Rhaglen Gyflawn

Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru
North Wales Corporate Joint Committee

Cyfarfod

CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG Y GOGLEDD

Dyddiad ac Amser

1.30 y.h., DYDD GWENER, 18FED GORFFENNAF, 2025

Lleoliad

Cyfarfod Rhithiol / Virtual Meeting

Pwynt Cyswllt

Annes Sion

01286 679490

sionedmaijones@gwynedd.llyw.cymru

(Dosbarthwyd 14 Gorffennaf 2025)

CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG RHANBARTH Y GOGLEDD

Aelodau Cyngor

Cyng. Jason McLellan - Cyngor Sir Ddinbych
Cyng. Gary Pritchard - Cyngor Sir Ynys Môn
Cyng. Charlie McCoubury - Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
Cyng. Mark Pritchard - Cyngor Wrecsam
Cyng. Dave Hughes - Cyngor Sir y Fflint
Cyng. Nia Jeffreys - Cyngor Gwynedd

Aelod Eryri

Cyng. Edgar Wyn Owen – Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

Prif Weithredwyr Cynghorau Cyfansoddol

Dafydd Gibbard - Cyngor Gwynedd
Dylan Williams - Cyngor Sir Ynys Môn
Rhun ap Gareth - Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
Neal Cockerton - Cyngor Sir y Fflint
Graham Boase - Cyngor Sir Ddinbych
Alwyn Jones – Prif Weithredwr Dros Dro - Cyngor Wrecsam
Jonathan Cawley – Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

Swyddogion Statudol

Alwen Williams - Prif Weithredwr y Cyd-Bwyllgor
Dewi Aeron Morgan – Prif Swyddog Cyllid
Iwan G Evans – Swyddog Monitro

R H A G L E N

1. YMDDIHEURIADAU

I dderbyn unrhyw ymddiheuriadau.

2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

I dderbyn unrhyw ddatganiad o fuddiant personol.

3. MATERION BRYS

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

4. COFNODION Y CYFARFOD BLAENOROL 5 - 12

Bydd y Cadeirydd yn cynnig y dylid llofnodi cofnodion cyfarfod y pwyllgor hwn a gynhaliwyd ar 13 Mehefin, 2025 fel rhai cywir.

(A) CYD-BWYLLGOR BWRDD UCHELGAIS ECONOMAIDD GOGLEDD CYMRU - CYNLLUN ARCHWILIO MANWL 2025 13 - 29

Archwilio Cymru i gyflwyno

5. DATGANIAD O GYFRIFON Y BWRDD UCHELGAIS ECONOMAIDD GOGLEDD CYMRU AM 2024/25 30 - 71

Dewi A Morgan, Pennaeth Cyllid (Swyddog Cyllid Statudol y CBC) a Sian Pugh, Pennaeth Cynorthwyol Cyllid.

6. DIWEDDARIAD AELODAETH YR IS-BWYLLGOR 72 - 74

Iwan Evans, Swyddog Monitro i gyflwyno'r adroddiad.

7. DIWEDDARIAD AR Y CYNLLUN DATBLYGU STRATEGOL (SDP) AR GYFER GOGLEDD CYMRU - CYTUNDEB CYFLAWNI 75 - 183

Alwen Williams, Prif Weithredwr ac Andy Roberts, Swyddog Cynllunio Datblygu Strategol Rhanbarthol i gyflwyno'r adroddiad.

8. CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL GOGLEDD CYMRU - ÔL-YMGYNGHORI

184 - 1197

Alwen Williams, Prif Weithredwr i gyflwyno'r adroddiad.

Mae budd cyhoeddus cydnabyddedig mewn bod yn agored ynglŷn â defnydd adnoddau cyhoeddus a materion ariannol cysylltiedig. Cydnabyddir fodd bynnag fod adegau, er gwarchod buddiannau ariannol awdurdod cyhoeddus fod angen trafod gwybodaeth fasnachol heb ei gyhoeddi.. Byddai hyn yn groes i'r budd cyhoeddus ehangach o sicrhau gwerth am arian a'r allbwn cyfansawdd gorau . Mae'r elfennau sydd wedi eu duo allan yn cynrychioli ymateb gymesurol I'r gofyn yma gan warchod hawl y cyhoeddi gael gwybodaeth am gynllun rhanbarthol pwysig yma. Am y rhesymau yma bydd rhai atodiadau yn eithriedig yn unol a Paragraff 14 o Atodiad 12A o Ddeddf Llywodraeth Leol 1972.

9. CAU ALLAN Y WASG A'R CYHOEDD

Bydd y Cadeirydd yn cynnig y dylid cau'r wasg a'r cyhoedd allan o'r cyfarfod yn ystod y drafodaeth ar
Mae'r adroddiad ynglŷn a drafft Memorandwm Dealltwriaeth y Parth Buddsoddi gyda Llywodraethau
Unedig sydd wedi ei ddynodi yn ddogfen gyfrinachol gan Adran y Llywodraeth ar gyfer darpariaetha
Deddf Llywodraeth Leol 1972. Gan hynny mae'n ofynnol eithrio'r adroddiad rhag ei chyhoeddi gan
gwybodaeth gyfrinachol.

10. PARTH BUDDSODDI SIR Y FFLINT A WRECSAM – DIWEDDARIAD A MEMORANDWM O DDEALLTWRIAETH

Alwen Williams, Prif Weithredwr ac Iain Taylor, AMION Consulting i gyflwyno'r adroddiad.

CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG RHANBARTH Y GOGLEDD
13/06/25

Yn bresennol: Cadeirydd: Y Cynghorydd Mark Pritchard (Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam).

Y Cynghorwyr: Dave Hughes (Cyngor Sir y Fflint), Nia Jeffreys (Cyngor Gwynedd), Charlie McCoubrey (Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy), Gary Pritchard (Cyngor Sir Ynys Môn), Jason McLellan (Cyngor Sir Ddinbych) ac Edgar Owen (Cadeirydd Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri)

Prif Weithredwyr Cynghorau Cyfansoddol: Geraint Owen (Cyngor Gwynedd), Dylan Williams (Cyngor Sir Ynys Môn) Matthew Georgiou (Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy), Neal Cockerton (Cyngor Sir y Fflint), Graham Boase (Cyngor Sir Ddinbych), Alwyn Jones (Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam) a Jonathan Cawley (Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri)

Swyddogion eraill yn bresennol: Iwan Evans (Swyddog Monitro - Cyngor Gwynedd), Dewi Aeron Morgan (Swyddog Cyllid Statudol y CBC), Hedd Vaughan-Evans (Pennaeth Gweithrediadau Uchelgais Gogledd Cymru), Claire Incledon (Dirprwy Swyddog Monitro Dros Dro CBC), Iain Taylor (AMION Consulting), David Hole (Arweinydd Rhaglen Weithredu'r CBC), Sian Pugh (Pennaeth Cynorthwyol Cyllid - Cyngor Gwynedd) ac Annes Sion (Arweinydd Tîm Democratiaeth - Cyngor Gwynedd)

1. ETHOL CADEIRYDD

Bu i Cyng. Mark Pritchard gael ei ethol yn Gadeirydd y Cydbwyllgor ar gyfer 2025/26.

2. ETHOL IS-GADEIRYDD

Bu i Cyng. Charlie McCoubrey gael ei ethol yn Is-gadeirydd y Cydbwyllgor ar gyfer 2025/26

3. YMDDIHEURIADAU

Derbyniwyd ymddiheuriadau gan Alwen Williams (Prif Weithredwr y CBC), Rhun ap Gareth (Cyngor Sir Conwy) a Dafydd Gibbard (Cyngor Gwynedd).

4. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiad o fuddiant personol.

5. MATERION BRYS

Dim i'w nodi.

6. COFNODION Y CYFARFOD BLAENOROL

Llofnododd y Cadeirydd gofnodion y cyfarfod blaenorol a gynhaliwyd ar 21 Mawrth, 2025 fel rhai cywir.

7. CALENDR CYFARFODYDD

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Iwan Evans, Swyddog Monitro.

PENDERFYNWYD:

Cymeradwywyd y calendr drafft ar gyfer cyfnod hyd at fis Mehefin 2026.

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adorddiad gan nodi fod gofyniad i'r Cydbwyllgor dderbyn calendr er mwyn penderfynu ar amlder ei gyfarfodydd ar gyfer y flwyddyn gyngor canlynol. Amlygwyd fod dyddiadau yn ei lle ar gyfer y Cydbwyllgor ynghyd â thri o'r is bwyllgorau - sef Is-bwyllgor Lles Economaidd, Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol ac yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol.

Nodwyd fod gwaith yn cael ei wneud er mwyn sefydlu'r Is-bwyllgor Llywodraethu ac Archwilio a bod angen gosod rhaglen waith. Eglurwyd fod bwriad i hysbysebu am aelodau i'r Pwyllgor Safonau ar ôl yr haf, ac o ran y Cydbwyllgor Trosolwg a Chraffu fod pump o'r awdurdodau wedi derbyn yr adroddiad i'w sefydlu ond eu bod yn parhau i ddisgwyl am benderfyniad un sir.

8. CYFETHOL AELODAETH I'R CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG

Cyflwynwyd yr adroddiad gan y Iwan Evans, Swyddog Monitro.

PENDERFYNWYD

Penderfynwyd:

i. **Bod y Swyddog Monitro yn adolygu egwyddorion cyfethol i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig a'i is-bwyllgorau fel y nodir yn y Rheoliadau Sefydlu (fel y'u diwygiwyd) a'r canllawiau statudol.**

ii. **Bod yr adolygiad yn cynnwys ymgynghori â'r pedwar darparwr Addysg Uwch ac Addysg Bellach mewn perthynas â'u haelodaeth ar yr is-bwyllgor Lles Economaidd i'w adrodd i gyfarfod o'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn y dyfodol.**

iii. **Mewn perthynas â llywodraethu'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn y dyfodol, y rhoddir ystyriaeth i'r opsiynau ynghylch creu aelodaeth ymgynghorol neu grwpiau cyswllt rhanddeiliaid gyda chynrychiolwyr o'r Undebau Llafur, y Trydydd Sector, Cymdeithasau Tai, y sector preifat ac iechyd, ac y byddai'r telerau hyn yn darparu ar gyfer cyfnewid gwybodaeth a chydweithio wrth gefnogi gwneud penderfyniadau'r Cyd-bwyllgor Corfforedig.**

iv. **Bod yr adolygiad yn cael ei gynnal mewn ymgynghoriad ag Aelodau'r Cyd-bwyllgor Corfforedig a Phrif Weithredwyr yr Awdurdodau Cyfansoddol gyda'r bwriad o gyflwyno adroddiad i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig gydag argymhelliad ynghylch y model ar gyfer cyfethol.**

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi'r angen am drafodaeth ar sefydlu trefniadau llywodraethu, a bod yr adroddiad hwn yn rhan o'r broses i ddod i'r afael a'r gofynion yn y canllawiau statudol. Eglurwyd fod y canllaw yn nodi'r angen i gynnwys eraill yn weithredol yng ngwaith y Cyd-bwyllgor ar draws swyddogaethau. Amlygwyd fod trafodaeth am sedd a phleidlais i'r sefydliadau Addysg Bellach ac Addysg Uwch, ond nodwyd yr angen i greu proses fydd yn mynd i'r afael a hyn.

Eglurwyd mai cam cyntaf yn y daith yw'r adroddiad hwn er mwyn cael cynllun pendant, ond nodwyd yr angen i barchu democratiaeth ond fod model ymarferol yn ei le er mwyn gwneud y gwaith.

9. BWRDD BUSNES YMGYNGHOROL AC YMGYNGHORWYR ANWEITHREDOL

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Iwan Evans, Swyddog Monitro a David Hole, Arweinydd Rhaglen Weithredu'r CBC.

PENDERFYNWYD:

Derbyniwyd yr adroddiad a oedd yn diweddaru'r Aelodau ar ôl drosglwyddo ar ddatblygiad y prosiect a pharhad cynnydd y rhaglen weithredu i gefnogi sefydliad parhau Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd (CBC).

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi ei fod yn rhoi diweddariad ar y gwaith sydd wedi ei wneud yn dilyn trosglwyddo ar 1 Ebrill 2025. Amlygwyd fod rhaglen o newid a gwelliant yn seiliedig ar flaenoriaethau a rhai ffactorau cyfyngol ar gyfer y flwyddyn. Mynegwyd fod angen rhagor o waith ar gyfer newid sydd heb ei ddatblygu eto yn y blynyddoedd dilynol.

Nodwyd fod gwaith penodol ar gyfer prosiectau ac i ddatblygu dealltwriaeth y cyhoedd o waith y CBC. Diolchwyd am y diweddariad a nodi'r angen i dderbyn diweddariad ym mis Medi, gan fod angen i waith parhau dros fisoedd yr haf.

10. PARTH BUDDSODDI SIR Y FFLINT A WRECSAM

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Hedd Vaughan-Evans, Pennaeth Gweithrediadau a Iain Taylor, AMION Consulting.

PENDERFYNWYD:

Cytunwyd i:

- **Dderbyn yr adroddiad diweddaru**
- **Adolygu'r trefniadau amlinellol arfaethedig ar gyfer Bwrdd Cynghori Parth Buddsoddi Sir Fflint a Wrecsam yn cynghori ar y cynnig**
- **Adolygu'r Fframwaith Dirprwyo a Phenderfyniad arfaethedig a chynghori ar y cynnig**
- **Derbyn adroddiad pellach gyda chynigion manwl yn dilyn y Gweithdy Rhyng-Awdurdod**
- **Gyflwyno adroddiad pellach os oes oediad yn un o'r cerrig milltir lefel uchel ar gyfer blwyddyn 1.**

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi ei fod yn rhoi diweddariad ac yn amlygu'r fframwaith ac yr amserlen ar gyfer y dyfodol. Amlygwyd fod y cynllun wedi cyflwyno Parth 4 yn ôl ym mis Mai, a'u bod yn gobeithio derbyn adborth ym mis Mehefin, ac y bydd unrhyw newidiadau sylweddol a fydd yn ofynnol i'r ymyriadau ddod yn ôl i'r CBC I'w cytuno.

Eglurwyd fod y tîm yn paratoi Porth 5 I'w gyflwyno, gyda'r elfennau allweddol yn cynnwys cerrig milltir Parth Buddsoddi, Rhaglen y Parth Buddsoddi a Chofrestr Risg Parth Buddsoddi. Tynnwyd sylw at y tabl cerrig milltir allweddol sydd yn amlygu dyddiadau hyd at ddiwedd Rhagfyr.

Wrth symud ymlaen, amlygwyd fod gan y cynllun gyllideb o £10m, a byddant yn cyd-weithio gyda Chyngor Gwynedd a Llywodraeth Cymru I'w wario. Nodwyd yr angen i sefydlu'r Bwrdd Cynghori, fel y nodwyd yn Mhorth 3. Nodwyd fod Bwrdd Cynghori dros dro yn ei le ar gyfer y cyfnod interim ac amlygwyd yr angen i greu is-fwrdd sgiliau yn ychwanegol, ac ei fod yn y broses o gael ei brosesu.

Eglurwyd yn dilyn Galwad am Brosiectau 2024, fod ystod eang o gynlluniau buddsoddi posib a galw sylweddol am raglen cymorth wedi ei hadnabod. Eglurwyd fod y broses cyfle buddsoddi wedi adnabod yr angen i fuddsoddi mewn seilwaith angenrheidiol i ddatgloi'r safleoedd datblygu mwyaf. Nodwyd y bydd angen i symud yn gyflym. Eglurwyd fod achos busnes wedi'i dderbyn ar gyfer Project Prince gan Knauf Insulation ac mae Cynllun Prosiect Amlinellol wedi'i dderbyn gan Pochin/Goodman ar gyfer eu tir yn Airfields, Glannau Dyfrdwy. Mynegwyd fod Airbus yn datblygu'r achos dros y Ganolfan Gweithgynhyrchu Uwch wrth ymyl eu campws yng Nglannau Dyfrdwy.

Esboniwyd fod gweithdy rhwng y CBC a Chynghorau Sir y Fflint a Wrecsam wedi'i gynllunio ar gyfer diwedd Mehefin, er mwyn gweithio drwy'r manylion sy'n ymwneud a sut y gwneir penderfyniadau a sut y bydd rhaglen yn gweithredu dan ddirprwyaethau gan y CBC. Nodwyd fod yr egwyddorion allweddol yn cynnwys fod y CBC yn dirprwyo gweithrediad cyfrifoldeb y Corff Atebol I'r Is-bwyllgor Lles Economaidd, a bod yr is-bwyllgor yn dyrannu adnoddau i gefnogi, i reoli'r broses sicrwydd ar gyfer holl brosiectau sydd uwchlaw cais grant o £5m. Mynegwyd fod goblygiadau yn ymwneud a gweinyddu £160m o Gyllid Grant Hyblyg a dyraniadau ar gyfer Rhyddhad Trethu, yn enwedig Rhyddhad Ardrethu Busnes. Eglurwyd y bydd trefniadau ariannol manwl fel y'u nodir yn y Llythyr Cyllid Grant, y Memorandwm gyda Llywodraeth Cymru a'r DU ynghyd a'r Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth Leol rhwng y CBC a'r Cynghorau Sir y Fflint a Wrecsam yn cael eu hystyried unwaith y byddant wedi'u paratoi.

Diolchwyd am yr adroddiad a nodwyd balchder o weld datblygiad rhaglen sgiliau. Holwyd os yw'r elfen rhaglen sgiliau ar gyfer y gogledd i gyd ac nid ar gyfer Sir y Fflint a Wrecsam yn unig. Pwysleisiwyd er bod y parth buddsoddi a'r swyddi ynghlwm ar gyfer Sir y Fflint a Wrecsam, ond eglurwyd yr angen i adnabod cyfleoedd a mynediad i hyfforddiant mewn siroedd ehangach er mwy i'r rhanbarth i gyd elwa o'r cynllun.

Nodwyd yr angen i symud ar gyflymdra a gofynnwyd os nad yw'r cerrig milltir yn cael eu cyrraedd fod adroddiad yn dod i'r CBC yn nodi'r rhesymeg dros yr oedi.

11. SEFYLLFA ALLDRO REFENIW A CHYFALAF BUEGC AR GYFER 2024/25

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Dewi Morgan, Pennaeth Cyllid (Swyddog Statudol y CBC) a Sian Pugh, Pennaeth Cynorthwyol Cyllid i gyflwyno'r adroddiad.

PENDERFYNWYD

Derbyniwyd yr adroddiad a oedd yn darparu'r sefyllfa alldro terfynol Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (BUEGC) i'r Cydbwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru (CBC) ar gyfer refeniw a chyfalaf yn 2024/25.

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan egluro for yr adroddiad eisoes wedi ei gyflwyno i'r Is-bwyllgor Lles Economaidd, ond yn ei gyflwyno er cymeradwyaeth. Ategwyd eu bod yn anelu i gyflwyno mewn ffurf datganiad o gyfrifon drafft ym mis Gorffennaf.

Eglurwyd fod y sefyllfa refeniw alldro terfynol ar gyfer y flwyddyn danwariant o bron i £386k, a'i fod yn gynnydd o'r tanwariant a ragwelwyd yn adolygiad mis Rhagfyr. Nodwyd fod hyn yn bennaf o ganlyniad i ostyngiad mewn gwariant ar sawl un o benawdau'r gyllideb. Mynegwyd fod tanwariant net terfynol ar bennawd y Swyddfa Rheoli Portffolio yn £75,140, oherwydd tanwariant ar wariant gweithwyr. Roedd hyn, eglurwyd o ganlyniad i chwyddiant is 'na beth oedd wedi ei gyllidebu ynghyd ac estyniad ar grant Cronfa Ffyniant Cyffredin tan ddiwedd Mawrth 2025.

Mynegwyd fod tanwariant o Wasanaethau Cefnogol gan y Corff Atebol yn bennaf oherwydd tanwariant ar Gymorth y Gwasanaeth Cyllid. Amlygwyd tanwariant terfynol y Cyd-bwyllgor ac amlygwyd y rhesymau dros danwariant ar bob pennawd. Nodwyd fod gwariant heb ei gyllidebu o £2.8m ar Drosglwyddiadau i Gronfeydd wrth Gefn. Amlygwyd fod y Bwrdd yn ôl ym mis Chwefror wedi cymeradwyo defnyddio'r llog a dderbyniwyd ar Falansau Bargen Twf o 2024-26 i ariannu rolau ychwanegol a chostau datblygu ychwanegol, ac i gadw adnoddau cyfredol y Swyddfa Rheoli Portffolio am 2 flynedd ychwanegol tu hwnt i fis Mawrth 2026.

O ran y prif ffrydiau incwm, amlygwyd ei fod yn cynnwys cyfraniadau partneriaid, dyraniad refeniw grant Bargen Twf Gogledd Cymru, cyfraniad y CBC ar gyfer secondiad staff, grant ynni Llywodraeth Cymru, Cronfa Ffyniant Cyffredin y DU a'r gronfa wrth gefn wedi'i glustnodi. Nodwyd fod y sefyllfa refeniw alldro terfynol ar gyfer y flwyddyn yw tanwariant o bron i £386k ac mae hyn yn gynnydd o beth y rhagwelwyd. Eglurwyd er mwyn gadael sefyllfa niwtral am y flwyddyn, nodwyd y byddan yn tynnu £714k i lawr o Grant Bargen Twf Gogledd Cymru yn hytrach nac y £1.1m oedd wedi ei nodi.

Wrth amlygu y cronfeydd wrth gefn nodwyd fod cyfanswm y gronfa wrth gefn ar 31 Mawrth 2025 yn £211k. Bu i'r Bwrdd, yn ei gyfarfod ym mis Chwefror ddefnyddio £61k o'r gronfa wrth gefn hon fel rhan o gyllideb 2025-26. Mynegwyd fod balans y gronfa prosiectau yn £29k, ac eglurwyd y bydd yr arian yn cael ei ddefnyddio i ariannu costau prosiect Ynni lleol. Amlygwyd fod balans y gronfa log yn £4.7m ac y gronfa adnoddau yn £2.8m.

Nodwyd fod adolygiad diwedd blwyddyn y rhaglen Gyfalaf yn dangos gostyngiad net o £13.3m, a bod hyn o ganlyniad i lithro pedwar prosiect ynghyd a chael gwared ar brosiect arall. Eglurwyd fod dechrau ar brosiectau yn ystod y flwyddyn wedi dwyn rhywfaint o'u gwariant proffil ymlaen.

Eglurwyd fod cais wedi ei dderbyn gan yr Is-bwyllgor i ddadansoddi proffil cyflawni'r Cynllun Twf i'r proffil cychwynnol, ac eglurwyd fod yr adran o'r farn na fyddai'n gymhariaeth ddefnyddiol o ganlyniad i nifer y newidiadau i'r cynllun Twf ers ei sefydlu. Mynegwyd os yw'r CBC yn awyddus gweld dadansoddiad manwl, argymhellwyd y dylid ei wneud yn unol â diweddariad 2025 i'r Achos Busnes Portffolio a fyddai'n ymgorffori cyfleodd diweddar.

