Lleoedd Cymru'[9]. O'r wefan hon, mae Ffigwr 3.5 yn dangos categoreiddiad ardaloedd trefol a gwledig yng ngogledd Cymru.

8 Dwysedd poblogaeth (pobl fesul cilometr sgwâr) yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn (StatsWales)
9 Tudalen Gartref | Deall Lleoedd Cymru 0.1



Ffigwr 3.5 - Dosbarthiad Gwledig-Trefol yng Ngogledd Cymru

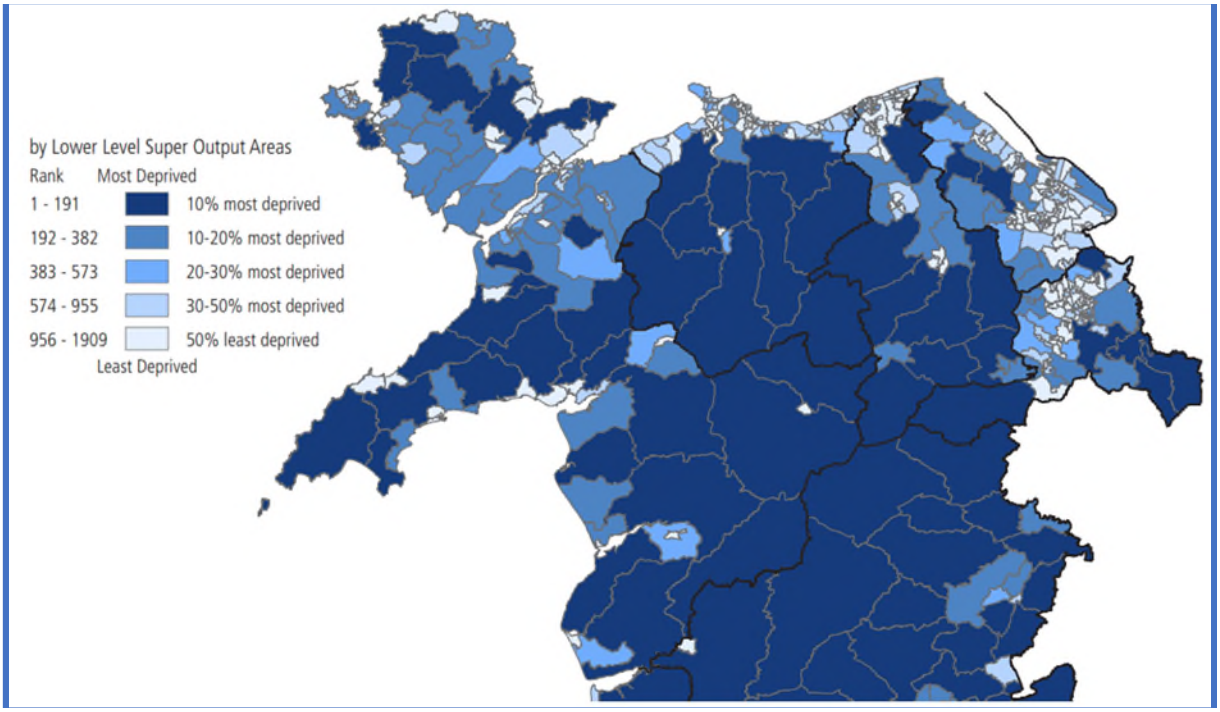
(Noder: Mae'r niferoedd ar y map yn cyfeirio at fwy o wybodaeth fanwl sydd ar gael gan y ffynhonnell)

Mae Ffigwr 3.5 yn dangos cyferbyniad llwyr rhwng ardaloedd trefol dwyrain y rhanbarth ac ar hyd yr arfordir gogleddol, a'r ardaloedd mwy gwledig sy'n cynnwys llawer o weddill y rhanbarth.

Mae'n aml yn gallu bod yn anoddach i bobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig i gael mynediad i wasanaethau allai fod yn fwy hygyrch mewn ardaloedd trefol. Mae mynediad gwael i wasanaethau yn ystyriaeth allai gymhlethu mathau eraill o amddifadedd sy'n bodoli mewn ardal. Mae data Mynediad i Wasanaethau WIMD yn dangos amddifadedd o ganlyniad i analluedd aelwyd i gael mynediad i ystod o wasanaethau a ystyrir yn angenrheidiol ar gyfer bywyd o ddydd i ddydd, yn ffisegol ac ar-lein. Mae'n ystyried amseroedd teithio cyfartalog i ystod o wasanaethau gyda chludiant preifat a chyhoeddus. Y gwasanaethau a ystyriwyd yw:

- Fferyllfa,
- Siop fwyd,
- Meddyg Teulu,
- Swyddfa'r Post,
- Ysgol gynradd,
- Llyfrgell gyhoeddus,
- Cyfleuster Chwaraeon,
- Ysgol Uwchradd a
- Gorsaf betrol (trafnidiaeth breifat yn unig)

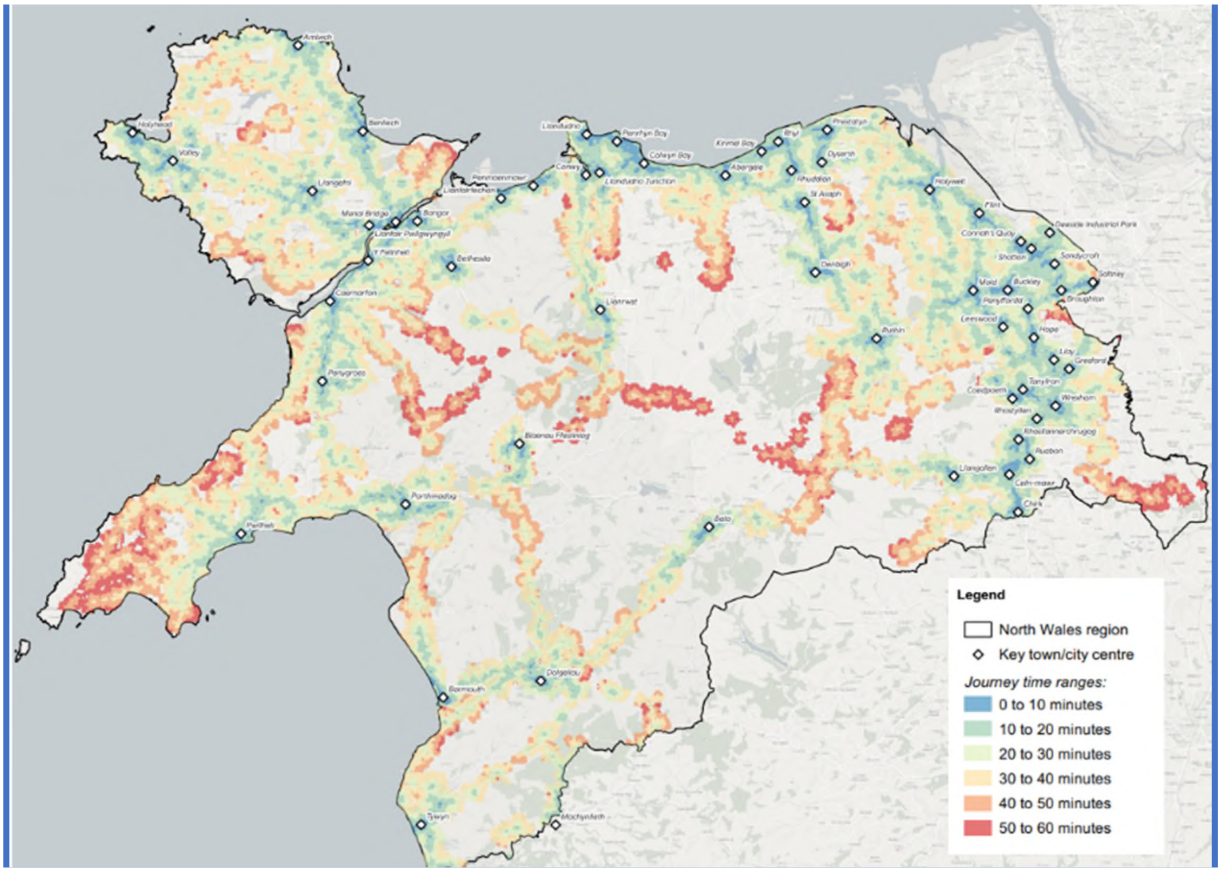
Yn y cyd-destun hwn, mae amddifadedd uchel yn gyffredin ar draws ardaloedd gwledig Cymru, fel y dengys yn Ffigwr 3.6. Dyma senario sy'n dod yn fwyfwy heriol ar adeg pan fod awdurdodau lleol mewn sefyllfa lle maent angen gwneud toriadau i gyllidebau bws wedi'u noddi.



Ffigwr 3.6 - Mynediad i Wasanaethau WIMD

Mae'r crynodiad o wasanaethau a phoblogaethau yng ngogledd-ddwyrain Cymru, dros y ffin ac ar hyd arfordir Gogledd Cymru. Mae hyn yn adlewyrchu'r ardaloedd lleiaf prin eu poblogaeth a ddengys yn Ffigwr 3.5.

Gellir gweld tystiolaeth bellach o effaith gwledigrwydd yng ngogledd Cymru yn nadansoddiad Trafnidiaeth Cymru o amser siwrnai i gyrraedd canol tref neu ddinas allweddol yn defnyddio cludiant cyhoeddus, a ellir ei weld yn Ffigwr 3.7.



Ffigwr 3.7 - Amser Siwrnai Cludiant Cyhoeddus i Dref neu Ddinas Allweddol (Dydd Mawrth 07:00 – 19:00)

Gellir gweld fod yna nifer fawr o gymunedau mewn ardaloedd gwledig lle mae gofyn iddynt, os ydynt yn teithio ar gludiant cyhoeddus, deithio am fwy na 50 munud i gyrraedd tref neu ddinas allweddol.

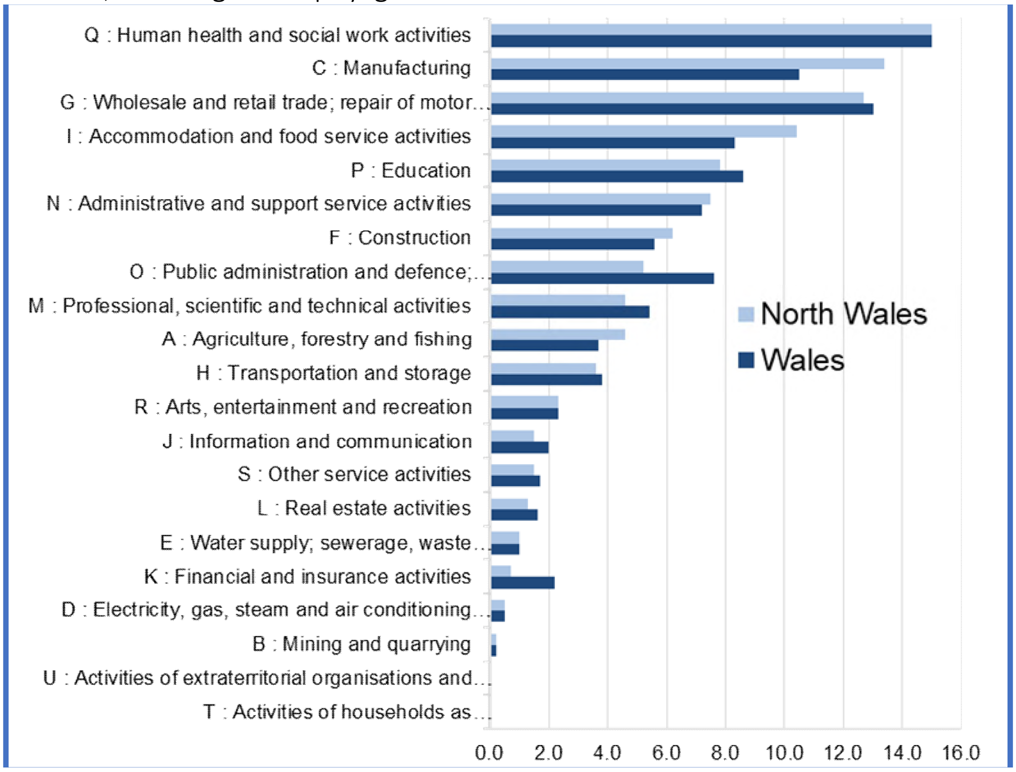
Nododd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru fod *"Newid siwrneiau car gyda chludiant cyhoeddus a theithio llesol mewn ardaloedd gwledig yn heriol. Rydym yn cydnabod y bydd y car preifat yn dal i gael ei ddefnyddio fel y prif fodd o deithio gan lawer o bobl. Mae Gogledd Cymru yn cynnwys ardaloedd mawr sy'n wledig neu'n rhannol-wledig."*

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Er mwyn i'r RTP adnabod rhwydwaith hollol integredig a thrawsnewidiol o drafnidiaeth gynaliadwy yng ngogledd Cymru, mae angen ystyriaeth o anghenion preswylwyr canolfannau trefol a chymunedau gwledig. Er y gellir hwyluso newid moddol drwy well cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn ein trefi a'n dinasoedd a rhyngddynt, dylai'r RTP gydnabod bod lleihau'r defnydd o gar mewn cymunedau gwledig yn fwy heriol. Felly, mae hwyluso newid i gerbydau allyriadau isel i breswylwyr cymunedau lleol yn hanfodol.

3.5 Cyflogaeth yng ngogledd Cymru

Y sector cyflogaeth mwyaf ar draws Cymru a Gogledd Cymru yw 'Iechyd dynol a gwaith cymdeithasol'. Fel y gwelir yn Ffigwr 3.8, mae gan ogledd Cymru ganran cyflogaeth uwch na Chymru yn y diwydiannau a ganlyn:

- Gweithgynhyrchu,
- Gweithgareddau llety a gwasanaethau bwyd,
- Gweithgareddau gwasanaeth gweinyddol a chefnogi,
- Adeiladu ac
- Amaeth, coedwigaeth a physgota.

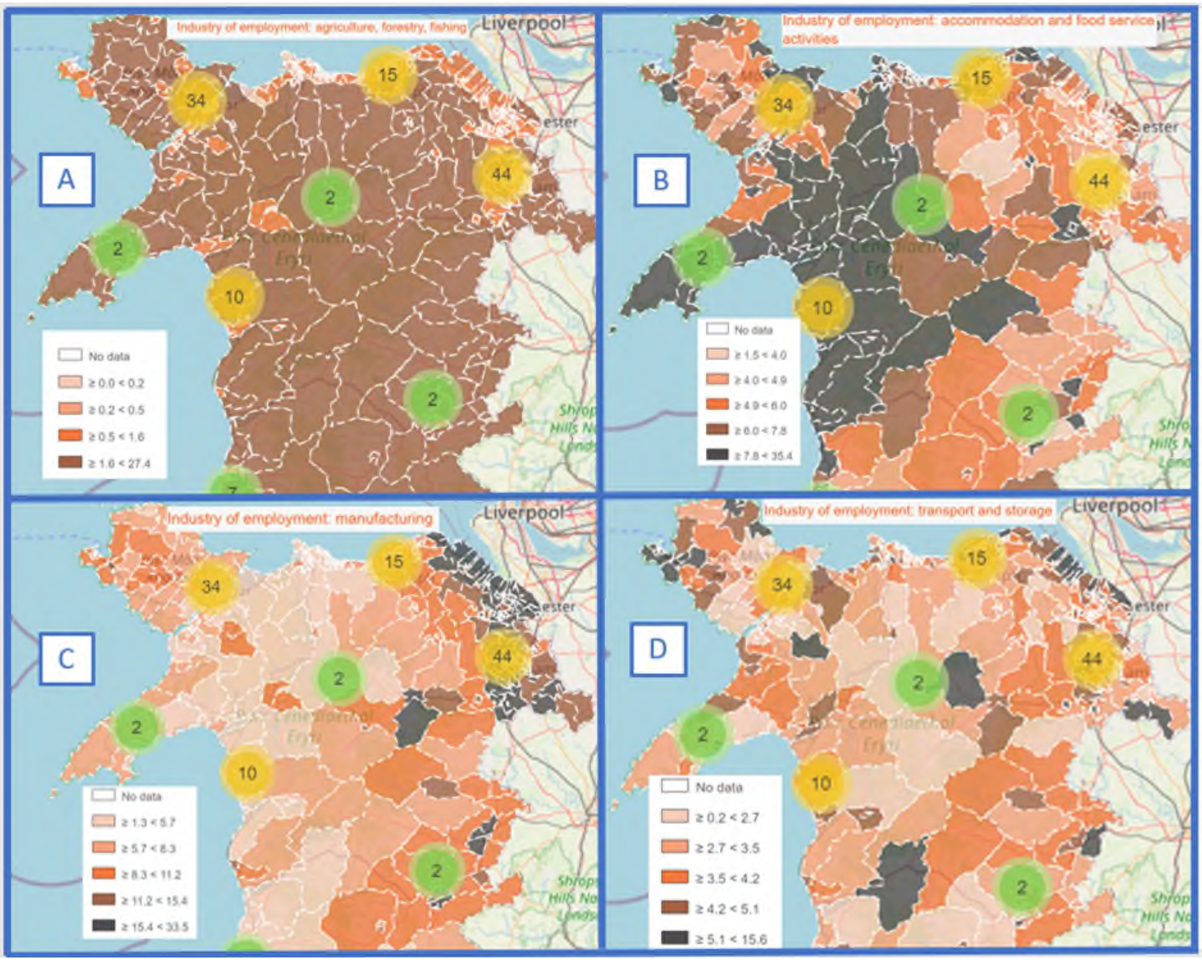


Ffigwr 3.8 - Canran o gyfanswm cyflogaeth yn ôl Diwydiant, Gogledd Cymru a Chymru

Ffynhonnell: Dadansoddiad Llywodraeth Cymru o Arolwg y Gofrestr Busnesau a Chyflogaeth, ONS

Mae pwysigrwydd gwahanol sectorau cyflogaeth yn amrywio ar draws Gogledd Cymru. Mae Ffigwr 3.9 yn ystyried y ganran o'r boblogaeth breswyl rhwng 16 a 74 oed sy'n gyflogedig mewn sectorau diwydiant dewisol. Dengys hyn:

A. Nid yw'n syndod fod y sector amaethyddiaeth, coedwigaeth a physgota yn fwy amlwg yn ardaloedd gwledig Gogledd Cymru, lle mae hyd at 27.4% o bobl yn yr ystod oedran hwn yn gweithio yn y sectorau hyn. Mae hyn yn cymharu â llai nag 1% yn yr ardaloedd mwy trefol.
B. Mae'r sector llety a gwasanaethau bwyd yn llawer mwy amlwg yn Eryri, Pen Llŷn ac ardaloedd arfordirol Sir Ddinbych, Conwy ac Ynys Môn, gyda hyd at 35.4% o bobl yn yr ystod oedran hwn wedi'u cyflogi yn y sector hwn.
C. Mae'r sector gweithgynhyrchu yn bwysig yng ngogledd-ddwyrain Cymru, lle mae gan ardaloedd Wrecsam a Sir y Fflint hyd at 33.5% o breswylwyr rhwng 16 a 74 oed yn gyflogedig yn y sector hwn.
D. Mae'r sector trafnidiaeth a storio yn llawer mwy amlwg mewn rhannau o Sir y Fflint a Wrecsam, sy'n adlewyrchu'r ardaloedd lle mae gweithgynhyrchu yn bwysig. Mae trafnidiaeth a storio hefyd yn arwyddocaol ar rannau o Ynys Môn, yn agos i borthladd Caergybi.



Ffigwr 3.9 - Amlygrwydd gwahanol sectorau cyflogaeth yng Ngogledd Cymru
(Gwefan 'Deall Lleoedd Cymru'[10] - Noder: Mae'r niferoedd ar y map yn cyfeirio at fwy o wybodaeth fanwl sydd ar gael gan y ffynhonnell)

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Dylai'r RTP gefnogi datblygiad economaidd parhaus Gogledd Cymru drwy ystyried gwella mynediad i safleoedd cyflogaeth yn y rhanbarth ar gyfer gweithwyr presennol ac yn y dyfodol a, lle bo'n berthnasol, i gwsmeriaid. Mae gofynion y rhwydwaith drafnidiaeth yn amrywio ar draws Gogledd Cymru. Mewn ardaloedd gwledig, gall cyflogaeth fod yn dymhorol ac anghysbell. Mewn ardaloedd lle mae twristiaeth yn sylweddol, ceir galw cynyddol ar y rhwydwaith drafnidiaeth yn nhymor yr haf. Ble mae gweithgynhyrchu a storio yn brif sectorau, mae'r ystyriaethau yn cynnwys nifer y teithiau i safleoedd cyflogaeth mawr, patrymau shifft a'r gofyn am lefelau uwch o symudiadau HGV.

4. Sut Ydym yn Teithio

Y car preifat yw'r prif ddull o deithio yng Nghymru o hyd, ar gyfer nifer y siwrneiau a gymerir a'r pellteroedd a deithir. Targed Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ar gyfer 2040 yw 45% o

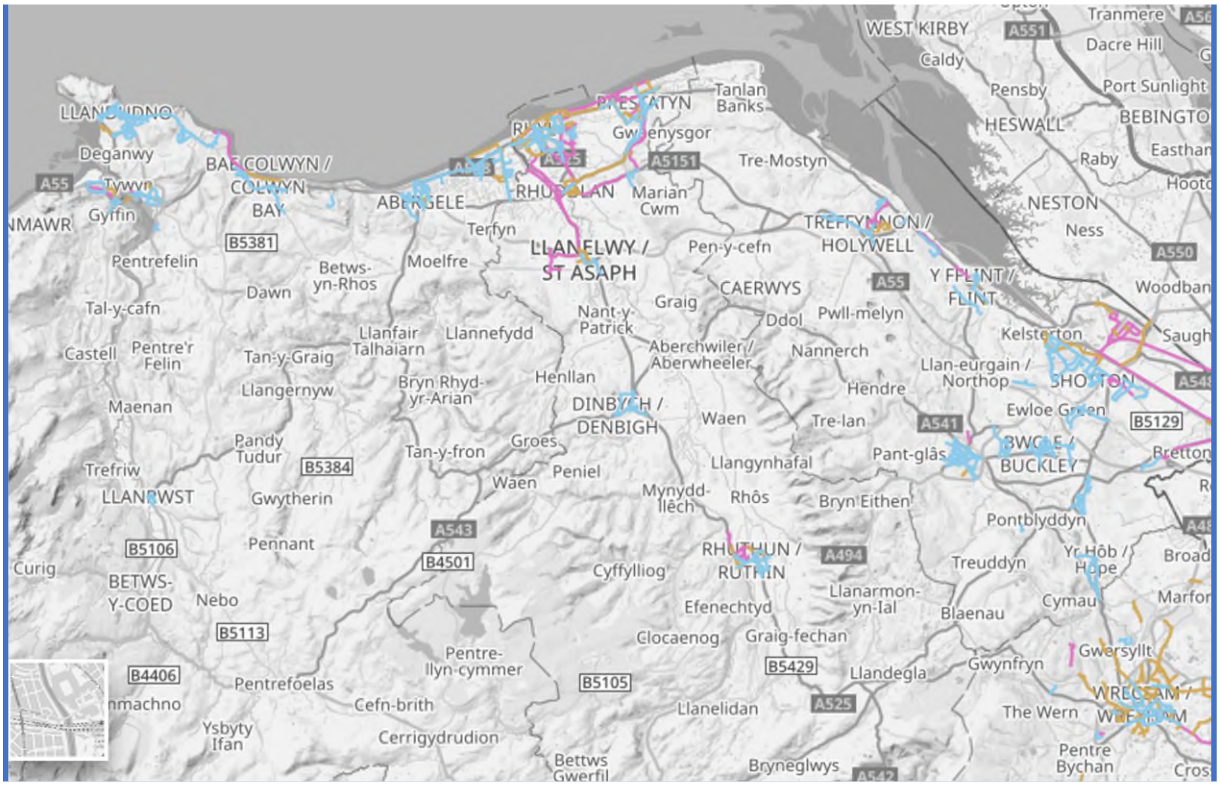
10 Home | Understanding Welsh Places 0.1

ddulliau cynaliadwy a 55% car, felly bydd y car yn dal ar y blaen yn 2040 hyd yn oes os cyrhaeddir y targed hwnnw.

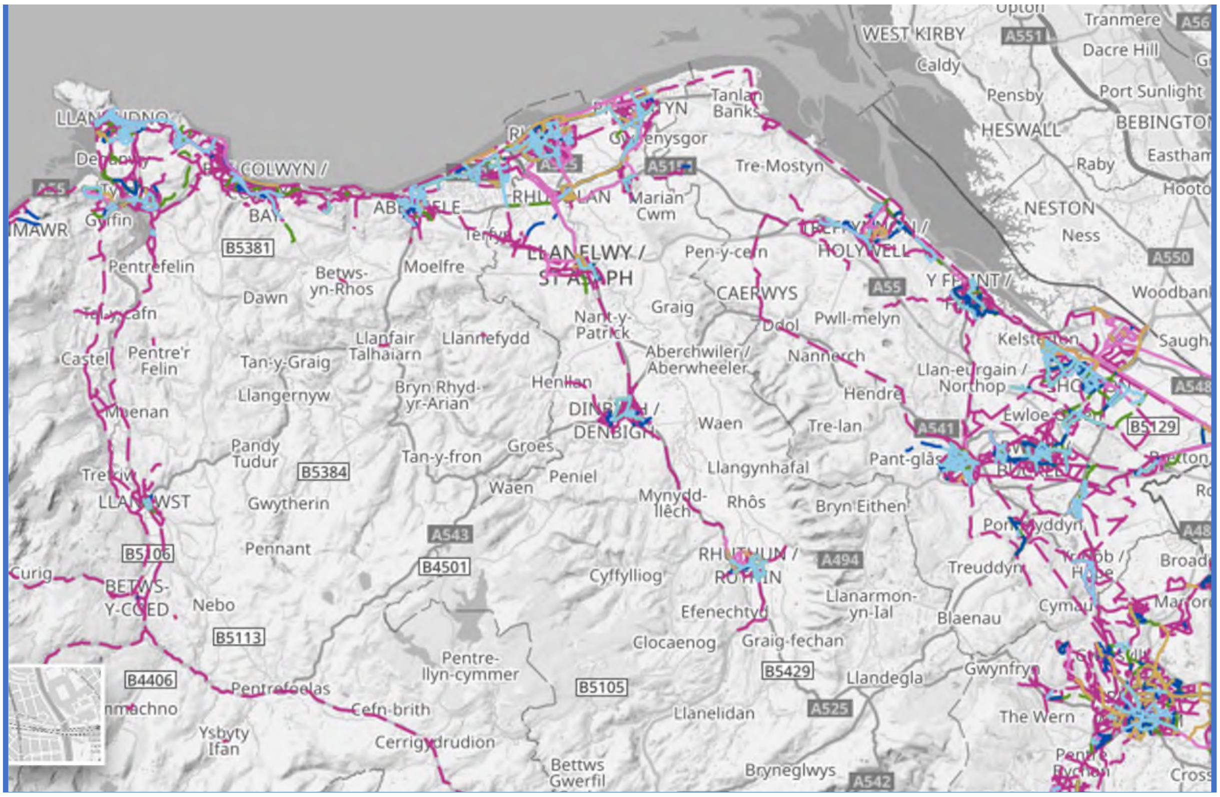
4.1 Teithio Llesol

Mae gan awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddyletswydd, dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, i fapio llwybrau teithio llesol presennol a'r dyfodol a chyfleusterau perthnasol, gyda nod o arwain at rwydwaith integredig ar gyfer teithio llesol, gan felly gyflawni newid moddol ar gyfer dulliau cerdded a beicio.

Mae'r Map Rhwydwaith Teithio Llesol ar gael o View map | DataMapWales (gov.wales). Mae Ffigyrau 4.1 a 4.2 yn dangos y gymhariaeth rhwng y rhwydwaith presennol a ddangosir ar y Map Rhwydwaith Teithio Llesol ar gyfer gogledd-ddwyrain ein rhanbarth (Ffigwr 4.1) a dyheadau cynlluniau yn y dyfodol (Ffigwr 4.2) ar gyfer yr un ardal.



Ffigwr 4.1 - Llwybrau Cerdded a Beicio Presennol ar y Map Rhwydwaith Teithio Llesol



Ffigwr 4.2 - Llwybrau Cerdded a Beicio yn y Dyfodol ar y Map Rhwydwaith Teithio Llesol

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Dylai'r RTP amlinellu cynigion i ymestyn a gwella'r rhwydwaith teithio llesol yng ngogledd Cymru ymhellach i annog cynnydd yn nifer y bobl sy'n dewis cerdded neu feicio. Dylai hyn ganolbwyntio ar gysylltiadau i brif atyniadau megis safleoedd cyflogaeth ac addysg, gorsafoedd rheilffordd ac atyniadau i dwristiaid.

4.2 Bws

Bws yw'r cludiant cyhoeddus sydd â'r gyfran fwyaf o ddefnydd yng Nghymru. Yn 2018/19, gwnaed cyfanswm o 101.87 miliwn o siwrneiau gyda bws yng Nghymru. Mae dadansoddiad a wnaed gan Uned Ddadansoddol Trafnidiaeth Cymru (TC) yn dangos fod 68% o boblogaeth Gogledd Cymru yn byw o fewn chwarter milltir (neu 400 metr) o lwybr cerdded i safle bws lle mae gwasanaethau yn rhedeg o leiaf unwaith bob awr.

Mae llawer o welliannau diweddar wedi'u gwneud ar y cyd â TiG, awdurdodau lleol a gweithredwr bysiau sydd wedi gwneud teithio ar fws yn fwy deniadol yng ngogledd Cymru:

- Cyflwyno tocyn 1bws (un tocyn ar draws mwyafrif helaeth y gwasanaethau bws yng ngogledd Cymru),
- Trefniadau tocynnau dychwelyd T19/Rheilffordd Dyffryn Conwy
- Adolygiad parhaus y Rhwydwaith Sherpa yn Eryri
- Lansio’r gwasanaeth Traws Cymru T8 rhwng Corwen a Chaer
- Lansio'r gwasanaethau ymateb i'r galw fflecsi, gan gynnwys y gwasanaeth trydan dim allyriadau yn Rhuthun.

Mae gwaith pellach yn cael ei ddatblygu i ymdrin â'r rhwystrau hir-sefydlog i faint sy'n defnyddio teithio ar fws, megis adolygiad Rhwydwaith Bws a datblygiad cynllun peilot ar y gweill rhwng TrawsCymru a'r Rheilffordd i alluogi defnydd o un tocyn ar gyfer siwrneiau sy'n cynnwys teithio ar reilffordd a bws.

Gwasanaeth bws sy'n ymateb i'r galw yw fflecsi sy'n gallu cael ei archebu gan deithwyr cyn iddynt deithio. Mae bysiau fflecsi yn gallu codi a gollwng teithwyr mewn ardal wasanaeth ac nid mewn safle bws yn unig. Lleoliadau yng ngogledd Cymru lle mae gwasanaethau fflecsi yn gweithredu yn 2024:

- Bwcle
- Dyffryn Conwy
- Dinbych
- Treffynnon
- Pen Llŷn
- Prestatyn
- Rhuthun

Rhwydwaith o wasanaethau bws sy'n teithio o gwmpas Yr Wyddfa yw Sherpa'r Wyddfa. Mae wedi'i ddatblygu mewn partneriaeth sy'n cynnwys Trafnidiaeth Cymru, Cyngor Gwynedd, Awdurdod y Parc Cenedlaethol a Gwynfor Coaches. Wrth greu rhwydwaith Sherpa, unwyd gwasanaethau bws lleol yn un brand wedi'i symleiddio a sefydlwyd rhwydwaith gydlynol a strwythur prisiau. Yn 2021/22, roedd nifer y teithwyr wedi codi 78% o'i gymharu â 2020/21 (pan effeithiwyd ar ffigyrau gan Covid), a 22% yn fwy na ffigyrau 2019/20 cyn Covid.

Mae gwasanaethau bws pellteroedd hirach TrawsCymru yn ran bwysig o'r rhwydwaith cludiant cyhoeddus integredig yng Nghymru. Wedi'u hariannu gan Lywodraeth Cymru, mae'r bysiau yn darparu cysylltiadau cludiant cyhoeddus hanfodol i sawl cymuned ledled Cymru, wedi'u hintegreiddio gyda siwrneiau rheilffordd a hefyd yn rhoi opsiwn hygyrch, fforddiadwy ac amgylcheddol-gyfeillgar i ymwelwyr grwydro Cymru.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Dylai'r RTP ystyried cynigion i adolygu a gwella gwasanaethau bws ymhellach yn ogystal â mesurau i annog cynnydd yn y defnydd o fysiau. Dylai gwasanaethau bws ganolbwyntio ar wella mynediad i wasanaethau o gymunedau. Dylent gysylltu i brif atyniadau megis safleoedd cyflogaeth, gorsafoedd rheilffordd ac atyniadau i dwristiaid.

4.3 Rheilffyrdd

Mae'r rhwydwaith rheilffordd cenedlaethol yn y rhanbarth yn cael ei reoli a'i gynnal gan Network Rail gyda gwasanaethau teithwyr yn cael eu gweithredu gan Drafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast drwy fasnachfreintiau Partneriaeth Cymru a'r Gororau ac Arfordir y Gorllewin. Mae'r rhwydwaith rheilffordd yn adlewyrchu'r prif ganolfannau poblogaeth. Mae yna 66 gorsaf drên yng ngogledd Cymru. Fe'u lleolir ar y pum lein isod:

- Rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru,
- Rheilffordd Amwythig-Caer,
- Rheilffordd Dyffryn Conwy,
- Rheilffordd y Gororau, a

- Rheilffordd y Cambrian.

Casglir data o'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ar gyfer amcangyfrifon o ddefnydd pob gorsaf ar y rhwydwaith. Dengys y ffigyrau ar gyfer y gorsafoedd a ddefnyddir fwyaf a leiaf yng ngogledd Cymru yn Nhabl 4.1. Ffigyrau 2019-20 sydd wedi'u defnyddio yn y tabl oherwydd mai dyma'r flwyddyn lawn olaf na chafodd ei heffeithio gan bandemig Covid-19. Er nad yw yng Nghymru, ystyrir mai gorsaf Caer yw'r orsaf bwysicaf ar rwydwaith rheilffordd Gogledd Cymru oherwydd ei rolau fel atynnwr a phrif leoliad cyfnewid.

Enw'r orsaf	2019-20 nifer uchaf o bobl yn cyrraedd a gadael	Enw'r orsaf	2019-20 nifer isaf o bobl yn cyrraedd a gadael
Caer	5,093,756		
Bangor (Gwynedd)	624,926	Dolgarrog	362
Y Rhyl	504,244	Pont-y-Pant	498
Wrecsam Canolog	501,800	Pont Rufeinig	720
Prestatyn	324,634	Tal-y-Cafn	812
Cyffordd Llandudno	301,418	Tywyn	1,062

Tabl 4.1 - Y gorsafoedd gyda'r nifer uchaf ac isaf o bobl yn cyrraedd a gadael

Mae dadansoddiad a wnaed gan Uned Ddadansoddol TC yn dangos mai dim ond 9% o boblogaeth Gogledd Cymru sy'n byw o fewn pellter cerdded o hanner milltir (neu 800 metr) o orsaf drên lle mae gwasanaethau yn rhedeg o leiaf unwaith bob awr.

Mae llwybrau cludo yn eu lle ar draws y rhwydwaith. Mae yna wasanaethau cludo cyfyngedig ar hyd y brif lein, ond mae'r llwybr rhwng yr Amwythig a Chaer, a Rheilffordd y Gororau yn gweld sawl gwasanaeth yr wythnos i'r felin lifio, y gweithfeydd dur a sment.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

Er nad yw rheilffyrdd yn cael eu dylanwadu'n uniongyrchol yn lleol, mae'n bwysig bod yr RTP yn cydnabod mesurau i wella'r hyn a gynigir gan reilffyrdd yng ngogledd Cymru. Er mwyn gwella gwasanaethau, y prif flaenoriaethau ar gyfer gwelliannau yw cynyddu capasiti Lein Rheilffordd y Gororau yng Ngorsaf Caer, a chynyddu lefelau gwasanaeth ar Brif Lein Gogledd Cymru.

Dylai'r RTP ystyried pwysigrwydd cysylltiadau i brif ganolfannau megis Llundain, Caerdydd, Manceinion (yn cynnwys y maes awyr), Lerpwl, Crewe a Warrington (ar gyfer Rheilffordd Pwerdy'r Gogledd).

Dylai'r Cynllun ystyried cysylltiadau teithio cynaliadwy i gyfleusterau cyfnewid mewn gorsafoedd rheilffordd.

Dylem geisio cyfleoedd i gynyddu cludo ar y rheilffordd yng ngogledd Cymru drwy'r RTP.

4.4 Rhwydwaith Ffyrdd

Mae cefnffyrdd yng ngogledd Cymru yn cael eu cynnal gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ACGCC). Dengys y Rhwydwaith Cefnffyrdd yn Ffigwr 4.3

Ffigwr 4.3 - Y Rhwydwaith Cefnffyrdd (Ein ffyrdd | Traffig Cymru)

Mae'r priffyrdd yng ngogledd Cymru yn rhychwantu o'r dwyrain i'r gorllewin yn bennaf, yn enwedig ar hyd arfordir Gogledd Cymru. Y ffordd brysuraf yng ngogledd Cymru yw'r A55, "Ffordd Gyflym Gogledd Cymru", ffordd ddeuol sy'n cysylltu Caer i Gaergybi yn bennaf, ar hyd arfordir Gogledd Cymru ac sy'n mynd heibio Cyffordd Llandudno, Conwy a Bangor. Dyma un o ffyrdd pwysicaf Cymru sy'n rhedeg drwodd i borthladd Caergybi.

Mae croesi'r Fenai i Ynys Môn, a gwytnwch y llwybr hwn, yn bwysig yn lleol ac yn strategol. Yn lleol, er eu bod wedi'u gwahanu gan y Fenai ac mewn ardaloedd awdurdod lleol gwahanol, mae'r trefi ar ddwy ochr y Fenai yn ffurfio ardal economaidd sengl. Mae llawer o bobl yn teithio rhwng lleoliadau ar draws y Fenai ar gyfer cyflogaeth ac i gael mynediad i wasanaethau hanfodol megis addysg a gofal iechyd, yn ogystal â chyfleoedd hamdden, siopa ac adloniant.

Yn strategol, mae digwyddiadau ar Groesfannau'r Fenai yn benodol anfanteisiol i weithredwyr cludo sy'n cael mynediad i'r porthladd yng Nghaergybi. Mae dibynadwyedd a natur ddisgwyliadwy amser siwrnai yn hanfodol i weithredwyr cludo oherwydd efallai bod danfoniadau yn llwyr ddibynnol ar amser, neu bod amser a wastraffir ar ffyrdd llawn traffig yn gallu arwain at gost ariannol.

Mae'r A55 yn croesi am bellter byr gyda'r A494 yn Ewlo, o lle mae'r A494 yn rhedeg i ogledd Caer a'r A55 i'r De.

Yr A5 oedd y prif gyswllt rhwng Gogledd Cymru a Llundain yn flaenorol. Mae'r ffordd yn croesi Pont Grog y Fenai ond mae ei phwysigrwydd wedi'i ddisodli gan yr A55. Mae ffyrdd eraill sy'n teithio yng ngogledd Cymru, o'r dwyrain i'r gorllewin yn cynnwys yr A458 o Halesowen i Fallwyd, a'r A494 o Ddolgellau i Saughall.

Y ffordd brysuraf gogledd-de sy'n teithio drwy'r rhanbarth yw'r A483 o Gaer drwy Wrecsam ac ymlaen i Abertawe drwy Groesoswallt, y Drenewydd a'r Trallwng. Mae ffyrdd mawr gogledd-de eraill yn cynnwys ffyrdd cerbydau sengl yr A470 o Landudno i Gaerdydd drwy ddyffryn Conwy, a'r A487 o Fangor i Hwlffordd drwy Gaernarfon ac Eryri.
Mae mwyafrif gweddill y rhwydwaith priffyrdd yn y rhanbarth yn gyfrifoldeb yr Awdurdod Priffyrdd Lleol perthnasol; yr Awdurdod Lleol yn yr achos hwn. Mae newidiadau sylweddol sydd wedi'u cynllunio ar gyfer y Rhwydwaith Priffyrdd Lleol yn y dyfodol agos yn cynnwys cyflwyno cyfyngiad cyflymder 20mya ar hyd ffyrdd cyfyngedig.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Wrth chwilio am gyfleoedd i annog mwy o bobl i deithio drwy deithio llesol a chludiant cyhoeddus, dylai'r RTP gydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd i'r rhyddid i symud o gwmpas Gogledd Cymru a cheisio gwella gwytnwch y rhwydwaith hwn. Mae hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer croesi'r Fenai lle gall digwyddiadau ar y rhwydwaith ffyrdd ynysu cymunedau.

4.5 Cerbydau Trydan

Mae nifer y cerbydau trydan yn cynyddu ar draws y DU, sy'n cynnwys Gogledd Cymru. Mae'n debygol bod hynny oherwydd cynnydd mewn dealltwriaeth amgylcheddol, gwell technoleg cerbydau dim allyriadau a gwell dealltwriaeth o gerbydau trydan. Mae Tabl 4.2 yn crynhoi'r Llywodraeth[11] yn dangos nifer y cerbydau trydan ymhob ardal awdurdod lleol, gyda 5,510 o'r fath gerbydau yng ngogledd Cymru.

Tanwydd	Ynys Môn	Conwy	Sir Ddinbych	Sir y Fflint	Gwynedd	Wrecsam
Trydan Batri	365	634	592	864	541	607
Trydan Hybrid (disel)	3	6	6	9	6	9
Trydan Hybrid (petrol)	216	336	233	407	252	343
Trydan Cwmpas Estynedig	7	12	19	18	12	13

11 Data ardal leol: Cerbydau trydan a phwyntiau gwefru (parliament.uk)

Cyfanswm	591	988	850	1,298	811	972

Tabl 4.2 - Cerbydau Trydan yng ngogledd Cymru

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Mae angen i'r RTP gydnabod defnydd cynyddol o gerbydau trydan yng ngogledd Cymru a chwilio am gyfleoedd i gefnogi mwy o ddiddordeb ynddynt.

4.6 Man Cychwyn a Phen Taith

Mae dadansoddi man cychwyn, pen taith a diben y teithiau a wneir yng ngogledd Cymru o gymorth i ddeall y rhesymau mae pobl yn teithio, a'r symudiadau a wneir fwyaf aml. Dadansoddiad man cychwyn a phen taith (O-D) yw astudiaeth o ble mae siwrneiau yn cychwyn (eu man cychwyn) ac yn gorffen (pen eu taith).

Mae'r dadansoddiad o fan cychwyn a phen taith siwrneiau wedi'i wneud gan Drafnidiaeth Cymru. Gwnaed hyn yn defnyddio'r model Trafnidiaeth Gogledd Cymru ar y pryd, sy'n gwahanu Rhanbarth y Gogledd (a'r ardal ehangach) yn wahanol sectorau.

Mae'r dadansoddiad yn ystyried y symudiadau rhwng ac o fewn sectorau yn ystod cyfnod niwtral deuddeg awr ar ddydd o'r wythnos (07:00 dan 19:00). Byddai gan daith i'r gwaith o Brestatyn i Wrecsam fan cychwyn fel Arfordir Sir Ddinbych a phen taith fel Wrecsam. Yna, byddai'r siwrnai ddychwelyd yn cyfri fel ail daith gyda'r man cychwyn yn Wrecsam a'r pen taith yn Arfordir Sir Ddinbych.

Gellir gweld manylion llawn y dadansoddiad O-D yn Atodiad 2. Dyma'r prif ganfyddiadau o'r ffigyrau hyn:

- O bell ffordd, mae nifer mwyaf o deithiau yn cychwyn a gorffen o fewn yr un sector, sy'n awgrymu bod yna nifer fawr o deithiau pellter byr:
    - E.e. 151,921 o fewn sector Arfordir Conwy
    - E.e. 156,939 o fewn sector Wrecsam
    - E.e. 98,466 o fewn sector Caernarfon/Bangor

- Mae yna 633,339 taith i Gaer o ogledd Cymru bob diwrnod, sy'n amlygu pwysigrwydd symudiadau traws-ffiniol, yn enwedig o ddwyrain y rhanbarth.

- Mae yna 31,907 taith i Ranbarth Dinas Lerpwl a Manceinion Fwyaf, sy'n pwysleisio pwysigrwydd symudiad traws-ffiniol ymhellach.

- Y tri sector yng ngogledd Cymru sy'n denu'r mwyaf o deithiau yw:
    - Wrecsam (233,637)
    - Arfordir Conwy (211,095)
    - Glannau Dyfrdwy (185,729)

- Mae siwrneiau yn y sector wledig yn bennaf yn y sector ac/neu i'r sector arfordirol agosaf.

Mae'r dadansoddiad man cychwyn a phen taith hefyd wedi ystyried cwantwm y teithiau a wnaed gan gar a phellter y teithiau hynny. Mae Tabl 4.3 yn ystyried yr holl deithiau yng ngogledd Cymru yn ystod awr brysuraf y bore (08:00 – 09:00).

