



Rhaglen Gyflawn

**Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee**

Cyfarfod

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL CBC Y GOGLEDD

Dyddiad ac Amser

2.00 y.h., DYDD LLUN, 16EG RHAGFYR, 2024

Lleoliad

Cyfarfod Rhithiol

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

Pwynt Cyswllt

Rhodri Jones

01286 679556

Rhodrijones1@gwynedd.llyw.cymru

CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG RHANBARTH Y GOGLEDD

Aelodau a phleidlais

Y Cyngorwyr

Dafydd Rhys Thomas	Cyngor Sir Ynys Môn
Craig ab Iago	Cyngor Gwynedd
Goronwy Edwards	Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
Barry Mellor	Cyngor Sir Ddinbych
Glyn Banks	Cyngor Sir y Fflint
David Bithell	Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Aelodau Cyfetholedig – Heb bleidlais

Angela Jones	Parc Cenedlaethol Eryri
Sedd Wag	Trafnidiaeth Cymru

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 Incedon	Dirprwy Swyddog Monitro
Dewi Morgan	Prif Swyddog Cyllid
David Hole	Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd

RHAGLEN

1. IS-GADEIRYDD

I ethol Is-gadeirydd ar gyfer 2024/25.

2. YMDDIHEURIADAU

Derbyn unrhyw ymddiheuriadau am absenoldeb.

3. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Derbyn unrhyw ymddiheuriadau am absenoldeb.

4. MATERION BRYG

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

5. COFNODION

4 - 9

Bydd y Cadeirydd yn cynnig dylid llofnodi cofnodion cyfarfod y pwyllgor hwn a gynhaliwyd ar 1 Hydref 2024 fel rhai cywir.

6. BLAEN GYNLLUN GWAITH YR IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

10 - 13

Claire Incledon (Dirprwy Swyddog Monitro) i gyflwyno'r adroddiad.

7. CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL GOGLEDD CYMRU - ACHOS DROS NEWID A CHYNLLUN YMGYSYLLTU Â RHANDDEILIAID

14 - 130

David Hole (Rheolwr Rhaglen Gweithredu y Cyd-bwyllgor Corfforedig) i gyflwyno'r adroddiad.

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL CBC Y GOGLEDD
01/10/2024

Yn bresennol:

Aelodau â Phleidlais - Y Cynghorwyr:- Dafydd Rhys Thomas (Cyngor Sir Ynys Môn), Dafydd Meurig (Cyngor Gwynedd), Goronwy Edwards (Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy), Dave Hughes (Cyngor Sir y Fflint) a David Bithell (Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam).

Prif Swyddogion – Huw Percy (Cyngor Sir Ynys Môn), Gerwyn Jones (Cyngor Gwynedd), Geraint Edwards (Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy), Emlyn Jones (Cyngor Sir Ddinbych), Darren Williams a Gwen Thomas (Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam).

Swyddogion yn bresennol - Alwen Williams (Prif Weithredwr Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd), David Hole (Rheolwr Rhaglen Gweithredu Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd), Claire Incledon (Dirprwy Swyddog Monitro), Jack Latkovic (Swyddog Democratiaeth Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd) a Rhodri Jones (Swyddog Gwasanaethau Democratiaeth).

Eraill yn bresennol – Allan Pitt (ARUP), Ruth Wotjan ac Adam Graham (Trafnidiaeth Cymru).

1. ETHOL CADEIRYDD

PENDERFYNWYD Ethol y Cynghorydd Goronwy Edwards yn Gadeirydd yr Is-bwyllgor ar gyfer 2024/25.

2. ETHOL IS-GADEIRYDD

PENDERFYNWYD Ethol y Cynghorydd Dave Hughes yn Is-gadeirydd yr Is-bwyllgor ar gyfer 2024/25.

Mewn trafodaeth bellach, llongyfarchwyd y Cynghorydd Dave Hughes am gael ei ethol yn Arweinydd Cyngor Sir y Fflint yn ddiweddar. Ystyriwyd os yw'n briodol iddo benodi'r Aelod Cabinet perthnasol sydd â chyfrifoldeb am faterion trafnidiaeth o fewn yr Awdurdod hwnnw i gymryd ei sedd ar yr Is-bwyllgor hwn.

Cadarnhawyd bydd y Dirprwy Swyddog Monitro yn ymchwilio i'r mater ymhellach a chynnal trafodaethau pellach gyda'r Cynghorydd yn unol â'r angen.

3. YMDDIHEURIADAU

Derbyniwyd ymddiheuriadau gan:-

- Y Cynghorydd Barry Mellor (Cyngor Sir Ddinbych)
- Katie Wilby (Prif Swyddog Cyngor Sir y Fflint)
- Iwan Evans (Swyddog Monitro)
- Dafydd Wyn Williams (Prif Swyddog Cyngor Gwynedd) gyda Gerwyn Jones yn dirprwyo.

4. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiad o fuddiant personol.

5. MATERION BRYS

Ni chodwyd unrhyw faterion brys.

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

Cyflwynwyd yr adroddiad gan y Dirprwy Swyddog Monitro.

PENDERFYNIAD

Mabwysiadwyd Y Cylch Gorchwyl.

RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

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.

TRAFODAETH

Adroddwyd y bu i Gyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd sefydlu'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol i gyflawni'r swyddogaeth o ddatblygu a chynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a pholisïau cysylltiedig.

Cadarnhawyd mai rôl yr Is-bwyllgor hwn yw datblygu polisïau rhanbarthol ar y cyd gyda'r Awdurdodau Lleol a phartneriaid. Nodwyd bod yr Is-bwyllgor hwn yn rhoi cyngor strategol i'r Cyd-bwyllgor wrth ddatblygu a mabwysiadu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Tywyswyd yr Aelodau drwy'r Cylch Gorchwyl gan gyfeirio at y ddeddfwriaeth berthnasol megis Adran 109 Deddf Trafnidiaeth 2000, Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig (Swyddogaethau Trafnidiaeth)(Cymru) a Rhan 5 Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021.

Eglurwyd bod naw prif agwedd o rôl yr Is-bwyllgor hwn, gan fanylu ar y rolau creiddiol, sef:

- 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 trafndiaeth leol yn ei ardal o Strategaeth Drafndiaeth Cymru.
- Cynghori a gwneud argymhellion ar wasanaeth trafndiaeth strategol integredig a chysylltiedig yn y Gogledd, drwy fonitro ac adolygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Pwysleisiwyd bod rôl yr Is-bwyllgor yn strategol ei natur, gan ei fod yn cydlynu gweithgarwch Awdurdodau Lleol a phartneriaid eraill fel y byddai dull rhanbarthol strategol yn ei le yn y maes polisi perthnasol.

Nodwyd bod gan yr Is-bwyllgor gyfrifoldebau i reoli prosiectau a rhaglenni. Esboniwyd bydd y rôl hon yn cael ei gyflawni drwy gydlynu, cynllunio a datblygu'r Rhaglenni prosiectau perthnasol a chyflwyno argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig. Ymhelaethwyd ar y cyfrifoldeb i fonitro ac adolygu lefel a defnydd adnoddau gan gynnwys staff, gan gyfeirio unrhyw argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig.

Cyhoeddwyd bydd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol yn paratoi adroddiad chwarterol ar ei waith i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig. Eglurwyd bod angen i'r adroddiadau hyn gynnwys:

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

7. CYFETHOL I'R IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

Cyflwynwyd yr adroddiad gan y Dirprwy Swyddog Monitro.

PENDERFYNWYD

- **Cyfethol Aelodau (heb bleidlais) ar yr Is-bwyllgor i gefnogi ei swyddogaethau a'i gyfrifoldebau.**
- **Gofyn i'r isod am gynrychiolydd fel yr Aelodau Cyfethol:**
 - **Parc Cenedlaethol Eryri (unigolion sydd â chyfrifoldeb am y portffolio trafndiaeth)**
 - **Trafnidiaeth Cymru (unigolyn sydd â chyfrifoldeb dros ranbarth y Gogledd)**

RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

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

TRAFODAETH

Adroddwyd bod Canllawiau Statudol yn nodi natur strategol i waith yr Is-bwyllgor ac yn rhoi'r hawliau i ethol dau Aelod Cyfetholedig (heb bleidlais) er mwyn eu cefnogi. Pwysleisiwyd bod y penderfyniad terfynol ar gyfethol Aelodau hynny yn gyfrifoldeb i'r Cyd-bwyllgor corfforedig.

Eglurwyd bod yr Aelodau Cyfetholedig yn cael eu penodi'n Aelodau i gefnogi swyddogaeth y Cyd-bwyllgor yn hytrach na chynrychioli unrhyw sefydliad neu gyflogwr. Cadarnhawyd bydd telerau cyfethol yn cael eu nodi yn y cytundeb cyfethol a dim ond y swyddogaethau trafndiaeth hynny sy'n cael eu dirprwyo i'r Is-bwyllgor fydd yn berthnasol iddynt.

Rhodddwyd arweiniad ar y math a'r ystod o sefydliadau a fyddai'n cael eu cynrychioli orau yn ogystal â'r sgiliau a'r profiad a fyddai'n fuddiol, gan nodi ei fod yn benderfyniad i'r Aelodau os ydynt yn awyddus i gyfethol dau Aelod (di bleidlais) i'r Is-bwyllgor hwn.

Cefnogwyd yr argymhelliad i gyfethol Aelodau (heb bleidlais). Cadarnhawyd y byddai'n gyfrifoldeb ar Barc Cenedlaethol Eryri a Thrafnidiaeth i Gymru i gadarnhau'r unigolion addas i fynychu cyfarfodydd yr Is-bwyllgor.

8. CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL: DIWEDDARIAD CYNNYDD AC ARGYMHELLION

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Brif Weithredwr Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd.

PENDERFYNWYD

1. Argymhellwyd cyflwyno ‘Datganiad gweledigaeth Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru’, ‘Amcanion SMART’ ac ‘Themâu trawsbynciol’ i CBC y Gogledd er mwyn eu mabwysiadu a’u cynnwys yn ‘Achos Dros Newid y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol’ a ‘Chynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru’.
2. Nodwyd prif ddyddiadau cerrig milltir ar gyfer cyflawni’r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a chyfarwyddo gwaith pellach i gyflawni’r prif gerrig milltir yn unol â chanllawiau Llywodraeth Cymru.
3. Nodwyd Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid drafft y mae’n rhaid ei baratoi i gefnogi’r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, ac i argymhell unrhyw ystyriaethau ychwanegol y dylid eu cynnwys.
4. Nodwyd bydd y swyddog arweiniol yn uwch swyddog â chyfrifoldeb am drafndiaeth ym mha bynnag Awdurdod a gynrychiolir trwy’r Cadeirydd etholedig. Cadarnhawyd bydd y swyddog arweiniol hwn yn gweithredu fel cyswllt rhwng y Grŵp Trafnidiaeth Ymgynghorol a’r Is-bwyllgor hwn.

RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

Mae’n ofynnol i CBC y Gogledd gynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) a Chynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRP) 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.

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

TRAFODAETH

Cyhoeddwyd mai gweledigaeth y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer y dyfodol yw ‘bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafndiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy’n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles’. Ymhelaethwyd yr amceni i gefnogi economi ffyniannus, gwella cysylltedd, cyfoethogi ansawdd bywyd, gwella mynediad i wasanaethau, sefydlu system drafndiaeth fwy gwydn a lleihau’r ddibyniaeth ar geir preifat ac hyrwyddo opsiynau teithio mwy ecogyfeillgar.

Ymhelaethwyd bod y Cynllun yn pwysleisio’r angen i leihau effaith amgylcheddol negyddol wrth annog cynaladwyedd rhanbarthol a lliniaru newid hinsawdd. Eglurwyd y gobeithiai gyflawni hyn drwy flaenoriaethu buddsoddiadau mewn trafndiaeth gyhoeddus, seilwaith teithio llesol a chyflwyno atebion arloesol i heriau symudedd.

Eglurwyd bod 15 blaenoriaeth wedi cael ei nodi ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn wreiddiol. Er hyn, mae cydweithio gyda Thrafnidiaeth i Gymru ac ARUP wedi arwain at ddatblygiad pedwar amcan SMART sy’n cwmpasu’r argymhellion gwreiddiol yn gliriach. Cadarnhawyd mai’r pedwar amcan hynny yw:

1. Gwella cysyllted digidol a gwasanaethau lleol
2. Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth

3. Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd allyriadau sero
4. Galluogi twf economaidd cynaliadwy.

Nodwyd hefyd bod pum thema wedi cael eu hadnabod i gyd-redeg gydag amcanion SMART. Manylwyd bod y rhain yn cynnwys 'Gwerth Cymdeithasol', 'Ecwiti', 'Bod dan arweiniad y Gymuned', 'Integreiddio' a 'Fforddiadwyedd'.

Tywyswyd yr Aelodau drwy'r amserlen i ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gan fanylu ar y dyddiadau allweddol. Pwysleisiwyd bod disgwyl i'r Prif Swyddog sydd â chyfrifoldeb am drafnidiaeth o'r Awdurdod Lleol, y Cadeirydd a'r Is-gadeirydd gefnogi'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol a Chyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd i wireddu'r amserlen hon.

Diolchwyd i Brif Weithredwr Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd a'r holl staff cefnogol am eu gwaith o ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

9. CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL: ADRODDIAD CWMPASU ARFARNU LLES INTEGREDIG

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Brif Weithredwr Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd gyda chymorth cynrychiolydd ARUP.

PENDERFYNWYD

Argymhell bod yr Adroddiad Cwmpasu Arfarniad Lles Integredig (IWBA) gan gynnwys ei Atodiadau'n cael eu mabwysiadu gan yr Is-bwyllgor gan fod yn rhaid eu paratoi i gefnogi'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

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'r 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.

Mae'r IWBA yn gam hanfodol yng nghynllun map ffordd, sydd yn sicrhau bod materion yn cael sylw priodol drwy'r Is-bwyllgor ac yn cael eu cyfeirio at y CBC mewn modd amserol er cymeradwyaeth.

TRAFODAETH

Eglurwyd bod yr adroddiad technegol hwn wedi ei ddatblygu gan ARUP er mwyn cyflwyno'r gwaith i ddatblygu Adroddiad Cwmpasu Arfarniad Lles Integredig (IWBA).

Adroddwyd bod yr IWBA yn gam allweddol o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac yn edrych i weld sut bydd y gallu ymgorffii llesiant ym mhob agwedd ohono. Nodwyd bod ystyriaeth yn cael ei roi i strategaethau eraill er mwyn dangos bod egwyddorion datblygu cynaliadwy yn cael eu defnyddio wrth ddiwallu gofynion deddfwriaethol. Nodwyd bod rhai o'r ystyriaethau perthnasol hyn yn cynnwys:

- 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
- Aseiad Effaith ar Hawliau Plant (CRIPA), fel sy'n ofynnol gan Fesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011.
- Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy (SMNR) A'R Polisi Adnoddau Naturiol (NRP) fel sy'n ofynnol gan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016
- Aseiad Rheoliadau Cynefinoedd, fel sy'n ofynnol gan Reoliadau Gwarchod Cynefinodd a Rhywogaethau 2017 fel y'u diwygiwyd (a elwir yn Rheoliadau Cynefinoedd 2017)

Cadarnhawyd y bwriedir rhannu'r Adroddiad Cwmpasu gyda chyrrff anstatudol, gan gynnwys Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru, Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru, er mwyn rhoi'r cyfle i gael adborth wrth gynnal ymgynghoriad gyda chyrrff statudol. Nodwyd bod yr ymgynghoriad cyhoeddus hwn yn cael ei gynnal am gyfnod o 12 wythnos yn fuan yn 2025.

Dechreuodd y cyfarfod am 15:00 a daeth i ben am 15:45.

Cadeirydd



ADRODDIAD I'R IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

16 Rhagfyr, 2024

TEITL: Blaen Gynllun Gwaith yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol

AWDUR: Claire Incledon, Dirprwy Swyddog Monitro

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Ystyried y Blaen Gynllun Gwaith.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Cytuno ar y Blaen Gynllun Gwaith.

2.2. Y gall y Cadeirydd ddiwygio'r Cynllun er mwyn cymryd i ystyriaeth newidiadau mewn amserlennu gwaith, yn amodol ar ddod â'r Cynllun i gyfarfod dilynol yr is-bwyllgor i'w gytuno.

3. Y RHESWM AM Y PENDERFYNIAD

3.1. Mae'r Blaen Gynllun Gwaith yn nodi calendr o gyfarfodydd ar gyfer y cyfnod hyd at fis Rhagfyr 2025, ac mae'n cyd-fynd ag amserlennu Llywodraeth Cymru yn ôl yr angen, a gyda dyddiadau cyfarfod y CBC.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae'r Blaen Gynllun Gwaith yn nodi'r calendr cyfarfodydd, ac mae hefyd yn amlinellu'r gwaith sydd i'w wneud gan yr is-bwyllgor fel rhan o'i swyddogaethau dirprwyedig, a'r swyddogaethau hynny a gedwir gan y CBC sef cymeradwyo a diwygio polisi trafndiaeth yn unol â Deddf Trafnidiaeth 2000.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

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

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

6.1. Rhoddir sylw i'r goblygiadau cyfreithiol a llywodraethu yng nghorff yr adroddiad.

ATODIADAU:

Atodiad 1: Blaen Gynllun Gwaith yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol: Rhagfyr 2024
- Hydref 2025

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro:

“Mae proses ddemocrataidd yr is-bwyllgor yn cael sylw drwy raglen waith wedi'i chytuno, a gaiff ei hamlinellu yn y Blaen Gynllun Gwaith hwn.”

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

“Dim sylwadau o safbwynt priodoldeb ariannol.”

BLAEN RAGLEN WAITH (Rhagfyr 2024- Hydref 2025)

Dyddiad y Cyfarfod	Eitemau a awgrymir ar gyfer yr agenda
2pm 16 Rhagfyr 2024	<p>Ethol Is-gadeirydd</p> <p>Mabwysiadu blaen gynllun yr is-bwyllgor</p> <p>Yr Achos dros Newid a'r Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid – tystiolaeth i gyfrannu i'r CTRh a gosod y trywydd ymgynghori. Hyn i ddod i'r is-bwyllgor i'w nodi, cyn cyhoeddi.</p> <p>Sesiwn Briffio Strategol (Anffurfio) – CTRh yn cynnwys y cynllun M&E, RTDP yn cynnwys teclyn blaenoriaethu, IWBA cyn-ymgynghori</p>
2pm 31 Mawrth 2025	<p>Adroddiad chwarterol</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cynnydd ar weithredu'r CTRh/diweddariad - Diweddariad ar y rhaglen waith a phrosiectau - Rheoli perfformiad - Perfformiad ariannol - Datblygiadau strategol
w/c 26 Mai 2025 l'w gadarnhau	<p>Sesiwn Briffio Strategol (anffurfiol) – RTP, RTDP, IWBA ar ôl ymgynghori</p>
	<p><i>Adolygiad ar ôl-ymgynghori o'r drafft terfynol – CBC 16/6 i gytuno ar y CTRh terfynol i'w gyflwyno i Lywodraeth Cymru</i></p>
l'w gadarnhau - (Gorffennaf 2025)	<p>(Mabwysiadu'n derfynol gan y CBC yn dilyn cymeradwyaeth Llywodraeth Cymru - os nad oes unrhyw newidiadau mawr)</p>
l'w gadarnhau (Hydref 2025)	<p>Hunanasesiad Blynyddol - adroddiad i'r CBC</p> <p>CYFARFOD CYFFREDINOL BLYNYDDOL -adolygu Cylch Gorchwyl -penodi Cadeirydd/Is-gadeirydd</p> <p>Adroddiad Chwarterol</p> <p>Adroddiad Cynnydd ar Gyflawni cynlluniau</p> <p>Cynllun Monitro a Gwerthuso – diweddariad chwarterol</p>

**Cyffredinol:
Cyfrifoldebau'r
is-bwyllgor**

Unrhyw gyfarwyddiadau gan y CBC/LIC?

Polisiâu rhanbarthol

-Parhau i gadw golwg arnynt

Pethau i'w cyflawni

-Ymgymryd â chyfarwyddiadau/tasgau fel y nodir gan y CBC

-Darparu cyngor/diweddariadau strategol i'r CBC

-Darparu ymatebion i Lywodraeth Cymru ar ofynion trafndiaeth gyhoeddus

monitro ac adolygu polisiâu trafndiaeth (i wneud argymhellion i'r CBC fel bo'r angen)

Aelodau Cyfetholedig (pleidleisio) – cadw golwg

Aelodau Cyfetholedig (heb bleidlais) penodwyd hyd at 31/3/26 – bydd angen adroddiad i gyfethol rhanddeiliaid cynrychioliadol Mawrth 2026.