Holwyd os yw rhestr wrth gefn Wylfa wedi ei gadarnhau. Nodwyd nad oes unrhyw arian wedi ei ymrwymo, ac y bydd angen penderfyniad unwaith maes achos busnes wedi ei gadarnhau.

12. ADRODDIAD ALLDRO A FFURFLEN FLYNYDDOL CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG GOGLEDD CYMRU

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Dewi Morgan, Pennaeth Cyllid (Swyddog Statudol y CBC) a Sian Pugh, Pennaeth Cynorthwyol Cyllid i gyflwyno'r adroddiad.

PENDERFYNWYD

Derbyniwyd yr adroddiad a oedd yn rhoi'r sefyllfa derfynol ar gyfer 2024/25 i'r Cydbwyllgor Corfforedig (CBC) a chael cymeradwyaeth y Ffurflen Flynyddol swyddogol ar gyfer 2024/25.

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi gan fod trosiant y Cyd-bwyllgor yn is 'na £2.5m, mai ffurflen flynyddol yn hytrach na datganiad cyfrifon llawr fydd ei angen er mwyn cwrdd â'r gofyniad statudol.

Mynegwyd fod y sefyllfa alldro terfynol ar gyfer y flwyddyn yn danwariant o bron i £402k, ac eglurwyd fod hyn wedi cynyddu o beth ragwelwyd yn adolygiad mis Rhagfyr. Nodwyd fod hyn yn bennaf oherwydd na fydd y gwariant ar ymgynghorwyr allanol ar gyfer Cynllunio Strategol yn cychwyn nes 2025/26.

Tywyswyd drwy benawdau'r gyllideb a amlygwyd tanwariant terfynol o £333,674 ar bennawd Gweithwyr. Nodwyd fod gyllideb lwfans aelodau lleyg yn ymwneud â chyfarfodydd Pwyllgor Llywodraethu ac Archwilio a bydd y cyfarfodydd hyn yn cael eu cynnal o 2025/26. Mynegwyd nad oedd cyllideb teithio a chynhaliaeth wedi ei defnyddio yn ystod y flwyddyn, a bod tanwariant o £129,140 yn erbyn pennawd cyflenwadau a gwasanaethau. Esboniwyd fod ffioedd Archwilio Cymru yn dangos yn negyddol, a bod hyn oherwydd bod y ffioedd a gyfrifwyd yn y blynyddoedd blaenorol yn uwch na'r symiau gwirionedd ac wedi eu gwrthdroi yn 2024/25. Yn ogystal, roedd ffioedd yn is oherwydd mai Ffurflen Flynyddol yn hytrach na set lawr o gyfrifon sydd angen eu harchwilio. Amlygwyd fod gwariant ymgynghorwyr allanol o £222,231 o ariannwyd £180,517 gan Grant Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru. Nodwyd fod tanwariant ar y costau yswiriant, gan mai polisi interim oedd yn bodoli gyda'r polisi llawn yn dechrau mis Ebrill 2025.

Eglurwyd fod gwariant net, o £195,753. Nodwyd fod gwariant ar y costau cyfreithiol a democratiaeth yn cynnwys costau cwmni cyfreithiol allanol yn ogystal ag ymgynghorydd cyfreithiol a democrataidd a gomisiynwyd i ddarparu cyngor a chefnogaeth arbenigol ar sefydlu'r CBC.

Mynegwyd fod y CBC yn llwyddiannus yn ei gais i Lywodraeth Cymru am gyllid tuag at y Cynllun Trafnidiaeth Ranbarthol, a dyfarnwyd £125k yn 2023/24 a £100k yn 2024/25. Derbyniwyd llog a dderbyniwyd ar falasnau ar gyfer 2024/25 oedd £57,723. Eglurwyd fod cyfraniad o'r gronfa wrth gefn o £83k sy'n ymwneud â'r costau'r Parth Buddsoddi yn cael eu had-dalu unwaith y bydd yr incwm grant yn cael ei gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru.

Gofynnwyd i'r Cyd-bwyllgor nodi a derbyn y gwir wariant ac incwm ar gyfer 2024/25, ac i gymeradwyo'r tanwariant o £402k i'r gronfa wrth gefn wedi'i glustnodi i roi cyfanswm o

£1,113k. Ychwanegwyd fod £565k o hwn wedi ei gymeradwyo i'w ddefnyddio fel rhan o gyllideb 2025/26.

13. DATGANIAD STRATEGAETH RHEOLAETH TRYSORLYS 2025/26

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Dewi Morgan, Pennaeth Cyllid (Swyddog Statudol y CBC) a Sian Pugh, Pennaeth Cynorthwyol Cyllid i gyflwyno'r adroddiad.

PENDERFYNWYD:

Derbyniwyd yr adroddiad a oedd yn darparu Datganiad Strategaeth Rheolaeth Trysorlys y Cydbwyllgor Corfforedig ar gyfer 2025/26.

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi fod penderfyniadau rheolaeth trysorlys yn cael ei wneud yn ddyddiol, ac mae'n ofynnol i'r Adran Gyllid yng Nghyngor Gwynedd weithredu yn unol â'r Strategaeth Rheolaeth Trysorlys sydd wedi ei gymeradwyo. Bu i drosglwyddiad y Bwrdd Uchelgais i'r CBC ddigwydd ar 1 Ebrill 2025, ac felly mae'r datganiad yn cynnwys balansau arian y CBC a BUEGC.

Eglurwyd fod y datganiad wedi ei seilio ar Côd CIPFA a'r Canllaw ar Fuddsoddiadau Awdurdodau Lleol gan Lywodraeth Cymru, ac felly yn cyflawni cyfrifoldeb cyfreithiol y CBC dan Ddeddf Llywodraeth Leol 2003. Esboniwyd fod rheolaeth trysorlys yn ymwneud â chadw digonedd ond nid gormodedd o arian parod i ddiwallu anghenion gwariant y CBC, gan reoli risgiau cysylltiedig â tharo'r cydbwysedd cywir rhwng risg ac enillion. Mynegwyd er mwyn ffurfio'r Strategaeth yma, eglurwyd fod yr adran wedi derbyn cyngor arbenigol gan ymgynghorwyr rheolaeth trysorlys, Arlingclose. Eglurwyd fod y buddsoddiadau yn gyson gyda math o fuddsoddiadau mae Cyngor Gwynedd yn ei wneud, a bod cyfyngiadau yn y swm a ganiateir ar gyfer pob sefydliad er mwyn lledaenu'r risg.

14. POLISI TAL 2025/26

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Geraint Owen, Cyfarwyddwr Corfforaethol Cyngor Gwynedd.

PENDERFYNWYD:

Mabwysiadwyd Datganiad Polisi Tal ar gyfer y Cydbwyllgor ar gyfer 2025/26.

TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi fod angen mabwysiadu Datganiad Polisi Tal ar gyfer 2025/26. Eglurwyd fod y polisi yn cael ei adolygu yn flynyddol, a'i fod yn debyg iawn i beth a gytunwyd arno'r llynedd. Amlygwyd fod y polisi eleni yn nodi cyflog y Prif Weithredwr.

Dechreuodd y cyfarfod am 14:30 a daeth i ben am 15:55.

_____

(Cadeirydd)

Archwilio Cymru
Audit Wales

Cyd-Bwyllgor Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru – Cynllun Archwilio Manwl 2025

Blwyddyn archwilio: 2024-25

Dyddiad cyhoeddi: Gorffennaf 2025

Cyfeirnod y ddogfen: 4982A2025



Cynnwys

Cynnwys	2
Cyflwyniad	4
Ein nodau a'n huchelgeisiau	5
Gwaith archwilio ariannol	6
Swyddogaethau archwilio statudol eraill	12
Ffi archwilio	12
Tîm archwilio	14
Ansawdd archwilio	15
Eich cynorthwyo	16

Paratowyd y ddogfen hon yn rhan o waith a gyflawnwyd yn unol â swyddogaethau statudol.

Nid yw'r Archwilydd Cyffredinol, Swyddfa Archwilio Cymru na staff Swyddfa Archwilio Cymru yn derbyn unrhyw atebolrwydd o ran unrhyw ddibyniaeth neu ddefnydd arall o'r ddogfen hon gan unrhyw aelod, cyfarwyddwr, swyddog neu gyflogai arall yn ei swyddogaeth unigol, neu unrhyw ddefnydd gan unrhyw drydydd parti.

Os hoffech ragor o wybodaeth, neu os ydych angen unrhyw un o'n cyhoeddiadau mewn fformat a/neu iaith arall, cysylltwch â ni dros y ffôn ar 029 2032 0500, neu anfonwch e-bost at swyddog.gwybodaeth@archwilio.cymru.

Rydym yn croesawu gohebiaeth a galwadau ffôn yn Gymraeg a Saesneg. Ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi. We welcome correspondence and telephone calls in Welsh and English. Corresponding in Welsh will not lead to delay.

Mae'r ddogfen hon hefyd ar gael yn Saesneg. This document is also available in English.

Cyflwyniad



Adrian Crompton

Archwilydd
Cyffredinol Cymru

Rwy'n falch o rannu fy Nghynllun Archwilio 2025 ar gyfer Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (y Cyd-bwyllgor), sy'n cwmpasu blwyddyn olaf ei weithrediadau cyn trosglwyddo ei swyddogaethau i Gyd-bwyllgor Corfforaethol Gogledd Cymru ar 1 Ebrill 2025. Mae'r Cynllun yn nodi sut y byddaf yn cynnal eich archwiliad.

Mae fy nhîm archwilio wedi datblygu'r Cynllun yn dilyn proses gynlluniau strwythuredig a seiliedig ar risg, a fydd yn parhau drwy gydol yr archwiliad. Mae fy Nghod Ymarfer Archwilio yn rhoi rhagor o fanylion ar sut y bydd fy archwiliad a swyddogaethau eraill penodol yn cael eu cyflawni gan fy archwilwyr.

Wrth graidd ein holl waith y mae ein hymrwymiad i gynnal y safonau uchaf o uniondeb proffesiynol, gwrthrychedd, annibyniaeth ac ansawdd archwilio. Mae ein model tair llinell o sicrwydd (tudalen 15) yn nodi sut y byddwn yn sicrhau bod y safonau hynny o ansawdd yn cael eu bodloni. Mae ein hadroddiad ansawdd blynyddol diweddaraf, Adroddiad Ansawdd Archwilio 2024, yn cynnig mwy o wybodaeth am ein trefniadau ansawdd archwilio.

Bydd fy nhîm archwilio yn gweithio'n adeiladol gyda'ch staff i sicrhau bod y broses archwilio yn gweithredu mor ddidrafferth â phosibl, ac i ddarparu gwybodaeth werthfawr am unrhyw feysydd i'w gwella.

Os bydd gennych unrhyw gwestiynau am eich archwiliad, bydd fy nhîm archwilio yn hapus i'w trafod â chi. Byddant hefyd yn rhoi gwybodaeth reolaidd i chi wrth i'r gwaith fynd rhagddo.

Ein nodau a'n huchelgeisiau

Ein diben

- Sicrhau pobl bod arian cyhoeddus yn cael ei reoli'n dda
- Esbonio sut mae'r arian hwnnw'n cael ei wario
- Ysbrydoli'r sector cyhoeddus i wella

Ein gweledigaeth

- Manteisio'n llawn ar ein safbwynt, ein harbenigedd a'n dyfnder gwybodaeth unigryw
- Cryfhau ein sefyllfa fel llais awdurdodedig, dibynadwy ac annibynnol
- Cynyddu ein hamlygrwydd, ein dylanwad, a'n perthnasedd
- Bod yn sefydliad sy'n esiampl i'r sector cyhoeddus yng Nghymru a thu hwnt

Ein meysydd o bwyslais

- Rhaglen archwilio strategol, ddynamig, ac o ansawdd uchel
- Dull wedi'i dargedu ac effeithiol o gyfathrebu a dylanwadu
- Diwylliant a model gweithredu sy'n caniatáu i ni ffynnu

Gallwch ddarganfod mwy am Archwilio Cymru yn ein Cynllun Blynyddol 2024-25 ac Ein Strategaeth 2022-27.

Gwaith archwilio ariannol

Archwilio datganiadau ariannol

Mae'n ofynnol i mi gyhoeddi adroddiad ar eich datganiadau ariannol sy'n cynnwys barn ar eu 'gwirionedd a'u tegwch' a'u paratoad priodol yn unol â gofynion cyfrifyddu a chyfreithiol.

Byddaf hefyd yn adrodd drwy eithriad ar nifer o faterion a nodir yn fwy manwl yn ein Datganiad o Gyfrifoldebau.

Ni orfodwyd unrhyw gyfyngiadau arnaf o ran cynllunio cwmpas yr archwiliad hwn.

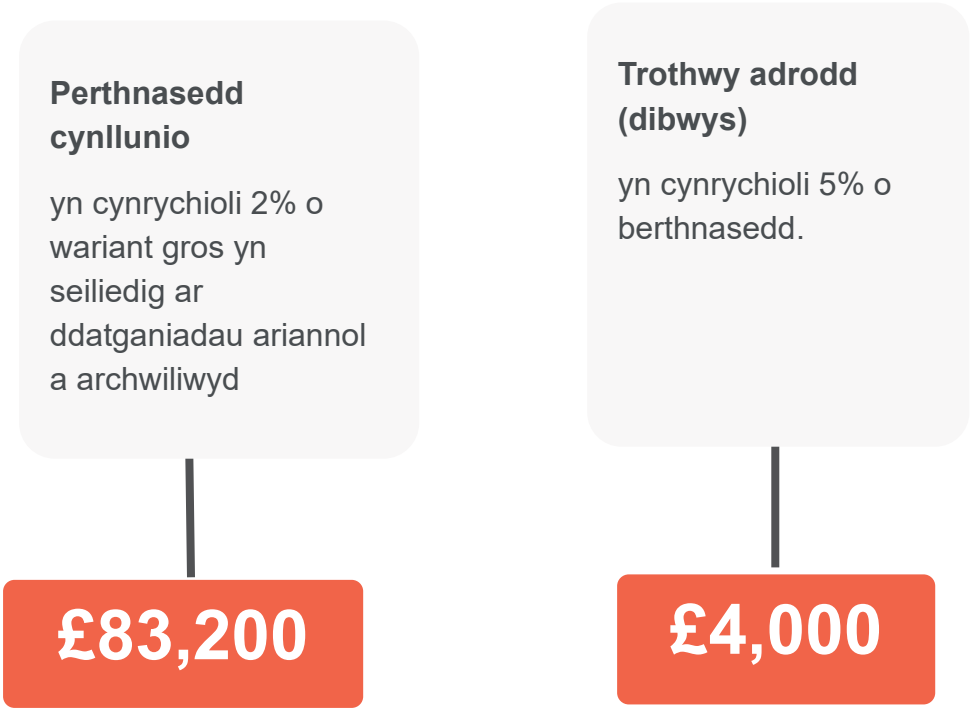
Perthnasedd datganiadau ariannol

Nid wyf i'n ceisio cael sicrwydd pendant ynghylch gwirionedd a thegwch y datganiadau ariannol a nodiadau cysylltiedig, ond yn mabwysiadu cysyniad o berthnasedd. Fy nod yw nodi camddatganiadau perthnasol a chywir, hynny yw, y rhai a allai arwain at ddarllenydd y cyfrifon yn cael ei gamarwain. Mae perthnasedd yn berthnasol nid yn unig i gamddatganiadau ariannol, ond hefyd i ofynion datgelu a chydymffurfiad â'r fframwaith a'r gyfraith gyfrifyddu berthnasol.

Rwy'n pennu perthnasedd cynllunio a pherfformiad i:

- Benderfynu ar lefel y camddatganiad a allai achosi i ddefnyddiwr y cyfrifon gael ei gamarwain.
- Gynorthwyo yn y gwaith o gwmpasu ein dull archwilio a phrofion archwilio canlyniadol.
- Benderfynu ar faint samplau.
- asesu effaith camddatganiadau hysbys a thebygol yn y datganiadau ariannol.
- Adrodd i'r rhai sy'n gyfrifol am lywodraethu unrhyw gamddatganiadau heb eu haddasu uwchben lefel ddibwys, ein trothwy adrodd.

Nodir y lefelau yr wyf i'n barnu bod camddatganiadau o'r fath yn berthnasol arnynt isod.



Ceir rhai rhannau o'r cyfrifon a allai fod yn bwysicach i ddefnyddiwr y cyfrifon, ac rydym wedi gosod lefel berthnasedd is ar gyfer y rhain:

Cydnabyddiaeth uwch-swyddogion	Datgeliadau partïon cysylltiedig (unigolion)
£1,000	£10,000

Bydd fy nhîm archwilio yn asesu lefelau perthnasedd drwy gydol yr archwiliad.

Risgiau datganiadau ariannol sylweddol

Risgiau o gamddatganiad perthnasol y mae'r asesiad o risg gynhenid ar eu cyfer yn agos at ben uchaf y sbectrwm o risg gynhenid neu'r rhai y dylid eu trin fel risg sylweddol yn unol â gofynion Safonau Rhyngwladol ar Archwilio (ISAs) eraill yw risgiau sylweddol. Mae'r ISAs yn ei gwneud yn ofynnol i ni roi mwy o sylw i'r risgiau sylweddol hyn.

Risg o wrthwneud gan reolwyr

Mae'r risg y bydd rheolaethau yn cael eu gwrthwneud gan reolwyr yn bresennol ym mhob endid. Oherwydd y ffordd anrhagweladwy y gallai gwrthwneud o'r fath ddigwydd, fe'i hystyrir yn risg sylweddol [ISA 240.32-33].

Ein hymateb arfaethedig

Bydd fy nhîm archwilio yn:

- profi priodoldeb cofnodion cyfnodolion ac addasiadau eraill a wnaed wrth baratoi'r datganiadau ariannol;
- adolygu amcangyfrifon cyfrifyddu ar gyfer tuedd; a
- gwerthuso'r rhesymeg sy'n sail i unrhyw drafodiadau sylweddol y tu allan i'r trywydd busnes arferol.

Meysydd eraill o bwyslais

Rwy'n nodi isod risgiau eraill o gamddatganiad perthnasol a nodwyd ac yr hoffwn dynnu eich sylw atynt, er na ystyrir eu bod yn risgiau sylweddol fel yr uchod.

Prisio rhwymedigaeth net/gwarged cronfa bensiwn

Mae rhwymedigaeth cronfa bensiwn Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol (CPLlL) fel y'i hadlewyrchir yn y datganiadau ariannol yn amcangyfrifon perthnasol.

Mae natur yr amcangyfrif hwn yn golygu ei fod yn destun lefel uchel o ansicrwydd amcangyfrif gan ei fod yn sensitif i addasiadau bach yn y rhagdybiaethau a ddefnyddir wrth ei gyfrifo.

Mae effaith amodau economaidd, yn enwedig lefelau cyfraddau llog hefyd yn cael effaith sylweddol ar y rhwymedigaeth. Er enghraifft, ar 31 Mawrth 2024, roedd y rhwymedigaeth yn warged mewn gwirionedd, yn bennaf oherwydd cyfraddau llog uwch.

Mae yna hefyd nifer o achosion cyfreithiol a allai effeithio ar brisiad rhwymedigaeth net.

Mae risg felly bod y rhwymedigaeth /gwarged yn cael ei gam-ddatgan yn faterol.

Ein hymateb arfaethedig

Bydd fy nhîm archwilio yn:

- gwerthuso'r cyfarwyddiadau a gyhoeddwyd gan reolwyr i'w harbenigwyr rheoli (actiwari) ar gyfer yr amcangyfrif hwn a chwmpas gwaith yr actiwari;
- asesu cymhwysedd, galluoedd a gwrthrychedd yr actiwari a gynhaliodd y prisiadau;
- asesu cywirdeb a chyflawnrwydd yr wybodaeth a ddarperir gan y Cyd-bwyllgor i'r actiwari i amcangyfrif y rhwymedigaeth;
- profi cywirdeb rhwymedigaeth net a datgeliadau'r gronfa bensiwn yn y datganiadau ariannol gyda'r adroddiad actiwaraidd oddi wrth yr actiwari;
- asesu pa mor rhesymol yw'r rhagdybiaethau a wnaed gan yr actiwari drwy adolygu adroddiad yr actiwari ymgynghorol (arbenigwr yr archwilydd) a chynnal unrhyw weithdrefnau ychwanegol sy'n ofynnol; ac
- asesu pa un a allai unrhyw achosion cyfreithiol gael effaith perthnasol ar y rhwymedigaeth net, ac os felly, cadarnhau bod hyn wedi cael ei gydnabod a'i ddatgelu'n briodol yn y datganiadau ariannol.

Gweithredu Safon Adrodd Ariannol Rhyngwladol (SAAR 16) - Lesoedd

Mae'n ofynnol i gyrff Llywodraeth Leol fabwysiadu SAAR 16 Lesoedd o 1 Ebrill 2024 ymlaen.

Mae hyn yn newid yn sylweddol y driniaeth a'r datgeliadau cyfrifyddu sy'n ofynnol ar gyfer asedau ar les ac mae'n golygu y bydd y rhan fwyaf o lesoedd yn arwain at ased a rhwymedigaeth ar fantolenni.

Mae risg nad yw gofynion SAAR yn cael eu mabwysiadu'n briodol ac o ganlyniad mae'r datganiadau ariannol yn cael eu cam-ddatgan yn berthnasol.

Ein hymateb arfaethedig

Bydd fy nhîm archwilio yn:

- adolygu'r papurau gwaith y Cyd-bwyllgor i sicrhau bod yr holl lesoedd sy'n dod o fewn cwmpas y Safon wedi'u cynnwys mewn cyfrifiadau;
- profi sampl o gyfrifiadau asedau a rhwymedigaeth i sicrhau bod y rhagdybiaethau'n rhesymol, a bod cyfrifiadau wedi'u paratoi'n gywir; a
- chadarnhau bod gwerthoedd asedau a rhwymedigaeth wedi'u cyfrif yn gywir a'u datgelu yn y datganiadau ariannol.

Amserlen archwilio datganiadau ariannol

Ceir amserlen isod yn dangos camau allweddol yr archwiliad a'n hagweddau allweddol i'w cyflawni yn yr archwiliad y byddwn yn eu darparu i chi.