Pellter	Teithiau Car (cerbydau/awr)	Canran y teithiau
0 - 5 km	41,987	26%
5 - 15 km	66,101	41%
15 - 25 km	27,185	17%
25 - 50 km	19,166	12%
50 - 100 km	5,912	4%
100 - 250 km	1,981	1%
250 - 500 km	131	0%
> 500 km	5	0%
Cyfanswm	162,467	100%

Tabl 4.3 - Pellter Teithiau Car yn ystod Awr Brysuraf y Bore (Gogledd Cymru gyfan)

Fel y gwelir yn y tabl, mae bron i 42,000 o deithiau, neu dros chwarter y teithiau a wnaed rhwng 8am a 9am, yn llai na 5km o hyd. Mae hyn yn bellter taith y gellir ei wneud yn defnyddio teithio llesol gan lawer o bobl.

Mae defnydd o gar yn ystod awr brysuraf y bore i'r tri sector sy'n denu mwyafrif y teithiau (Wrecsam, Arfordir Conwy a Glannau Dyfrdwy) i'w gweld yn Nhabl 4.4. Dengys hyn fod dros 10,000 o deithiau car bob bore i ddim ond tri o'r sectorau hyn yn llai na 5km yr un.

	Wrecsam		Arfordir Conwy		Glannau Dyfrdwy	
Pellter	Teithiau Car	Canran	Teithiau Car	Canran	Teithiau Car	Canran
0 - 5 km	4,564	30%	3,374	28%	2,879	24%
5 - 15 km	6,137	41%	5,246	43%	5,712	48%
15 - 25 km	2,438	16%	1,642	14%	2,125	18%
25 - 50 km	1,327	9%	1,180	10%	954	8%
50 - 100 km	490	3%	514	4%	248	2%
100 - 250 km	109	1%	192	2%	65	1%
250 - 500 km	9	0%	6	0%	11	0%
> 500 km	0	0%	0	0%	0	0%
Cyfanswm	15,074	100%	12,154	100%	11,994	100%

Tabl 4.4 - Pellter Teithiau Car yn ystod Awr Brysuraf y Bore i'r tri sector pen taith mwyaf

Mae'r gwaith modelu hefyd yn ystyried y rheswm pam fod pobl yn gwneud y teithiau, a dengys hyn yn Nhabl 4.5. Mae hyn yn dangos pwysigrwydd hwyluso teithiau ar gyfer siopa, cymudo a hamdden ar ein rhwydwaith trafnidiaeth. Mae'r tabl hefyd yn dangos canran y teithiau ar gyfer bob diben a wneir gyda char, sy'n dangos lle blaenllaw teithio mewn car.

Diben y Siwrnai	Rhaniad Diben	% teithiau ar gyfer
Gwaith (cymudo)	19%	82%
Busnes (amser/costau wedi'i dalu gan gyflogwr)	6%	91%
Addysg	7%	67%
Siopa	30%	79%
Hamdden	17%	76%
Gwyliau (taith diwrnod) os ydynt yn cychwyn o'r cartref	5%	74%
Gwyliau (taith diwrnod) os nad ydynt yn cychwyn o'r cartref		87%
Arall (ddim yn cychwyn o'r cartref)	16%	84%

Tabl 4.5 - Diben Siwrneiau yng ngogledd Cymru

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

Mae yna gysylltiadau cryf rhwng cymunedau ac economïau Gogledd-orllewin Lloegr a Gogledd-ddwyrain Cymru. Adlewyrchir hyn yn y nifer o deithiau dros y ffin bob dydd a welir yn y gwaith modelu.

Mae'n hanfodol bod y cynigion ar gyfer gwella ein rhwydwaith trafnidiaeth yn adlewyrchol o'r siwrneiau a wneir gan bobl. Fodd bynnag, dylai'r RTP hefyd ystyried symudiadau llai cyffredin a allai fod yn rhy anodd neu anghyfleus i'w gwneud yn rheolaidd ar hyn o bryd.

Drwy'r RTP, dylem geisio lleihau nifer y teithiau pellter byr a wneir gyda char.

5. Adolygu Problemau, Materion a Chyfleoedd

Drwy'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, byddwn yn amlinellu sut i weithio tuag at rwydwaith trafnidiaeth mwy effeithiol a chynaliadwy yng ngogledd Cymru. Rhaid gwneud hyn yng nghyd-destun gwelliannau trafnidiaeth gan wneud newidiadau sy'n gwella bywydau bob dydd pobl.

Lle nad yw ein rhwydwaith trafnidiaeth yn gwasanaethu pobl Gogledd Cymru yn ddigonol ar hyn o bryd mae hyn yn cyfrannu at ddeilliannau gwael, gan gynnwys:

- cyfyngu mynediad i gyflogaeth,
- cyfyngu mynediad i ddysgu
- salwch,
- effeithiau amgylcheddol negyddol (sŵn, llygredd, ansawdd aer, damweiniau ffordd) ac
- eithrio cymdeithasol.

5.1 Rheoli a Chynnal Asedau

Rheoli Asedau yw'r gwaith a wneir gan yr awdurdodau lleol i gynnal yr asedau trafnidiaeth ffisegol sy'n llunio'r rhwydweithiau trafnidiaeth lle mae ganddynt gyfrifoldeb uniongyrchol amdanynt. Mae'r rhwydwaith priffyrdd lleol yn cynnwys ffyrdd, llwybrau troed, llwybrau beicio, pontydd, goleuadau stryd, signalau traffig, safleoedd bws, dodrefn stryd ac arwyddion.

Mae rhwydwaith o isadeiledd trafnidiaeth wedi'i gynnal yn dda yn allweddol i gefnogi teithio o gwmpas y Gogledd, ar gyfer siwrneiau car preifat ond hefyd gwasanaethau bws a siwrneiau teithio llesol. Mae'r holl siwrneiau bws a chyfran fawr o dripiau teithio llesol yn digwydd ar y briffordd. Gall diffygion ar y briffordd megis tyllau yn y ffordd fod yn berygl mwy sylweddol i feicwyr na defnyddwyr eraill y briffordd.

Mae'r pwysau ariannu difrifol sy'n wynebu awdurdodau lleol yn effeithio ar allu'r awdurdodau i gynnal yr asedau presennol yn ddigonol, ac mae hyn yn arwain at risg i gyflawni amcanion y RTP yn llwyddiannus.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Rhaid i'r RTP gydnabod pwysigrwydd cynnal a gwella isadeiledd priffyrdd.

5.2 Yr Economi

Mae proffil economaidd a chymysgedd ddiwydiannol Gogledd Cymru yn amrywiol. Mae'n gartref i borthladd prysur yng Nghaergybi sy'n arwain at draffig cludo a theithwyr yn llifo ar draws y rhanbarth, Mae prif lif cludo ar y ffyrdd yn y rhanbarth yn ddwyrain-gorllewin, ar hyd yr A55 o Gaergybi yn y gorllewin i'r A494 a'r ffin â Lloegr. Mae yna hefyd symudiadau cludo i'r de o'r A55, drwy Wrecsam a thuag at Ganolbarth Lloegr.

Bydd y Porthladd Rhydd yn Ynys Môn yn cefnogi twf parhaus y diwydiant cludo, logisteg a diwydiannau cysylltiedig eraill yng ngogledd Cymru.

Mae yna sawl stad ddiwydiannol sy'n gweithredu fel prif ganolfannau cyflogaeth, yn cynnwys Glannau Dyfrdwy a Wrecsam, lle mae gan weithgynhyrchu le blaenllaw. Weithiau, mae opsiynau cludiant cyhoeddus a theithio llesol i'r canolfannau cyflogaeth hyn yn annigonol ac nid ydynt yn hwyluso cymudo cynaliadwy. Y rheswm am hyn, yn rhannol, yw sut mae'r llefydd hyn wedi cael eu dylunio gyda cherbydau preifat fel y prif ddull o gael mynediad.

Bydd y cynlluniau ar gyfer Parth Buddsoddi yn Wrecsam a Sir y Fflint yn cefnogi twf parhaus y sectorau gweithgynhyrchu uwch a chreadigol a digidol yn yr ardal hon.

Mae amaethyddiaeth yn dal yn rhan bwysig o'r economi mewn ardaloedd gwledig, sy'n aml yn cael eu gwasanaethu'n well gan gludiant cyhoeddus, ac mae lefelau o berchnogaeth car yn uchel. Mae llawer o ffermwyr wedi arallgyfeirio eu busnesau i ychwanegu at eu hincwm, gan ymestyn i ddarparu gwasanaethau twristiaeth ac ymwelwyr megis llety, caffis, siopau fferm a gweithgareddau awyr agored.
Mae Gogledd Cymru yn gartref i sawl datblygiad sy'n ymwneud ag ynni. Mae ffermydd gwynt a solar a gorsafoedd ynni trydan dŵr neu lanwol yn dod i'r amlwg fel prif gyfranwyr i economi'r rhanbarth.

Mae'r sector cyhoeddus yn brif gyflogwr, yng ngogledd-orllewin y rhanbarth yn benodol. Mae Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr yn unig yn cyflogi 17,000 o bobl. Mae sefydliadau Addysg Uwch a Phellach yn cynnwys dwy brifysgol - Bangor a Wrecsam - yn ogystal â dau goleg addysg bellach mawr, Grŵp Llandrillo Menai a Choleg Cambria.

Mae twristiaeth yn gyfrannwr sylweddol i economi Gogledd Cymru, ond mae hefyd yn cyfrannu at dagfeydd ar benwythnosau ac yn ystod cyfnodau prysur tymhorol. Mae lleoliad safleoedd twristiaeth a diffyg opsiynau cludiant cyhoeddus i deithio i'r/o'r lleoliadau hyn yn arwain at ddibyniaeth sylweddol ar deithio mewn ceir preifat. Mae ambell brif atyniad hefyd yn dioddef o barcio anghyfreithlon ac anystyriol oherwydd gormod o alw am gyfleusterau cyfyngedig, sy'n effeithio ar gymunedau lleol.

Mae gan y rhanbarth y cyfraddau anweithgarwch economaidd isaf ymhlith holl ranbarthau Cymru a'r cyfraddau uchaf o weithgarwch economaidd, sef 19.8%[12] a 77.3%[13] yn ôl eu trefn. Er hyn, mae yna heriau economaidd, megis effaith amrywiadau tymhorol mewn twristiaeth a phocedi o amddifadedd a thlodi.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Rhaid i'r RTP gynnwys cynlluniau i gefnogi twf yr economi yng ngogledd Cymru, gan sicrhau ein bod yn cynllunio ein system drafnidiaeth sy'n darparu mynediad i bobl leol i swyddi a chyfleoedd dysgu o ansawdd da. Rydym hefyd angen sicrhau ein bod yn gwella cysylltiadau trafnidiaeth sy'n cefnogi twf yr economi wledig.

12 Cyfraddau anweithgarwch economaidd (ac eithrio myfyrwyr) fesul ardal leol yng Nghymru a blwyddyn (gov.wales)
13 Cyfradd gweithgarwch economaidd fesul ardal leol yng Nghymru a blwyddyn (gov.wales)

5.3 Teithio Traws-ffiniol

Gogledd Cymru yw'r rhanbarth yng Nghymru gyda'r nifer mwyaf o symudiadau dyddiol dros y ffin i ac o Loegr. Dylai gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus traws-ffiniol fod yn flaenoriaeth i'r RTP.

Mae gan ogledd-ddwyrain y rhanbarth gysylltiadau cryf i ogledd-orllewin Lloegr, gyda llif dyddiol Cymru-Lloegr yn fwy nag ar hyd coridor yr M4. Mae bod gyferbyn â'r ffin yn golygu fod gan yr is-ranbarth hon batrymau teithio gwahanol o ran pen teithiau, gyda llawer mwy o deithio traws-ffiniol. Mae 18% o siwrneiau o'r is-ranbarth ddwyreiniol yn draws-ffiniol, gyda gogledd-orllewin Lloegr - Glannau Merswy, Manceinion a Warrington - yn ben taith sy'n cyfri am 15% o'r holl siwrneiau.

Mae agosrwydd Caer yn bwysig fel porth i ogledd Cymru ac mae ganddi gysylltiadau cryf ag economi gogledd-ddwyrain Cymru. Felly, mae seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth addas i Gaer yn ystyriaeth bwysig.

Mae ffactorau economaidd, yn arbennig cyfleoedd swyddi yn agos at y ffin, yn dylanwadu ar y patrymau cymudo rhwng Gogledd Cymru a Lloegr. Bydd gwell opsiynau bws a rheilffordd yn dod a mwy o gyfleoedd swyddi o fewn cyrraedd pobl, i'r rhai yng ngogledd Cymru ac yng ngogledd-orllewin Lloegr, drwy ddarparu mynediad i brif ganolfannau cyflogaeth ar y ddwy ochr y ffin.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Rhaid i'r RTP ystyries cefnogi mwy o waith partneriaeth gydag awdurdodau yng ngogledd-orllewin Lloegr ac amlinellu cynigion ar gyfer gwelliannau i gludiant cyhoeddus a theithio llesol sy'n hwyluso cymudo traws-ffiniol cynaliadwy.

5.4 Y Parc Cenedlaethol

Eryri yw Parc Cenedlaethol mwyaf Cymru, sy'n gorchuddio cyfanswm o 823 milltir sgwâr. Mae'r Parc Cenedlaethol yn gartref i dros 26,000 o bobl ac mae'r iaith Gymraeg yn rhan o wead dydd-i-ddydd yr ardal. Mae bron i 4 miliwn o bobl yn ymweld ag Eryri bob blwyddyn i archwilio'r dirwedd a darganfod ei gyfleoedd hamdden eang.

Mae Awdurdod y Parc Cenedlaethol a'i bartneriaid, sy'n cynnwys Cyngor Gwynedd, Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy a Thrafnidiaeth Cymru, yn ymgymryd â swm sylweddol o waith i leihau'r problemau amgylcheddol a chymdeithasol sy'n gysylltiedig â'r defnydd o gar a pharcio yn ardal Eryri. Hyd yma, mae hyn yn cynnwys mesurau i reoli parcio a gwella'r hyn a gynigir gan gludiant cyhoeddus i ymwelwyr i'r Parc Cenedlaethol. Mae hyn yn cynnwys gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa, gwasanaeth parcio a theithio sy'n gysylltiedig â rheolaeth parcio ym Mhen-y-pas, a gorfodi cyfyngiadau parcio ar ffyrdd. Mae angen gwaith pellach i annog cyfran uwch o deithiau i'r parc i ddefnyddio opsiynau teithio cynaliadwy, yn cynnwys gwella mwy ar wasanaethau ac isadeiledd, addysg gyhoeddus, a mwy o integreiddio gyda gwasanaethau rheilffyrdd.

Fe wnaeth adolygiad a gynhaliwyd gan Bartneriaeth Yr Wyddfa yn 2020 nodi Llanberis, Betws-y-Coed, Beddgelert a Bethesda fel 'pentrefi porth' i'r Parc Cenedlaethol.

Mae gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn darparu ffordd gynaliadwy o deithio unwaith y mae ymwelwyr wedi cyrraedd y Parc Cenedlaethol. Mae'r gwasanaethau hyn wedi'u datblygu i ddiwallu'r galw gan ymwelwyr, sy'n gweithredu ym Mharc Cenedlaethol Eryri ac o'i gwmpas. Mae gan wasanaethau Sherpa'r Wyddfa eu brand a'u gwefan eu hunain, a chefnogir eu gweithrediad gan daflenni hyrwyddo, fflagiau safle bws a chynnwys ar y cyfryngau cymdeithasol. Mae'r dull hwn wedi bod yn llwyddiannus yn arwain at fwy o deithwyr ar y gwasanaethau hyn.

Yn ei Raglen ar gyfer y Llywodraeth (2021-2026), mae Llywodraeth Cymru wedi nodi ei fwriad i ddynodi Parc Cenedlaethol newydd yng ngogledd-ddwyrain Cymru yn seiliedig ar Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) presennol Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy. Dyma fyddai'r pedwerydd Parc Cenedlaethol i Gymru, a'r parc newydd cyntaf o'i fath i gael ei sefydlu yng Nghymru ers 1957.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Dylai'r RTP ystyried hwyluso lleihau'r defnydd o geir a lleihau effaith ymwelwyr yn parcio ceir yn Eryri. Dylai hefyd gydnabod y newidiadau arfaethedig i Fryniau Clwyd.

5.5 Economi Ymwelwyr

Ymdriniodd Adran 5.3 â phwysigrwydd yr economi ymwelwyr i Eryri a llwyddiant gwasanaethau Sherpa'r Wyddfa, ond mae'r economi ymwelwyr yn bwysig mewn sawl ardal arall yng ngogledd Cymru.

Mae'r economi ymwelwyr yn hynod bwysig i lawer o ogledd Cymru. Mae atyniadau'r rhanbarth yn cynnwys traethau, ardaloedd mawr o barciau carafanau, gweithgareddau awyr agored a safleoedd hanesyddol arwyddocaol. Mae agosrwydd yr atyniadau hyn i ganolfannau trefol mawr gogledd-orllewin Lloegr yn golygu bod nifer fawr o ymwelwyr yn dod i ogledd Cymru o'r ardaloedd hyn.

Mae lleoliadau arfordirol megis Prestatyn, Y Rhyl, Tywyn a Llandudno yn cyfrannu rhan fawr o economi Gogledd Cymru ac mae ymwelwyr i'r cyrchfannau hyn yn rhan o lwyddiant neu adfywiad parhaus y llefydd hyn. Mae hyn yn creu galw sylweddol am siwrneiau cludiant cyhoeddus gan dwristiaid ar draws Gogledd Cymru. Hyd yn oed os yw pobl yn cyrraedd cyrchfan gyda char, dylent allu cael mynediad i gyrchfannau gyda theithio llesol neu gludiant cyhoeddus.

Byddai sawl cyrchfan ymwelwyr yn elwa o'r cyfle i wella mynediad i gludiant cyhoeddus a theithio llesol, sy'n galluogi mwy o bobl i gael mynediad i'r lleoliadau hyn, yn cynnwys pobl heb fynediad i gar. Gallai hyn gynnwys bysiau wennol tymhorol o ganol trefi neu orsafoedd trên, hurio beiciau ac e-feiciau neu wella arwyddion gwybodaeth cludiant cyhoeddus a theithio llesol.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Rhaid i'r RTP gynnwys cynlluniau i gefnogi twf yr economi ymwelwyr yng ngogledd Cymru, gan sicrhau ein bod yn cynllunio system drafnidiaeth sy'n darparu mynediad cynaliadwy i'r sawl atyniad ar draws y rhanbarth.

5.6 Cymunedau Gwledig

Mae Gogledd Cymru yn gartref i sawl ardal brin ei phoblogaeth, gwledig a rhannol-wledig. Mae patrymau teithio a gwasanaethau trafnidiaeth fydd yn gweithio'n effeithiol ac effeithlon yn wahanol mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd trefol. Hyd yn oed mewn ardaloedd gwledig, mae yna bobl sydd heb fynediad i gerbyd.

Mae gan sawl ardal wledig broffil demograffig hŷn, er enghraifft, Conwy ac Ynys Môn sydd â'r ail a'r trydydd canran uchaf o bobl 65 mlwydd oed a hŷn yng Nghymru (27.4% a 26.4% yn ôl eu trefn), a'r ardal gyda'r ganran uchaf o bobl 90 mlwydd oed a hŷn yw Conwy (1.5%). Er bod llawer o bobl hŷn yn gweld eu car yn gymorth ar gyfer annibyniaeth a symudedd, mae yna bobl hefyd sydd ddim yn dymuno (neu'n gallu) gyrru mwyach. Felly, mae bysiau yn achubiaeth i gael mynediad i nwyddau, gwasanaethau, gofal iechyd a lleoliadau cymdeithasol i rai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, ac yn benodol i'r rhai heb fynediad i wasanaethau rheilffordd.

Mae gan ardaloedd gwledig Gogledd Cymru, yn gyffredinol ymhellach i'r de na'r arfordir ac yn cynnwys Ynys Môn, nifer sylweddol llai o wasanaethau cludiant cyhoeddus rheolaidd. Mae llawer o'r siwrneiau a wneir yn lleol ac yn fyr ei hyd, gyda thua thraean yn llai na 5km a mwy na dwy ran o dair yn llai na 15km. Mae mwyafrif y siwrneiau hyn o fewn yr un ardal awdurdod lleol neu i ardal gyfagos. Mae gan sawl siwrnai sy'n cychwyn mewn ardaloedd gwledig gyrchfannau mewn ardaloedd trefol cyfagos. Er bod hyd siwrnai yn hirach mewn ardaloedd gwledig, mae hyn yn dal i gynrychioli nifer sylweddol o deithiau byr.

Fel arfer, mae gwasanaethau cludiant cyhoeddus presennol yn gweithredu ar amlderau cymharol isel, mewn ardaloedd trefol a gwledig, ac mae ganddynt oriau gweithredu cyfyngedig. Er enghraifft, dim ond 29% o boblogaeth Gogledd Cymru sydd o fewn pellter cerdded i wasanaeth cludiant cyhoeddus bob awr ar ôl 7pm[14].

Mae amseroedd siwrnai gyda chludiant cyhoeddus yn aml yn methu cystadlu â cheir, yn benodol mewn lleoliadau sy'n anghysbell o'r morlin. Mae amlderau isel yn rhwystr i bobl sy'n defnyddio cludiant cyhoeddus yn rheolaidd ac yn annog perchnogaeth a defnydd o gar.

I bobl mewn ardaloedd gwledig sy'n dymuno cerdded neu feicio, mae ffyrdd gwledig yn arwain at sawl her:

- gallant fod yn gul,
- mae cyflymder traffig yn gallu bod yn uchel, a
- gallant fod â diffyg llwybr troed a thrac beicio.

Gall hyn greu amgylchedd anghyfeillgar i feicwyr a cherddwyr, sy'n golygu fod pobl yn llai tebygol o ddewis teithio gyda dulliau llesol, hyd yn oed ar gyfer teithiau cymharol fyr i'r pentref cyfagos neu'r anheddiad mawr agosaf sydd â gwasanaethau a chysylltiadau teithio ymlaen.

14 Teithio i'r gwaith, Cymru a Lloegr - Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (ons.gov.uk)

Mae potensial am lwybrau pellter hirach sydd â budd i deithio dydd-i-ddydd pobl leol, ac i'r economi ymwelwyr ar gyfer hamdden. Gallai mwy o argaeledd e-feiciau fod yn alluogwr sylweddol ar gyfer teithio pellter hirach o'r fath.

Hyd yn oed gyda gwell opsiynau a gwasanaethau gwledig, bydd y car preifat yn dal i fod yn bwysig mewn ardaloedd gwledig. Golyga hyn fod angen helpu pobl i wneud y newid i gerbydau trydan, yn cynnwys mynediad i isadeiledd gwefru.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Mae'n hanfodol fod yr RTP yn cynnig gwelliannau ar gyfer teithio llesol, cludiant teithwyr ac opsiynau symudol cynaliadwy eraill yn ardaloedd gwledig Gogledd Cymru. Bydd hyn yn hwyluso newid i ddulliau mwy cynaliadwy sy'n aml ddim yn cael eu hystyried yn hyfyw i bobl mewn cymunedau gwledig. Dylai'r RTP hefyd ystyried gwasanaethau trafnidiaeth gwledig integredig, cyson ac o safon uchel, a chynnwys gwell isadeiledd cerdded a beicio yn cysylltu cymunedau gwledig. Fodd bynnag, mae'n hanfodol fod yr RTP yn cydnabod nad yw newid i gludiant cyhoeddus neu deithio llesol yn bosib i sawl siwrnai wledig a dylai ystyried sut i hwyluso'r newid i Gerbydau Trydan ar gyfer pobl mewn ardaloedd gwledig sy'n fwy dibynnol ar y defnydd o gar preifat.

5.7 Cludo Llwythi

Mae Porthladd Caergybi yn cael ei adnabod gan Cymru'r Dyfodol[15] fel Porth Strategol ar gyfer cysylltedd rhyngwladol. Bydd creu safle Porthladd Rhydd ar Ynys Môn, un o ddau yng Nghymru, yn gwella rôl Caergybi ymhellach fel porth rhyngwladol. Bydd hyn yn chwarae rôl bwysig o gryfhau economi Gogledd Cymru a chreu swyddi i bobl leol, ond efallai bydd goblygiadau pellach o symudiadau cludo cynyddol yng ngogledd Cymru.

Mae Porthladd Mostyn hefyd yn creu traffig cludo, gyda llawer o'i fusnes bellach yn canolbwyntio ar y sector ynni adnewyddadwy ar y môr.

Mae cryn botensial i gludo llwythi ar y rheilffordd mewn datgarboneiddio rhwydweithiau cludo a logisteg yng ngogledd Cymru, gyda chapasiti ar gyfer cynnydd sylweddol yn nifer y llwythi a gludir ar Brif Lein Gogledd Cymru.

Ar Reilffordd y Gororau, mae Padeswood Sidings yn creu rhwystr sylweddol i fwy o symudiadau cludo llwythi, yn ogystal â gwell gwasanaethau i deithwyr.

Ar hyn o bryd, ychydig iawn o ddarpariaeth a geir ar gyfer gweithredwyr cludo ar y ffyrdd sy'n ceisio newid i danwydd glanach i'w cerbydau sy'n gweithredu yng ngogledd Cymru, yn arbennig gorsafoedd gwefru a gorsafoedd ail-lenwi gyda hydrogen.

15 https://www.gov.wales/future-wales-national-plan-2040

Ar gyfer danfoniadau mwy lleol, yn cynnwys rhai i fusnesau canol tref a'r danfoniadau hynny sydd wedi arwain o gynnydd mewn siopa ar-lein, mae yna effaith amgylcheddol lleol a achosir gan allyriadau o gerbydau danfon a'u maint.

Mesurau i leihau effaith danfoniadau lleol ar gymunedau, yn cynnwys beiciau e-cargo, cynlluniau danfon a gwasanaethu ardaloedd, canolfannau cyfnerthiad micro (*micro-consolidation*) a loceri danfon mewn prif leoliadau megis hybiau trafnidiaeth a/neu symudedd.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Dylai'r RTP geisio cefnogi llwyddiant porthladdoedd Caergybi a Mostyn a hwyluso eu twf yn y dyfodol ond amlinellu cynllun i sicrhau bod effeithiau symudiadau da yn cael eu lleihau. Dylai ystyried rôl cludo ar y rheilffyrdd a hefyd sut i annog cludwyr i newid i danwydd glanach. Dylai'r RTP hefyd nodi mesurau ar gyfer lleihau effaith amgylcheddol danfoniadau lleol.

5.8 Croesfannau'r Fenai

Mae gwytnwch croesfannau'r Fenai yn hanfodol ar gyfer llwyddiant parhaus Caergybi fel porthladd, ac ar gyfer cysylltiadau i Iwerddon. Mae hefyd yn fater arwyddocaol i bobl Ynys Môn sydd angen mynediad i wasanaethau, yn cynnwys ysbytai ar y tir mawr.

Mae Caergybi yn borthladd strategol pwysig yn y Deyrnas Unedig oherwydd ei leoliad a'i gysylltiadau trafnidiaeth ac mae'n borth mawr ar gyfer trafnidiaeth rhwng y Deyrnas Unedig ac Iwerddon. Mae llwythi cludo sy'n cael mynediad i Gaergybi angen croesi'r Fenai.

Yn fwy lleol, mae agosrwydd Ynys Môn i Wynedd wedi meithrin perthynas glos rhwng y ddwy ardal hyn. Mae Ynys Môn a Gwynedd yn rhannu cysylltiadau economaidd, cymdeithasol a diwylliannol dwfn ac maent yn gadarnleoedd yr iaith Gymraeg. Felly, mae yna hefyd nifer fawr o deithiau lleol sy'n defnyddio croesfannau'r Fenai.

Mae nifer o broblemau sy'n effeithio ar y croesfannau ac ar draffig lleol a thraffig o'r porthladd. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Gwytnwch - Mae gwir broblemau a phroblemau canfyddadwy gwytnwch gyda'r croesfannau yn cael effaith negyddol ar apêl Ynys Môn ar gyfer buddsoddiad economaidd. Mae cau Pont Britannia yn arwain at ganlyniadau mwy sylweddol na chau unman arall ar y rhwydwaith ffyrdd strategol.
- Gwyntoedd cryfion - Mae Pont Britannia yn agored i wyntoedd cryfion. Ar rai cyflymderau gwynt, mae Pont Britannia yn cael ei chau i gerbydau uchel a chynghorir cyflymderau gyrru is.
- Gwrthdrawiadau a digwyddiadau - Mae yna nifer uchel o wrthdrawiadau ar Bont Britannia. Gall digwyddiadau o'r fath arwain at gyfyngiadau neu gau'r bont.

- **Llif traffig** - Gall maint y traffig arwain at oedi a thagfeydd, ac felly siwrnai teithio hir, yn enwedig yn ystod tymor yr ymwelwyr yn yr haf. Gall oedi effeithio ar amseroedd ymateb cerbydau'r gwasanaethau brys.
- **Cludiant cyhoeddus** - Nid yw cymunedau ar Ynys Môn yn cael eu gwasanaethu'n dda gan y rhwydwaith rheilffyrdd. Mae hyn yn cyfyngu'r potensial i deithio ar draws y Fenai gyda rheilffordd ar gyfer gwaith, iechyd a gwasanaethau eraill. Ar hyn o bryd, mae amseroedd siwrnai yn methu cystadlu â cheir sy'n cyfyngu ar y potensial i gyflawni newid moddol. Yn gyffredinol, nid yw cludiant cyhoeddus yn darparu lefel dda o wasanaeth i groesi'r Fenai.
- **Teithio llesol.** Mae sawl siwrnai lleol dan 5km o hyd sy'n cael ei gwneud ar hyn o bryd gyda char ond gallai fod yn addas ar gyfer teithio llesol petai llwybrau addas ar gael.

Mae digwyddiadau a chau'r pontydd yn cael effaith sylweddol ar allu pobl i groesi'r Fenai i gael mynediad i gyflogaeth, addysg, iechyd a gwasanaethau eraill, ac maent yn ei wneud yn anodd i'r gwasanaethau brys a busnesau weithredu. Fel arfer, bydd cau'r bont hefyd yn arwain at dagfeydd ar y rhwydwaith ffyrdd cyfagos sy'n dynesu at y ddwy bont. Gwaethygir hyn gan y cylchfannau ar ddwy ochr yr A55 yng Nghyffordd 9.

Mae pwysigrwydd gwytnwch y croesfannau yn golygu fod y mater wedi cael ei ystyried yn fanwl gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru. Mae eu hargymhellion i ymdrin â'r broblem wedi'u crynhoi yn Ffigwr 5.1.

Ffigwr 5.1 - Argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i Wella Gwytnwch Croesfannau'r Fenai[16]

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?
Mae angen i'r RTP ystyried opsiynau i wella dibynadwyedd a gwytnwch croesfannau'r Fenai, dylai hyn gynnwys gwella gwytnwch pontydd ffyrdd a gwell opsiynau teithio cynaliadwy.

16 Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru Gwella Gwytnwch Cysylltiadau Ar Draws y Fenai (gov.wales)

6. Strategaeth Ymgysylltu

6.1 Rhan-ddeiliaid

Amlinellir y prif ran-ddeiliaid a'n dull arfaethedig i ymgysylltu â hwy yn Nhabl 6.1.

Grwpiau Rhan-ddeiliaid	Rhan-ddeiliaid Posib	Dylanwad	Diddordeb	Dull	Cyfiawnhad
Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd (CJC)	Uchelgais Gogledd Cymru, Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy, Cyngor Sir Ddinbych, Cyngor Sir y Fflint, Cyngor Gwynedd, Cyngor Sir Ynys Môn	Uchel	Uchel	Bydd y CJC a'r awdurdodau lleol yn rhan o ddatblygiad a chymeradwyaeth y cynllun	Mae'r CJC a'i sefydliadau cyfansoddol yn gyfrifol am ddatblygiad y Cynllun
Corff Statudol ac Aelod o'r CJC	Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri	Uchel	Uchel	APCE a phartner allweddol fel awdurdod cynllunio. Cynnig cyfarfodydd un-i-un yn ystod datblygiad a chyfle i adolygu drafftiau	Mae mewnbwn gan APCE yn hanfodol i sicrhau bod y Cynllun yn gywir i'r Parc Cenedlaethol
Llywodraeth Genedlaethol	Llywodraeth Cymru	Uchel	Uchel	Cynlluniau i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru ar gyfer adolygiad	Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am adolygu a chymeradwyo'r Cynllun
Cyrff Statudol	Trafnidiaeth Cymru	Uchel	Uchel	TC i gefnogi'r CJC wrth ddatblygu'r cynllun	TC yn cefnogi'r CJC wrth ddatblygu'r Cynllun. Maent hefyd yn bartner cyflawni hanfodol
Cyrff Statudol	Network Rail, Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru	Uchel	Uchel	Cynnig cyfarfodydd un-i-un yn ystod datblygiad a chyfle i adolygu drafftiau	Mae'r rhain yn bartneriaid cyflawni hanfodol

Grwpiau Rhan-ddeiliaid	Rhan-ddeiliaid Posib	Dylanwad	Diddordeb	Dull	Cyfiawnhad
Cyrff Statudol	Cyfoeth Naturiol Cymru, Cadw	Canolig	Canolig	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Bydd mewnbynnu cyrff amgylcheddol a threftadaeth yn cyfyngu ar unrhyw effaith andwyol
Deiliaid Swyddi Statudol	Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol, Comisiynydd Plant, Comisiynydd Pobl Hŷn, Comisiynydd y Gymraeg.	Canolig	Canolig	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Mae'r swyddfeydd hyn yn hanfodol i sicrhau bod blaenoriaethau Lles yn cael eu hystyried
Gweithredwyr Trafnidiaeth	Gweithredwyr bysiau Gweithredwyr tacsi Cwmnïau Gweithredu Trenau (TOC) Rheilffyrdd	Canolig - Uchel	Canolig - Uchel	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Mae gweithredwyr trafnidiaeth yn hanfodol i gynllunio cyflawniad
Grwpiau Economi a Thwristiaeth	Cynghrair Merswy a Glannau Dyfrdwy, Growth Track 360, Go North Wales, Siambr Fasnach	Canolig	Canolig - Uchel	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Mae'r sefydliadau hyn mewn lle da i gynghori ar rôl RTP i gefnogi twf economaidd
Grwpiau Defnyddwyr Cludiant	Bus Users UK, Transport Focus, Cymdeithas Cludiant Cymunedol, Railfuture Wales, Grwpiau Defnyddwyr Rheilffyrdd, Sustrans, Cycling UK, Living Streets, Transport Action Network	Isel - Canolig	Canolig - uchel	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Mae'r sefydliadau hyn yn cynrychioli barn defnyddwyr cludiant cynaliadwy

Grwpiau Rhan-ddeiliaid	Rhan-ddeiliaid Posib	Dylanwad	Diddordeb	Dull	Cyfiawnhad
Grwpiau Cludo Llwythi	Y Gymdeithas Cludo ar y Rheilffyrdd (Rail Freight Association), Y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd (Road Haulage Association).	Canolig	Canolig - Uchel	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Mae'n bwysig casglu barn y sector cludo llwythi
Gwleidyddion Cenedlaethol a Rhanbarthol	Aelodau Seneddol y DU Aelodau Seneddol Cymreig	Uchel	Canolig - uchel	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Mae'r gwleidyddion hyn yn cynrychioli barn eu hetholwyr
Gwleidyddion Lleol	Cynghorau Tref a Chymuned	Isel-Canolig	Canolig	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Mae'r sefydliadau hyn yn cynrychioli barn eu hetholaeth ac yn darparu gwybodaeth leol
Grwpiau Amgylcheddol	Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig (CPRW), Cyfeillion y Ddaear Cymru, Partneriaethau Bioamrywiaeth Cymru	Isel-Canolig	Canolig	Gwahodd i ymateb i ymgynghoriad	Bydd gan y sefydliadau hyn ddiddordeb yn effeithiau amgylcheddol y Cynllun
Cymuned	Y Cyhoedd	Isel	Isel	Rhoi gwybod am yr ymgynghoriad drwy'r wasg a'r cyfryngau cymdeithasol	Mae'n hollbwysig fod cyfle i'r cyhoedd gael gwneud sylwadau ar y Cynllun

Tabl 6.1 - Dull ar gyfer Ymgysylltu â Grwpiau Rhan-ddeiliaid

6.2 Amserlenni a Methodoleg Ymgynghori

Mae'n hanfodol fod yr RTP yn adlewyrchu polisïau awdurdodau lleol Gogledd Cymru ac yn cynnwys y cynlluniau a chynigion trafnidiaeth maent wedi'u nodi. Fel rhan o'r CJC, mae mewnbwn awdurdod lleol yn hanfodol ar gyfer datblygiad y Cynllun. Byddant yn ymgysylltu drwy gyfres o gyfarfodydd a gweithdai a gofynnir iddynt gyfrannu manylion prosiectau a blaenoriaethau fydd angen eu cynnwys.

Trefnir sesiynau un-i-un ar Teams gyda'r prif ran-ddeiliaid eraill lle mae angen eu mewnbwn yn gynnar yn natblygiad y Cynllun. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri
- Trafnidiaeth Cymru
- Network Rail

- Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru.

Mae canllaw datblygu'r RTP yn gofyn i Gynllun drafft gael ei gyflwyno i Lywodraeth Cymru ym mis Mai 2024, cyn i unrhyw ymgynghoriad cyhoeddus gael ei gynnal.

Ar ôl cyflwyno'r Cynllun drafft i Lywodraeth Cymru, byddem yn disgwyl gallu ymgynghori'n ehangach yn ystod haf 2024, am gyfnod o wyth wythnos o leiaf.

Yn ystod y cyfnod ymgynghori, cysylltir â'r cyrff a nodwyd yn Nhabl 6.1 yn uniongyrchol gyda manylion yr ymgynghoriad ac fe'u gwahoddir i ymateb.

Bydd datganiad i'r wasg yn cael ei greu i hyrwyddo'r ymgynghoriad i'r cyhoedd ehangach a busnesau lleol. Disgwylir y byddai hwn yn cael ei hyrwyddo ar blatfformau cyfryngau cymdeithasol gan sefydliadau partner.

Disgwylir y bydd adborth ymgynghori yn cael ei annog i fod ar-lein yn bennaf fel modd o leihau costau ac isafu effaith amgylcheddol yr ymgynghoriad. Bydd yr ymgysylltu hwn yn defnyddio platfform megis 'Engagement HQ'. Cyhoeddir cyfeiriad e-bost penodol ar gyfer rhan-ddeiliaid â diddordeb i gysylltu â'r tîm prosiect neu i gyflwyno sylwadau nad ydynt yn ffitio yn y fformat holiadur.

Bydd holl ddeunydd yr ymgynghoriad ar gael yn y Gymraeg ac yn Saesneg.

Bydd y porth ymgysylltu cyhoeddus ar-lein yn cynnwys holiadur, gan annog ymatebion ar-lein gan bartïon â diddordeb a'r cyhoedd ehangach ar y prosiect.

Drwy'r cyfnod ymgynghori, bydd cyfres o ddigwyddiadau galw-i-mewn wyneb yn wyneb ar draws Gogledd Cymru. Mae'n debygol y bydd o leiaf un digwyddiad yn cael ei gynnal ym mhob ardal awdurdod lleol, mewn lleoliadau sy'n hygyrch i bobl gydag anableddau neu broblemau symudedd, ac mewn lleoliadau sy'n gyfleus i ddefnyddwyr cludiant cynaliadwy.

Defnyddir canlyniadau'r ymgynghoriad cyhoeddus i fireinio datblygiad y Cynllun i sicrhau ei fod yn diwallu safonau disgwyliedig ar gyfer pob awdurdod lleol.

7. Rolau, Cyfrifoldebau ac Ariannu

7.1 Cydweithio a Chynllunio Strategol Rhanbarthol

Mae pedwar Cyd-bwyllgor Corfforedig (CJC) wedi'u sefydlu ar draws Cymru. Mae gan Gyd-bwyllgorau Corfforedig bwerau sy'n ymwneud â llesiant economaidd, cynllunio strategol a datblygiad polisïau trafnidiaeth rhanbarthol. Felly, mae CJC Gogledd Cymru yn gyfrifol am amlinellu'r weledigaeth strategol a datblygu'r RTP.

Aelodau'r CJC yw arweinyddion gweithredol y chwe Chyngor Cyfansoddol:

- Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
- Cyngor Sir Ddinbych
- Cyngor Sir y Fflint
- Cyngor Gwynedd
- Cyngor Sir Ynys Môn
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Bydd Aelod o Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri yn gweithredu fel aelod o'r CJC yng nghyswllt y Swyddogaeth Cynllun Datblygu Strategol yn unig.

Dan y CJC, mae is-bwyllgor RTP yn uniongyrchol gyfrifol am oruchwylio'r RTP. Cefnogir yr is-bwyllgor gan swyddogion o'r chwe awdurdod lleol, gyda chefnogaeth ychwanegol gan Drafnidiaeth Cymru.

Mae'r CJC hefyd yn gyfrifol am ddatblygiad y Cynllun Datblygu Strategol ar gyfer Gogledd Cymru, gan roi'r cyfle i sicrhau bod cynllunio strategol a chynllunio trafnidiaeth yn cyd-fynd â'i gilydd.

Mae cynigion Metro Gogledd Cymru wedi'u datblygu gan Drafnidiaeth Cymru dan lywodraethiant rhaglen y Bwrdd Strategol. Bydd y gwaith hwn yn helpu i siapio'r weledigaeth strategol ar gyfer trafnidiaeth yng ngogledd Cymru. Dylanwad allweddol arall wrth siapio dyfodol ein trafnidiaeth fydd canfyddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru. Mae gwaith yn mynd rhagddo gan Lywodraeth Cymru i adnabod proses lywodraethu i symud y ddwy raglen hyn ymlaen a sut maent yn rhyngweithio â'r CJC a'i is-bwyllgorau.

7.2 Rheilffyrdd

Mae gweithrediad masnachfraint rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yng Nghymru yn gyfrifoldeb Llywodraeth Cymru, drwy Drafnidiaeth Cymru. Fodd bynnag, mae cynllunio isadeiledd ac ariannu Network Rail yng Nghymru yn dal yn gyfrifoldeb Llywodraeth y DU.

Felly, nid oes gan y CJC nac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru unrhyw gyfrifoldeb am reilffyrdd. Fodd bynnag, mae'r RTP yn rhoi cyfle i amlinellu dyheadau lleol ar gyfer gwasanaethau rheilffordd mewn cyd-destun trafnidiaeth ehangach. Mae gan awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru rôl i hwyluso cysylltiadau teithio cynaliadwy i orsafoedd er mwyn gwella integreiddiad y rhwydwaith trafnidiaeth.

7.3 Bws Lleol

Roedd Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn rhoi pwerau i greu Cynlluniau Masnachfreintiau Cymreig lle gall awdurdod lleol roi hawl i gwmnïau bws redeg ambell neu'r holl wasanaethau bws mewn ardal.

Mae Trafnidiaeth Cymru yn cynorthwyo Llywodraeth Cymru gyda chynigion i ail-siapio'r ffordd y mae gwasanaethau bws yng Nghymru yn cael eu llywodraethu drwy fasnachfraint leol. Byddai gweithredwyr bysiau yn darparu gwasanaethau dan gontract, ar ran awdurdodau lleol. Bydd hyn yn rhoi mwy o reolaeth i gynghorau lleol ar amserlenni, llwybrau a ffioedd bysiau, gan sicrhau eu bod yn diwallu anghenion lleol yn well.
Mae cynigion i drawsnewid y rhwydwaith gwasanaeth bws ar draws Gogledd Cymru yn cael eu datblygu gan Drafnidiaeth Cymru mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol.

7.4 Teithio Llesol

Y prif ddyletswyddau dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2003 yw:

- i awdurdodau lleol gynhyrchu mapiau o lwybrau teithio llesol presennol a'r cyfleusterau cysylltiedig yn eu hardal a llwybrau teithio llesol newydd a gwell a'r cyfleusterau cysylltiedig sydd eu hangen i greu rhwydweithiau integredig ar gyfer teithio llesol
- ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol roi sylw i'r mapiau hyn wrth lunio polisïau trafnidiaeth ac i sicrhau bod yna lwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig newydd a gwell
- ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ac awdurdodau lleol adrodd ar lefelau teithio llesol
- ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ac awdurdodau lleol, wrth gyflawni swyddogaethau penodol dan Ddeddf Priffyrdd 1980, gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth a wneir ar gyfer cerddwyr a beicwyr a rhoi sylw i anghenion cerddwyr a beicwyr wrth arfer swyddogaethau penodol eraill
- ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ac awdurdodau lleol arfer eu swyddogaethau dan y ddeddf hon er mwyn hyrwyddo teithiau teithio llesol a sicrhau llwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig newydd a gwell

7.5 Cyfrifoldeb Awdurdodau Lleol fel yr Awdurdodau Priffyrdd

Mae awdurdodau lleol yn awdurdodau trafnidiaeth, priffyrdd, gwaith stryd a thraffig. Ynghyd â'r rolau a nodwyd uchod, golyga hyn fod ganddynt gyfrifoldeb am:

- adeiladu priffyrdd
- cynnal a chadw priffyrdd
- cynnal a chadw pontydd a strwythurau
- diogelwch ffyrdd
- cludiant cyhoeddus
- cludiant cymunedol
- rheolaeth traffig
- rheoli tagfeydd
- cydlynu gwaith cyfleustodau

Yr awdurdodau lleol sydd hefyd yn rheoli parcio ceir ym meysydd parcio'r Cyngor a gorfodaeth cyfyngiadau parcio ar y stryd mewn lleoliadau perthnasol. Mae'r awdurdodau hefyd yn gweithio tuag at hwyluso'r newid i gerbydau trydan.