Adolygiad Cynllun Monitro a Gwerthuso Gorffennaf 2026 (ac adolygiad 3 blynedd Gorffennaf 2028)

DRAFT

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL Y GOGLEDD

16 Rhagfyr, 2024

TEITL: Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru
– Achos dros Newid a Chynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

AWDUR: David Hole, Rheolwr Rhaglen Gweithredu y Cyd-bwyllgor Corfforedig

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Pwrpas yr adroddiad yw cyflwyno Achos dros Newid a Chynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol y Gogledd.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Cymeradwyo'r Achos dros Newid gan gynnwys y Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid fel rhan o Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol y Gogledd.

3. Y RHESWM DROS Y PENDERFYNIAD

3.1. Yn sgil Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021, mae Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd 2021 yn trosglwyddo'r swyddogaeth o ddatblygu polisiau trafndiaeth mewn perthynas ag ardal pob un o'i chynghorau cyfansoddol i'r CBC. Mae datblygu a gweithredu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn swyddogaeth statudol a weithredir gan y CBC drwy ei is-bwyllgor, gyda chefnogaeth y Canllawiau i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (Fersiwn 2) 2023. Mae'r Achos dros Newid gan gynnwys y Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid yn rhan allweddol o'r broses o ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer rhanbarth y Gogledd.

4. CEFNIDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBC) wedi'u ffurfio i hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol drwy fframwaith cyson a reolir yn ddemocrataidd. Mae'n ofynnol i CBC gydymffurfio â holl ddyletswyddau cyrff cyhoeddus a chânt gyfrifoldeb statudol penodol gan gynnwys gweithredu'r swyddogaeth o baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTPs)¹. O ran y Gogledd, rhaid i'r CBC ddatblygu polisiau trafndiaeth i weithredu Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 20212, gan ddarparu gweledigaeth hirdymor ar gyfer y 25 mlynedd nesaf. Mae'r gwaith hwn yn cael ei wneud ar y cyd ar draws y chwe awdurdod lleol sy'n ffurfio Aelodaeth CBC y Gogledd, a chynrychiolwyr o Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri a Thrafnidiaeth Cymru.

4.2. Cyflwynwyd y cyd-destun polisi i'r Aelodau ar gyfer yr achos dros newid yn y cyfarfod ar 1 Hydref. Mae gwaith wedi'i wneud i gwmpasu'r datganiad gweledigaeth, amcanion SMART a themâu trawsbynciol yn yr achos dros newid, sy'n nodi nod y RTP. Mae'n defnyddio Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (WTS) a chynlluniau strategol cyfredol eraill, yn ogystal â gwybodaeth

gyfredol am faterion a chyflleoedd gan gynnwys cynlluniau blaenorol. Mae'r Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid fel rhan o'r Achos dros Newid yn dangos pwy fydd yn rhan o ddatblygu'r RTP a sut y byddant yn cymryd rhan, gan gynnwys manylion y broses ymgynghori a mecanweithiau ymgysylltu eraill.

- 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.
- 4.4. Argymhellodd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol ar 1 Hydref y dylai'r CBC fabwysiadu datganiad Gweledigaeth, amcanion SMART, a themâu trawsbynciol Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol y Gogledd i'w cynnwys yn yr Achos dros Newid drafft a gyflwynwyd ac i'r drafft gael ei ddiweddarau a'i gyflwyno i'r Is-bwyllgor yn ei gyfarfod nesaf. Hefyd, gofynnwyd i'r is-bwyllgor nodi'r Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid drafft a gyflwynwyd, y mae'n rhaid ei baratoi i gefnogi'r RTP ac argymhell unrhyw ystyriaethau ychwanegol y dylid eu cynnwys.
- 4.5. Lluniwyd y ddwy ddogfen mewn partneriaeth â Trafnidiaeth Cymru (Achos dros Newid) ac ARUP (Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid). Ar hyn o bryd, rydym yn ceisio cymeradwyaeth i'r ddwy ddogfen wrth i'r rhaglen gwblhau'r gwaith o ddatblygu'r RTP, RTDP, IWBA drafft a'i sylfaen dystiolaeth ategol i symud tuag at ymgynghoriad cyhoeddus gyda tharged cychwyn ym mis Ionawr 2025. Efallai y bydd mân ddiwygiadau technegol i'r cynlluniau hyn fel rhan o gwblhau'r gwaith, a bydd unrhyw beth sy'n newid cyfeiriad strategol neu gynnwys yr hyn sy'n cael ei gyntuno yn cael ei ddwyn yn ôl gerbron yr Aelodau.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

- 5.1. Bydd costau'n cael eu tynnu o gyllidebau presennol CBC y Gogledd gyda'r gefnogaeth angenrheidiol gan dimau Cyfreithiol a Chyllid Cyngor Gwynedd.

6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

- 6.1. Mae Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd 2021 yn nodi'r ddyletswydd ar y CBC i ddatblygu polisiau ar gyfer hyrwyddo ac annog trafndiaeth ddiogel, integredig, effeithlon ac economaidd. Wrth weithredu'r swyddogaeth hon, cânt y dasg o ddatblygu a gweithredu polisiau trafndiaeth ar gyfer eu hardal o Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. Mae datblygu a gweithredu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn swyddogaeth statudol a weithredir gan y CBC drwy ei is-bwyllgor.

ATODIADAU:

- Atodiad 1:** Achos dros Newid gan gynnwys Atodiad 1 y Cyd-destun Polisi
- Atodiad 2:** Cynllun Ymgysylltu â Rhan-ddeiliaid
[Atodiadau technegol ar gael ar gais – Atodiad 2 Data Cefndir ac Ymchwil]

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro.

"Mae'r adroddiad wedi bod yn destun mewnbwn cyfreithiol. Rwy'n fodlon gyda'i briodoldeb."

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

"Nid oes gennyf unrhyw wrthwynebiad i'r penderfyniad a geisir o safbwynt priodoldeb ariannol. Rwy'n disgwyl i'r gwaith o ddatblygu'r cynllun gael ei gwblhau o fewn cyllideb y CBC."



Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee



Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Gogledd Cymru

Yr Achos Dros Newid

(Drafft)



CRYNODEB GWEITHREDOL

Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) Gogledd Cymru yn cael ei ddatblygu gan Gyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd (CJC). Mae'r Achos dros Newid hwn yn nodi nodau ac amcanion y RTP ac yn nodi'r materion, yr heriau a'r cyfleoedd allweddol y dylai'r cynllun eu hystyried er mwyn arwain y gwaith o ddatblygu rhwydwaith trafniadaeth integredig i Ogledd Cymru.

Mae'n ystyried tystiolaeth ac argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru gan hefyd ystyried sut y gall Gogledd Cymru gefnogi'r gwaith o gyflawni Llwybr Newydd - Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, a pholisiau a strategaethau lleol.

Trefol a Gwledig

Mae natur amrywiol aneddiadau a chymunedau gogledd Cymru yn golygu bod angen i'r RTP ystyried anghenion preswylwyr mewn canolfannau trefol a chymunedau gwledig. Er y gellir, ac fe ddylid, hwyluso newid moddol drwy well cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn ein trefi a'n dinasoedd a rhyngddynt, mae'n hollbwysig bod yr RTP yn cydnabod bod 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 hefyd ystyried gwasanaethau trafniadaeth gwledig integredig sy'n gyson ac o safon uchel, a chynnwys gwell isadeiledd cerdded a beicio i gysylltu cymunedau gwledig. Fodd bynnag, mae'n hanfodol bod yr RTP yn cydnabod bod defnydd ceir preifat yn cael ei ystyried yn hanfodol i lawer o drigolion gwledig a rhaid ystyried sut i hwyluso'r newid i gerbydau trydan i'r rhai mewn ardaloedd gwledig sy'n fwy dibynnol ar ddefnyddio ceir 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 trafniadaeth yn amrywio ar draws Gogledd Cymru. Mewn ardaloedd gwledig, gall cyflogaeth fod yn dymhorol ac anghysbell. Mewn ardaloedd lle mae twristiaeth sylweddol, ceir galw cynyddol ar y rhwydwaith trafniadaeth yn rhymor 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, ac mae'n hanfodol bod ein rhwydwaith trafniadaeth yn addas ar gyfer gwneud y mwyaf o'r cyfleoedd hyn. 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 nwyddau 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 yn 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 cynaliadwy.

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 sawl atyniad 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 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 â phrif atyniadau megis safleoedd cyflogaeth ac addysg, gofal iechyd, gorsafoedd rheilffordd ac atyniadau twristiaid. Mae gan fysiau rôl bwysicach fyth i'w chwarae yn y trefi a'r pentrefi niferus yng Ngogledd Cymru nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau rheilffordd.

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. Mae gwelliannau pwysig eraill ar y rheilffyrdd yn cynnwys Caer i Wrecsam, Rheilffordd Dyffryn Conwy, ac Arfordir y Cambrian.

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.

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 chydabod bod newid i gerbydau dim allyriadau yn ffordd fwy effeithiol o ddatgarboneiddio teithio, wrth chwilio am gyfleoedd i wella'r ddarpariaeth teithio llesol a chlodiant cyhoeddus.

Rôl y Car Preifat

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

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

Rheoli a Chynnal Isadeiledd

Mae rhwydwaith o isadeiledd trafndiaeth wedi'i gynnal yn dda yn allweddol i gefnogi teithio o gwmpas y Gogledd, ar gyfer siwrneiau car preifat ond hefyd gwasanaethau bus a siwrneiau teithio llesol. Mae'r holl siwrneiau bus a chyfran fawr o dripiâu 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 trafndiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles.

Mae ein datganiad gweledigaeth wedi'i ategu gan set o 15 Uchelgais.

Drwy'r RTP, byddwn yn:

1. Datblygu rhwydwaith trafndiaeth 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth
 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

Cefnogir y weledigaeth gan gyfres o bedwar Amcan SMART, y gallwn asesu effaith polisiau a chynlluniau trafndiaeth y dyfodol yn eu herbyn a'u rôl wrth gyflawni'r weledigaeth ar gyfer trafndiaeth yng Ngogledd Cymru. Yr amcanion SMART hyn yw:


1. Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol
2. Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth
3. Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau
4. Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy



TABL CYNNWYS

CRYNODEB GWEITHREDOL

1.	CYFLWYNIAD	1
1.1	Pwrpas a Chyd-destun	1
1.2	Strwythur yr Achos dros Newid	2
2.	NODI AMCANION	4
2.1	Gweledigaeth	4
2.2	Uchelgais	4
2.3	Amcanion SMART	11
3.	GOGLEDD CYMRU	13
3.1	Gogledd Cymru - Lle Gwych i Fyw, Gweithio ac Ymweld ag Ef	13
3.2	Poblogaeth	14
3.3	Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru	16
3.4	Dwysedd Poblogaeth	17
3.5	Cyflogaeth yng ngogledd Cymru	20
4.	SUT YR YDYM YN TEITHIO	23
4.1	Teithio Llesol	23
4.2	Bws	24
4.3	Rheilffordd	25
4.4	Rhwydwaith Ffyrdd	26
4.5	Cerbydau Trydan	28
4.6	Man Cychwyn a Phen Taith	29
5.	ADOLYGU PROBLEMAU, MATERION A CHYFLEOEDD	33
5.1	Rheoli a Chynnal Asedau	33
5.2	Yr Economi	33
5.3	Teithio Traws-ffiniol	34
5.4	Y Parc Cenedlaethol	35
5.5	Economi Ymwelwyr	36
5.6	Cymunedau Gwledig	36
5.7	Cludo Nwyddau	37
5.8	Croesfannau'r Fenai	38
5.9	Cysylltedd Digidol	40



6.	ROLAU, CYFRIFOLDEBAU AC ARIANNU	42
6.1	Cydweithredu Rhanbarthol a Chynllunio Strategol	42
6.2	Rheilffordd	42
6.3	Bws Lleol	42
6.4	Teithio Llesol	43
6.5	Cyfrifoldeb Awdurdodau Lleol fel yr Awdurdodau Priffyrdd	43
6.6	Cyllid	43
	Atodiad 1: Prif Bwyntiau Llywodraeth Cymru i Ddatblygu RTP	45
	Atodiad 2: Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru - Data Sectorau a Man Cychwyn a Phen y Daith	46

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 CJs 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 sy'n cymhell pobl i beidio â defnyddio ceir a chymhell 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 y 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 Trafnidiaeth Cymru a strategaethau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol eraill gan gynnwys Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
- Ystyried canfyddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru
- Tynnu ar ddealltwriaeth bresennol o faterion a chyfleoedd ar gyfer trafndiaeth 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 trafndiaeth yn sylweddol a rhaid eu hystyried yn llawn mewn unrhyw brosiect neu raglen yng ngogledd Cymru. Defnyddir asesiadau WellTAG, ble bo'n briodol, i sicrhau bod penderfyniadau ar fuddsoddi mewn trafndiaeth yn ystyried nodau llesiant. Gwyddwn fod trafndiaeth 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 gydnherth - 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 cydlynol - 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 llwybrau 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 bydd Gogledd Cymru yn symud i sefyllfa lle bydd 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 byddwn 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 polisiâu cenedlaethol, rhanbarthol a lleol sy'n dylanwadu datblygiad yr RTP yn cael eu hystyried yn Atodiad 1: "Cyd-destun Strategaeth a Pholisi"

Mae'r Achos dros Newid hwn yn ystyried y dystiolaeth sydd ar gael ar adeg datblygu'r RTP. Cydnabyddir y bydd ystadegau a thystiolaeth newydd a diweddar yn ymwneud â thrafnidiaeth yn dod i'r amlwg ar ôl cyhoeddi'r Achos dros Newid. Bydd y rhain yn cael eu hystyried wrth ddiweddarau'r RTP a'i ddogfennau cefnogol yn y dyfodol.

Mae tystiolaeth ategol wedi'i chynnwys yn Atodiad 2: "Papur Cefndir, data a thystiolaeth RTP Gogledd Cymru".

2. NODI AMCANION

2.1 Gweledigaeth

Bwriedir i'r weledigaeth ar gyfer yr RTP fod yn esblygiad o'r datganiad gweledigaeth cryf a oedd wedi'i gynnwys yng Nghynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd 2015¹.

Bwriad y Weledigaeth hefyd yw cefnogi'r gwaith o ddarparu Llwybr Newydd² yng Ngogledd Cymru a bwrw ymlaen ag argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru³. Gellir gweld rhagor o fanylion am y dogfennau hynny yn Atodiad 1.

Y Weledigaeth ar gyfer RTP Gogledd Cymru yw:

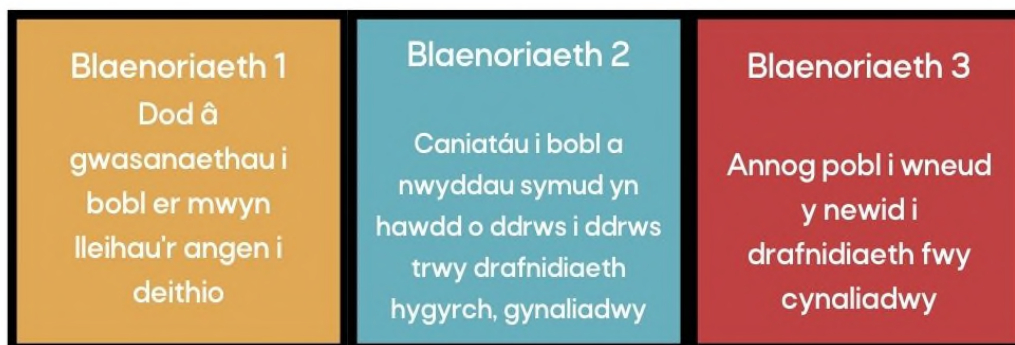
Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafndiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles.

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 drafndiaeth 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 trafndiaeth, defnyddwyr trafndiaeth, sefydliadau sector gwirfoddol a chyda datblygwyr a busnesau.

2.2 Uchelgeisiau

Fel sylfaen i'n datganiad gweledigaeth, ceir gyfres o Amcanion a bydd prosiectau/rhaglenni yn cael eu hasesu yn eu herbyn. Mae'r uchelgeisiau hyn wedi'u nodi i gyd-fynd â blaenoriaethau Llwybr Newydd, a ddangosir yn Ffigwr 2.1.



Ffigwr 2.1 - Blaenoriaethau Llwybr Newydd

Dangosir uchelgeisiau'r RTP yn Nhabl 2.1.

¹Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru 2015 (flintshire.gov.uk)

²Llwybr Newydd: strategaeth trafndiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU

³Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru | LLYW.CYMRU



Uchelgais 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 trafndiaeth 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 preswlydd.	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 chlodiant 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 sy'n cyd-fynd ag ymgyrch y Strategaeth i fod yn 'Dda i'r economi a lleoedd yng Nghymru'
4	Gwella mynediad i wasanaethau allweddol	Mae'n hanfodol fod pob preswlydd 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.	Mae'r Amcan yn cyd-fynd â Blaenoriaeth 2 drwy wella dibynadwyedd, diogelwch ac amllder trafndiaeth gyhoeddus a gweithio i ymestyn 'cyrhaeddiad' daearyddol trafndiaeth gyhoeddus mewn ffordd greadigol.



Uchelgais 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	<p>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.</p> <p>Mewn rhai lleoliadau, gellir annog y newid hwn mewn diwylliant drwy ysgogi'r gymuned i adnabod datrysiadau lleol.</p>	<p>Mae'r 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.</p> <p>Bydd targed Llywodraeth Cymru o 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.</p>
6	Gwella mynediad i ganol trefi a dinasoedd ar gyfer pob dull cynaliadwy	<p>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.</p>	<p>Mae'r amcan hwn yn cyd-fynd â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru drwy gyd-fynd â 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.</p>



Uchelgais 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	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Yr 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.</p> <p>Mae'r amcan hwn yn cyd-fynd â'r awydd i leihau allyriadau nwyon tŷ gwyr o drafnidiaeth – bydd yr RTP yn ystyriol o lwybr lleihau carbon Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU ar gyfer trafndiaeth arwyneb.</p>
8	Gwella diogelwch i holl ddefnyddwyr y briffordd	<p>Dylid ystyried ein rhwydwaith priffyrdd yn ddiogel i bawb, yn enwedig defnyddwyr ffordd mwy bregus.</p>	<p>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 ffyrdd.</p>
9	Lleihau'r angen i deithio	<p>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 positif ar leihau pwysau parcio, tagfeydd, pwysau amser teithio prysur a llygredd.</p>	<p>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.</p>



Uchelgais 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 trafndiaeth yn adlewyrchu anghenion preswylwyr a chymunedau. Mae rhwydwaith trafndiaeth 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 LIC 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 trydydd sector.
11	Gwneud llesiant yn ystyriaeth graidd ar draws pob prosiect a rhaglen drafnidiaeth yng ngogledd Cymru	Rhaid i lesiant pob preswlydd 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 – Trwy ganolbwyntio ar newid moddol, lleihau llygredd aer sy'n 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 lleol traffig



Uchelgais 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	Dylai ein system drafnidiaeth ddarparu mynediad cynaliadwy i weithgareddau a digwyddiadau diwylliannol a Chymraeg. Mae'n bwysig bod gwybodaeth, gan gynnwys archebion a gwybodaeth/systemau digidol, yn cael ei darparu yn Gymraeg ac yn Saesneg.	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 trafndiaeth	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 trafndiaeth 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 trafndiaeth gynaliadwy. Byddwn yn anelu i gael gwared ar y rhwystrau ffisegol, agweddol, amgylcheddol, systemig, ieithyddol ac economaidd sy'n atal pobl rhag defnyddio trafndiaeth gynaliadwy, sy'n cynnwys cerdded, beicio a chludiant cyhoeddus.	Bydd yr amcan hwn yn cefnogi'r Llwybr Cydraddoldeb drwy sicrhau hygyrchedd trafndiaeth 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 trafndiaeth ar draws Gogledd Cymru.