Arddangosyn 1: Amserlen Archwilio Datganiadau Ariannol

Cynllunio **Chwefror i Ebrill 2025**	Cyfarfod cynllunio Gweithdrefnau asesu risg lefel uchel Asesiad risg twyll Cynllunio amcangyfrifon cyfrifyddu Asesiad risg amgylchedd TG
Interim **Mai i Mehefin 2025**	Llifoedd gwybodaeth Gweithdrefnau asesu risg manwl Adolygiad rheolaethau TG Datblygu strategaeth brofi Profi samplau cynnar Cynllun Archwilio
Gwaith maes **Gorffennaf i Hydref 2025**	Diweddaru'r asesiad risg Archwilio datganiadau ariannol i gynnwys adroddiad naratif a datganiad llywodraethu blynyddol Cwblhau profion archwilio Gwerthuso canfyddiadau archwilio Cyfarfod cloi'r archwiliad
Adrodd **Hydref 2025**	Adroddiad Archwiliad o Gyfrifon Argymhellion ar gyfer gwella Cyflwyno canfyddiadau i'r rhai sy'n gyfrifol am lywodraethu Ardystiad yr Archwilydd Cyffredinol

Swyddogaethau archwilio statudol eraill

Yn ogystal â'r archwiliad o'r cyfrifon, mae gennyf gyfrifoldebau statudol i dderbyn cwestiynau a gwrthwynebiadau i'r cyfrifon gan etholwyr lleol. Mae Deddf Archwilio Cyhoeddus (Cymru) 2004 yn nodi'r cyfrifoldebau hyn:

- Adran 30 Edrych ar ddogfennau a chwestiynau mewn archwiliad; ac
- Adran 31 Yr hawl i wneud gwrthwynebiad mewn archwiliad.

Gan fod y gwaith hwn yn adweithiol, nid wyf wedi cynnwys unrhyw ystyriaeth yn y ffi isod. Os byddaf yn derbyn cwestiynau a gwrthwynebiadau, bydd fy archwilwyr yn trafod yr effaith bosibl ar ffioedd archwilio gyda'r Pennaeth Cyllid.

Ffi archwilio

Ym mis Ionawr 2025, fe wnaethom gyhoeddi ein Cynllun Ffioedd 2025-26 yn dilyn cymeradwyaeth gan Bwyllgor Cyllid y Senedd sy'n rhoi manylion y cynnydd cyfartalog i gyfraddau ffioedd o 1.7%.

Bydd y ffi wirioneddol y mae unrhyw gorff unigol sy'n cael ei archwilio yn ei thalu yn dibynnu nid yn unig ar ein cyfraddau ffioedd ond ar gyfanswm y gwaith a'r gymysgedd sgiliau sy'n ofynnol.

Amcangyfrif o'ch ffi archwilio 2024-25: £15,279
(2023-24 £15,023)

Bydd cynllunio yn barhaus, ac efallai y bydd angen newidiadau i'm rhaglen o waith archwilio, ac felly fy ffi, os bydd unrhyw risgiau newydd allweddol yn dod i'r amlwg. Ni fyddaf yn gwneud unrhyw newidiadau heb i'm harchwilwyr eu trafod nhw gyda'r Pennaeth Cyllid yn gyntaf.

Rwy'n seilio fy ffi archwilio ar y tybiaethau canlynol:

- Mae'r agweddau i'w cyflawni o'r archwiliad y cytunwyd arnynt yn nodi'r gofynion papur gwaith disgwyliedig i gefnogi'r datganiadau ariannol ac i gynnwys amserlenni a chyfrifoldebau.
- Ni nodir unrhyw faterion o arwyddocâd, ac eithrio'r rhai sy'n cael eu crynhoi yn y cynllun hwn, yn ystod yr archwiliad.

Tîm archwilio

Bydd fy nhîm archwilio yn parhau i weithio ac ymgysylltu o bell gan ddefnyddio technoleg, ond byddwn yn archwilio rhywfaint o waith ar y safle pe bai'r cyfle yn codi rhywfaint.

Caiff prif aelodau fy nhîm, ynghyd â'u manylion cyswllt, eu crynhoi yn **Arddangosyn 2**.

Arddangosyn 2: fu nhîm archwilio lleol

Arweinydd Ymgysylltu	Matthew Edwards matthew.edwards@archwilio.cymru
Rheolwr Archwilio	Yvonne Thomas yvonne.thomas@archwilio.cymru
Uwch Archwiliwr	Siwan Glyn siwan.glyn@archwilio.cymru

Ceir un bygythiad i annibyniaeth y mae angen i mi eu dwyn i'ch sylw mewn perthynas â'r Rheolwr Archwilio sy'n gydnabod i aelod o Grŵp Gweithredol y Cyd-bwyllgor. Nid yw gwaith y Rheolwr Archwilio'n ei gwneud yn ofynnol cael unrhyw gyswllt uniongyrchol â'r aelod y tu allan i gyfarfodydd y Cyd-bwyllgor, a bydd camau priodol yn cael eu cymryd i sicrhau bod unrhyw wrthdaro posibl yn cael ei reoli. Ac eithrio hyn, gallaf gadarnhau bod holl aelodau eraill fy nhîm yn annibynnol ar y Cyd-bwyllgor.

Ansawdd archwilio

Mae ein hymrwymiad i ansawdd archwilio yn Archwilio Cymru yn llwyr. Rydym o'r farn bod ansawdd archwilio yn golygu cael pethau'n iawn y tro cyntaf.

Rydym yn defnyddio model tair llinell sicrwydd i ddangos sut rydym yn cyflawni hyn. Rydym wedi sefydlu Pwyllgor Ansawdd Archwilio i gydgysylltu a goruchwylio'r trefniadau hynny. Rydym yn gwneud ein gwaith yn destun craffu annibynnol gan Sefydliad Cyfrifwyr Siartredig Cymru a Lloegr ac mae ein Cadeirydd y Bwrdd yn gweithredu fel cyswllt i'n Bwrdd ar ansawdd archwilio. Os hoffech ragor o wybodaeth, gweler ein Hadroddiad Ansawdd Archwilio 2024.



Ein Pobl

- Dewis y tîm cywir
- Defnyddio arbenigwyr
- - Goruchwyliaeth ac adolygu



Trefniadau ar gyfer sicrhau ansawdd archwilio Dewis y tîm cywir

- Platfform archwilio
- Moeseg
- Canllawiau
- Diwylliant
- Dysgu a datblygu
- Arweinyddiaeth
- Cymorth technegol



Sicrwydd annibynnol

- Adolygiadau Ansawdd Allanol
- Adolygiadau â thema
- Adolygiadau oer
- Dadansoddiad o wraidd y broblem
- Adolygiad gan gymheiriaid
- Pwyllgor Ansawdd Archwilio
- Monitro allanol

Eich cynorthwyo

Mae gan Archwilio Cymru amrywiaeth o adnoddau i gynorthwyo'r gwaith o graffu ar gyrff cyhoeddus Cymru, ac i'w cynorthwyo i barhau i wella'r gwasanaethau y maent yn eu darparu i bobl Cymru.

Ewch i'n gwefan i ddarganfod:



Ein cyhoeddiadau sy'n trafod ein gwaith archwilio mewn cyrff cyhoeddus.



Gwybodaeth am ein gwaith sydd ar y gorwel a'n blaenraglen waith ar gyfer archwilio perfformiad.



Offer data a ffeithluniau i'ch helpu i ddeall tueddiadau gwario cyhoeddus yn well.



Manylion ein gwaith Arfer Da a digwyddiadau gan gynnwys rhannu arferion a gwybodaeth sy'n dod i'r amlwg o'n gwaith archwilio.



Ein cylchlythyr sy'n rhoi diweddariadau rheolaidd i chi ar ein gwaith archwilio gwasanaethau cyhoeddus, arferion da, a digwyddiadau.

Archwilio Cymru

Ffôn: 029 2032 0500

Ffacs: 029 2032 0600

Ffôn testun: 029 2032 0660

E-bost: post@archwilio.cymru

Gwefan: www.archwilio.cymru

Rydym yn croesawu gohebiaeth a galwadau ffôn yn Gymraeg a Saesneg.

We welcome correspondence and telephone calls in Welsh and English.

CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG GOGLEDD CYMRU

18 Gorffennaf 2025

TEITL: Datganiad o Gyfrifon y Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru am 2024/25

AWDUR: Dewi A. Morgan, Pennaeth Cyllid (Swyddog Cyllid Statudol y CBC)
Sian Pugh, Pennaeth Cynorthwyol Cyllid

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Mae'r adroddiad hwn yn cyflwyno'r Datganiad o Gyfrifon y Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (BUEGC) ar gyfer blwyddyn ariannol 2024/25, sy'n rhoi manylion am weithgareddau ariannol y Cyd-bwyllgor yn ystod y flwyddyn ddaeth i ben ar 31 Mawrth 2025.

1.2. Trosglwyddwyd rôl a swyddogaeth y BUEGC i'r CBC ar 1 Ebrill 2025, a oedd yn cynnwys staff, adnoddau, ymrwymiadau ac asedau ariannol, gan gynnwys y Cynllun Twf a'r cyllid, ac felly byddant yn cael eu cynnwys yn Datganiad o Gyfrifon y CBC o 2025/26.

2. Y PENDERFYNIADAU A GEISIR

2.1. Nodi a derbyn Datganiad o Gyfrifon drafft y BUEGC (yn amodol ar archwiliad) am 2024/25.

3. Y RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

3.1. Nid oes gofyniad statudol i'r CBC gymeradwyo'r fersiwn drafft o'r Datganiad o Gyfrifon, ond rydym o'r farn bod cyflwyno'r datganiad drafft er gwybodaeth yn arfer da i'w ddilyn.

3.2. Bydd angen i'r CBC gymeradwyo'r fersiwn derfynol ar ôl derbyn adroddiad Archwilio Cymru, ac mae cyflwyno'r fersiwn drafft rŵan yn gyfle i aelodau'r CBC ystyried y cynnwys a holi swyddogion ariannol am y cynnwys. Mae hyn yn gyfle i'r aelodau arfogi eu hunain gyda gwybodaeth perthnasol er mwyn ystyried risgiau perthnasol, a materion eraill fydd yn destun archwiliad, yn eu cyd-destun.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Cyflwynwyd adroddiad ar sefyllfa alldro Refeniw a Chyfalaf ar gyfer 2024/25 i'r CBC ar 13 Mehefin 2025. Roedd yr adroddiad hwnnw yn fwy defnyddiol i bwrpasau mewnol / rheoli, tra mae'r Datganiad o Gyfrifon yn fwy addas ar gyfer pwrpasau allanol / llywodraethu.

4.2. Mae'r cyfrifon drafft a gyflwynir yma wrthi'n cael eu harchwilio gan Archwilio Cymru, a cyflwynir y fersiwn derfynol yn dilyn archwiliad i'w gymeradwyo mewn cyfarfod diweddarach o'r CBC.

5. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

5.1. Mae Adran 12 o Ddeddf Archwilio Cyhoeddus (Cymru) 2004 yn nodi bod cyd-bwyllgor o ddau neu fwy o awdurdodau (lleol) yn gorff llywodraeth leol, ac mae Adran 13 y Ddeddf yn mynnu bod y cyrff hyn yn cynnal cyfrifon sy'n ddarostyngedig i archwilio gan archwilydd allanol a gymeradwyir gan Archwilydd Cyffredinol Cymru.

5.2. Mae'r Rheoliadau Cyfrifon ac Archwilio (Cymru) 2014 (fel y'i diwygiwyd) yn mynnu bod yr holl gyd-bwyllgorau yn paratoi cyfrifon diwedd blwyddyn. Lle mae'r Incwm neu wariant blynyddol dros £2.5m, pennir bod y cyd-bwyllgor yn "gorff perthnasol mwy" a bydd angen paratoi Datganiad Cyfrifon blynyddol yn unol â'r Cod Ymarfer ar Cyfrifo mewn Awdurdodau Lleol yn y Deyrnas Unedig.

ATODIADAU:

Atodiad 1 Datganiad o Gyfrifon y Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru am 2024/25

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. **Swyddog Monitro:**

Dim sylwadau i'w hychwanegu o safbwynt priodoldeb.

ii. **Swyddog Cyllid Statudol:**

Awdur yr adroddiad.

Uchelgais Gogledd Cymru
Ambition North Wales

Datganiad o'r Cyfrifon 2024/25 – Cyd-Bwyllgor Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru

CYNNWYS

	Tudalen
Adroddiad Naratif	2 – 5
Datganiad Cyfrifoldebau	6
Dadansoddiad Gwariant ac Ariannu	7
Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr	8
Datganiad o'r Symudiad Mewn Reserfau	9
Y Fantolen	10
Datganiad Llif Arian	11
Nodiadau i'r Cyfrifon	12 – 37
Geirfa	38 – 39

ADRODDIAD NARATIF

RHAGARWEINIAD

Sefydlwyd Cyd-Bwyllgor Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (BUEGC) ar 1 Chwefror 2019 er mwyn datblygu ymagwedd ranbarthol i dwf economaidd ac er mwyn rhoi sylw i'r heriau a'r rhwystrau sy'n wynebu economi Gogledd Cymru. Mae'n cynnwys chwe ardal weinyddol awdurdodau lleol rhanbarth Gogledd Cymru, sef cynghorau Gwynedd, Môn, Conwy, Sir Ddinbych, Wrecsam a Sir y Fflint. Mae'r Cydbwyllgor hefyd yn cynnwys Prifysgol Bangor, Prifysgol Wrecsam, Coleg Cambria a Grŵp Llandrillo Menai. Ym mis Rhagfyr 2020, fe wnaeth y Cydbwyllgor gytuno ar Gynllun Twf Gogledd Cymru gyda Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru gan sicrhau buddsoddiad o £240 miliwn i economi Gogledd Cymru fel rhan o'r cytundeb. Mae Swyddfa Rheoli Portffolio wedi'i sefydlu er mwyn cyflawni'r Cynllun Twf a chymeradwywyd achos busnes llawn y prosiect cyntaf ym mis Rhagfyr 2021 a bellach mae yn ei bedwaredd flwyddyn o gyflawni.

Ar 1 Ebrill 2025, trosglwyddwyd y Cynllun Twf, ei chyllid a'r Swyddfa Rheoli Portffolio i Gyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru (CBC).

Penodwyd Cyngor Gwynedd fel yr awdurdod lletya ar gyfer y BUEGC ac mae hefyd yn darparu'r gwasanaethau cefnogol i'r CBC.

Mae cyfrifon y BUEGC am 2024/25 wedi'u cyflwyno yma ar dudalennau 7 i 37. Mae'r Datganiad o'r Cyfrifon yn cael ei baratoi yn unol â *Chôd Ymarfer ar Gyfrifo ar gyfer Awdurdodau Lleol yn y Deyrnas Unedig CIPFA 2024/25.*

Mae'r Cyfrifon yn cynnwys:-

- **Dadansoddiad Gwariant ac Ariannu** - Er nad yw'n ddatganiad statudol, mae'n dangos sut mae gwariant blynyddol yn cael ei wario a'i ariannu yn unol â threfn cyfrifo cyffredinol arferol.

- **Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr** - Dengys y datganiad hwn y gost gyfrifyddol yn y flwyddyn o ddarparu gwasanaethau yn unol â pholisïau cyfrifeg cyffredinol derbyniol.

- **Datganiad o'r Symudiad Mewn Reserfau** - Dengys y datganiad hwn y symudiad o fewn y flwyddyn mewn gwahanol reserfau a ddelir gan y Cyd-Bwyllgor, wedi eu dadansoddi yn 'reserfau defnyddiadwy' a 'reserfau na ellir eu defnyddio'.

- **Y Fantolen** - Sydd yn datgan sefyllfa ariannol y Cydbwyllgor ar 31 Mawrth 2025.

- **Y Datganiad Llif Arian** - Mae'r datganiad yma'n crynhoi llif yr arian i mewn ac allan o'r Cyd-Bwyllgor yn ystod 2024/25 at ddibenion refeniw a chyfalaf.

Mae'r cyfrifon wedi eu paratoi ar sail busnes gweithredol a chefnogir y cyfrifon hyn gan yr Adroddiad Naratif yma, y Polisïau Cyfrifo ac amrywiol nodiadau i'r cyfrifon.

Uchelgais y BUEGC

Uchelgais y BUEGC yw adeiladu economi fwy bywiog, cynaliadwy a gwydn ar gyfer Gogledd Cymru er mwyn:
- Canolbwyntio ar wella lles economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol y rhanbarth.
- Gweld y rhanbarth yn datblygu mewn ffordd gynaliadwy, gyda chyfleoedd i bobl ennill sgiliau newydd ar gyfer y dyfodol a datblygu gyrfaoedd gwerth chweil, gweld busnesau'n tyfu a chymunedau'n ffynnu.
- Hyrwyddo ein hiaith, ein diwylliant a'n treftadaeth, yn unol â nodau llesiant Cymru.

Cynllun Twf Gogledd Cymru

Nod y Cynllun Twf yw dod â dros £1 biliwn o fuddsoddiad i ogledd Cymru er mwyn cynhyrchu dros 4,000 o swyddi newydd a chynnydd mewn Gwerth Ychwanegol Gros o £2.4 biliwn. Mae Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU wedi ymrwymo i fuddsoddi £240 miliwn o gyfalaf ar y cyd dros gyfnod o 15 mlynedd, gyda'r gweddill wedi'i ddenu o ffynonellau preifat a chyhoeddus. Bydd y deilliannau a ddymunir o'r buddsoddiad hwn yn cael eu cyflawni drwy gyflawni portffolio o bum rhaglen ar wahân sy'n:

- Adeiladu ar ein cryfderau rhanbarthol mewn gweithgynhyrchu ac ynni carbon isel
- Targedu arloesedd ac isadeiledd digidol i gysylltu'r rhanbarth yn well
- Buddsoddi mewn safleoedd ac eiddo allweddol ar gyfer y farchnad datblygu
- Galluogi arloesedd i roi hwb i gynhyrchedd
- Cefnogi ein diwydiannau allweddol o fewn twristiaeth ac amaeth i ddatblygu ar gyfer y dyfodol

Y pum rhaglen yw:-

- Ynni Carbon Isel
- Bwyd-Amaeth a Thwristiaeth
- Arloesi mewn Gweithgynhyrchu Uchel
- Cysylltedd Digidol
- Tir ac Eiddo.

Cyllideb 2024/25

Mabwysiadodd y Cyd-Bwyllgor ei gyllideb ar gyfer 2024/25 yn ei gyfarfod ar 15 Mawrth 2024 ac mae ar gael yn:
Rhaglen ar gyfer Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru ar Dydd Gwener, 15fed Mawrth, 2024, 9.30 y.b.

Mae nifer o ffactorau wedi cyfrannu at lithriad cyffredinol portffolio cyfalaf Cynllun Twf Gogledd Cymru ers cytundeb y Cytundeb Terfynol yn Rhagfyr 2020, gan gynnwys rhagfarn optimistiaeth mewn amcangyfrifon gwreiddiol, effaith pandemig Covid-19 a chwyddiant costau sylweddol. Mae'r llithriad yn ystod 2024/25 ar y proffil cyfalaf a gytunwyd oherwydd materion mwy penodol i'r prosiect gan gynnwys oedi cynllunio a chydsynio, ac oedi datblygu achosion busnes. Mae'r proffil cyflawni cyfalaf yn cael ei ddiweddaru'n flynyddol ac yn cael ei gytuno â Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU.

Perfformiad 2024/25

Mae'r BUEGC yn adrodd yn chwarterol ar y cynnydd yn erbyn Cynllun Twf Gogledd Cymru, ac mae'r Adroddiad Blynyddol ar gael yn:
Is-bwyllgor Lles Economaidd CBC y Gogledd

Perfformiad Ariannol 2024/25

- Dengys y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr ar dudalen 8 fod gwariant refeniw gros y Cyd-Bwyllgor ar y lefel 'cost gwasanaethau' yn £13,542k yn ystod 2024/25, gyda'r sefyllfa net yn £137k.
- Adroddwyd sefyllfa alldro ariannol 2024/25 i'r Is-bwyllgor Lles Economaidd ar 16 Mai 2025 a'r Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru ar 13 Mehefin 2025 ac mae ar gael yn:
  Rhaglen ar gyfer Cyd-Bwyllgor Corfforedig y Gogledd ar Dydd Gwener, 13eg Mehefin, 2025, 2.30 y.h.
- Mae'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr a'r Datganiad o'r Symudiad Mewn Reserfau ar dudalennau 8 a 9 yn darparu dadansoddiad o'r symudiadau yn y flwyddyn.

TABL 1 - Crynodeb o'r Gymhariaeth rhwng y Gyllideb a'r Gwir Sefyllfa (Net)

Mae Tabl 1 yn cynnwys cymhariaeth perfformiad cyllidebol ar lefel crynhoad, a cheir gwybodaeth bellach yn Nhabl 2.

	Cyllideb £'000	**Gwir £'000**	**Gwahaniaeth £'000**
Gwariant ar Weithrediadau	2,963	5,629	2,666
Ariannwyd gan-			
Cyfraniadau'r Partneriaid	(703)	(703)	0
Grantiau, chyfraniadau ac incwm eraill	(2,193)	(5,245)	(3,052)
Cyfraniad o Falans y Gronfa Gyffredinol	(67)	(67)	0
(Tanwariant)/Gorwariant Net	**0**	**(386)**	**(386)**

TABL 2 – Symudiad Trawsddodiad rhwng 'Crynodeb o'r Gymhariaeth rhwng y Gyllideb a'r Gwir Sefyllfa (Net)' (Tabl 1) i'r fformat Incwm a Gwariant

	Adroddiad Perfformiad (Alldro)	Addasiad Trawsddodiad	Sefyllfa Net i'w Ariannu gan / (drosglwyddo i) falansau'r Gronfa Gyffredinol	Addasiadau rhwng y sail Ariannu a'r sail Cyfrifo	Datganiad Incwm a Gwariant
	£'000	**£'000**	**£'000**	**£'000**	**£'000**
Gwariant	5,629	(2,800)	2,829	10,713	13,542
Incwm	(6,015)	3,253	(2,762)	(10,643)	(13,405)
Cost Gwasanaethau Net	**(386)**	**453**	**67**	**70**	**137**

Addasiad Trawsddodiad - Mae'r addasiadau yn y golofn trawsddodiad yn cyfeirio at y cyfraniad net i ac o reserfau, y llog ar falansau a dderbyniwyd yn y flwyddyn ariannol a'r gostyngiad i'r Grant Bargen Twf a oedd ei angen yn ystod y flwyddyn.

Eitemau Materol o Incwm a Gwariant

Mae'r eitemau perthnasol yn cynnwys:-

- £2,800k mewn llog derbyniadwy ac incwm tebyg (Nodyn 11).
- £13,405k mewn grantiau a chyfraniadau a'r gwariant cyfatebol (Nodyn 20).

Materion Eraill

- Mae ansefydlogrwydd economaidd a risgiau ariannol yn parhau yn y DU ac yn fyd-eang, yn arbennig o ystyried y tollau newydd rhwng yr UDA a gweddill y byd. Gyda'r Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidol (OBR) yn eu hadroddiad 'Economic and Fiscal Outlook' dyddiedig Mawrth 2025 yn darogan cynnydd mewn cyfraddau chwyddiant ac ynni a lleihad mewn cyfraddau llog. Mae'r Cyd-Bwyllgor wedi cymryd yr amgylchiadau hyn i ystyriaeth yn ei gynlluniau ariannol, gan gadw lefel darbodus o reserfau.
- Mae chwyddiant mewn costau yn risg ar gyfer prosiectau cyfalaf y Cynllun Twf Gogledd Cymru a mae'r Cyd-Bwyllgor wedi clustnodi arian ychwanegol i'r prosiectau mwyaf aeddfed er mwyn lleihau y risg yma.