7.6 Cyllid

Mae cryn gydnabyddiaeth bod y polisi Cenedlaethol ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru yn uchelgeisiol a cheir cydnabyddiaeth fod trafnidiaeth yn chwarae rôl bwysig wrth gyflawni polisïau ehangach. Fodd bynnag, gall pwysau ar gyllid refeniw a chyfalaf sydd ar gael i awdurdodau lleol ei wneud yn anodd cyflawni'r disgwyliadau hynny.

Daw'r pwysau i gyflawni tuag at y blaenoriaethau trafnidiaeth cenedlaethol hyn ar adeg lle ceir llai o adnoddau ar draws y sector cyhoeddus, i'r graddau fel bod cwblhau gofynion gweithredol sylfaenol hyd yn oed, megis cynnal a chadw rhwydwaith ffyrdd lleol, yn gallu bod yn anodd.

Bydd cyflawni newid amlwg mewn darpariaeth trafnidiaeth yn gofyn am lefelau priodol o gyllid.

Mae'r ffynonellau cyllid sydd ar gael i awdurdodau lleol wneud cynnig amdanynt yn cynnwys:

- Cronfa Trafnidiaeth Leol (Llywodraeth Cymru)
- Cronfa Teithio Llesol (Llywodraeth Cymru)
- Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn (Llywodraeth Cymru)
- Proses fidio gystadleuol amrywiol gan Lywodraeth y DU megis y Gronfa Ffyniant Bro, Cronfa Ddatblygu Cysylltedd yr Undeb, neu Trawsnewid Trefi.

Atodiad 1: Prif Bwyntiau Llywodraeth Cymru i Ddatblygu'r RTP

1. Rydym EISIAU i'r RTPs ganolbwyntio'n gadarn ar gyflawni newid moddol.
2. NID YDYM eisiau dogfennau hirfaith wedi'u hysgrifennu gan ymgynghorwyr yn unig.
3. Rydym EISIAU tystiolaeth o feddwl clir sy'n canolbwyntio ar ddeilliannau.
4. Rydym EISIAU i chi ddefnyddio dulliau a thechnoleg arloesol wrth ddatblygu a gweithredu'r RTP.
5. Rydym EISIAU i chi ddefnyddio dadansoddiad a chynlluniau presennol, yn cynnwys gwaith uned Ddadansoddi Trafnidiaeth Geo-ofodol a Strategol (G-STAT) Trafnidiaeth Cymru (TC).
6. Rydym EISIAU i chi gydweithio fel CJC i greu'r RTP.
7. Rydym EISIAU i chi ddilyn y pum ffordd o weithio a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.
8. Rydym EISIAU i chi ddefnyddio ffyrdd creadigol o ymgysylltu â phobl i gyflawni newid moddol.
9. Rydym EISIAU i chi gynnwys elfennau anghymellol am ddefnyddio ceir ynghyd â chymelliadau ar gyfer teithio mwy cynaliadwy.
10. Rydym EISIAU i'r Cynlluniau Datblygu Strategol a'r RTPs gael eu datblygu ar y cyd.

Atodiad 2 - Data Man Cychwyn a Phen Taith

	Pen Llŷn	De Gwynedd	Dwyrain Gwynedd	Ynys Môn	Caernarfon / Bangor	Arfordir Conwy	Arfordir Sir Ddinbych	Gweddill Conwy	Sir Ddinbych	Sir y Fflint	Glannau Dyfrdwy	Wrecsam	Wrecsam Wledig	Caer	Gweddill Cymru	Manceinion a Lerpwl	Canolbarth Lloegr	Gogledd Lloegr	De-ddwyrain Lloegr	De-orllewin Lloegr	Gogledd Iwerddon
Pen Llŷn	28,626	751	4,411	943	9,108	476	87	242	114	49	63	77	22	86	51	491	231	65	23	15	0
De Gwynedd	682	11,623	1,665	12	158	128	83	81	99	27	21	86	16	18	233	118	526	23	20	9	0
Dwyrain Gwynedd	4,392	1,785	9,332	90	1,016	451	212	1,300	1,093	99	55	394	100	47	31	185	370	22	29	11	0
Ynys Môn	1,099	16	99	90,271	19,814	2,743	208	263	105	90	102	35	10	64	20	593	361	83	120	17	28
Caernarfon / Bangor	8,894	195	898	18,879	98,496	7,811	343	1,360	381	281	217	120	35	203	77	1,147	512	234	112	50	1
Arfordir Conwy	493	152	513	2,438	8,619	151,921	20,490	8,856	5,966	1,752	1,360	401	56	1,074	59	4,046	717	415	66	15	1
Arfordir Sir Ddinbych	86	78	219	194	396	21,123	75,270	1,258	9,968	6,118	3,383	320	37	937	25	3,467	540	339	31	6	2
Gweddill Conwy	258	86	1,272	243	1,562	9,586	1,480	8,113	1,194	189	188	183	75	39	26	345	391	55	28	10	0
Sir Ddinbych	123	126	1,273	80	427	6,100	9,882	1,245	33,800	4,751	2,531	4,318	1,956	871	41	1,533	1,186	99	21	9	0
Sir y Fflint	52	34	119	87	352	2,115	6,954	233	5,192	36,816	34,757	9,881	770	12,173	23	3,805	697	183	17	12	1
Glannau Dyfrdwy	61	32	97	89	258	1,782	4,152	253	2,965	35,503	89,660	7,144	491	34,420	24	8,188	1,215	296	77	22	0
Wrecsam	99	105	453	28	146	436	392	227	4,550	11,615	7,527	156,939	16,731	12,054	78	6,856	11,059	500	51	48	1
Wrecsam Wledig	26	20	110	6	37	65	38	91	2,239	815	483	17,983	8,885	1,352	30	1,133	8,183	68	109	20	0
Caer	80	26	70	48	177	1,014	908	40	878	12,351	34,732	15,020	1,512	126,963	68	60,839	6,385	1,481	216	43	2
Gweddill Cymru	38	244	31	15	49	54	30	14	24	13	21	62	23	54	405	564	732	205	23	15	36
Manceinion a Lerpwl	478	152	255	508	1,229	4,202	3,977	413	1,858	4,041	9,040	7,717	1,192	63,938	715	46,721	8,453	1,496	714	221	124
Canolbarth Lloegr	274	605	447	256	466	593	519	426	1,372	644	1,218	12,266	9,271	6,477	727	8,736	159,515	704	685	234	96
Gogledd Lloegr	73	30	29	73	225	415	411	58	108	161	282	591	70	1,648	241	1,661	603	0	0	0	66
De-ddwyrain Lloegr	36	19	29	107	118	61	21	27	24	24	63	54	82	213	23	765	627	0	0	0	201
De-orllewin Lloegr	10	11	10	16	50	15	3	12	8	10	24	44	21	50	16	237	249	0	0	0	47
Gogledd Iwerddon	0	0	0	24	2	3	1	0	0	1	1	3	0	2	23	67	58	68	180	39	0

CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL GOGLEDD CYMRU
YR ACHOS DROS NEWID

ATODLEN 1

STRATEGAETH A CHYD-DESTUN POLISI

ACHOS DROS NEWID CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL GOGLEDD CYMRU
STRATEGAETH A CHYD-DESTUN POLISI

1. Cyflwyniad

Mae'r ddogfen hon wedi'i chynhyrchu fel atodiad i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru. Mae'n crynhoi polisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol sy'n dylanwadu datblygiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

2. POLISÏAU CENEDLAETHOL

2.1 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol[1]

Cymeradwywyd Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) yn 2015. Mae wedi'i anelu at wella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a llesiant Cymru. Bwriedir gwneud i'r cyhoedd feddwl mwy am yr hirdymor, gweithio'n well â phobl a chymunedau a chyda'i gilydd, ceisio atal problemau a chymryd ymagwedd fwy cyd-gysylltiedig. Bydd hyn yn helpu i greu Cymru yr ydym oll yn dymuno byw ynddi, nawr ac yn y dyfodol.

Cyflwynodd y Ddeddf saith nod llesiant, sydd i'w gweld yn Ffigwr 2.1.

Ffigwr 2.1 - Nodau Llesiant

1 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015: yr hanfodion [HTML] | GOV.WALES

Mae trafnidiaeth yn chwarae rhan bwysig wrth gefnogi'r cynnydd tuag at y saith nod llesiant i gyd:

- Cymru Ffyniannus - drwy ddatblygu system trafnidiaeth sy'n cyfyngu'r effaith ar newid hinsawdd ac yn rhoi mynediad at addysg a chyflogaeth i bobl.
- Cymru Gydnerth - drwy uchafu'r cyfleoedd i wella bioamrywiaeth mewn coridorau trafnidiaeth a datblygu system trafnidiaeth a all addasu at newid hinsawdd yn y dyfodol.
- Cymru Iachach - drwy ddarparu rhwydweithiau actif deniadol sy'n annog gweithgarwch corfforol.
- Cymru sy'n fwy cyfartal - drwy ddarparu mynediad at hyfforddiant, addysg a chyflogaeth a chyfleoedd eraill sy'n galluogi pobl i gyflawni eu potensial llawn.
- Cymru o gymunedau cydlynus - drwy ddarparu cysylltiadau deniadol, hyfyw a diogel i a rhwng cymunedau.
- Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu - drwy ddarparu mynediad at y celfyddydau, chwaraeon a gweithgareddau hamdden.
- Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang - drwy ystyried yr effeithiau ar lesiant byd-eang wrth ystyried newidiadau i'n hisadeiledd trafnidiaeth.

2.2 Cymru'r Dyfodol - Y Cynllun Cenedlaethol 2040[2]

Cymru'r Dyfodol - Y Cynllun Cenedlaethol 2040 yw fframwaith datblygu cenedlaethol Llywodraeth Cymru, gan osod y cyfeiriad ar gyfer datblygiadau yng Nghymru yn 2040. Mae'n gynllun datblygu gyda strategaeth ar gyfer ymdrin â blaenoriaethau cenedlaethol drwy'r system cynllunio, gan gynnwys cynnal a datblygu economi fywiog, cyflawni datgarboneiddio a gwytnwch hinsawdd, gan ddatblygu ecosystemau cryf a gwella iechyd a llesiant cymunedau.

Mae'r cynllun yn nodi saith uchelgais ar gyfer Cymru y mae trafnidiaeth yn allweddol i'w cyflawni. Mae'r rhain yn Gymru lle y mae pobl yn byw...

- ...ac yn gweithio mewn lleoedd cysylltiedig, cynhwysol ac iach
- ...mewn lleoedd gwledig bywiog lle y gallant gael cartrefi, gwaith a gwasanaethau
- ...mewn rhanbarthau nodedig sy'n mynd i'r afael ag anghydraddoldebau iechyd ac anghydraddoldebau economaidd-gymdeithasol drwy dwf cynaliadwy
- ...mewn lleoedd lle mae'r iaith Gymraeg yn ffynnu
- ...ac yn gweithio mewn trefi a dinasoedd sy'n ganolbwynt ac yn sbardun i dwf cynaliadwy
- ...mewn lleoedd lle y caiff ffyniant, arloesedd a diwylliant eu hyrwyddo
- ...mewn lleoedd lle mae teithio yn gynaliadwy
- ...mewn lleoedd â seilwaith digidol o'r radd flaenaf
- ...mewn lleoedd sy'n rheoli eu hadnoddau naturiol yn gynaliadwy ac yn lleihau llygredd
- ...mewn lleoedd ag ecosystemau bioamrywiol, gwydn a chysylltiedig
- ...mewn lleoedd sydd wedi'u datgarboneiddio ac yn wydn o ran yr hinsawdd.

Mae Polisi 12 y Cynllun yn benodol berthnasol i ddatblygiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wrth iddo ystyried y Cysylltedd Rhanbarthol. Mae hwn yn nodi *"Bydd Llywodraeth Cymru yn buddsoddi yn sylweddol i wella teithio llesol a chludiant cyhoeddus. Mae angen cyfuno hyn â gweithrediad y polisïau*

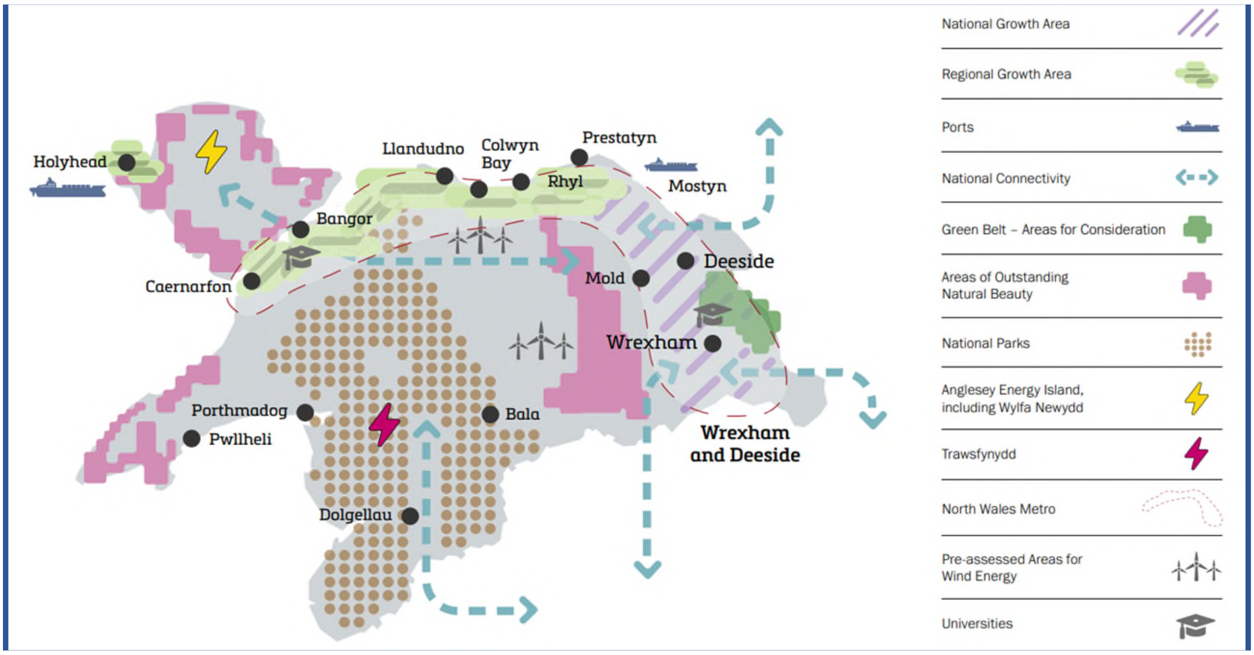
2 Diweddariad i Cymru'r Dyfodol - Y Cynllun Cenedlaethol 2040 (gov.wales)

ym Mholisi Cynllunio Cymru sy'n gofyn i ddatblygiad gael ei gyfeirio tuag at leoliadau cynaliadwy ac wedi'i ddylunio i'w wneud yn bosib i bawb wneud dewisiadau teithio iach ar gyfer eu siwrnai dyddiol. Bydd hefyd yn gofyn i awdurdodau cynllunio wrthod caniatâd cynllunio ar gyfer datblygiadau sy'n ddibynnol ar geir a fyddai fel arall yn annog defnyddio car ac yn tanseilio teithio cynaliadwy."

Mae'r Cynllun yn nodi pwysigrwydd lleihau effeithiau defnyddio car yng Nghymru a sut y gellir cefnogi hyn drwy:

- Ddatblygu teithio llesol
- Gwella cludiant cyhoeddus
- Yna drosglwyddo i gerbydau allyriadau isel
- Datblygu isadeiledd yn gyfrifol

Mae'r Cynllun Cenedlaethol yn cynnwys Diagram Strategol Rhanbarthol i Ogledd Cymru sy'n nodi'r blaenoriaethau lefel uchel sydd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer ein rhanbarth ac y dylai'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ei nodi i'w cefnogi. Dengys hyn yn Ffigwr 2.2.



Ffigwr 2.2 - Diagram Strategol Rhanbarthol o Gynllun Cenedlaethol

Mae'r Cynllun yn cydnabod dwy Ardal Twf Cenedlaethol yng Ngogledd Cymru:

- Wrecsam a Glannau Dyfrdwy - *"Wrecsam a Glannau Dyfrdwy fydd y prif ffocws ar gyfer twf a buddsoddiad yn rhanbarth y Gogledd. Rhaid i Gynlluniau Datblygu Strategol a Lleol ledled y rhanbarth gydnabod yr Ardal Twf Cenedlaethol fel y ffocws am dwf strategol economaidd a thai; gwasanaethau a chyfleusterau hanfodol; gweithgynhyrchu uwch ac isadeiledd trafnidiaeth"*

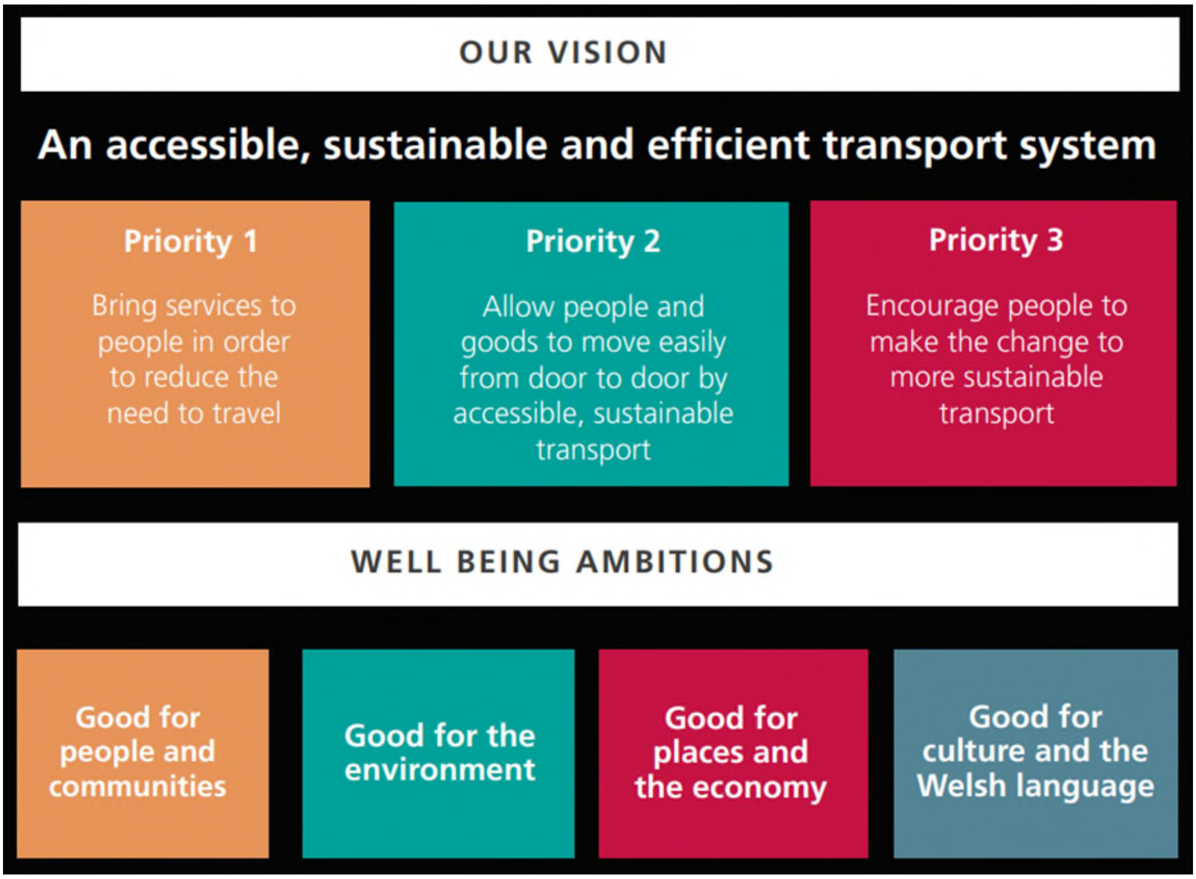
- Aneddiadau Arfordirol Gogledd Cymru - *"Mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi twf ac adfywio cynaliadwy mewn trefi o bwys rhanbarthol ar hyd arfordir y gogledd. Caergybi, Caernarfon, Bangor, Llandudno, Bae Colwyn, Rhyl a Phrestatyn fydd y ffocws ar gyfer twf wedi'i reoli ac mae ganddynt rôl is-ranbarthol o bwys sy'n ategu Ardal Twf Cenedlaethol Wrecsam a Glannau Dyfrdwy. Dylai Cynlluniau Datblygu Strategol a Lleol gydnabod rôl y llefydd hyn fel ffocws ar gyfer tai, cyflogaeth, twristiaeth, cludiant*

cyhoeddus a gwasanaethau allweddol yn eu hardaloedd ehangach a chefnogi eu swyddogaeth barhaus fel canolbwynt ar gyfer twf is-ranbarthol."

Mae Polisi 23 y Cynllun Cenedlaethol yn siarad am Metro Gogledd Cymru, ac yn egluro: *"Mae Llywodraeth Cymru o blaid datblygu Metro'r Gogledd a bydd yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol a phartneriaid eraill er mwyn sicrhau y caiff ei gyflawni ac yr achubir ar gyfleoedd cysylltiedig. Bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol a rhanbarthol yn y Gogledd a Gogledd-orllewin Lloegr er mwyn sicrhau bod y Metro a buddsoddiadau ehangach mewn trafnidiaeth yn atgyfnerthu cysylltiadau trafnidiaeth ar draws y ffin â chysylltiadau trafnidiaeth gwell rhwng y Gogledd, Caer, Lerpwl a Manceinion. Rhaid i Gynlluniau Datblygu Strategol a Lleol gefnogi Metro'r Gogledd. Dylai awdurdodau cynllunio gynllunio ar gyfer twf ac adfywio er mwyn achub ar y cyfleoedd sy'n deillio o well cysylltedd rhanbarthol ac ar draws y ffin, gan gynnwys nodi cyfleoedd am ddatblygiadau dwysedd uwch, defnydd cymysg a di-gar o amgylch gorsafoedd metro newydd a gwell."*

2.2.1 Llwybr Newydd – Strategaeth Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru[3]

Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru wedi bod yn ei lle ers 2021. Mae'n nodi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer sut all y system trafnidiaeth helpu i gyflawni blaenoriaethau Cymru, gan helpu i greu cymdeithas fwy ffyniannus, gwyrdd a chyfartal. Gweler weledigaeth a blaenoriaethau'r strategol yn Ffigwr 2.3.

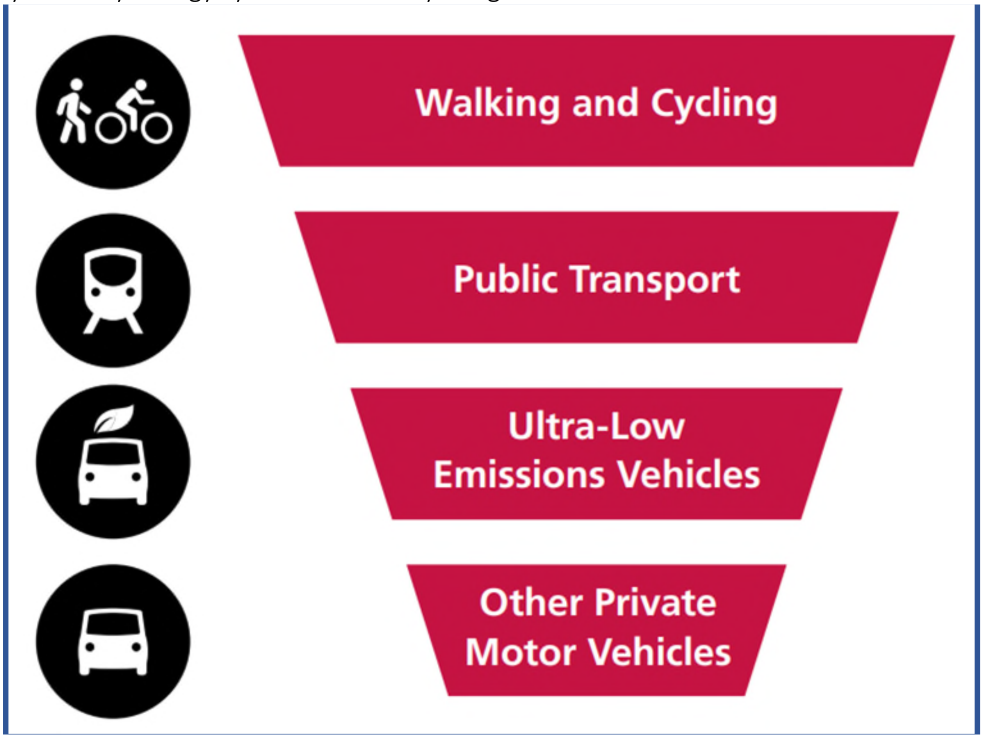


Ffigwr 2.3 - Gweledigaeth a Blaenoriaethau Llwybr Newydd

Mae'n bwysig bod y blaenoriaethau yn Llwybr Newydd ar flaen yr ystyriaethau wrth i bolisïau a blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru gael eu datblygu yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Yn benodol amlwg mae'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Cynaliadwy sy'n cefnogi cyflwyniad

3 Llwybr Newydd - Strategaeth Trafnidiaeth Newydd i Gymru 2021: strategaeth lawn (gov.wales)

Blaenoriaeth 2: Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn rhwydd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy. Dengys yr Hierarchaeth yn Ffigwr 2.4.



Ffigwr 2.4 - Hierarchaeth Trafnidiaeth Llwybr Newydd

Mae Llwybr Newydd yn cynnwys y datganiad isod ynghylch datblygiad y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. " Bydd Cyd-bwyllgorau Corfforedig Rhanbarthol hefyd yn paratoi cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer trafnidiaeth yn eu hardal. Bydd y rhain yn cael eu llywio gan Lwybr Newydd a'u halinio â Cymru'r Dyfodol – y Cynllun Cenedlaethol 2040 a'r cynlluniau datblygu rhanbarthol sy'n dod i'r amlwg. Bydd Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau a'r cynllun cyflawni trafnidiaeth rhanbarthol ategol."

2.3 Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol 2022-2027[4]

Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTDP) yn nodi sut y bydd Llywodraeth Cymru yn cyflawni yn erbyn y blaenoriaethau a'r uchelgeisiau sydd wedi'u nodi yn Llwybr Newydd - Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. Mae'r NTDP yn cynnwys y rhaglenni, prosiectau a pholisïau newydd sydd i fod i'w cyflawni erbyn 2027.

Mae'r ymyraethau sydd wedi'u cynnwys yn y Cynllun sydd ag arwyddocâd lleol penodol i Ogledd Cymru yn cynnwys y rhai sydd yn Nhabl 2.1.

Rhaglen	Ymyrraeth	Amserlen
Cynllunio Siwrne Integredig a'r Drefn Tocynnau	Ymestyn PAYG ar draws rhanbarthau Metro trefol (DDd Cymru, GDd Cymru a Dinas a Bae Abertawe)	2024-27
	Ymestyn y cynllun peilot capio ffioedd bws i ranbarth ehangach yng ngogledd Cymru	2023-25

4 Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol 2022 i 2027 (gov.wales)

Rhaglen	Ymyrraeth	Amserlen
Rheilffyrdd	Mynediad i bawb - rhaglen o fynediad heb stepiau; Y Fenni, Shotton, Y Drenewydd, Dinbych-y-Pysgod, Cwmbrân, Caerffili, Llwydlo, Llanelli, Y Barri, Trefforest, Cathays.	2022-25
	Toiled 'changing places' a gosodiadau pafin 'tactile' i'w gosod yn Shotton.	2022-25
	Gwelliannau capasiti yn Yr Amwythig - Wrecsam (signalau bloc Canolraddol Gobowen)	2022-25
	Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol: Machynlleth - Tywyn 2 tpd Dydd Sul	2023-24
	Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol: Machynlleth - Tywyn 4 tpd Dydd Sul	2023-24
	Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol: Cyffordd Llandudno - Bangor 1 tph	2023-24
	Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol: Cyffordd Llandudno - Llandudno 2 tph	2023-24
	Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol: Cyffordd Llandudno - Caer 1 tph	2023-24
	Cyflwyno trenau newydd Dosbarth 197 ledled leiniau Gogledd Cymru, Y Cambrian a'r Mers	2022-25
	Cyflwyno trenau newydd Dosbarth 230 ar lein Wrecsam - Bidston	2023-24
Metro Gogledd Cymru	Datblygiad strategol Metro GC cyffredinol, yn cynnwys astudiaethau a dadansoddiad i hysbysu cynlluniau	2022 - 27 thu hwnt
	Teithio Llesol (Cysylltedd Lleol) Gwedd 1	2022 i 25
	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Gwedd 2	2022 i 25
	Datblygiad	2022 i 24
	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Gwedd 3	2023 i 26
	Datblygu Mynediad a Symudiad Porth Wrecsam	2022 i 27
	Integreiddio trafnidiaeth Ardal Gorsaf Porth Bangor	2022 i 27
	Gwella Mynediad i Eryri	2022 i 27 a thu hwnt
	Prif Gynllun Trafnidiaeth Caergybi	2022 i 27 a thu hwnt
	Hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus Pellach	2022 i 27 a thu hwnt
	Astudio a datblygu parcio a theithio posib a chyfleoedd parcio a rhannu i leihau siwrneion car meddiannaeth isel.	2022 i 25
	Cyflwyno prosiectau o'r prosiect astudiaeth a datblygiad meddiannaeth isel	2022 i 27
	Gwelliannau i gapasiti lein y Gororau	2022 i 27 a thu hwnt
	Gwelliannau i gapasiti prif lein Gogledd Cymru	2022 i 27 a thu hwnt
	Dylunio ac Adeiladu Manwl Gorsaf Glannau Dyfrdwy	2022 i 26
	Gorsaf Integredig Shotton	2022 i 25
	Arloesedd Trafnidiaeth (Gogledd a Gorllewin Cymru)	2022 - 27 a thu hwnt

Tabl 2.1 - Ymyraethau Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol Penodol i Ogledd Cymru

2.4 Cyllideb Carbon Cynllun Cymru Sero Net (2021-25) [5]

Mae’r ddogfen hon yn nodi ymrwymiad Llywodraeth Cymru tuag at daclo newid hinsawdd. Mae'n ddyletswydd statudol ar Weinidogion Cymru i baratoi a chyhoeddi adroddiad erbyn diwedd 2021 yn nodi eu cynigion a'u polisïau ar gyfer cwrdd â Chyllideb Carbon 2 ac yn rhoi Cymru ar lwybr tuag at allyriadau sero net erbyn 2050.

Bydd cwrdd â Chyllideb Carbon 2 a rhoi Cymru ar lwybr i gyflwyno allyriadau sero net erbyn 2050 yn gofyn am weithredu mewn tair ardal eang ar gyfer trafnidiaeth i deithwyr a chludo:

- Lleihau’r galw a newid moddol - sut allai newid ymddygiadol a chymdeithasol leihau neu newid y galw am deithio.
- Yr opsiynau technolegol sydd ar gael a'r nifer sy'n defnyddio trafnidiaeth gydag allyriadau isel neu ddim allyriadau.
- Gwelliannau i effeithiolrwydd ynni mewn cerbydau confensiynol.

Mae'r ddogfen yn nodi datganiad uchelgais i'r sector trafnidiaeth, sef:
*"*Rydym yn anelu at leihau allyriadau ym maes cludo teithwyr 22% yn 2025 (o gymharu â 2019) a 98% yn 2050 drwy leihau'r galw, newid dulliau teithio a mabwysiadu technolegau carbon isel.
Ein nod yw lleihau nifer y milltiroedd car a deithir y pen 10% erbyn 2030 a chynyddu cyfran y teithiau drwy ddull teithio cynaliadwy (trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol) i 35% erbyn 2025 a 39% erbyn 2030*.*

Erbyn 2025, bydd 10% o deithiau car gan bobl yn digwydd mewn ceir diallyriadau a bydd 48% o geir newydd a werthir yn rhai di-allyriadau, bydd gennym rwydwaith cynhwysfawr o fannau gwefru cerbydau trydan, a bydd cyfran fawr o'n fflyd bysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat bellach yn gerbydau di-allyriadau.*"*

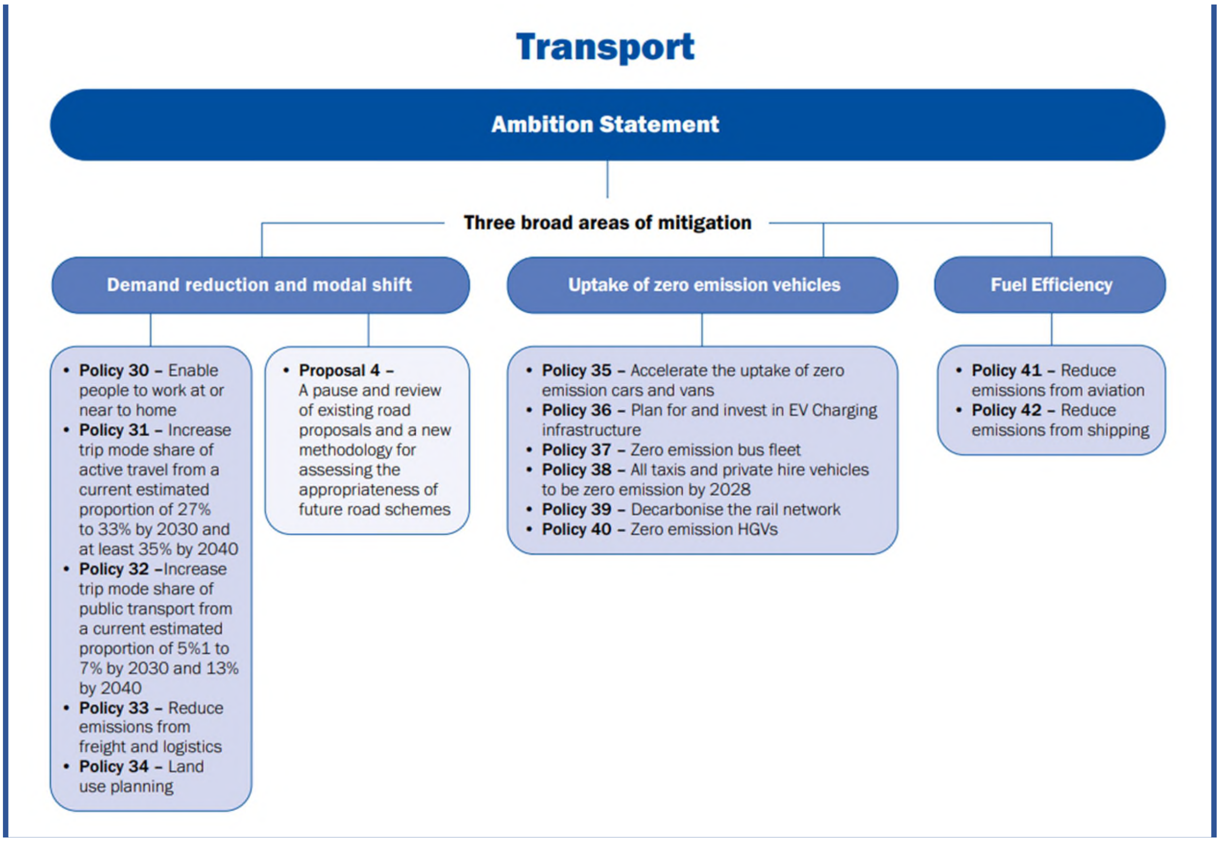
Ymysg y polisïau yn y ddogfen sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol mae:

- Polisi 30 - Galluogi pobl i weithio gartref neu’n agos i’w cartref
- Polisi 31 – Cynyddu cyfran dull teithio llesol o'r gyfran amcangyfrifedig gyfredol, sef 27%55 i 33% erbyn 2030 ac o leiaf 35% erbyn 2040
- Polisi 32 – Cynyddu cyfran dull teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus o'r gyfran amcangyfrifedig bresennol sef 5%56 i 7% erbyn 2030 a 13% erbyn 2040
- Polisi 33 - Lleihau allyriadau o gludio llwythi a logisteg
- Polisi 34 - Cynllunio defnydd tir
- Polisi 35 - Cyflymu'r broses o fabwysiadu ceir a faniau di-allyriadau
- Polisi 36 - Cynllunio ar gyfer seilwaith gwefru cerbydau trydan a buddsoddi ynddo
- Polisi 37 - Fflyd bysiau di-allyriadau
- Polisi 38 - Pob tacsi a cherbyd hurio preifat i fod yn un di-allyriadau erbyn 2028
- Polisi 39 - Datgarboneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd
- Polisi 40 - Cerbydau nwyddau trwm di-allyriadau

Mae crynodeb o'r rhain yn Ffigwr 2.5.

---

5 42949 Second All Wales Low Carbon Delivery Plan (2021-2025) (gov.wales)



Ffigwr 2.5 - Polisïau Trafnidiaeth o Gyllideb Carbon Cymru Sero Net

2.5 Dyfodol Buddsoddiadau Ffordd yng Nghymru

Sefydlodd Llywodraeth Cymru Banel Adolygu Ffyrdd i adolygu cynlluniau ffyrdd sydd, neu oedd, yn cael eu datblygu a gwneud argymhellion ar gyfer dyfodol buddsoddi mewn ffyrdd yng Nghymru. Gofynnwyd i'r panel adolygu 51 o gynlluniau ffordd unigol yn sgil uchelgeisiau a blaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, ymrwymiadau'r Rhaglen ar gyfer y Llywodraeth a'r ail gynllun cyflawni carbon isel, Sero Net Cymru.

Mae canfyddiadau'r Panel sy'n berthnasol i Ogledd Cymru wedi'u crynhoi yn Nhabl 2.2.

Cynllun	Crynodeb	Argymhelliad
A487 RHIWSTAERDYWYLL	Bwriad y cynllun yw ymdrin â rhwystrau diogelwch diffygiol ar yr A487 yn Rhiwstaerdywyll, i'r de o Gadair Idris.	Byddai Llywodraeth Cymru yn parhau i gefnogi'r cynllun A487 Rhiwstaerdywyll, yn amodol ar ystyriaeth fwy manwl o'r cyfyngiad cyflymder 30mya a'r opsiynau o ran rhwystrau. Mae'n annhebygol y bydd yn briodol bwrw ymlaen â'r opsiwn i addasu'r briffordd. Dylid meincnodi'r buddion diogelwch yn erbyn cynlluniau diogelwch eraill (gan gynnwys y rhai yn y rhaglen Cynllun Diogelwch Lleol ac ar ffyrdd yr awdurdod lleol), ac ni ddylid ond bwrw ymlaen â'r cynllun os yw ymysg y cynlluniau gorau sy'n aros am gyllid
A494 GWELLIANNAU CYFFORDD FFORDD MAESGAMMEDD	Byddai'r cynllun yn cynnwys addasiadau i gyffordd yr A494 â Maesgammedd, sy'n ffordd ddi-ddosbarth i'r gogledd o bentref Gwyddelwern	Ni ddylai'r cynllun fynd yn ei flaen yn ei ffurf bresennol. Dylid parhau i fonitro diogelwch y gyffordd. Dylid datblygu opsiynau pellach i ostwng cyflymder a gwella'r llain gweledledd yn y gyffordd bresennol os yw'r cofnod gwrthdrawiadau yn awgrymu y dylid cymryd camau.
A483 CYNLLUN CYFFYRDD 3-6 FFORDD OSGOI WRECSAM	Byddai'r cynllun hwn yn gwneud addasiadau i Gyffyrdd 3 i 6 ar yr A483 o amgylch Wrecsam. Byddai'r wedd gyntaf yn cynnwys cyffordd capasiti uwch wedi'i hail-leoli yng Nghyffordd 4 (A483/A525) a byddai'r camau dilynol yn addasiadau ar raddfa lai i Gyffyrdd 3, 5 a 6, yn cynnwys peth darpariaeth teithio llesol	Ni ddylai cynllun A483 Cyffyrdd 3-6 Wrecsam fynd yn ei flaen gan nad yw'r achos dros newid yn alinio'n dda â nod Llywodraeth Cymru i leihau'r milltiroedd a deithir mewn car. Byddai'r cynllun yn cynyddu'r capasiti ceir preifat ac allyriadau carbon. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried rhoi cefnogaeth ar gyfer dull amgen i greu datblygiad preswyl a chyflogaeth enghreifftiol gyda lefelau defnyddio car isel.
A487 LLWYN MAFON	Mae'r cynllun hwn ar ran 1.7km o'r A487 i'r gogledd o Borthmadog.	Byddai Llywodraeth Cymru yn parhau i gefnogi'r cynllun A487 Llwyn Mafon, yn amodol ar ddatblygiad mwy manwl i sicrhau buddion diogelwch i gerddwyr, beicwyr, marchogion a defnyddwyr moduron ar y ffordd; ac yn amodol ar feincnodi yn erbyn cynlluniau diogelwch eraill i ddangos bod y cynllun ymysg y cynlluniau diogelwch gorau sy'n aros am gyllid

Cynllun	Crynodeb	Argymhelliad
A494 LÔN FAWR RHUTHUN/ FFORDD CORWEN	Byddai cynllun Cyffordd Lôn Fawr / Ffordd Corwen yn amnewid cyffordd-Y bresennol â chyffordd-T gydag ongl o 90° i wella'r lleiniau gwelededd	Ni ddylid bwrw ymlaen â'r cynllun gan bod yr achos dros newid yn wan. Dylid parhau i fonitro diogelwch y gyffordd, ac ystyried opsiynau pellach i ostwng cyflymder, neu wyro traffig i leihau symudiadau sy'n gwrthdaro pe byddai'r cofnod gwrthdrawiadau'n awgrymu y dylid cymryd camau gweithredu.
A483/A5 CYLCHFAN HALTON	Mae'r cynllun yn cynnwys addasiadau i gylchfan yr A483/A5 Halton sydd wedi'i lleoli i'r gogledd-ddwyrain o'r Waun. Mae'r newidiadau yn cynnwys cynyddu diamedr y gylchfan, creu lonydd ychwanegol ar ddynesiadau ac o amgylch y gylchfan, a chael arwyddion ar gyfer y gwelliannau i deithio llesol.	Ni ddylid bwrw ymlaen â'r cynllun gan bod yr achos dros newid yn wan. Dylid parhau i fonitro diogelwch y gyffordd. Dylid datblygu opsiynau pellach i ostwng cyflymder a gwella diogelwch os yw'r cofnod gwrthdrawiadau yn awgrymu y dylid cymryd camau.
A55|A494 GWYTNWCH Y RHWYDWAITH	Yr A55 / A494 yw'r prif lwybr priffordd ar draws Gogledd Cymru. Mae'r astudiaeth Gwytnwch y Rhwydwaith yn ymdrin â'r A55 rhwng Caergybi ar Ynys Môn yn y gorllewin a'r ffin â Lloegr yn y dwyrain. Hefyd, mae'r astudiaeth yn cynnwys yr A494 rhwng cyfnewidfa Ewlo ar yr A55 a'r ffin â Lloegr, a'r llwybrau gwyro strategol a thactegol pan fo'r A55 / A494 ar gau.	Ni ddylid bwrw ymlaen ag Astudiaeth Gwytnwch y Rhwydwaith ar yr A55 / A494. Nid yw'r achos dros newid yn alinio'n dda gyda nod Llywodraeth Cymru i ostwng y milltiroedd a deithir mewn car. Byddai'r cynllun yn cynyddu capasiti ceir preifat ac yn arwain at newid moddol o drafnidiaeth gyhoeddus i deithio mewn car, a byddai hyn yn tanseilio'r targed i gynyddu'r gyfran dull cludiant cynaliadwy.
ASTUDIAETH CORIDOR YR A55 CYFFORDD 23 - 24	Roedd Astudiaeth Coridor yr A55 Cam 1 WelTAG (C23-C24) yn archwilio 5.5km o hyd o'r A55. Mae cyffordd 23 yn Llanddulas ac mae Cyffyrdd 23A a 24 i'r gogledd a'r dwyrain o Abergele.	Ni ddylid bwrw'r Astudiaeth A55 C23-24 i'r cam nesaf gan bod pryderon ynghylch addasrwydd y broses hon fel y mwyaf priodol i gyflawni buddion diogelwch a thrafnidiaeth aml-ddull ar gyfer yr ardal hon.
A55 EWLO (C33B) I'R A494 CYFNEWIDFA QUEENSFERRY	Roedd Astudiaeth Cam 1 WelTAG A55 C33b Ewlo - A494 Cyfnewidfa Queensferry yn edrych ar 4km o hyd o'r A494, rhwng C33b Ewlo ar yr A55 (lle mae'r A494 a'r A55 yn ymuno) a Chyffordd Queensferry ar yr A494 i'r de-ddwyrain o Gei Connah.	Ni ddylai'r Astudiaeth Cam 1 WelTAG A55 C33b Ewlo i'r A494 Cyfnewidfa Queensferry fwrw ymlaen i'r cam nesaf gan nad oes achos dros newid wedi'i wneud ac mae pryderon ynghylch addasrwydd y broses hon fel yr un fwyaf priodol i gyflawni buddion trafnidiaeth aml-ddull perthnasol ar gyfer yr ardal hon.