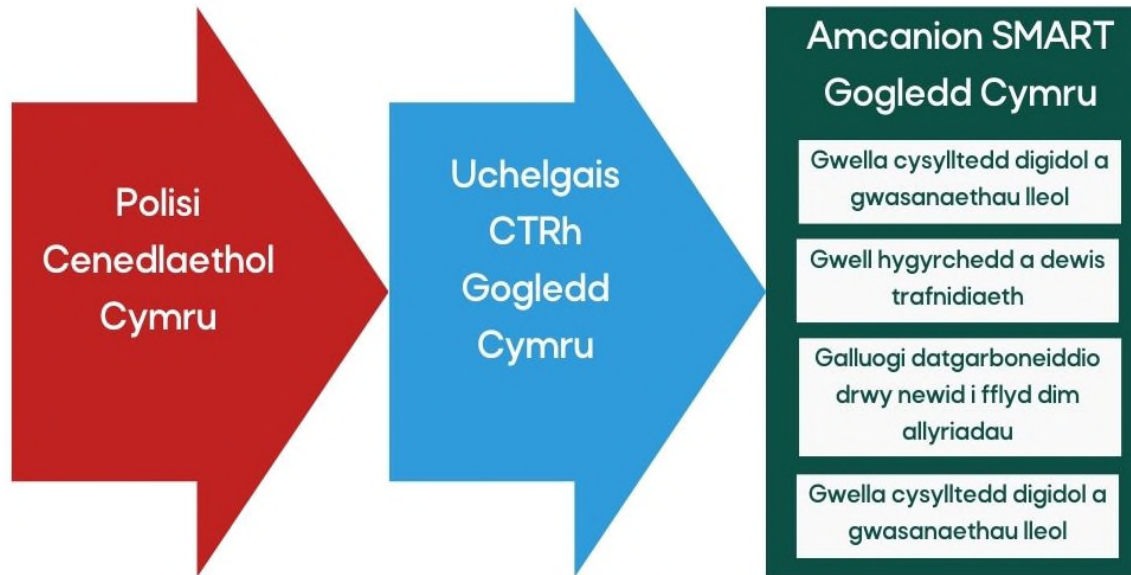
Uchelgais Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i Ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
14	Integreiddio'r Parth Buddsoddi a'r Porthladd Rhydd fel ystyriaethau rhanbarthol.	<p>Bydd y Porthladd Rhydd yng Nghaergybi, Ynys Môn yn gweithredu fel hwb ar gyfer masnach, arloesedd a buddsoddiad byd-eang, yn cefnogi talent lleol ac yn croesawu cyfleoedd cyflogaeth newydd. Felly, bydd cysylltiadau trafndiaeth 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.</p> <p>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 trafndiaeth yn allweddol o ran gwneud yr ardal yn atyniadol i fuddsoddiad a gweithlu o safon uchel.</p>	<p>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 trafndiaeth yn ystyriaeth allweddol yma, a dull carbon isel yn benodol.</p>
15	Nodi synergeddau rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) a'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP)	<p>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.</p>	<p>Dylai'r broses gynllunio a'r broses cynllunio trafndiaeth gefnogi ac annog y defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy.</p>

Tabl 2.1 - Uchelgeisiau RTP



2.3 Amcanion SMART

Ochr yn ochr â'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, rydym yn datblygu Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP) a fydd yn nodi'r cynlluniau a'r rhaglenni yr ydym yn bwriadu eu cyflawni dros y pum mlynedd nesaf i gyflawni ein gweledigaeth. Er mwyn blaenoriaethu'r rhestr o gynlluniau a rhaglenni yn y RTDP, byddwn yn eu hasesu yn erbyn cyfres o amcanion SMART. Mae'r amcanion hyn wedi'u nodi i gefnogi'r gwaith o gyflawni polisi cenedlaethol a'n huchelgeisiau rhanbarthol, fel y dangosir yn Ffigur 2.2.



Ffigur 2.2 - Datblygu Amcanion SMART



Yr amcanion SMART yr ydym wedi'u defnyddio i asesu a blaenoriaethu cynlluniau yw:

Amcanion SMART y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

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 trafndiaeth:

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 rhaniad 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.

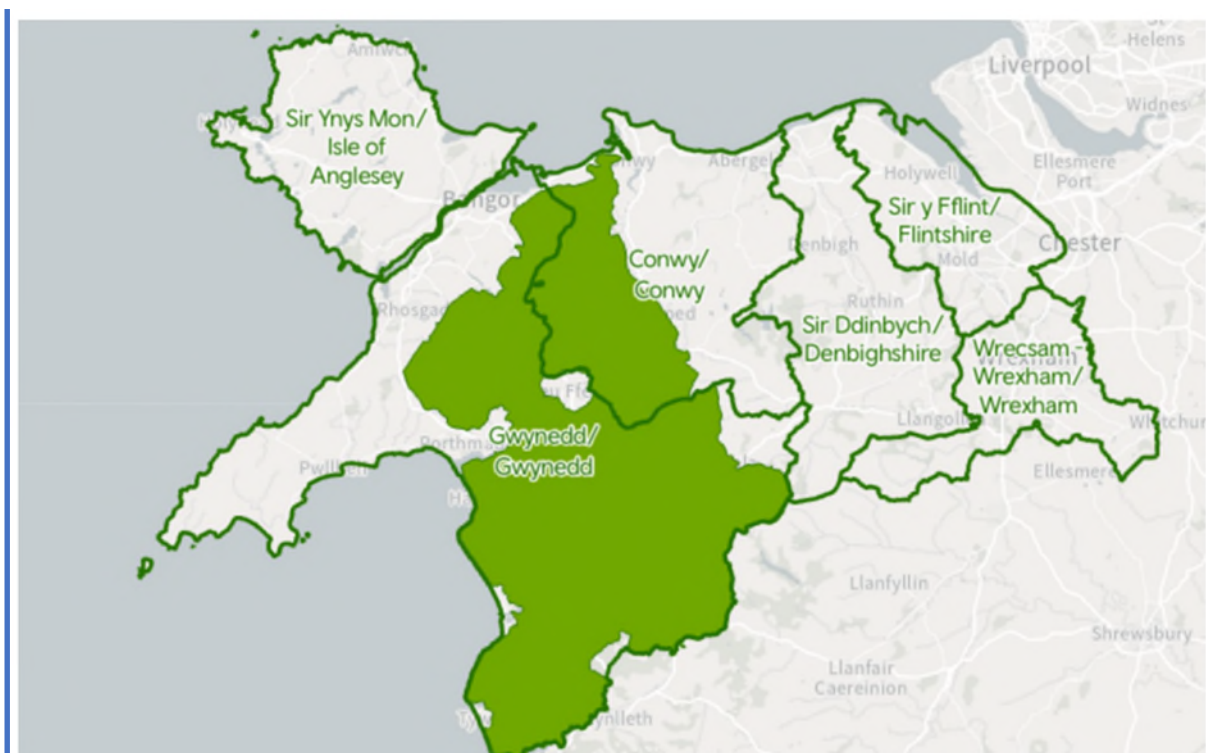
4. Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy:

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

3. Gogledd Cymru

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

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 Phrifysgol Wrecsam 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. Mae gan y Gorllewin, Eryri a'r ardal gyfagos gymaint i'w gynnig drwy ystod gyffrous o weithgareddau awyr agored gan gynnwys beicio, mynydda, creadigrwydd Zip World a phrofiad cyffrous 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, fe deithiwn 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 ddysgwyd o leoliadau eraill yn 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 ddiddordeb. 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. Mae yna hefyd lawer o safleoedd Cadw ac adeiladau ac amgueddfeydd hanesyddol eraill sy'n denu nifer fawr o ymwelwyr. Archwilir hygyrchedd effeithiol i'r safleoedd hyn yn defnyddio dulliau gwahanol i'r car.

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 nghystadlueaeth Statws Dinas Jiwbil 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 bwlc 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 bwlc 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 y bydd IZ o fudd nid yn unig i Wrecsam a Sir y Fflint 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.

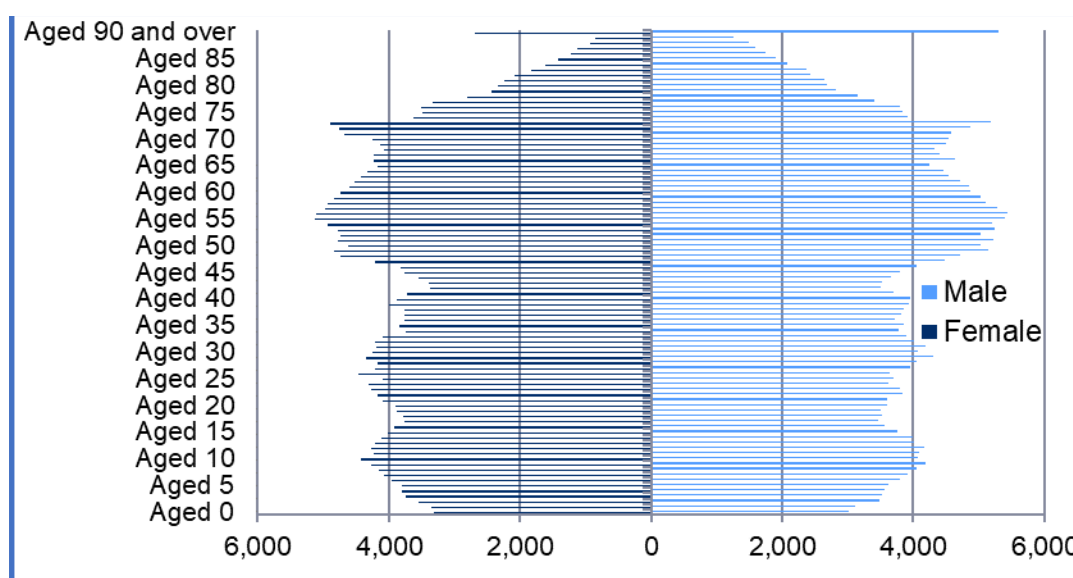
Ardal	Poblogaeth Canol Blwyddyn 2020
Cymru	3,105,000
Gogledd Cymru	687,098
Ynys Môn	68,944
Gwynedd	117,072
Conwy	114,828

Sir Ddinbych	96,046
Sir y Fflint	155,076
Wrecsam	135,132

Tabl 3.1 - Amcangyfrif o boblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn⁴

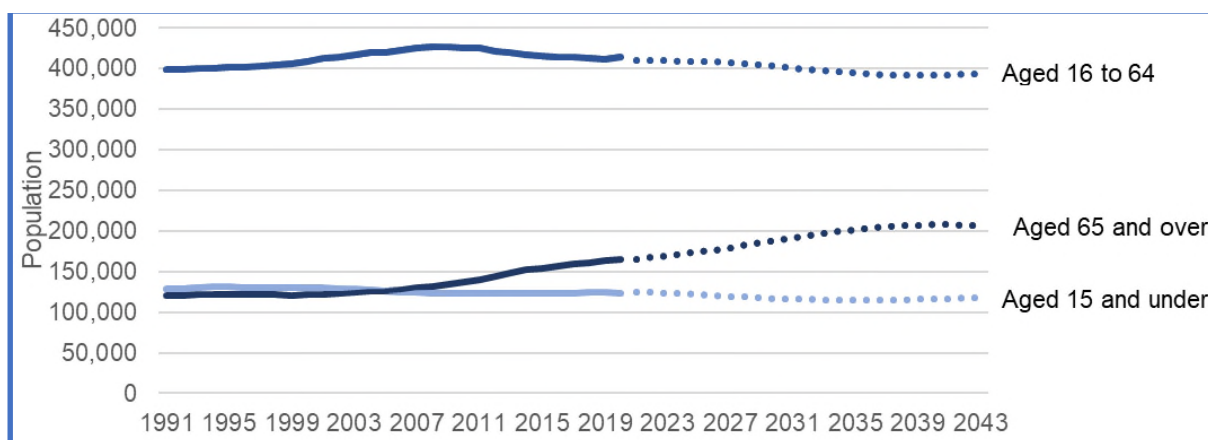
Mae poblogaeth Cymru yn heneiddio; golyga hyn fod cyfran fwy o bobl hŷn yn rhan o'r boblogaeth gyfan. Mae rhagamcan y bydd hyn yn parhau wrth i bobl fyw'n hirach a nifer y genedigaethau aros yn isel. Mae ystyried y newid hwn mewn demograffi yn y modd yr ydym yn cynllunio trafndiaeth yng ngogledd Cymru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

Amcangyfrifwyd fod canran y boblogaeth dros 65 oed yng Nghymru yn 21% yn 2020. I ogledd Cymru, roedd dros 23% neu bron yn 1 o bob 4 person. Yng Nghonwy, roedd 28% yn 65 oed a hŷn, y canran uchaf ymysg holl awdurdodau lleol Cymru. Gwelir 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 2025⁵

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.



⁴[Amcangyfrifon poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn \(StatsWales\)](#)

⁵[Amcangyfrifon poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn \(StatsWales\)](#)

Ffigwr 3.3 – Amcangyfrifon a rhagolygon poblogaeth ar gyfer Gogledd Cymru yn ôl grŵp oedran bras a blwyddyn, 1991 i 2043⁶

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/Ca ribiaidd/Du Prydeinig	Grwpiau ethnig eraill
	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'r boblogaeth fesul grŵp ethnig, Arolwg Poblogaeth Blynyddol, 2018-20

Ar draws Cymru, Gogledd Cymru oedd â'r gyfran isaf o bobl a oedd yn nodi eu bod 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 y drefn honno) (Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth).

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 gwarchoddedig.

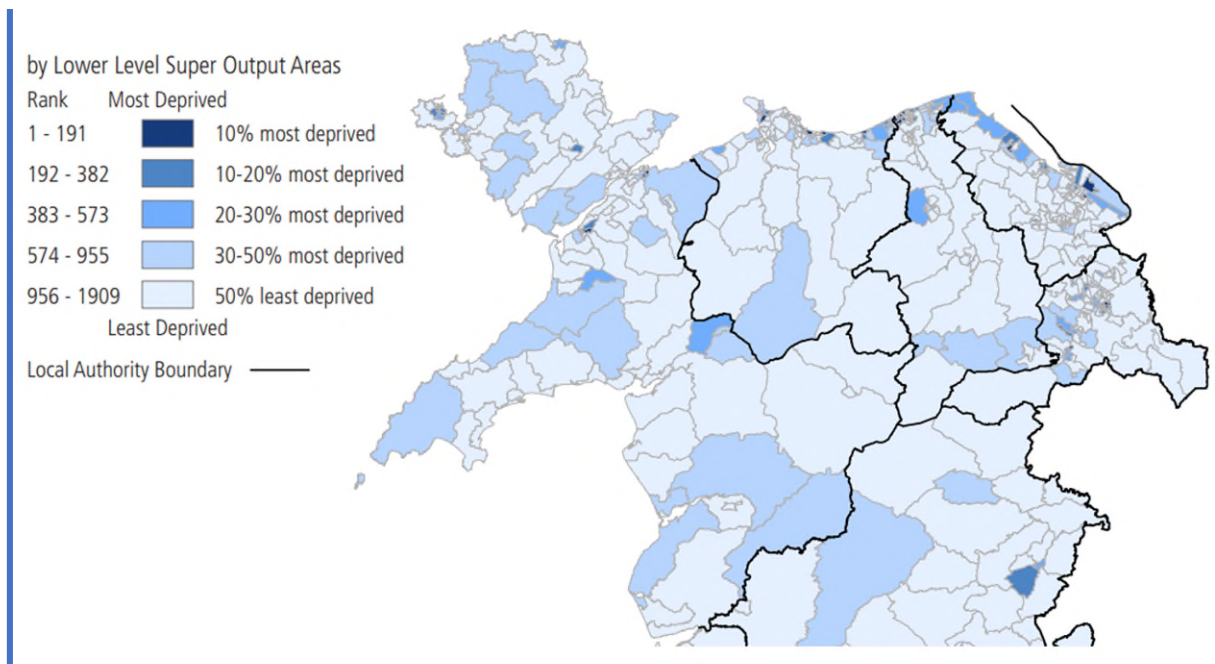
3.3 Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru

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 (hy. 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.

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



Ffigur 3.4 - Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru⁷

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

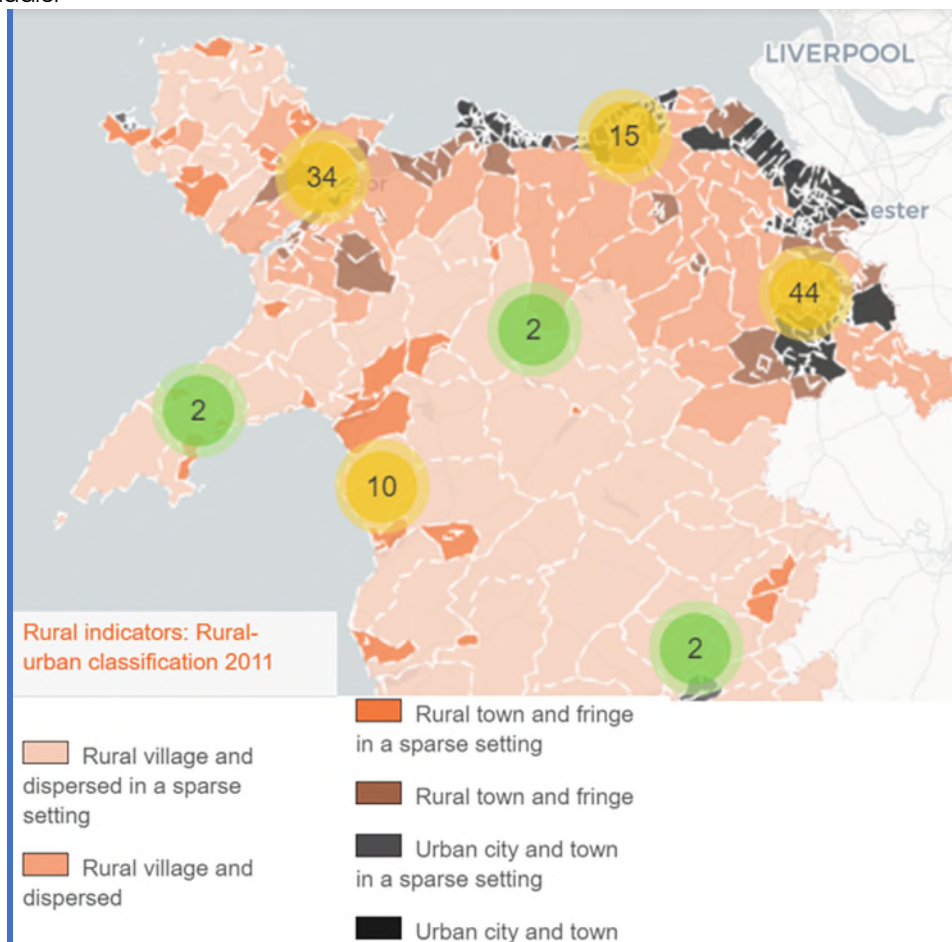
Mae dwysedd poblogaeth Gogledd Cymru yn is na Chymru gyfan. Dangosir dwysedd poblogaeth pob un o'r chwe awdurdod lleol yn y rhanbarth yn Nhabl 3.3. Mae dwysedd poblogaeth yn amrywio'n sylweddol ar draws Gogledd Cymru, gyda Sir y Fflint a Wrecsam â dwysedd poblogaeth mwy na'r awdurdodau lleol eraill yng 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 isaf 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

⁷WMD - Tudalen Gartref (gov.wales)

Tabl 3.3 – Dwysedd poblogaeth (personau fesul cilomedr sgwâr) yn ôl awdurdod lleol⁸

Mae data Cyfrifiad 2011 wedi cael ei ddefnyddio i lywio'r data ar wefan 'Deall Lleoedd Cymru'⁹. O'r wefan hon, mae Ffigur 3.5 yn dangos sut mae ardaloedd trefol a gwledig Gogledd Cymru wedi'u categorio.



Ffigur 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 Ffigur 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 anos 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 anallu 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 chluddiant preifata a chyhoeddus. Y gwasanaethau a ystyriwyd yw:

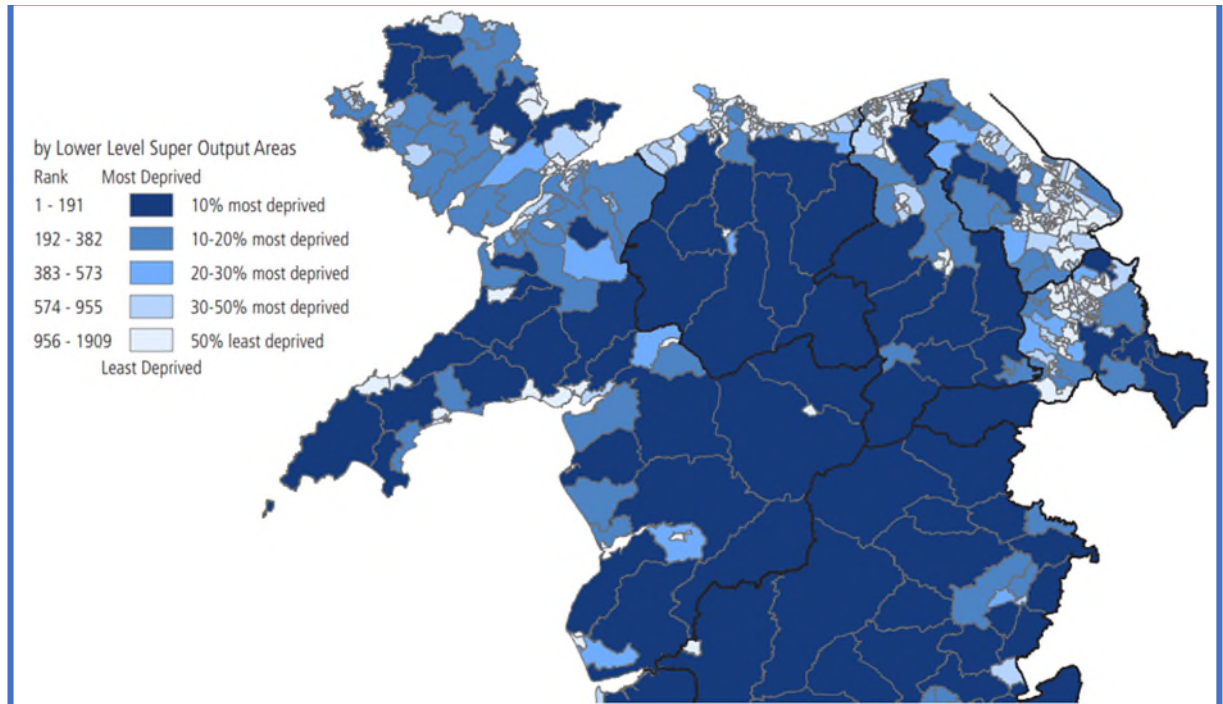
- Y Fferyllfa,
- Y Siop fwyd,
- Y Meddyg Teulu,

⁸[Dwysedd poblogaeth \(pobl fesul cilometr sgwâr\) yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn \(StatsWales\)](#)

⁹[Tudalen Gartref | Deall Lleoedd Cymru 0.1](#)

- Swyddfa'r Post,
- Yr Ysgol gynradd,
- Y Llyfrgell gyhoeddus,
- Cyfleuster Chwaraeon,
- Yr Ysgol Uwchradd a'r
- Orsaf betrol (trafnidiaeth breifat yn unig)

Yn y cyd-destun hwn, mae amddifadedd uchel yn gyffredin ar draws ardaloedd gwledig Cymru, fel y dengys yn Ffigur 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.