Gwariant Cyfalaf yn 2024/25

Yn 2024/25 gwariodd y Cyd-Bwyllgor £10.8m ar gynlluniau cyfalaf. Dengys y tabl canlynol fanylion y gwariant yma ynghyd â'r modd y cafodd ei ariannu.

TABL 3 - CRYNODEB O WARIANT CYFALAF A'I ARIANNU

2023/24		**2024/25**
£'000		**£'000**
1,547	Prosiectau	10,766
1,547		**10,766**
	ARIANNWYD GAN -	
1,547	Grantiau a Chyfraniadau	10,643
0	Reserf	123
1,547		**10,766**

Mae'r £10,766k yn y tabl uchod yn Wariant Refeniw wedi ei Ariannu o Gyfalaf drwy Statud ac fe ad-dalwyd y gwariant

yma i'r Datganaid Incwm a Gwariant Cynhwysfawr yn ystod y flwyddyn. Mae'r £10,643k a ariennir gan y Grant Bargen Twf wedi'i wario ar prosiect Canolfan Opteg a Pheirianneg Menter gan Brifysgol Wrecsam, prosiect Canolfan Biotechnoleg Amgylcheddol gan Brifysgol Bangor a phrosiect Rhwydwaith Talent Twristiaeth gan Grŵp Llandrillo Menai. Mae'r gwariant o £123k yn ymwneud â'r prosiect Ynni Lleol Blaengar a ariannwyd gan y Gronfa Prosiectau.

Arian wrth Gefn

Mae gan y Cyd-Bwyllgor reserfau defnyddiadwy o £7,774k. Ceir manylion yn y Fantolen, Datganiad o'r Symudiad Mewn Reserfau a Nodyn 10.

Cronfa Bensiwn

Mae asesiad wedi cael ei wneud gan Actiwari Cronfa Bensiwn Gwynedd, Hymans Robertson, o sefyllfa actiwaraidd y Cyd-Bwyllgor. Er mwyn cydymffurfio â Safonau Cyfrifo Rhyngwladol 19, mae'r Cyd-Bwyllgor wedi dangos ymrwymiad net o ddim ar 31 Mawrth 2025 ar y Fantolen. Gweler Nodyn 24 am wybodaeth bellach.

Sefyllfa ar un pwynt mewn amser yw'r ymrwymiad pensiwn net. Gall prisiau'r farchnad gynyddu neu leihau yn sylweddol yn y tymor byr ac felly nid oes modd meintoli'r effaith tymor hir bydd symudiad o'r fath yma ym mhrisiau'r farchnad yn ei gael ar y Gronfa Bensiwn. Mae'r cyfrifon yn seiliedig ar y prisiad a gafodd ei gynnal 31 Mawrth 2022, bydd cyfrifon blwyddyn ariannol 2026/27 ymlaen yn seiliedig ar brisiad 31 Mawrth 2025.

Llywodraethu

Mae BUEGC yn gyfrifol am sicrhau bod trefniadau llywodraethu cadarn yn bodoli, er hwyluso gweithrediad effeithiol ei swyddogaethau, sy'n cynnwys trefniadau ar gyfer rheoli risg. Mae gwybodaeth bellach wedi ei gynnwys o fewn y Datganiad Llywodraethu Blynyddol.

Polisïau Cyfrifo

Mae'r egwyddorion cyfrifo a fabwysiadwyd ar ran y Cyd-Bwyllgor yn cydymffurfio â holl ymarferion cyfrifeg gymeradwy berthnasol ac maent wedi'u hegluro yn llawn yn y Polisïau Cyfrifo yn Nodyn 1 i'r Cyfrifon sy'n cychwyn ar dudalen 12.

Newidiadau mewn Polisïau Cyfrifeg ac i'r Datganiad o'r Cyfrifon

Mae polisïau cyfrifo presennol y Cyd-Bwyllgor wedi eu haddasu i adlewyrchu y newidiadau sydd yn ofynnol yn unol ag arferion cyfrifo cywir yn unig, yn dilyn addasiadau sydd yn weithredol ar gyfer y flwyddyn ariannol 2024/25 i Gôd Ymarfer ar Gyfrifo ar gyfer Awdurdodau Lleol yn y Deyrnas Unedig.

Gwybodaeth Bellach

Mae Datganiad o'r Cyfrifon ar gael ar wefan Cyngor Gwynedd (www.gwynedd.llyw.cymru) ac ar wefan y CBC (uchelgaisgogledd.cymru).

Ceir gwybodaeth bellach am y cyfrifon gan:

Sian Pugh
Pennaeth Cyllid Cynorthwyol -
Cynaliadwyedd a Datblygiadau
01286 679134

Adran Cyllid
Cyngor Gwynedd
Swyddfa'r Cyngor
Caernarfon
Gwynedd
LL55 1SH

Mae hyn yn rhan o bolisi'r Cyngor i ddarparu gwybodaeth lawn am weithgareddau'r Cyngor a'r Cyd-Bwyllgorau. Yn ychwanegol, mae gan aelodau'r cyhoedd sydd yn dymuno, hawl statudol i arolygu'r cyfrifon cyn cwblheir yr archwiliad. Hysbysir argaeledd y cyfrifon i'w harolygu ar wefan y Cyngor ar yr adeg briodol.

BWRDD UCHELGAIS ECONOMAIDD GOGLEDD CYMRU

DATGANIAD O'R CYFRIFON

DATGANIAD O GYFRIFOLDEBAU AM Y DATGANIAD O'R CYFRIFON

CYFRIFOLDEB Y CYD-BWYLLGOR

Mae'n ofynnol ar Gyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru i wneud trefniadau ar gyfer iawn weinyddiad o'i faterion ariannol ac i sicrhau y rhoddir cyfrifoldeb am weinyddu'r materion hynny i un o'i swyddogion. Swyddog Cyllid Statudol Cyngor Gwynedd yw swyddog ariannol cyfrifol y Cyd-Bwyllgor Corfforedig. Cyfrifoldeb y Cyd-Bwyllgor yw rheoli ei weithgareddau er mwyn sicrhau defnydd effeithiol, effeithlon ac economaidd o'i adnoddau, gwarchod ei asedau, a chymeradwyo'r Datganiad o'r Cyfrifon.

CYFRIFOLDEB Y SWYDDOG CYLLID STATUDOL

Swyddog Cyllid Stadudol y Cyd-Bwyllgor sy'n gyfrifol am baratoi Datganiad Cyfrifon Cyd-Bwyllgor Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru yn unol â'r ymarfer priodol fel a osodir yn y *Côd Ymarfer CIPFA/LASAAC ar Gyfrifo ar gyfer Awdurdodau Lleol yn y Deyrnas Unedig* (y "Côd").

Wrth baratoi'r Datganiad o'r Cyfrifon, mae'r Swyddog Cyllid Statudol wedi dewis polisïau cyfrifo priodol gan eu defnyddio'n gyson; wedi ffurfio barnau a gwneud amcangyfrifon a oedd yn rhesymol a darbodus ac yn cydymffurfio â'r Côd.

Hefyd, mae'r Swyddog Cyllid Statudol wedi cadw cofnodion cyfrifo priodol a chyfamserol, ac wedi cymryd camau rhesymol i ddarganfod a gwarchod rhag twyll ac unrhyw anghysondebau eraill.

TYSTYSGRIF Y SWYDDOG CYLLIDOL CYFRIFOL

Tystiaf fod y Datganiad o'r Cyfrifon wedi ei baratoi yn unol â'r trefniadau uchod. Mae'r Datganiad yn cyflwyno darlun cywir a theg o sefyllfa ariannol y Cyd-Bwyllgor Bwrdd Uchelgais Economiadd Gogledd Cymru ar 31 Mawrth 2025 ac incwm a gwariant y Cyd Bwyllgor am y flwyddyn a ddaeth i ben bryd hynny.



27 Mehefin 2025

Dewi Aeron Morgan CPFA
Swyddog Cyllid Statudol, Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru

DADANSODDIAD GWARIANT AC ARIANNU

Mae'r Dadansoddiad Gwariant ac Ariannu yn dangos sut mae gwariant blynyddol yn cael ei wario a'i ariannu o adnoddau yn unol â threfn cyfrifo cyffredinol arferol. Mae incwm a gwariant sydd fel arfer yn cael ei gyfrifo yn unol â threfn cyfrifo cyffredinol arferol yn cael ei gyflwyno yn fanylach yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr.

2023/24				2024/25		
Gwariant Net i'w Ariannu gan falansau'r Gronfa Gyffredinol	**Addasiadau rhwng y sail Ariannu a'r sail Cyfrifo (Gweler Nodyn 8)**	**Gwariant Net yn y Datganiad Gwariant ac Incwm Cynhwysfawr**		**Gwariant Net i'w Ariannu gan falansau'r Gronfa Gyffredinol**	**Addasiadau rhwng y sail Ariannu a'r sail Cyfrifo (Gweler Nodyn 8)**	**Gwariant Net yn y Datganiad Gwariant ac Incwm Cynhwysfawr**
£'000	**£'000**	**£'000**		**£'000**	**£'000**	**£'000**
1,380	(39)	1,341	Swyddfa Rheoli Portffolio	1,458	(53)	1,405
162	0	162	Gwasanaethau Cefnogol y Corff Atebol	171	0	171
45	0	45	Cyd-bwyllgor	22	0	22
456	1,547	2,003	Prosiectau	310	10,766	11,076
608	0	608	Cynlluniau Grant	868	0	868
(2,617)	(1,547)	(4,164)	Incwm	(2,762)	(10,643)	(13,405)
34	**(39)**	**(5)**	**Cost Gwasanaethau**	**67**	**70**	**137**
(2,826)	(1)	(2,827)	Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi	(2,677)	(124)	(2,801)
(2,792)	**(40)**	**(2,832)**	**(Gwarged)/Diffyg ar Ddarpariaeth Gwasanaethau**	**(2,610)**	**(54)**	**(2,664)**
(2,372)			Balans Agoriadol	(5,164)		
(2,792)			(Gweddill)/Diffyg yn y Flwyddyn	(2,610)		
(5,164)			Balans Cau	**(7,774)**		

DATGANIAD INCWM A GWARIANT CYNHWYSFAWR

Dengys y datganiad hwn y gost gyfrifyddol yn y flwyddyn o ddarparu gwasanaeth y Cyd-Bwyllgor yn unol â pholisïau cyfrifeg cyffredinol dderbyniol.

2023/24					2024/25		
Gwariant Gros	Incwm Gros	Gwariant Net		*Nodyn*	Gwariant Gros	Incwm Gros	Gwariant Net
£'000	**£'000**	**£'000**			**£'000**	**£'000**	**£'000**
1,341	0	1,341	Swyddfa Rheoli Portffolio		1,405	0	1,405
162	0	162	Gwasanaethau Cefnogol y Corff Atebol		171	0	171
45	0	45	Cyd-bwyllgor		22	0	22
2,003	0	2,003	Prosiectau		11,076	0	11,076
608	0	608	Cynlluniau Grant		868	0	868
0	(4,164)	(4,164)	Incwm		0	(13,405)	(13,405)
4,159	**(4,164)**	**(5)**	**Cost Gwasanaethau**		**13,542**	**(13,405)**	**137**
0	(2,827)	(2,827)	Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi	*11*	0	(2,801)	(2,801)
4,159	**(6,991)**	**(2,832)**	**(Gwarged) / Diffyg ar Ddarpariaeth Gwasanaethau**		**13,542**	**(16,206)**	**(2,664)**
		36	Ailfesuriad o'r buddion pensiwn diffiniedig net ymrwymiadau/(asedau)	*15.2*			66
		36	**Incwm a Gwariant Cynhwysfawr Arall**				**66**
		(2,796)	**Cyfanswm Incwm a Gwariant Cynhwysfawr**				**(2,598)**

DATGANIAD O'R SYMUDIAD MEWN RESERFAU

Dengys y Datganiad o'r Symudiadau Mewn Reserfau y symudiad o ddechrau'r flwyddyn i'r diwedd mewn gwahanol reserfau a ddelir gan y Cyd-Bwyllgor, wedi eu dadansoddi i 'reserfau defnyddiadwy' (h.y. y rhai hynny sy'n gymwysedig i ariannu gwariant) a 'reserfau na ellir eu defnyddio'. Mae'r Datganiad yn dangos sut mae'r symudiadau yn y flwyddyn yn reserfau'r Cyd-Bwyllgor yn cael eu torri lawr rhwng enillion a cholledion yn unol ag ymarferion cyfrifo sy'n gyffredinol gydnabyddedig. A hefyd yn dangos yr addasiadau statudol sy'n ofynnol i ddychwelyd at y swm a godir ar y dreth cyngor (trwy gyfraniadau'r Cynghorau). Mae'r llinell Cynnydd/Gostyngiad Net yn dangos symudiadau statudol y Gronfa Gyffredinol yn y flwyddyn yn dilyn yr addasiadau hyn.

		Datganiad o'r Symudiad Mewn Reserfau		
	Nodyn	**Cyfanswm Reserfau Defnyddiadwy**	**Reserfau na ellir eu defnyddio**	**Cyfanswm Reserfau'r Cyd-Bwyllgor**
		£'000	**£'000**	**£'000**
Balans 31 Mawrth 2023 a ddygwyd ymlaen		**(2,372)**	**34**	**(2,338)**
Symudiad mewn reserfau yn 2023/24				
(Gwarged)/Diffyg ar ddarparu gwasanaethau		**(2,832)**	**0**	**(2,832)**
Incwm a Gwariant Cynhwysfawr Arall		**0**	**36**	**36**
Cyfanswm Incwm a Gwariant Cynhwysfawr		**(2,832)**	**36**	**(2,796)**
Addasiadau rhwng sail cyfrifo a sail ariannu dan y rheoliadau	*9*	**40**	**(40)**	**0**
(Cynnydd)/Gostyngiad Net cyn Trosglwyddiadau i Reserfau a Glustnodwyd		**(2,792)**	**(4)**	**(2,796)**
(Cynnydd)/ Gostyngiad yn 2023/24		**(2,792)**	**(4)**	**(2,796)**
Balans 31 Mawrth 2024 a ddygwyd ymlaen	*10 & 15*	**(5,164)**	**30**	**(5,134)**
Symudiad mewn reserfau yn 2024/25				
(Gwarged)/Diffyg ar ddarparu gwasanaethau		**(2,664)**	**0**	**(2,664)**
Incwm a Gwariant Cynhwysfawr Arall		**0**	**66**	**66**
Cyfanswm Incwm a Gwariant Cynhwysfawr		**(2,664)**	**66**	**(2,598)**
Addasiadau rhwng sail cyfrifo a sail ariannu dan y rheoliadau	*9*	**54**	**(54)**	**0**
(Cynnydd)/Gostyngiad Net cyn Trosglwyddiadau i Reserfau a Glustnodwyd	*10 & 15*	**(2,610)**	**12**	**(2,598)**
(Cynnydd)/ Gostyngiad yn 2024/25		**(2,610)**	**12**	**(2,598)**
Balans 31 Mawrth 2025 a ddygwyd ymlaen		**(7,774)**	**42**	**(7,732)**

Y FANTOLEN

Dengys y Fantolen werth asedau ac ymrwymiadau'r Cyd-Bwyllgor ar ddyddiad y Fantolen. Mae asedau net y Cyd-Bwyllgor (asedau llai ymrwymiadau) yn cyfateb i'r reserfau a ddelir gan y Cyd-Bwyllgor. Adroddir ar y reserfau mewn dau gategori. Y categori cyntaf o reserfau yw'r reserfau defnyddiadwy, h.y. y reserfau hynny y gall y Cyd-Bwyllgor eu defnyddio i ddarparu gwasanaethau, yn amodol ar yr angen i gadw lefel ddoeth o reserfau ac unrhyw gyfyngiad statudol o'u defnydd. Yr ail gategori o reserfau yw'r rhai hynny na all y Cyd-Bwyllgor eu defnyddio i ddarparu gwasanaethau. Mae'r categori yma o reserfau yn cynnwys reserfau gydag elw a cholledion heb eu gwireddu (er enghraifft, y Reserf Ailbrisio), ble nad yw'r symiau ar gael i'w defnyddio i ddarparu gwasanaethau dim ond pan werthir yr asedau yn unig; a reserfau gyda gwahaniaethau amseriad fel y dangosir ar linell 'Addasiadau rhwng sail cyfrifo a sail ariannu yn unol â rheoliadau' o'r Datganiad o'r Symudiad mewn Reserfau.

31 Mawrth 2024		***Nodyn***	**31 Mawrth 2025**
£'000			**£'000**
0	Dyledwyr Tymor Hir		3
0	**Asedau Tymor Hir**		**3**
325	Dyledwyr Tymor Byr	*12*	133
58,916	Arian a Chywerthoedd Arian	*13*	53,949
59,241	**Asedau Cyfredol**		**54,082**
(1,157)	Credydwyr Tymor Byr	*14*	(4,773)
(23,949)	Derbyniadau Grantiau Cyfalaf a Refeniw o Flaen Llaw	*20b*	(30,787)
(25,106)	**Ymrwymiadau Cyfredol**		**(35,560)**
0	Ymrwymiad Pensiwn	*24*	0
(29,001)	Derbyniadau Grantiau Cyfalaf a Refeniw o Flaen Llaw	*20b*	(10,793)
(29,001)	**Ymrwymiadau Tymor Hir**		**(10,793)**
5,134	**Asedau Net**		**7,732**
(5,164)	Reserfau Defnyddiadwy	*10*	(7,774)
30	Reserfau na ellir eu defnyddio	*15*	42
(5,134)	**Cyfanswm Reserfau**		**(7,732)**

DATGANIAD LLIF ARIAN

Dengys y Datganiad Llif Arian newidiadau mewn arian a chywerthoedd arian y Cyd-Bwyllgor yn ystod y cyfnod adrodd. Trwy rannu'r llif arian yn weithgareddau gweithredu buddsoddi ac ariannu, dengys y datganiad sut mae'r Cyd-Bwyllgor yn cynhyrchu a defnyddio arian a chywerthoedd arian. Mae cyfanswm y llif arian net o weithgareddau gweithredu yn ddangosydd allweddol o faint o weithgareddau'r Cyd-Bwyllgor a ariennir trwy incwm grant neu gan dderbynyddion y gwasanaethau a ddarperir gan y Cyd-Bwyllgor. Mae'r Gweithgareddau Buddsoddi yn cynrychioli'r all-lif arian a wnaed am adnoddau y bwriedir eu defnyddio i gyfrannu tuag at ddarpariad gwasanaethau'r Cyd-Bwyllgor yn y dyfodol.

2023/24		***Nodyn***	**2024/25**
£'000			**£'000**
(2,832)	(Gwarged)/Diffyg Net ar Ddarparu Gwasanaethau		(2,664)
896	Addasiadau i'r gwarged neu ddiffyg net ar ddarparu gwasanaethau am symudiadau anariannol	*16a*	7,631
(1,936)	Llif Arian Net o Weithgareddau Gweithredu		4,967
0	Gweithgareddau Buddsoddi		0
0	Gweithgareddau Ariannu		0
(1,936)	(Cynnydd)/Lleihad net mewn arian a chywerthoedd arian		4,967
(56,980)	Arian a chywerthoedd arian ar ddechrau'r cyfnod adrodd	*13*	(58,916)
(58,916)	**Arian a chywerthoedd arian ar ddiwedd y cyfnod adrodd**	*13*	**(53,949)**

NODIADAU I'R CYFRIFON

NODYN 1 – POLISÏAU CYFRIFO

1.1 Egwyddorion Cyffredinol

Mae'r Datganiad o'r Cyfrifon yn crynhoi trafodion y Cyd-Bwyllgor yn y flwyddyn ariannol 2024/25 a'r sefyllfa ar ddiwedd y flwyddyn honno, sef 31 Mawrth 2025. Mae'r Rheoliadau Cyfrifo ac Archwilio (Cymru) 2014 (fel y'i diwygiwyd) yn ei gwneud yn ofynnol i'r Cyd-Bwyllgor baratoi Datganiad o'r Cyfrifon yn flynyddol, a hynny yn unol ag arferion cyfrifo cywir. Mae'r arferion hyn wedi eu cynnwys yn bennaf yn y *Côd Ymarfer ar Gyfrifo ar gyfer Awdurdodau Lleol yn y Deyrnas Unedig 2024/25* ac yn cael eu cefnogi gan Safonau Adrodd Ariannol Rhyngwladol (SAARh).

Confensiwn cost hanesyddol yw'r egwyddor cyfrifo sydd wedi ei fabwysiadu yn y Datganiad o'r Cyfrifon. Mae'r cyfrifon wedi eu paratoi ar sail busnes gweithredol.

Natur gyfyngedig sydd i drafodion y Cyd-Bwyllgor ac felly gweler isod y polisïau perthnasol yn unig.

1.2 Croniadau Incwm a Gwariant

Cyfrifir am weithgareddau yn y flwyddyn maent yn digwydd, nid pan wneir neu derbynnir taliadau arian parod.

- Bydd y refeniw o gytundebau gyda derbynwyr gwasanaeth, boed am wasanaeth neu nwyddau, yn cael ei adnabod pan fydd y gwasanaeth neu'r nwyddau yn cael eu trosglwyddo i dderbynnydd y gwasanaeth yn unol â'r rhwymedigaethau perfformiad y cytundeb.
- Bydd cyflenwadau yn cael eu trin fel gwariant fel maent yn cael eu treulio – pan fydd bwlch rhwng y dyddiad mae'r cyflenwadau wedi eu derbyn a'u treulio, byddant yn cael eu dal fel stoc ar y Fantolen.
- Bydd treuliau, mewn cysylltiad â'r gwasanaeth a dderbyniwyd (gan gynnwys gwasanaeth gan weithwyr cyflogedig) yn cael eu cofnodi fel gwariant pan fydd y gwasanaeth wedi ei dderbyn yn hytrach na pan fydd y taliad yn cael ei wneud.
- Ble mae refeniw a gwariant wedi eu hadnabod ond nid yw'r arian wedi ei dderbyn neu ei dalu, bydd rhaid creu dyledwr neu gredydwr am y symiau perthnasol ar y Fantolen. Ble mae tebygolrwydd o beidio casglu'r ddyled, bydd rhaid lleihau gwerth y dyledion a chodi tâl ar y cyfrif refeniw am yr incwm sydd yn annhebygol o gael ei gasglu.

1.3 Arian a Chywerthoedd Arian

Nid oes gan y Cyd-Bwyllgor gyfrif banc ei hun a gweinyddir yr holl arian parod gan Cyngor Gwynedd o fewn ei gyfrifon ei hun.