Cynllun	Crynodeb	Argymhelliad
A55 LLANEURGAIN (C33) I DREFFYNNON (C32)	Byddai'r cynllun arfaethedig yn cynnwys lôn ddringo 3km tua'r gorllewin, rhwystr llain ganol concrid 5.4km o hyd a chau dwy groesfan i gerddwyr *'at-grade'* ar yr A55 rhwng Cyffordd 33 yn Llaneurgain a Chyffordd 32 yn Nhreffynnon.	Ni ddylid bwrw ymlaen â'r cynllun A55 Llaneurgain (C33) i Dreffynnon (C32) gan bod yr achos dros newid yn wan.
A55 EWLO (C33B) I RHUALLT (C29)	Roedd Astudiaeth Cam 1 WelTAG Coridor yr A55 (Cyffordd 33b - Cyffordd 29) yn ystyried 22km o hyd o'r A55 rhwng Cyffordd 33b yn Ewlo a C29 i'r dwyrain o Rhuallt.	Ni ddylai'r astudiaeth A55 Ewlo (C33b) i Rhuallt (C29) fwrw ymlaen i'r cam nesaf gan nad yw'r achos dros newid wedi'i wneud ac mae pryderon ynghylch addasrwydd y broses hon fel y dull mwyaf priodol o gyflawni buddion diogelwch a thrafnidiaeth aml-ddull ar gyfer yr ardal hon.
GWELLIANNAU I GORIDOR SIR Y FFLINT	Mae'r cynllun arfaethedig sy'n cael ei ffafrio sy'n dod o'r gwaith Cam 2 WelTAG, 'yr Opsiwn Coch', yn llwybr ffordd ddeuol pellter hir amgen ar gyfer yr A55 / A494. Byddai wedi'i leoli i'r gogledd a'r gorllewin o Gei Connah, yn bennaf ar hyd llinell yr A548. Hefyd, argymhellir bod y rhan newydd o'r briffordd am gysylltu â'r A548 i'r A55 yng Nghyffordd Llaneurgain i'r gorllewin o Gei Connah.	Ni ddylai'r cynllun fynd yn ei flaen. Nid yw'r achos dros newid yn alinio'n dda gyda nod Llywodraeth Cymru i ostwng y milltiroedd a deithir mewn car. Byddai'r cynllun yn cynyddu capasiti ceir preifat ac yn arwain at newid moddol o drafnidiaeth gyhoeddus i deithio mewn car, a byddai hyn yn tanseilio'r targed i gynyddu'r gyfran dull cludiant cynaliadwy.
A55 TRYDYDD PONT DROS Y FENAI	Byddai'r cynllun yn cynnwys adeiladu pont newydd ar yr A55 dros y Fenai rhwng Ynys Môn a Gwynedd, ac ail-alinio'r A55 rhwng Cyffordd 7 (ar Ynys Môn) a Chyffordd 10 (ar y tir mawr).	Ni ddylid bwrw ymlaen â thrydydd pont dros Y Fenai ar yr A55. Nid yw'r achos dros newid yn alinio'n dda â nod Llywodraeth Cymru i ostwng y milltiroedd a deithir mewn car. Byddai'r cynllun yn arwain at fwy o draffig ac allyriadau carbon deuocsid, a newid moddol o gludiant cyhoeddus i deithio mewn car, sy'n anghyson â'r targed i gynyddu trafnidiaeth gynaliadwy

Cynllun	Crynodeb	Argymhelliad
GWELLIANNAU I DAGFEYDD YNG NGHANOL TREF ABERGELE	Byddai'r cynllun hwn yn cynnwys adeiladu ffordd gyswllt neu system ffordd *'gyratory'* yng nghanol tref Abergele. Byddai rhai troedffyrdd yn cael eu lledu a rhai llwybrau beic yn cael eu darparu.	Ni ddylai cynllun Gwelliannau i Dagfeydd yng Nghanol Tref Abergele fynd yn ei flaen yn ei ffurf bresennol. Fodd bynnag, byddai Llywodraeth Cymru yn parhau i gefnogi datblygiad cynllun ar gyfer canol tref Abergele, os oes cyfiawnhad drosto yn erbyn blaenoriaethau trafnidiaeth eraill, gyda ffocws ar wella'r ddarpariaeth teithio llesol ar gyfer y dref gyfan, yn unol â'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Cynaliadwy, a rheoli'r galw am geir preifat.
GWELLIANNAU I DAGFEYDD YN LLANDUDNO	Mae'r cynllun hwn yn canolbwyntio ar yr A470 Ffordd Conwy a Chylchfan Links yn Llandudno.	Byddai Llywodraeth Cymru yn parhau i gefnogi cynllun Gwelliannau i Dagfeydd yn Llandudno, yn amodol ar ddatblygu pellach yn unol â'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy ac ystyriaeth i gyngor y Panel ar y dull sy'n cael ei ffafrio yng Nghylchfan Links.
CORIDOR TWF CAER-BRYCHDYN	Mae'r cynllun yn cynnwys adeiladu ffordd gerbydau ddeuol neu sengl gyda seilwaith teithio llesol a chludiant cyhoeddus cysylltiedig.	Ni ddylai Llywodraeth Cymru roi rhagor o gefnogaeth i ddatblygu'r cynlluniau priffyrdd arfaethedig ar gyfer Coridor Twf Caer-Brychdyn. Byddai'r cynlluniau hyn yn cynyddu capasiti'r ffordd i geir preifat ac yn annog patrymau defnydd tir gwasgaredig.
WARREN HALL	Safle datblygu defnydd cymysg	Cynghorir Llywodraeth Cymru i ystyried p'un a fyddai datblygu'r safle hwn, a safleoedd tebyg yn y portffolio, yn gydnaws â chwrdd â'i nodau o ran newid moddol a datgarboneiddio.

Tabl 2.2 - Crynodeb o Argymhellion y Panel Adolygu Ffyrdd ar gyfer Gogledd Cymru

Hefyd, fe adroddodd y Panel Adolygu Ffyrdd ar ffordd osgoi Llanbedr ar wahân. Erbyn hyn, mae Llywodraeth Cymru yn gweithio â rhan-ddeiliaid lleol i fwrw ymlaen ag argymhellion y panel adolygu ffyrdd, gan gynnwys pecyn o fesurau trafnidiaeth cynaliadwy, gwelliannau diogelwch, ac opsiwn ffyrdd wedi'i lleihau.

2.6 Cynllun Aer Glân i Gymru[6]

Mae'r Cynllun Aer Glân i Gymru yn nodi cynigion ar gyfer lleihau'r crynodiadau o Nitrogen Deuocsid (NO2) o amgylch ffyrdd lle mae'r lefelau uwchben y cyfyngiadau cyfreithiol yng Nghymru. Mae NO2 yn llygrydd o bryder i iechyd bodau dynol. Mae'r cynnig yn rhoi pwyslais ar nifer cymharol fechan o fannau problemus, sydd fwy neu lai'n cyd-fynd â lleoliadau ar ymyl y ffordd pan fo traffig trwm. Mae'r cynllun yn canolbwyntio ei weithrediadau mewn pum lleoliad ledled Cymru, gyda dau ohonynt yng Ngogledd Cymru:

- A494 Glannau Dyfrdwy
- A483 Wrecsam

2.7 *UK Government - Union Connectivity Review*[7]

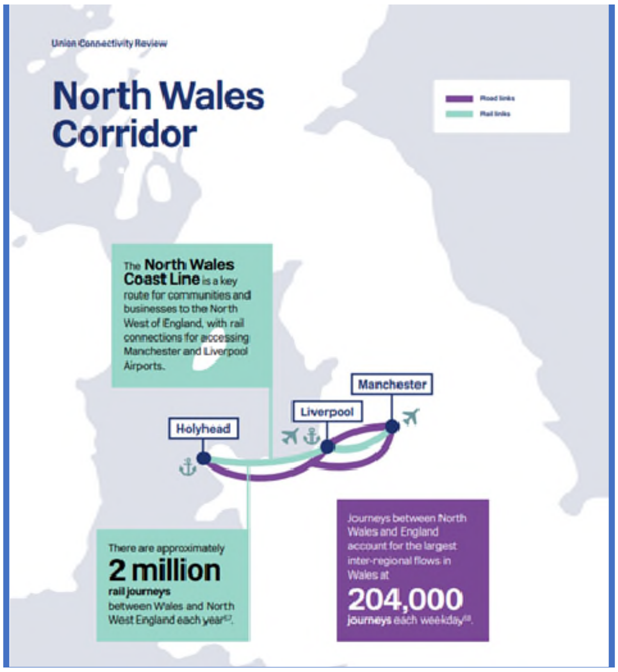
Mae nifer o'r materion a pholisïau cysylltiedig sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'u datganoli i Lywodraeth Cymru. Fodd bynnag, mae Llywodraeth y DU yn parhau i fod yn ddylanwadwr pwysig, nid yn unig ar gyfer materion sydd heb eu datganoli, megis y rheilffyrdd, ond hefyd fel ariannwr a lluniwr polisi. Un maes polisi fydd yn dylanwadu ar drafnidiaeth yng Ngogledd Cymru yw'r Union Connectivity Review.

Gofynnodd Llywodraeth y DU i Syr Peter Hendy CBE ymgymryd ag adolygiad manwl i sut all cysylltedd trafnidiaeth ledled y DU gefnogi twf economaidd ac ansawdd bywyd yn Lloegr, Yr Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon. Cyhoeddwyd yr adolygiad ym mis Tachwedd 2021, ac mae'n cynnwys argymhellion ynghylch p'un a sut yw'r ffordd orau i wella cysylltedd trafnidiaeth rhwng gwledydd y DU. Roedd yr adroddiad yn nodi nifer o goridorau fel rhan o UKNET arfaethedig, sef rhwydwaith trafnidiaeth strategol ar gyfer y Deyrnas Unedig. Byddai'r coridorau aml-fodd hyn yn asesu'r gwelliannau isadeiledd gorau i wella cysylltedd a chyflwyno swyddi, twf, tai a chydlyniant cymunedol. Aseswyd gwelliannau isadeiledd yn erbyn y meini prawf a ganlyn:

- Gwella'r ddarpariaeth trafnidiaeth ar draws yr Undeb.
- Cefnogi twf ac adferiad economaidd ar draws y DU i gyd.
- Helpu i fynd i'r afael ag anghydraddoldeb economaidd a chymdeithasol ar draws y DU gyfan.
- Cefnogi ansawdd bywyd ar draws y DU gyfan.
- Cefnogi ymrwymiad y DU i fod yn sero net erbyn 2050.
- Cymryd mantais o arloesedd technolegol.
- Bod yn gyson â strategaeth ariannol Llywodraeth y DU.

Coridor Gogledd Cymru yw un o'r coridorau UKNET sydd wedi'u nodi yn yr Union Connectivity Review, gweler Ffigwr 2.3.

6 40794 Cynllun Aer Glân i Gymru (gov.wales)
7 (Union Connectivity Review (publishing.service.gov.uk)



Ffigwr 2.3 - Coridor Gogledd Cymru wedi'i nodi yn yr Union Connectivity Review

Mae'r Union Connectivity Review (UCR) yn nodi bod yr ardal sy'n cynnwys Gogledd Cymru a thraw tuag at Lerpwl a Manceinion yn ardal economaidd arwahanol gyda rhyng-gysylltedd arwyddocaol a niferoedd uchel o deithiau dyddiol ar draws y ffin. Mae chwarter y gweithwyr yn y rhanbarth hon yn croesi'r ffin rhwng Cymru a Lloegr ar gyfer gwaith. Mae'n llwybr allweddol i gymunedau a busnesau gyda chysylltiadau â Meysydd Awyr Manceinion a Lerpwl ac ynys Iwerddon drwy Gaergybi.

Fel rhan o'r UCR, nodwyd y cyfleoedd a ganlyn ar gyfer gwelliannau ar y coridor hwn:

- Lefelau traffig uchel ar yr A55, M56, M6 a'r M60
- Bregusrwydd yr A55 yn ystod digwyddiadau, a diffyg gwytnwch
- Amserlennu'r llongau fferi yn golygu bod y cerbydau HGV yn teithio mewn hyrddiau
- Cyflymder a chapasiti lonydd ar Brif Lein Gogledd Cymru ac ardal Swydd Gaer/Merswy
- Cyfleoedd i gysylltu â HS2

Roedd yr UCR yn cynnwys yr argymhelliad isod:

"The UK Government should: Work with the Welsh Government to undertake a multimodal review of the North Wales transport corridor, and develop a package of improvements focused on the North Wales Main Line (including better connectivity with HS2, and electrification), the A55, the M53, M56, and onward travel to and from the island of Ireland."

2.8 Llywodraeth y DU - Network North[8]

Lansiwyd Network North gan Lywodraeth y DU ym mis Hydref 2023, fel dull newydd tuag at drafnidiaeth yn y DU. Roedd yn cynnwys yr ymrwymiad a ganlyn:
"We will also provide an unprecedented £1 billion investment to fund the electrification of the North Wales Main Line, bringing parts of North Wales within an hour of Manchester. We will oversee more punctual, reliable journeys on the 126-mile route between Crewe, Warrington, Chester, Llandudno, and Holyhead, where ferry services run to Dublin."

8 Network North: Transforming British Transport (publishing.service.gov.uk)

3. POLISI RHANBARTHOL

3.1 Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Fe sefydlodd y Dirprwy Weinidog dros Newid Hinsawdd Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i wneud argymhellion i wireddu system trafnidiaeth aml-ddull integredig cynaliadwy yng Ngogledd Cymru. Roedd y Comisiwn yn asesu'r problemau, y cyfyngiadau a'r cyfleoedd yn y rhanbarth ac yn ymgysylltu â grwpiau o ran-ddeiliaid i ystyried yr holl ymyraethau posib.

Mae argymhellion y Comisiwn wedi'u strwythuro o amgylch gwell rhwydweithiau ar gyfer teithio ar fws, trên a theithio llesol, sy'n cynnig gwir ddewisiadau amgen i deithio mewn car preifat. Mae'r argymhellion wedi'u cydbwyso gyda chydnabyddiaeth o bwysigrwydd parhaus y car mewn ardaloedd gwledig a chamau y gellir eu cymryd i wneud y defnydd o'r car preifat yn fwy cynaliadwy. Hefyd, mae argymhellion ar gyfer cludo, yr economi ymwelwyr a chyflawni newidiadau mewn ymddygiad. Gweler crynodeb o'r argymhellion a wnaed gan y Comisiwn yn Nhabl 3.1.

Maes y Pwnc	Argymhelliad
RHEILFFYRDD	Gweithredu gwelliannau i gapasiti'r rheilffyrdd yn ac o amgylch Gorsaf Caer i alluogi trydaneiddio a phum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym.
	Blaenoriaethu cyflwyniad gwelliannau isadeiledd Gwedd 1 Prif Lein Gogledd Cymru rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno fel bod modd gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym, a lleihau amseroedd siwrneion.
	Cyflawni cynigion Gwedd 2 a 3 ar Brif Lein Gogledd Cymru fel bod modd gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym rhwng Crewe a Bangor (Gwedd 2) a Chaergybi (Gwedd 3), ac i leihau amseroedd siwrneion.
	Cyflawni trydaneiddio Prif Lein Gogledd Cymru mewn dull graddedig sy'n gyson â datblygiad isadeiledd Gweddau 1 i 3. I fod yn barod ar gyfer trydaneiddio, rhaid ymgymryd â gwaith datblygu, a sefydlu achos busnes.
	Cael gwared ar y cyfyngiadau capasiti rheilffordd yng Ngwaith Sment Padeswood i'r de o Orsaf Bwcle ar Lein y Gororau.
	Ymgymryd â gwelliannau isadeiledd ar Lein y Gororau i gyflawni pedair trên yr awr a lleihau amseroedd rheilffordd, gan gynnwys dwy drên uniongyrchol i Lerpwl.
	Gweithio â Rhanbarth Dinas Lerpwl a Merseyrail i uchafu integreiddiad gwasanaethau rhwng Lein y Gororau a rhwydwaith Merseyrail.
	Darparu gorsaf ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ar Lein y Gororau gyda mynediad ategol at deithio llesol a chludiant cyhoeddus i'r orsaf.
	Datblygu a gweithredu cynigion yng Ngorsaf Shotton er mwyn creu cyfnewidfa o ansawdd uchel a chwbl hygyrch rhwng Lein y Gororau a Phrif Lein Gogledd Cymru a gwella mynediad at deithio llesol a chludiant cyhoeddus.
	Gweithredu cynllun gwella signalau yn Gobowen ar y Lein Amwythig-Wrecsam-Caer a thraciau deuol rhwng Wrecsam a Chaer i ymdrin â'r cyfyngiadau capasiti a galluogi dwy drên i deithwyr a gwasanaethau cludo i weithredu'n effeithiol ac yn ddibynadwy.
	Parhau i ystyried gwelliannau i gapasiti'r leiniau, cynyddu amlder gwasanaethau a gwelliannau i gapasiti trenau ar Leiniau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian.
	Gwella dyraniad fflyd y rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru yn y tymor byr i sicrhau bod y cerbydau rheilffordd yn cwrdd ag anghenion y defnyddwyr ar gyfer y mathau o siwrneion y mae pobl yn eu gwneud a chaffael trenau ychwanegol, yn cynnwys fflyd drydan ar gyfer Prif Lein Gogledd Cymru yn y tymor canolig.

Maes y Pwnc	Argymhelliad
	Diogelu'r cyn leiniau rheilffordd rhag datblygiad yn y dyfodol a datblygu llwybrau cerdded a beicio ar eu hyd, lle bo hynny'n briodol, gyda gwasanaethau bws o ansawdd uchel ar gyfer y cymunedau cyfagos.
	Ystyried lleoliadau a dulliau ar gyfer datblygu gwasanaethau cludo logisteg ysgafn ar y rheilffyrdd.
BYSIAU A CHOETSYS	Rydym yn cefnogi'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig i alluogi gwasanaethau bws i gael eu masnach-freintio ac rydym yn argymell bod awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru yn paratoi ar gyfer ac yn gweithredu newidiadau i wasanaethau bws cyn ac wrth baratoi ar gyfer masnach-freintio a bod Llywodraeth Cymru yn darparu cyllid aml-flwyddyn i gefnogi'r gwasanaethau hyn.
	Rydym yn argymell cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau bws arfordirol rhanbarthol gydag amlder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i gyda'r nos, sy'n cysylltu prif aneddiadau, safleoedd cyflogaeth a chyfnewidfeydd trafnidiaeth.
	Rydym yn argymell cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau bws gwledig gyda gwasanaeth bob awr yn ymestyn i gyda'r nos sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau sy'n gyfforddus ar gyfer siwrneion hirach.
	Rydym yn argymell bod y gwelliannau Traws Cymru arfaethedig i lwybrau, amlder gwasanaethau ac oriau gweithredu yn cael eu gwneud yn y tymor byr.
	Rydym yn argymell bod rhwydweithiau bws lleol yn cael eu datblygu i baratoi ar gyfer fasnach-freintio gan Drafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol yn gweithio ar y cyd â'u cymunedau a'u cyflogwyr.
	Rydym yn argymell gwneud gwasanaethau peilot addas Fflecsi Dynamic Demand Responsive yn barhaol, a chyflwyno gwasanaethau Fflecsi ychwanegol mewn ardaloedd eraill lle mae profiad o'r peilot a chynlluniau eraill yn awgrymu y byddant yn ffordd dda o ategu'r cynigion bws sydd wedi'u hamserlennu. Dylid cynnwys y gymuned leol wrth ddylunio cynlluniau.
	Rydym yn argymell bod Trafnidiaeth i Gymru ac awdurdodau lleol yn cydweithio â chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu i ariannu a chyflwyno gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol sydd fel arall yn cwrdd ag angen sydd heb ei fodloni.
	Rydym yn argymell cynnal peilot a gwerthuso 'contract gwasanaethau trafnidiaeth cyffredinol' sy'n cyfuno cyllidebau a'r fflyd i ddarparu'r gwasanaethau ar gyfer trafnidiaeth i addysg, cleifion, gwasanaethau cymdeithasol a chymunedol.
	Rydym yn argymell bwrw ymlaen â'r cynnig cyfredol am wasanaeth coets rhwng Bangor a Chaerfyrddin, ynghyd â'i isadeiledd cyfnewidfa gofynnol. Yn ogystal, rydym yn argymell cynnal astudiaeth o lwybrau coets posib eraill o'r gogledd-de ac ar draws y ffin.
	Rydym yn argymell bod awdurdodau priffyrdd lleol ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ar ran Llywodraeth Cymru) yn gweithredu'r cynigion blaenoriaeth bws ac yn adolygu'r gwelliannau arfaethedig i wasanaethau bws i adnabod a gweithredu ymhellach y mesurau blaenoriaeth bws gofynnol.
	Rydym yn argymell gwneud y gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gan ddarparu cyllid hirdymor ar eu cyfer ac edrych ar sut y gellir integreiddio'r gwasanaethau ymhellach â'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach.
	Rydym yn argymell creu partneriaeth lle gellir cefnogi Sherpa'r Wyddfa a gwasanaethau cludiant cyhoeddus eraill gan adnoddau cyllid arloesol, gan gynnwys refeniw parcio os yw hynny ar gael ac yn briodol.

Maes y Pwnc	Argymhelliad
	Rydym yn argymell archwilio buddion y gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaid, megis Sherpa'r Wyddfa, mewn lleoliadau eraill yng Ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymwelwyr a hyrwyddo integreiddiad â rhwydweithiau rheilffordd a bws ehangach.
DARPARU AR GYFER TEITHIO LLESOL	Dylid rhoi blaenoriaeth i adeiladu cyffyrdd, croesfannau ac isadeiledd arall a allai fod â'r potensial mwyaf i greu'r cynnydd mwyaf mewn defnydd; gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu rai presennol wedi'u huwchraddio. Yn gyffredinol, mae'r rhain mewn ardaloedd trefol, ond mae'n bwysig gwella diogelwch a darparu llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gydag aneddiadau mwy.
	Rydym yn argymell bod Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru yn cael ei sefydlu i weithio gydag awdurdodau lleol, Cydbwyllgor Corfforaethol Gogledd Cymru, adain Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Llywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru i gyflawni rhwydweithiau teithio llesol sy'n uchelgeisiol, yn unol â'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Cynaliadwy a'u bod yn cael eu cyflawni ar fyrder.
	Rydym yn argymell bod awdurdodau lleol yn datblygu rhaglenni cyflwyno dros sawl blwyddyn ar gyfer eu cynlluniau teithio llesol ac yn ymgysylltu â'r holl adrannau perthnasol i ddatblygu a chyflwyno'r cynllun.
	Rydym yn argymell bod dull Trafnidiaeth i Gymru ar gyfer blaenoriaethu llwybrau yn cael ei fabwysiadu gan awdurdodau lleol a thargedau Trafnidiaeth Cymru i dargedu buddsoddiad i wneud y defnydd mwyaf o'r rhwydwaith teithio llesol.
	Rydym yn argymell y dylid blaenoriaethu llwybrau teithio llesol o ansawdd uchel gan ddefnyddio dull blaenoriaethu Trafnidiaeth Cymru i dargedu buddsoddiad i gynlluniau sy'n gwneud y defnydd mwyaf o'r rhwydwaith ac yn cysylltu canolfannau poblogaeth â phrif safleoedd cyflogaeth.
	Rydym yn argymell mynd ati â rhaglen waith i weithredu newidiadau i'r rhwydwaith priffyrdd presennol mewn ardaloedd trefol i ail-ddyrannu gofod ffordd a blaenoriaethu cyffyrdd i bobl sy'n cerdded a beicio.
	Rydym yn argymell cynllunio a datblygu'r rhwydwaith gwledig o lwybrau sy'n cysylltu â Llwybr 5 ar y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ar arfordir y gogledd, a llwybr rhyng-drefol rhwng Glannau Dyfrdwy a Wrecsam.
	Rydym yn argymell bod llwybrau sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith hawliau tramwy yn cael eu gwella i safon sy'n addas ar gyfer siwrneion teithio llesol bob dydd lle y byddai hynny yn cynyddu'r defnydd teithio llesol bob dydd a wneir ohonynt.
	Rydym yn argymell bod awdurdodau lleol yn gweithredu Lonydd Tawel lle y bydd hyn yn helpu i greu rhwydwaith teithio llesol mwy estynedig, ac felly dylid ffurfioli'r gallu i ddynodi Lonydd Tawel yng Nghymru.
	Rydym yn argymell ymchwilio i'r ffrydiau ariannu sy'n ychwanegol i'r Gronfa Teithio Llesol fel bod modd datblygu llwybrau teithio llesol i atyniadau i dwristiaid.
	Rydym yn argymell bod cydrannau teithio llesol effaith uchel o gynlluniau sy'n cael eu hoedi gan yr Adolygiad Ffyrdd yn cael eu datblygu yn unol ag argymhellion y Panel Adolygu.
	Rydym yn argymell bod yr holl orsafoedd a chyfnewidfeydd bws a rheilffyrdd sy'n cael eu gwasanaethu gan lwybrau cerdded a beicio â blaenoriaeth o ansawdd uchel, a bod mwy a gwell darpariaeth parcio beiciau

Maes y Pwnc	Argymhelliad
	Rydym yn argymell datblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth o e-feiciau, gan gynnwys cynlluniau benthyca a grantiau.
	Rydym yn argymell bod cynllun hurio beiciau cyhoeddus yn cael ei ystyried ar gyfer Wrecsam a lleoliadau eraill, a bod cynlluniau hurio beiciau cymunedol yn cael eu hystyried mewn lleoliadau eraill yn y rhanbarth.
Y CAR A THRAFNIDIAETH FFORDD	Rydym yn argymell y dylai'r strategaeth a'r safonau parcio a chaniatâd cynllunio sicrhau bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol.
	Rydym yn argymell cynyddu nifer y clybiau ceir drwy gydweithio â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol, mewn ardaloedd trefol a gwledig ac mewn gorsafoedd, mewn mannau gwaith ac mewn hybiau symudedd.
	Rydym yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cynhyrchu canllawiau i awdurdodau lleol ar ddatblygu strategaeth rheoli parcio, gan gynnwys pob math o barcio ar y stryd ac oddi ar y stryd, ynghyd â chyngor ar wefru.
	Rydym yn argymell datblygu rhwydwaith o gyfleusterau addas ar ymyl y ffordd i gerbydau HGV yn y rhanbarth.
INTEGREIDDIO	Rydym yn argymell bod Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr bws yn cydweithio cyn masnach-freintio bysiau i ddatblygu a chyflwyno amserlenni sydd â gwasanaeth amlach a gwell posibiliadau cyfnewidfa.
	Rydym yn argymell datblygu ticedu cwbl integredig ar draws y rheilffyrdd, bws a lle bo modd, trafnidiaeth gymunedol, gan ddefnyddio platfform digidol ac ap. Dylai Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru sefydlu'r prosesau angenrheidiol gydag amserlenni ar gyfer cyflwyno platfform digidol ac ap sy'n darparu'r integreiddiad llawn hwn, unwaith y bydd y masnach-freintio wedi'i gyflwyno.
	Rydym yn argymell tâl dyddiol uchafswm, wedi'i gefnogi gan isadeiledd tapio ymlaen/tapio i ffwrdd ar gyfer yr holl wasanaethau bws a rheilffordd, yn cael eu treialu yng Ngogledd Cymru i weithredu fel cynllun peilot ar gyfer system ledled y wlad.
	Rydym yn argymell cyflwyno ffioedd is ar gludiant cyhoeddus fel ei fod yn fwy fforddiadwy a rhwydd i'w ddefnyddio.
	Rydym yn argymell creu lle a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bws sy'n cael ei wneud mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys sefydliadau pobl anabl.
	Rydym yn argymell bod hybiau symudedd yn cael eu creu mewn gorsafoedd rheilffordd, gan roi blaenoriaeth i'r rhai sy'n cael eu hail-ddatblygu.
	Rydym yn argymell yn gyffredinol na ddylai safleoedd parcio a theithio gael eu darparu cyn i rwydweithiau teithio llesol a pharcio beiciau gael eu datblygu a lle mae'r rhan cludiant cyhoeddus o'r siwrne yn ffurfio'r rhan hiraf o'r daith.
	Rydym yn argymell cydweithio rhwng darparwyr gwasanaeth trafnidiaeth a busnesau cysylltiedig â thwristiaeth i ddatblygu cerdyn gwesteion sy'n rhoi pecyn o gynigion teithio cynaliadwy i ymwelwyr, mynediad i atyniadau a disgowntiau ar nwyddau a gwasanaethau.

Maes y Pwnc	Argymhelliad
CYNLLUNIO	Rydym yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn adolygu canllawiau TAN18 i sicrhau bod bwriad y polisi yn cael ei weithredu a bod yr adolygiad yn arwain at gynnwys canllawiau penodol ar gynllunio ar gyfer teithio llesol, darparu ar gyfer bysiau a graddfa'r ddarpariaeth parcio ceir.
DIGIDOL	Rydym yn argymell cefnogi cynlluniau llythrennedd digidol, megis rhaglen Cymunedau Digidol Cymru, a hoffem weld ymgyrchoedd i godi ymwybyddiaeth o'u bodolaeth.
NEWID YMDDYGIAD	Rydym yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu partneriaethau Trafnidiaeth Strategol ar gyfer cynllunio teithio sefydliadol, gan weithio ag awdurdodau lleol, Cydbwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru a phrif gyflogwyr yn ardaloedd cyflogaeth gogledd-ddwyrain Cymru (Glannau Dyfrdwy a Wrecsam) a gogledd-orllewin Cymru (canolbwyntio ar Fangor).
	Rydym yn argymell bod cyflogwyr yng Ngogledd Cymru yn cael dewis p'un i ymrwymo i Siarter Teithio Iach, gan ddilyn model de Cymru.
	Rydym yn argymell y dylai awdurdodau lleol ymestyn eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy i blant, rhieni a staff.

Tabl 3.1 - Argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Os ydym ni am sicrhau dull cyson tuag at bolisi trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru, mae'n bwysig bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ceisio alinio, lle bo modd, â chanfyddiadau'r Comisiwn, ac yn gefnogol o gyflwyniad yr argymhellion.

3.2 Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru 2015[9]

Datblygwyd y Cynllun Trafnidiaeth Lleol (LTP) sy'n ymdrin â rhanbarth Gogledd Cymru gan Taith ac fe'i fabwysiadwyd yn 2015. Y datganiad o weledigaeth ar gyfer y Cynllun yw:

"Mae Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru yn anelu i gael gwared ar rwystrau i dwf economaidd, ffyniant a lles trwy gyflwyno rhwydweithiau trafnidiaeth diogel, cynaliadwy, fforddiadwy ac effeithiol."

Deilliannau'r LTP yw:

- Cysylltiadau â Chyrchfannau Allweddol a Marchnadoedd: Cefnogaeth i Dwf Economaidd drwy wella effeithlonrwydd, dibynadwyedd, gwydnwch a chydlyniad symudiadau, yn cynnwys llwythi, o fewn a rhwng gogledd Cymru a rhanbarthau a siroedd eraill (gyda ffocws penodol ar hygyrchedd i'r Parthau Menter a gwella hyfywdra a bywiogrwydd trefi a chanolfannau allweddol eraill).

- Mynediad i Gyflogaeth: Darparu mynediad cynhwysol a fforddiadwy i gyflogaeth a hyfforddiant (gyda ffocws ar y cymunedau mwyaf difreintiedig).

9 Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru 2015 (flintshire.gov.uk)

- Mynediad at Wasanaethau: Hyrwyddo cynhwysiad a lles cymdeithasol drwy fynediad cynhwysol a fforddiadwy i addysg, gwasanaethau iechyd a gwasanaethau a chyfleusterau allweddol eraill (gyda ffocws ar y cymunedau mwyaf difreintiedig).

- Cynyddu Lefelau Cerdded a Beicio: ar gyfer teithio angenrheidiol a hamdden, gan breswylwyr ac ymwelwyr.

- Gwella Diogelwch a Sicrwydd: diogelwch teithio gwirioneddol a chanfyddadwy gan yr holl ddulliau.

- Buddion a Lleihau Effeithiau ar yr Amgylchedd: gwneir y mwyaf o'r potensial i welliannau trafnidiaeth effeithio'n gadarnhaol ar yr amgylchedd naturiol ac adeiledig lleol a byd-eang a bydd yr effeithiau negatif wedi'u lleihau, yn cynnwys addasu effeithiau newid hinsawdd.

Hefyd, mae'r LTP yn cynnwys cyfres o ymyraethau lefel uchel, ac fe'u gwelir yn Nhabl 3.2.

Ymyrraeth Lefel Uwch	Disgrifiad
Gwelliannau i wytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth	Gwelliannau i goridorau allweddol y sir i ddileu/gwella problemau gwytnwch
Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau problemus	Yn cynnwys cynlluniau i gynyddu capasiti'r rhwydwaith neu gael gwared ar fannau problemus / cyfyngiadau yn y sir
Integreiddio gyda gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus strategol	Cynlluniau i wella mynediad i orsafoedd rheilffordd yn cynnwys mynediad ffyrdd a gwasanaethau bysus a chyfleusterau cyfnewidfeydd, cefnogaeth i barcio a theithio, llwybrau a chyfleusterau cerdded a beicio
Gwell cysylltiadau i Gyflogaeth	Cynlluniau i ddarparu gwell mynediad i Barthau Menter, porthladdoedd, safleoedd cyflogaeth a chanol trefi. Gall gynnwys safleoedd rhannu ceir, gwasanaethau bysiau, mesurau teithio llesol ynghyd â gwelliannau i ffyrdd.
Mynediad at wasanaethau	Amrediad o fesurau trafnidiaeth integredig i wella mynediad i addysg, iechyd, cymuned, siopa a gwasanaethau eraill drwy drafnidiaeth cyhoeddus, cerdded a beicio ynghyd â thrafnidiaeth cymunedol, tacsi a safleoedd rhannu ceir.
Annog Teithio Cynaliadwy	Gwelliannau i isadeiledd a chynlluniau hyrwyddo i gynyddu lefelau cerdded a beicio ar gyfer teithio a hamdden ynghyd â thrafnidiaeth cyhoeddus. Gall gynnwys pontydd a chroesfannau ffyrdd a rheilffyrdd, llwybrau beicio, darparu troedffyrdd/llwybrau troed, llwybrau diogel i'r ysgol, cynllunio teithio ynghyd â mesurau diogelwch ffyrdd i gynorthwyo defnyddwyr bregus

Tabl 3.2 - Ymyraethau Lefel Uchel yr LTP

Bydd gweledigaeth, deilliannau ac ymyraethau lefel uchel o'r LTP yn cael eu hadolygu yn ystod y broses o ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Hefyd, mae'r LTP yn cynnwys amrediad eang o gynlluniau ac ymyraethau i'w cyflawni. Hefyd, bydd yr ymyraethau arfaethedig hyn yn cael eu hadolygu a'u diweddaru yn sgil polisïau ehangach.

3.3 Uchelgais Gogledd Cymru a Chynllun Twf Gogledd Cymru[10]

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn bartneriaeth gref, sy'n cynnwys y chwe awdurdod lleol, y ddwy brifysgol a'r ddau goleg, sy'n gweithio ar ran y Gogledd, gyda Llywodraethau Cymru a'r DU, i gyflawni yn erbyn gweledigaeth ar gyfer ffyniant economaidd yn y dyfodol.

Mae Swyddfa Rheoli Portffolio wedi'i sefydlu er mwyn cyflawni'r Cynllun Twf, ac i gefnogi'r uchelgeisiau rhanbarthol am economi cryfach, mwy gwydn a chynaliadwy yn y dyfodol.

Gyda chyfalaf o £240m (£120m yr un) yn cael ei ymrwymo gan y ddwy Lywodraeth dros y 10-15 mlynedd nesaf, mae'r Cynllun Twf yn ceisio cyflawni cyfanswm buddsoddiad o hyd at £1.1bn yn economi Gogledd Cymru, creu 3,400 - 4,200 o swyddi ychwanegol net, a chreu £2.0-£2.4 biliwn mewn GVA ychwanegol net. Mae'n hanfodol bod safleoedd cyflogaeth newydd wedi'u cysylltu'n dda gan gludiant cyhoeddus ac yn hygyrch er mwyn annog, galluogi a hyrwyddo'r newid moddol i ffwrdd o'r car preifat.

Mae'r Cynllun Twf yn gweithio ar brosiectau i wella cysylltedd digidol mewn ardaloedd o Ogledd Cymru sy'n cael eu gwasanaethu'n wael ar hyn o bryd, sy'n rhaglen fydd yn lleihau peth o'r angen i deithio yn y rhanbarth. Mae'n ceisio bwrw ymlaen â datblygiad mewn nifer o safleoedd ledled Gogledd Cymru, fydd oll yn gofyn am fynediad addas at drafnidiaeth gynaliadwy. Mae'r prosiectau sydd yn benodol amlwg ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys:

- Hwb Hydrogen Caergybi, fydd yn cynyddu sicrwydd ynni hydrogen, gan leihau'r ddibyniaeth ar fewnforion ac yn lleihau allyriadau carbon, yn enwedig yn y sector trawsgludo.
- Porth Caergybi, fydd yn gwella capasiti'r porthladd drwy adennill tir (creu tir newydd o'r môr) yn yr harbwr. Wrth wneud hyn, y nod yw sicrhau y gall y porthladd fodloni gofynion cynyddol ymweliadau busnes a thwristiaeth â'r rhanbarth.
  Responsible Adventure, fydd yn hyrwyddo Gogledd Cymru fel lleoliad twristiaeth gynaliadwy arweiniol. Bydd y prosiect yn blaenoriaethu cynaliadwyedd amgylcheddol gyda strategaeth ddatgarboneiddio sy'n ceisio darparu dewis amgen gwyrdd o ran symud ei gwsmeriaid o amgylch safleoedd a Gogledd Cymru.
- Trawsfynydd, fydd yn defnyddio Adweithyddion Modiwlaidd Bach neu Uwch cyntaf o'u math ar safle Trawsfynydd i gynhyrchu ynni carbon isel. Mae'n debygol y bydd y traffig adeiladu yn sylweddol.
- Hwb Hydrogen, fydd yn cynnwys cyflenwi a defnyddio hydrogen
- Porth Wrecsam, fydd yn cyflwyno oddeutu 7,000m^2 o ofod swyddfa newydd fel rhan o ddatblygiad sydd hefyd yn cynnwys hwb ymgyfnewid yng Ngorsaf Wrecsam Cyffredinol.
- Porth y Gorllewin, Wrecsam , fydd yn darparu gwasanaethau sylfaenol, megis pŵer, telathrebu a dŵr er mwyn datblygu eiddo cyflogaeth a busnes ar safle wedi'i leoli ger Cyffordd 4 ar yr A483.
  Warren Hall, Sir y Fflint , fydd yn cynnwys darparu gwasanaethau sylfaenol fel pŵer, telathrebu a dŵr i'r safle ym Mrychdyn, Sir y Fflint, ger ffordd gyflym yr A55.
- Safleoedd a Choridorau Cysylltiedig Allweddol, sy'n ceisio gwella dibynadwyedd ac ansawdd gwasanaethau symudol ar y prif ffyrdd a rheilffyrdd yn y Gogledd, gan alluogi gwasanaethau ffibr llawn i safleoedd masnachol allweddol ledled y rhanbarth.

10 Uchelgais Gogledd Cymru | Cynllun Twf

3.4 Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru[11]

Datblygwyd Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru (REF) gan Lywodraeth Cymru ac Uchelgais Gogledd Cymru. Y genhadaeth drwy'r REF hwn yw cychwyn creu cyfleoedd arloesol i sicrhau ein bod yn gwarchod ac yn gwella ein hamgylchedd naturiol, a gadael i gymunedau ffynnu ar yr un pryd. Adeiladu ar ein cryfderau a chymryd mantais o'r cyfleoedd lle maent yn ychwanegu gwerth, y tu hwnt i werth ariannol yn unig, i'r rhanbarth.

Mae'r REF yn seiliedig ar egwyddorion economi Llesiant. Mae'r Economi Llesiant yn golygu defnyddio dull gwahanol i ddatblygu'r economi ar gyfer Gogledd Cymru. Nid yw hyn yn cyfeirio at dwf economaidd ar unrhyw gost yn unig, ac mae angen newid ffocws o dwf yn unig, i dwf cynaliadwy, sy'n gwarchod ac yn cefnogi cymunedau.
Mae'r REF wedi'i strwythuro o amgylch tair thema greiddiol:

- Llesiant Cymdeithasol a Chymunedol, sy'n ystyried Cysylltedd Trafnidiaeth, gan gynnwys cysylltedd traws-ffiniol a sicrhau mynediad i'r cyhoedd a dulliau teithio llesol.
- Economi Profiad, sy'n ystyried gwireddu buddion economaidd y parthau cyhoeddus yn ein trefi, gan alluogi trigolion ac ymwelwyr i elwa o'r parciau a'r gofod agored, sgwariau a strydoedd coediog.
- Yr Economi Carbon Isel ac Allyriadau Isel, sy'n cynnwys tanwydd hydrogen, gwefru EV, ffynonellu buddsoddiad mewn cysylltiadau trafnidiaeth strategol newydd a defnyddio cyfleoedd i gyflawni newid tuag at ddulliau trafnidiaeth carbon is.

3.5 Strategaeth Ynni Rhanbarthol Gogledd Cymru[12]

Datblygwyd Strategaeth Ynni Rhanbarthol Gogledd Cymru gan Uchelgais Gogledd Cymru a Llywodraeth Cymru. Amcan gyffredinol y strategaeth hon yw datblygu llwybr strategol yn nodi'r ymyraethau allweddol i gyflawni ar ddyheadau'r rhanbarth am ddatgarboneiddio ei system ynni, a sicrhau bod y rhanbarth yn elwa o'r trawsnewidiad. Mae senario Gweledigaeth Ynni wedi cael ei modelu i sefydlu llwybr datgarboneiddio posib fydd yn rhoi'r rhanbarth ar y trywydd iawn i gyflawni system ynni sero net erbyn 2050.

Y weledigaeth ar gyfer Gogledd Cymru yw *"Cyflawni'r buddion economaidd, cymdeithasol, ecolegol a llesiant lleol mwyaf wrth drosglwyddo i economi net sero, a bod yn allforiwr net o drydan carbon isel drwy gydweithrediad rhanbarthol ac ar draws ffiniau."*

Un o bedwar blaenoriaeth y strategaeth yw "Cyflawni symudiad at drafnidiaeth carbon isel".

I fodloni targedau Llywodraeth Cymru, ac i fod ar y trywydd iawn i fod yn sero net erbyn 2050, mae angen i Ogledd Cymru leihau'r allyriadau o'i systemau ynni 55% erbyn 2035. Mae hyn yn gofyn am ostyngiad o 55% mewn allyriadau traffig y ffordd erbyn 2035, o gymharu â lefelau 2017.

Mae'r modelu senario gweledigaeth ynni a ddefnyddiwyd yn y strategaeth yn tybio y bydd symudiad arwyddocaol i ffwrdd o fusnes fel arfer ar draws y defnydd domestig, masnachol a thrafnidiaeth a wneir o ynni erbyn 2035. Mae tybiaethau trafnidiaeth y weledigaeth sydd wedi'i modelu ar gyfer y dyfodol yn cynnwys:

- Mae 55% o'r cerbydau sy'n cael eu gyrru yng Ngogledd Cymru yn 2035 yn geir trydan, sydd gyfystyr â 7,000 o gerbydau trydan bob blwyddyn erbyn canol y 2020au, a bod hyn angen

11 Fframwaith economaidd rhanbarthol Gogledd Cymru (llyw.cymru)
12 Strategaeth Ynni Gogledd Cymru (llyw.cymru)

cynyddu i 40,000 y flwyddyn yn y 2030au. Mae hyn i'w hwyluso drwy ddefnyddio 2,000 o wefrwyr EV cyhoeddus;

- 2,600 o gerbydau HGV nwy a 1,000 o gerbydau hydrogen;
- Gostyngiad o 15% mewn milltiroedd cerbydau preifat erbyn 2035;
- Arafu twf yng nghyfanswm nifer y cerbydau ar y ffordd, wedi'i hwyluso gan ddefnydd cynyddol cludiant cyhoeddus a theithio llesol.

Mae'r tybiaethau hyn yn crynhoi lefel y gweithredu sydd ei angen rhwng 2020 a 2035 i fod ar y llwybr cywir i gyflawni sero net erbyn 2050. Mae'r modelu ynni yn canolbwyntio ar dechnolegau datgarboneiddio hysbys a gweithrediadau y gellid eu gweithredu erbyn 2035 i ddangos llwybr datgarboneiddio posib. Nid yw'n fwriad i'r senario fod yn rhagnodol.

3.6 Porthladd Rhydd Caergybi[13]

Mae Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU wedi cymeradwyo bid Ynys Môn i ddod yn un o'r porthladdoedd rhydd cyntaf yng Nghymru, gan ddarparu cyfle buddsoddi unigryw i fusnesau gan ystyried eu gweithrediadau i'r dyfodol, ynghyd â hybu economi fywiog Ynys Môn a ffyniant cymunedau ledled Gogledd Cymru. Mae porthladdoedd rhydd yn ardaloedd dynodedig lle mae hwyluso masnach a thollau yn golygu bod modd mewnforio, cydosod ac allforio nwyddau yn rhwyddach. Maent hefyd yn cynnwys safleoedd trethi, sy'n annog buddsoddiad i gymryd mantais o'r cyfleoedd hyn, a hybu twf economaidd lleol.

Mae hyn yn golygu na fydd nwyddau sy'n dod i mewn i borthladd rhydd Ynys Môn yn destun mesurau treth a thollau arferol y DU hyd nes iddynt gyrraedd marchnad y DU - ac os ydynt yn cael eu hail-allforio, ni fyddant yn agored i fesurau treth arferol y DU. Mae hyn yn gwneud porthladdoedd rhydd yn hynod ddeniadol i fuddsoddwyr sy'n ystyried cludo nwyddau drwy'r DU, ond hefyd geisio cynnal cystadleuaeth masnachol drwy beidio â gorfod ymdrin â'r biwrocratiaeth sydd ynghlwm â thollau'r DU.