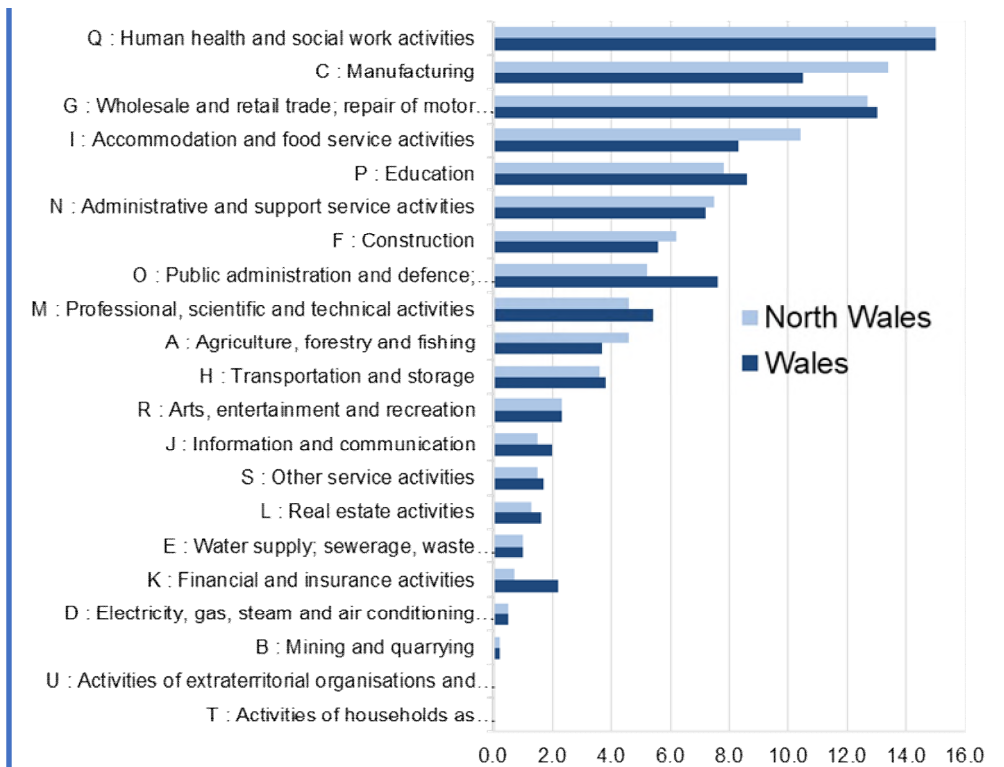


Ffigur 3.6 - Mynediad i Wasanaethau WIMD

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 Ffigur 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 Ffigur 3.7.

- Amaeth, coedwigaeth a physgota.

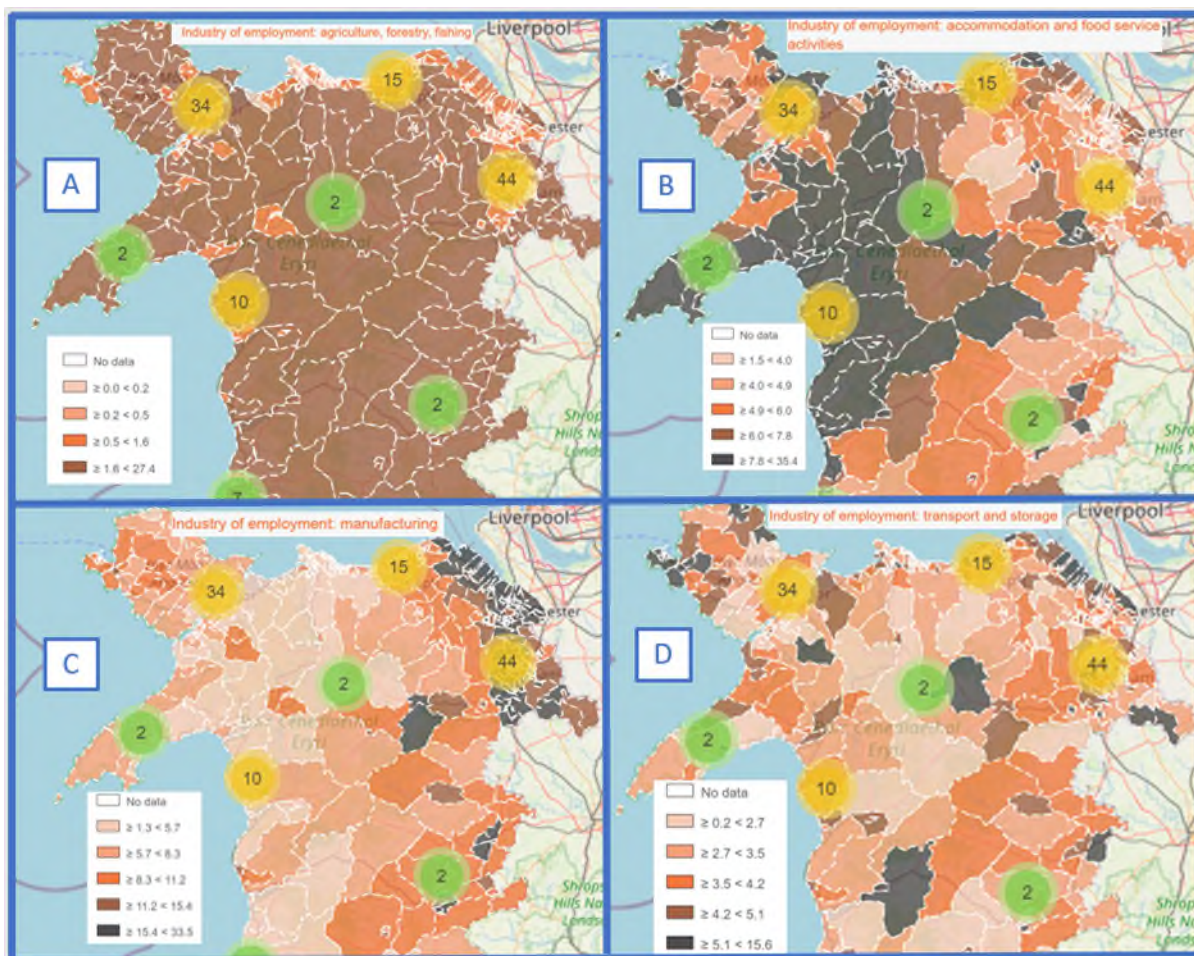


Ffigur 3.8 - Canran o gyfanswm cyflogaeth yn ôl Diwydiant, Gogledd Cymru a Chymru

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

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

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.



Ffigur 3.9 - Amlygrwydd gwahanol sectorau cyflogaeth yng Ngogledd Cymru
 (Gwefan 'Deall Lleoedd Cymru'¹⁰ - Nodi: 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 trafnidiaeth yn amrywio ar draws Gogledd Cymru. Mewn ardaloedd gwledig, gall cyflogaeth fod yn dymhorol ac anghysbell. Mewn ardaloedd lle mae twristiaeth sylweddol, ceir galw cynyddol ar y rhwydwaith trafnidiaeth yn rhyngor 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.

¹⁰[Tudalen Gartref | Deall Lleoedd Cymru 0.1](#)

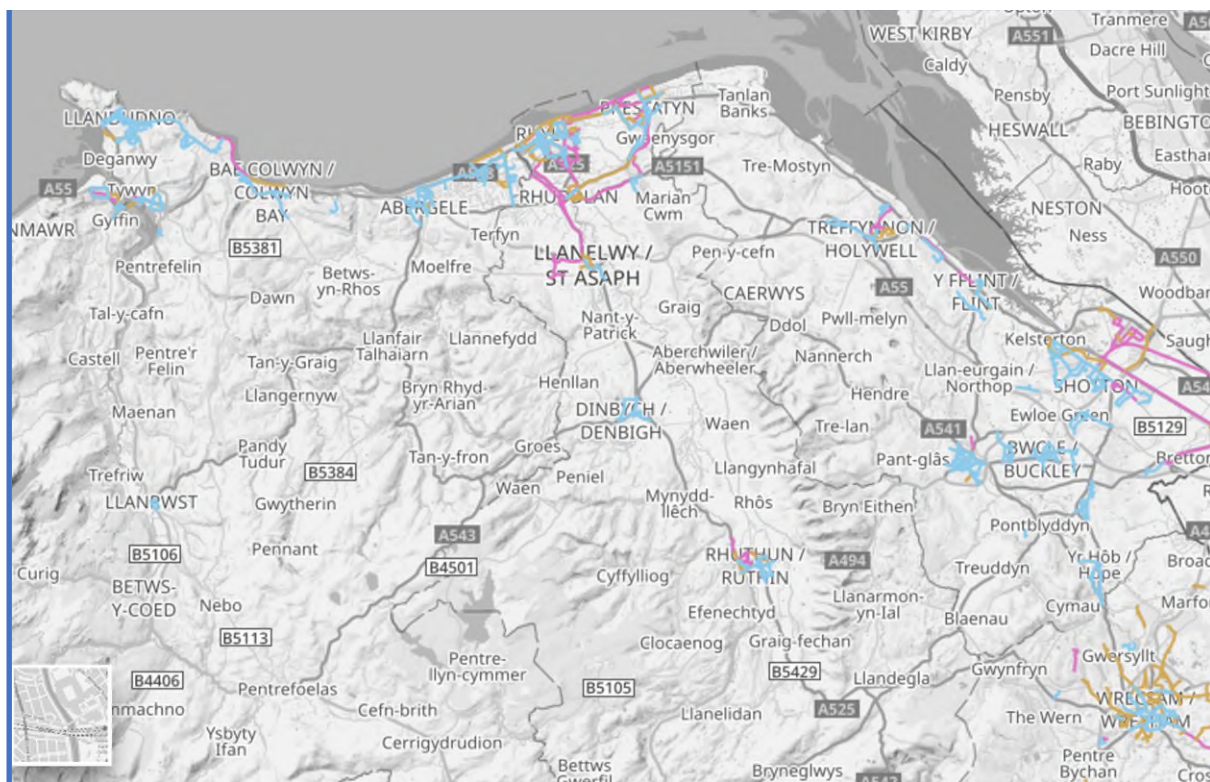
4. Sut Ydym yn Teithio

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 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

O dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, mae dyletswydd ar awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru i fapio llwybrau teithio llesol presennol ac yn y dyfodol a chyfleusterau cysylltiedig, gyda'r nod o arwain at rwydwaith integredig ar gyfer defnydd teithio llesol, a thrwy hynny sicrhau newid moddol ar gyfer dulliau cerdded a beicio.

Mae'r Map Rhwydwaith Teithio Llesol ar gael o [Gweld map | DataMapWales \(llyw.cymru\)](#). Mae Ffigyrau 4.1 a 4.2 yn dangos y gymhariaeth rhwng y rhwydwaith teithio llesol presennol ar y tir 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

- 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. Ym mis Awst 2024, defnyddiodd 72,296 o bobl wasanaeth Sherpa, cynnydd o 79% ers Awst 2023 a dyma'r tro cyntaf i nifer y teithwyr fod yn fwy na 70,000 mewn mis.

Mae gwasanaethau bws pellteroedd hirach TrawsCymru yn rhan bwysig o'r rhwydwaith cludiant cyhoeddus integredig yng Nghymru. Wedi'u hariannu gan Lywodraeth Cymru, mae'r bysiau'n 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 addysg a chyflogaeth, 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:

- 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 ffigurau ar gyfer y gorsafoedd a ddefnyddir fwyaf a leiaf yng ngogledd Cymru yn Nhabl 4.1. Ffigurau 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 rhwydwaith rheilffordd Gogledd Cymru oherwydd ei rolau fel atynnwr a phrif leoliad cyfnewid.

Enw'r orsaf	2019-20 Y nifer uchaf o bobl yn cyrraedd a gadael	Enw'r orsaf	2019-20 Y 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 Dadansoddol 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

Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am gefnffyrdd yng Ngogledd Cymru ac fe'u cynhelir gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ACGCC). Dangosir y Rhwydwaith Cefnffyrdd yn Ffigur 4.3 Mae cynnal a rheoli pob ffordd fabwysiedig arall yn gyfrifoldeb awdurdodau lleol.



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 Gaerdybi 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 Caerdybi.

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 Nghaerdybi. Mae dibynadwyedd a natur ddisgwyliadwy amser siwrnai yn hanfodol i weithredwyr cludo oherwydd efallai bod danfoniadau yn llwyr ddibynnol ar amser, neu fod 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 le 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 Hwlfordd 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 chluant 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 Feni lle gall digwyddiadau ar y rhwydwaith ffyrdd ynysu cymunedau.

4.5 Cerbydau Trydan

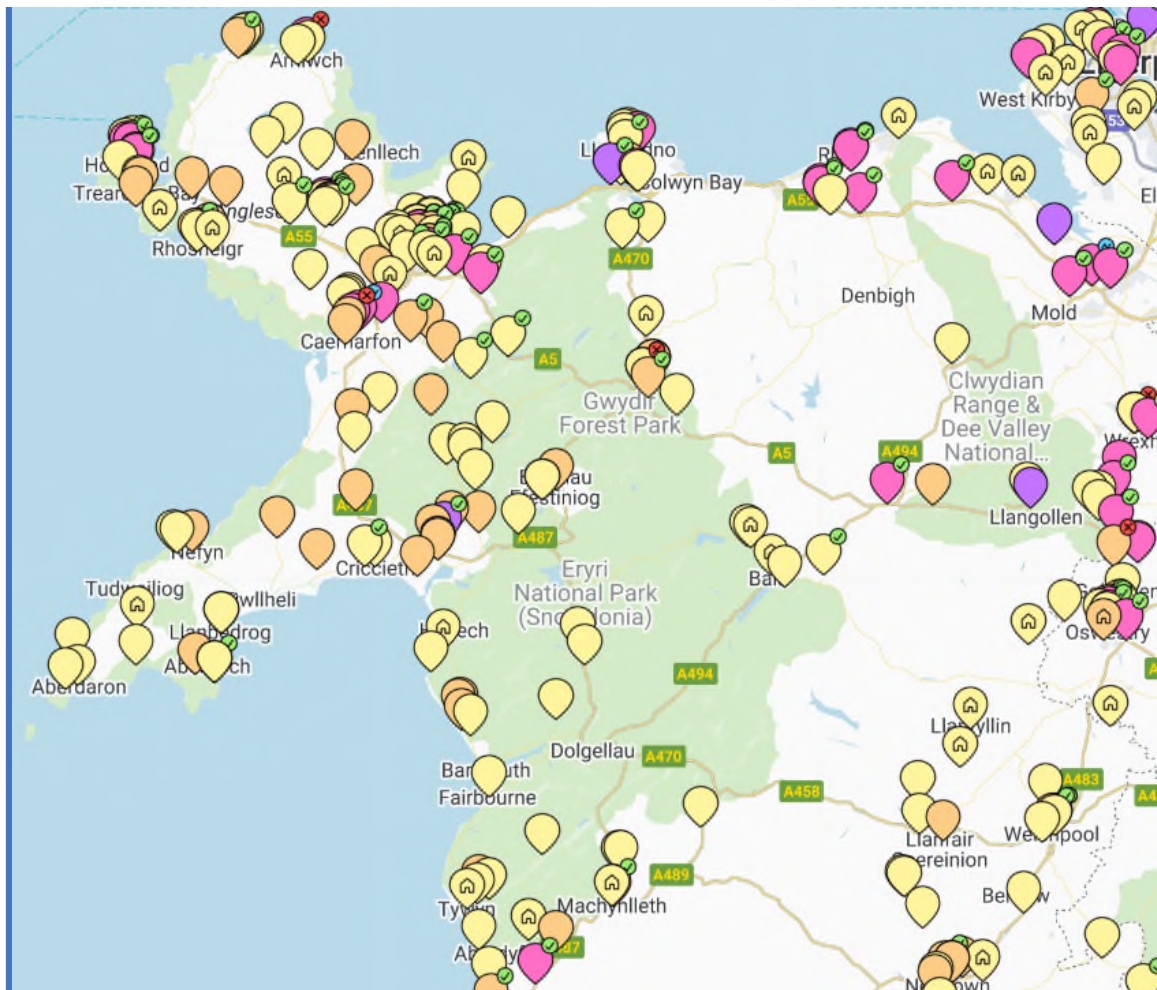
Mae nifer y cerbydau trydan yn cynyddu ar draws y DU, sy'n cynnwys Gogledd Cymru. Mae'n debygol bod hynny oherwydd cynnydd mewn dealltwriaeth amgylcheddol, gwell technoleg cerbydau dim allyriadau a gwell dealltwriaeth o gerbydau trydan. Tabl 4.2 yn crynhoi ystadegau'r Llywodraeth¹¹ yn dangos nifer y cerbydau trydan, sy'n breifat ac yn eiddo i gwmni, ym mhob ardal awdurdod lleol, gyda 7,106 o gerbydau o'r fath yng Ngogledd Cymru.

Tanwydd	Ynys Môn	Conwy	Sir Ddinbych	Sir y Fflint	Gwynedd	Wrecsam
Trydan Batri	475	865	842	1,140	657	790
Trydan Hybrid (diesel)	2	7	5	7	6	13
Trydan Hybrid (petrol)	261	441	294	519	323	433
Trydan Cwmpas Estynedig	7	12	19	16	13	13
Cyfanswm	745	1,325	1,160	1,628	999	1,249

Tabl 4.2 - Cerbydau Trydan yng ngogledd Cymru

Mae nifer o rwystrau i gefnogi'r nifer sy'n defnyddio cerbydau trydan yng Ngogledd Cymru. Mae angen rhwydwaith o seilwaith gwefru, ac mae cyflwyno hyn yn cael ei ddylanwadu gan ffactorau megis capasiti cyflenwad trydanol ar safleoedd, ac atyniad safleoedd, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i gwmnïau preifat sy'n cyflenwi ac yn gweithredu gwefrwyr. Dangosir lleoliadau cyfredol gwefrwyr Cerbydau Trydan (EV) yn ein rhanbarth yn Ffigur 4.4, a gymerwyd o Zap Map.

¹¹Data ardal leol: [Cerbydau trydan a phwyntiau gwefru \(parliament.uk\)](http://Cerbydau trydan a phwyntiau gwefru (parliament.uk))



Ffigur 4.4 - Lleoliadau Gwefru EV

([Map o bwyntiau gwefru trydan ar gyfer ceir trydan y DU: Zapmap](#))

Mae'r nifer sy'n defnyddio Cerbydau Trydan hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i bobl Gogledd Cymru allu defnyddio un, a dewis gwneud hynny. I lawer, mae Cerbydau Trydan ar hyn o bryd yn gostus.

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. Gallai hyn gynnwys clybiau ceir a thrafnidiaeth gymunedol.

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.

Dangosir dadansoddiad llawn o'r dadansoddiad O-D a map sy'n dangos y sectorau a ddefnyddir ar gyfer y model yn Atodiad 2. Dyma'r prif ganfyddiadau o'r ffigyrau hyn:

- bell ffordd, mae nifer fwyaf y teithiau 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 dros 60,000 o deithiau 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'r 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.



Pellter	Wrecsam		Arfordir Conwy		Glannau Dyfrdwy	
	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 cysylltiadau 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 trafniadaeth 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. Gallai hyn hefyd gynnwys ystyried darparu gwasanaethau mewn ffordd sy'n lleihau'r angen i deithio i leoliad penodol.