1.4 Buddiannau Gweithwyr

1.4.1 Buddion sy'n Daladwy yn Ystod Cyflogaeth

Buddion tymor byr yw'r rhai hynny sydd yn ddyledus o fewn 12 mis i ddiwedd y flwyddyn. Maent yn cynnwys buddion megis cyflogau, tâl gwyliau a thâl salwch i weithwyr cyfredol ac maent yn cael eu hadnabod fel cost am wasanaethau yn y flwyddyn y mae'r gweithiwr yn gwasanaethu'r Cyd-Bwyllgor. Gwneir croniad ar gyfer cost hawl gwyliau (neu unrhyw amser i ffwrdd o'r gwaith e.e. amser wedi ei gronni) sydd yn ddyledus i'r gweithwyr ond sydd heb ei gymryd cyn diwedd y flwyddyn ac yn cael ei gario drosodd i'r flwyddyn ariannol nesaf. Mae cost y croniad yn mynd yn erbyn Gwarged neu Ddiffyg ar Ddarpariaeth Gwasanaethau, ond wedyn yn cael ei wrth-droi drwy'r Datganiad o'r symudiad mewn Reserfau i'r cyfrif absenoldebau cronedig fel bod cost y buddion gwyliau yn mynd yn erbyn y flwyddyn ariannol y cymerir y gwyliau.

1.4.2 Buddion Terfynu Cyflogaeth

Mae buddion terfynu cyflogaeth yn daladwy o ganlyniad i benderfyniad y Cyd-Bwyllgor i derfynu cyflogaeth swyddog cyn y dyddiad ymddeol arferol neu o ganlyniad i benderfyniad y swyddog i dderbyn diswyddiad yn wirfoddol ac fe'u codir ar sail addasiad croniad yn erbyn y gwasanaeth yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr unai pan na all y Cyd-Bwyllgor dynnu'r cynnig o'r buddion hynny yn ôl neu pan fo'r Cyd-Bwyllgor yn cydnabod cost o ail-strwythuro, p'run bynnag sydd gyntaf.

Pan fo buddion terfynu cyflogaeth yn cynnwys ychwanegiadau i bensiynau mae'r ddarpariaeth statudol yn golygu y dylai'r Cyd-Bwyllgor dderbyn y gost sydd yn daladwy gan y Cyd-Bwyllgor i'r gronfa bensiwn neu i'r pensiynwr yn y flwyddyn yn hytrach na'r swm, sydd wedi ei gyfrifo yn unol â'r safonau cyfrifeg berthnasol. Yn y Datganiad o'r Symudiad mewn Reserfau mae angen neilltuo symiau i ac o'r Reserf Pensiynau er mwyn diddymu'r credydau a'r debydau damcaniaethol

am fuddion terfynu pensiynau ychwanegol a rhoi debydau am yr arian a dalwyd i'r Gronfa Bensiwn a'r pensiynwyr ac unrhyw symiau taladwy ond sydd heb eu talu at ddiwedd y flwyddyn yn eu lle.

1.4.3 Buddion Ôl-gyflogaeth

Mae gweithwyr y Cyd-Bwyllgor yn aelodau o un cynllun pensiwn:

- Y Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol, a weinyddir gan Gronfa Bensiwn Gwynedd yng Nghyngor Gwynedd.

Mae'r cynllun yn darparu buddion diffiniedig i'w haelodau (pensiynau a lymp-symiau) sydd wedi eu hennill yn ystod eu hamser gyda'r Cyd-Bwyllgor a'u cyn-gyflogwyr.

1.4.4 Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol

Mae gan bob aelod arall o'r staff, yn amodol ar rai meini prawf, yr hawl i fod yn aelod o'r Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol. Mae'r costau pensiwn a godir ar gyfrifon y Cyd-Bwyllgor ar gyfer y dosbarth yma o weithwyr yn cael eu pennu gan weinyddwyr y gronfa ac yn cynrychioli cyfran sefydlog o gyfraniad y gweithwyr i'r cynllun.

Mae'r Cynllun Llywodraeth Leol yn cael ei drin fel cynllun budd diffiniedig.

Mae ymrwymiadau Cronfa Bensiwn Gwynedd sydd i'w priodoli i'r Cyd-Bwyllgor yn cael eu cynnwys yn y Fantolen ar sail actiwaraidd drwy'r dull rhagamcanu unedau h.y. asesiad o daliadau fydd yn cael eu gwneud yn y dyfodol mewn perthynas â buddion ymddeol a enillwyd hyd yn hyn gan y gweithwyr, yn seiliedig ar gyfradd marwolaeth, cyfradd trosiant gweithwyr a.y.b. yn ogystal â thafluniad enillion ar gyfer gweithwyr cyfredol.

Gostyngir yr ymrwymiadau i'w gwerth ar sail prisiau cyfredol gan ddefnyddio graddfa ddisgownt o 5.85% wedi ei gyfrifo fel cyfartaledd cymhwysol 'spot yields' ar fondiau corfforaethol o werth AA.

Mae asedau Cronfa Bensiwn Gwynedd sydd i'w priodoli i'r Cyd-Bwyllgor yn cael eu cynnwys yn y Fantolen ar sail gwerth teg a benderfynir gan Actiwari'r Gronfa.

Pan fydd y cyfrifiad yn arwain at ased net ar gyfer y Cyd-Bwyllgor, rhaid cydnabod yr ased net ar isaf yr ased net hwnnw a'r nedfwd asedau, sy'n cael ei gyfrifo fel gwerth net presennol o gostau gwasanaeth yn y dyfodol llai gwerth net presennol cyfraniadau yn y dyfodol dros yr oed waith yn y dyfodol. Lle mae'r nenfwd yw'r isaf, bydd angen addasiad sy'n cael ei gynnwys fel ailfesuriad.

Dadansoddir y newid yn ymrwymiad net pensiynau i'r cydrannau canlynol:

Cost gwasanaeth yn cynnwys:

- Cost gwasanaeth cyfredol – y cynnydd mewn ymrwymiadau o ganlyniad i flynyddoedd o wasanaeth a enillwyd eleni - dyrennir yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr i'r gwasanaeth.
- Cost gwasanaeth y gorffennol – mae'r cynnydd mewn ymrwymiadau yn deillio o benderfyniadau yn y flwyddyn gyfredol ble mae eu heffaith yn gysylltiedig â'r blynyddoedd o wasanaeth a enillwyd mewn blynyddoedd cynharach – mae'n cael ei ddebydu i'r Gwarged neu Ddiffyg ar Ddarparu Gwasanaeth yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr fel rhan o Gostau heb eu Dosrannu.
- Llog net ar yr ymrwymiad/(ased) buddion diffiniedig net, h.y. y gost llog net i'r Cyd-Bwyllgor - y newid yn ystod y cyfnod yn yr ymrwymiad/(ased) buddion diffiniedig net sy'n codi o dreigliad amser sy'n mynd yn erbyn llinell Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr - mae hyn yn cael ei gyfrifo ar sail gweithredu'r gyfradd ddisgownt sy'n cael ei ddefnyddio i fesur yr ymrwymiad buddion diffiniedig ar gychwyn y cyfnod i'r ymrwymiad/(ased) buddion diffiniedig net ar gychwyn y cyfnod - gan gymryd i ystyriaeth unrhyw newidiadau yn yr ymrwymiad/(ased) buddion diffiniedig net yn ystod y cyfnod o ganlyniad i gyfraniadau a thaliadau budd.

Ailfesuriadau yn cynnwys:

- Enillion ar asedau'r Cynllun - gan eithrio symiau sy'n gynwysedig yn llog net ar yr ymrwymiad/(ased) buddion diffiniedig net - yn cael eu debydu i'r Reserf Pensiynau fel Incwm a Gwariant Ariannu Cynhwysfawr Arall.

- Enillion a cholledion actiwaraidd - newidiadau i'r ymrwymiad pensiwn net oherwydd nad yw'r digwyddiadau yn cyd-fynd â'r rhagdybiaethau a wnaethpwyd yn y prisiad actiwaraidd diwethaf neu am nad yw'r Actiwari wedi diweddaru ei ragdybiaethau - yn cael eu debydu i'r Reserf Pensiwn fel Incwm a Gwariant Ariannu Cynhwysfawr Arall.
- Addasiad nenfwd asedau - yn lleihau i'r nenfwd asedau wedi'i gyfrifo os yw hyn yn is na'r sefyllfa ased.
- Cyfraniadau a delir i Gronfa Bensiwn Gwynedd - arian a delir fel cyfraniadau'r cyflogwr i'r Gronfa Bensiwn ar gyfer setliad ymrwymiadau; sydd ddim yn cael eu cyfrifo fel traul.

Gyda buddion ymddeol, mae'n ofynnol, yn unol â darpariaethau statudol, i'r Gronfa Gyffredinol dderbyn cost y swm sy'n daladwy gan y Cyd-Bwyllgor i'r Gronfa Bensiwn neu'n uniongyrchol i'r pensiynwyr yn ystod y flwyddyn, yn hytrach na'r swm a gyfrifir yn ôl y safonau cyfrifeg perthnasol. Yn y Datganiad o'r Symudiadau mewn Reserfau, mae hyn yn golygu bod angen neilltuo arian i neu allan o'r Reserf Pensiwn er mwyn diddymu'r credydau a'r debydau damcaniaethol ar gyfer buddion ymddeol a rhoi'r debydau am arian a dalwyd i'r Gronfa Bensiwn a phensiynwyr ac unrhyw symiau sy'n daladwy ond sydd heb eu talu at ddiwedd y flwyddyn. Mae'r balans sydd yn deillio o hyn yn y Reserf Pensiwn yn fesur o effaith i'r Cyd-Bwyllgor o orfod trin buddion ymddeol ar sail llif arian yn hytrach na thros y cyfnod y mae'r gweithwyr yn derbyn y budd.

Mae'r Safon Cyfrifeg Rhyngwladol (SCRh) 19 yn rheoli sut y dylid trin a datgelu'r ymrwymiadau tymor hir sy'n bodoli mewn perthynas â chostau pensiwn. Mae'n ofynnol i gynghorau lleol (yn cynnwys Cyd-Bwyllgorau) Cymru a Lloegr baratoi eu datganiadau ariannol yn unol â gofynion SCRh 19.

1.4.5 Buddion Dewisol

Mae gan y Cyd-Bwyllgor hefyd bwerau cyfyngedig i wneud dyfarniadau dewisol mewn achosion o ymddeoliadau cynnar. Bydd unrhyw ymrwymiadau sydd yn deillio o ddyfarniad o'r fath i unrhyw aelod o staff yn cael eu cronni yn y flwyddyn y cymerwyd y penderfyniad i wneud y dyfarniad gan ddefnyddio'r un polisïau â'r Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol i gyfrifo amdanynt.

1.5 Digwyddiadau Wedi'r Cyfnod Adrodd

Digwyddiadau ôl-fantolen yw'r digwyddiadau hynny, ffafriol ac anffafriol, sy'n digwydd rhwng diwedd y cyfnod adrodd a'r dyddiad pan awdurdodir cyhoeddiad y Datganiad o'r Cyfrifon. Gellir adnabod dau fath o ddigwyddiad:

- y rhai hynny sy'n darparu tystiolaeth o amgylchiadau a oedd yn bodoli ar ddiwedd y cyfnod adrodd – caiff y Datganiad o'r Cyfrifon ei addasu i adlewyrchu digwyddiadau o'r fath; a
- y rhai hynny sy'n dynodi amgylchiadau a gododd ar ôl y cyfnod adrodd – ni chaiff y Datganiad o'r Cyfrifon ei addasu i adlewyrchu digwyddiadau o'r fath, ond os ystyrir y byddai'n cael effaith faterol, yna byddai natur y digwyddiadau ynghyd ag amcangyfrif o'r effaith ariannol yn cael ei ddatgelu yn y nodiadau.

Nid yw unrhyw ddigwyddiadau sy'n digwydd wedi'r dyddiad awdurdodi cyhoeddiad yn cael eu hadlewyrchu yn y Datganiad o'r Cyfrifon.

1.6 Addasiadau Cyfnod Blaenorol, newidiadau i Bolisïau Cyfrifo, Amcangyfrifon a Gwallau

Gall yr angen i wneud addasiadau cyfnod blaenorol godi o ganlyniad i newid mewn polisïau cyfrifo neu i gywiro gwall sylweddol. Cyfrifir am newidiadau mewn amcangyfrifon cyfrifeg yn rhagolygol, h.y. yn y flwyddyn gyfredol a'r blynyddoedd i ddod a effeithir gan y newid, ac felly ni wneir addasiad cyfnod blaenorol.

Yr unig dro y gwneir newidiadau i bolisïau cyfrifo yw pan mae'n ofynnol gan ymarferion cyfrifo priodol neu fod y newid yn darparu gwybodaeth fwy dibynadwy neu berthnasol am effaith trafodion, digwyddiadau eraill ac amodau ar sefyllfa ariannol neu berfformiad ariannol y Cyd-Bwyllgor. Pan wneir newid, cyfrifir amdano yn ôl-weithredol (oni bai nad yw'n faterol neu y nodir yn wahanol) trwy addasu balans agoriadol a ffigyrau cymharol y cyfnod blaenorol fel pe bai'r polisi wedi bodoli erioed.

Caiff gwallau materol a ddarganfyddir mewn ffigyrau cyfnodau blaenorol eu cywiro'n ôl-weithredol trwy addasu balans agoriadol a ffigyrau cymharol y cyfnod blaenorol.

NODYN 1 – POLISÏAU CYFRIFO (parhad)

1.7 Grantiau'r Llywodraeth a Chyfraniadau Eraill

Mae grantiau a chyfraniadau sy'n ymwneud â gwariant cyfalaf a refeniw yn cael eu cyfrifo ar sail groniadol, ac yn cael eu cydnabod ar unwaith fel incwm i'r gwasanaeth perthnasol o fewn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr, oni bai bod amod ynghlwm wrth y grant neu gyfraniad nad yw'r Cyd-Bwyllgor wedi ei fodloni.

Oherwydd gofynion y gyfundrefn rheoli cyfalaf i ariannu gwariant cyfalaf fel rhan o'r Gofyn Cyllido Cyfalaf, nid yw'r grantiau a chyfraniadau sy'n ariannu gwariant cyfalaf sydd wedi eu credydu i'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr yn wir incwm. Felly, mae'r Cyd-bwyllgor yn cyfrifo'r symiau hyn fel a ganlyn:

- Os yw grant neu gyfraniad cyfalaf wedi ei dderbyn, a bod amodau'n parhau heb eu bodloni ar ddyddiad y Fantolen, yna caiff y grant ei gydnabod fel Derbyniadau Grantiau Cyfalaf o flaen llaw ar y Fantolen. Unwaith mae'r amod wedi ei fodloni, yna caiff y grant neu gyfraniad ei drosglwyddo i'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr.
- Os yw grant neu gyfraniad cyfalaf wedi ei adnabod fel incwm yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr, a bod y gwariant sydd i'w ariannu o'r grant neu gyfraniad hwnnw wedi ei wneud ar ddyddiad y fantolen, yna caiff y grant neu gyfraniad ei drosglwyddo o'r Gronfa Gyffredinol i'r Cyfrif Addasiadau Cyfalaf, i adlewyrchu dyrannu adnoddau cyfalaf i ariannu gwariant. Adroddir y trosglwyddiad hwn yn y Datganiad o'r Symudiad mewn Reserfau.

1.8 Gorbenion a Chostau Gwasanaethau Cefnogol

Mae'r taliadau am wasanaethau a ddarperir gan Adrannau Canolog Cefnogol o fewn Cyngor Gwynedd yn seiliedig ar gyfuniad o brisiau a bennir ymlaen llaw, amser y staff a gofnodir, cofnodi trafodion a fformiwlâu penodedig.

1.9 Reserfau

Mae reserfau penodol yn cael eu creu ar gyfer rhoi symiau o'r neilltu ar gyfer cynlluniau gwario'r dyfodol. Mae hyn yn cael ei wneud drwy drosglwyddiadau allan o'r Balans Gronfa Gyffredinol yn y Datganiad o'r Symudiad mewn Reserfau.

Cedwir rhai reserfau eraill sef 'reserfau na ellir eu defnyddio', i bwrpasau technegol o reoli'r prosesau cyfrifo ar gyfer asedau anghyfredol a buddion gweithwyr. Nid yw'r rhain yn cynrychioli adnoddau defnyddiadwy y Cyd-Bwyllgor.

1.10 Gwariant Refeniw wedi ei Ariannu o Gyfalaf Drwy Statud

Mae deddfwriaeth yn caniatáu categoreiddio peth gwariant fel cyfalaf i bwrpas ariannu er nad yw'n creu ased sydd yn cael ei gario ar y Fantolen. Bwriad hyn yw galluogi'r gwariant i gael ei ariannu o adnoddau cyfalaf yn hytrach nag ei roi yn erbyn y Gronfa Gyffredinol. Defnyddir cost hanesyddol fel sail prisio ar gyfer y math yma o wariant ac ysgrifennir hwn i lawr o fewn blwyddyn.

1.11 Treth ar Werth

Dim ond mewn sefyllfa ble nad oes modd adennill TAW y cynhwysir TAW neu y caiff ei ddangos fel cost 'TAW anadferadwy' mewn gwariant refeniw. Nid yw'r Cyd-Bwyllgor wedi cofrestru gyda TAW. Mae'r TAW yn cael ei adennill drwy gofrestriad TAW Cyngor Gwynedd.

1.12 Dyledwyr a Chredydwyr

Cedwir Cyfrifon y Cyd-Bwyllgor ar sail cronni yn unol â'r Côd Ymarfer Cyfrifeg. Mae'r cyfrifon yn adlewyrchu gwir wariant ac incwm sy'n berthnasol i'r flwyddyn dan sylw, boed y taliadau a'r derbyniadau wedi cael eu talu neu eu derbyn yn y flwyddyn.

1.13 Contractau Tymor Hir

Mae contractau tymor hir yn cael eu cyfrifo ar sail o godi'r gwarged neu'r diffyg ar y Ddarpariaeth o Wasanaethau gyda'r ystyriaeth yn cael ei ddyrannu i'r rhwymedigaethau perfformiad bodlonwyd ar sail y nwyddau neu'r gwasanaethau a drosglwyddwyd i dderbynnydd y gwasanaeth yn ystod y flwyddyn ariannol.

NODYN 1 – POLISÏAU CYFRIFO (parhad)

1.14 Gweithrediadau ar y Cyd

Mae gweithrediadau ar y cyd yn drefniant ble mae gan y partïon sydd â chydreolaeth yr hawl i'r asedau a'r oblygiadau o'r ymrwymiadau sy'n gysylltiedig â'r trefniadau. Mae'r gweithgareddau y mae'r Cyd-Bwyllgor wedi ymgymryd â hwy ar y cyd â gweithredwyr eraill yn cynnwys defnyddio asedau ac adnoddau'r cyd-weithredwyr. Mewn perthynas â'i ddiddordeb mewn trefniant gweithred ar y cyd, mae'r Cyd-Bwyllgor fel gweithredwr ar y cyd yn cydnabod ei gyfran o'r asedau, ymrwymiadau, refeniw a gwariant.

Mae'r Cyd-Bwyllgor BUEGC wedi ei gategoreiddio fel Gweithrediad ar y Cyd gan wneud defnydd o asedau ac adnoddau'r gweithredwyr yn hytrach na sefydlu endid ar wahân.

NODYN 2 – NEWID MEWN POLISI CYFRIFO

Mae'r polisïau cyfrifo presennol y Cyd-Bwyllgor wedi eu haddasu i adlewyrchu'r cyfarwyddiadau yn y Côd Ymarfer CIPFA ar Gyfrifo ar gyfer Awdurdodau Lleol yn y Deyrnas Unedig 2024/25.

NODYN 3 – ADDASIAD CYFNOD BLAENOROL

Nid oes unrhyw addasiadau cyfnod blaenorol yn ystod 2024/25.

NODYN 4 – SAFONAU CYFRIFEG SYDD WEDI EU CYHOEDDI OND HEB EU MABWYSIADU ETO

Mae'r Cod Ymarfer ar Gyfrifo ar gyfer Awdurdodau Lleol yn y Deyrnas Unedig CIPFA yn gofyn i effaith disgwyliedig unrhyw safonau cyfrifeg sydd wedi eu cyhoeddi ond heb eu mabwysiadu eto gael ei ddatgan. Mae hyn yn berthnasol i'r ymarferion newydd neu ddiwygiedig canlynol o fewn Cod 2025/26:

- SCRh 21 Effeithiau Newidiadau Mewn Cyfraddau Cyfnewid Tramor (Diffyg Cyfnewidiadwyedd) a gyhoeddwyd ym mis Awst 2023. Mae'r diwygiadau i SCRh 21 yn esbonio sut y dylai endid asesu a yw arian cyfredol yn gyfnewidiol a sut y dylai benodi cyfradd cyfnewid ar y pryd pan y gwelir diffyg cyfnewidiadwyedd, yn ogystal â gofyn am ddatgelu gwybodaeth sy'n galluogi defnyddwyr datganiadau ariannol i ddeall yr effaith pan nad yw arian cyfredol yn gyfnewidiadwy.
- SAARh 17 Cytundebau Yswiriant a gyhoeddwyd ym Mai 2017. Mae SAARh 17 yn disodli SAARh 4 ac mae'n cyflwyno egwyddorion ar gyfer adnabod, mesur, cyflwyno a datgan cytundebau yswiriant.
- Mae'r newidiadau i fesur asedau na fuddsoddir o fewn Cod 2025/26 yn cynnwys addasiadau a dehongliadau o SCRh 16 Eiddo, Offer a Chyfarpar a SCRh 38 Asedau Anniriaethol. Mae rhain yn cynnwys sefydlu tair proses ailbrisio ar gyfer eiddo gweithredol, offer a chyfarpar, gan ofyn am ddefnyddio ffactorau mynegrifo ar gyfer asedau diriaethol na fuddsoddir a gofyniad i werthuso asedau anniriaethol gan ddefnyddio'r dull cost hanesyddol. Mae gan y rhain yr un effaith a gofyn am newid i bolisi cyfrifeg oherwydd diwygiad i'r safonau, a fyddai fel arfer yn cael ei ddatgelu o dan SCRh 8. Fodd bynnag, mae'r addasiadau hefyd yn cynnwys rhyddhad rhag gofynion SCRh 8 ar ôl newid yn y polisi cyfrifo.

Mae'n ofynnol fod y Cod yn weithredol o 1 Ebrill 2025 ac felly nid oes unrhyw effaith ar Ddatganiad o'r Cyfrifon 2024/25. Ni ddisgwylir y bydd yr eitemau eraill uchod yn cael effaith sylweddol ar y wybodaeth a ddarperir yn natganiadau ariannol 2025/26.

NODYN 5 - BARN ALLWEDDOL WRTH DDEFNYDDIO'R POLISÏAU CYFRIFO

Wrth weithredu'r polisïau cyfrifo a restrir yn Nodyn 1, mae'r Cyd-Bwyllgor wedi gorfod barnu, gwneud amcangyfrifon a thybiaethau ynghylch trafodion cymhleth, rhai sy'n cynnwys ansicrwydd am ddigwyddiadau i'r dyfodol a symiau'r asedau ac ymrwymiadau i'w cario, nad yw'n amlwg o ffynonellau eraill.