Mae Porthladd Rhydd Ynys Môn wedi ymrwymo i gyflwyno cyd-amcanion Llywodraethau Cymru a'r DU o ran y rhaglen porthladd rhydd ehangach, gan gynnwys sicrhau bod y Porthladd Rhydd yn gweithredu fel hwb ar gyfer masnach fyd-eang, arloesi a buddsoddi, gan gefnogi talent lleol a chofleidio cyfleoedd cyflogaeth newydd.

Mae dod â phorthladd rhydd i Ynys Môn yn rhoi cyfle i sefydlu Ynys Môn a rhanbarth ehangach Gogledd Cymru fel hwb rhagoriaeth masnachu byd-eang, gan helpu i roi hwb sylweddol i dwf rhanbarthol a dod â swyddi newydd a chyffrous sy'n cyflawni i bobl yng Ngogledd Cymru.

Bydd porthladd rhydd ar Ynys Môn yn gymorth i hybu masnach Caergybi drwy alluogi masnachwyr i ddefnyddio'r llwybr cyflymaf rhwng Iwerddon a chyfandir Ewrop - y "bont dir" o Gaergybi i Dover - yn hytrach na llwybrau llongau hwy, mwy aneffeithiol, a chostus.

Bydd y dadansoddiad a wneir fel rhan o gynigion Porthladd Rhydd yn nodi y bydd Porthladd Rhydd Ynys Môn yn creu 3,500 o swyddi newydd ac o bosib yn dod â 13,000 o swyddi ar draws Ynys Môn a Gogledd Cymru yn fras dros gyfnod o 15 mlynedd.

13 Home-E – Porthladd Rhydd Ynys Môn

Mae'n hanfodol bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ystyried cynigion sy'n cefnogi gweithrediad llwyddiannus y Porthladd Rhydd tra'n cefnogi mynediad at swyddi a symudiadau cludiant cynyddol tebygol i ac o'r porthladd.

3.7 Parth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam

Yn Natganiad yr Hydref, Tachwedd 2023, datganodd y Canghellor gefnogaeth i Barth Buddsoddi yn Sir y Fflint a Wrecsam, sy'n werth hyd at £160 miliwn. Mae'r cynnig hwn hefyd yn cael ei gefnogi gan Lywodraeth Cymru.

Bydd y Parth Buddsoddi yn canolbwyntio ar weithgynhyrchu uwch a'r sectorau creadigol a digidol. Ymysg y cyflogwyr mawr amlwg yn y sectorau hyn sydd eisoes wedi'u lleoli yng Ngogledd Cymru mae: Airbus, Toyota, JCB, Eren, Theatr Clwyd, Moneypenny, Hoya Lens, Sharp, Net World Sports, Kronospan, Hydro Wrexham ac Ifor Williams Trailers.

Bydd buddsoddi yn yr ardal hon yn arwain at well isadeiledd a chysylltiadau trafnidiaeth ac mae'n hanfodol bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn adlewyrchu ar y cynigion buddsoddi hyn.

3.8 Metro Gogledd Cymru

Bydd Rhaglen Metro Gogledd Cymru sydd werth miliynau o bunnoedd yn trawsffurfio gwasanaethau bws a theithio llesol yng Ngogledd Cymru. Bydd yn ei gwneud yn haws ac yn gynt i deithio ar hyd Gogledd Cymru ac adeiladu gwell cysylltiadau gyda Gogledd-orllewin Lloegr. Bydd hyn yn helpu i greu mwy o gyfleoedd i'n cymunedau a chefnogi mewnfuddsoddiad yng Ngogledd Cymru.

Hefyd, bydd y Rhaglen yn gwella cysylltedd rhwng Gogledd Cymru a chyrchfannau allweddol yn y DU gyda chysylltiadau â HS2 a Northern Powerhouse Rail, gan helpu i gwrdd â rhaglen datgarboneiddio Llywodraethau Cymru a'r DU.

Bydd buddsoddi yn y rhwydwaith trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru yn helpu i'n hannog ni i gyd i wneud dewisiadau teithio gwell a mwy cynaliadwy.

Mae'r rhaglen Metro yn cynnwys cynigion i wella gwasanaethau rheilffordd ledled Gogledd Cymru. Hefyd, mae cynlluniau yn cael eu datblygu i wella gorsafoedd rheilffordd ledled y rhanbarth, gan ei gwneud yn haws newid rhwng y rheilffyrdd, bysiau a Theithio Llesol. Mae'r prosiectau metro hefyd yn cynnwys amrediad o gynlluniau teithio llesol a gwelliannau i wasanaethau bws. Mae crynodeb o Raglen Metro Gogledd Cymru ar gael yn Ffigwr 3.1, sy'n dangos yr isadeiledd trafnidiaeth cyhoeddus strategol.

Ffigwr 3.1 - Crynodeb Metro Gogledd Cymru (Trafnidiaeth Cymru)

Metro Gogledd Cymru - Rheilffyrdd

Mae dau brosiect mawr parhaus i wella gwasanaethau rheilffordd yng Ngogledd Cymru. Mae'r cyntaf o'r rhain yn ystyried Lein y Gororau sy'n cysylltu Gorsaf Wrecsam Cyffredinol â Bidston, Wirral, ar gyfer cysylltiadau i deithio ymlaen i Lerpwl.

Mae'r dyheadau ar gyfer y lein hon yn cynnwys:

- Gwasanaeth o bedair trên yr awr
- Cysylltiadau uniongyrchol i ganol Dinas Lerpwl
- Siwrne o un awr

Mae gwaith yn mynd rhagddo i ddeall potensial y trenau batri 777 newydd i alluogi gwasanaethau i ganol Dinas Lerpwl. Mae dadansoddiad o'r cynigion hyn wedi awgrymu y gallai gwelliannau i wasanaethau ar Lein y Gororau weld cynnydd o 676,000 o siwrneion rheilffordd bob blwyddyn.

Mae'r ffrwd gwaith rheilffordd mawr arall yn edrych ar Brif Lein Gogledd Cymru (NWML). Y weledigaeth ar gyfer y lein hon yw:

- cael pedair trên yr awr (4tph) yn gweithredu ar hyd y NWML, ynghyd ag un drên cyflym (i Gaerdydd neu Lundain) bob awr
- gwella cysylltedd strategol
- gwella amseroedd siwrne

Bwriedir cyflwyno'r lefelau gwasanaeth estynedig mewn camau, ac mae hyn yn cael ei ymchwilio drwy astudiaethau ar hyn o bryd.

Mae gwneud gwelliannau i Orsaf Caer yn allweddol i gyflawni gwell lefelau gwasanaeth ar yr NWML a gwella cysylltiadau i Crewe. Bydd hyn yn galluogi mwy o symudiadau trwodd gan alluogi cynnydd mewn gwasanaethau ar draws Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr.

Felly, er bod y prosiect hwn yn hanfodol i Ogledd Cymru, mae hefyd yn bwysig o bersbectif Union Connectivity.

Metro Gogledd Cymru - Bws

Mae nodau Trafnidiaeth Cymru ar gyfer gwella gwasanaethau bws yn canolbwyntio ar bedair thema. Y rhain yw:

- Gwneud bysiau yn fwy deniadol i bobl Cymru eu defnyddio bob dydd
- Rhwydweithiau sydd wedi'u cysylltu'n well sy'n golygu y gall pobl wirioneddol fynd ati i ddefnyddio bysiau ar gyfer sawl siwrne.
- Gwell cydlynu, amseroedd mwy rheolaidd a rhagor o wasanaethau gyda'r nos ac ar benwythnosau.
- Gwell integreiddiad rhwng gwasanaethau bws, â threnau, a gwell mynediad ar droed ac ar feic.

Mae'r gwelliannau diweddar sydd wedi'u cyflwyno yng Ngogledd Cymru i wneud gwasanaethau bws yn fwy deniadol yn cynnwys:

- Cyflwyno tocyn 1bws (un tocyn ar draws mwyafrif helaeth y gwasanaethau bws yng Ngogledd Cymru),
- Adolygiad parhaus y Rhwydwaith Sherpa yn Eryri
- Lansio’r gwasanaeth Traws Cymru T8 rhwng Corwen a Chaer
- Lansio'r gwasanaethau ymateb i'r galw fflecsi, gan gynnwys y gwasanaeth trydan dim allyriadau yn Rhuthun.

Metro Gogledd Cymru - Teithio Llesol

Mae gwaith Trafnidiaeth Cymru i wella'r cyfleusterau cerdded a beicio yn cael ei ddylanwadu gan y themâu a ganlyn:

- Cyflwyno newid amlwg yn y ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr.
- Annog newid moddol, yn unol â'r polisi trafnidiaeth cyffredinol a'r rhaglen datgarboneiddio.
- Darparu ar gyfer defnyddwyr presennol, ond hefyd annog defnyddwyr newydd.
- Cefnogi datblygiad ac adfywiad canol trefi.
- Ymgysylltu â rhan-ddeiliaid.

Mae'r gwaith Metro Gogledd Cymru sydd wedi'i anelu at wella cerdded a beicio ledled y rhanbarth yn cynnwys:

- Cynlluniau rhwydwaith gorsafoedd wedi'u datblygu ar gyfer 11 gorsaf.
- Astudiaethau WelTAG 2 wedi'u cwblhau ar gyfer Pyrth Gorsafoedd Caergybi a Bangor.
- Cynigion porth ategol yng Ngorsaf Wrecsam Cyffredinol.

- Adroddiadau dichonolrwydd ar gyfer llwybrau cerdded i atyniadau allweddol yn Eryri.
- Dyluniadau isadeiledd Teithio Llesol er mwyn cael mynediad at Orsaf Shotton.
- Cefnogi pont newydd yn cysylltu Dolgarrog â'r orsaf leol.

Mae Tabl 3.3 yn dangos y gwaith parhaus i Raglen Metro Gogledd Cymru ym mlwyddyn ariannol 2023/24.

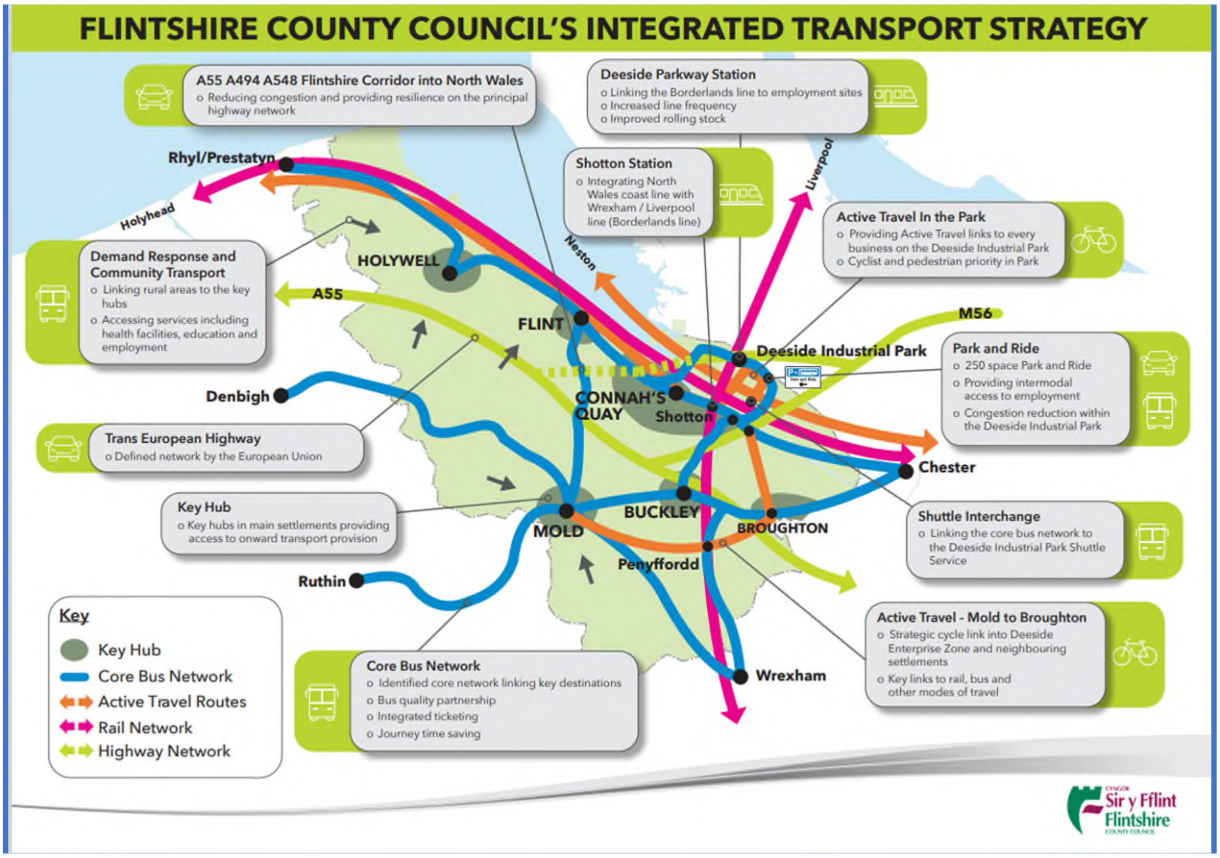
		Y PETHAU I'W CYFLWYNO YN YSTOD Y PROSIECT
	Prif Lein Rheilffordd Gogledd Cymru	• WelTAG - Cam 3 ar gyfer Gwedd 1 - y ffocws ar Gyffordd Llandudno i Crewe
	Y Gororau	• Dyluniad Amlinellol Padeswood Cement • gofynion datgarboneiddio a masnachol 777 - ailwefru, gorsafoedd
	Capasiti Caer	• WelTAG 2 Capasiti Gorsaf Caer Cam B ac adolygiad Shotton
	Cysylltedd Teithio Llesol Lleol (yn cynnwys Trawsnewid Trefi)	• Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd - rhaglen dreigl i gynorthwyo â'r cyflawni • Sir y Fflint - 2 lwybr • Gorsafoedd Shotton - Croesfan Teithio Llesol • Gwynedd - 1 llwybr • Gorsaf / canol tref Bae Colwyn
	Porth Bangor	• Cynnydd drwy WelTAG3 (a'r opsiwn dichonolrwydd cysylltiedig) • Bwrw ymlaen â chynnydd enillion cyflym mewn partneriaeth â thîm yr Orsaf a Chyngor Gwynedd (canfod ffordd yn unol ag uchelgeisiau'r prif gynllun)
	Porth Wrecsam	• Astudiaeth Dichonolrwydd - datgysylltiad - pontydd dyluniad un opsiwn • Dyluniadau i ategu Prif Gynllun diwygiedig Porth Wrecsam • Cynnydd drwy WelTAG 2
	Cyfnewidfa Caergybi (wedi'i gwella)	• Cynnydd drwy WelTAG 3 ar y gyfnewidfa cludiant cyhoeddus • Caniatáu i enillion cyflym gael eu nodi. • Astudiaeth Teithio Llesol ar y gweill, cynllun Ffyniant Bro Ynys Môn ar y gweill
	Mynediad Cynaliadwy Eryri	• Mesurau rheoli parcio - VMS / Strategaeth Arwyddion (Gweithrediad) • Prif Gynllun ar safle Llanberis • Datblygu llwybr Teithio Llesol
	Rhwydwaith Bws, Cynlluniau Peilot	• Parhau'r cynlluniau peilot Sherpa, T10, T8 a'r gwaith datblygu mesurau gwella bws • Cyflwyno peilot rhwydwaith cyfeirio Gwynedd

Tabl 3.3 - 2023/24 Rhaglen Metro Gogledd Cymru

4. Polisïau Trafnidiaeth Lleol

Cyfeirir at y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd cyfredol yn Adran 2.2.2 yr Achos dros Newid hwn. Ar y cyd â hyn, mae gan rai o'r chwe awdurdod lleol yng Ngogledd Cymru eu strategaethau a'u polisïau trafnidiaeth lleol eu hunain.

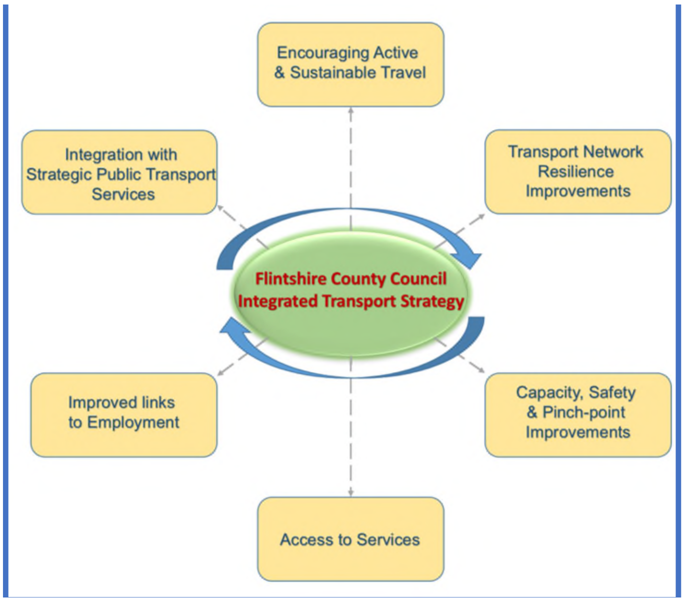
Ceir crynodeb o Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint yn Ffigwr 4.1.



Ffigwr 4.1 - Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint

Mae egwyddorion dull Cyngor Sir y Fflint o ran trafnidiaeth wedi alinio'n agos â strategaethau trafnidiaeth cenedlaethol ac wedi'u gwreiddio'n ddwfn o fewn nodau Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru (NWJLTP). Mae Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint ei hun hefyd yn anelu at integreiddio pob dull trafnidiaeth yn llwyddiannus, gan ddatblygu gofynion unigol pob un. Mae'r strategaeth yn cynnal ac yn hyrwyddo wrth ei wraidd, wasanaeth cludiant cyhoeddus cynaliadwy, fforddiadwy ac amgylcheddol gyfeillgar, gyda chysylltiadau â Sir y Fflint gyfan a'r rhanbarth ehangach.

Gweler Dyheadau Lefel Uwch Polisi Trafnidiaeth Integredig Sir y Fflint yn Ffigwr 4.2.



Ffigwr 4.2 - Dyheadau Lefel Uchel Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint

Yr ymyraethau allweddol sydd wedi'u nodi i gefnogi cyflwyniad y Strategaeth Trafnidiaeth Integredig yw:

- Teithio Llesol
    - Llwybr Troed Defnydd ar y Cyd Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy
    - Cynllun Beicio'r Wyddgrug i Frychdyn
- Rhwydwaith Priffyrdd (noder bod y strategaeth hon yn rhagflaenu cyhoeddiad Dyfodol Buddsoddiadau Ffordd yng Nghymru sy'n cael sylw yn Adran 2.1.6).
    - A55 / A494 / A548 Coridor Sir y Fflint i Ogledd Cymru
    - A548 Cei Connah i Ffin y Sir
- Rhwydwaith Bysiau
    - B5129 Cylchfan Queensferry i Ffin Cyngor Sir Ddinbych - Mesurau Blaenoriaeth Bws
    - Stad Ddiwydiannol Glannau Dyfrdwy - Parth Parcio a Theithio
    - Cyfnewidfa Bws - Garden City
    - Partneriaeth Ansawdd Bysiau (QBP) Sirol ar y Rhwydwaith Craidd.
    - Trafnidiaeth sy'n Ymateb i'r Galw
- Rheilffyrdd
    - Gorsaf newydd Parkway Glannau Dyfrdwy
    - Gwelliannau i Orsaf Shotton.

5. Polisi Awdurdod Lleol Ehangach

Mae'r holl awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru yn gyfrifol am gyflwyno amrediad eang o wasanaethau. Mae nifer o'r gwasanaethau hyn, a'r polisïau a'r strategaethau sy'n siapio eu cyflwyniad, wedi'u cysylltu'n briodol â'r blaenoriaethau trafnidiaeth. Mae'r cyfrifoldebau hyn yn cynnwys Newid Hinsawdd, Twf ac Adfywio a Pholisi Cynllunio.

5.1 Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy

Datganodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy argyfwng hinsawdd yn 2019. Roedd y datganiad yn cynnwys yr hyn a ganlyn:

"Mae'r Cyngor yn cyhoeddi argyfwng hinsawdd ac wedi ymrwymo i sicrhau fod y sir yn parhau i fod yn gartref bywiog, ymarferol a chynaliadwy i'n plant a chenedlaethau'r dyfodol.
Mae'r Cyngor yn galw ar Lywodraeth Cymru i gymryd y camau positif sydd eu hangen i leihau allyriadau carbon ac i ymdrechu i greu dyfodol carbon niwtral, "Mae'r Cyngor yn galw ar Lywodraeth Cymru i ddarparu'r gefnogaeth a'r adnoddau angenrheidiol er mwyn gallu lleihau effeithiau carbon yn effeithiol ar draws Cymru."

Mae'r Strategaeth Twf Economaidd[14] yng Nghonwy yn nodi pum uchelgais i dyfu economi Conwy. Un o themâu trosfwaol y Strategaeth yw 'Isadeiledd sy'n galluogi twf', sy'n cynnig: *"*Mae pob busnes yn dibynnu ar gysylltedd rhagorol, a gweithio gyda phartneriaethau rhanbarthol, byddwn yn ceisio gwelliannau mewn isadeiledd ffyrdd a rheilffyrdd, capasiti a gwydnwch i gefnogi cynhyrchiant busnes - yn arbennig os yw'r buddsoddiad hwn yn gwella cysylltiadau i feysydd awyr Manceinion a Lerpwl."

Mae Cynllun Datblygu Lleol Conwy[15] - yn cynnwys y polisi isod ynghylch pwysigrwydd ystyriaethau cynaliadwy wrth gynllunio gofodol.

POLISI STRATEGOL STR/1 - TRAFNIDIAETH GYNALIADWY, DATBLYGIAD A HYGYRCHEDD
Lleolir datblygiadau fel y gellir lleihau'r angen i deithio. Dylai mynediad hwylus drwy lwybrau troed, isadeiledd beicio a chludiant cyhoeddus fodoli neu gael ei ddarparu, gan annog y defnydd o'r dulliau teithio hyn ar gyfer siwrneion lleol a lleihau'r angen i deithio mewn car preifat a gwella hygyrchedd gwasanaethau i'r rhai sydd â diffyg argaeledd cludiant. Bydd y Cyngor yn ceisio gwella hygyrchedd a cheisio newid ymddygiad teithio. Cyflawnir hyn drwy weithio gyda'n partneriaid er mwyn:

a. *Canolbwyntio datblygiadau i'r dyfodol yn Ardal y Cynllun mewn lleoliadau hynod hygyrch, yn bennaf ar hyd yr A55 a'r rhwydwaith rheilffyrdd o fewn ac ar ymylon yr Ardal Strategaeth Datblygu Trefol o fewn y belt arfordirol yn unol â Pholisi DP/2 - Y Dull Strategol Trosfwaol '. Bydd yr holl gynigion datblygu yn cael eu hasesu yn erbyn Safonau Parcio'r Cyngor, fel y nodir yn Polisi STR/2 - 'Safonau Parcio' , lliniaru teithio yn unol â Polisi STR/3 - 'Lliniaru Effaith Teithio' a hyrwyddo dulliau cynaliadwy yn unol â Polisi STR/4 - 'Teithio Heb Fodur' ;*
b. *Diogelu tir i hyrwyddo cymunedau hygyrch sy'n annog dulliau teithio cynaliadwy integredig yn unol â Pholisïau STR/5 - 'System Cludiant Cynaliadwy Integredig' a STR/6 - 'Cludo Nwyddau ar y Rheilffordd'. Bydd y Cyngor yn mynd ati i wella cludiant cyhoeddus ymhellach a hyrwyddo dulliau cynaliadwy a gwelliannau i wasanaethau cludiant cyhoeddus. Ceisir gwneud gwelliannau i orsafoedd rheilffordd a gorsafoedd bws i gynorthwyo fel cyfnewidfeydd rhwng dulliau teithio a hyrwyddo ymddygiad teithio cynaliadwy. Bydd datblygiadau yn cyfrannu at y*

14 1c76a1_05524f66b9d240c6b10c881837adef9e.pdf (conwybusinesscentre.com)
15 Cynllun Datblygu Lleol Conwy 2007 - 2022: Adran Pedwar - Polisïau Gofodol a Rheoli Polisïau Cefnogi Datblygiad (opus3.co.uk)

gwelliannau hyn le bo'r angen, yn unol â'r Polisïau DP/1 i DP/6. Bydd llwybrau gwella sydd wedi'u nodi yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Conwy yn cael eu diogelu;

c. *Hyrwyddo cerdded a beicio drwy Ardal y Cynllun fel rhan o ddulliau trafnidiaeth integrol a hynod gynaliadwy yn unol â Pholisi DP/4 - 'Meini Prawf Datblygu'. Bydd dyluniad ac adeiladwaith y cyfleusterau a'r isadeiledd cerdded a beicio yn cael ei wella er mwyn gwneud cerdded a beicio yn fwy deniadol, uniongyrchol a diogel yn unol â Pholisi DP/3 - 'Hyrwyddo Ansawdd Dylunio a Lleihau Troseddau'. Bydd croesfannau o ansawdd a chyfleus i gerddwyr yn cael eu hyrwyddo i hwyluso symudiad diogel ac uniongyrchol ar draws ffyrdd prysur. Bydd datblygiadau yn cyfrannu at y cysylltiadau hyn a darpariaeth parcio beiciau o ansawdd lle bo hynny'n briodol, yn unol â'r Egwyddorion Datblygu a Safonau Parcio'r Cyngor sydd wedi'u nodi ym Mholisi STR/2;*

d. *Bydd cynlluniau trafnidiaeth sy'n arwain at welliannau mewn hygyrchedd yn cael eu cefnogi mewn egwyddor. Wrth ystyried cynigion datblygu, rhaid ymdrin â'r potensial ar gyfer dulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy sy'n gysylltiedig â defnyddiau a defnyddwyr y datblygiad, yn cynnwys paratoi Cynlluniau Teithio.*

Mae'r Cynllun Datblygu Lleol yn diogelu'r cynlluniau trafnidiaeth a ganlyn:

- Gorsaf Rheilffordd Llandudno - Cyflawni cyfleuster cyfnewidfa trafnidiaeth cynaliadwy o ansawdd uchel;
- Cyffordd Llandudno - Gwella integreiddiad a gwella mynediad i'r ardaloedd manwerthu, hamdden, adloniant a busnes drwy greu pont droed newydd o Orsaf Rheilffordd Cyffordd Llandudno;
- Harbwr y Foryd - Hyrwyddo Llwybr Beicio Cenedlaethol 5 Sustrans a phont cysylltu cerddwyr/beicwyr yn Harbwr y Foryd ym Mae Cinmel;
- Bae Cinmel - Hyrwyddo ffordd gyswllt rhwng Parc Hanes ac Ogwen Avenue i wella mynediad cyffredinol yn yr ardal;
- Cyn-reilffordd Dyffryn Clwyd ym Mae Cinmel - Diogelu fel llwybr i hyrwyddo gwell mynediad cymunedol;
- Rhaglen Gwella Llwybr Arfordir Cymru a Chynllun Gwella Hawliau Tramwy Conwy - I wella hygyrchedd â'r arfordir a chefn gwlad i gymunedau lleol ac ymwelwyr;
- Bae Colwyn - Gwell mynediad rhwng y dref a glan y môr fel rhan o Brif Gynllun Bae Colwyn a'r prosiect amddiffynfeydd arfordirol.

5.2 Cyngor Sir Ddinbych

Mae Cynllun Corfforaethol Cyngor Sir Ddinbych[16] yn cynnwys y thema 'Sir Ddinbych sydd â gwell cysylltiadau', sy'n rhagweld y bydd *"Bydd Sir Ddinbych yn le fydd â chymunedau sy'n ffynnu, yn gydlynus ac yn gysylltiedig, gan gynnwys isadeiledd ffyrdd a chysylltiadau cludiant da, gwell cysylltedd digidol, ac isadeiledd cymdeithasol i gefnogi lles personol a chymunedol."* Mae'n rhestru'r blaenoriaethau cynllun a ganlyn sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol:

1. Cynnal rhwydwaith ffordd o ansawdd, gan gynnwys:
    - £20m mewn prosiectau ail-wynebu erbyn 2027.
    - Amnewid Pont Llanerch, mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru.

2. Drwy weithio drwy'r corff rhanbarthol, ac yng nghyd-destun Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, byddwn yn galluogi pobl i gael mynediad at addysg, cyflogaeth, gwasanaethau a gweithgareddau drwy:
    - Wella gwasanaethau trafnidiaeth yng nghymunedau Sir Ddinbych.

16 Mae Cynllun Corfforaethol 2022 i 2027: Y Sir Ddinbych A Garem | Cyngor Sir Ddinbych

    - Datblygu Cynllun Trafnidiaeth Gynaliadwy, sy'n gwneud teithio a thwristiaeth yn ein sir yn 'wyrddach', gan gynnwys y llwybrau Teithio Llesol newydd sy'n annog cerdded a beicio o fewn a rhwng cymunedau.
3. Cefnogi seilwaith gwyrdd y sir drwy:
    - Datblygu a gosod rhwydwaith cyhoeddus o bwyntiau gwefru cerbydau trydan.
    - Chwilio am ffyrdd y gall y cyngor annog datblygiadau tai newydd i alluogi pwyntiau gwefru ceir trydan a gofod gwyrdd.

Strategaeth Uchelgais Economaidd a Chymunedol Sir Ddinbych[17], a fabwysiadwyd yn 2013, yn nodi sawl mater a her sy'n ymwneud â thrafnidiaeth sydd angen cael sylw i sicrhau yr isadeiledd cywir ar gyfer twf:

- 1. Mae gwendidau arwyddocaol yn yr Isadeiledd Trafnidiaeth, yn enwedig ar gyfer cysylltiadau ffordd Gogledd-De. Mae gwasanaethau rheilffordd prif lein wedi'u cyfyngu at arfordir y Gogledd yn gyfyngedig o ran amlder. Mae cefnffordd yr A55 yn darparu cysylltiadau da o'r Dwyrain-Gorllewin ond mae hefyd risgiau o ran osgoi trefi a chymunedau Sir Ddinbych. Mae tagfeydd yn broblem gynyddol. Nid yw'n ymddangos bod buddsoddiad arwyddocaol yn y rhwydwaith ffyrdd strategol yn ac o amgylch Sir Ddinbych yn flaenoriaeth mewn cynlluniau buddsoddi rhanbarthol na lleol.
- 2. Mae gwasanaethau cludiant cyhoeddus yn fwy cyfyngedig mewn ardaloedd gwledig ac wedi'u gwasgaru ar draws y sir gyfan. Nid yw cludiant cyhoeddus ar hyn o bryd yn ddewis realistig i nifer o drigolion fel dull teithio i ac o'r gwaith. Mae amser siwrneion, yn enwedig i leoliadau y tu allan i'r Sir, yn gallu bod yn faith gyda dim ond nifer cyfyngedig iawn o wasanaethau uniongyrchol ar gael i leoliadau cyflogaeth allweddol.
- 3. Mae costau trafnidiaeth yn gynyddol ddrud. Mae disgwyl i ffioedd bws a threnau godi'n gyflymach na chwyddiant cyffredinol a bydd costau tanwydd yn parhau i gael eu heffeithio gan farchnad petrolewm anwadal. Newidiadau i'r cymorthdaliadau sydd ar gael i weithredwyr bws yn peri risgiau i brisiau a llwybrau gwasanaethau bws. Yn hanesyddol, mae anawsterau gyda threfniadau teithio yn cyfyngu ar allu busnesau i recriwtio a gallu trigolion i ddod o hyd i gyflogaeth addas. Hefyd, mae teithio ar gyfer gwaith yn cael ei effeithio'n andwyol.

Mae Cynllun Datblygu Lleol mabwysiedig Sir Ddinbych[18] yn cynnwys dau amcan perthnasol sy'n ystyried materion trafnidiaeth:

- Bydd y Cynllun Datblygu Lleol yn rhoi pwyslais ar integreiddio defnydd tir, megis cyflogaeth, tai, trafnidiaeth, gyda golwg ar leihau'r angen i deithio a bydd yn hybu trafnidiaeth gynaliadwy.
- Bydd y Cynllun Datblygu Lleol yn gwneud y defnydd gorau o ddau goridor trafnidiaeth allweddol presennol y Sir – cefn ffordd yr A55 a phrif reilffordd Arfordir Gogledd Cymru.

Mae'r polisi isod yn y Cynllun Datblygu Lleol:
"Polisi ASA 1 - Cefnogir cynigion datblygu ar gyfer darparu seilwaith trafnidiaeth newydd, a gwella seilwaith presennol cyn belled â bod y meini prawf canlynol yn cael eu bodloni:

---

17 Strategaeth Uchelgais Economaidd a Chymunedol 2013 - 2023 (denbighshire.gov.uk)
18 Cynllun Datblygu Lleol Mabwysiedig 2006-2021 (denbighshire.gov.uk)

a. *mae angen a chyfiawnhad dros y cynnig am resymau economaidd a/neu gymdeithasol; a*
b. *nid oes effeithiau annerbyniol ar yr amgylchedd naturiol ac adeiledig; a*
c. *bod darpariaeth ar gyfer mynediad diogel gan holl ddefnyddwyr, gan gynnwys beicwyr, cerddwyr a rhai ag analluedd symud.*

Mae'r Cyngor yn cefnogi'r prosiectau a ganlyn:

- *Prosiectau, mesurau neu gamau gweithredu wedi'u nodi yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru;*
- *Defnyddio leiniau rheilffordd segur addas fel llwybrau hamdden;*
- *Ymestyn a gwella rhwydweithiau beicio a cherdded yn y Sir;*
- *Ymestyn rheilffordd Llangollen o Garrog i Gorwen."*

5.3 Cyngor Sir y Fflint

Mae'r blaenoriaethau trafnidiaeth sy'n cael eu hystyried yng Nghynllun Cyngor Sir y Fflint[19] yn cael eu crynhoi yn Nhabl 5.1.

Thema	Blaenoriaethau
Y Gymdeithas Werdd a'r Amgylchedd	Hyrwyddo'r defnydd o gludiant cyhoeddus drwy ddatblygu rhwydwaith bws craidd y Cyngor. Hyrwyddo siwrneion aml ddull trafnidiaeth a datblygu hybiau trafnidiaeth strategol Datblygu rhwydwaith gwefru ceir trydan y Sir Hyrwyddo teithio llesol a datblygu rhwydwaith cerdded a beicio'r Cyngor ymhellach - erbyn mis Mawrth 2023
Economi	Datblygu a chyflawni gwelliannau isadeiledd trafnidiaeth fel rhan o raglen Metro Gogledd Cymru a Strategaeth Trafnidiaeth Integredig y Cyngor. Sicrhau bod blaenoriaethau trafnidiaeth strategol Sir y Fflint yn cael eu cynrychioli'n dda yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol o ddatblygiad y Cydbwyllgor Corfforedig sydd ar y gweill.

Tabl 5.1 - Blaenoriaethau Trafnidiaeth o Gynllun Cyngor Sir y Fflint

Mabwysiadwyd Cynllun Datblygu Lleol Sir y Fflint[20] ym mis Ionawr 2023. Mae Polisi STR5 yn ymdrin â Thrafnidiaeth a Mynediad. Mae'n datgan:

"Dim ond drwy gynnal a gwella rhwydwaith trafnidiaeth integredig, hygyrch, defnyddiadwy, diogel a dibynadwy y gellir creu twf economaidd a datblygu cynaliadwy." Felly mae datblygu isadeiledd trafnidiaeth Sir y Fflint yn sail i uchelgais economaidd y Sir, ac yn ei dro mae hynny'n rhoi'r wybodaeth i ddarparu patrwm datblygu cynaliadwy. Felly, pan fo'n briodol, dylai datblygiadau newydd ac isadeiledd trafnidiaeth cysylltiedig:

i. *Hwyluso mynediad i gyflogaeth, cartrefi, gwasanaethau a chyfleusterau drwy leoli datblygiadau mewn mannau a mynediad i isadeiledd trafnidiaeth integredig, gan leihau'r angen i deithio;*
ii. *Hyrwyddo gweithredu datrysiad trafnidiaeth integredig yn Sir y Fflint, yn cynnwys gwelliannau ffyrdd, bysiau, parcio a theithio / rhannu a theithio llesol;*

19 Cynllun y Cyngor 2022-23 (flintshire.gov.uk)
20 Cynllun Datblygu Lleol - Sir y Fflint

iii. *Hyrwyddo gwelliannau i ffyrdd a rheilffyrdd er mwyn cefnogi rôl isranbarthol Sir y Fflint fel porth a chanolbwynt strategol;*
iv. *Sicrhau bod y rhwydwaith priffyrdd lleol wedi cael eu huwchraddio neu y gellir eu huwchraddio er mwyn darparu capasiti er mwyn cynnal lefelau cynaliadwy a datblygu;*
v. *Hwyluso gwelliannau i ansawdd, apêl ac argaeledd opsiynau trafnidiaeth cyhoeddus;*
vi. *Darparu llwybrau cerdded a beicio, cysylltu gyda rhwydweithiau teithio llesol a rhwydweithiau isadeiledd gwyrdd;*
vii. *Mabwysiadu ymagwedd gynaliadwy tuag at ddyluniad, swyddogaeth a gosodiad datblygiadau newydd, yn cynnwys darparu lefelau priodol o barcio;*
viii. *Cefnogi symud nwyddau ar reilffyrdd neu ar ddŵr."*

Mae Polisi PC5 hefyd yn ymdrin â Chludiant a Hygyrchedd:
"Rhaid cefnogi cynigion ar gyfer datblygiadau newydd gan isadeiledd trafnidiaeth priodol, ac, yn dibynnu ar natur, graddfa, lleoliad a'r modd y lleolir y cynnig, bydd angen iddynt:

a) ymgorffori mynediad da at y dulliau mwy cynaliadwy o deithio, yn gyntaf drwy gerdded a beicio, ac yn ail drwy gludiant cyhoeddus, ac yna drwy gerbyd preifat ag allyriadau isel ac yn olaf drwy gerbyd modur preifat arall;
b) beidio â chyfaddawdu ar ddefnydd diogel, effeithiol ac effeithlon o'r rhwydwaith priffyrdd a pheidio â chael effaith andwyol ar ddiogelwch ar y priffyrdd neu greu lefelau annerbyniol o greu traffig;
c) pan na ellir osgoi effeithiau niweidiol sylweddol i'r rhwydwaith trafnidiaeth sy'n deillio o'r datblygiad arfaethedig, cânt eu lliniaru drwy, er enghraifft, welliannau i'r isadeiledd cludiant a rheoli traffig;
d) darparu lefelau priodol o fannau ar gyfer parcio, gwasanaethu a symud, ac mewn datblygiad nad yw'n un preswyl, o leiaf 10% o fannau parcio i gael pwyntiau trydanu ar gyfer cerbydau trydan;
e) creu strydoedd sydd wedi'u dylunio'n dda, sy'n ymateb i ofynion pobl, a gwneud darpariaeth ar gyfer pobl sydd â symudedd cyfyngedig, gan gynnwys y rheiny sydd â nodweddion fel y diffinnir yn Neddf Cydraddoldeb 2010;
f) diogelu, gwella ac ehangu'r rhwydwaith teithio llesol, yn enwedig drwy wella cysylltedd yn ôl a blaen i'r datblygiad arfaethedig."

Mae Polisi PC6 yn ystyried Teithio Llesol:
"Dylai datblygiadau newydd sicrhau bod gan bobl fynediad i gyflogaeth, addysg, gofal iechyd a gwasanaethau a chyfleusterau. Lle bo'n bosibl, dylai cynigion:

a. darparu llwybrau cerdded a beicio priodol fel rhan annatod o'r cynllun a chysylltu'r datblygiad â chyrchfannau allweddol;
b. darparu seilwaith a chyfleusterau sy'n hyrwyddo cerdded a beicio, fel arwyddion, goleuadau, mannau storio a pharcio diogel a chyfleus a, lle'n briodol, cyfleusterau ar gyfer cael cawod a newid;
c. darparu gwybodaeth briodol ar gyfer gwneud dewisiadau wrth deithio mewn perthynas â beicio a cherdded ar gyfer teithiau cyfan neu rannau ohonynt, fel rhan o Gynlluniau Teithio;
d. ymgorffori mesurau i leihau'r lle blaenllaw a roddir i gerbydau ynghyd â'u cyflymder, drwy roi mwy o flaenoriaeth i gerddwyr a beicwyr;

e. *datblygu a gwella'r llwybrau Teithio Llesol a nodir ar y Map Rhwydwaith Integredig sy'n cysylltu cymunedau â gwasanaethau hanfodol, gan gynnwys cyfleoedd o ran trafnidiaeth gyhoeddus, cyflogaeth ac addysg;*
f. *ymgorffori hawliau tramwy cyhoeddus presennol fel rhan annatod o ddyluniad a chynllun y datblygiad.*

Mae Polisi PC7 yn ystyried Trafnidiaeth ar gyfer Teithwyr:
"Dylai cynigion ar gyfer datblygiadau newydd geisio hyrwyddo'r defnydd o wasanaethau trafnidiaeth i deithwyr, ac yn dibynnu ar natur, graddfa, lleoliad a'r modd y lleolir y cynnig, bydd angen iddynt:

a. *sicrhau cyfleusterau a gwasanaethau gwell neu newydd o ran trafnidiaeth i deithwyr sy'n cysylltu cymunedau â mannau sy'n darparu cyfleoedd o ran cyflogaeth, addysg, cyfleusterau iechyd, manwerthu a gweithgareddau hamdden a chymdeithasol;*
b. *sicrhau gwelliannau priodol newydd i isadeiledd priffyrdd sy'n rhoi blaenoriaeth i drafnidiaeth i deithwyr yn defnyddio bysiau yn hytrach na cheir preifat;*
c. *darparu isadeiledd priodol ar gyfer cerddwyr a beicio sy'n gwella cysylltedd yn ôl a blaen i orsafoedd rheilffordd a bws;*
d. *darparu isadeiledd ar gyfer parcio a theithio sydd wedi'i leoli mewn modd strategol lle bo'n briodol, a gefnogir gan wasanaethau bws deniadol, aml a dibynadwy ar lwybrau bws allweddol, a*
e. *hyrwyddo a marchnata dewisiadau amgen o ran trafnidiaeth gyhoeddus yn lle'r car preifat drwy gynlluniau teithio."*

Drwy Bolisi PC10, mae'r cynlluniau trafnidiaeth a ganlyn yn cael eu diogelu.