5. Adolygu Problemau, Materion a Chyfleoedd

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

Nid yw ein rwydwaith trafniadaeth yn gwasanaethu pobl Gogledd Cymru yn ddigonol ar hyn o bryd ac 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 trafniadaeth ffisegol sy'n llunio'r rhwydweithiau trafniadaeth lle mae ganddynt gyfrifoldeb uniongyrchol amdanynt. Mae'r rhwydwaith priffyrdd lleol yn cynnwys ffyrdd, llwybrau troed, llwybrau beicio, pontydd, goleuadau stryd, signalau traffig, safleoedd bus, dodrefn stryd ac arwyddion. Nid yw hyn yn cynnwys y rhwydwaith cefnffyrdd, a ddangoswyd yn Ffigwr 4.4, gan mai cyfrifoldeb Llywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru yw'r rheini.

Mae rhwydwaith o isadeiledd trafniadaeth wedi'i gynnal yn dda yn allweddol i gefnogi teithio o gwmpas y Gogledd, ar gyfer siwrneiau car preifat ond hefyd gwasanaethau bus a siwrneiau teithio llesol. Mae'r holl siwrneiau bus a chyfran fawr o dripiâu 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 yr 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 Nghaerdybi 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 Gaerdybi 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 trafndiaeth sy'n cefnogi twf yr economi wledig.


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 hwn batrymau teithio gwahanol o ran pen teithiau, gyda llawer mwy o deithio traws-ffiniol. Mae 18% o siwrneiau o'r is-ranbarth dwyreiniol yn draws-ffiniol, gyda gogledd-orllewin Lloegr - Glannau Merswy, Manceinion a Warrington - yn ben taith sy'n cyfri am 15% o'r holl siwrneiau.

¹²[Cyfraddau anweithgarwch economaidd \(ac eithrio myfyrwyr\) fesul ardal leol yng Nghymru a blwyddyn \(llyw.cymru\)](#)

¹³[Cyfradd gweithgarwch economaidd fesul ardal leol yng Nghymru a blwyddyn \(llyw.cymru\)](#)



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 trafniadaeth addas i Gaer yn ystyriaeth bwysig.

Mae yna hefyd symudiad sylweddol o bobl a nwyddau rhwng Gogledd Cymru a Chanolbarth Lloegr. Mae agosrwydd Wrecsam i lefydd fel Amwythig a Chroesoswallt yn arwain at symud trawsffiniol ar gyfer cyflogaeth a hamdden.

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 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 cynaliadwy.

5.4 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 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 llifydd 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 atyniadau amrywiol 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 trafndiaeth 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 7pm¹⁴.

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.

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, ar y cyd ag isadeiledd o safon uchel, 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 trafndiaeth 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 Dyfodol¹⁵ 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.

¹⁴[Teithio i'r gwaith, Cymru a Lloegr - Y Swyddfa Ystadegau Gwladol \(ons.gov.uk\)](https://ons.gov.uk)

¹⁵<https://www.llyw.cymru/cymrur-dyfodol-y-cynllun-cenedlaethol-2040>



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.

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 trafndiaeth 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'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 trafndiaeth ac mae'n borth mawr ar gyfer trafndiaeth 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 groes'r Fenai.
- **Teithio llesol.** Mae sawl siwrnai leol 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 groes'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 gwynwch 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.



Ffigur 5.1 - Argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i Wella Gwytnwch Croesfannau'r Fenai¹⁶

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.

5.9 Cysylltedd Digidol

Gall cysylltedd digidol chwarae rhan bwysig wrth leihau'r angen i bobl yng Ngogledd Cymru deithio, a hefyd wrth ein cefnogi i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.

Bydd cynllunio gwell defnydd tir a gwell cysylltedd digidol yn galluogi mwy o bobl i weithio gartref neu i gymudo pellteroedd byrrach i ganolfannau anghysbell.

¹⁶[Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru Gwella Gwytnwch Cysylltiadau Ar Draws y Fenai \(gov.wales\)](https://gov.wales)



Os ydym am annog mwy o bobl i wneud dewisiadau cynaliadwy ar gyfer eu teithiau, mae'n hanfodol bod ganddynt fynediad at wybodaeth fel amserlenni a phrisiau trafnidiaeth gyhoeddus, a'u dewisiadau cerdded a beicio.

6. Rolau, Cyfrifoldebau a Chyllid

6.1 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 polisiâu trafndiaeth 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth yng ngogledd Cymru. Dylanwad allweddol arall wrth siapio dyfodol ein trafndiaeth fydd canfyddiadau Comisiwn Trafndiaeth 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.

6.2 Rheilffyrdd

Mae gweithrediad masnachfaint 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 trafndiaeth ehangach. Mae gan awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru rôl i hwyluso cysylltiadau teithio cynaliadwy i orsafoedd er mwyn gwella integreiddiad y rhwydwaith trafndiaeth.

6.3 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 Trafndiaeth Cymru yn cynorthwyo Llywodraeth Cymru gyda chynigion i ail-siapio'r ffordd y mae gwasanaethau bws yng Nghymru yn cael eu llywodraethu drwy fasnachfaint 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.

6.4 Teithio Llesol

Y prif ddyletswyddau dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 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 polisiau trafnidiaeth ac i sicrhau bod yna llwybrau 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

6.5 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.

6.6 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 polisiau ehangach. Fodd bynnag, gall pwysau ar gyllid referniw 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 wedi bod ar gael yn draddodiadol i awdurdodau lleol wneud cais amdanynt yn cynnwys:

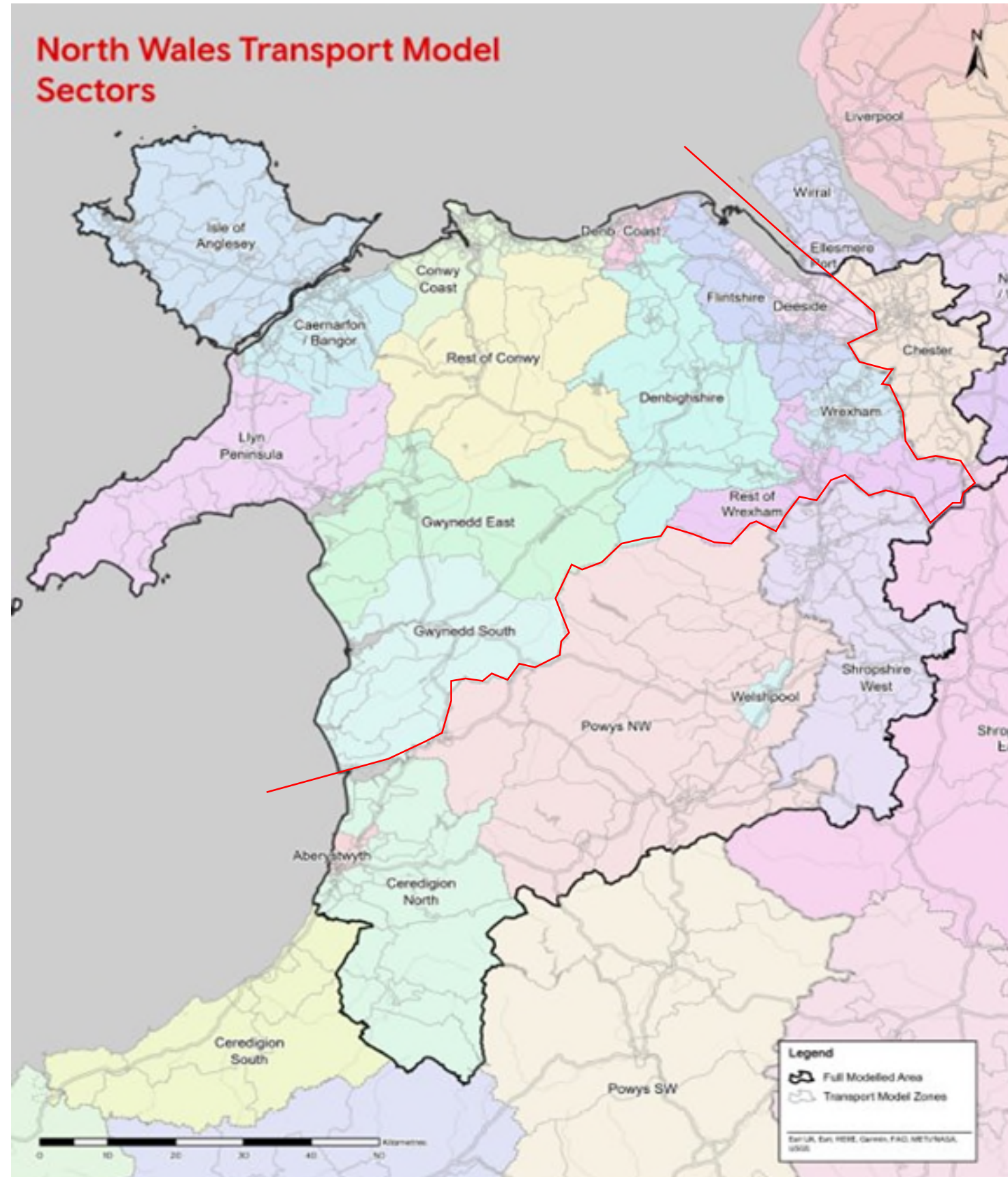
- Cronfa Trafnidiaeth Leol (Llywodraeth Cymru)
- Cronfa Teithio Llesol (Llywodraeth Cymru)
- Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel lawn (Llywodraeth Cymru)
- Proses fidio gystadleuol amrywiol gan Lywodraeth y DU sydd bellach wedi dod i ben megis y Gronfa Ffyniant Bro, Cronfa Ddatblygu Cysylltedd yr Undeb, neu Trawsnewid Trefi.
- Cyllid ar gyfer mentrau Diogelwch Ffyrdd (Llywodraeth Cymru)
- Cronfa Ffyrdd Gwydn (Llywodraeth Cymru)



Atodiad 1: Prif Bwyntiau Llywodraeth Cymru i Ddatblygu 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 - Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru - Data Sectorau a Man Cychwyn a Phen Taith



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	Y Gogledd	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	15,921	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
Y Gogledd	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



Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee



Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Yr Achos Dros Newid Atodiad 1 - Cyd-destun Polisi (Drafft)





Yr Achos Dros Newid

Atodlen 1

Chyd-Destun Polisi

1. CYFLWYNIAD

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

2. POLISIÂU CENEDLAETHOL

2.1 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol¹

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 Ffigur 2.1.

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



Ffigwr 2.1 - Nodau Llesiant

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

- **Cymru Ffyniannus** - drwy ddatblygu system trafndiaeth sy'n cyfyngu'r effaith ar newid hinsawdd ac yn rhoi mynediad at addysg a chyflogaeth i bobl.
- **Cymru Gydnherth** - drwy uchafu'r cyfleoedd i wella bioamrywiaeth mewn coridorau trafndiaeth a datblygu system trafndiaeth 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, hyfyrw 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 byd-eang** - drwy ystyried yr effeithiau ar lesiant byd-eang wrth ystyried newidiadau i'n hisadeiledd trafndiaeth.

2.2 Cymru'r Dyfodol - Y Cynllun Cenedlaethol 2040²

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

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



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 trafndiaeth yn allweddol i'w cyflawni. Mae'r rhain yn Gymru lle y mae pobl yn byw...

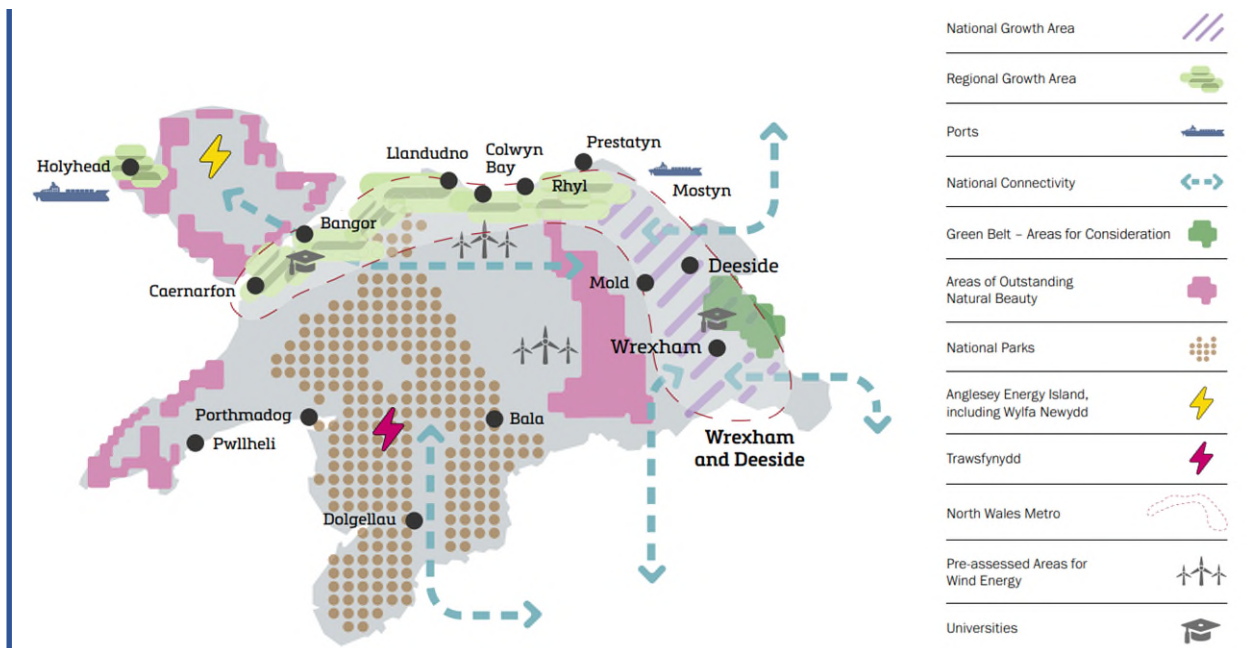
- ...ac yn gweithio mewn lleoedd cysylltiedig, cynhwysol ac iach
- ...mewn lleoedd gwledig bywiog lle y gallant gael cartrefi, gwaith a gwasanaethau
- ...mewn rhanbarthau nodedig sy'n mynd i'r afael ag anghydraddoldebau iechyd ac anghydraddoldebau economaidd-gymdeithasol drwy dwf cynaliadwy
- ...mewn 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 Trafndiaeth Rhanbarthol wrth iddo ystyried y Cysylltedd Rhanbarthol. Mae hwn yn nodi *"Bydd Llywodraeth Cymru yn buddsoddi yn sylweddol i wella teithio llesol a chluant cyhoeddus. Mae angen cyfuno hyn â gweithrediad y polisiau 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 Trafndiaeth Rhanbarthol ei nodi i'w cefnogi. Dengys hyn yn Ffigwr 2.2.



Ffigur 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 trafniadaeth"
- **Aneddiadau Arfordirol Gogledd Cymru** - "Mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi twf ac adfywio cynaliadwy mewn trefi o bwys rhanbarthol ar hyd arfordir y gogledd. Caerdybi, 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."

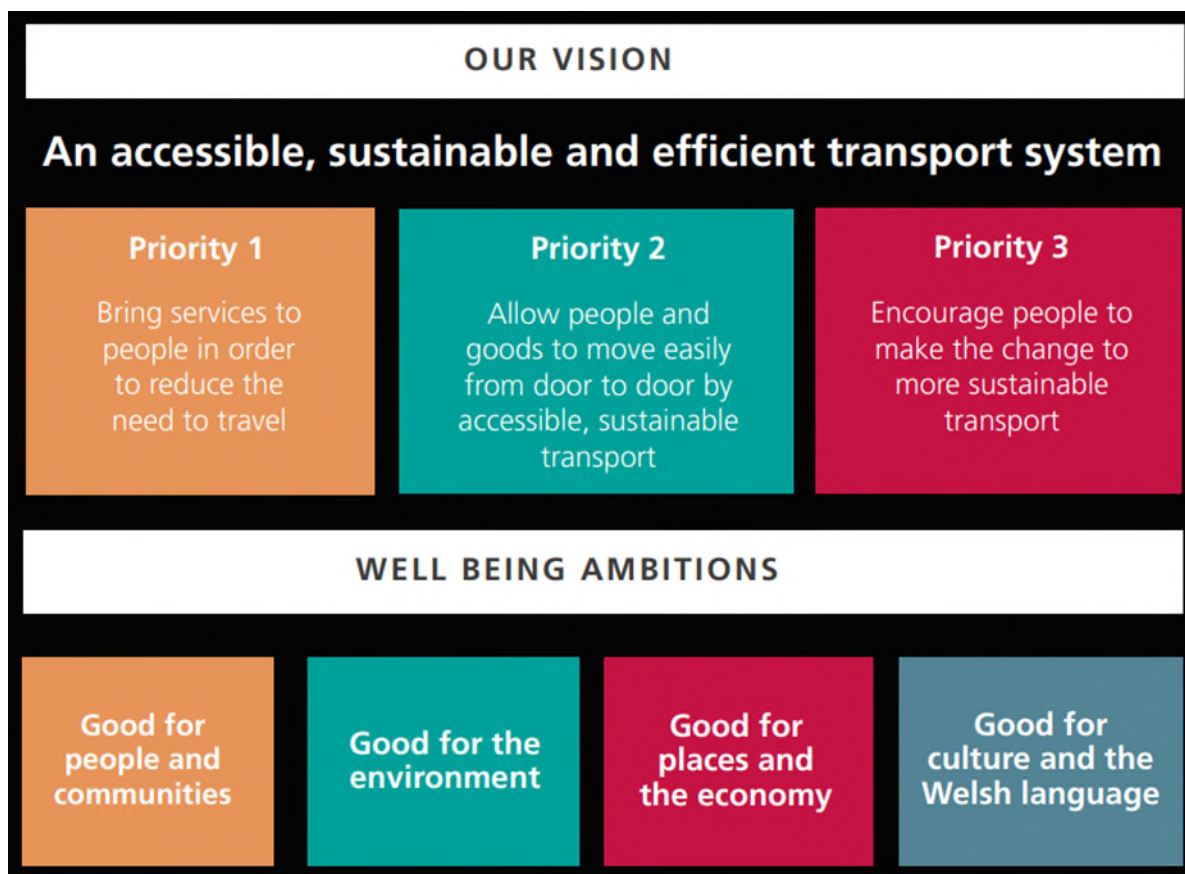
Mae Polisi 23 y Cynllun Cenedlaethol yn siarad am Metro Gogledd Cymru, ac yn egluro: "Mae Llywodraeth Cymru o blaid datblygu Metro'r Gogledd a bydd yn gweithio gyda Trafniadaeth Cymru, awdurdodau lleol a phartneriaid eraill er mwyn sicrhau y caiff ei gyflawni ac yr achubir ar gyfleoedd cysylltiedig. 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 trafniadaeth yn atgyfnerthu cysylltiadau trafniadaeth ar draws y ffin â chysylltiadau trafniadaeth 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 Trafniadaeth Cenedlaethol Cymru³

3 [Llwybr Newydd - Strategaeth Trafniadaeth Newydd i Gymru 2021: strategaeth lawn \(gov.wales\)](https://www.gov.wales/strategy/transport-strategy)

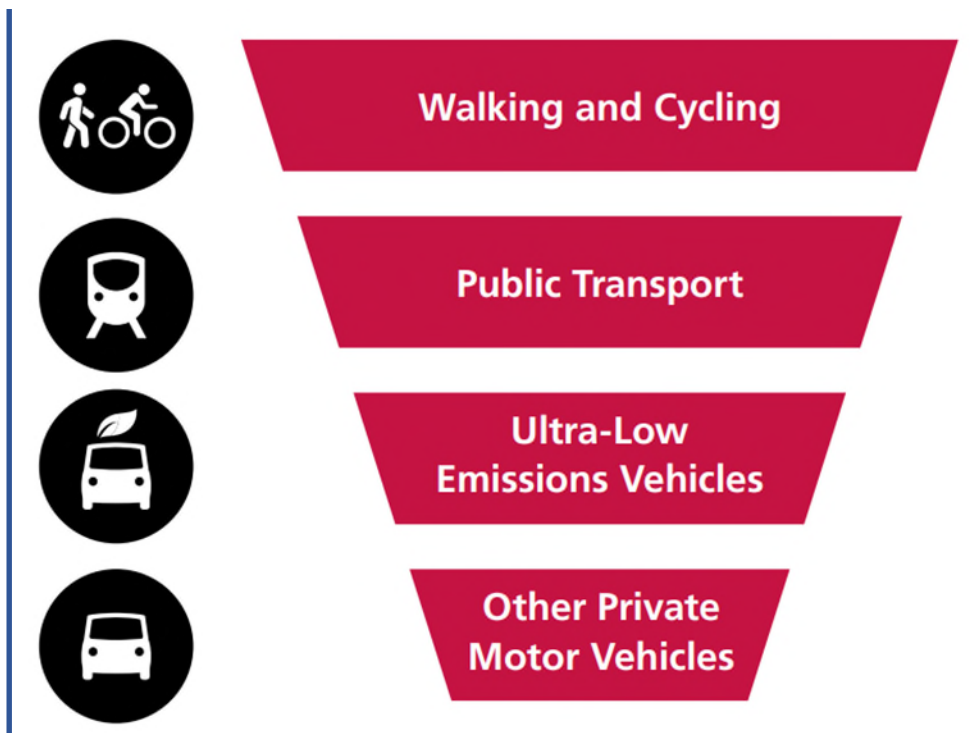


Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru wedi bod yn ei lle ers 2021. Mae'n nodi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer sut all y system trafndiaeth helpu i gyflawni blaenoriaethau Cymru, gan helpu i greu cymdeithas fwy ffyniannus, gwyrdd a chyfartal. Gweler gweledigaeth a blaenoriaethau'r strategol 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 bolisiau a blaenoriaethau ar gyfer trafndiaeth yng Ngogledd Cymru gael eu datblygu yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Yn benodol amlwg mae'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Cynaliadwy sy'n cefnogi cyflwyniad Blaenoriaeth 2: Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn rhwydd o ddrws i ddrws drwy drafndiaeth hygyrch, cynaliadwy. Dengys yr Hierarchaeth yn Ffigwr 2.4.