Mae'r farn, amcangyfrifon a thybiaethau cysylltiol a wnaed wedi eu selio ar arferion cyfredol priodol, profiad hanesyddol a ffactorau eraill sy'n cynnwys tybiaethau a thafluniadau hanesyddol, cyfredol a rhagamcanion i'r dyfodol, asesiadau proffesiynol, tueddiadau cyfredol a ffactorau lleol a ystyrir yn berthnasol.

NODYN 5 - BARN ALLWEDDOL WRTH DDEFNYDDIO'R POLISÏAU CYFRIFO (parhad)

Gwneir pob ymdrech i ddod o hyd i, ac i ddefnyddio'r holl wybodaeth berthnasol wrth asesu a phennu'r sefyllfa, sy'n hynod allweddol wrth ystyried materion megis prisiad yr Actiwari o asedau ac ymrwymiadau'r gronfa bensiwn, reserfau a glustnodwyd, darpariaethau ac ymrwymiadau dibynnol. Fodd bynnag, gan nad oes modd pennu'r materion hyn i sicrwydd, gall y gwir ganlyniadau amrywio o'r amcangyfrifon. Mae'r amcangyfrifon a thybiaethau gwaelodol yn cael eu hadolygu'n gyson.

NODYN 6 - TYBIAETHAU WEDI EU GWNEUD AM Y DYFODOL A FFYNONELLAU ERAILL O AMCANGYFRIF ANSICR

Mae'r Datganiad o'r Cyfrifon yn cynnwys ffigyrau wedi eu hamcangyfrif yn seiliedig ar dybiaethau wedi eu gwneud gan y Cyd-Bwyllgor am y dyfodol neu sydd yn ansicr fel arall. Mae'r amcangyfrifon wedi eu seilio ar brofiad hanesyddol, tueddiadau cyfredol a ffactorau perthnasol eraill. Fodd bynnag, gan na ellir pennu rhai balansau yn bendant, gall y canlyniadau terfynol fod yn wahanol i'r tybiaethau ac amcangyfrifon.

Mae'r eitem ganlynol ar Fantolen y Cyd-Bwyllgor ar 31 Mawrth 2025 yn un a ystyrir gyda risg sylweddol (o ran sicrwydd y gwerth a amcangyfrifir) a allai arwain at gywiriadau arwyddocaol yn y flwyddyn ariannol sydd i ddod:

Eitem	Ansicrwydd	Effaith os yw canlyniadau gwir yn wahanol i dybiaethau
Ymrwymiad Pensiwn	Mae amcangyfrif yr ymrwymiad net i dalu pensiynau yn dibynnu ar nifer o ddyfarniadau cymhleth yn ymwneud â'r gyfradd ddisgowntio a ddefnyddir, y gyfradd y rhagwelir y bydd cyflogau'n cynyddu, newidiadau mewn oedrannau ymddeol, cyfraddau marwolaethau ac adenillion disgwyliedig ar asedau'r gronfa bensiwn. Mae cwmni o actiwariaid ymgynghori yn ymwneud â rhoi cyngor arbenigol i'r Cyd-bwyllgor am y rhagdybiaethau i'w defnyddio.	Mae effeithiau newidiadau mewn tybiaethau unigol ar ymrwymiad pensiwn net wedi'u nodi yn Nodyn 24.

NODYN 7 – EITEMAU MATEROL O INCWM A GWARIANT

Mae'r eitemau materol o incwm a gwariant yn cynnwys y canlynol:-

- £2,800k mewn llog derbyniadwy ac incwm tebyg (Nodyn 11).
- £13,405k mewn grantiau a chyfraniadau a'r gwariant cyfatebol (Nodyn 20).

NODYN 8 – NODYN I'R DADANSODDIAD GWARIANT AC ARIANNU

2024/25	ADDASIADAU RHWNG SAIL CYFRIFO A SAIL ARIANNU			
Addasiadau o'r Gronfa Gyffredinol i ddod i'r ffigyrau yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr	Addasiadau i bwrpas Cyfalaf (i)	Gwahaniaeth Net i'r Addasiadau Pensiwn (ii)	Gwahaniaethau Eraill (iii)	Cyfanswm Addasiadau
	£'000	£'000	£'000	£'000
Swyddfa Rheoli Portffolio	0	(65)	12	(53)
Gwasanaethau Cefnogol y Corff Atebol	0	0	0	0
Cyd-bwyllgor	0	0	0	0
Prosiectau	10,766	0	0	10,766
Cynlluniau Grantiau	0	0	0	0
Incwm	(10,643)	0	0	(10,643)
Cost Gwasanaethau	**123**	**(65)**	**12**	**70**
Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi	(123)	(1)	0	(124)
(Gwarged)/Diffyg ar Ddarpariaeth Gwasanaethau	**0**	**(66)**	**12**	**(54)**

2023/24	ADDASIADAU RHWNG SAIL CYFRIFO A SAIL ARIANNU			
Addasiadau o'r Gronfa Gyffredinol i ddod i'r ffigyrau yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr	Addasiadau i bwrpas Cyfalaf (i)	Gwahaniaeth Net i'r Addasiadau Pensiwn (ii)	Gwahaniaethau Eraill (iii)	Cyfanswm Addasiadau
	£'000	£'000	£'000	£'000
Swyddfa Rheoli Portffolio	0	(35)	(4)	(39)
Gwasanaethau Cefnogol y Corff Atebol	0	0	0	0
Cyd-bwyllgor	0	0	0	0
Prosiectau	1,547	0	0	1,547
Cynlluniau Grantiau	0	0	0	0
Incwm	(1,547)	0	0	(1,547)
Cost Gwasanaethau	**0**	**(35)**	**(4)**	**(39)**
Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi	0	(1)	0	(1)
(Gwarged)/Diffyg ar Ddarpariaeth Gwasanaethau	**0**	**(36)**	**(4)**	**(40)**

NODYN 8 – NODYN I'R DADANSODDIAD GWARIANT AC ARIANNU (parhad)

(i) Addasiadau i Bwrpas Cyfalaf

- Ar gyfer **Gwasanaethau**, mae'r golofn yma yn ychwanegu gwariant refeniw wedi ei ariannu o gyfalaf drwy statud.
- Ar gyfer **Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi**, y costau statudol ar gyfer ariannu cyfalaf a chyfraniadau refeniw arall yn cael eu tynnu allan o incwm a gwariant arall gan na ellir codi amdanynt o dan ymargeriod cyfrifo su'n gyffredinol gydnabyddedig.

(ii) Gwahaniaeth Net i'r Addasiadau Pensiwn

Newidiadau net ar gyfer dileu cyfraniadau pensiwn ac ychwanegiadau *Buddion Gweithwyr* SCRh 19 sy'n gysylltiedig â chostau ac incwm pensiwn:

- Ar gyfer **Gwasanaethau,** mae hyn yn cynrychioli hepgor y cyfraniadau pensiwn cyflogwr wnaed gan y Cyd-Bwyllgor fel y caniateir trwy statud a'u hamnewid gyda'r costau gwasanaeth cyfredol a'r costau gwasanaeth hanesyddol.
- Ar gyfer **Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi,** y llog net ar y rhwymedigaeth budd diffiniedig sy'n gost yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr.

(iii) Gwahaniaethau Eraill

Mae gwahaniaethau eraill rhwng y swm sy'n cael ei ddebydu/credydu i'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr a'r symiau sy'n daladwy/derbyniadwy i gael eu cydnabod trwy statud:

- Ar gyfer **Gwasanaethau,** mae'r swm yn cynrychioli addasiad am groniad absenoldebau a enillwyd ond heb eu cymryd yn ystod y flwyddyn.
- Ar gyfer **Gwariant ac Incwm Ariannu a Buddsoddi,** mae'r golofn gwahaniaethau eraill yn cydnabod addasiadau i'r Gronfa Gyffredinol ar gyfer gwahaniaethau amseru am bremiymau a disgownt.

NODYN 9 - ADDASIADAU RHWNG SAIL CYFRIFO A SAIL ARIANNU DAN Y RHEOLIADAU

Mae'r nodyn hwn yn manylu ar yr addasiadau a wneir i gyfanswm yr incwm a gwariant cynhwysfawr a gydnabyddir gan y Cyd-Bwyllgor yn ystod y flwyddyn yn unol ag ymarferion cyfrifo priodol i'r adnoddau hynny a benodir gan ddarpariaethau statudol yn rhai sydd ar gael i'r Cyd-Bwyllgor i gwrdd â gwariant yn y dyfodol.

2024/25 **ADDASIADAU RHWNG SAIL CYFRIFO A SAIL ARIANNU DAN Y RHEOLIADAU**	**Reserf Defnyddiadwy Balans Cronfa Gyffredinol**	**Symudiad mewn Reserfau na ellir eu defnyddio**
	£'000	**£'000**
Addasiadau yn ymwneud â'r Cyfrif Addasiadau Cyfalaf		
Grantiau cyfalaf a chyfraniadau a ddefnyddiwyd	10,643	(10,643)
Gwariant Refeniw wedi ei ariannu o Gyfalaf drwy Statud	(10,766)	10,766
Gwariant cyfalaf a ariennir o falansau refeniw	123	(123)
Addasiadau yn ymwneud â'r Gronfa Bensiwn:		
Gwrthdroi eitemau yn ymwneud â budd-dal ymddeol wedi eu debydu/ credydu yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr (Nodyn 24)	(157)	157
Cyfraniadau pensiwn y Cyflogwr a thaliadau uniongyrchol i bensiynwyr sydd yn daladwy yn y flwyddyn	223	(223)
Addasiadau yn bennaf ymwneud â'r Cyfrif Absenoldeb Cronedig		
Gwahaniaeth rhwng taliadau swyddogion sydd wedi ei gynnwys yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr ar sail croniadau a'r taliadau swyddogion yn y flwyddyn yn unol â gofynion statudol	(12)	12
Cyfanswm Addasiadau	**54**	**(54)**

2023/24 **ADDASIADAU RHWNG SAIL CYFRIFO A SAIL ARIANNU DAN Y RHEOLIADAU**	**Reserf Defnyddiadwy Balans Cronfa Gyffredinol**	**Symudiad mewn Reserfau na ellir eu defnyddio**
	£'000	**£'000**
Addasiadau yn ymwneud â'r Cyfrif Addasiadau Cyfalaf		
Grantiau cyfalaf a chyfraniadau a ddefnyddiwyd	1,547	(1,547)
Gwariant Refeniw wedi ei ariannu o Gyfalaf drwy Statud	(1,547)	1,547
Addasiadau yn ymwneud â'r Gronfa Bensiwn:		
Gwrthdroi eitemau yn ymwneud â budd-dal ymddeol wedi eu debydu/ credydu yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr (Nodyn 24)	(142)	142
Cyfraniadau pensiwn y Cyflogwr a thaliadau uniongyrchol i bensiynwyr sydd yn daladwy yn y flwyddyn	178	(178)
Addasiadau yn bennaf ymwneud â'r Cyfrif Absenoldeb Cronedig		
Gwahaniaeth rhwng taliadau swyddogion sydd wedi ei gynnwys yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr ar sail croniadau a'r taliadau swyddogion yn y flwyddyn yn unol â gofynion statudol	4	(4)
Cyfanswm Addasiadau	**40**	**(40)**

NODYN 10 – TROSGLWYDDIAD I/O RESERFAU DEFNYDDIADWY

Mae'r nodyn isod yn amlygu'r swm a neilltuwyd o'r Gronfa Gyffredinol mewn reserfau defnyddiadwy er mwyn darparu cyllid ar gyfer cynlluniau gwario'r dyfodol, gyda chynnydd net o £2,610k.

Reserfau Defnyddiadwy

	2024/25	Balans 31 Mawrth 2024	Trosglwyddiadau mewn	Trosglwyddiadau allan	Balans 31 Mawrth 2025
Nodyn					
		£'000	**£'000**	**£'000**	**£'000**
10.1	Cronfa Wrth Gefn a Glustnodwyd	278	0	(67)	211
10.2	Cronfa Prosiectiau	152	0	(123)	29
10.3	Cronfa Llog	4,734	0	0	4,734
10.4	Cronfa Adnoddau	0	2,800	0	2,800
	Cyfanswm	**5,164**	**2,800**	**(190)**	**7,774**

10.1 Cronfa Wrth Gefn a Glustnodwyd - i gefnogi cyllidebau'r blynyddoedd i ddod a'r strwythur staffio.

10.2 Cronfa Prosiectiau - i ariannu gwariant sydd yn cefnogi cyflawni blaenoriaethau'r Fframwaith Economaidd Rhanbarthol.

10.3 Cronfa Llog - i ariannu cost benthyca yn y dyfodol.

10.4 Cronfa Anoddau- i ariannu gofynion y llywodraeth a chostau datblygu prosiectau, a chadw capasiti'r Swyddfa Rheoli Portffolio.

NODYN 11 – GWARIANT AC INCWM ARIANNU A BUDDSODDI

2023/24		2024/25
£'000		**£'000**
(1)	Llog net yr ymrwymiadau/(asedau) buddion diffiniedig net	(1)
(2,826)	Llog derbyniadwy ac incwm tebyg	(2,800)
(2,827)	**Cyfanswm**	**(2,801)**

NODYN 12 – DYLEDWYR TYMOR BYR

	31 Mawrth 2024	31 Mawrth 2025
	£'000	**£'000**
Symiau Derbyniadwy Masnach	75	89
Blaendaliadau	1	7
Symiau Derbyniadwy Eraill	249	37
Cyfanswm	**325**	**133**

NODYN 13 – ARIAN A CHYWERTHOEDD ARIAN

Nid oes gan y Cyd-Bwyllgor gyfrif banc ei hun a gweinyddir yr holl arian parod gan Cyngor Gwynedd o fewn ei gyfrifon ei hun. Dangosir un ffigwr net yn flynyddol yn y tabl, sef swm net yr arian parod wedi ei ddal ar ran y Cyd-Bwyllgor o fewn symiau Cyngor Gwynedd.

	31 Mawrth 2024	31 Mawrth 2025
	£'000	£'000
Arian mewn Banc a ddelir gan yr Awdurdod Lletya	58,916	53,949
Arian a Chywerthoedd Arian	**58,916**	**53,949**

NODYN 14 – CREDYDWYR TYMOR BYR

	31 Mawrth 2024	31 Mawrth 2025
	£'000	£'000
Symiau Taladwy Masnach	222	297
Symiau Taladwy Eraill	935	4,476
Cyfanswm	**1,157**	**4,773**

NODYN 15 – RESERFAU NA ELLIR EU DEFNYDDIO

31 Mawrth 2024		31 Mawrth 2025
£'000		£'000
0	Cyfrif Addasiadau Cyfalaf	0
0	Reserf Pensiynau	0
(30)	Cyfrif Absenoldeb Cronedig	(42)
(30)	**Cyfanswm Reserfau na ellir eu defnyddio**	**(42)**

NODYN 15 – RESERFAU NA ELLIR EU DEFNYDDIO (parhad)

15.1 Cyfrif Addasiadau Cyfalaf

Mae'r Cyfrif Addasiadau Cyfalaf yn amsugno'r gwahaniaethau amser sy'n codi oherwydd y gwahaniaethau mewn trefniadau cyfrifeg am ddefnyddio asedau tymor hir a chyllido'r prynu, adeiladu a gwella'r asedau o dan ddarpariaethau statudol. Mae'r Cyfrif yn cael ei ddebydu gyda'r gost o brynu, adeiladu a gwella gan fod dibrisiant, colledion amhariad ac amorteiddio yn cael ei gyfrifo i'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr. Mae'r Cyfrif yn cael ei gredydu gyda'r swm wedi ei neilltuo gan y Cyd-Bwyllgor fel cyllid i brynu, adeiladu a gwella asedau.

Mae Nodyn 9 yn dangos manylion yr holl drafodion o fewn y Cyfrif.

2023/24		2024/25
£'000		£'000
0	**Balans 1 Ebrill**	**0**
	Gwrthdroi eitemau sydd yn berthnasol i wariant cyfalaf sydd wedi eu debydu neu gredydu i'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr:	
(1,547)	Gwariant Refeniw wedi ei ariannu o Gyfalaf drwy Statud	(10,766)
	Ariannu Cyfalaf a gyfeiriwyd yn y flwyddyn:	
1,547	Grantiau a Chyfraniadau a gredydwyd i'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr i ariannu cyfalaf	10,643
0	Darpariaeth refeniw ar gyfer cyllido buddsoddiad cyfalaf gyda chefnogaeth	123
0	**Balans 31 Mawrth**	**0**

15.2 Reserf Pensiynau

Mae'r Reserf Pensiynau yn amsugno'r gwahaniaethau amser sydd yn deillio o wahanol drefniadau cyfrifo ariannu buddion ymddeol yn unol â darpariaethau statudol. Mae'r Cyd-Bwyllgor yn cyfrifo buddion ymddeol yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr fel mae'r buddion yn cronni blynyddoedd o wasanaeth, gyda'r ymrwymiad yn cael ei ddiweddaru i adlewyrchu chwyddiant, newid tybiaethau ac enillion buddsoddiadau gan unrhyw Adnoddau sydd wedi eu neilltuo i gwrdd â'r gost. Fodd bynnag, mae anghenion statudol yn gofyn i fuddion enillwyd gael eu hariannu fel y mae'r Cyd-Bwyllgor yn cyfrannu dros y gweithwyr i'r gronfa bensiwn neu fel mae'n talu'r pensiynau hynny mae'n uniongyrchol gyfrifol amdanynt, gydag anghenion ariannu wedi eu neilltuo erbyn bydd y buddion angen eu talu.

2023/24		2024/25
£000		£000
0	**Balans 1 Ebrill**	**0**
(36)	Ailfesuriad o'r buddion pensiwn diffiniedig net (ymrwymiadau) / asedau	(66)
(142)	Gwrthdroi eitemau yn ymwneud â budd-dal ymddeol sydd wedi eu debydu neu gredydu i'r Gwarged neu Ddiffyg ar Ddarpariaeth Gwasanaethau yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr	(157)
178	Cyfraniadau pensiwn y cyflogwr a thaliadau uniongyrchol i bensiynwyr sy'n daladwy yn y flwyddyn	223
0	**Balans 31 Mawrth**	**0**

NODYN 15 – RESERFAU NA ELLIR EU DEFNYDDIO (parhad)

15.3 Cyfrif Absenoldeb Cronedig

Mae'r Cyfrif Absenoldeb Cronedig yn amsugno'r gwahaniaethau fyddai fel arall yn ymddangos ar Falans y Gronfa Gyffredinol trwy gronni absenoldebau cyfadfer enilledig ond heb eu cymryd yn y flwyddyn, e.e. hawl gwyliau blynyddol a ddygir ymlaen ar 31 Mawrth. Mae trefniadau statudol yn ei gwneud yn ofynnol i'r effaith ar Falans y Gronfa Gyffredinol gael ei niwtraleiddio gan drosglwyddiadau i neu o'r Cyfrif.

2023/24 £000		2024/25 £000
(34)	**Balans 1 Ebrill**	**(30)**
4	Gwahaniaeth rhwng taliadau swyddogion sydd wedi eu cynnwys yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr ar sail croniadau a'r taliadau swyddogion yn y flwyddyn yn unol â gofynion statudol	(12)
(30)	**Balance 31 Mawrth**	**(42)**

NODYN 16a – DATGANIAD LLIF ARIAN – ADDASIADAU I'R GWARGED NEU DDIFFYG NET AR DDARPARU GWASANAETHAU AM SYMUDIADAU ANARIANNOL

2023/24 £'000		2024/25 £'000
1,012	(Cynnydd)/Gostyngiad mewn Credydwyr	7,767
(156)	Cynnydd/(Gostyngiad) mewn Dyledwyr	(190)
36	Ymrwymiad Pensiwn	66
4	Eitemau anariannol eraill sydd wedi eu cynnwys yn y gwarged neu ddiffyg net ar ddarparu gwasanaethau	(12)
896		**7,631**

NODYN 16b – DATGANIAD LLIF ARIAN – GWEITHGAREDDAU GWEITHREDU

2023/24 £'000		2024/25 £'000
(2,826)	Llog derbyniwyd	(2,800)

NODYN 17 – DADANSODDIAD NATUR GWARIANT AC INCWM

Mae gwariant ac incwm y Cyd-Bwyllgor wedi ei ddadansoddi fel a ganlyn:

2023/24		2024/25
£'000	**Gwariant / Incwm**	**£'000**
	Gwariant	
1,292	Gwariant buddion gweithwyr	1,566
37	Eiddo	36
2	Cludiant	2
1,059	Gwasanaeth a Chyflenwadau	955
222	Trydydd Parti	217
0	Taliadau llog	0
1,547	Gwariant Refeniw wedi ei Ariannu drwy Statud	10,766
4,159	**Cyfanswm Gwariant**	**13,542**
	Incwm	
(934)	Cyfraniadau Partneriaid	(704)
(2,827)	Incwm llog a buddsoddi	(2,801)
(3,230)	Grantiau a chyfraniadau eraill	(12,701)
(6,991)	**Cyfanswm Incwm**	**(16,206)**
(2,832)	**(Gwarged) / Diffyg ar Ddarpariaeth Gwasanaethau**	**(2,664)**

NODYN 18 – TALIADAU I SWYDDOGION

18a. Mae Rheoliadau Cyfrifon ac Archwilio (Cymru) 2014 (fel y'i diwygiwyd) yn gosod dyletswydd ar y Cyd-Bwyllgor i ddatgan y wybodaeth ganlynol ar rhai sydd wedi eu dynodi fel Uwch Swyddogion, sy'n derbyn cyflog rhwng £60,000 a £150,000. Yn unol â'r gofynion diffiniedig, cynhwysir isod y cyflog pensiynadwy, cyfraniadau pensiwn y cyflogwr a chostau eraill y cyflogwr (sydd yn cynnwys buddion diswyddo), ond ni chynhwysir cyfraniadau yswiriant gwladol y cyflogwr. Gwnaed y taliadau canlynol i uwch swyddogion y Cyd-Bwyllgor:

2023/24			Uwch Swyddogion	2024/25		
Cyflog £	**Cyfraniadau Pensiwn Cyflogwr £**	**Cyfanswm £**		**Cyflog £**	**Cyfraniadau Pensiwn Cyflogwr £**	**Cyfanswm £**
118,095	21,764	**139,859**	Cyfarwyddwr Portffolio*	119,510	20,762	**140,272**
83,076	15,951	**99,027**	Pennaeth Gweithrediadau**	86,343	16,578	**102,921**

** Ers 10 Hydref 2022, mae'r Cyfarwyddwr Portffolio wedi'i secondio i'r CBC am ddau ddiwrnod yr wythnos i gyflawni rôl Prif Weithredwr y CBC ac yn derbyn honorariwm mewn perthynas â'r rol hon. Mae'r CBC yn ad-dalu'r BUEGC am holl gostau cyflogaeth a chostau cysylltiedig y secondiad. Mae'r costau tâl a ddatgelir yn gros o'r ad-daliad.*

*** Mae'r Pennaeth Gweithrediadau yn ymgymryd â rôl Cyfarwyddwr Portffolio am ddau ddiwrnod yr wythnos ac felly yn derbyn tâl yn seiliedig ar ddwy raddfa gyflog.*

NODYN 18 – TALIADAU I SWYDDOGION (parhad)

18b. Talwyd y symiau canlynol i weithwyr eraill y Cyd-Bwyllgor a dderbyniodd mwy na £60,000 o dâl am y flwyddyn (ac eithrio cyfraniadau pensiwn ac yswiriant gwladol y cyflogwr). Mae costau ddiswyddo i'w cynnwys yn y ffigurau; fodd bynnag, nod oedd unrhyw achosion yn 2024/25 a 2023/24.