- A494(T) / A55(T) / A548 Gwella Cyfnewidfa Llaneurgain i Shotwick;
- Ffordd gyswllt Plough Lane;
- A548 Maes Glas i Ffynnongroyw;
- A5104 Gorsaf Penyffordd i Gyffordd Padeswood;
- A494(T) Gwelliant Ewlo i Afon Dyfrdwy

5.4 Cyngor Gwynedd a Chyngor Sir Ynys Môn

Mae Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd[21] yn ei le yn ac yn cynnwys ardaloedd Gwynedd ac Ynys Môn. Mae Polisi Strategol PS4 yn ystyried trafnidiaeth gynaliadwy, datblygiad a hygyrchedd:

"Caiff datblygiad ei leoli i leihau'r angen i deithio. Bydd y Cynghorau'n cefnogi gwelliannau trafnidiaeth fydd yn uchafu hygyrchedd ar gyfer pob dull o deithio, ond yn arbennig ar droed, beic a chludiant cyhoeddus. Caiff hyn ei wireddu trwy gael mynediad hwylus ar lwybrau, isadeiledd beicio a chludiant cyhoeddus lle mae'n briodol, ac felly hyrwyddo'r defnydd o'r dulliau yma o deithio ar gyfer teithio lleol a lleihau'r angen i deithio yn y car. Bydd y Cynghorau'n ceisio gwella hygyrchedd a cheisio newid ymddygiad teithio. Cyflawnir hyn drwy weithio gyda'n partneriaid er mwyn:

1. *Cynnal gwasanaeth cludiant cyhoeddus priodol, gan gydnabod dulliau gwahanol o gynnal cyfleon teithio;*
2. *Cynnal a gwella gorsafoedd, isadeiledd a gwasanaethau ar y prif Linellau Rheilffordd gan gynnwys mynediad i bobl anabl a gwelliannau eraill sy'n gysylltiedig â rheilffyrdd;*

21 Anglesey-and-Gwynedd-Joint-Local-Development-Plan-Written-Statement.pdf (llyw.cymru)

3. *Lle'n bosib gwarchod, gwneud ychwanegiadau, gwelliannau a hyrwyddo llwybrau a hawliau tramwy (yn cynnwys llwybrau, llwybrau ceffyl a chilffyrdd) llwybrau beicio er mwyn gwella diogelwch, hygyrchedd a mynediad (gan gynnwys defnyddwyr anabl) i'r dulliau yma o deithio ac i gynyddu buddion iechyd, hamdden, lles a thwristiaeth i'r gymuned leol ac ymwelwyr;*
4. *Cefnogi cynlluniau a fydd yn gwella trafnidiaeth trwy gyfleusterau parcio/ rhannu a theithio i ardaloedd cyflogaeth a datblygiad newydd a chyfleusterau symud llwythau;*
5. *Dynodi neu warchod tir lle mae'n briodol er mwyn hyrwyddo cynlluniau trafnidiaeth strategol".*

Y tu hwnt i hynny, mae Polisi TRA1 yn ystyried Datblygiadau Rhwydwaith Cludiant

"Caniateir gwelliannau i'r rhwydwaith cludiant presennol os gellir cydymffurfio gyda'r meini prawf canlynol:

i. *Bydd y llwybr a/neu'r safle a ddewisir yn cael yr ardrawiad lleiaf posib ar yr amgylchedd adeiledig a naturiol, y dirwedd ac eiddo; a*
ii. *Cedwir y tir a gymerir yn barhaol i'r lleiaf sydd ei angen a bydd rhaid bod yn gyson â dylunio da a thirweddu o ansawdd uchel; ac*
iii. *Yn achos llwybrau beicio, cynlluniau parcio a theithio, ardaloedd gwasanaeth ger y ffordd ac ochr y ffordd, bydd y cynllun yn helpu i wella diogelwch ffyrdd; ac*
iv. *Yn achos ffyrdd newydd, mae ystod lawn o ddatrysiadau ymarferol i broblem trafnidiaeth wedi'u hystyried ac mae gwella ffyrdd yn cynnig y datrysiad gorau; a v.Yn achos ardaloedd gwasanaeth ger ochr y ffordd, rhaid i'r cynllun ffinio'r rhwydwaith ffyrdd strategol a chanolbwyntio ar wasanaethu anghenion gyrwyr, peidio â rhwystro symudiad traffig strategol ac yn unol â Pholisi Strategol PS 15, ni ddylent danseilio'r ddarpariaeth manwerthu yn y Ganolfan Isranbarthol, Canolfannau Gwasanaeth Trefol a Lleol neu Bentrefi.*

Trosglwyddo Rhwng Dulliau Cludiant Er mwyn hwyluso trosglwyddo rhwng dulliau cludiant a helpu i leihau'r galw am deithio a lleihau'r ddibyniaeth ar geir, cyn belled â'u bod nhw'n cydymffurfio gyda pholisïau perthnasol y Cynllun, caniateir y cynigion canlynol:

i. *Gwelliannau i gyfnewidfeydd rheilffyrdd a bysus presennol, gan gynnwys mesurau i hwyluso mynediad drwy ddulliau teithio actif a phobl anabl gydag anghenion mynediad penodol;*
ii. *Cyfleusterau parcio a theithio parhaol wedi eu lleoli'n strategol o fewn neu wrth ymyl Canolfannau neu mewn lleoliadau eraill sy'n agos i'r prif rwydwaith ffordd lle gellir dangos nad oes safleoedd amgen boddhaol yn agosach at y Canolfannau, lle mae cwsmeriaid yn cael eu cefnogi gan wasanaethau bysys aml rhwng y cyfleuster a phen y daith;*
iii. *Cyfleusterau parcio lorïau dros nos a chyfleusterau trosglwyddo llwythi wedi'u lleoli'n strategol o fewn neu wrth ymyl Canolfannau;*
iv. *Cyfleusterau ansawdd uchel ar gyfer gyrwyr a theithwyr gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i seddau, gwybodaeth, cyfleusterau toiledau;*
v. *Cyfleusterau ar gyfer parcio a rhannu mewn lleoliadau priodol ar y rhwydwaith priffyrdd strategol yn gyfochrog i aneddleoedd neu oddi mewn iddynt;*
vi. *Cyfleusterau o fewn aneddleoedd ar gyfer parcio bysys, tacsis a mannau gollwng teithwyr;*
vii. *Cyfleusterau cyfnewidfa ar gyfer cludiant ar ddŵr."*

Y cynlluniau a ddiogelwyd yn y CDLl yw:

- A487 Caernarfon i Bontnewydd
- Ffordd gyswllt Llangefni
- A5025 Y Fali i Wylfa a gwelliannau isadeiledd trafnidiaeth eraill sy'n gysylltiedig â'r datblygiad niwclear newydd yn Wylfa Newydd, gan gynnwys gwelliannau o Amlwch i Wylfa Newydd

Mabwysiadodd Cyngor Sir Ynys Môn Gynllun Gweithredu Gwefru EV[22] yn 2022, sy'n nodi cynlluniau uchelgeisiol Ynys Môn i gwrdd â gofynion gwefru trigolion ac ymwelwyr i'r Ynys.

Mae'r Cynllun Gweithredu yn nodi rôl y Cyngor wrth arwain a hwyluso:

- Arwain:
  - Sicrhau bod fflyd y Cyngor yn garbon niwtral erbyn 2030
  - Darparu pwyntiau gwefru cyhoeddus yng ngwasanaethau'r Cyngor
  - Gwneud cais am gyllid ar gyfer darpariaeth gwefru yn y gweithle lle mae'r Cyngor yn berchen ar y brydles
- Hwyluso:
  - Darparu gwybodaeth gyhoeddus am y rhwydwaith gwefru a chefnogaeth ariannol a hyrwyddo gwefru yn y gweithle drwy'r broses gynllunio
  - Creu tudalen wybodaeth bwrpasol ar wefan y Cyngor a chynnal cysylltiadau cyhoeddus cadarnhaol
  - Adnabod cyfleoedd i weithio mewn partneriaeth

5.5 Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Yn Wrecsam, mabwysiadwyd Cynllun Gweithredu Datgarboneiddio[23] yn 2021. Mae'n egluro y bydd buddsoddi yn y rhwydwaith trafnidiaeth ac ymestyn fflyd y Cyngor o gerbydau trydan hefyd yn helpu i gwrdd â thargedau lleihau carbon. Ar yr un pryd, bydd cynyddu'r niferoedd o bwyntiau Gwefru Cerbydau Trydan (EVC) sy'n cael eu gosod ar draws y Bwrdeistref Sirol, yn gostwng allyriadau o fflyd a theithio busnes y Cyngor ac yn annog mwy o bobl i fuddsoddi mewn cerbydau trydan. Y camau gweithredu symudedd a thrafnidiaeth sy'n cael eu cynnwys yn y Cynllun Gweithredu Datgarboneiddio yw:

- Siwrneion a deithir gan ein cerbydau fflyd - mae hyn yn cynnwys yr holl gerbydau y mae'r Cyngor yn berchen arnynt neu yn eu lesu er mwyn cyflawni ei swyddogaethau (e.e. faniau, cerbydau casglu gwastraff).
- Siwrneion a wneir gan y gweithlu am resymau busnes - lle mae gofyn i swyddogion deithio ledled y sir er mwyn perfformio eu rolau, byddwn yn ystyried cyfleoedd i leihau'r milltiroedd cyffredinol, ynghyd â ffyrdd i sicrhau nad yw'r siwrneion a deithir yn cynhyrchu allyriadau carbon.
- Gwasanaethau cludiant wedi'u cyflwyno i'r cyhoedd - er nad yw'r WCBC yn darparu cludiant cyhoeddus, byddwn yn ceisio defnyddio ein partneriaethau i gyflawni newid positif yn y sector, ac yn ystyried ffyrdd o leihau allyriadau carbon o'r gwasanaethau hynny yr ydym yn eu comisiynu (e.e. cludiant ysgol)
- Teithio Llesol - gwella ein hisadeiledd teithio llesol, a chynyddu'r cyfleoedd i gerdded yn ddiogel a llwybrau beicio yn hanfodol i leihau'r ddibyniaeth ar gerbydau modur

22 Cynllun Gwefru Cerbydau Trydan Cyngor Sir Ynys Môn.pdf
23 Atodiad 1.pdf (wrexham.gov.uk)

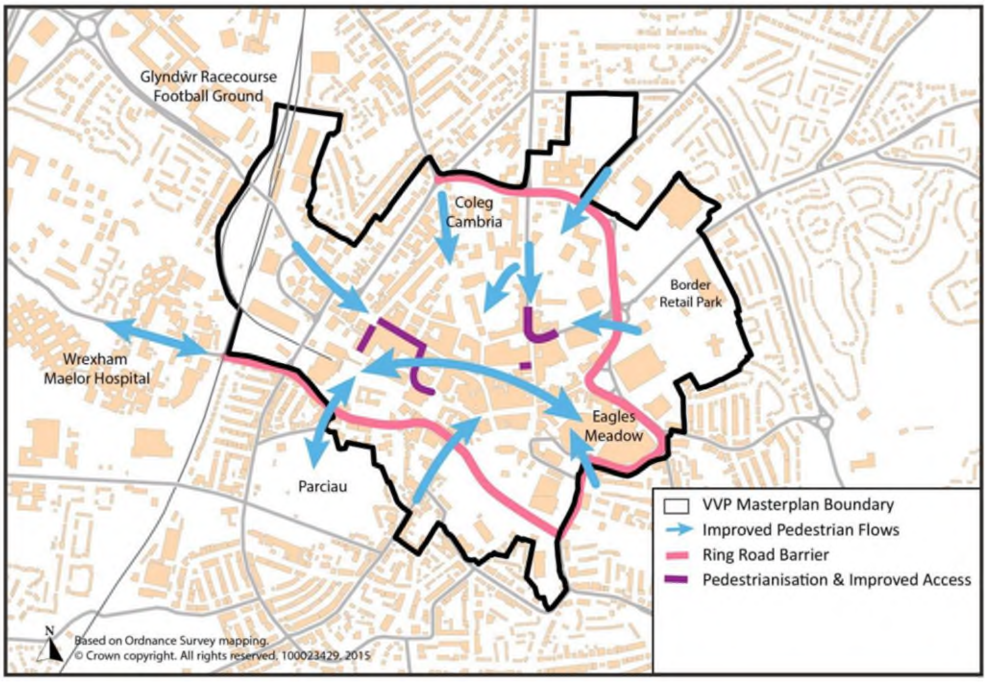
preifat. Yn ychwanegol, bydd gwaith yn cael ei wneud i newid arferion ac ymddygiadau, fel bod mwy o bobl yn ystyried teithio llesol fel eu prif ddull trafnidiaeth ar gyfer siwrneion allweddol.
- Goleuadau stryd - sicrhau effeithiolrwydd ynni goleuadau stryd, ac asedau eraill yn ein cymunedau.

Mabwysiadwyd Prif Gynllun Canol Tref Wrecsam[24] yn 2016 ac mae'n nodi'r weledigaeth hon: *"Bydd Wrecsam yn ganol tref deniadol, unigryw a gyda mynediad hawdd ar gyfer yr 21ain ganrif lle mae pobl eisiau byw, dysgu, gweithio, ymweld a buddsoddi yno."*

Un o amcanion y Prif Gynllun yw "Tref Hygyrch". Y nod yw '*sicrhau mynediad o ansawdd uchel i ac o fewn canol y dref mewn amryw o ddulliau, gan roi blaenoriaeth i gerdded, beicio a chludiant cyhoeddus, ond cynnal mynediad ffyrdd o ansawdd uchel i'r canol*'. Y camau gweithredu a'r ymyraethau i gefnogi hyn yw:

- Cefnogi newid modd cludiant i helpu i gyflawni twf drwy gefnogi datblygiad sy'n annog y defnydd o gludiant cyhoeddus, cerdded a beicio;
- Goresgyn y rhwystrau a achosir gan y gylchffordd fewnol a'r rheilffordd sy'n atal cysylltiadau i gyrchfannau allweddol y tu allan i'r gylchffordd yn yr ysbyty, y Brifysgol, y rheilffordd a'r maestrefi preswyl;
- Datblygu rhwydwaith o lwybrau a mannau deniadol, cyfeillgar i gerddwyr sy'n cysylltu ar draws canol y dref gan helpu i dynnu gwahanol rannau o'r dref ynghyd;
- Rheoli parcio o ran graddfa a defnydd i sicrhau bod darpariaeth ddigonol ohono;
- Sicrhau bod datblygiadau'n rhyngweithio ac yn parchu mannau cyhoeddus mewn ffyrdd cadarnhaol sy'n eu gwneud yn fwy atyniadol i gerddwyr a gwella symudedd cerddwyr

Mae'r Camau Gweithredu a'r Ymyraethau Mynediad wedi'u crynhoi yn Ffigwr 5.1.



Ffigwr 5.1 - Camau Gweithredu ac Ymyraethau Mynediad Prif Gynllun Canol Tref Wrecsam

24 Prif Gynllun Canol Tref Wrecsam

Mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam yn datblygu Cynllun Creu Lleoedd[25], sy'n cynnwys y Datganiad o Weledigaeth a ganlyn: *"At the heart of our vision is changing the perception of Wrexham city centre, fully capturing the benefits of its city status and transforming it into a centre worthy of becoming a city of culture. We will attract new investment, increase visitors, and create more opportunities to live and work. Our greatest asset is our community, and we will utilise this to make the centre more playful, sociable and entertaining for everyone".*

Mae tair o amcanion y Cynllun yn benodol berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol:

- Argyfwng Hinsawdd - Cefnogi nodau datgarboneiddio drwy wneud gwell defnydd o'r isadeiledd presennol, ailbwrpasu adeiladau, cyflwyno mesurau effeithiolrwydd ynni a micro-adnewyddadwyon, ac annog gwell defnydd o gerdded, beicio a chludiant cyhoeddus.
- Mynediad a Symudiad - Sicrhau bod symudiadau cerddwyr o fewn ac ar y ffordd i mewn i'r canol yn ddiogel, yn gyfforddus, yn gynhwysol, yn hawdd i symud o'i gwmpas ac yn ddeniadol.
- Trefwedd ac Amgylcheddol - Gwella'r parthau a'r gofodau cyhoeddus presennol a chreu rhai newydd, i atgyfnerthu synnwyr cydlynus a gwirioneddol hunaniaeth Wrecsam a denu ac annog mwy o ddefnydd cyhoeddus.

5.6 Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

Mae Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri yn cynhyrchu Cynllun Datblygu Lleol[26] sy'n nodi ffactorau i'w hystyried wrth werthuso ceisiadau cynllunio a chymeradwyo ceisiadau cynllunio. Mae'r ffactorau hyn yn seiliedig ar y rhinweddau sydd angen eu gwarchod a'u gwella yn y Parc Cenedlaethol. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Harddwch naturiol y Parc Cenedlaethol
- Cymunedau a diwylliant y Parc Cenedlaethol
- Bywyd gwyllt y Parc Cenedlaethol
- Treftadaeth a hanes y Parc Cenedlaethol

Mae Polisi Strategol L y CDLl, ar Hygyrchedd a Chludiant, yn nodi:
"Mae Awdurdod y Parc Cenedlaethol yn ymroddedig i wella mynediad at gyfleusterau lleol a lleihau'r angen i deithio yn enwedig mewn ceir preifat. O fewn y Parc Cenedlaethol bydd cerdded a beicio yn cael ei annog pa bryd bynnag fo hynny'n bosibl a bydd mynediad at gludiant cyhoeddus a'r ddarpariaeth o gyfleusterau yn cael ei ddarparu. Cefnogir datblygiad pan:
i. Leolir y ddarpariaeth o wasanaethau er mwyn lleihau'r angen i deithio.
ii. Fo mynediad cyfleus trwy gyfrwng llwybrau cyhoeddus, llwybrau beicio a chludiant cyhoeddus, a bod hynny felly yn annog y defnydd o'r dulliau hyn o deithio ar gyfer teithiau lleol ac yn lleihau'r angen i deithio gyda char preifat a gwella mynediad at wasanaethau i'r rhai hynny lle mae cael mynediad i gludiant yn anodd.
iii. Mae yna welliant o ran yr hygyrchedd i bawb, yn enwedig pobl anabl.
iv. Nad yw'r newidiadau i'r rhwydwaith ffyrdd yn niweidio neu'n achosi effeithiau andwyol i HTC adeiladau rhestredig neu henebion hanesyddol, nac yn effeithio yn andwyol ar ddynodiadau amgylcheddol. Rhoddir y flaenoriaeth uchaf i warchod a gwella bioamrywiaeth nodweddiadol Eryri, yn enwedig cynefinoedd a rhywogaethau a ddynodwyd o dan ddeddfwriaeth genedlaethol ac Ewropeaidd. Pan fo hynny'n bosibl, bydd y gwelliannau i'r rhwydwaith ffyrdd yn cynnwys darpariaeth ar gyfer defnydd ar wahân ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

---

25 Eitem 13.pdf (wrexham.gov.uk)
26 Cynllun-Datblygu-Lleol-Saesneg.pdf (gov.wales)

v. Fydd yn lleihau neu yn cael gwared â thraffig cerbydol o ganol trefi a lle bo'n bosibl o ardaloedd gwledig.
vi. Nad yw amgylchedd naturiol y parc yn cael ei effeithio yn andwyol. vii. Ddarperir cyfleusterau parcio beiciau diogel lle bo hynny'n briodol.
Bydd y Parc Cenedlaethol yn parhau i gefnogi mentrau cludiant a thrafnidiaeth gynaliadwy priodol. Bydd y llwybrau hamdden a ddynodir ar y mapiau cynigion yn cael eu diogelu rhag datblygiadau eraill a fyddai'n rhwystro eu defnydd fel llwybrau hamdden. Bydd gwely trac Rheilffordd Corris o fewn y Parc Cenedlaethol yn cael ei ddiogelu rhag ffurfiau eraill o ddatblygiad fel ei fod yn gallu cael ei ailsefydlu fel rheilffordd. Bydd y rhan segur hwnnw o'r rheilffordd sy'n rhedeg o Drawsfynydd i Flaenau Ffestiniog sydd o fewn y Parc Cenedlaethol yn cael ei ddiogelu rhag unrhyw ddatblygiad amhriodol a fyddai'n rhwystro defnydd o'r llinell reilffordd fel coridor cludiant yn y dyfodol."

Mae parcio i ymwelwyr yn ystyriaeth allweddol yng Nghynllun Datblygu Lleol Eryri, gyda'r ddogfen yn nodi: *"Ystyria'r Awdurdod bod y ddarpariaeth ar gyfer parcio ceir o fewn y Parc Cenedlaethol yn ddigonol i gwrdd ag anghenion y cyhoedd. Darperir meysydd parcio gan Awdurdod y Parc Cenedlaethol ac Awdurdodau Lleol eraill mewn lleoliadau arfordirol, trefol a mynyddig, gan hwyluso'r ffordd i'r cyhoedd gael mynediad at y mannau hyn trwy gyfrwng cludiant preifat. Nid yw cynyddu lleoedd parcio ceir yn wyneb galw cynyddol tymhorol ac ar benwythnosau yn ddefnydd ymarferol nac ychwaith yn ddefnydd cynaliadwy o dir ac nid yw'n ateb effeithiol i reoli ymwelwyr, yn enwedig wrth ystyried nod yr Awdurdod i leihau'r ddibyniaeth ar y defnydd a wneir o gerbydau modur preifat. Mae'r Awdurdod yn cydnabod bod teithio mewn bysiau yn ddull amgylcheddol clên ac yn ddull mwy effeithiol a rhatach o deithio nac ydi cerbydau modur preifat."*

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

1 Hydref, 2024

TEITL:	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol: Adroddiad Cwmpasu Arfarnu Lles Integredig
AWDUR:	Alwen Williams, Prif Weithredwr Dros Dro

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Pwrpas yr adroddiad hwn yw cyflwyno'r gwaith i ddatblygu Adroddiad Cwmpasu Arfarniad Lles Integredig (IWBA) sy'n ofynnol er mwyn i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol alluogi'r CBC i gyflawni ei ddyletswydd statudol.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Argymell bod yr Adroddiad IWBA gan gynnwys ei atodiadau'n cael eu mabwysiadu gan yr is-bwyllgor gan fod yn rhaid eu paratoi i gefnogi'r CTRh.

3. Y RHESWM DROS Y PENDERFYNIAD

3.1. Mae'n ofynnol i CBC y Gogledd gynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) a Chynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (CCTRh) yn unol â chanllawiau Llywodraeth Cymru erbyn 31 Mawrth, 2025. Mae ail elfen y CTRh yn cynnwys yr IBWA. Er mwyn cyflawni hyn, dylai'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol ystyried datblygu cydrannau y CTRh drafft ac arwain y gwaith i gael ei gymeradwyo'n derfynol gan gynnwys cytuno ar y camau a'r dogfennau gofynnol ar gyfer ymgynghori'n gyhoeddus.

3.2. Mae'r IWBA yn gam hanfodol yn y cynllun map ffordd, fydd yn sicrhau bod materion yn cael sylw priodol drwy'r Is-bwyllgor ac yn cael eu cyfeirio i'r CBC mewn modd amserol er cymeradwyaeth.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae IWBA yn broses ar gyfer asesu effeithiau cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol posib cynllun a'i nod yw gosod datblygu cynaliadwy wrth wraidd y broses o wneud penderfyniadau. Mae IWBA yn declyn gwerthfawr a all helpu i ddylanwadu ar ddatblygu cynlluniau, gan ei alinio â Strategaeth Trafnidiaeth Cymru a dangos bod egwyddorion datblygu cynaliadwy yn cael eu defnyddio tra hefyd yn diwallu'r gofynion deddfwriaethol:

- Rheoliadau Asesu Amgylcheddol Cynlluniau a Rhaglenni (OS 2004/1656) (Rheoliadau Asesu Amgylcheddol Strategol (SEA))
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
- Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 a Safonau'r Gymraeg
- Asesiad Effaith ar Hawliau Plant (CRIA), fel sy'n ofynnol gan Fesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011

- Asesiad Effaith Cydraddoldeb (EqIA), fel sy'n ofynnol gan Ddeddf Cydraddoldeb (2010)
- Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy (SMNR) a'r Polisi Adnoddau Naturiol (NRP) fel sy'n ofynnol gan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016
- Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd, fel sy'n ofynnol gan Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 fel y'u diwygiwyd (a elwir yn Reoliadau Cynefinoedd 2017).

4.2. Defnyddir IWBA hefyd i ymgorffori gofynion anneddfwriaethol asesiadau sy'n ymwneud â: prawfesur gwledig, effeithiau iechyd, a newid hinsawdd.

4.3. Mae'n ofyn cyfreithiol i awdurdodau cyfrifol ymgymryd ag SEA ac ARhC o gynlluniau a rhaglenni sy'n amodol ar gael eu paratoi a/neu eu mabwysiadu gan awdurdod ar lefel leol, ranbarthol neu genedlaethol ac sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol, rheoleiddio neu weinyddol.

4.4. Mae'r swyddogaeth o ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (CTRhGC) yn bŵer i'w weithredu gan y CBC yn ychwanegol i'w Reoliadau Sefydlu. Defnyddiwyd y broses SEA fel sail i'r IWBA oherwydd ei bod yn broses gydnabyddedig a systematig ar gyfer gwerthuso canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni. Trwy ehangu'r asesiad i gynnwys gofynion asesiadau eraill (fel y rhestrir uchod), mae'r IWBA yn darparu un asesiad cydlynol gan ddefnyddio dull cydweithredol ar draws gwahanol agweddau cynaliadwyedd, yn hwyluso gwybodaeth a rennir ac yn nodi'r croestoriad rhwng y pynciau a ystyriwyd. Mae'r dull hwn yn dileu ailadrodd diangen tra'n caniatáu asesiad cadarn a thryloyw sy'n nodi materion datblygu cynaliadwy a chyfleoedd y gellir eu bwydo'n ôl yn sylweddol i ddatblygiad CTRhGC.

4.5. Mae'r Adroddiad Cwmpasu'n nodi cwmpas yr IWBA ac yn darparu gwybodaeth i ganiatáu ymgynghoriad â chyrff statudol diffiniedig ynghylch cwmpas a lefel y manylion i'w hystyried yn yr asesiad. Mae'n gosod y cyd-destun, yn nodi amcanion cynaliadwyedd perthnasol ar gyfer y fframwaith asesu, ac yn sefydlu'r gwaelodlin.

4.6. Bwriedir hefyd rhannu'r Adroddiad Cwmpasu gyda chyrff anstatudol, gan gynnwys awdurdodau lleol Gogledd Cymru, Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru, er mwyn rhoi cyfle i gael adborth yn ystod yr ymgynghoriad gyda'r cyrff statudol.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

5.1. Datblygiad y CTRh yw un o ddyletswyddau craidd y CBC, ac y mae cyllideb yn ei lle ar ei gyfer.

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

6.1. Cyfeirir at y goblygiadau cyfreithiol yng nghorff yr adroddiad.

ATODIADAU:

Atodiad 1: Adroddiad Cwmpasu CTRh IWBA
[*atodiadau ar gael ar gais*]

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro:

"Nid oes gennyf unrhyw wrthwynebiad i'r argymhelliad yn yr adroddiad hwn o safbwynt cyfreithiol. Heb yr Adroddiad Cwmpasu Arfarnu Lles Integredig ni fyddai'r CBC yn gallu cyflawni ei gyfrifoldeb statudol wrth ddatblygu ei Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol."

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

"Mae datblygiad Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn un o ddyletswyddau craidd y Cydbwyllgor Corfforedig. Mae'r Adroddiad Cwmpasu Arfarnu Lles Integredig yn gam pwysig yn y gwaith yma, a nid oes gennyf wrthwynebiad i'r penderfyniad a geisir o safbwynt priodoldeb ariannol."

ARUP

Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Adroddiad Cwmpasu Arfarniad Llesiant Integredig (Asesiadau Statudol)

Cyfeirnod:

Rhifyn 01 | 10 Gorffennaf 2024

© Rhowch hawlfraint y ddelwedd yma

Mae'r adroddiad hwn yn ystyried cyfarwyddiadau a gofynion penodol ein cleient. Nid yw wedi'i fwriadu ar gyfer unrhyw drydydd parti, ni ddylent ddibynnu arno ac ni dderbynnir unrhyw gyfrifoldeb i unrhyw drydydd parti.

Rhif y gwaith 302106

Ove Arup & Partners Limited
4 Pierhead Street
Capital Waterside
Caerdydd
CF10 4QP
Y Deyrnas Unedig
arup.com

ARUP

Gwirio Dogfen

Teitl y prosiect	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru
Teitl y ddogfen	Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig - Adroddiad Cwmpasu
Rhif y gwaith	302106
Cyfeirnod y ddogfen	
Cyfeirnod ffeil	

Adolygu	**Dyddiad**	**Enw ffeil**	Adroddiad Cwmpasu ISA RTP		
P01	14/05/24	**Disgrifiad**	Rhifyn drafft		
			Paratowyd gan	**Gwiriwyd gan**	**Cymeradwywyd gan**
		Enw	Rowena Ekermawi	Allan Pitt	Ben Pritchard
		Llofnod			
P02	05/07/24	**Enw ffeil**	Adroddiad Cwmpasu NWRTP IWBA		
		Disgrifiad	Diweddariad yn dilyn cyflwyniad cleientiaid i adlewyrchu IWBA yn hytrach nag ISA.		
			Paratowyd gan	**Gwiriwyd gan**	**Cymeradwywyd gan**
		Enw	Rowena Ekermawi	Allan Pitt	Ben Pritchard
		Llofnod			
Rhifyn 01	10/07/24	**Enw ffeil**	Cyhoeddi Adroddiad Cwmpasu RTP IWBA		
		Disgrifiad			
			Paratowyd gan	**Gwiriwyd gan**	**Cymeradwywyd gan**
		Enw			
		Llofnod			

Cyhoeddi Gwiriad Dogfen gyda'r Ddogfen ✓

Cynnwys

1. Cyflwyniad **Error! Bookmark not defined.**
1.1 Beth yw Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)?1
1.2 Beth yw datblygu cynaliadwy?2
1.3 Beth yw Arfarniad Llesiant Integredig?2
1.4 Beth yw cam Cwmpasu'r IWBA?7
2. Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru9
2.1 Sut mae'r NWRTP yn cyd-fynd â Strategaeth Trafnidiaeth Cymru?9
2.2 Sut mae'n cyd-fynd â chynlluniau defnydd tir eraill?10
2.3 Rhestr o ymyriadau trafnidiaeth wedi'u blaenoriaethu11
3. Cynlluniau, Rhaglenni ac Amcanion Cynaliadwyedd Perthnasol12
3.1 Cyflwyniad12
3.2 Cwmpas yr adolygiad12
3.3 Themâu allweddol13
4. Gwybodaeth sylfaenol ac adnabod materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol16
4.1 Cyflwyniad16
4.2 Cwmpasu materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol17
5. Proses arfarnu a fframwaith IWBA25
5.1 Proses arfarnu25
5.2 Cwmpas daearyddol yr IWBA25
5.3 Cwmpas tymhorol yr IWBA25
5.4 Asesu dewisiadau amgen25
5.5 Effeithiau eilaidd, cronnus a synergaidd26
5.6 Amcanion IWBA26
5.7 Asesu arwyddocâd35
6. Camau nesaf36
6.1 Trosolwg36
6.2 Rhoi eich barn36

Tablau

Tabl 1-1 Canlyniadau sgrinio ISA6
Tabl 1-2 Gofynion cwmpasu ISA7
Tabl 3-1 Crynodeb o'r mathau o ddogfennau a adolygwyd12
Tabl 3-2 Themâu Allweddol sy'n berthnasol i RTP Gogledd Cymru14
Tabl 4-1 Cwmpas arfaethedig IWBA**Error! Bookmark not defined.**
Tabl 5-1 Amcanion ac aliniad IWBA â nodau Llesiant28
Tabl 5-2 Profi cydnawsedd gwrthrychol IWBA.34
Tabl 5-3 Meini prawf sgorio IWBA35

Ffigyrau

Ffigwr 1-1 Awdurdodau Lleol a gynhwysir yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (gyda Pharc Cenedlaethol Eryri mewn Gwyrdd)1
Ffigwr 1-2 Camau IWBA ac aliniad â datblygiad RTP4

Darluniadau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Lluniau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Ffotograffau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

Atodiadau

Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw gofnod o dabl ffigyrau.

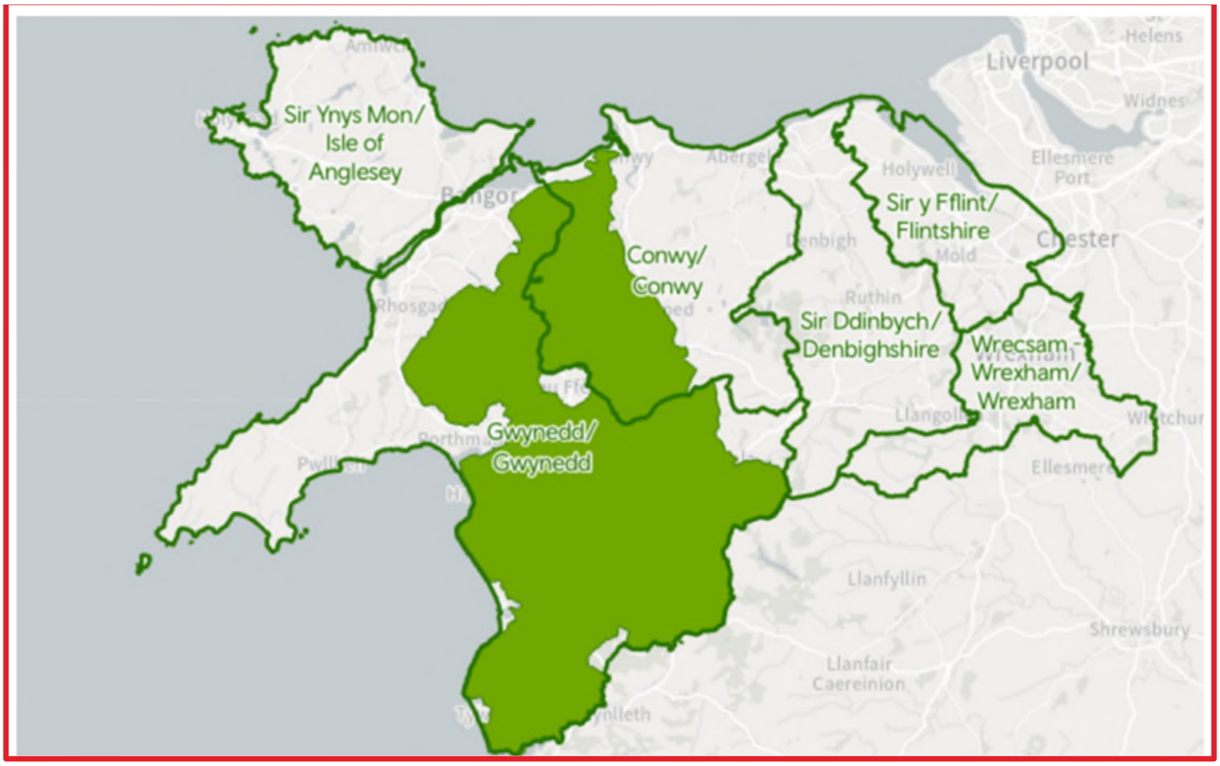
Atodiadau

Atodiad A: Amcanion Polisi, Cynllunio a Chynaliadwyedd38
Atodiad B: Gwaelodlin39
Atodiad C: Cyrff Dŵr WFD40
Atodiad D: Adroddiad Cyn Sgrinio HRA**Error! Bookmark not defined.**

1. Cyflwyniad

1.1 Beth yw Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru?

Mae Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 yn cynnwys darpariaeth ar gyfer creu Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBC) a ffurfiwyd i hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol trwy fframwaith cyson a reolir yn ddemocrataidd. Mae'n ofynnol i'r CBC gydymffurfio â'r holl ddyletswyddau cyrff cyhoeddus a chânt gyfrifoldeb statudol dros baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP)[1] y mae'n rhaid iddynt nodi polisïau trafnidiaeth i weithredu'r Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021[2], yn darparu gweledigaeth hirdymor ar gyfer y 25 mlynedd nesaf. Mae CBC y Gogledd yn cynnwys cynrychiolwyr o chwe ardal awdurdod lleol Ynys Môn, Wrecsam, Conwy, Sir y Fflint, Sir Ddinbych, a Gwynedd fel y dengys yn Ffigwr 1-1, ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri. Ffigwr 1-1 Awdurdodau Lleol a gynhwysir yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (gyda Pharc Cenedlaethol Eryri mewn Gwyrdd)11



Ffigwr 1-1 Awdurdodau Lleol a gynhwysir yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (gyda Pharc Cenedlaethol Eryri mewn Gwyrdd)11

Noda Llwybr Newydd fod rhaid i ni feddwl yn wahanol am y ffordd yr ydym yn teithio. Y weledigaeth ar gyfer Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) yw y bydd gan y Gogledd rwydwaith trafnidiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a llesiant.

[1] Mae'r CBC hefyd yn gyfrifol am baratoi Cynlluniau Datblygu Strategol

[2] Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021 – Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021 [Cyrchwyd 23/04/24]

1.2 Beth yw datblygu cynaliadwy?

Diffinnir datblygu cynaliadwy gan y Cenhedloedd Unedig[3] fel datblygiad sy'n *"bodloni anghenion heddiw heb beryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i fodloni eu hanghenion eu hunain."* Yn sail i ddatblygiad cynaliadwy yw'r angen i gydbwyso twf economaidd, cynhwysiad cymdeithasol a gwarchodaeth amgylcheddol. Mae angen cydbwyso'r tair elfen hyn i gefnogi llesiant hirdymor unigolion a chymdeithas. Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 Llywodraeth Cymru**Error! Bookmark not defined.** yn cynnwys saith nod llesiant i arwain datblygiad cynaliadwy, ac mae'n rhaid eu hystyried wrth ddatblygu polisi newydd. Y rhain yw:

- Cymru Lewyrchus
- Cymru Gydnerth
- Cymru sy'n Fwy Cyfartal
- Cymru Iachach
- Cymru o Gymunedau Cydlynus
- Cymru â Diwylliant Bywiog lle mae'r Gymraeg yn Ffynnu
- Cymru sy'n Gyfrifol ar Lefel Fyd-eang

Mae datblygu cynaliadwy yn hyrwyddo adeiladu dyfodol cynhwysol, cynaliadwy a gwydn i bobl a'r blaned. Mae hyn yn cynnwys creu twf economaidd cynhwysol a theg, creu cyfleoedd i bawb, lleihau anghydraddoldebau, a hyrwyddo rheolaeth integredig a chynaliadwy o adnoddau naturiol ac ecosystemau.

1.3 Beth yw Arfarniad Llesiant Integredig?

Mae'r Canllawiau i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol[4] yn nodi bod angen Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) ar gyfer yr RTP, a dylai gwybodaeth ategol gynnwys asesiadau effaith statudol manylach, astudiaethau technegol, crynodebau ymgynghori ac ymgysylltu, neu wybodaeth arall a ddefnyddiwyd i lywio'r broses o ddatblygu'r RTP neu IWBA. Mae'n esbonio sut y nodir y canllawiau cyfredol ar IWBA yn y canllawiau WelTAG drafft newydd[5].

Mae WelTAG yn nodi bod arfarnu llesiant integredig yn ddull trylwyr, strwythuredig o ddeall effaith rhaglen neu brosiect ar lesiant, gan ddefnyddio gwybodaeth feintiol ac ansoddol. Rhaid i bob rhaglen, polisi neu brosiect trafnidiaeth a ariennir gan Lywodraeth Cymru gynnwys arfarniad llesiant integredig sy'n dangos sut y bydd yn cyfrannu at lesiant yng Nghymru, gan gynnwys ein pedwar uchelgais llesiant a'n targedau penodol ar gyfer trafnidiaeth. Dylid teilwra'r IWBA i anghenion y prosiect, y rhaglen neu'r polisi. Mae WelTAG yn esbonio nad yw'r gofyniad am IWBA yn disodli'r angen am asesiadau effaith statudol ac efallai y bydd angen i IWBA gael ei gefnogi gan yr asesiadau effaith statudol a rheoleiddiol perthnasol.

Mae IWBA yn broses ar gyfer asesu effeithiau cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol posib cynllun a'i nod yw gosod datblygu cynaliadwy wrth wraidd y broses o wneud penderfyniadau. Mae IWBA yn declyn gwerthfawr a all helpu i ddylanwadu ar ddatblygu cynlluniau, gan ei alinio â Strategaeth Trafnidiaeth Cymru a dangos bod egwyddorion datblygu cynaliadwy yn cael eu defnyddio tra hefyd yn diwallu'r gofynion deddfwriaethol a ganlyn:

---

[3] Adroddiad Comisiwn y Byd ar yr Amgylchedd a Datblygu: Ein Dyfodol Cyffredinol. Y Cenhedloedd Unedig, 1987. Ar gael ar-lein yn https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf [Cyrchwyd 30 Ebrill 2024]

[4] Cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol: canllawiau ar gyfer Cyd-bwyllgor Corfforedig. Ar gael ar-lein yn https://www.gov.wales/regional-transport-plans-guidance-corporate-joint-committees

[5] Canllawiau arfarnu trafnidiaeth Cymru (WelTAG). Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/welsh-transport-appraisal-guidance-weltag

- Rheoliadau Asesiad Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni (OS 2004/1656) (Rheoliadau Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA))[6]
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015[7]
- Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 a Safonau'r Gymraeg[8]
- Asesiad Effaith ar Hawliau Plant (CRIA), fel sy'n ofynnol gan Fesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011[9]
- Asesiad Effaith Cydraddoldeb (EqIA), fel sy'n ofynnol gan Ddeddf Cydraddoldeb (2010)[10]
- Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy (SMNR) a'r Polisi Adnoddau Naturiol (NRP) fel sy'n ofynnol gan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016[11]
- Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd, fel sy'n ofynnol gan Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 fel y'u diwygiwyd (a elwir yn Reoliadau Cynefinoedd 2017).

Defnyddir IWBA hefyd i ymgorffori gofynion anneddfwriaethol asesiadau sy'n ymwneud â: Prawfesur gwledig, effeithiau iechyd, a newid hinsawdd. Darperir rhagor o fanylion am yr asesiadau statudol ac anstatudol yn Adran 1.3.2 ac 1.3.3 isod.

Mae'n ofyn cyfreithiol i awdurdodau cyfrifol ymgymryd ag Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA) o gynlluniau a rhaglenni sy'n amodol ar gael eu paratoi a/neu mabwysiadu gan awdurdod ar lefel leol, ranbarthol neu genedlaethol ac sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol, rheoleiddio neu weinyddol. Mae Cynllun Trafnidiaeth Gogledd Cymru yn gynllun sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol (Rheoliadau CJC[12] yn dilyn Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021[13]) a defnyddiwyd y broses SEA fel sail i'r IWBA oherwydd ei bod yn broses gydnabyddedig a systematig ar gyfer gwerthuso canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni. Trwy ehangu'r asesiad i gynnwys gofynion asesiadau eraill (fel y rhestrir uchod), mae'r IWBA yn darparu un asesiad cydlynol gan ddefnyddio dull cydweithredol ar draws gwahanol agweddau cynaliadwyedd, yn hwyluso gwybodaeth a rennir ac yn nodi'r croestoriadedd rhwng y pynciau a ystyriwyd. Mae'r dull hwn yn dileu ailadrodd diangen tra'n caniatáu asesiad cadarn a thryloyw sy'n nodi materion datblygu cynaliadwy a chyfleoedd y gellir eu bwydo'n ôl yn sylweddol i ddatblygiad y NWRTP.

1.3.1 Camau proses IWBA

Mae canllawiau a luniwyd gan Lywodraeth y DU[14] yn nodi cyfres cymharol benodedig o gamau ar gyfer SEA. Mae'r un camau hyn wedi'u mabwysiadu ar gyfer yr IWBA er mwyn bodloni gofynion cyfreithiol y Rheoliadau SEA, ond gan gynnwys yr asesiadau ehangach sydd eu hangen. Mae Ffigwr 1-2 yn amlinellu prif gamau'r IWBA wrth iddo gyd-fynd â datblygiad y NWRTP.

---

6 Rheoliadau Asesiad Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni (Cymru) 2004. Ar gael ar-lein yn: https://www.legislation.gov.uk/wsi/2004/1656/contents/made [Cyrchwyd 22/04/24]

7 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) (2015). Ar gael ar-lein yn https://www.legislation.gov.uk/anaw/2015/2/contents/enacted [Cyrchwyd ar 11/04/24]

8 Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011. Ar gael ar-lein yn: https://www.legislation.gov.uk/mwa/2011/1/contents [Cyrchwyd 11/04/24]

9 Mesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011. Ar gael ar-lein yn: https://www.legislation.gov.uk/mwa/2011/2/contents [Cyrchwyd 11/04/24]

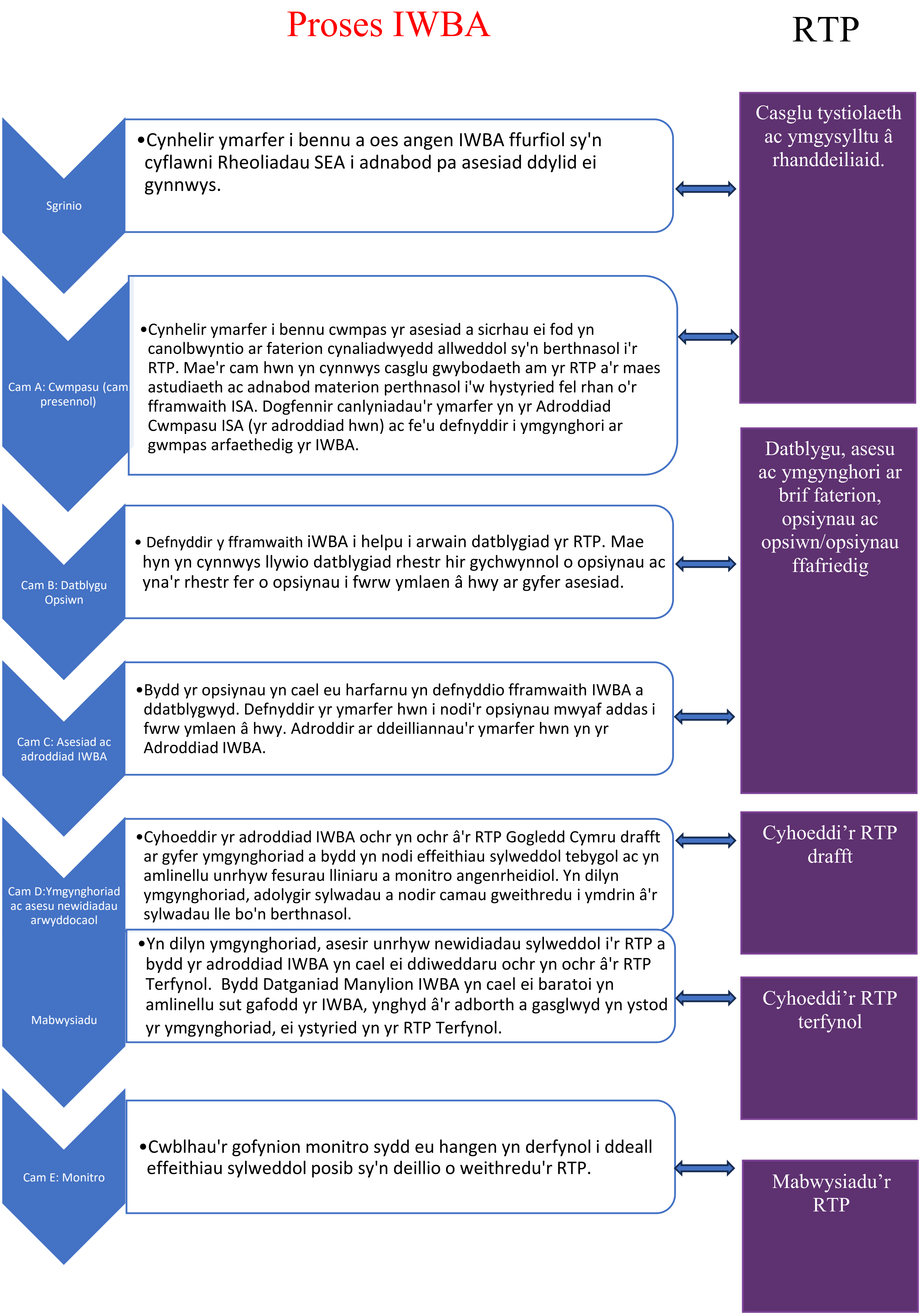
10 Deddf Cydraddoldeb 2010. Ar gael ar-lein yn: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/15/contents [Cyrchwyd 11/04/24]

11 Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016. Ar gael ar-lein yn: https://www.legislation.gov.uk/anaw/2016/3/pdfs/anaw_20160003_en.pdf

12 Ymgynghoriad ar y Cyd-bwyllgorau Corfforedig: canllawiau statudol drafft, 2021. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/consultation-corporate-joint-committees-draft-statutory-guidance-html [Cyrchwyd 14/05/24]

13 Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021. Ar gael ar-lein yn: https://www.legislation.gov.uk/asc/2021/1/contents [Cyrchwyd 14/05/24].