Ffigur 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 paratoui cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer trafndiaeth yn eu hardal. Bydd y rhain yn cael eu llywio gan Llwybr 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 polisiau a'r cynllun cyflawni trafndiaeth rhanbarthol ategol.”

2.3 Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol 2022-2027⁴

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 pholisiau 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 \(gov.wales\)](https://gov.wales)



Rhaglen	Ymyrraeth	Amserlen
Rheilffyrdd	Mynediad i bawb - rhaglen o fynediad heb stepiau; Y Fenni, Shotton, Y Drenewydd, Dinbych-y-Pysgod, Cwمبرân, 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
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 trafndiaeth 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 polisiau 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth gydag allyriadau isel neu ddim allyriadau.
- Gwelliannau i effeithiolrwydd ynni mewn cerbydau confensiynol.

Mae'r ddogfen yn nodi datganiad uchelgais i'r sector trafndiaeth, 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.

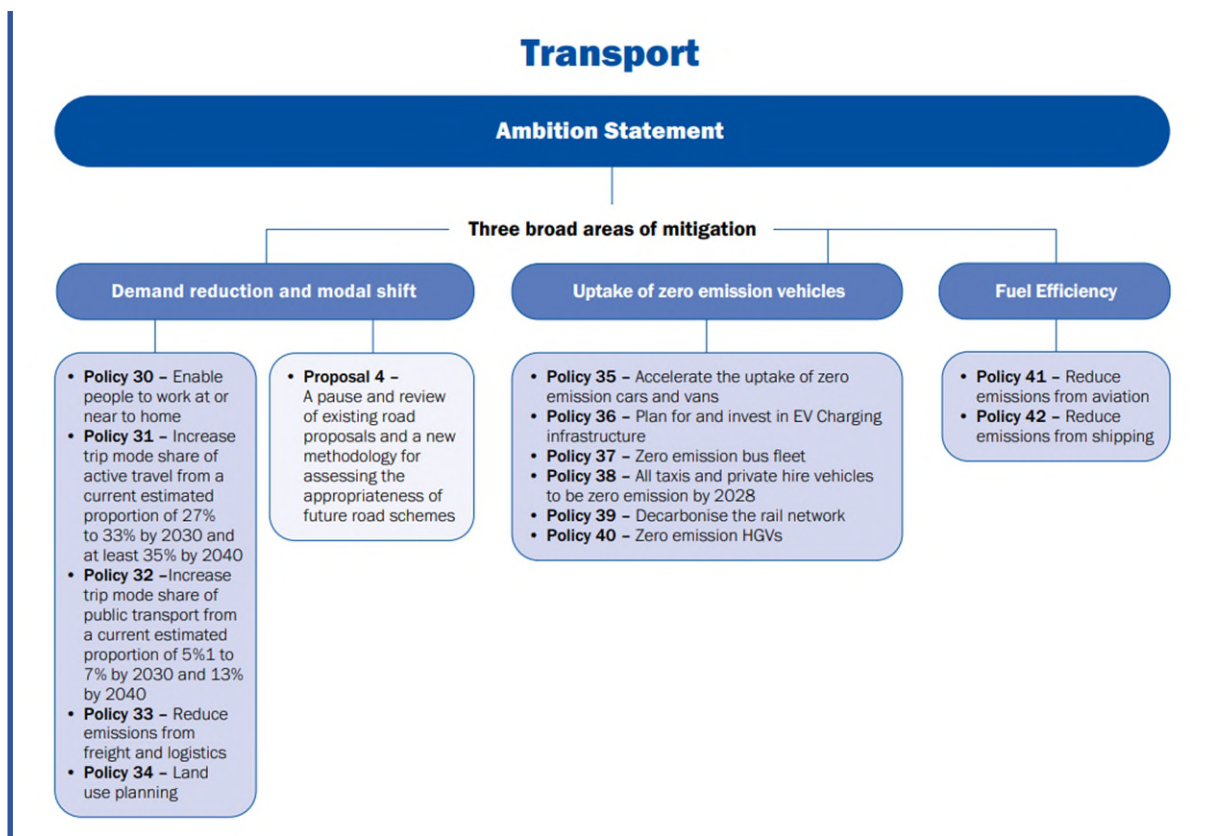
Erbyn 2025, bydd 10% o deithiau car gan bobl yn digwydd mewn ceir diallyriadau a bydd 48% o geir newydd a werthir yn rhai di-allyriadau, bydd gennym rwydwaith cynhwysfawr o fannau gwefru cerbydau trydan, a bydd cyfran fawr o'n fflyd bysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat bellach yn gerbydau di-allyriadau."

Ymysg y polisiau 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 tacsî 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 \(2021-2025\) \(gov.wales\)](#)



Ffigur 2.5 - Polisiau 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 gweledd 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 gweledd	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 ddynesuadau 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 Gwynwch Y Rhwydwaith	Yr A55 / A494 yw'r prif lwybr priffordd ar draws Gogledd Cymru. Mae'r astudiaeth Gwynwch 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 gwyrto strategol a thactegol pan fo'r A55 / A494 ar gau.	Ni ddylid bwrw ymlaen ag Astudiaeth Gwynwch 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 WeITAG (C23-C24) yn archwilio 5.5km o hyd o'r A55. Mae cyffordd 23 yn Llanddulas ac mae Cyffordd 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.



Cynllun	Crynodeb	Argymhelliad
A55 Ewlo (C33b) I'r A494 Cyfnewidfa Queensferry	Roedd Astudiaeth Cam 1 WeITAG 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 WeITAG 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 trafndiaeth aml-ddull perthnasol ar gyfer yr ardal hon.
A55 Llaneurgain (C33) I Dreffynnon (C32)	Byddai'r cynllun arfaethedig yn cynnwys lôn ddringo 3km tua'r gorllewin, rhwystr llain ganol concriid 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 WeITAG 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 WeITAG, '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 trafndiaeth gynaliadwy



Cynllun	Crynodeb	Argymhelliad
Gwelliannau I Dagfeydd Yng Nghanol Tref Abergele	Byddai'r cynllun hwn yn cynnwys adeiladu ffordd gyswilt 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 trafndiaeth 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 chluddiant 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 trafndiaeth cynaliadwy, gwelliannau diogelwch, ac opsiwn ffyrdd wedi'i lleihau.



2.6 Cynllun Aer Glân i Gymru⁶

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 Canol Trefi yn Gyntaf

Ers cyhoeddi Cymru'r Dyfodol yn 2021, mae Canol Trefi yn Gyntaf wedi bod yn ofyniad polisi cynllun datblygu yng Nghymru. Mae hefyd yn egwyddor drawsbynciol sydd wedi'i hymgorffori yn y Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru. Mae hyn yn golygu bod canol trefi yn cael eu hystyried yn gyntaf ar gyfer lleoli cyfleusterau masnachol, manwerthu, addysg, iechyd, hamdden a gwasanaethau cyhoeddus newydd arwyddocaol.

2.8 Cymru Iachach

Cymru Iachach yw cynllun Llywodraeth Cymru ar gyfer iechyd a gofal cymdeithasol. Bydd dull system gyfan o ymdrin ag iechyd a gofal cymdeithasol, lle mai dim ond un elfen yw gwasanaethau o gefnogi pobl i gael gwell iechyd a llesiant drwy gydol eu hoes. Bydd yn system 'lles', sy'n ceisio cefnogi a rhagweld anghenion iechyd, atal salwch, a lleihau effaith iechyd gwael.

2.9 Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd

Mae Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd Llywodraeth Cymru yn cydnabod bod "angen i ni greu seinweddau priodol, sy'n golygu'r amgylchedd sain cywir yn yr amser a'r lle cywir." Mae sŵn ein system drafnidiaeth wedi bod yn newid, a bydd yn parhau i esblygu dros y degawdau nesaf. Mae cerbydau ar ein ffyrdd a'n rheilffyrdd yn raddol droi'n rhai trydan, sydd bron yn cael gwared â sŵn injan ceir, tra bod ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig yn mabwysiadu terfynau cyflymder is. Bydd y ddau newid hyn yn lleihau lefelau sain trafndiaeth yn sylweddol yn ein pentrefi, ein trefi a'n dinasoedd. Fodd bynnag, rhaid ychwanegu sain artiffisial i gerbydau trydan ar gyflymder is am resymau diogelwch, tra bod sŵn sy'n gysylltiedig â cherbydau sy'n teithio ar gyflymder uchel, a cherbydau sy'n eithriadol o uchel yn benodol, yn parhau i fod yn her. Mae risg hefyd y bydd effeithiau sŵn yn deillio o fathau mwy newydd o drafnidiaeth fel sgwteri trydan.

3. Llywodraeth y DU - Adolygiad Cysylltedd yr Undeb⁷

Mae nifer o'r materion a pholisiau 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.

6 [40794 Cynllun Aer Glân i Gymru \(gov.wales\)](https://gov.wales)

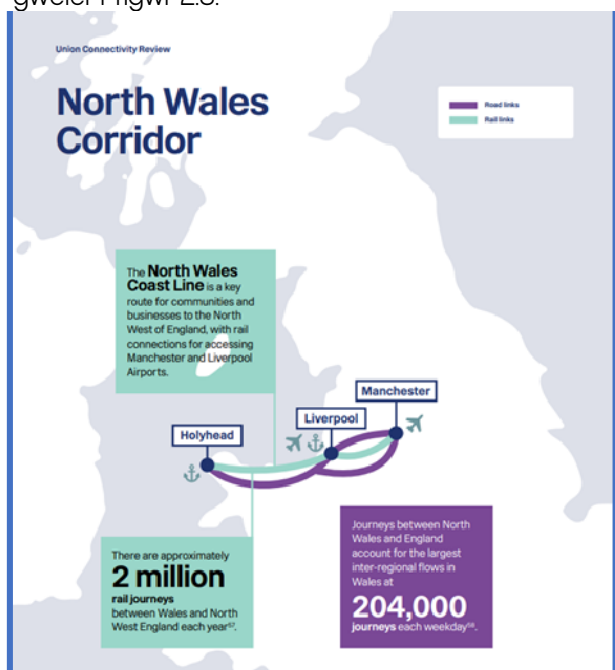
7 [Union Connectivity Review \(publishing.service.gov.uk\)](https://publishing.service.gov.uk)



Gofynnodd Llywodraeth y DU i Syr Peter Hendy CBE ymgymryd ag adolygiad manwl i sut all cysylltedd trafniadaeth 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 trafniadaeth rhwng gwledydd y DU. Roedd yr adroddiad yn nodi nifer o goridorau fel rhan o UKNET arfaethedig, sef rhwydwaith trafniadaeth 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:

- Gwellu'r ddarpariaeth trafniadaeth 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.



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.”

3.1 Llywodraeth y DU – Rhwydwaith y Gogledd⁸

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)



4. POLISI RHANBARTHOL

4.1 Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Fe sefydlodd y Dirprwy Weinidog dros Newid Hinsawdd Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i wneud argymhellion i wireddu system trafndiaeth 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 cydbwysu gyda chydabyddiaeth 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-Wreccsam-Caer a thraciau deuol rhwng Wreccsam 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 canolog.	



Maes y Pwnc	Argymhelliad
	<p>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.</p> <p>Ystyried lleoliadau a dulliau ar gyfer datblygu gwasanaethau cludo logisteg ysgafn ar y rheilffyrdd.</p>
Bysiau a Choetsys	<p>Rydym yn cefnogi'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig i alluogi gwasanaethau bws i gael eu masnach-freintio ac rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau bws arfordirol rhanbarthol gydag amllder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i gyda'r nos, sy'n cysylltu prif aneddiadau, safleoedd cyflogaeth a chyfnewidfeydd trafndiaeth.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell bod y gwelliannau Traws Cymru arfaethedig i lwybrau, amllder gwasanaethau ac oriau gweithredu yn cael eu gwneud yn y tymor byr.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell bod Trafnidiaeth i Gymru ac awdurdodau lleol yn cydweithio â chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu i ariannu a chyflwyno gwasanaethau trafndiaeth cymunedol sydd fel arall yn cwrdd ag angen sydd heb ei fodloni.</p>
	<p>Rydym yn argymhell cynnal peilot a gwerthuso 'contract gwasanaethau trafndiaeth cyffredinol' sy'n cyfuno cyllidebau a'r fflyd i ddarparu'r gwasanaethau ar gyfer trafndiaeth i addysg, cleifion, gwasanaethau cymdeithasol a chymunedol.</p>
	<p>Rydym yn argymhell bwrw ymlaen â'r cynnig cyfredol am wasanaeth coets rhwng Bangor a Chaerfyrddin, ynghyd â'i isadeiledd cyfnewidfa gofynnol. Yn ogystal, rydym yn argymhell cynnal astudiaeth o lwybrau coets posib eraill o'r gogledd-de ac ar draws y ffin.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>



Maes y Pwnc	Argymhelliad
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
Darparu ar Gyfer Teithio Llesol	<p>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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell ymchwilio i'r ffrydiau ariannu sy'n ychwanegol i'r Gronfa Teithio Llesol fel bod modd datblygu llwybrau teithio llesol i atyniadau i dwristiaid.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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</p>



Maes y Pwnc	Argymhelliad
	<p>Rydym yn argymhell datblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth o e-feiciau, gan gynnwys cynlluniau benthyca a grantiau.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
Y Car A Thrafnidiaeth Ffordd	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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 chynghor ar wefru.</p>
	<p>Rydym yn argymhell datblygu rhwydwaith o gyfleusterau addas ar ymyl y ffordd i gerbydau HGV yn y rhanbarth.</p>
Integreiddio	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell datblygu ticedu cwbl integredig ar draws y rheilffyrdd, bws a lle bo modd, trafndiaeth gymunedol, gan ddefnyddio plattfform digidol ac ap. Dylai Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru sefydlu'r prosesau angenrheidiol gydag amserlenni ar gyfer cyflwyno plattfform digidol ac ap sy'n darparu'r integreiddiad llawn hwn, unwaith y bydd y masnach-freintio wedi'i gyflwyno.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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 pilot ar gyfer system ledled y wlad.</p>
	<p>Rydym yn argymhell cyflwyno ffioedd is ar gludiant cyhoeddus fel ei fod yn fwy fforddiadwy a rhwydd i'w ddefnyddio.</p>
	<p>Rydym yn argymhell creu lle a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bws sy'n cael eu wneud mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys sefydliadau pobl anabl.</p>
	<p>Rydym yn argymhell bod hybiau symudedd yn cael eu creu mewn gorsafoedd rheilffordd, gan roi blaenoriaeth i'r rhai sy'n cael eu hail-ddatblygu.</p>
	<p>Rydym yn argymhell 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.</p>
	<p>Rydym yn argymhell cydweithio rhwng darparwyr gwasanaeth trafndiaeth 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.</p>



Maes y Pwnc	Argymhelliad
CYNLLUNIO	Rydym yn argymhell 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 argymhell cefnogi cynlluniau llythrennedd digidol, megis rhaglen Cymunedau Digidol Cymru, a hoffem weld ymgyrchoedd i godi ymwybyddiaeth o'u bodolaeth.
NEWID YMDDYGIAD	Rydym yn argymhell 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 argymhell bod cyflogwyr yng Ngogledd Cymru yn cael dewis p'un i ymrwymo i Siarter Teithio Iach, gan ddilyn model de Cymru.
	Rydym yn argymhell 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 trafndiaeth 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.

4.2 Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru 2015⁹

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 trafndiaeth 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 chydlynid 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 hyfywra 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).
- **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)

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



- **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 trafndiaeth effeithio'n gadarnhaol ar yr amgylchedd naturiol ac adeiledig lleol a byd-eang a bydd yr effeithiau negatiff 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 trafndiaeth	Gwelliannau i goridorau allweddol y sir i ddileu/gwella problemau gwytnwch
Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau manau problemus	Yn cynnwys cynlluniau i gynyddu capasiti'r rhwydwaith neu gael gwared ar fannau problemus / cyfyngiadau yn y sir
Integreiddio gyda gwasanaethau trafndiaeth 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 trafndiaeth integredig i wella mynediad i addysg, iechyd, cymuned, siopa a gwasanaethau eraill drwy drafndiaeth cyhoeddus, cerdded a beicio ynghyd â thrafndiaeth cymunedol, tacsï 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 thrafndiaeth 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 Trafndiaeth 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 diweddarau yn sgil polisiâu ehangach.

4.3 Uchelgais Gogledd Cymru a Chynllun Twf Gogledd Cymru¹⁰

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.

¹⁰ [Uchelgais Gogledd Cymru | Cynllun Twf](#)



Mae Swyddfa Rheoli Portffolio wedi 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 Modiwlaid 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 7,000m² 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 Choridrau 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.

4.4 Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru¹¹

Datblygwyd Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru (REF) gan Lywodraeth Cymru ac Uchelgais Gogledd Cymru. Y genhadaeth drwy'r REF hwn yw cychwyn creu cyfleoedd arbesol 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.

11 [Fframwaith economaidd rhanbarthol Gogledd Cymru \(llyw.cymru\)](https://www.gov.wales/ambitionnorth/wales)



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 ffofws 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 trafniadaeth strategol newydd a defnyddio cyfleoedd i gyflawni newid tuag at ddulliau trafniadaeth carbon is.

4.5 Strategaeth Ynni Rhanbarthol Gogledd Cymru¹²

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 gydwethrediad rhanbarthol ac ar draws ffiniau."

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

I fodloni targedau Llywodraeth Cymru, ac i fod ar y trywydd iawn i fod yn sero net erbyn 2050, mae angen i Gogledd 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 trafniadaeth 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 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.

12 [Strategaeth Ynni Gogledd Cymru \(llyw.cymru\)](https://www.ambitionnorth.wales)



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.

4.6 Porthladd Rhydd Caergybi¹³

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 mewnfario, 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 ymrwmo 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.

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.

4.7 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.

13 [Home-E - Porthladd Rhydd Ynys Môn](#)



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 trafniadaeth ac mae'n hanfodol bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn adlewyrchu ar y cynigion buddsoddi hyn.

4.8 Metro Gogledd Cymru

Bydd Rhaglen Metro Gogledd Cymru sydd werth miliynau o bunnoedd yn trawsffurfio gwasanaethau bus 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 trafniadaeth 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 bus. Mae crynodeb o Raglen Metro Gogledd Cymru ar gael yn Ffigwr 3.1, sy'n dangos yr isadeiledd trafniadaeth cyhoeddus strategol.



Ffigwr 3.1 - Crynodeb Metro Gogledd Cymru (Trafniadaeth 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 Gogledd 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 cydlyn, 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 trafndiaeth 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 Pwrth 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.