Nifer gweithwyr eraill a dderbyniodd mwy na £60,000 sydd yn cynnwys cyflogau a chostau diswyddo:

Nifer yn 2023/24		**Nifer yn 2024/25**
Cyfanswm		**Cyfanswm**
0	£60,000 - £64,999	2

NODYN 19 – COSTAU ARCHWILIO ALLANOL

Mae'r Cyd-Bwyllgor wedi derbyn y costau isod ar gyfer archwilio allanol.

2023/24		**2024/25**
£'000		**£'000**
25	Ffioedd taladwy i archwilydd apwyntwyd gan Archwilydd Cyffredinol Cymru am wasanaethau archwilio allanol	13
25	**Ffioedd Net**	**13**

NODYN 20 – INCWM GRANT

20a. Mae'r Cyd-Bwyllgor wedi credydu'r grantiau, cyfraniadau a rhoddion canlynol i'r Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr:

	2023/24		2024/25	
	£'000	£'000	£'000	£'000
Grantiau a Chyfraniadau wedi eu Credydu i Wasanaethau				
Llywodraeth Cymru				
Cyllid Blaenoriaeth 5 y Gronfa Gymdeithasol Ewropeaidd	233		0	
Grant Bargen Twf Gogledd Cymru*	1,124		10,643	
Grant Ynni Lleol	600		186	
Grant Uwchraddio Ffeibr Llawn Lleol	423		0	
Grant Ymchwil Statws Bwyd Amaeth	19		2	
Grant Lleoliad Myfyrwyr	15		9	
		2,414		**10,840**
Grantiau a Chyfraniadau eraill				
Cyfraniadau'r Partneriaid				
Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy	127		98	
Cyngor Sir Ddinbych	121		98	
Cyngor Sir y Fflint	138		98	
Cyngor Gwynedd	129		98	
Cyngor Sir Ynys Môn	114		98	
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam	132		98	
Prifysgol Bangor	64		29	
Prifysgol Wrecsam	41		29	
Coleg Cambria	28		29	
Grŵp Llandrillo Menai	40		29	
		934		**704**
Cyngor Gwynedd				
Grant Bargen Twf Gogledd Cymru	561		714	
Cronfa Ffyniant Gyffredin y DU	174		885	
		735		**1,599**
Eraill				
Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru	70		84	
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam - Cronfa Ffyniant Gyffredin y DU	8		174	
Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr a Glofal Cymdeithasol Cymru	3		1	
Cyfraniadau Ymchwil Statws Bwyd Amaeth	0		3	
		81		**262**
Cyfanswm		**4,164**		**13,405**

** Mae'r Grant Bargen Twf Gogledd Cymru yn cael ei ariannu 50% gan Llywodraeth Cymru a 50% gan Lywodraeth y DU.*

20 – INCWM GRANT (parhad)

20b. Mae'r Cyd-Bwyllgor wedi derbyn grantiau, cyfraniadau neu roddion sydd eto i'w hadnabod fel incwm gan fod amodau wedi ei glynu i'r grantiau sy'n golygu efallai y bydd rhaid dychwelyd yr arian i'r rhoddwr. Mae'r balans ar ddiwedd y flwyddyn fel a ganlyn:

	31 Mawrth 2024 £'000	31 Mawrth 2025 £'000
Derbyniadau Grantiau a Chyfraniadau Ymlaen Llaw		
Tymor Hir		
Grantiau Cyfalaf		
Grant Bargen Twf Gogledd Cymru	29,001	10,793
Cyfanswm Tymor Hir	**29,001**	**10,793**
Tymor Byr		
Grantiau Cyfalaf		
Grant Bargen Twf Gogledd Cymru	23,920	30,770
Grantiau a Chyfraniadau Refeniw		
Grant Lleoliad Myfyrwyr	8	0
Cyfraniadau Ymchwil Statws Bwyd Amaeth	21	17
	29	**17**
Cyfanswm Tymor Byr	**23,949**	**30,787**
Cyfanswm	**52,950**	**41,580**

NODYN 21 – PARTÏON CYSYLLTIEDIG

Mae'n ofynnol i'r Cyd-Bwyllgor ddatgelu trafodaethau materol-berthnasol gyda phartïon cysylltiedig - cyrff neu unigolion sydd â'r potensial i reoli neu ddylanwadu'r Cyd-Bwyllgor, neu i gael eu rheoli neu ddylanwadu gan y Cyd-Bwyllgor. Mae datgelu'r trafodaethau hyn yn galluogi'r darllenwyr i asesu a oes cyfyngiad ar allu'r Cyd-Bwyllgor i weithredu'n annibynnol, neu a yw'n medru cyfyngu ar allu parti arall i fargeinio'n rhydd gyda'r Cyd-Bwyllgor. I gydymffurfio efo'r gofynion, gwneir hyn drwy ofyn i'r Aelodau a'r Uwch Swyddog gwblhau datganiad personol, fel y ddiffinnir yng Nghôd Ymarfer CIPFA.

Gweithrediad y Cyd-Bwyllgor

Sefydlwyd Cyd-Bwyllgor Bwrdd Uchelgais Gogledd Cymru ar 1 Chwefror 2019 er mwyn datblygu ymagwedd ranbarthol i dwf economaidd ac er mwyn rhoi sylw i'r heriau a'r rhwystrau sy'n wynebu economi Gogledd Cymru. Mae'n cynnwys chwe ardal weinyddol awdurdodau lleol rhanbarth Gogledd Cymru, sef cynghorau Gwynedd, Môn, Conwy, Sir Ddinbych, Wrecsam a Sir y Fflint. Mae'r Cyd-Bwyllgor hefyd yn cynnwys Prifysgol Bangor, Prifysgol Wrecsam, Coleg Cambria a Grŵp Llandrillo Menai. Ym mis Rhagfyr 2020, fe wnaeth y Cyd-Bwyllgor gytuno ar Gynllun Twf Gogledd Cymru gyda Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru gan sicrhau buddsoddiad o £240 miliwn i economi Gogledd Cymru fel rhan o'r cytundeb. Mae Swyddfa Rheoli Portffolio wedi'i sefydlu er mwyn cyflawni'r Cynllun Twf a chymeradwywyd achos busnes llawn y prosiect cyntaf ym mis Rhagfyr 2021 a bellach mae yn ei bedwaredd flwyddyn o gyflawni.

Fe grynhoir isod daliadau ac incwm rhwng y Cyd-Bwyllgor, yr Awdurdodau Lleol, Sefydliadau Addysg Bellach ac Uwch a'r Cyd-Bwyllgor Corfforedig y Gogledd ar gyfer blwyddyn ariannol 2024/25. Penodwyd Cyngor Gwynedd fel yr awdurdod lletya ar gyfer y BUEGC.

	Taliadau a wnaethpwyd	Symiau sy'n ddyledus gan BUEGC	Incwm a dderbyniwyd	Symiau sy'n ddyledus i'r BUEGC
	£'000	£'000	£'000	£'000
Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy	2	0	(98)	0
Cyngor Sir Ddinbych	13	0	(98)	0
Cyngor Sir y Fflint	5	0	(98)	0
Cyngor Gwynedd	261	0	(1,697)	0
Cyngor Sir Ynys Môn	2	0	(98)	0
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam	0	0	(272)	0
Prifysgol Bangor	0	582	(29)	0
Prifysgol Wrecsam	6,210	2,850	(29)	0
Coleg Cambria	4	0	(29)	0
Grŵp Llandrillo Menai	0	1,002	(29)	0
Cyd-Bwyllgor Corfforedig y Gogledd	0	4	(1)	(83)

Llywodraeth Cymru

Mae gan Lywodraeth Cymru reolaeth effeithiol dros weithrediadau cyffredinol y Cyd-Bwyllgor, ac mae'n gyfrifol am ddarparu'r fframwaith statudol ynghyd â darparu'r mwyafrif o'r ariannu drwy grantiau. Ceir dadansoddiad goddrychol o'r grantiau a dderbynnir gan Lywodraeth Cymru yn Nodyn 17 sy'n dadansoddi natur gwariant ac incwm. Manylir y sefyllfa ar 31 Mawrth yn Nodyn 20.

Aelodau Bwrdd, Ymgynghorwyr a Swyddogion

Mae gan aelodau ac ymgynghorwyr y Cyd-Bwyllgor ddylanwad dros bolisïau ariannol a gweithredol y Cyd-Bwyllgor.

Mae holl Aelodau'r Bwrdd, Ymgynghorwyr ac Uwch Swyddogion y Cyd-Bwyllgor wedi cwblhau ffurflenni datganiad i ddatgan eu diddordeb neu eu perthynas mewn cwmnïau, cyrff gwirfoddol, elusennol neu gyhoeddus sy'n ymwneud â'r Cyd-Bwyllgor.

NODYN 21 – PARTÏON CYSYLLTIEDIG (parhad)

Mae dadansoddiad o'r taliadau a wnaed i'r cyrff yma yn ystod 2024/25 a'r balansau ar 31 Mawrth 2025 o dan y pennawd yma fel a ganlyn:

Taliadau a wnaethpwyd	Symiau sy'n ddyledus gan BUEGC	Incwm a dderbyniwyd	Symiau sy'n ddyledus i'r BUEGC
£'000	£'000	£'000	£'000
38	19	0	0

Mae un o aelodau pleidleisio'r BUEGC hefyd yn aelod o Bwyllgor Pensiynau Cronfa Bensiwn Gwynedd. Dangosir manylion trafodion gyda'r Gronfa Bensiwn yn Nodyn 24.

NODYN 22 – GWARIANT CYFALAF AC ARIANNU CYFALAF

Dengys y tabl isod gyfanswm gwariant cyfalaf am y flwyddyn (yn cynnwys gwerth yr asedau hynny gaffaelwyd drwy brydlesi cyllidol), ynghyd â'r adnoddau a ddefnyddiwyd i'w ariannu. Os yw'n fwriad ariannu gwariant cyfalaf yn y dyfodol drwy godi tâl yn refeniw fel defnyddir asedau gan y Cyd-Bwyllgor, yna byddai hyn yn arwain at gynnydd yn y Gofyn Cyllido Cyfalaf (GCC), mesurydd gwariant cyfalaf hanesyddol y Cyd-Bwyllgor sydd heb ei ariannu eto. Dadansoddir y GCC yn yr ail ran o'r nodyn hwn.

31 Mawrth 2024 £'000		31 Mawrth 2025 £'000
0	Cyfrif Addasiadau Cyfalaf (Nodyn 15.1)	0
0	**Gofyn Cyllido Cyfalaf**	**0**

Mae'r symudiadau am y flwyddyn yn cael eu hegluro fel a ganlyn:

2023/24 £'000		2024/25 £'000
0	**Gofyn Cyllido Cyfalaf 1 Ebrill**	**0**
1,547	Wedi'w ariannu o gyfalaf drwy statud	10,766
(1,547)	Grantiau Llywodraeth a chyfraniadau eraill	(10,643)
0	Darpariaeth refeniw ar gyfer cyllido buddsoddiad cyfalaf gyda chefnogaeth	(123)
0	**Gofyn Cyllido Cyfalaf 31 Mawrth**	**0**

NODYN 23 – PECYNNAU TERFYNU GWAITH

Nid oedd yna unrhyw becyn terfynu gwaith yn ystod 2024/25 na 2023/24.

NODYN 24 – COSTAU PENSIWN

Fel rhan o delerau ac amodau gwaith eu swyddogion a'u gweithwyr eraill, mae'r Cyd-Bwyllgor yn gwneud cyfraniadau at gostau buddiannau ôl-gyflogaeth. Er na fydd y buddion yma yn daladwy hyd nes i'r gweithwyr ymddeol, mae gan y Cyd-Bwyllgor ymrwymiad i wneud y taliadau. Mae'n rhaid eu dangos ar yr adeg mae'r gweithwyr yn ennill eu hawliau yn y dyfodol.

Mae BUEGC yn ymwneud â dau gynllun buddiannau ôl-gyflogaeth:

a) **Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol** a weinyddir yn lleol gan Gyngor Gwynedd. Mae'n gynllun wedi ei ariannu, gyda buddion diffiniedig yn seiliedig ar gyflog terfynol tan 31 Mawrth 2014, ac yn seiliedig ar gyflog cyfartaledd gyrfa o 1 Ebrill 2014. Mae'r Awdurdod a'r gweithwyr cyflogedig yn talu cyfraniadau i'r gronfa, sydd wedi eu cyfrifo ar lefel sydd i fod i gydbwyso'r ymrwymiadau pensiwn gyda'r asedau a fuddsoddir.

b) **Trefniadau ar gyfer dyfarnu buddiannau ôl-ymddeol dewisol wrth ymddeol yn fuan**. Trefniant buddion diffiniedig heb ei ariannu yw hyn, lle adnabyddir yr ymrwymiadau wrth wneud y dyfarniad. Fodd bynnag, nid oes asedau buddsoddi wedi eu cronni er mwyn cwrdd â'r ymrwymiadau pensiwn, ac mae angen cynhyrchu arian er mwyn cwrdd â gwir daliadau pensiynau wrth iddynt ddod yn ddyledus.

Mae Cronfa Bensiwn Gwynedd yn cael ei gweithredu dan y fframwaith rheoleiddio ar gyfer y Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol, a Phwyllgor Pensiynau Cyngor Gwynedd sy'n gyfrifol am lywodraethu'r cynllun. Caiff polisi ei bennu yn unol â Rheoliadau'r Cynllun Pensiwn Llywodraeth Leol.

Y prif risgiau i'r Cyd-Bwyllgor o'r cynllun yw'r rhagdybiaethau hirhoedledd, newidiadau statudol i'r cynllun, newidiadau strwythurol i'r cynllun (megis nifer fawr yn tynnu allan o'r cynllun), newidiadau i chwyddiant, enillion bondiau a pherfformiad buddsoddiadau ecwiti a ddelir yn y cynllun. Mae'r rhain wedi'u lliniaru i ryw raddau gan y gofynion statudol i godi'r symiau sy'n ofynnol gan statud fel a ddisgrifir yn y nodyn polisïau cyfrifo i'r Gronfa Gyffredinol.

Trafodion sy'n Perthyn i Fuddion Ôl-gyflogaeth

Mae'r Cyd-Bwyllgor yn adnabod cost y buddion ymddeol yn y gost gwasanaethau a adroddir pan mae gweithwyr yn eu hennill, yn hytrach na phan fydd y buddion yn cael eu talu fel pensiynau. Fodd bynnag, mae'r gost sydd angen ei wneud yn seiliedig ar yr arian a delir yn ystod y flwyddyn sy'n golygu bod gwir gost buddion ôl-gyflogaeth/ymddeol yn cael ei wrth-droi allan o'r Gronfa Gyffredinol trwy'r Datganiad o'r Symudiad Mewn Reserfau. Yn ystod y flwyddyn, mae'r trafodion canlynol wedi cael eu gwneud yn y Datganiad Incwm a Gwariant Cynhwysfawr a Balans y Gronfa Gyffredinol trwy'r Datganiad o'r Symudiad Mewn Reserfau.

NODYN 24 – COSTAU PENSIWN (parhad)

Newid mewn Gwerth Teg Asedau'r Cynllun, Ymrwymiad Buddion a Ddiffinnir ac Ymrwymiad Net	Cyfnod yn gorffen 31 Mawrth 2025		
	Asedau	**Ymrwymiadau**	**(Ymrwymiadau)/ asedau net**
	£'000	**£'000**	**£'000**
Gwerth Teg Asedau'r Cynllun	1,955	0	1,955
Gwerth Presennol Ymrwymiadau wedi eu hariannu	0	(1,551)	(1,551)
Effaith y nenfwd asedau	0	0	(404)
Sefyllfa Agoriadol ar 1 Ebrill	**1,955**	**(1,551)**	**0**
Cost Gwasanaeth			
Cost Gwasanaeth Cyfredol*	0	(158)	(158)
Cyfanswm Cost Gwasanaeth	**0**	**(158)**	**(158)**
Llog Net			
Incwm Llog ar Asedau'r Cynllun	102	0	102
Cost Llog ar Fuddion a Ddiffinnir Ymrwymiad	0	(81)	(81)
Llog ar effaith y nenfwd asedau	0	0	(20)
Cyfanswm Llog Net	**102**	**(81)**	**1**
Cyfanswm Cost Buddion a Ddiffinnir a Adnabyddir mewn Elw / (Colled)	**102**	**(239)**	**(157)**
Llif Arian			
Cyfraniadau Aelodau'r Cynllun	84	(84)	0
Cyfraniadau y Cyflogwr	225	0	225
Buddion a Dalwyd	(1)	1	0
Sefyllfa Cau y Disgwylir	**2,365**	**(1,873)**	**68**
Ail Fesuriadau			
Newid mewn Tybiaethau Demograffig	0	3	3
Newid mewn Tybiaethau Ariannol	0	503	503
Profiadau Eraill**	0	14	14
Enillion ar Asedau ac eithrio symiau a gynhwysir yn llog net	(11)	0	(11)
Enillion ar Asedau ac eithrio symiau a gynhwysir yn llog net	0	0	424
Cyfanswm yr Holl Ail Fesuriadau yn Incwm Cynhwysfawr Arall (ICA)	**(11)**	**520**	**933**
Gwerth Teg Asedau'r Cyflogwr	2,354	0	2,354
Gwerth Presennol Ymrwymiadau wedi eu hariannu	0	(1,353)	(1,353)
Sefyllfa Cau ar 31 Mawrth	**2,354**	**(1,353)**	**1,001**

* Mae'r cost gwasanaeth cyfredol yn cynnwys lwfans 0.6% cyflogau ar gyfer costau gweinyddiaeth.
** O fewn profiadau eraill, mae'r ymrwymiadau a ariennir wedi gostwng £14,000 o ganlynad i'r gorchymyn cynydd pensiwn yn wahanol i'r rhagdybiaeth flaenorol.

NODYN 24 – COSTAU PENSIWN (parhad)

Newid mewn Gwerth Teg Asedau'r Cynllun, Ymrwymiad Buddion a Ddiffinnir ac Ymrwymiad Net	Cyfnod yn gorffen 31 Mawrth 2024			
	Asedau	**Ymrwymiadau**	**Effaith addasiadau'r nenfwd asedau**	**(Ymrwymiadau) /asedau net**
	£'000	**£'000**	**£'000**	**£'000**
Gwerth Teg Asedau'r Cynllun	1,540	0	0	1,540
Gwerth Presennol Ymrwymiadau wedi eu hariannu	0	(1,397)	0	(1,397)
Effaith y nenfwd asedau	0	0	(143)	(143)
Sefyllfa Agoriadol ar 1 Ebrill	**1,540**	**(1,397)**	**(143)**	**0**
Cost Gwasanaeth				
Cost Gwasanaeth Cyfredol*	0	(143)	0	(143)
Cyfanswm Cost Gwasanaeth	**0**	**(143)**	**0**	**(143)**
Llog Net				
Incwm Llog ar Asedau'r Cynllun	79	0	0	79
Cost Llog ar Fuddion a Ddiffinnir Ymrwymiad	0	(71)	0	(71)
Llog ar effaith y nenfwd asedau	0	0	(7)	(7)
Cyfanswm Llog Net	**79**	**(71)**	**(7)**	**1**
Cyfanswm Cost Buddion a Ddiffinnir a Adnabyddir mewn Elw / (Colled)	**79**	**(214)**	**(7)**	**(142)**
Llif Arian				
Cyfraniadau Aelodau'r Cynllun	66	(66)	0	0
Cyfraniadau y Cyflogwr	171	0	0	171
Buddion a Dalwyd	(1)	1	0	0
Sefyllfa Cau y Disgwylir	**1,855**	**(1,676)**	**(150)**	**29**
Ail Fesuriadau				
Newid mewn Tybiaethau Demograffig	0	9	0	9
Newid mewn Tybiaethau Ariannol	0	158	0	158
Profiadau Eraill**	0	(42)	0	(42)
Enillion ar Asedau ac eithrio symiau a gynhwysir yn llog net	100	0	0	100
Enillion ar Asedau ac eithrio symiau a gynhwysir yn llog net	0	0	150	150
Cyfanswm yr Holl Ail Fesuriadau yn Incwm Cynhwysfawr Arall (ICA)	**100**	**125**	**150**	**375**
Gwerth Teg Asedau'r Cyflogwr	1,955	0	0	1,955
Gwerth Presennol Ymrwymiadau wedi eu hariannu	0	(1,551)	0	(1,551)
Sefyllfa Cau ar 31 Mawrth	**1,955**	**(1,551)**	**0**	**404**

* Mae'r cost gwasanaeth cyfredol yn cynnwys lwfans 0.6% cyflogau ar gyfer costau gweinyddiaeth.
** Mae'r profiadau eraill ar ymrwymiadau yn cynnwys lwfans o £42,000 ar gyfer effaith gorchymyn cynnydd pensiwn Ebrill 2024.

NODYN 24 – COSTAU PENSIWN (parhad)

Asedau ac ymrwymiadau pensiwn a gydnabyddir yn y Fanolen

Mae'r swm a gynhwyrsir yn y Fantolen sy'n codi o ymrwymiad y Cyd-Bwyllgor mewn perthynas â'i gynllun buddion diffiniedig fel a ganlyn:

	31 Mawrth 2024 £'000	31 Mawrth 2025 £'000
Gwerth Teg Asedau'r Cynllun	1,955	2,354
Gwerth Presennol Ymrwymiadau wedi eu hariannu	(1,551)	(1,353)
Is-gyfanswm	**404**	**1,001**
Effaith SCRh 19/ PDAARh 14	(404)	(1,001)
Ased/ (Ymrwymiad) Net Yn Deillio o Ymrwymiad Buddion a Ddiffinnir	**0**	**0**

Mae prisiad actiwaraidd ymrwymiadau cynllun pensiwn a resef pensiynau y Cyd-Bwyllgor a ddangosir ar y Fantolen yn adrodd am ased neu ymrwymiad net o ddim. Penderfynodd Actiwari'r Cyd-Bwyllgor, Hymans Robertson LLP, fod gwerth teg asedau cynllun pensiwn y Cyd-Bwyllgor yn fwy na gwerth presennol ymrwymiadau'r cynllun ar 31 Mawrth 2025 gan arwain at ased cynllun pensiwn. Mae PDAARh 14 a buddion gweithwyr SCRh 19 yn ei gwneud yn ofynnol, lle mae ased cynllun pensiwn yn bodoli, ei fod yn cael ei fesur fel yr isaf o'r:

- Gwarged yn y cynllun buddion diffiniedig; a'r
- Nenfwd asedau, sydd wedi'i gyfyngu i £0

Y nenfwd asedau yw gwerth presennol unrhyw fuddion economaidd sydd ar gael ar ffurf ad-daliadau o'r cynllun neu ostyngiadau yng nghyfraniadau i'r cynllun yn y dyfodol. Cyfrifodd Actiwari'r Cyd-Bwyllgor y nenfwd asedau fel y gwerth net presennol o gostau gwasanaeth yn y dyfodol llai gwerth net presennol cyfraniadau yn y dyfodol. Mae'r nenfwd asedau a gyfrifwyd ar gyfer 2024/25 yn arwain at fwy o gyfraniadau gwasanaeth yn y dyfodol na chostau gwasanaeth yn y dyfodol, felly mae'r budd economaidd wedi'i gyfyngu i ddim. Mae'r Cyd-Bwyllgor yn dibynnu ac yn rhoi sicrwydd ar farn broffesiynol yr Actiwari a'r rhagdybiaethau a ddefnyddir i gyfrifo'r prisiad actiwaraidd hwn.