14 Gov.uk, 2005. A Practical Guide to the Strategic Environmental Assessment Directive. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.uk/government/publications/strategic-environmental-assessment-directive-guidance [Cyrchwyd 23/04/24]



Ffigwr 1-2 Camau IWBA ac aliniad â datblygiad RTP1

1.3.2 Asesiadau effaith statudol

Mae'r asesiadau effaith a ganlyn yn ofyn statudol a byddant yn cael eu hintegreiddio i'r IWBA:

***Asesiad Effaith ar yr Iaith Gymraeg* –** Mae Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 a Safonau'r Gymraeg yn gofyn bod ystyriaeth yn cael ei rhoi i weld a fyddai'r RTP yn cael effaith (cadarnhaol neu negyddol) ar y cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg, neu ar y gofyn i beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

***Asesiad Effaith ar Hawliau Plant* -** Mae Mesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011 yn ymgorffori ystyriaeth o gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn (UNCRC)[15] a'r protocolau dewisol i gyfraith Cymru. Mae'r brif ddyletswydd o fewn y Mesur, dan Adran 1, yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion roi sylw dyledus i'r UNCRC wrth arfer unrhyw un o'u swyddogaethau.

Gall y broses o roi sylw dyledus amrywio o feddwl am effaith penderfyniadau ar blant yn ystod gwaith o ddydd i ddydd, i asesiad effaith ffurfiol gyda chofnod cysylltiedig o'r canlyniad.

***Asesiad Effaith Cydraddoldeb (EqIA)* -** Mae Deddf Cydraddoldeb (2010)[16] yn gosod dyletswydd gyffredinol ar gyrff cyhoeddus i roi 'sylw dyledus' i'r angen i ddileu gwahaniaethu, aflonyddu ac erledigaeth anghyfreithlon, yn ogystal â hyrwyddo cyfle cyfartal a meithrin cysylltiadau da rhwng pobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig a'r rhai nad ydynt. Nodweddion gwarchodedig (fel y'u diffinnir gan y Ddeddf Cydraddoldeb) yw oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas a phartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw a chyfeiriadedd rhywiol. Yng Nghymru, mae yna ddyletswydd economaidd-gymdeithasol ar y sector cyhoeddus hefyd i ystyried sut mae cynigion yn debygol o effeithio ar lefelau anfantais economaidd-gymdeithasol unigolion a chymunedau.

Dadansoddiad systematig o effeithiau posib prosiect, cynllun neu bolisi ar grwpiau o bobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig yw EqIA. Mae'n ystyried a allai grwpiau nodwedd gwarchodedig gael eu heffeithio'n anghymesur neu'n wahaniaethol, ac mae'r asesiad yn llywio'r broses o nodi camau gweithredu i fynd i'r afael ag unrhyw effeithiau andwyol tra hefyd yn cefnogi'r gwaith o gyflawni unrhyw effeithiau buddiol. Mae EqIA yn helpu i ddangos bod y dyletswyddau dan y Ddeddf Cydraddoldeb (Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus) yn cael eu bodloni ac yn darparu tystiolaeth bod materion cydraddoldeb wedi cael eu hystyried wrth wneud penderfyniadau.

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) - Mae Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 fel y'u diwygiwyd (a elwir yn Reoliadau Cynefinoedd 2017) yn nodi'r camau asesu y mae'n rhaid eu cymryd i benderfynu a allai prosiect neu gynllun datblygu niweidio nodweddion dynodedig safle Ewropeaidd yn sylweddol. Fel rhan o welliant Rheoliadau Cynefinoedd 2019, crëwyd Rhwydwaith Safle Cenedlaethol (NSN) (gan nad yw safleoedd y DU bellach yn rhan o rwydwaith ecolegol Natura 2000 yr UE) ar dir a môr ac maent yn cynnwys ardaloedd morol ar y tir ac ar y môr yn y DU. Mae'r NSN yn cynnwys Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACA), Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig (AGA) presennol ac ACA ac AGA newydd a ddynodir ar ôl creu'r NSN.

Mae Rheoliadau Cynefinoedd 2017 yn nodi bod rhaid i unrhyw gynllun neu brosiect nad yw'n uniongyrchol gysylltiedig â rheoli safle o bwysigrwydd rhyngwladol neu sy'n angenrheidiol iddo, ond a fyddai'n debygol o gael effaith sylweddol ar safle o'r fath, naill ai'n unigol neu ar y cyd â chynlluniau neu brosiectau eraill, fod yn destun asesiad priodol o'i oblygiadau i'r safle o bwysigrwydd rhyngwladol o ystyried ei amcanion cadwraeth.

1.3.3 Asesiadau gofynnol Llywodraeth Cymru

Yn ogystal â'r asesiadau effaith statudol, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn gofyn am asesiadau effaith pellach i sicrhau bod polisïau a chynlluniau yn ystyried ystod eang o effeithiau posib ar gamau cynharaf eu datblygiad:

---

[15] Confensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn Ar gael ar-lein yn https://www.unicef.org.uk/what-we-do/un-convention-child-rights/ [Cyrchwyd 24/04/24].

[16] Deddf Cydraddoldeb 2010. Ar gael ar-lein yn: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/15/contents [Cyrchwyd 11/04/24]

Asesiad effaith prawfesur gwledig - mae prawfesur gwledig yn ymrwymiad polisi gan Lywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru. Nod asesiad prawfesur gwledig yw ystyried sut y gallai polisi neu gynllun effeithio'n gadarnhaol neu'n negyddol ar ardaloedd gwledig sydd yn aml ag anghenion a blaenoriaethau gwahanol i ardaloedd trefol.

Asesiad effaith iechyd (HIA) – Mae Deddf Iechyd y Cyhoedd (Cymru) 2017 (Rhan 6) yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus gwblhau HIA mewn amgylchiadau penodedig. Er nad yw'r ddyletswydd hon wedi'i deddfu eto, mae'n orfodol ym Mhroses Canllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG). Mae HIA yn ystyried y gallai ffactorau sy'n dylanwadu ar iechyd a lles y boblogaeth (penderfynyddion iechyd) gael eu heffeithio gan weithredu, polisi neu gynllun arfaethedig, a sut y gallai'r newidiadau hyn arwain at newidiadau mewn canlyniadau iechyd a lles. Ystyrir hefyd sut y gall gwahanol grwpiau o bobl o fewn poblogaeth gael eu heffeithio'n wahanol (effeithiau dosbarthiadol ac anghydraddoldebau iechyd).

Asesiad newid hinsawdd - mae asesiad newid hinsawdd yn ystyried sut y gallai'r NWRTP arfaethedig gyfrannu at newid hinsawdd, ochr yn ochr â pha mor wydn yw cynigion i effeithiau hysbys newid hinsawdd presennol ac yn y dyfodol.

1.3.4 Sgrinio asesiadau i'w cynnwys yn IWBA

Cynhaliwyd ymarfer sgrinio byr i benderfynu a yw'r NWRTP yn debygol o gael unrhyw effeithiau sy'n berthnasol i bob un o'r asesiadau effaith a restrir uchod. Crynhoir canlyniad yr ymarfer hwn yn Nhabl 1 -1 ac mae'n cadarnhau fod yr holl asesiadau effaith wedi'u sgrinio ac felly eu hintegreiddio yn yr ISA. Datblygwyd fframwaith IWBA, ac yn enwedig amcanion yr IWBA, i ddal gofynion yr holl asesiadau.

Tabl 1-1 Canlyniadau sgrinio ISA11

Asesiad Effaith	Canlyniad sgrinio
Yr Iaith Gymraeg	Gall trafnidiaeth chwarae rhan bwysig wrth gysylltu pobl a lleoedd, sy'n cynnwys cyfleoedd i ymgysylltu â'r iaith Gymraeg a diwylliant Cymru. I'r gwrthwyneb, gall trafnidiaeth sydd wedi'i datblygu'n wael neu a weithredwyd yn wael achosi rhwystrau i ymgysylltu â'r iaith. Mae amcanion sy'n ymwneud â'r Gymraeg wedi'u hymgorffori yn fframwaith IWBA.
Hawliau plant	Mae gan drafnidiaeth y potensial i effeithio ar blant mewn sawl ffordd, e.e. drwy hwyluso mynediad i addysg, gofal iechyd a seilwaith cymdeithasol arall, creu opsiynau teithio iach (megis teithio llesol), lleihau effeithiau ansawdd aer o allyriadau trafnidiaeth, caniatáu mannau diogel ar gyfer chwarae a hamdden, a darparu opsiynau teithio diogel i gadw mewn cysylltiad cymdeithasol â ffrindiau a theulu. Mae'r Erthyglau yn yr UNCRC wedi cael eu hadolygu ac mae'r Erthyglau a ganlyn yn cael eu nodi fel rhai mwyaf perthnasol i'r NWRTP: Erthygl 12 (parchu barn y plentyn); Erthygl 15 (rhyddid i ymgysylltu); Erthygl 23 (plant ag anabledd); Erthygl 24 (gwasanaethau iechyd ac iechyd); Erthygl 27 (safon byw ddigonol); Erthygl 28 (hawl i gael addysg); Erthygl 30 (plant o grwpiau lleiafrifol neu frodorol); Erthygl 31 (hamdden, chwarae a diwylliant). Mae amcanion sy'n berthnasol i hawliau plant wedi cael eu hymgorffori yn y fframwaith IWBA.
Cydraddoldeb	Mae trafnidiaeth a'r NWRTP yn debygol o gael effeithiau anghymesur a/neu wahaniaethol posib ar grwpiau nodwedd gwarchodedig. Ar hyn o bryd, mae pob grŵp nodwedd gwarchodedig, ac eithrio priodas a phartneriaeth sifil, wedi cael eu sgrinio i'r asesiad. Mae ystyriaeth o anfantais economaidd-gymdeithasol hefyd yn cael ei sgrinio yn yr asesiad. Mae cynnwys y grwpiau hyn yn seiliedig ar y gwahanol anghenion a bregusrwydd sydd gan bob grŵp nodwedd gwarchodedig mewn perthynas â thrafnidiaeth, er enghraifft rhwyddineb mynediad, diogelwch gwirioneddol a chanfyddiadau o ddiogelwch, rhwystrau economaidd, gofynion cynllunio siwrneiau, gallu corfforol. Mae amcanion sy'n ymwneud ag ecwiti wedi'u hymgorffori yn y fframwaith IWBA.

Asesiad Effaith	Canlyniad sgrinio
HRA	Gall trafnidiaeth gael effaith ar ddefnydd tir a allai arwain at effeithiau ar gynefinoedd gwarchodedig. Am y rheswm hwn, rhoddir ystyriaeth i sut y gallai'r RTP effeithio ar gynefinoedd naturiol ac ecosystemau. Cynhaliwyd asesiad cyn-sgrinio HRA ar wahân ar gyfer y cam hwn o ddatblygiad NWRTP, gydag amcanion IWBA yn ymgorffori ystyriaeth o fioamrywiaeth a'r amgylchedd naturiol (Atodiad D)
Prawfesur gwledig	Mae ardaloedd mawr o ogledd Cymru sy'n wledig ac felly mae'n debygol y bydd gan yr NWRTP y potensial i effeithio ar gymunedau gwledig. Mae mynediad at wasanaethau, addysg a chyflogaeth, yn ogystal â'r datblygiad economaidd o fewn a rhwng ardaloedd gwledig a threfol yn debygol o gael ei effeithio gan y dewisiadau sy'n cael eu cyflwyno yn y NWRTP a ddatblygir. Mae amcanion sy'n berthnasol ac yn berthnasol i'r cyd-destun gwledig wedi'u hymgorffori yn y fframwaith IWBA.
Iechyd	Gall cynllunio trafnidiaeth gael goblygiadau ar raddfa fawr i iechyd a lles y boblogaeth gan fod y ffordd y gall pobl symud o gwmpas yn dylanwadu ar lawer o ffactorau sy'n cyfrannu at gynnal iechyd corfforol a meddyliol da. Mae darpariaeth teithio llesol sydd wedi'i chynllunio'n effeithiol yn galluogi pobl i gael dewisiadau hygyrch realistig ar gyfer cymryd rhan mewn cerdded a beicio sydd felly'n cyfrannu at gynnal a gwella iechyd corfforol a meddyliol. Mae'n hysbys bod hygyrchedd i wasanaethau, addysg, cyflogaeth a rhwydweithiau cymdeithasol trwy ddarpariaeth drafnidiaeth yn benderfynydd iechyd ac mae amcanion IWBA, sy'n ceisio datgelu effeithiau posib ar ganlyniadau iechyd ac adlewyrchu dangosyddion Iechyd Cyhoeddus Cymru ar gyfer iechyd, wedi'u hymgorffori yn fframwaith IWBA.
Newid hinsawdd	Mae newidiadau yn yr hinsawdd yn debygol o effeithio ar y ffordd y mae pobl yn dewis (neu angen) teithio ac felly bydd angen i'r NWRTP ystyried sut y bydd yn gallu addasu i'r hinsawdd sy'n newid, tra hefyd yn lleihau'r effaith y gall systemau trafnidiaeth ei chael ar yr hinsawdd. Mae amcanion sy'n ystyried effaith NWRTP ar yr hinsawdd a'i wytnwch i newid hinsawdd wedi'u hymgorffori yn fframwaith IWBA.

1.4 Beth yw cam cwmpasu'r IWBA?

Mae'r Adroddiad Cwmpasu hwn yn nodi cwmpas yr IWBA ac yn darparu gwybodaeth i ganiatáu ymgynghoriad â chyrff statudol diffiniedig ynghylch cwmpas a lefel y manylion i'w hystyried yn yr asesiad. Mae'n gosod y cyd-destun, yn nodi amcanion cynaliadwyedd perthnasol ar gyfer y fframwaith asesu, ac yn sefydlu'r gwaelodlin. Mae Tabl 1 -2 isod yn amlinellu pa wybodaeth sydd ei hangen ar gyfer y cam cwmpasu (i ddiwallu anghenion Rheoliadau SEA) a lle dylid cynnwys hyn yn yr adroddiad hwn.

Tabl 1-2 Gofynion cwmpasu ISA12

Gofyn cwmpasu	Lle mae'r wybodaeth yn cael ei darparu
Nodi cynlluniau, rhaglenni ac amcanion perthnasol eraill	Adran 3 ac Atodiad A
Casglu gwybodaeth waelodlin	Adran 4 ac Atodiad B
Adnabod materion (a chyfleoedd) amgylcheddol	Adran 4
Datblygu'r fframwaith SEA	Adran 5
Ymgynghori â'r ymgyngoreion statudol (Cadw a Chyfoeth Naturiol Cymru (CNC)) ac ymgyngoreion anstatudol ynghylch cwmpas adroddiad SEA	Adran 6

1.4.1 Strwythur yr Adroddiad Cwmpasu

Mae gweddill yr Adroddiad Cwmpasu IWBA hwn wedi'i nodi fel a ganlyn:

- **Adran 2: Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)** – mae'r adran hon yn rhoi trosolwg o'r NWRTP, ei bwrpas a'i amcanion.
- **Adran 3: Cynlluniau, Rhaglenni ac Amcanion Cynaliadwyedd Perthnasol** - mae'r adran hon yn amlinellu'r cynlluniau, y rhaglenni a'r amcanion cynaliadwyedd allweddol sy'n berthnasol i'r NWRTP.
- **Adran 4: Cyd-destun gwaelodlin ac adnabod materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol** – mae'r adran hon yn rhoi trosolwg o gyd-destun cynaliadwyedd yr NWRTP ac yn amlinellu'r themâu a'r materion sy'n benodol i'r NWRTP.
- **Adran 5: Proses arfarnu a fframwaith ISA** - mae'r adran hon yn cyflwyno sut y bydd yr opsiynau arfaethedig ar gyfer y NWRTP yn cael eu hasesu.
- **Adran 6: Camau Nesaf** - mae'r adran hon yn amlinellu beth yw camau nesaf y broses IWBA a sut y gall ymgyngoreion gyflwyno barn ac adborth ar gwmpas yr IWBA.

2. Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

2.1 Sut mae'r NWRTP yn cyd-fynd â Strategaeth Trafnidiaeth Cymru?

Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (WTS) yn nodi'r weledigaeth i Gymru ddarparu system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon sy'n addas ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol ac sy'n mynd i'r afael â newid hinsawdd. Mae'r weledigaeth a nodir yn WTS yn cael ei chefnogi gan bedwar uchelgais hirdymor gydag amcanion ategol. Mae'r uchelgeisiau hirdymor yn bodoli er mwyn darparu system drafnidiaeth sy'n dda ar gyfer:

- Pobl a chymunedau (cydraddoldeb, iechyd, diogelwch a hyder)
- Yr amgylchedd (allyriadau trafnidiaeth, bioamrywiaeth a gwastraff)
- Lleoedd a'r economi (creu lleoedd ac arloesi, creu swyddi, fforddiadwyedd a lleihau anfantais economaidd-gymdeithasol)
- Diwylliant a'r Gymraeg (gan gynnwys y celfyddydau, chwaraeon, a'r amgylchedd hanesyddol).

Mae'r tair blaenoriaeth tymor byr yn cynnwys:

- dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.
- caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy wasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.
- annog pobl i wneud y newid i fathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth.

Rhaid i'r NWRTP gynnwys polisïau i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau'r WTS gyda phwyslais ar gyflawni'r tair blaenoriaeth tymor byr trwy gyfres o gamau gweithredu a fynegir yn glir. Mae'n rhaid i'r NWRTP hefyd gyflawni'r hyn a ganlyn:

- Cynnwys polisïau a chamau gweithredu i wneud y defnydd gorau o seilwaith trafnidiaeth presennol.
- Pan fo angen seilwaith newydd, rhaid i'r NWRTP ddilyn yr hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy (h.y. yn nhrefn pwysigrwydd: cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus, cerbydau allyriadau isel iawn, cerbydau modur preifat eraill).
- Nodi rhwystrau i deithio cynaliadwy ar gyfer gwahanol grwpiau o bobl sy'n defnyddio'r model COM-B o newid ymddygiad (mae hyn yn cynnwys y rhagdybiaeth bod rhaid cael gallu unigol, myfyrdod a chyfle er mwyn gweld newid).
- Cynnwys polisïau a chamau gweithredu ar gyfer amrywiaeth o brosiectau newid ymddygiad.
- Cynnwys polisïau i gefnogi llwybrau trawsbynciol (mae hyn yn cynnwys datgarboneiddio, cydraddoldeb, teithiau integredig, a llwybrau gwledig).
- Cynnwys polisïau a chamau gweithredu sy'n gwneud y cyfraniad mwyaf posibl i fesurau yn Fframwaith Monitro'r WTS.
- Cael eu datblygu gan ddefnyddio'r pum ffordd o weithio o'r Ddeddf Llesiant (h.y. hirdymor, atal, integreiddio, cydweithio a chyfranogiad).

2.2 Sut mae'n cyd-fynd â chynlluniau defnydd tir eraill?

Mae RTPs yn darparu llwyfan da ar gyfer integreiddio gwell â chynllunio defnydd tir. Mae'n rhaid i RTPs ystyried:

- Cymru'r Dyfodol: y Cynllun Cenedlaethol 2040[17]
- Polisi Cynllunio Cymru[18]
- Cynllun Buddsoddi Isadeiledd Cymru[19]
- gwaith a wneir i lunio Cynlluniau Datblygu Lleol presennol a newydd (CDLl) a'r gwaith sydd ar y gorwel ar eu Cynlluniau Datblygu Strategol (CDS).

Rhaid i CJCs hefyd ystyried polisïau a chynlluniau eraill, gan gynnwys:

- Asesiadau llesiant a chynlluniau llesiant yr Awdurdod Lleol
- Canol Tref yn Gyntaf[20]
- Fframweithiau Economaidd Rhanbarthol (Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru)[21]
- Sero Net Cymru[22]
- Cymru Iachach[23]
- Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach[24]
- Cynllun Sŵn a Seinwedd i Gymru[25]

Mae paragraff 1.4.6 o Ganllawiau RTP[26] yn amlinellu bod rhaid i CJCs gydymffurfio â'u dyletswyddau statudol, gan restru rhai o'r gofynion a'r ystyriaethau deddfwriaethol perthnasol. Er nad yw'r Canllawiau RTP yn glir, mae gweithdrefnau a gofynion deddfwriaethol a rheoleiddiol cysylltiedig, gan gynnwys ymgynghori ond heb fod yn gyfyngedig iddynt, sy'n gysylltiedig â'r dyletswyddau hynny.

---

[17] Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/future-wales-the-national-plan-2040.pdf [Cyrchwyd 08/05/24].

[18] Polisi Cynllunio Cymru Rhifyn 12, Chwefror 2024. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2024-02/planning-policy-wales-edition-12_1.pdf [Cyrchwyd 08/05/24].

[19] Cynllun buddsoddi isadeiledd Cymru: piblinell y prosiect Mawrth 2021. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/wales-infrastructure-investment-plan-project-pipeline-2021 [Cyrchwyd 08/05/24].

[20] Canol Trefi: datganiad sefyllfa, 2 Mai 2023. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: www.gov.wales/sites/default/files/pdf-versions/2024/2/4/1708619381/town-centres-position-statement.pdf [Cyrchwyd 08/05/24].

[21] Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru. Uchelgais Gogledd Cymru. Llywodraeth Cymru, 2022. Ar gael ar-lein yn: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-02/north-wales-regional-economic-framework.pdf [Cyrchwyd 08/05/24].

[22] Sero Net Cymru, Hydref 2021. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/net-zero-wales [Cyrchwyd 08/05/24].

[23] Cymru iachach: Ein cynllun ar gyfer iechyd a gofal cymdeithasol. Mehefin 2018. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-09/a-healthier-wales-our-plan-for-health-and-social-care.pdf [Cyrchwyd 08/05/24].

[24] Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach. Awst 2020. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/clean-air-plan-wales-healthy-air-healthy-wales [Cyrchwyd 08/05/24].

[25] Cynllun Sŵn a Seinwedd i Gymru 2023-2028 (ymgynghoriad drafft). Mehefin 2023. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: www.gov.wales/sites/default/files/consultations/2023-06/draft-noise-and-soundscape-plan-for-wales.pdf [Cyrchwyd 08/05/24].

[26] Canllawiau i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, 2023. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-07/guidance-to-corporate-joint-committees-on-regional-transport-plans-2023.docx. [Cyrchwyd 08/05/24].

2.3 Rhestr o ymyriadau trafnidiaeth wedi'u blaenoriaethu

Datblygwyd rhestr o ymyriadau trafnidiaeth wedi'u blaenoriaethu ar gyfer y NWRTP drafft sydd wedi'i seilio ar ddadansoddiad ac adolygiad manwl o amcanion SMART RTP, nodi themâu trawsbynciol, nodi meysydd ffocws, ac ystyriaethau asesu carbon. I grynhoi, bydd polisïau, rhaglenni a phrosiectau drafft yn cael eu nodi ar gyfer pob un o'r meysydd ffocws, sy'n ceisio alinio â mân gynlluniau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru lle bo hynny'n briodol, ac yn cynnwys:

- Teithio llesol
- Bysiau a choetsis
- Rheilffyrdd
- Newid ymddygiad
- Trafnidiaeth gymunedol, tacsis ar alw
- Integreiddio
- Cysylltedd digidol
- Defnydd a chynllunio tir
- Cludo a logisteg
- Ffyrdd, strydoedd a pharcio
- Mynediad ar y ddaear i awyrennau
- Porthladdoedd a morol

3. Cynlluniau, Rhaglenni ac Amcanion Cynaliadwyedd Perthnasol

3.1 Cyflwyniad

Gallai cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd presennol eraill ddylanwadu ar y NWRTP mewn gwahanol ffyrdd a nodir yn y polisi presennol neu a nodir mewn deddfwriaeth. Mae'n bwysig deall y berthynas rhwng y polisïau hyn a'r NWRTP er mwyn gwneud y mwyaf o gyfleoedd ac ymdrin ag unrhyw wrthdaro neu anghysondebau.

Mae Atodlen 2 y Rheoliadau SEA yn ei gwneud yn ofynnol i'r isod gael eu hystyried mewn perthynas â'r cynlluniau a'r rhaglenni perthnasol:

"1. Amlinelliad o gynnwys a phrif amcanion y cynllun neu'r rhaglen, a'i berthynas â chynlluniau a rhaglenni perthnasol eraill...

5. Yr amcanion diogelu amgylcheddol, a sefydlwyd ar lefel ryngwladol, gymunedol neu genedlaethol, sy'n berthnasol i'r cynllun neu'r rhaglen a'r ffordd y mae'r amcanion hynny ac unrhyw ystyriaethau amgylcheddol wedi cael eu hystyried wrth ei baratoi".

Mae'r adolygiad o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd presennol i lywio'r broses IWBA, ac yna ddylanwadu ar ddatblygiad y NWRTP, wedi cynnwys:

- Nodi unrhyw amcanion cymdeithasol, amgylcheddol, diwylliannol neu economaidd y dylid eu hadlewyrchu yn fframwaith IWBA.
- Nodi unrhyw faterion a allai ddylanwadu ar baratoi'r NWRTP.
- Nodi unrhyw amcanion neu nodau a fyddai'n cyfrannu'n gadarnhaol at ddatblygiad yr NWRTP.
- Nodi unrhyw wrthdaro neu heriau posibl rhwng cynlluniau, rhaglenni neu amcanion cynaliadwyedd eraill a nodwyd a'r NWRTP sydd ar y gweill.

3.2 Cwmpas yr adolygiad

Bydd NWRTP yn gosod y polisïau ar gyfer gweithredu'r Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS) bresennol sydd ar raddfa genedlaethol yn Rhanbarth Gogledd Cymru. Felly, mae'n rhaid i RTP Gogledd Cymru fod yn gyson â'r WTS a chefnogi ei weledigaeth a'i uchelgeisiau. Felly mae'r WTS ei hun, a'r cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd cenedlaethol, y DU neu ryngwladol a nodwyd mewn perthynas â WTS, wedi cael eu nodi fel y strategaethau lefel uchaf allweddol y mae'n rhaid eu hystyried. Ystyrir bod yr holl gynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd cenedlaethol, y DU neu ryngwladol a nodwyd ar gyfer y WTS hefyd yn berthnasol i RTS Gogledd Cymru. Mae'r rhain felly wedi cael eu hadolygu ar gyfer yr IWBA hwn mewn perthynas â'r NWTP a chynhaliwyd dadansoddiad o'r bwlch i nodi unrhyw newidiadau, diweddariadau neu ychwanegiadau y mae angen eu cynnwys.

Tabl 3-1 Crynodeb o'r mathau o ddogfennau a adolygwyd33Mae Tabl 3-1 yn crynhoi'r mathau o ddogfennau a adolygwyd. Mae'r adolygiad llawn o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd wedi'i gynnwys yn Atodiad A gyda'r ffocws yn bennaf ar adolygu'r cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd perthnasol ar **lefel ranbarthol a lleol.** Mae themâu cynaliadwyedd allweddol a nodwyd sydd angen eu hymgorffori yn y fframwaith ISA wedi'u nodi yn Nhabl 3-2.Tabl 3-2 Themâu Allweddol sy'n berthnasol i RTP Gogledd Cymru3

Tabl 3-1 Crynodeb o'r mathau o ddogfennau a adolygwyd33

Lefel	Crynodeb
Rhyngwladol ac Ewropeaidd	Yn flaenorol, adolygwyd Confensiynau Rhyngwladol a Chyfarwyddebau Ewropeaidd Allweddol ar gyfer y WTS ar lefel genedlaethol ac mae rhyngweithiadau perthnasol wedi'u cyflwyno i RTP Gogledd Cymru. Mae Cyfarwyddebau Ewropeaidd yn cael eu trosi'n ddeddfwriaeth genedlaethol

Lefel	Crynodeb
	ym mhob Aelod-wladwriaeth unigol ac, felly, dylai'r egwyddorion allweddol raeadru lawr a chael eu cymhwyso i'r dogfennau cynllunio cenedlaethol perthnasol. Er nad yw'r DU bellach yn Aelod-wladwriaeth, mae rhan fwyaf o'r gofynion deddfwriaethol o'r cyfnod pan oedd yn Aelod-wladwriaeth yn parhau.
Ar draws y DU	Cafodd cynlluniau a rhaglenni allweddol ar draws y DU eu hadolygu'n flaenorol ar gyfer y WTS ar lefel genedlaethol ac mae rhyngweithiadau perthnasol wedi'u cyflwyno i RTP Gogledd Cymru. Mae angen ystyried amcanion y cynlluniau hyn, yn ogystal â rhai o'r heriau y maent yn eu codi.
Cymru	Cafodd cynlluniau a rhaglenni lefel cenedlaethol Cymru eu hadolygu'n flaenorol ar gyfer y WTS ar lefel genedlaethol ac mae rhyngweithiadau perthnasol wedi'u cyflwyno i RTP Gogledd Cymru. Mae llawer o'r dogfennau hyn yn cael eu llunio gan Lywodraeth Cymru ac yn ymdrin yn benodol â materion strategol fel yr economi; iechyd; diogelwch; cymunedau cynaliadwy; tai; cyflogaeth; a diogelu amgylcheddol.
Rhanbarthol	Mae adolygiad wedi'i gynnal o gynlluniau a luniwyd ar lefel ranbarthol Gogledd Cymru. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau rhanbarthol sy'n ymwneud â'r amgylchedd naturiol, datblygu economaidd, cynllunio trafnidiaeth, rheoli tirweddau, cynlluniau ynni, a thwristiaeth.
Lleol	Cynhaliwyd adolygiad o gynlluniau a luniwyd ar lefel leol. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau yn yr ardaloedd awdurdodau lleol a ganlyn: • Sir Ynys Môn • Bwrdeistref Sirol Conwy • Sir Ddinbych • Sir y Fflint • Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri • Bwrdeistref Sirol Wrecsam • Sir Gwynedd

3.3 Themâu allweddol

Mae'r themâu allweddol a nodwyd o'r adolygiad a gynhaliwyd yn flaenorol ar gyfer y WTS ar lefel genedlaethol[27], yr adolygiad o PPO rhyngwladol a chenedlaethol a nodwyd ers y WTS lefel genedlaethol, a'r adolygiad o PPO rhanbarthol a lleol o fewn Rhanbarth Gogledd Cymru wedi'u hamlinellu yn Nhabl 3-2.

[27] Llywodraeth Cymru (2020) Strategaeth Drafnidiaeth Llywodraeth Cymru: adroddiad cwmpasu. Dyddiad cyhoeddi: 5 Mai 2020. Ar gael ar-lein: https://www.gov.wales/wales-transport-strategy-scoping-report

Tabl 3-2 Themâu Allweddol sy'n berthnasol i RTP Gogledd Cymru3

Pwnc IWBA	Themâu Allweddol o adolygiad o'r cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd rhanbarthol a lleol
Poblogaeth (cymunedau)	Gwella'r cysylltedd rhwng cymunedau ac integreiddiad cymunedau. Gwell cynllunio a dylunio cymunedau. Hyrwyddo mwy o gyfle cyfartal i bob dinesydd. Creu cymunedau diogel, cynaliadwy, cytbwys a chydlynol, mewn ardaloedd gwledig a threfol. Darparu mynediad teg i ofod tu allan/gwyrdd o ansawdd uchel. Lleihau unigrwydd cymunedau gwledig. Creu trafnidiaeth gyhoeddus fwy cynhwysol a mynediad iddo. Galluogi gweithio hyblyg fel y gall pobl weithio gartref os dymunir.
Iechyd pobl	Gwella iechyd a lles corfforol a meddyliol y boblogaeth. Lleihau anghydraddoldebau iechyd (ar draws yr holl benderfynyddion iechyd) i greu Cymru iachach.
Bioamrywiaeth	Cynnal a gwella bioamrywiaeth, cynefinoedd a rhywogaethau gydag ecosystemau iach, gweithredol a gwydn, gan gynnwys rhwydweithiau cysylltiedig o seilwaith gwyrdd ar draws ardaloedd gwledig a threfol. Gwella gwasanaethau ecosystem a ddarperir gan seilwaith gwyrdd i fanteisio ar wydnwch a lliniaru newid hinsawdd, gwelliannau i fioamrywiaeth, geoamrywiaeth a phriddoedd a hidlo aer a dŵr.
Defnydd tir a thirwedd	Sefydlu economi dwristaidd gref, gan fanteisio yn sensitif ar asedau amgylcheddol, treftadaeth a hamdden. Diogelu a gwella hynodrwydd tirweddau a'u lleoliadau. Diogelu Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) Creu Parc Cenedlaethol newydd yng Ngogledd Cymru.
Treftadaeth ddiwylliannol	Diogelu a gwella arbenigrwydd yr amgylchedd hanesyddol, asedau hanesyddol a'u lleoliadau. Diogelu, gwella a hyrwyddo'r iaith, diwylliant a threftadaeth Gymraeg.
Amodau'r ddaear (daeareg a phriddoedd)	Cadwraeth adnoddau pridd i reoli erydiad pridd a chynnal eu hansawdd.
Yr amgylchedd dŵr	Lleihau perygl llifogydd (afonol, dŵr wyneb ac arfordirol). Hyrwyddo amddiffyn gorlifdiroedd neu ardaloedd o ail-alinio graddedig. Amddiffyn a gwella ansawdd a maint yr adnoddau dŵr.
Ffactorau hinsawdd	Rheoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy. Mynd i'r afael â'r ffactorau trafnidiaeth sylfaenol sy'n cyfrannu at newid hinsawdd. Creu rhwydwaith trafnidiaeth sy'n gallu gwrthsefyll hinsawdd, gan gynnwys seilwaith newydd a phresennol. Mae hyn yn cynnwys gwytnwch i ddigwyddiadau tywydd yn ogystal ag effeithiau hirdymor newid hinsawdd yn y dyfodol.
Ansawdd aer	Lleihau llygredd aer. Gwelliannau o ran ansawdd aer sy'n cyfrannu at Gymru iachach.
Sŵn	Lleihau sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth.

Pwnc IWBA	Themâu Allweddol o adolygiad o'r cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd rhanbarthol a lleol
	Alinio â'r Cynllun Seinwedd i Gymru. Cynnal llonyddwch lle bo'n briodol ac ymarferol.
Seilwaith	Gwella cysylltedd rhwng cymunedau ac integreiddiad cymunedau i wella mynediad at wasanaethau a lleihau unigedd, yn enwedig mewn cymunedau gwledig. Darparu trafnidiaeth gyhoeddus gynhwysol a theg a mynediad iddo.
Cludiant	Hyrwyddo patrymau cynaliadwy symudedd a gwella darpariaeth trafnidiaeth gynaliadwy i wella ansawdd aer, iechyd corfforol a chefnogi'r economi. Gwarantu dyfodol seilwaith trafnidiaeth arfaethedig o ran sut y gallai ei ddefnydd newid dros amser ac felly effeithio ar y galw. Er enghraifft, newidiadau mewn perthynas â chysylltedd rhyngwladol porthladdoedd rhanbarthol a meysydd awyr sy'n hwyluso cysylltedd rhyngwladol (e.e. Porthladd Caergybi).
Adnoddau a gwastraff	Rheoli echdynnu mwynau a lleihau cynhyrchu gwastraff. Cynyddu lefelau ailddefnyddio ac ailgylchu er mwyn rheoli gwastraff yn fwy cynaliadwy a lleihau tirlenwi. Cynyddu effeithlonrwydd ynni, symbylu buddsoddiad ac arloesedd, a hyrwyddo'r defnydd cynaliadwy o adnoddau ynni adnewyddadwy cenedlaethol i leddfu'r pwysau ar adnoddau naturiol. Rheoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy a mynd i'r afael ag achosion newid hinsawdd.
Economi	Hyrwyddo cyfleoedd cyflogaeth o ansawdd a gweithgaredd economaidd. Hyrwyddo twf economaidd cynaliadwy, amrywiaeth a faint y gall busnesau gystadlu. Sefydlu economi dwristaidd gref, gan fanteisio yn sensitif ar asedau amgylcheddol, treftadaeth a hamdden.

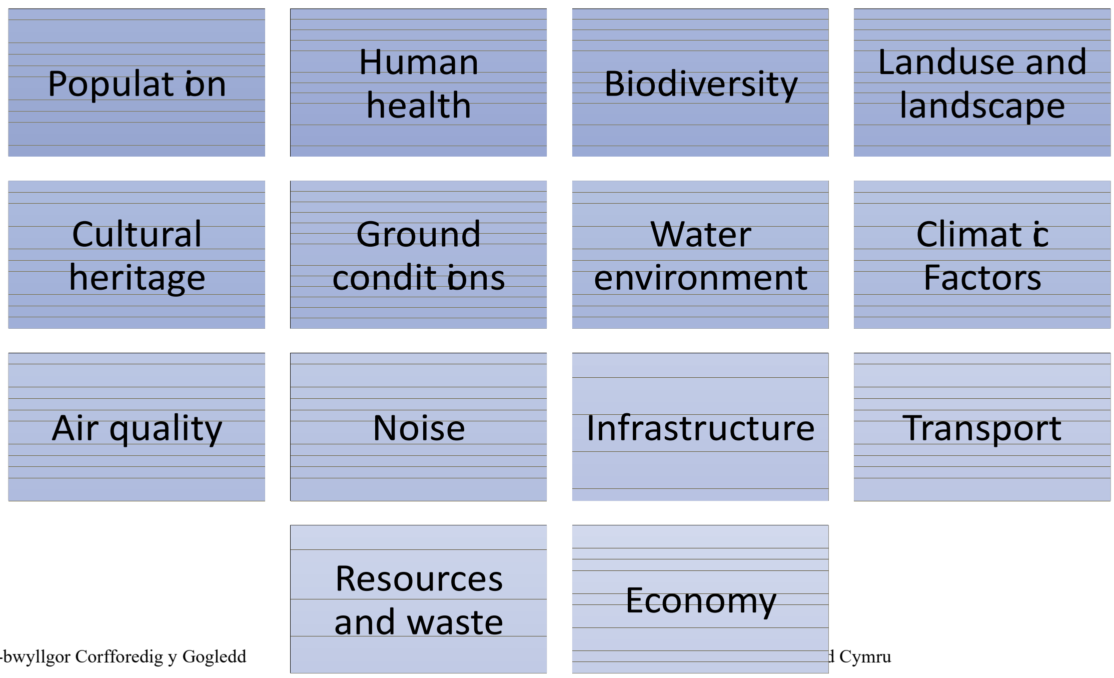
4. Gwybodaeth sylfaenol ac adnabod materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol

4.1 Cyflwyniad

Y data gwaelodlin cychwynnol a gasglwyd yn y cam hwn yw'r sylfaen ar gyfer adnabod problemau a chyfleoedd amgylcheddol, cymdeithasol, economaidd a diwylliannol posib sy'n berthnasol i ardal yr astudiaeth. Mae'r wybodaeth hon, ar y cyd â'r themâu a dynnwyd o'r cynlluniau, rhaglen ac adolygiad amcanion cynaliadwyedd, yn cael ei defnyddio i lunio'r amcanion IWBA yn y fframwaith asesu. Yr amcanion hyn sy'n llywio'r asesiad iteraidd o opsiynau RTP wrth iddynt gael eu datblygu ac, os oes angen, ddarparu argymhellion ar gyfer unrhyw addasiadau neu ddulliau amgen angenrheidiol.

Mae'r IWBA hwn yn canolbwyntio ar yr ardal astudiaeth sy'n cael ei diffinio gan Gynllun Trafnidiaeth Gogledd Cymru, h.y. ardaloedd awdurdod lleol Ynys Môn, Wrecsam, Conwy, Sir y Fflint, Sir Ddinbych a Gwynedd (Ffigwr 1-1). Pan nad oes data ar gael ar lefel rhanbarthol (e.e. ffactorau hinsoddol), defnyddir data cenedlaethol.

Ymysg y pynciau arfarnu sy'n cael eu hystyried fel rhan o'r gwaelodlin, mae:



Tud. 151

Mae gwybodaeth waelodlin wedi'i chael o gyfresi data gwaelodlin sydd ar gael yn gyhoeddus o ffynonellau data agored, yn ogystal â gwybodaeth a adroddir mewn dogfennau ac adroddiadau wedi'u cyhoeddi. Mae'r holl ffynonellau data yn cael eu cydnabod ac maent yn cael eu cymryd yn bennaf gan Lywodraeth Cymru, Cyfoeth Naturiol Cymru, Stats Wales a'r Swyddfa Ystadegau Gwladol. Mae'r gwaelodlin yn cael ei chyflwyno yn Atodiad B, a dylid nodi bod gwybodaeth sy'n berthnasol i bob un o'r asesiadau integredig, wedi'i choladu a'i chynnwys yn y penawdau pynciau sydd wedi'u rhestru uchod. Pan fo mapio data yn ychwanegu gwerth i gyflwyniad a dealltwriaeth o'r gwaelodlin, mae ffigyrau wedi cael eu paratoi a'u cynnwys.

Mae Rheoliadau AAS yn gofyn i 'asedau materol' gael eu cynnwys yn yr asesiad. Yn y cyd-destun hwn, mae asedau materol yn cyfeirio at amrediad o asedau gwerthfawr yn ardal yr astudiaeth, megis treftadaeth ddiwylliannol, gwasanaethau cymunedol e.e. ysgolion ac ysbytai, yn ogystal â thir amaethyddol o ansawdd da, asedau treftadaeth ddiwylliannol a thirweddau gwerthfawr. Mae'r IWBA yn ystyried asedau materol ar draws y pynciau sydd wedi'u nodi uchod.

4.2 Cwmpasu materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol

Mae'r prif faterion amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd sy'n berthnasol i'r NWRTP wedi cael eu hadnabod drwy ddefnyddio gwybodaeth a gasglwyd wrth adolygu cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd perthnasol (sydd wedi'u hamlinellu uchod ac yn Atodiad A), yr adolygiad gwaelodlin (Atodiad B), a'r ddealltwriaeth gyfredol o sgôp cyffredinol y NWRTP.

Mae'r tueddiadau amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol sy'n cael eu rhagweld (gan dybio na fydd y NWRTP yn cael ei weithredu), wedi cael eu pennu drwy ddadansoddi'r cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd presennol, ar y cyd â data gwaelodlin presennol a phatrymau hanesyddol. Bydd y tueddiadau hyn yn gwasanaethu fel 'gwaelodlin i'r dyfodol' a bydd y NWRTP yn cael ei werthuso yn eu herbyn.

Yn ogystal, mae'r cyfleoedd i'r NWRTP wneud cyfraniad positif i gynaliadwyedd wedi cael eu hadnabod. Bydd y problemau a'r cyfleoedd hyn yn gwasanaethu fel canllaw i ddatblygu'r NWRTP, gan sicrhau bod yr effeithiau negyddol yn cael eu cadw i'r lleiafswm a bod y cyfleoedd i wneud y mwyaf o'r buddion yn cael eu hintegreiddio i'r cynllun. O ystyried natur strategol y NWRTP, mae'r cyfleoedd a'r problemau sydd wedi'u nodi yn rhai lefel uchel ar hyn o bryd. Wrth i'r Cynllun fwrw yn ei flaen a rhagor o fanylion ddod ar gael, byddant yn cael eu datblygu a'u mireinio ymhellach. Fodd bynnag, maent eisoes yn adlewyrchu'r buddion ehangach y gellir eu cyflawni drwy gydweithio ar draws sectorau ac awdurdodaethau.