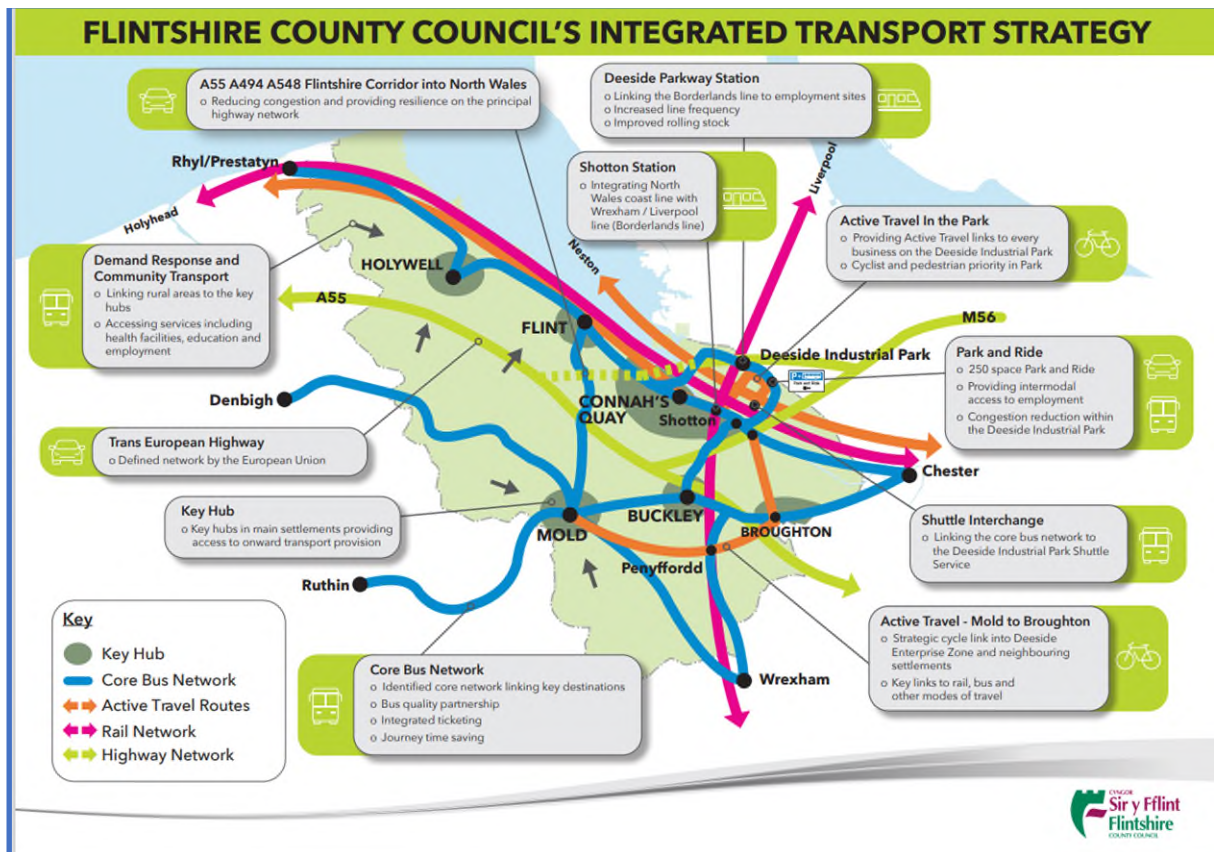
Prosiect	Canlyniadau	
	Prif Lein Rheilffordd Gogledd Cymru	WelTAG - Cam 3 ar gyfer Gwedd 1- y ffocws ar Gyffordd Llandudno i Crewe
	Y Gororau	Dyluniad Amlinellol Padeswood Cement gofynion datgarboneiddio a masnachol 777 - ailwefru, gorsafoedd
	Capasiti Caer	WelTAG 2 Capasiti Gorsaf Caer Cam B ac adolygiad 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 (wed'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

5. Polisiâu 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 polisiâu trafndiaeth lleol eu hunain.

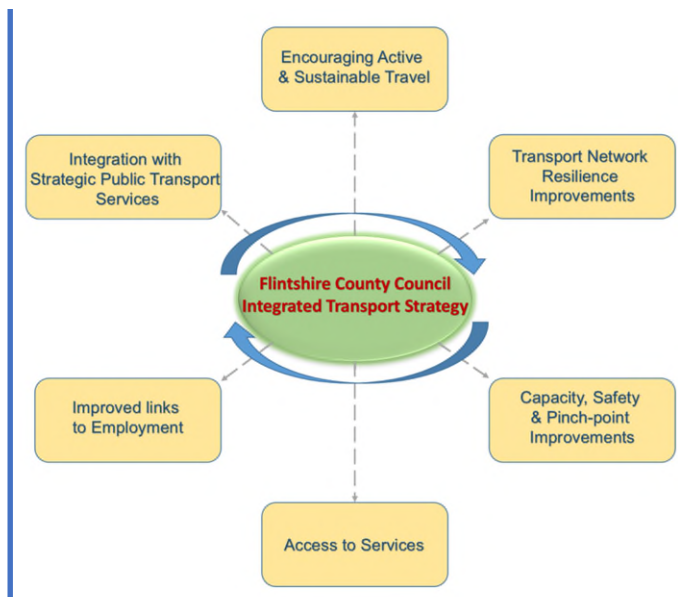
Ceir crynodeb o Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint yn Ffigwr 4.1.



Ffigwr 4.1 - Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint

Mae egwyddorion dull Cyngor Sir y Fflint o ran trafndiaeth wedi alinio'n agos â strategaethau trafndiaeth 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 trafndiaeth 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.



6. 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 polisiau a'r strategaethau sy'n siapiro eu cyflwyniad, wedi'u cysylltu'n briodol â'r blaenoriaethau trafndiaeth. Mae'r cyfrifoldebau hyn yn cynnwys Newid Hinsawdd, Twf ac Adfywio a Pholisi Cynllunio.

6.1 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 ymrwmo 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 Economaidd¹⁴ 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 Conwy¹⁵ - yn cynnwys y polisi isod ynghylch pwysigrwydd ystyriaethau cynaliadwy wrth gynllunio gofodol.

POLISI STRATEGOL STR/1 - TRAFNDIAETH GYNALIADWY, DATBLYGIAD A HYGyrCHEDD

Lleolir datblygiadau fel y gellir lleihau'r angen i deithio. Dylai mynediad hwylus drwy lwybrau troed, isadeiledd beicio a chluddiant 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:

- 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'](#);
- Diogelu tir i hyrwyddo cymunedau hygyrch sy'n annog dulliau teithio cynaliadwy integredig yn unol â Pholisiau [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

14 [1c76a1_05524f66b9d240c6b10c881837adef9e.pdf \(conwybusinesscentre.com\)](#)

15 Cynllun Datblygu Lleol Conwy 2007 - 2022: Adran Pedwar - Polisiau Gofodol a Rheoli Polisiau Cefnogi Datblygiad (opus3.co.uk)



dulliau teithio a hyrwyddo ymddygiad teithio cynaliadwy. Bydd datblygiadau yn cyfrannu at y gwelliannau hyn le bo'r angen, yn unol â'r Polisiâu 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth a ganlyn:

- Gorsaf Rheilffordd Llandudno - Cyflawni cyfleuster cyfnwidfa trafndiaeth 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.

6.2 Cyngor Sir Ddinbych

Mae Cynllun Corfforaethol Cyngor Sir Ddinbych¹⁶ 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 trafniadaeth yng nghymunedau 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 Ddinbych¹⁷, 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:

- 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.
- 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 ynfaith gyda dim ond nifer cyfyngedig iawn o wasanaethau uniongyrchol ar gael i leoliadau cyflogaeth allweddol.
- Mae costau trafniadaeth 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 Ddinbych¹⁸ yn cynnwys dau amcan perthnasol sy'n ystyried materion trafniadaeth:

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

Mae'r polisi isod yn y Cynllun Datblygu Lleol:

17 [Strategaeth Uchelgais Economaidd a Chymunedol 2013 - 2023 \(denbighshire.gov.uk\)](https://denbighshire.gov.uk)

18 [Cynllun Datblygu Lleol Mabwysiedig 2006-2021 \(denbighshire.gov.uk\)](https://denbighshire.gov.uk)



"Polisi ASA 1 - Cefnogir cynigion datblygu ar gyfer darparu seilwaith trafndiaeth newydd, a gwella seilwaith presennol cyn belled â bod y meini prawf canlynol yn cael eu bodloni:

- 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 anallu symud.

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

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

6.3 Cyngor Sir y Fflint

Mae'r blaenoriaethau trafndiaeth sy'n cael eu hystyried yng Nghynllun Cyngor Sir y Fflint¹⁹ 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 trafndiaeth a datblygu hybiau trafndiaeth 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 trafndiaeth fel rhan o raglen Metro Gogledd Cymru a Strategaeth Trafnidiaeth Integredig y Cyngor. Sicrhau bod blaenoriaethau trafndiaeth 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 Fflint²⁰ ym mis Ionawr 2023. Mae Polisi STR5 yn ymdrin â Thrafnidiaeth a Mynediad. Mae'n datgan:

"Dim ond drwy gynnal a gwella rhwydwaith trafndiaeth integredig, hygyrch, defnyddiadwy, diogel a dibynadwy y gellir creu twf economaidd a datblygu cynaliadwy." Felly mae datblygu isadeiledd trafndiaeth 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 trafndiaeth cysylltiedig:

- i. Hwyluso mynediad i gyflogaeth, cartrefi, gwasanaethau a chyfleusterau drwy leoli datblygiadau mewn mannau a mynediad i isadeiledd trafndiaeth integredig, gan leihau'r angen i deithio;

19 [Cynllun y Cyngor 2022-23 \(flintshire.gov.uk\)](https://www.flintshire.gov.uk)

20 [Cynllun Datblygu Lleol - Sir y Fflint](#)



- ii. Hyrwyddo gweithredu datrysiad trafndiaeth integredig yn Sir y Fflint, yn cynnwys gwelliannau ffyrdd, bysiau, parcio a theithio / rhannu a theithio llesol;
- 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth 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, manau 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 trafndiaeth gyhoeddus, cyflogaeth ac addysg;
- f. ymgorffori hawliau tramwy cyhoeddus presennol fel rhan annatod o ddyluniad a chynllun y datblygiad.

Mae Polisi PC7 yn ystyried Trafndiaeth ar gyfer Teithwyr:

"Dylai cynigion ar gyfer datblygiadau newydd geisio hyrwyddo'r defnydd o wasanaethau trafndiaeth 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 trafndiaeth 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 drafndiaeth 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 trafndiaeth gyhoeddus yn lle'r car preifat drwy gynlluniau teithio."

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

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

6.4 Cyngor Gwynedd a Chyngor Sir Ynys Môn

Mae Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd²¹ yn ei le yn ac yn cynnwys ardaloedd Gwynedd ac Ynys Môn. Mae Polisi Strategol PS4 yn ystyried trafndiaeth gynaliadwy, datblygiad a hygyrchedd:

"Caiff datblygiad ei leoli i leihau'r angen i deithio. Bydd y Cynghorau'n cefnogi gwelliannau trafndiaeth fydd yn uchafu hygyrchedd ar gyfer pob dull o deithio, ond yn arbennig ar droed, beic a chlundant cyhoeddus. Caiff hyn ei wireddu trwy gael mynediad hwylus ar lwybrau, isadeiledd beicio a chlundant 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 trafndiaeth 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 trafndiaeth 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 thirweddau 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 trafndiaeth 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 gyfnewidffyrdd 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 anedlleoedd neu oddi mewn iddynt;
- vi. Cyfleusterau o fewn anedlleoedd ar gyfer parcio bysys, tacsis a manau gollwng teithwyr;
- vii. Cyfleusterau cyfnewidfa ar gyfer cludiant ar ddŵr."

Y cynlluniau a ddiogelwyd yn y CDLI yw:

- A487 Caernarfon i Bontnewydd
- Ffordd gyswllt Llangefni



- A5025 Y Fali i Wylfa a gwelliannau isadeiledd trafndiaeth 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 EV²² 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

6.5 Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Yn Wrecsam, mabwysiadwyd Cynllun Gweithredu Datgarboneiddio²³ yn 2021. Mae'n egluro y bydd buddsoddi yn y rhwydwaith trafndiaeth 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 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 trafndiaeth ar gyfer siwrneion allweddol.
- Goleuadau stryd - sicrhau effeithiolrwydd ynni goleuadau stryd, ac asedau eraill yn ein cymunedau.

22 [Cynllun Gwefru Cerbydau Trydan Cyngor Sir Ynys Môn.pdf](#)

23 [Atodiad 1.pdf \(wrexham.gov.uk\)](#)

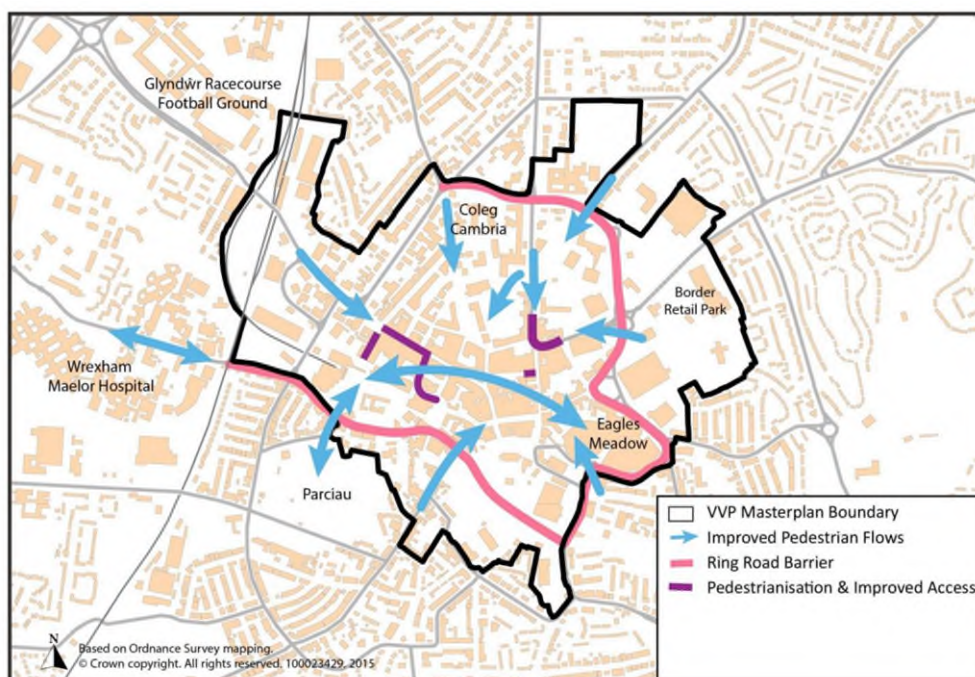


Mabwysiadwyd Prif Gynllun Canol Tref Wrecsam²⁴ yn 2016 ac mae'n nodi'r weledigaeth hon: "Bydd Wrecsam yn ganol tref deniadol, unigryw a gyda mynediad hawdd ar gyfer yr 21ain ganrif lle mae pobl eisiau byw, dysgu, gweithio, ymweld a buddsoddi yno."

Un o amcanion y Prif Gynllun yw "Tref Hygyrch". Y nod yw 'sichrau mynediad o ansawdd uchel i ac o fewn canol y dref mewn amryw o ddulliau, gan roi blaenoriaeth i gerdded, beicio a chluddiant 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 ysbty, y Brifysgol, y rheilffordd a'r maestrefi preswyl;
- Datblygu rhwydwaith o lwybrau a manau 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 manau 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 Ffigur 5.1.



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

Mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam yn datblygu Cynllun Creu Lleoedd²⁵, sy'n cynnwys y Datganiad o Weledigaeth 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

24 [Prif Gynllun Canol Tref Wrecsam](#)

25 [Eitem 13.pdf \(wrexham.gov.uk\)](#)



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 cydynus a gwirioneddol hunaniaeth Wreccsam a denu ac annog mwy o ddefnydd cyhoeddus.

6.6 Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

Mae Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri yn cynhyrchu Cynllun Datblygu Lleol²⁶ 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 gwylt y Parc Cenedlaethol
- Treftadaeth a hanes y Parc Cenedlaethol

Mae Polisi Strategol L y CDLI, 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.
- 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 Drawsffynydd 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."



Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Yr Achos Dros Newid
Atodiad 3 - Cynllun Ymgysylltu â
Rhanddeiliaid
(Drafft)





Achos dros Newid

Atodiad 3

Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

CYNNWYS

1.	CYFLWYNIAD	1
1.1	Pwrpas y Cynllun Ymgysylltu	1
1.2	Dull Gweithio wedi'i Arwain gan Ymgysylltu	1
1.3	Gweledigaeth, Amcanion a Themâu Trawsbynciol	2
2.	CANLLAW	4
2.1	Canllawiau CTRh	4
2.2	CTRh CBC y Gogledd: Yr Achos dros Newid	4
2.3	CTRh CBC y Gogledd: Cynllun Gweithredu	5
2.4	Canllawiau WeITAG	5
3.	MAPIO RHAN-DDEILIAID	6
4.	Y DULL YMGYSYLLTU	10
4.1	Cam 1: Drafft cychwynnol CTRh, CCTRh ac IWBA	10
4.2	Cam 2: Sgopio IWBA (Asesiadau Statudol)	12
4.3	Cam 3: Yr Ymgynghoriad Cyhoeddus	12
4.4	Cam 4: Drafft terfynol CTRh, CCTRh ac IWBA	13
4.5	Cam 5: Cyhoeddi'r CTRh, CCTRh ac IWBA	14
5.	CAMAU NESAF	15

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'r CTRh¹, mae'n 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 rhan-ddeiliaid ac ymgynghori â'r cyhoedd.

Pwrpas y Cynllun Ymgysylltu â Rhan-ddeiliaid gweithiol hwn yw nodi'r cerrig milltir ymgysylltu ac ymgynghori a'r amserlenni arfaethedig ar gyfer CTRh CBC y Gogledd, gan gynnwys adnabod rhan-ddeiliaid allweddol a pha weithgareddau a wneir yn ystod pob cam. Mae'r cynllun yn ddogfen fyw a bydd yn cael ei monitro a'i diweddarau'n barhaus hyd nes cwblheir y CTRh.

Paratowyd y Cynllun Ymgysylltu drafft hwn i CBC y Gogledd ystyried a phenderfynu ar ei ddull gweithredu, a fydd yn arwain at y wybodaeth ddiweddaraf yn barod ar gyfer gweithredu trefniadau ymgysylltu yn y dyfodol.

Fe'i cymeradwywyd yn ei ffurf drafft yn Is-bwyllgor Trafnidiaeth y CBC a gynhaliwyd ar 1 Hydref 2024 ac fe'i cyflwynwyd i'w gymeradwyo'n llawn gan yr un Pwyllgor ar 16 Rhagfyr 2024. Mae'r Cynllun hwn wedi bod yn ddogfen weithio fyw, a bydd yn sail i'r holl weithgareddau ymgysylltu ac ymgynghori sy'n gysylltiedig â'r CTRh.

1.2 Dull Gweithio wedi'i Arwain gan Ymgysylltu

O ystyried yr ystod eang o faterion a buddiannau sy'n gysylltiedig â'r CTRh, bydd ymgysylltu â rhan-ddeiliaid ac ymgynghori â'r cyhoedd yn hanfodol i'w ddatblygiad a'i weithredu'n llwyddiannus.

Nod y Cynllun Ymgysylltu hwn yw helpu i gynnwys yr holl ran-ddeiliaid 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 hadnabod fel rhan-ddeiliaid 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 ran-ddeiliaid allweddol yn goruchwyllo'r gwaith o gyflawni'r Cynllun yn llwyddiannus;
- Cyfarfodydd penodol i drafod materion a chyflleoedd pwnc penodol gydag aelodau'r grŵp rhan-ddeiliaid allweddol;
- Sesiynau briffio a gweithdai rhan-ddeiliaid, i gynnwys ystod ehangach o unigolion a sefydliadau sy'n cynrychioli ystod eang o ddiddordebau sy'n berthnasol i'r Cynllun; ac

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

- 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 rhan-ddeiliaid yn adran 3 y Cynllun hwn, ac mae'r dull ymgysylltu ac ymgynghori wedi'i nodi yn adran 4 y Cynllun hwn.

Mae'n galonogol gweld enghreifftiau o gydweithio a chyfranogiad rhanbarthol gyda'r nod cyffredin o wella llesiant y rhanbarth trwy fentrau cyfredol. Fel mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn ei annog, 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.

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 trafniadaeth, gan groesi ffiniau gweinyddol.

Rydym yn bwriadu uno'r grŵp rhan-ddeiliaid amrywiol gyda set gyffredin o werthoedd, gweledigaeth ac amcanion ymlaen llaw, yr ydym i gyd yn gweithio iddynt ac yn cyfeirio'n ôl atynt drwy gydol y broses os a phryd y bydd barn groes.

Trwy ganolbwyntio sylw 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 ystyriaeth drwy gydol y broses mewn perthynas â'i ffyrdd o weithio.

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

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

Felly, byddwn yn cynnwys rhan-ddeiliaid wrth gytuno ar weledigaeth ac amcanion ar gyfer y CTRh a fydd yn dylanwadu ar yr ymyraethau 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.

Datblygwyd y weledigaeth ddrafft, amcanion SMART² a themâu trawsbynciol ar gyfer y CTRh ar y cyd rhwng y CBC, ei aelodau, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru. Fe'u cyflwynir isod fel pwyntiau cyfeirio allweddol wrth fynd ati i ymgysylltu â rhan-ddeiliaid.