Mae'r materion a'r cyfleoedd cynaliadwyedd sydd angen eu hystyried wrth ddatblygu'r NWRTP wedi'u hamlinellu yn Nhabl 4 -1 isod. Nid oes unrhyw rai o'r pynciau IWBA wedi'u sgopio allan o'r asesiad. Mae hyn oherwydd bod gan gynllunio trafnidiaeth amrediad eang o effeithiau arwyddocaol tebygol, ar draws pob pwnc. Yn ogystal, yn sgil y dull asesu integredig, sy'n cynnwys asesiadau statudol penodol, nid yw'n ddichonadwy sgopio pynciau penodol allan. Tabl 4-1 Cwmpas arfaethedig IWBA4

Tabl 4-1 Cwmpas arfaethedig IWBA4

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cyfleoedd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Poblogaeth (cymunedau)	Gallai lleihau maint y boblogaeth rhanbarthol effeithio ar effeithiolrwydd neu hyfywedd ariannol rhai o opsiynau'r NWRTP. Mae poblogaeth sy'n heneiddio yng Ngogledd Cymru fydd yn effeithio ar anghenion trafnidiaeth, megis patrymau teithio a chymudo. Mae llai o amrywiaeth o ethnigrwydd, crefydd, ieithoedd a phoblogaethau LHDTC+ na'r cyfartaledd, bydd angen i'r NWRTP sicrhau ei fod yn darparu ar gyfer y grwpiau hyn. Mae lefel prentisiaeth uchel a chyflawniad addysgiadol pur gryf ledled y rhanbarth, felly mae angen i'r NWRTP sicrhau bod anghenion teithio pobl ifanc yn cael eu cynnwys yn briodol. Ar hyn o bryd, mae diffyg cysylltedd gwledig.	Helpu i leihau pa mor ynysig y mae cymunedau gwledig drwy ddarparu cysylltiadau trafnidiaeth priodol i gysylltu cymunedau mwy ynysig, gyda'i gilydd ac i hybiau a gwasanaethau trefol. Datblygu ac integreiddio system trafnidiaeth effeithlon, sy'n cwrdd ag anghenion pob dinesydd, hyrwyddo cyfleoedd cyfartal, a chefnogi'r newidiadau i'r boblogaeth sy'n cael eu rhagweld. Datblygu mentrau trafnidiaeth sy'n cefnogi creu cymunedau diogel, cynaliadwy, cytbwys a chydlynol. Darparu gwasanaethau trafnidiaeth sy'n cefnogi newidiadau mewn ffyrdd o fyw a phatrymau teithio mewn cymdeithas ar ôl y pandemig. Creu opsiynau trafnidiaeth mwy cynhwysol sydd hefyd yn darparu mynediad mwy cyfartal at wasanaethau a llefydd.
Iechyd Pobl	Angen cynyddol i ddatblygu gwasanaethau trafnidiaeth i gefnogi poblogaeth sy'n heneiddio. Mae angen ystyried sut mae argaeledd trafnidiaeth yn effeithio ar iechyd meddwl. Gall cynnydd mewn traffig gael effaith andwyol ar iechyd corfforol a meddyliol a llesiant trigolion. Gall hyn fod yn sgil datgysylltedd, materion ansawdd aer, llai o dawelwch (sŵn). Mae anghyfartaledd iechyd yn amlwg drwy'r rhanbarth ac fe allai hyn gael ei waethygu o ganlyniad i opsiynau trafnidiaeth gwael (yn enwedig i bobl sy'n profi anfantais cymdeithasol-economaidd.	Gwella cysylltedd cymunedau a gwasanaethau iechyd allweddol i leihau unigedd ac ynysigrwydd; gwella diogelwch traffig. Creu cludiant cyhoeddus mwy hygyrch a darparu mwynderau cyhoeddus (megis meinciau a llochesi cyhoeddus). Cynnwys mesurau hybu iechyd megis rhai sy'n hyrwyddo gweithgarwch corfforol (e.e. teithio llesol, isadeiledd cerdded a beicio) a chydlyniant cymdeithasol (e.e. gwell mynediad at wasanaethau a chyfleusterau cymunedol). Cyfleoedd i wella'r rhwydwaith cludiant a'r isadeiledd ar gyfer y boblogaeth sydd â nam corfforol / colled synhwyraidd, niwroamrywiaeth ac anghenion anabledd (dyluniad cynhwysol). Mae cyfle i'r NWRTP ymdrin â'r anfanteision cymdeithasol-economaidd (gan gynnwys materion diweithdra, llai o gyrhaeddiad addysgiadol, ansicrwydd tai ac ansicrwydd

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cyfleoedd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
		ariannol) drwy hyrwyddo cyflwyno rhwydwaith ac isadeiledd trafnidiaeth cynhwysol, cost effeithiol a chynaliadwy sy'n cysylltu cyfleoedd cyflogaeth i ardaloedd gydag amddifadedd uchel i hyrwyddo gwell iechyd meddyliol a chorfforol.
Bioamrywiaeth	Mae safleoedd dynodedig sy'n bresennol drwy'r dalgylch a allai gael eu heffeithio gan leoliad ymyraethau, gan gynnwys drwy golli cynefin a diraddio. Gallai cynefinoedd a rhywogaethau gwarchodedig ac wedi'u blaenoriaethu gael eu heffeithio gan leoliad ymyraethau, yn cynnwys drwy newidiadau i gynefinoedd, tarfu.	Gallai'r ymyraethau sydd wedi'u hadeiladu ymgorffori mesurau i adfer, adennill, ailgysylltu a gwella cynefinoedd presennol i helpu i leihau colled bioamrywiaeth a darnio cynefinoedd ymhellach a chyflawni budd net i fioamrywiaeth. Mae cyfle i ddefnyddio dull cyfalaf naturiol i helpu i hysbysu datblygiad ymyraethau. Gallai'r ymyraethau sydd wedi'u hadeiladu gyfrannu at greu cynefinoedd sy'n fwy gwydn rhag newid hinsawdd.
Defnydd tir a thirwedd	Bydd angen i unrhyw ymyrraeth yn ardal yr astudiaeth fod yn ymwybodol o gymeriad a dynodiadau'r dirwedd, megis Parc Cenedlaethol Eryri, AHNE Môn, AHNE Llŷn, AHNE Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy, i leihau unrhyw effaith andwyol.	Gall dyluniad sympathetig sy'n cael ei arwain gan y gymuned gynnig cyfle i wella'r dirwedd ymhellach a chymeriad gwahanol ardaloedd a newid y ffordd mae cymunedau yn rhyngweithio â nhw. Lleihau effaith negyddol traffig ar osodiad dynodiadau tirwedd drwy gynnwys mesurau i wella cludiant cyhoeddus a'r isadeiledd teithio llesol i gael mynediad at asedau allweddol megis Parc Cenedlaethol Eryri. Gwella mynediad i'r dirwedd wledig drwy rwydweithiau teithio llesol; rhwydwaith beicio/Hawliau Tramwy a chludiant cyhoeddus. Gwarchod a chadw adnoddau pridd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cyfleoedd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Treftadaeth Ddiwylliannol	Potensial i asedau treftadaeth ddiwylliannol gael eu heffeithio'n uniongyrchol ac anuniongyrchol gan newidiadau ffisegol i'r amgylchedd adeiledig. Mae hyn yn cynnwys effeithiau andwyol posib ar osodiad yr asedau treftadaeth yn sgil newidiadau yng nghyfaint a chyfansoddiad y traffig sy'n cael ei brofi yn eu hardal leol. Cyfran uchel o siaradwyr Cymraeg a hunaniaeth ddiwylliannol gref.	Gwella agweddau dwyieithog y NWRTP a'i gynigion. Cysylltu cymunedau sy'n siarad Cymraeg, cryfhau'r synnwyr o berthyn diwylliannol a'r cysylltiadau ieithyddol yn y rhanbarth. Gwella ac integreiddio'r rhwydwaith ledled y rhanbarth a gwella ei wytnwch ar gyfer y dyfodol fel bod mynediad gwell a mwy cynhwysol at safleoedd diwylliannol arwyddocaol. Annog cadwraeth a gwella'r amgylchedd hanesyddol, gan gynnwys gosodiad asedau treftadaeth. Osgoi gwaith fyddai'n addasu cymeriad neu oroesiad ffisegol asedau treftadaeth (yn cynnwys archeoleg).
Amodau'r ddaear (priddoedd a daeareg)	Peryglon daearegol, megis erydiad arfordirol, cael y potensial i amharu ar yr isadeiledd trafnidiaeth a'i ddifrodi.	Gwarchod a gwella ansawdd a swm yr adnoddau dŵr daear.
Yr Amgylchedd Dŵr	Gallai'r ymyraethau sy'n gysylltiedig â'r NWTP gyfrannu at y dirywiad yn statws WFD cyrff dŵr (gan gynnwys dŵr daear), megis drwy newidiadau i'r isadeiledd adeiledig a draenio o'r rhwydwaith trafnidiaeth. Gallai'r isadeiledd trafnidiaeth gael ei effeithio'n andwyol gan lifogydd (afonol, dŵr daear ac arfordirol) ac erydiad arfordirol.	Dylid ystyried cyfleoedd i gwrdd â'r amcanion ar gyfer ardaloedd gwarchodedig a chyflawni statws cyffredinol dda Y Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr (WFD) ar gyfer dŵr wyneb a dŵr daear, gan gynnwys lliniaru yn erbyn effeithiau andwyol y sector trafnidiaeth. Dylai hyn alinio â'r mesurau lleol a amlinellir yn y Cynlluniau Rheoli Basn Afon a chrynodeb dalgylch y dalgylchoedd cyfle yn ardal yr astudiaeth (h.y. Ynys Môn, Conwy, Clwyd a Dyfrdwy). Lle bo modd, dylai'r NWTP geisio gweithredu mesurau i adfer a gweithio â phrosesau naturiol i uchafu'r buddion a'r deilliannau amgylcheddol dŵr ehangach.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cyfleoedd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Ffactorau hinsawdd	Mae newid hinsawdd yn y dyfodol yn debygol o gynyddu difrifoldeb ac amlder digwyddiadau tywydd eithafol gan gynnwys llifogydd a sychder ac achosi hafau poethach a gaeafau gwlypach. Mae gan hyn y potensial i effeithio'n andwyol ar seilwaith trafnidiaeth a tharfu ar deithio. Mae newidiadau yn yr hinsawdd yn debygol o effeithio ar y dewisiadau teithio y mae pobl yn eu gwneud. Er enghraifft, gall gaeafau gwlypach atal pobl rhag dewis opsiynau cludiant cyhoeddus os nad oes lloches ar gael i aros neu os yw'r gwasanaethau'n annibynadwy.	Cyfle i leihau allyriadau o drafnidiaeth drwy weithredu atebion carbon isel neu ddi-garbon gan gynnwys lleihau teithiau ceir, pontio i fflyd dim allyriadau a chreu rhwydweithiau trafnidiaeth gwydn ac effeithlon. Ymgorffori mesurau i sicrhau bod y rhwydwaith trafnidiaeth yn gallu gwrthsefyll effeithiau newid hinsawdd yn y dyfodol.
Ansawdd aer	Ar y cyfan mae ansawdd aer yn dda ac nid yw'n broblem fawr yn ardal NWTP o ystyried ei fod yn wledig ei natur yn bennaf. Gall hyrwyddo trosglwyddiad i gerbydau trydan gefnogi gostyngiadau mewn llygredd aer sy'n gysylltiedig â charbon deuocsid, carbon monocsid ac ocsidau nitraidd (fel NO_2). Fodd bynnag, mae cerbydau trydan yn dal i ryddhau llygredd mater gronynol (PM_{10} a $PM_{2.5}$) sy'n gysylltiedig â theiars a brêcs yn gwisgo. Mae perygl y gallai datblygiadau newydd yn yr ardal (fel Porthladd Rhydd Ynys Môn ac Ardal Fuddsoddi Wrecsam) gynyddu nifer y cludo nwyddau sy'n teithio yn yr ardal, gan arwain at gynyddu llygredd aer a gwaethygu ansawdd aer lleol.	Er mwyn cael yr effaith fwyaf ar ansawdd aer, dylai ymyriadau ganolbwyntio ar leihau nifer y cerbydau ar y ffordd drwy gefnogi'r newid i deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus lle bynnag y bo modd. Gall creu cysylltiadau teithio llesol sydd wedi'u gwahanu'n ddigonol oddi wrth draffig ffyrdd helpu i leihau faint o lygredd y mae cerddwyr a beicwyr yn agored iddo a chynyddu'r nifer sy'n manteisio ar deithio llesol drwy greu opsiynau teithio llesol diogel. Dylai'r NWRTP gynnwys mentrau trafnidiaeth perthnasol ar gyfer busnesau (e.e. hyrwyddo cludo nwyddau ar y rheilffordd, a beiciau e-cargo ar gyfer busnesau bach mewn prif drefi) i sicrhau nad yw iechyd cymunedau a chynefinoedd lleol yn cael eu heffeithio'n niweidiol.
Sŵn	Mae llygredd sŵn sy'n gysylltiedig â ffyrdd yn bryder allweddol yn ardal NWRTP, yn enwedig ar hyd prif lwybrau fel yr A55. Mae perygl y gallai datblygiadau newydd yn yr ardal (fel Porthladd Rhydd Ynys Môn ac Ardal Fuddsoddi Wrecsam) gynyddu nifer y cludo nwyddau sy'n teithio yn yr ardal, gan arwain at gynyddu llygredd sŵn ac effeithio ar breswylwyr lleol.	Mae gan y NWRTP gyfle i leihau llygredd sŵn sy'n cael ei brofi gan gymunedau lleol drwy leihau nifer y cerbydau ar y ffyrdd (drwy hyrwyddo'r trosglwyddiad i ddefnyddio cludiant cyhoeddus a theithio llesol) a chefnogi'r trosglwyddiad i gerbydau trydan. Dylai'r NWRTP gynnwys mentrau trafnidiaeth perthnasol (e.e. hyrwyddo cludo nwyddau ar y rheilffordd), i sicrhau nad yw

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cyfleoedd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
		iechyd cymunedau a chynefinoedd lleol yn cael eu heffeithio'n niweidiol. Gall lleihau sŵn traffig ffordd (a sicrhau nad yw hyn yn cynyddu) o gwmpas Parc Cenedlaethol Eryri helpu i gynnal a gwella tawelwch yr ardal a chefnogi iechyd a llesiant defnyddwyr. Dylai'r NWRTP alinio â Chynllun Seinwedd Cymru lle bo modd.
Seilwaith	Efallai y bydd angen darparu dros 1,000 o dai yng Ngogledd Cymru bob blwyddyn i gwrdd â'r galw am dai. Mae cyfraddau adeiladu tai yn amrywio ledled y gogledd, gyda'r cyfraddau cwblhau uchaf yn Sir Ddinbych, Conwy ac Ynys Môn, a'r isaf yng Ngwynedd. Mae seilwaith hydrogen yn y dyfodol, gan gynnwys canolfannau cynhyrchu a rhwydweithiau trawsyriant, wedi'u cynllunio ar gyfer Gogledd Cymru fydd yn cysylltu â Gogledd-orllewin Lloegr. Mae dau leoliad yng Ngogledd Cymru wedi cael eu hadnabod ar gyfer datblygiadau ynni gwynt ar y tir ar raddfa fawr. Mae Gogledd Cymru yn cynnig amrywiaeth o sefydliadau addysg uwch ac addysg bellach, gan gynnwys Prifysgol Bangor.	Mae Porthladd Caergybi yn chwarae rhan hanfodol yn symudiad rhyngwladol mewnforiadau ac allforiadau ac fel porthladd mordeithiau a dylai'r NWRTP gynnwys ymyraethau priodol i gefnogi'r ased hwn. Gwella cysylltedd cludiant cyhoeddus y sefydliadau addysg uwch a phellach, cyfleusterau iechyd, a seilwaith cyhoeddus arall (e.e. llyfrgelloedd, cyfleusterau cymdeithasol, crefyddol a hamdden), i gymunedau lleol a rhanbarthol.
Cludiant	Mae rhannau gwledig o ogledd Cymru sy'n fwy dibynnol ar ddefnyddio ceir preifat ac mae yno lai o gyfle i elwa o ddulliau eraill o gludiant cyhoeddus a mentrau teithio llesol. Mae cyfran fach iawn o bobl yng Ngogledd Cymru yn byw yn agos at orsafoedd rheilffordd sydd â gwasanaethau cyson. Mae gwasanaethau cludo nwyddau cyfyngedig ar y rhwydwaith rheilffyrdd.	Er mwyn gwella gwasanaethau rheilffyrdd, y prif flaenoriaethau ar gyfer gwelliannau yw Llinell y Gororau, cynyddu capasiti yng Ngorsaf Caer, a lefelau gwasanaeth uwch ar Brif Reilffordd Gogledd Cymru. Dylid ystyried pwysigrwydd cysylltiadau â chanolfannau allweddol megis Llundain, Caerdydd, Manceinion (gan gynnwys y maes awyr), Lerpwl, Crewe, a Warrington (ar gyfer Northern Powerhouse Rail). Hefyd, dylid ystyried cysylltiadau teithio cynaliadwy i gyfleusterau cyfnewidfa mewn gorsafoedd rheilffordd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cyfleoedd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	Mae digwyddiadau ar y pontydd dros y Fenai i Ynys Môn yn cael effaith andwyol ar gysylltedd, dibynadwyedd teithiau ac amseroedd croesi. Pellteroedd hir at wasanaethau allweddol, gan arwain at gyfraddau uchel o berchnogaeth car a lefelau isel o gerddded a beicio. Ar hyn o bryd, ychydig o ddarpariaeth sydd yng Ngogledd Cymru i weithredwyr cludo nwyddau ar y ffyrdd sy'n ceisio newid i danwydd glanach. Mae parcio ceir yn fater dadleuol mewn mannau prydferth allweddol gan gynnwys ym Mharc Cenedlaethol Eryri.	Dylanwadu ar wasanaethau bysiau fel bod amserlenni, llwybrau a phrisiau yn diwallu anghenion a galw lleol yn well. Cefnogi mentrau i ddatgarboneiddio'r rhwydweithiau cludo nwyddau a logisteg yng Ngogledd Cymru, e.e. drwy gynyddu cyfran y cludo nwyddau a gludir ar Brif Linell Gogledd Cymru. Gall y NWTP helpu i weithredu mesurau i gynyddu'r ddarpariaeth a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Seilwaith trafnidiaeth wedi'i gynllunio ar gyfer y dyfodol. Dylai'r NWTP gynnwys ymyraethau i gefnogi a gwella cysylltiadau cludiant cyhoeddus â Chaer gan fod hwn yn borth pwysig i Ogledd Cymru ac yn gyswllt allweddol ar gyfer economi gogledd-ddwyrain Cymru. Gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a mynediad at deithio llesol i atyniadau i dwristiaid.
Adnoddau a gwastraff	Mae cronfeydd mwynau i'w cael yng Nghymru eisoes, ond bydd rhai ardaloedd yn profi diffygion yn y deunydd sydd ar gael yn y dyfodol oni bai bod dyraniadau newydd yn cael eu hadnabod. Dylai seilwaith adeiledig sy'n ofynnol fel rhan o'r NWTP ddarparu adnoddau mor lleol â phosibl i leihau allyriadau, cludo nwyddau a chefnogi'r economi leol.	Cefnogi trosglwyddiad fflydoedd casglu gwastraff i EV. Dylai'r NWRTP ymgorffori egwyddorion economi gylchol. Mae hyn yn cynnwys lleihau'r angen i adeiladu seilwaith yn y lle cyntaf, ailddefnyddio deunyddiau wedi'u hailgylchu a lleihau'r defnydd o ddeunyddiau crai. Dylai'r NWRTP gefnogi greu rhwydweithiau a chyfleusterau trafnidiaeth priodol fel bod modd casglu ailgylchu a gwastraff, ei gludo, ei ddidoli a'i reoli er mwyn helpu i gwrdd â thargedau Cymru i gyflawni dim (sero) gwastraff erbyn 2050. Gwella effeithiolrwydd ynni ar draws y rhwydwaith trafnidiaeth.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cyfleoedd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Economi	Diffyg seilwaith trafnidiaeth a chysylltiadau rhwng cyrchfannau allweddol yng Ngogledd Cymru yn effeithio ar gyfleoedd i ddenu twristiaid a buddsoddiad economaidd mewnol. Mae hyn yn cynnwys cysylltiadau rhwng dwyrain Cymru a gogledd-orllewin Lloegr, yn ogystal â chysylltiadau rhwng Gogledd a De Cymru. Mae'n anodd cyrraedd llawer o leoliadau twristaidd, gan gynnwys Parc Cenedlaethol Eryri, heb fynediad at gar. Mae Gwerth Ychwanegol Gros (GVA) y pen yng Ngogledd Cymru yn is na'r cyfartaledd yng Nghymru, ond mae hyn yn amrywio rhwng awdurdodau lleol. Mae cyfrannau uchel o ail gartrefi a llety gwyliau o fewn y stoc dai yn broblemau mewn rhannau o Ogledd Cymru, gan gynnwys Gwynedd ac Ynys Môn.	Byddai mwy o opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus o fudd i gael mynediad at atyniadau allweddol ac i leihau cyfaint y traffig a'r parcio ar ffyrdd gwledig a mannau prydferth cyfagos. Sicrhau bod y seilwaith yn ddigonol i gefnogi'r Porthladd Rhydd a'r parthau buddsoddi, gan gynnwys ar gyfer cludo nwyddau a gweithwyr. Gweithredu mentrau a seilwaith trafnidiaeth priodol sy'n hyrwyddo twf economaidd cynaliadwy a mynediad at gyfleoedd cyflogaeth o ansawdd i bawb.

5. Proses arfarnu a fframwaith IWBA

5.1 Y broses arfarnu

Mae'r adran hon yn amlinellu'r fframwaith IWBA arfaethedig, a fydd yn cael ei defnyddio i nodi, disgrifio, dadansoddi a chymharu effeithiau ac effeithiau'r NWRTP. O ystyried yr ystod eang o raglenni a chynlluniau (opsiynau) sy'n debygol o gael eu cynnig, mae potensial i weithrediad y NWRTP gael effaith sylweddol ar amrywiol feysydd pwnc amgylcheddol, cymdeithasol, economaidd a diwylliannol sy'n cael eu hystyried yn yr IWBA. I asesu'r effeithiau hyn yn briodol, mae cyfres o amcanion wedi'u datblygu i arwain datblygiad ac asesiad y NWRTP. Yn ogystal, lluniwyd cwestiynau penodol i arwain y broses asesu.

Bydd yr IWBA yn bennaf yn ansoddol ei natur ac yn cael ei gynnal ochr yn ochr â datblygu'r opsiynau ar gyfer NWRTP. Bydd hyn yn sicrhau bod effeithiau negyddol yn cael eu hosgoi a'u lleihau, tra'n gwneud y mwyaf o gyfleoedd i effeithiau cadarnhaol gael eu hymgorffori, ar yr un pryd. Er bod yr NWRTP yn canolbwyntio ar drafnidiaeth, mae ganddo'r potensial i gefnogi targedau ehangach ac mae ganddo fuddion pellgyrhaeddol gan gynnwys cynyddu gweithgarwch corfforol y boblogaeth, creu cynefinoedd, gwella tegwch mynediad at addysg a chyflogaeth, ysgogi gweithgaredd economaidd a hybu twristiaeth. Un o brif swyddogaethau'r IWBA felly yw dal y manteision ehangach hyn a'u hintegreiddio i ddatblygiad y NWRTP. Bydd Adroddiad drafft yr IWBA, a gyhoeddir ochr yn ochr â'r NWRTP drafft yn cael ei ddefnyddio i gofnodi canlyniad y broses hon ac i gyfleu sut mae'r IWBA yn cefnogi datblygu cynaliadwy.

5.2 Cwmpas daearyddol yr IWBA

Mae cwmpas daearyddol yr IWBA yn cael ei bennu gan gwmpas daearyddol y NWRTP, h.y. ardaloedd awdurdod lleol Ynys Môn, Wrecsam, Conwy, Sir y Fflint, Sir Ddinbych, a Gwynedd. Bydd cwmpas daearyddol rhai pynciau sylfaenol yn perthyn yn agos i ardaloedd cyfagos yn Lloegr, yn enwedig Caer a Lerpwl gan fod ymfudo sylweddol y ddwy ffordd dros y ffin mewn perthynas â chyflogaeth, gwasanaethau (e.e. iechyd) ac addysg. Mae ardaloedd arfordirol ardal yr astudiaeth hefyd yn golygu bod effeithiau daearol a morol (hyd at y marc dŵr isel cymedrig) yn bosibl a bydd angen eu hystyried yn yr IWBA.

5.3 Cwmpas Amserol yr IWBA

Mae'r NWRTP yn gosod y cynllun 5 mlynedd ar gyfer y rhanbarth (2025-2030) ac felly bydd yr IWBA yn adlewyrchu'r amserlen hon. O dan yr amgylchiadau y byddai'r effeithiau'n para'n hirach na'r amserlen hon, fe nodir hyn yn yr asesiad.

5.4 Asesu dewisiadau amgen

Mae adnabod, asesu a chymharu 'dewisiadau rhesymol amgen' yn un o ofynion y broses AAS ac felly mae'n cael ei gynnwys o fewn fframwaith IWBA. Bydd yr IWBA yn cael ei ddefnyddio i helpu i arwain a dylanwadu ar ddatblygiad y NWRTP. Bydd hyn yn helpu i osgoi effeithiau andwyol posibl ac yn hwyluso integreiddio mesurau i'r Cynllun sy'n darparu manteision cynaliadwyedd ehangach i'r amgylchedd, cymdeithas a'r economi.

Yng nghyd-destun y NWRTP bydd dewisiadau amgen yn cynnwys gwahanol raglenni a chynlluniau, a ddatblygwyd o dan bob maes ffocws polisi. Bydd fframwaith IWBA yn cael ei ddefnyddio i asesu 'rhestr hir' gychwynnol o opsiynau a fydd yn bwydo i mewn i broses sgrinio ehangach sy'n 'sgrinio allan' nifer o opsiynau am resymau fel hyfywedd neu gael effeithiau annerbyniol ar gynaliadwyedd. Bydd hyn yn gadael 'rhestr fer' o opsiynau a fydd yn cael eu harfarnu fel rhan o'r IWBA. Bydd canlyniadau'r IWBA yn cael eu defnyddio yn y broses gyffredinol o nodi'r 'dewis sy'n cael ei ffafrio' a fydd yn sail i'r NWRTP. Bydd yr asesiad o'r dewisiadau amgen yn cael ei adrodd yn Adroddiad IWBA (a elwir yn adroddiad Amgylcheddol yn y broses AAS).

5.5 Effeithiau eilaidd, cronnus a synergaidd

Mae'n ofyniad o Reoliadau AAS bod effeithiau eilaidd (anuniongyrchol), cronnus a synergaidd, yn cael eu nodi. Gweler isod ddiffiniadau o'r termau hyn, a bydd rhain yn cael eu hystyried yn yr IWBA:

- Effeithiau eilaidd (anuniongyrchol): Mae'r rhain yn effeithiau nad ydynt yn ganlyniad uniongyrchol o'r Cynllun ond maent yn digwydd o ganlyniad i lwybr cymhleth.
- Effeithiau cronnus: Mae'r rhain yn effeithiau sy'n codi gan bod effeithiau mwy nag un prosiect neu strategaeth yn cyfuno i effeithio ar dderbynnydd a allai fod yn fwy na'u heffeithiau unigol o'u hystyried ar wahân.
- Effeithiau synergaidd: Mae hyn pan fo nifer o effeithiau unigol prosiect neu strategaeth (e.e. ansawdd aer a sŵn) yn cael effaith gronnus ar dderbynnydd (e.e. iechyd poblogaeth), sy'n fwy na phob effaith unigol.

5.6 Amcanion IWBA

Mae'r Fframwaith IWBA yn cynnwys cyfres o amcanion sydd wedi'u datblygu i gael mynediad at gynaliadwyedd yr opsiynau sy'n cael eu cynnig ar gyfer y NWRTP. Mae'r amcanion hyn, sydd wedi'u rhestru yn Nhabl 5-1, yn alinio â'r blaenoriaethau llesiant a'r uchelgeisiau a amlinellir yng Nghanllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG)[28]. Mae Tabl 5 -1 hefyd yn rhestru'r cwestiynau a ofynnir gan y NWRTP i gynorthwyo gyda'r asesiad yn erbyn pob un o'r amcanion, ynghyd â phynciau IWBA y mae'r amcanion yn ymwneud â nhw. Tabl 5-1 Amcanion IWBA ac aliniad â'r nodau Llesiant5

Mae'r holl ffactorau hyn yn cysylltu yn y ffyrdd canlynol:

- Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (WTS): Mae'r WTS yn nodi'r weledigaeth a'r nodau ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru. Ei nod yw gwella llesiant, hyrwyddo datblygu cynaliadwy, a gwella system drafnidiaeth Cymru.
- Nodau Llesiant: Mae blaenoriaethau llesiant ac uchelgeisiau llesiant WTS wedi'u cysylltu'n glos â nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015. Mae'r ddeddfwriaeth hon yn pwysleisio lles hirdymor, diogelu'r amgylchedd, a chynnydd cymdeithasol.
- Cyd-destun NWRTP: Datblygwyd yr amcanion o fewn Fframwaith IWBA yn seiliedig ar faterion a chyfleoedd allweddol a nodwyd fel rhai sy'n arbennig o berthnasol i'r NWRTP. Nodwyd y cyd-destun trwy sefydlu'r gwaelodlin (Adran 4 ac Atodiad B) ac adolygu cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd presennol (fel y manylir yn Adran 3).
- Asesiadau statudol – rhaid i'r Fframwaith IWBA hefyd gwmpasu gofynion yr asesiadau statudol a amlinellir yn 1.3.2.

I grynhoi, mae Fframwaith IWBA yn darparu dull strwythuredig i sicrhau bod NWRTP yn cyd-fynd â nodau llesiant ehangach ac yn cyfrannu at ddatblygu cynaliadwy yng Ngogledd Cymru.

[28] Canllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG). Llywodraeth Cymru, Chwefror 2024

Rhestrir Blaenoriaethau ac Uchelgeisiau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru isod ac maent hefyd yn cyd-fynd â phob un o'r amcanion yn Nhabl 5 -1:

Blaenoriaethau		**Uchelgeisiau**	
1	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.	1	Da i bobl a chymunedau
2	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy wasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.	2	Da i'r amgylchedd.
3	Annog pobl i newid i fathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth.	3	Da i'r economi a'r llefydd yng Nghymru
		4	Da i ddiwylliant a'r iaith Gymraeg

Tabl 5-1 Amcanion IWBA ac aliniad â'r nodau Llesiant5

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i gwrdd? A fydd y NWTP...	Pwnc IWBA Perthnasol	Blaenoriaethau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru	Uchelgeisiau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
1. Cefnogi cyflawniad tai a gwasanaethau lleol i gwrdd ag anghenion cymunedau lleol	• Cefnogi creu cymunedau sy'n cynnig opsiynau trafnidiaeth hyfyw a chynaliadwy mewn a rhwng lleoliadau? • Gwella mynediad at wasanaethau lleol?	Poblogaeth Iechyd pobl Seilwaith Economi	1 2 3	1 3 4

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i gwrdd? A fydd y NWTP...	Pwnc IWBA Perthnasol	Blaenoriaethau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru	Uchelgeisiau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
2. 2. Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol	• Gwella amodau amgylcheddol ac ansawdd bywyd i'r cymunedau mwyaf difreintiedig? • Cefnogi anghenion aelodau'r gymdeithas sydd â nodweddion gwarchodedig? • Gwella hygyrchedd cludiant cyhoeddus a theithio llesol i bob aelod o'r gymuned? • Ymgysylltu â rhan-ddeiliaid, partneriaid a chymunedau lleol? • Creu cyfleoedd ar gyfer cyfranogiad cymunedol? • Cefnogi anghenion cludiant plant?	Poblogaeth Iechyd pobl Treftadaeth ddiwylliannol Cludiant Economi	1 2 3	1 3 4

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i gwrdd? A fydd y NWTP...	Pwnc IWBA Perthnasol	Blaenoriaethau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru	Uchelgeisiau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
3. 3. Gwella iechyd a lles y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas ag iechyd corfforol a meddyliol	• Annog y defnydd o deithio llesol? • Gwella cysylltedd rhwng cymunedau lleol, yn enwedig mewn ardaloedd lleol? • Lleihau ynysiad cymdeithasol? • Lleihau difrod ffisegol a gwella diogelwch gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth? • Gwella mynediad at wasanaethau iechyd allweddol? • Gwella mynediad at wasanaethau hamdden? • Mynediad cyhoeddus at ofodau gwyrdd?	Poblogaeth Iechyd pobl Defnydd tir a thirwedd Ansawdd aer Sŵn Economi	1 2 3	1 2 3
4. Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.	• Achosi niwed neu unrhyw ddirywiad yng nghyflwr unrhyw safleoedd dynodedig? • Arwain at golli cynefinoedd gwerthfawr? • Cyflawni cyfleoedd i adfer neu greu cynefinoedd lled-naturiol? • Cyflawni budd net i fioamrywiaeth a chyfrannu at wytnwch ecosystemau?	Bioamrywiaeth Amodau'r ddaear Yr amgylchedd dŵr	3	2

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i gwrdd? A fydd y NWTP...	Pwnc IWBA Perthnasol	Blaenoriaethau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru	Uchelgeisiau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
5. Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol	• Achosi niwed i unrhyw dirweddau dynodedig neu warchodedig? • Arwain at wella amodau a chymeriad unrhyw dirweddau gwarchodedig neu ddynodedig? • Lleihau effeithiau andwyol traffig y ffordd a pharcio ar dirweddau a dynodiadau? • O ganlyniad, collir darn o'r tir Gorau a Mwyaf Aml-bwrpas (BMV)? • Cyfrannu at reoli teithio mewn ardaloedd twristiaeth yn effeithlon yn ystod cyfnodau prysur?	Defnydd tir a thirwedd Treftadaeth ddiwylliannol Economi	Dim	1 2 3 4
6. Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg	• Achosi niwed uniongyrchol neu anuniongyrchol i asedau treftadaeth dynodedig? • Gwella cyflwr neu leoliad asedau treftadaeth dynodedig? • Darparu mesurau i osgoi a/neu liniaru niwed i asedau treftadaeth heb eu dynodi? • Cefnogi cymunedau Cymraeg? • Cynnwys mentrau i weithredu ac annog defnydd o'r Gymraeg?	Poblogaeth Treftadaeth ddiwylliannol	Dim	1 3 4
7. Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.	• Cael effaith negyddol ar adnoddau dŵr a ddefnyddir ar gyfer echdynnu dŵr? • Cael effaith negyddol ar ansawdd adnoddau dŵr? • Cael effaith negyddol ar iechyd cyffredinol cyrff dŵr? • Helpu i gyflawni mesurau corff dŵr WFD a chefnogi cyrff dŵr WFD i gyflawni statws ecolegol 'da'?	Amodau'r ddaear Yr amgylchedd dŵr	Dim	1 2 3
8. Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch y seilwaith trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid yn yr hinsawdd.	• Helpu i gyrraedd targedau Cymru i fod yn 'sero net' erbyn 2050? • Cynyddu symudiad moddol o geir preifat i gludiant gyhoeddus a theithio llesol. • Cynnwys cyfleoedd i gefnogi datgarboneiddio'r adran drafnidiaeth? • Cefnogi defnydd o danwydd glanach ar gyfer trafnidiaeth, gan gynnwys cerbydau trydan? • Cynnwys mesurau i gynyddu gwytnwch seilwaith presennol a newydd i effeithiau newid hinsawdd? • Lleihau effaith digwyddiadau tywydd eithafol ar y rhwydwaith trafnidiaeth? • Lleihau'r angen i deithio i gael mynediad at gyfleusterau a gwasanaethau allweddol?	Ffactorau hinsawdd Cludiant	1 2 3	1 2 3
9. Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol.	• Gwella ansawdd aer i gymunedau? • Achosi dirywiad mewn ansawdd aer? • Cynnwys mentrau i annog pobl i fanteisio ar deithio llesol a chludiant cyhoeddus?	Iechyd pobl Ansawdd aer	2 3	1 2 3

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i gwrdd? A fydd y NWTP...	Pwnc IWBA Perthnasol	Blaenoriaethau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru	Uchelgeisiau Perthnasol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
10. Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol.	• Gwella'r seinluniau lleol? • Arwain at ostyngiad mewn llygredd sŵn? • Cynnwys mentrau i annog pobl i fanteisio ar deithio llesol a chludiant cyhoeddus?	Iechyd pobl Sŵn	2 3	1 2 3
11. Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai.	• Defnyddio deunyddiau o ffynonellau cynaliadwy a sicrhau bod deunyddiau ac adnoddau'n cael eu defnyddio'n effeithlon? • Cynnwys mentrau trafnidiaeth a seilwaith sy'n golygu bod modd casglu ailgylchu a gwastraff, ei gludo, ei ddidoli a'i reoli'n effeithiol? • Cefnogi trosglwyddo y fflyd casglu gwastraff i danwydd glanach, megis defnyddio EV? • Annog y defnydd o ddeunyddiau lleol?	Adnoddau a gwastraff Economi	1 2 3	2 3
12. Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth.	• Cynyddu'r tir sydd ar gael ar gyfer datblygu cyflogaeth? • Cefnogi mynediad teg i gyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant? • Gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth i gefnogi busnesau a gweithwyr yn well? • Annog adfywio a buddsoddi, yn enwedig mewn ardaloedd mwy difreintiedig? • Gwella mynediad rhwng Lloegr a Gogledd Cymru a gwella mynediad rhwng Gogledd a De Cymru? • Annog mynediad cynaliadwy i gyfleusterau ac atyniadau i dwristiaid? • Cefnogi'r economi wledig? • Gwarchod a gwella harddwch naturiol yr ardal?	Poblogaeth Economi Cludiant	1 2 3	1 3

5.6.1 Profi cydnawsedd amcanion IWBA

Mae'n bwysig nodi lle mae unrhyw wrthdaro posib rhwng amcanion IWBA fel y gellir eu dal a'u datrys wrth ddatblygu ac arfarnu'r opsiynau. Mae Tabl 5 -2 isod yn darparu adolygiad lefel uchel o'r amcanion yn erbyn ei gilydd, a lle gallai tensiwn godi, nodir hyn trwy farcio'r blwch gydag x. Ni roddir dadansoddiad manwl ar y cam hwn; fodd bynnag, mae'n amlwg y gallai fod tensiwn rhwng amcanion defnydd tir a datblygu a'u heffaith bosib ar yr amgylchedd naturiol. Bydd hyn yn cael ei archwilio ymhellach yn ystod yr asesiad.

Tabl 5-2 Profi cydnawsedd gwrthrychol IWBA.5

1.	Cefnogi cyflawniad tai a gwasanaethau lleol i gwrdd ag anghenion cymunedau lleol												
2.	Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol												
3.	Gwella iechyd a lles y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas ag iechyd corfforol a meddyliol												
4.	Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.	x											
5.	Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol	x											
6.	Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg												
7.	Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.	x											
8.	Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch y seilwaith trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid yn yr hinsawdd.				x	x							
9.	Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol.	x											
10.	Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol.	x											
11.	Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai.												
12.	Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth.				x								
	Amcanion IWBA	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	

5.7 Asesu arwyddocâd

Bydd amcanion IWBA yn cael eu defnyddio i helpu i lywio datblygiad y NWRTP a byddant hefyd yn cael eu defnyddio i ddeall sut mae'n perfformio o ran cynaliadwyedd. Bydd opsiynau NWRTP yn cael eu hasesu yn erbyn amcanion IWBA gan ddefnyddio'r cwestiynau cyfatebol a nodwyd yn Nhabl 5 -1. Bydd sgôr yn cael ei neilltuo i bob amcan gan ddefnyddio'r meini prawf a amlinellir yn ddibynnol ar y math ac ar lefel yr effaith y mae'r NWRTP yn debygol o'u cael ar yr amcan. Bydd y sgôr yn cael ei chyflwyno mewn matrics yn Adroddiad IWBA ochr yn ochr â sylwebaeth a fydd yn cyfiawnhau ac yn ategu tystiolaeth ar gyfer y sgorio. Lle bo'n briodol, bydd hyn yn cynnwys gwybodaeth feintiol, fel canran sy'n cael ei ddal mewn carbon, neu ardal o gynefin a grëwyd.

Tabl 5-3 Meini prawf sgorio IWBA5

Sgôr IWBA	Diffiniad
++	Effaith gadarnhaol sylweddol debygol
+	Effaith gadarnhaol bosibl fychan
0	Effaith ddibwys debygol
-	Effaith negyddol fechan debygol
--	Effaith negyddol sylweddol debygol
?	Effaith debygol yn ansicr
+/-	Yn debygol o fod yn gymysgedd o effeithiau cadarnhaol a negyddol

6. Camau nesaf

6.1 Trosolwg

Cyhoeddir adroddiad Sgopio IWBA ar gyfer ymgynghori, a bydd yr adborth a gesglir yn cael ei ddwyn ymlaen i'r asesiad. Ymysg yr ymgynghoreion statudol mae CNC, Cadw, a Chyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd a Pharciau Cenedlaethol Lleol a Chenedlaethol.

Bydd Fframwaith IWBA yn arwain datblygiad y NWRTP ac yn llywio'r broses o ddatblygu ac arfarnu opsiynau. Drwy gydol y broses hon, bydd ymgynghori ac ymgysylltu ychwanegol yn digwydd gyda phartneriaid a rhan-ddeiliaid i helpu i lywio'r gwaith o ddatblygu'r NWRTP. Bydd canfyddiadau'r IWBA yn cael eu cyflwyno mewn Adroddiad IWBA, a fydd yn cyd-fynd â'r NWRTP drafft ar gyfer ymgynghori.

Bydd Adroddiad IWBA yn cynnwys y wybodaeth ganlynol:

- Gwybodaeth waelodlin amgylcheddol, cymdeithasol, diwylliannol ac economaidd wedi'i diweddaru sy'n berthnasol i'r NWRTP.
- Rhestr wedi'i diweddaru o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd a disgrifiad o sut mae'r rhain wedi cael eu hystyried yn yr arfarniad.
- Y fethodoleg sydd wedi'i dilyn ar gyfer yr IWBA a sut y cafodd ei ddefnyddio i lywio'r gwaith o ddatblygu'r NWRTP.
- Gwybodaeth am yr NWRTP arfaethedig, pam mae'r opsiwn neu'r opsiynau wedi'u dewis a'r opsiynau amgen a ystyriwyd.
- Effeithiau amgylcheddol, cymdeithasol, diwylliannol ac economaidd tebygol y NWTRP (gan ddal yr holl asesiadau sydd eu hangen a/neu eu sgrinio i'r IWBA).
- Camau lliniaru arfaethedig fydd yn cael eu cyflawni i leihau effeithiau negyddol sylweddol y NWRTP a chynyddu'r buddion y mae'n eu darparu.
- Monitro arfaethedig a fydd yn cael ei wneud i helpu i reoli a gwerthuso effaith y NWRTP.

Bydd cyfle i roi adborth ar Adroddiad IWBA a'r NWRTP drafft cyn i'r NWRTP gael ei ddiweddaru a'i gwblhau. Pan gyhoeddir y NWRTP terfynol, bydd Adroddiad Ymgynghori a Datganiad Ôl-fabwysiadu yn cyd-fynd â hyn, gan sicrhau bod rhan-ddeiliaid a'r cyhoedd yn cael gwybod sut mae'r ymatebion i'r ymgynghoriad a deilliannau asesu IWBA wedi cael eu hystyried yn y NWRTP terfynol.

6.2 Rhoi eich barn

Rydym yn awyddus i glywed eich barn am y NWRTP sydd ar y gorwel, a'i IWBA. Ein nod yw creu Cynllun Trafnidiaeth sy'n croesawu datblygiad cynaliadwy yn llawn, yn mynd i'r afael â phryderon lleol, ac yn manteisio ar gyfleoedd a gynhyrchir gan Gynllun Trafnidiaeth rhanbarthol newydd ar gyfer Gogledd Cymru. Isod, rydym wedi cynnwys cyfres o gwestiynau i lywio eich adborth ar gwmpas a dull yr IWBA. Mae croeso i chi rannu sylwadau neu adborth ychwanegol ochr yn ochr â'ch ymatebion.

Cwestiynau:

1. **Polisïau, cynlluniau ac amcanion perthnasol**

   (1a) A ydych yn teimlo ein bod wedi cynnwys yr holl gynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd perthnasol ac wedi ystyried y rhai a restrwyd yn ddigonol?

   [Cytuno'n gryf / Cytuno/ Niwtral/ Anghytuno / Anghytuno'n gryf]

   (1b) A oes dogfennau eraill sy'n benodol berthnasol i'r NWRTP nad ydynt wedi'u rhestru ac y dylid eu hystyried?

2. Gwybodaeth sylfaenol a materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol

(2a) A oes unrhyw ffynonellau gwybodaeth sylfaenol sy'n berthnasol i'r NWRTP nad ydynt wedi'u rhestru ac y dylid eu hystyried?

(2b) Ydych chi'n teimlo bod y materion cynaliadwyedd a'r cyfleoedd a nodwyd yn adlewyrchiad cywir o'r rhai ym maes astudio'r NWRTP?

[Cytuno'n gryf / Cytuno/ Niwtral / Anghytuno / Anghytuno'n gryf]

(2c) A oes unrhyw faterion neu gyfleoedd cynaliadwyedd eraill y dylid eu hystyried o fewn yr IWBA?

3. Amcanion a chwestiynau cynaliadwyedd

(3a) A ydych yn cytuno â'r amcanion cynaliadwyedd a'r cwestiynau yr ydym wedi'u nodi?

[Cytuno'n gryf / Cytuno/ Niwtral / Anghytuno / Anghytuno'n gryf]

(3b) A oes unrhyw amcanion neu gwestiynau eraill y credwch y dylid eu cynnwys yn yr IWBA?

4. Fframwaith arfarnu cynaliadwyedd

(4a) Ydych chi'n cytuno â'r fframwaith gwerthuso arfaethedig a'r dull gweithredu i ymgymryd â'r IWBA?

[Cytuno'n gryf / Cytuno / Niwtral / Anghytuno / Anghytuno'n gryf]

5. Sylwadau ychwanegol

- (5a) A oes gennych unrhyw sylwadau eraill yr hoffech eu gwneud ynghylch y dull a'r cwmpas a gynigir ar gyfer yr arfarniad cynaliadwyedd integredig?

Atodiad A: Amcanion Polisi, Cynllunio a Chynaliadwyedd

Atodiad B: Gwaelodlin

Atodiad C: Cyrff Dŵr WFD

Atodiad D: Adroddiad Cyn Sgrinio HRA