1.3 Gweledigaeth, Amcanion a Themâu Trawsbynciol

Datganiad Gweledigaeth CTRh Gogledd Cymru yw:

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

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

²Penodol, Mesuradwy, Cyraeddadwy, Perthnasol ac Amserol



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 defnydd tir yn well a gwella 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 o drafnidiaeth:** Byddwn yn datblygu isadeiledd a gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl ynghylch sut maen nhw'n teithio ar gyfer pob taith, ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy drwy wella mynediad i aneddeledd 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 newid i fflyd dim allyriadau:** Byddwn yn datblygu isadeiledd ategol a chefnogi cymhellion 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 trafndiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac effeithlon sy'n sicrhau twf economaidd cynaliadwy drwy wella hygyrchedd i feysydd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd o leiaf 50% o aelwydydd yng Ngogledd Cymru yn gallu teithio'n bellach o fewn un 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 gychwynol gyda CBC y Gogledd, ac wedi'u llywio gan ymgysylltu â swyddogion Trafnidiaeth Cymru ac Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru, ystyri'r bod y themâu trawsbynciol a ganlyn yn hanfodol ar gyfer helpu i gyflawni'r weledigaeth a'r amcanion:

- **Gwerth cymdeithasol** – cydnabod bod manteision trafndiaeth yn ymestyn y tu hwnt i ystyriaeth gul o welliannau amser teithio meintiol. Mae cydnabod effeithiau a manteision cymdeithasol a llesiant y mae systemau trafndiaeth yn eu cynnig i gymunedau yn bwysig, yn enwedig i gymunedau gwledig ac ynysig yn gymdeithasol.
- **Tegwch** – mae tegwch neu gydraddoldeb opsiynau trafndiaeth yn golygu sicrhau bod pawb yng Ngogledd Cymru yn cael mynediad teg at opsiynau trafndiaeth. 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 trafndiaeth, 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 trafndiaeth 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 yn cyflawni'r nodau a'r dibenion a amlinellir yn adran 1, mae'r cynllun hefyd wedi'i baratoi yn unol â'r canllawiau canlynol a dogfennau cychwynol 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 egluro:

- 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 Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ar y cyd, gan dynnu ar wybodaeth a phrofiad o gynlluniau trafndiaeth lleol a rhanbarthol blaenorol. Mae gofyn hefyd iddynt gael eu paratoi mewn cydweithrediad â phartneriaid allweddol yn cynnwys yr awdurdodau lleol yn y CBC y Gogledd a phartneriaid eraill gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, a grwpiau a gweithredwyr trafndiaeth yn y sector preifat a'r trydydd sector ar draws gwahanol ddulliau trafndiaeth. Yn ogystal â'r cyhoedd, y dylid ymgysylltu â hwy drwy gyfrwng 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: Yr Achos dros Newid yn amlinellu nodau ac amcanion y CTRh ac yn adnabod y materion, yr heriau a'r cyfleoedd allweddol y dylai'r cynllun eu hystyried er mwyn llywio datblygiad rhwydwaith trafndiaeth integredig ar gyfer Gogledd Cymru.

O fewn y ddogfen Achos dros Newid, mae Tabl 6.1 yn adnabod rhan-ddeiliaid 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; a'r
- Gymuned.

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



2.3 CTRh CBC y Gogledd: Cynllun Gweithredu

Mae CTRh CBC y Gogledd: Y Cynllun Gweithredu 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 rhan-ddeiliaid i gytuno ar y dull o hysbysu'r cyhoedd a rhan-ddeiliaid am 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 rhan-ddeiliaid.

2.4 Canllawiau WelTAG

Yn ogystal â'r Cynllun Ymgysylltu hwn sy'n cael ei baratoi yn unol â Chanllawiau'r CTRh, yr Achos dros Newid a'r Cynllun Gweithredu, mae'n rhaid ymgysylltu i safon sy'n bodloni proses canllawiau arfarnu trafndiaeth Cymru (WelTAG).

Mae WelTAG yn nodi y dylai Cydbwyllgorau Corfforedig ddarparu manylion pwy yr ymgynghorwyd â hwy, crynhoi'r adborth ac egluro sut y mae'r sylwadau wedi derbyn ystyriaeth. Dylai hyn fod yn seiliedig ar Gynllun Ymgysylltu a dylid ei gofnodi mewn Adroddiad Ymgynghori, i'w gynnal a'i fodloni fel rhan o'r broses WelTAG ac Arfarnu Lles 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 Rhan-ddeiliaid

Er mwyn sicrhau ymgysylltiad ystyrlon ar gyfer y CTRh, mae'r rhan-ddeiliaid a ganlyn wedi'u hadnabod a byddwn yn ymgysylltu â hwy drwy gydol cyfnod paratoïr CTRh yn unol â'r gweithgareddau ymgysylltu a amlinellir yn adran 4 y Cynllun hwn.

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

Grŵp Rhan-ddeiliaid	Rhan-ddeiliaid	Dylanwad	Diddord eb	Cyfiawnhad
Awdurdod cyfrifol	Prif Weithredwr Dros Dro y CBC: 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	Uchel	Uchel	Mae'r CBC a'i sefydliadau cyfansoddol yn gyfrifol am ddatblygiad y Cynllun
Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol CBC y Gogledd	Adam Graham (Trafnidiaeth Cymru) David Hole (Uchelgais Gogledd Cymru) Ruth Wojtan (Trafnidiaeth Cymru) Lynn Slaven (Uchelgais Gogledd Cymru) Jack Latkovic (Uchelgais Gogledd Cymru) Huw Percy Geraint Edwards Emlyn Jones Darren Williams Katie Wilby Dafydd Rhys Thomas Dafydd Meurig Goronwy Owen Edwards (Cadeirydd ar gyfer 2024/25) David Bithell	Uchel	Uchel	Gellir gweld manylion yma: https://democracy.gwynedd.llyw.cymru/mgCommitteeDetails.aspx?ID=439 Gellir gweld y Cylch Gorchwyl yma: https://democracy.gwynedd.llyw.cymru/documents/s41852/Appendix%201%20-%20Terms%20of%20Reference.pdf



Grŵp Rhan-ddeiliaid	Rhan-ddeiliaid	Dylanwad	Diddordeb	Cyfiawnhad
	Dave Hughes (Is-gadeirydd yr Is-bwyllgor ar gyfer 2024/25) ³ Barry Mellor			
Swyddogion Awdurdod Lleol CBC y Gogledd (gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i drafnidiaeth, cynllunio a datblygu economaidd) (Grŵp Cyngorol)	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 Mae'n arbennig o bwysig bod yna ymgysylltu effeithiol gyda chydweithwyr cynllunio defnydd tir sy'n datblygu Cynlluniau Datblygu Strategol
Grŵp rhan-ddeiliaid allweddol	CBC y Gogledd, Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru	Uchel	Uchel	Mae'r CBC a'i sefydliadau cyfansoddol yn gyfrifol am ddatblygiad y Cynllun. Mae Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am adolygu a chymeradwyo'r cynllun. Mae Trafnidiaeth Cymru yn bartner cyflenwi allweddol.
Cyrff Statudol	Cyfoeth Naturiol Cymru Cadw	Canolig	Canolig	Bydd mewnbwn gan gyrff amgylcheddol a threftadaeth yn cyfyngu ar unrhyw effaith niweidiol
Grwpiau busnes, economi a grwpiau twristiaeth	Rhaglen Ynys Ynni Ynys Môn Porthladd Rhydd Ynys Môn Cwmni Egino CBI Last Energy Llandrillo Menai Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru Ardal Twf Cenedlaethol Wrecsam a Glannau Dyfrdwy Partneriaeth Chwaraeon Rhanbarthol Gogledd Cymru Arloesi Bwyd Cymru Partneriaeth Sgiliau Rhanbarthol	Canolig	Canolig	Mae'n bwysig casglu barn y rhai sy'n ymwneud â'r sector datblygu a chludo nwyddau Mewn sefyllfa dda i gynghori ar rôl y CTRh i gefnogi twf economaidd

³Yn ddibynnol ar ei amnewid ar ôl cymryd rôl arall ymlaen



Grŵp Rhan-ddeiliaid	Rhan-ddeiliaid	Dylanwad	Diddordeb	Cyfiawnhad
	Gogledd Cymru Prifysgol Bangor Prifysgol Wrecsam Banc Datblygu Cymru Tasglu Gweinidogol Gogledd Cymru Cyngor Busnes Gogledd Cymru Busnes Cymru			
Y Gymuned, Byrddau Lleol a Gwleidyddion	Cynghorau Dinas a Thref, a Byrddau	Canolig	Canolig	Mae'r grwpiau hyn yn cynrychioli barn eu hetholwyr ac yn darparu gwybodaeth leol.
Iechyd a Lles	GIG Cymru Iechyd Cyhoeddus Cymru Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol	Canolig	Canolig	Mae swyddfeydd yn hanfodol i sicrhau bod blaenoriaethau llesiant yn cael eu hystyried
Cyrff Trafnidiaeth	Awdurdod Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru Network Rail Asiantaeth Priffyrdd Bws Cymru Panel Adolygu Ffyrdd Bws Cymru Gwasanaethau Fflecsi Arriva Cymru M & H Coaches Sustrans Freight Transport Association Road Haulage Association Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru Panel Adolygu Ffyrdd	Canolig	Canolig	Mae grwpiau a gweithredwyr trafniadaeth yn hanfodol i gynllunio a chyflawni
Traws ffiniol	Awdurdod Cyfunol Rhanbarth Dinas Lerpwl CBC/CCR De-ddwyrain Cymru CBC De-orllewin Cymru CBC Canolbarth Cymru	Canolig	Canolig	Mae teithio traws-ffiniol rhwng Gogledd-ddwyrain Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr yn bwysig Mae gan y Cyd-bwyllgorau Corfforedig eraill yng Nghymru fuddiant mewn deilliannau trafniadaeth drwy Gymru gyfan



Grŵp Rhan-ddeiliaid	Rhan-ddeiliaid	Dylanwad	Diddordeb	Cyfiawnhad
Cyhoeddus	Unrhyw unigolyn neu grŵp	Canolig	Isel-canolig	Mae'n hanfodol bod y cyhoedd yn cael cyfle i wneud sylwadau ar y Cynllun.
Partïon eraill â diddordeb o bosib	Heneb, Ymddiriedolaeth Archaeoleg Cymru Comisiwn Dylunio Cymru Institute of Civil Engineers RTPI Cymru National Energy System Operator (NESO) Y Comisiwn Isadeiledd Cenedlaethol Diwydiant Sero Net Cymru CLILC	Isel-canolig	Isel-canolig	Mae partïon eraill a allai fod â diddordeb yn cynnwys cyrff proffesiynol ac ymgynghorwyr



4. Y Dull Ymgysylltu

Rhaglen Ymgysylltu

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

Cam	Cyfnod	Amserlen
Cam 1: Drafft cychwynnol y CTRh, Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (CCTRh) a'r Arfarniad Lles Integredig (IWBA)	O'r dechrau hyd at yr Ymgynghoriad Cyhoeddus	Tachwedd 2023 - Ionawr 2025
Cam 2: Sgopio IWBA (Asesiadau Statudol)	Ymarfer sgopio 5 wythnos IWBA (Asesiadau Statudol)	Hydref - Tachwedd 2024
Cam 3: Yr Ymgynghoriad Cyhoeddus	Ymgynghoriad Cyhoeddus am o leiaf 12 wythnos	Ionawr - Ebrill 2025
Cam 4: Drafft terfynol y CTRh, CCTRh ac IWBA	Diwedd yr Ymgynghoriad Cyhoeddus a'r diweddariad i ystyried unrhyw sylwadau - cyflwyno drafft terfynol y CTRh, CCTRh ac IWBA i Lywodraeth Cymru	Ebrill - Mai 2025
Cam 5: Cyhoeddi'r CTRh, CCTRh ac IWBA	Cyflwyno'r CTRh, CCTRh ac IWBA terfynol - cymeradwyaeth Llywodraeth Cymru a'r gweinidogion fel sy'n ofynnol	Mehefin 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, pa bryd 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 cychwyn hyd at yr ymarfer ymgynghori cyhoeddus, gan gynnwys paratoi drafft cychwynnol y CTRh, CCTRh ac IWBA.

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

4.1.1 Gweithdai i Ran-ddeiliaid

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


Gweithdy Rhan-ddeiliaid 1

Diben: Cyflwyno a phrofi adnabod 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 ac adnabod materion a meysydd ffocws ar gyfer y CTRh, gan ystyried methodolegau asesu a blaenoriaethu,



a rhestr o bolisiau, 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 ran-ddeiliaid, yn ogystal ag awgrymiadau.

Gweithdy Rhan-ddeiliaid 2

Diben: Cyflwyno a phrofi opsiynau ar gyfer fframwaith arfarnu, polisiau, 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 Rhan-ddeiliaid 1 helpu i lunio'r CTRh drafft newydd, gan gynnwys y weledigaeth, amcanion SMART, a rhestr hir o opsiynau ar gyfer polisiau, 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 rhan-ddeiliaid y dasg o adnabod heriau, cyfleoedd a syniadau sy'n berthnasol i'r rhestr hir o bolisiau, rhaglenni a phrosiectau a awgrymir. 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, polisiau, rhaglenni a phrosiectau drafft.

Rhan-ddeiliaid: Aelodau a swyddogion Awdurdodau Lleol CBC y Gogledd (Grŵp Cyngorol)

Pryd: Trwy gydol Cam 1

Dull gweithredu: Mae cyfleoedd briffio ac adborth yn parhau ac ar agor drwy gydol cam drafft cychwynnol y CTRh, CCTRh ac IWBA. Mae'r tîm prosiect wedi darparu sesiynau briffio ac wedi amlinellu'r dystiolaeth newydd, methodolegau ar gyfer arfarnu ac asesu, a pholisiau, rhaglenni a phrosiectau drafft. Darperir cyfleoedd ar gerrig milltir allweddol i swyddogion ac aelodau ofyn cwestiynau a rhoi adborth, a bydd y tîm prosiect yn ystyried y rhain 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, 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: Ar bob 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 Cydbwyllgorau Corfforedig drafod cysondebau ac effeithlonrwydd posib wrth baratoi eu cynlluniau rhanbarthol.

4.1.4 Cyfarfodydd yr 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 trafndiaeth i helpu i oruchwylio datblygiad y CTRh.

Yn bresennol: Aelodau CBC y Gogledd

Pryd: Ar bob cam



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

4.2 Cam 2: Sgopio IWBA (Asesiadau Statudol)

Diben: Mae'r canllaw WelTAG yn gofyn am IWBA ac mae'r Canllawiau CTRh yn egluro sut 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 Neddff Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Dylai hefyd ddangos sut y bydd y CTRh yn cyfrannu at ganlyniadau eraill fel Sero Net a chydardoldeb. Fel cynllun, mae angen Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA), a bydd angen asesiadau statudol eraill fel yr amlinellir yng Nghannllawiau'r CTRh, gan gynnwys ond yn gyfyngedig i Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA). Mae gan yr SEA a'r HRA eu deddfwriaeth a'u rheoliadau eu hunain i'w bodloni. Fel rhan o'r gwaith o baratoir IWBA, mae'n rhaid cynnal ymarfer sgopio yn unol â'r rheoliadau perthnasol, a bydd adborth o'r ymarfer sgopio yn llywio'r IWBA llawn a'r asesiadau statudol.

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

Pryd: Hydref - Tachwedd 2024 (cyfnod sgopio o 5 wythnos)

Dull Gweithredu: Bydd Adroddiad Sgopio IWBA (Asesiadau Statudol) yn cael ei anfon at yr awdurdodau cymwys CNC a Cadw fel ymgynghoreion statudol, a'i rannu gydag Awdurdodau Lleol CBC y Gogledd i gael sylwadau dros gyfnod ymgynghori sgopio o 5 wythnos. Cynhelir yr ymarfer sgopio yn unol â'r Rheoliadau SEA a bydd Adroddiad Cyn Sgrinio Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) yn cael ei atodi i Adroddiad Sgopio IWBA (Asesiadau Statudol). Bydd y sylwadau'n cyfrannu at y CTRh ochr yn ochr â'r 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 Camau 1 a 2, caiff fersiynau drafft o'r CTRh, CCTRh a'r IWBA eu cyhoeddi ar gyfer cyfnod ymgynghoriad cyhoeddus o 12 wythnos o leiaf, a gynhelir yn unol â'r rheoliadau asesu statudol perthnasol gan gynnwys SEA. Bydd yr ymgynghoriad yn ceisio adborth gan unrhyw unigolyn neu sefydliad sydd â diddordeb mewn trafndiaeth yng Ngogledd Cymru. Bydd yr ymgynghoriad hefyd yn bodloni gofynion y Rheoliadau SEA ac ati gan geisio sylwadau gan ymgynghoreion statudol yn ôl y gofyn.

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

Pryd: Ionawr - Ebrill 2025 (cyfnod o 12 wythnos o leiaf)

Dull gweithredu: Bydd cyfnod ymgynghori o 12 wythnos fan leiaf yn rhedeg yng ngeaf 2024-25 yn gofyn am farn ar y dogfennau CTRh, CCTRh ac IWBA drafft. Er mwyn ei gwneud mor rhwydd â phosibl i bobl gymryd rhan, gan ystyried yr ardal ddaearyddol fawr, bydd ystafell arddangos ymgynghoriad cyhoeddus rhithwir yn cael ei chreu gan ddefnyddio platfform Ymgysylltu Rhithwir Arup⁴. 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 rhoi 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.

⁴ <https://www.arup.com/services/digital-solutions-and-tools/virtual-engage/>



Bydd y cyhoedd yn gallu dweud eu dweud drwy ymateb i holiadur ar-lein (gyda chwestiynau i'w trafod a'u cytuno gyda'r CBC 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 cyhoeddus rhithwir 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, caiff gwahoddiadau e-bost eu hanfon at ran-ddeiliaid wrth lansio'r ymgynghoriad cyhoeddus i wahodd pobl i gymryd rhan a rhannu'r cyfle gyda'u cydweithwyr ac unigolion a sefydliadau eraill sydd â diddordeb.

Bydd copïau caled o ddeunyddiau a holiaduron ar gael i unigolion nad ydynt yn gallu cael mynediad at ddeunydd ar-lein, ar gais. Bydd cyfeiriad e-bost a rhif ffôn yn cael eu creu ar gyfer y prosiect i drin â cheisiadau, a fydd yn cael eu rhannu gydag arweinyddion prosiect y CBC 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 gwybod ymlaen llaw i ran-ddeiliaid allweddol am lansio'r ymgynghoriad cyhoeddus.

Bydd angen ystyried y Gofynion y Gymraeg perthnasol hefyd. Dylid sicrhau bod deunyddiau ymgynghori a holiaduron ar gael yn y Gymraeg a'r Saesneg. Ar ben hynny, caiff unrhyw geisiadau am ddeunyddiau Cymraeg eu bodloni, a bydd y deunydd ar gael pan fo hynny'n briodol. Bydd y deunyddiau ymgynghori cyhoeddus yn ddwyieithog, ac fe ddarperir gwasanaethau cyfieithu ar gais.

Byddai unrhyw ymatebion a gesglir gan aelodau'r cyhoedd yn cael eu storio yn unol â pholisïau diogelu data perthnasol, a bydd CBC y Gogledd yn darparu datganiad diogelu data 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 diwygiedig y cynllun fel 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 drafft yn eu ffurf derfynol cyn eu cyflwyno i Lywodraeth Cymru. Disgrifir y rhain isod.

Pryd: Ebrill i Mai 2025

Dull Gweithredu: Gweler isod.

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 egluro sut mae sylwadau wedi siapio'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, bydd sesiynau briffio aelodau a swyddogion CBC y Gogledd yn cael eu trefnu 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 y rhoddwyd sylw i hyn.

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

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



4.4.4 Cyflwyno i Lywodraeth Cymru

Bydd CBC y Gogledd yn cynnig rhoi cyflwyniad i Lywodraeth Cymru ar ddrafft terfynol y CTRh, 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'r CTRh, CCTRh ac IWBA

Diben: Cyflwyno drafft terfynol y CTRh, CCTRh ac IWBA i'w cymeradwyo gan Lywodraeth Cymru a'r gweinidogion.

Pryd: Mehefin / Haf 2025

Dull gweithredu: Unwaith y mae Llywodraeth Cymru a'r gweinidogion wedi eu cymeradwyo, bydd y dogfennau terfynol yn cael eu cyhoeddi ar wefan CBC y Gogledd, ac anfonir e-bost at yr holl gyfranogwyr a fu'n rhan o'r gweithgareddau ymgysylltu a'r ymgynghoriad cyhoeddus i'w hysbysu bod y dogfennau wedi cael eu mabwysiadu a'u cyhoeddi. Efallai y bydd CBC y Gogledd yn ystyried digwyddiadau lansio ochr yn ochr â'r cyhoeddiad i annog ymwybyddiaeth a chyfranogiad, gan geisio cefnogi'r broses o weithredu'r CTRh a'i CCTRh. Bydd adroddiad Monitro a Gwerthuso hefyd yn hybu 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, caiff y manylion eu datblygu ymhellach a rhoddir diweddariadau rheolaidd yn ôl yr angen.