Prif Gategorïau Asedau'r Cynllun fel Canran o Gyfanswm Asedau'r Cynllun

Mae'r Actiwari wedi darparu dadansoddiad manwl o asedau'r Gronfa yn unol â gofynion SCRh 19. Mae'r dadansoddiad hwn yn gwahaniaethu rhwng natur a risg yr asedau hynny ac yn eu torri i lawr ymhellach i'r rheiny sydd â dyfynbris mewn marchnad actif, a'r rheiny sydd ddim yn cael eu dyfynnu. Tybir bod rhaniad asedau BUEGC ar yr un gyfran â dyraniad asedau'r Gronfa fel yr oedd ar 31 Rhagfyr 2024. Mae'r tabl isod yn dangos y rhaniad. Mae'r actiwari yn amcangyfrif bod gwerth bid asedau'r Gronfa yn £3.18bn ar 31 Mawrth 2025, yn seiliedig ar wybodaeth a ddarparwyd gan yr Awdurdod Gweinyddu ac yn rhoi ystyriaeth i enillion mynegai lle bo hynny'n briodol. Dim ond rhan o'r Gronfa sy'n berthnasol i'r BUEGC.

NODYN 24 – COSTAU PENSIWN (parhad)

Gwerth Teg Asedau'r Cyflogwr

Mae gwerth yr asedau isod ar werth bid yn unol â gofynion SCRh 19.

Categori Ased	Ar 31 Mawrth 2024				Ar 31 Mawrth 2025			
	Prisiau a ddyfynnwyd mewn	Prisiau na ddyfynnir mewn	Cyfanswm		Prisiau a ddyfynnwyd mewn	Prisiau na ddyfynnir mewn	Cyfanswm	
	£'000	£'000	£'000	%	£'000	£'000	£'000	%
Ecwiti Preifat								
Y cyfan	0	102	102	5	0	127	127	5
Eiddo Diriaethol								
Eiddo y DU	0	136	136	7	0	150	150	6
Cronfeydd Buddsoddi ac Ymddiriedolaethau Unedol								
Ecwiti	0	1,088	1,088	56	0	1,300	1,300	55
Bondiau	0	0	0	0	0	692	692	29
Is-adeiladwaith	0	0	0	0	0	69	69	3
Eraill	0	556	556	28	0	0	0	0
Deilliadau								
Chwyddiant	0	48	48	3	0	0	0	0
Arian a Chywerthoedd Arian								
Y cyfan	0	25	25	1	0	16	16	1
Cyfanswm	**0**	**1,955**	**1,955**	**100**	**0**	**2,354**	**2,354**	**100**

Sail ar gyfer amcangyfrif asedau ac ymrwymiadau

Mae'r ymrwymiadau wedi cael eu hasesu ar sail actiwaraidd gan ddefnyddio'r dull rhagamcanu unedau, sef amcangyfrif o'r pensiwn fydd yn daladwy yn y dyfodol yn ddibynnol ar dybiaethau ynghylch cyfraddau marwolaeth, disgwyliad oes a lefelau cyflog. Mae disgwyliad oes yn seiliedig ar VitaCurves y Gronfa gyda gwelliannau yn unol â model CMI 2023, gyda phwysiad o 15% o ddata 2023 (a 2022), pwysiad o 0% o ddata 2021 (a 2020), llyfnu safonol (Sk7), addasiad cychwynnol o 0.25% a chyfradd gwelliant hirdymor o 1.5% y flwyddyn ar gyfer gwrywod a benywod.

Mae Hymans Robertson, cwmni actiwari annibynnol, wedi amcangyfrif ymrwymiadau Cynllun Pensiwn Gwynedd ac ymrwymiadau Buddion Dewisol. Roedd amcangyfrifon Cronfa Bensiwn Gwynedd yn seiliedig ar y prisiad llawn ddiweddaraf o'r cynllun fel yr oedd ar 31 Mawrth 2022. Mae'r rhagdybiaethau arwyddocaol a ddefnyddir gan yr Actiwari yn y tabl canlynol wedi cael effaith sylweddol ar werthoedd yr asedau a'r ymrwymiadau fel a ganlyn:

NODYN 24 – COSTAU PENSIWN (parhad)

	31 Mawrth 2024	31 Mawrth 2025
Tybiaethau Ariannol	**% y.f.**	**% y.f.**
Cyfradd Codiad Pensiynau	2.75	2.70
Cyfradd Codiad Cyflogau	3.25	3.20
Cyfradd Chwyddiant	2.75	2.70
Cyfradd Ddisgownt	4.85	5.85
Cyfradd enillion tymor hir a ddisgwylir ar yr holl asedau	4.85	5.85
Nifer a ddisgwylir i gymryd yr opsiwn i drosi pensiwn blynyddol i lwmp swm ymddeol		
am wasanaeth cyn Ebrill 2008	65	65
am wasanaeth ar ôl Ebrill 2008	65	65
Tybiaethau Marwolaeth	**Blynyddoedd**	**Blynyddoedd**
Hirhoedledd yn 65 oed i bensiynwyr cyfredol		
Dynion	20.8	20.7
Merched	23.7	23.7
Hirhoedledd yn 65 oed i bensiynwyr y dyfodol		
Dynion	22.5	22.4
Merched	25.5	25.4

Mae'r amcangyfrifiad o'r ymrwymiadau buddion diffiniedig yn sensitif i'r rhagdybiaethau actiwaraidd sydd wedi'u nodi yn y tabl uchod. Er mwyn meintioli effaith unrhyw newid yn y rhagdybiaethau ariannol a ddefnyddir, mae'r Actiwari wedi cyfrifo a chymharu gwerth ymrwymiadau'r cynllun fel yr oeddynt ar 31 Mawrth 2025 ar seiliau amrywiol. Mae'r dull a ddefnyddiwyd yn gyson â'r dull a fabwysiadwyd i gael y ffigyrau SCRh 19 a ddarperir yn y nodyn hwn.

Er mwyn meintioli'r ansicrwydd ynghylch disgwyliad hyd oes, mae'r Actiwari wedi cyfrifo'r gwahaniaeth yn y gost i'r Cyd-Bwyllgor pe bai cynnydd o flwyddyn mewn disgwyliad oes. Yn nhermau sensitifrwydd, caiff hyn ei dybio i fod yn gynnydd o tua 3-5% yn y gost o fudd-daliadau. Yn ymarferol bydd gwir gost cynnydd o flwyddyn mewn disgwyliad oes yn ddibynnol ar strwythur y dybiaeth ddiwygiedig (h.y. os yw gwelliannau mewn cyfraddau goroesi yn bennaf berthnasol i oedrannau iau neu hŷn).

Mae'r ffigyrau yn y tabl isod wedi deillio'n seiliedig ar broffil aelodaeth y Cyd-Bwyllgor fel yr oedd ar 31 Mawrth 2022, sef dyddiad y prisiad actiwaraidd diweddaraf. Mae'r dull a ddefnyddiwyd wrth baratoi'r dadansoddiad sensitifrwydd a ddangosir isod yn gyson â'r dull a ddefnyddiwyd y flwyddyn flaenorol.

Effaith ar Ymrwymiad Buddion a Ddiffinnir yn y Cynllun		
Newid tybiaeth	**Brasamcan cynnydd i'r Ymrwymiad Buddion Diffiniedig**	**Brasamcan swm ariannol**
	31 Mawrth 2025	**31 Mawrth 2025**
	%	£'000
0.1% o leihad i'r gwir gyfradd ddisgownt	3	42
Cynnydd o 1 blwyddyn yn nisgwyliad oes aelodau	4	54
0.1% o gynnydd i'r cyfradd codiad cyflog	0	2
0.1% o gynnydd i'r gyfradd codiad pensiwn	3	41

NODYN 24 – COSTAU PENSIWN (parhad)

Effaith ar Lif Arian y Cyd-Bwyllgor

Un o amcanion y cynllun yw y dylid cadw cyfraniadau cyflogwyr ar gyfradd mor gyson â phosib. Mae'r Cyd-Bwyllgor wedi cytuno ar strategaeth gydag Actiwari'r gronfa i gyflawni lefel cyllido o 100% dros yr 17 mlynedd nesaf. Caiff lefelau cyllido eu monitro'n flynyddol.

Caiff y cyfraniadau a delir gan y Cyd-Bwyllgor eu gosod gan Actiwari'r Gronfa yn y prisiad pob tair blynedd, neu ar unrhyw adeg arall pan roddir cyfarwyddyd i wneud hynny gan yr Awdurdod Gweinyddu. Mae'r cyfraniadau sy'n daladwy dros y cyfnod tan 31 Mawrth 2024 wedi'u gosod yn y dystysgrif Cyfraddau ac Addasiadau. Am fanylion pellach ar y dull a ddefnyddiwyd i osod cyfraddau cyfrannu ar gyfer y Cyd-Bwyllgor, dylid cyfeirio at adroddiad actiwaraidd 2022, dyddiedig 28 Mawrth 2023.

Gwybodaeth am yr Ymrwymiad Buddion a Ddiffinnir

	Rhaniad Ymrwymiad 31 Mawrth 2025	
	£'000	%
Aelodau Gweithredol	1,348	99.6
Aelodau Gohiriedig	5	0.4
Aelodau Pensiynwyr	0	0.0
Cyfanswm	**1,353**	**100.0**

Mae'r ffigyrau uchod yn cynnwys ymrwymiadau wedi eu hariannu yn unig, ac nid ydynt yn cynnwys ymrwymiadau pensiynwyr heb eu hariannu. Mae'r parhad yn effeithiol ar brisiad swyddogol blaenorol ar 31 Mawrth 2022. Yn unol a'r sefyllfa ar ddyddiad y prisiad yma, cyfnod cyfartaledd cymhwysol o'r ymrwymiadau buddion diffiniedig ar gyfer aelodau'r cynllun yw 31 mlynedd.

Effaith ar y Blynyddoedd i ddod

Disgwylir i gyfanswm y cyfraniadau a wneir i Gynllun Pensiwn Llywodraeth Leol gan y Cyd-Bwyllgor fod yn £225k yn y flwyddyn i 31 Mawrth 2026.

Gan fod adroddiad Actiwari yn seiliedig ar amcangyfrifon, ac o ganlyniad i wahaniaethau amser, gwnaed addasiad o -£1,518 yn 2024/25 (£7,328 yn 2023/24), i ddod â'r sefyllfa yn y Gronfa ar sail ffigyrau Actiwaraidd yn unol â'r sefyllfa cau ar 31 Mawrth 2025 (cyn unrhyw addasiad nenfwd ased). Mae'r gwahaniaeth yma wedi ei drin fel Enillion a Cholledion Actiwaraidd ar Asedau ac Ymrwymiadau Pensiwn.

NODYN 25 – DIGWYDDIADAU AR ÔL Y CYFNOD ADRODD

Awdurdodwyd y Datganiad o'r Cyfrifon gan y swyddog ariannol cyfrifol ar 27 Mehefn 2025. Nid yw digwyddiadau yn dilyn y dyddiad yma wedi'u cynnwys yn y datganiadau ariannol na'r nodiadau cysylltiedig. Lle roedd digwyddiadau a oedd yn digwydd cyn y dyddiad hwn yn darparu gwybodaeth am amodau a oedd yn bodoli ar 31 Mawrth 2025, mae'r ffigyrau yn y datganiadau a'r nodiadau ariannol wedi'u haddasu ym mhob agwedd materol i ddangos yr effaith.

Geirfa

Ariannu Cyfalaf - Cyllid ar gyfer talu am wariant cyfalaf. Mae nifer o ffyrdd i ariannu gwariant cyfalaf yn cynnwys benthyca, lesu, cyllido'n uniongyrchol o refeniw, derbyniad cyfalaf i'w ddefnyddio, grantiau cyfalaf, cyfraniadau cyfalaf, reserfau refeniw a reserfau wedi'u clustnodi.

Ased - Eitemau o werth sydd yn cael ei fesur mewn cyd-destun pris.

- Caiff ased cyfredol ei dreulio neu gall golli gwerth ariannol materol o fewn y flwyddyn ariannol nesaf.
- Mae ased anghyfredol yn darparu budd i'r Cyd-Bwyllgor ac i'r gwasanaethau mae'n ddarparu am gyfnod o dros flwyddyn.

Balansau (neu Reserfau) - Mae'r rhain yn cynrychioli cyllid cronedig sydd ar gael i'r Cyd-Bwyllgor. Caiff rhai balansau (reserfau) eu clustnodi ar gyfer pwrpas penodol i ariannu mentrau diffiniedig yn y dyfodol neu i gwrdd â risg neu ymrwymiadau gaiff eu hadnabod.

CIPFA (Chartered Institute of Public Finance and Accounting) - Sefydliad proffesiynol ar gyfer cyfrifwyr sy'n gweithio yn y sector gyhoeddus.

Cost Gwasanaeth Cyfredol - Cynnydd yng ngwerth cyfredol ymrwymiadau cynllun pensiwn buddiannau diffiniedig a ddisgwylir i godi o wasanaeth gweithiwr yn y cyfnod presennol.

Credydwyr - Symiau yn ddyledus gan y Cyd-Bwyllgor am waith a wnaed, nwyddau a dderbyniwyd neu wasanaeth a dderbyniwyd, sydd â thaliadau heb eu gwneud erbyn diwedd y cyfnod cyfrifo.

Cronfa Gyffredinol - Prif gronfa refeniw'r Cyd-bwyllgor sydd yn cynnwys cost net yr holl wasanaethau a ariennir gan gyfraniadau partneriaid a grantiau'r Llywodraeth.

Cyfrif Addasiadau Cyfalaf - Reserf wedi ei glustnodi o adnoddau cyllid neu dderbyniad cyfalaf i ariannu gwariant cyfalaf neu ad-daliad benthyciad allanol a mathau eraill o drafodion cyllido cyfalaf.

Cynllun Buddiannau Diffiniedig - Pensiwn neu gynllun budd ymddeoliad arall sydd ddim yn gynllun cyfraniad diffiniedig.

Cynllun Cyfraniadau Diffiniedig - Pensiwn neu gynllun budd ymddeoliad arall lle gwelir gweithiwr yn cyfrannu symiau penodol rheolaidd fel swm neu ganran o'r cyflog, a ni fydd rhwymedigaeth gyfreithiol nac adeiladol i dalu cyfraniadau pellach petai'r cynllun ddim ag asedau digonol i dalu buddion i'r holl weithwyr mewn perthynas â gwasanaeth y gweithiwr yn y cyfnod presennol a blaenorol.

Dibrisio - Mesuriad cost y budd economaidd yr asedau sefydlog diriaethol dreuliwyd yn ystod y cyfnod.

Dyledwyr - Symiau yn ddyledus i'r Cyd-Bwyllgor am waith a wnaed, nwyddau a dderbyniwyd neu wasanaeth a dderbyniwyd, o fewn y cyfnod cyfrifo, sydd â thaliadau heb eu derbyn erbyn diwedd y cyfnod cyfrifo.

Enillion a Cholledion Actiwaraidd - Ar gyfer cynllun pensiwn buddiannau diffiniedig, mae y newidiadau mewn gwarged actiwaraidd sydd yn codi oherwydd bod digwyddiadau heb gyd-daro gyda rhagdybiaeth actiwaraidd a wnaed ar gyfer y prisiad diwethaf (profiad enillion a cholledion) neu bod y rhagdybiaethau actiwaraidd wedi newid.

Gwariant Cyfalaf - Gwariant caffael ar ased anghyfredol, a gaiff ei ddefnyddio wrth ddarparu gwasanaeth tu hwnt i'r cyfnod cyfrifo neu wariant sydd yn cyfrannu, a ddim yn unig yn cynnal, at werth ased anghyfredol.

Gwerth Teg - Y pris a dderbynnir i werthu ased, neu a delir i drosglwyddo ymrwymiad mewn trafodyn trefnus rhwng cyfranwyr i'r farchnad ar ddyddiad y mesuriad.

Partïon Cysylltiedig - Caiff partïon eu hystyried i fod yn gysylltiedig os oes gan un parti'r gallu i reoli'r parti arall neu gyda dylanwad sylweddol penodol dros y parti arall wrth wneud penderfyniadau ariannol neu weithredol.

Safonau Adrodd Ariannol Rhyngwladol (SAARh) - Cyfres o safonau cyfrifo a ddefnyddir ar draws y byd. Rhaid iddynt gael eu gweithredu ar bob datganiad cyllidol gan bob endid sy'n adrodd i bob datganiad cyllidol er mwyn darparu darlun gwir a theg o sefyllfa ariannol yr endid, ac fel ffordd i gysoni a chymharu gyda datganiadau cyllidol endidau eraill.

Ymrwymiadau - Symiau sydd yn ddyledus i unigolion neu sefydliadau y bydd yn rhaid eu talu rhywbryd yn y dyfodol.

CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG Y GOGLEDD

18 Gorffennaf 2025

TEITL: Diweddariad aelodaeth yr Is-bwyllgor

AWDUR: Iwan Evans, Swyddog Monitro

1. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

1.1 Cymeradwyo penodi'r Aelodau cyfetholedig ar yr is-bwyllgorau cynllunio a thrafnidiaeth strategol.

1.2 Nodi aelodaeth yr Is-bwyllgorau fel a nodir yn y Tablau isod.

2. Y RHESWM DROS Y PENDERFYNIAD

2.1 Mae gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) gyfrifoldeb statudol dros ddatblygu polisi cynllunio a thrafnidiaeth strategol ar sail ranbarthol mewn perthynas ag ardal pob cyngor cyfansoddol (ac ar gyfer cynllunio, Parc Cenedlaethol Eryri). Mae'r CBC wedi penderfynu sefydlu dau is-bwyllgor i gyflawni'r swyddogaeth hon, gan adrodd materion a gedwir yn ôl i'r CBC sy'n cynnwys mabwysiadu ac adolygu unrhyw gynllun neu bolisi.

3. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

3.1 Yn 2022 cymeradwyodd y CBC sefydlu Is-bwyllgor Cynllunio Strategol ac Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol, ei aelodaeth a'i hawliau pleidleisio. Cymeradwyodd y CBC hefyd Gylch Gorchwyl a Rheolau Sefydlog yr Is-bwyllgorau ynghyd â manylion y broses ffurfiol ar gyfer cyfethol.

3.2 Mae'r CBC wedi penderfynu ffurfio cyfansoddiad ac aelodaeth ei is-bwyllgorau drwy gyfethol yr aelodau hynny sy'n dal y portffolio arweiniol ar gyfer trafnidiaeth (6 aelod â phleidlais) a chynllunio (7 aelod â phleidlais, gan gynnwys cynrychiolydd y Parc Cenedlaethol). Mae'r adroddiad hwn yn nodi'r aelodau hynny sydd i'w cyfethol ar y ddau is-bwyllgor yn dilyn newidiadau i ddeiliaid portffolio ar ôl cyfarfodydd cyffredinol blynyddol yr Awdurdodau hynny sy'n ffurfio aelodaeth y CBC.

3.3 Mae'n ofynnol i'r Aelodau arweiniol hynny (ac aelod enwebedig y Parc Cenedlaethol) a nodwyd i'w cyfethol lofnodi Cytundeb Cyfethol sy'n gosod y telerau a'r swyddogaethau mewn perthynas â phob is-bwyllgor. Mae'r broses bresennol o gyfethol yn golygu nad oes lle i ddirprwyon fynychu yn absenoldeb yr aelod cyfetholedig (oni bai bod aelod yn rhan o drefniant rhannu swydd).

3.4 Yr argymhelliad yw penodi'r aelodau a ganlyn:

- Y Cynghorydd Gary Pritchard i gymryd lle'r Cynghorydd Dafydd Rhys Thomas (Ynys Môn) ar yr is-bwyllgor trafnidiaeth strategol

- Y Cynghorydd Richard Jones i gymryd lle'r Cynghorydd Christopher Bithell (Sir y Fflint) ar yr is-bwyllgor cynllunio strategol

Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol	
Enw	**Sir**
Y Cyng. Craig ab Iago	Cyngor Gwynedd
CADEIRYDD Y Cyng. Goronwy Edwards	Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
IS-GADEIRYDD Y Cyng. David A. Bithell	Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam
~~**IS-GADEIRYDD**~~ ~~Y Cyng. Dafydd R. Thomas~~ Y Cyng. Gary Pritchard	Cyngor Sir Ynys Môn
Y Cyng. Barry Mellor	Cyngor Sir Ddinbych
Y Cyng. Glyn Banks	Cyngor Sir y Fflint

Is-bwyllgor Cynllunio Strategol	
Enw	**Sir**
Y Cyng. Craig ab Iago	Cyngor Gwynedd
Y Cyng. Chris Cater	Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
IS-GADEIRYDD Y Cyng. Hugh Jones	Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam
CADEIRYDD Y Cyng. Nicola Roberts	Cyngor Sir Ynys Môn
Y Cyng. Alan James	Cyngor Sir Ddinbych
~~Y Cyng. Christopher Bithell~~ Y Cyng. Richard Jones	Cyngor Sir y Fflint
Y Cyng. Edgar Owen	Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

ATODIADAU:

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro:

Awdur yr adroddiad.

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

Dim sylwadau o safbwynt priodoldeb ariannol.

ADRODDIAD I GYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG Y GOGLEDD

18 Gorffennaf, 2025

TEITL: Diweddariad ar y Cynllun Datblygu Strategol (SDP) ar gyfer Gogledd Cymru – Cytundeb Cyflawni

AWDUR: Alwen Williams, Prif Weithredwr y CBC,

Andy Roberts, Swyddog Cynllunio Datblygu Strategol Rhanbarthol

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Mae'r adroddiad hwn yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig ar y cynnydd gyda pharatoi Cytundeb Cyflawni (DA) ar gyfer y Cynllun Datblygu Strategol (SDP) ar gyfer Gogledd Cymru, yn ogystal â thynnu sylw at rai o'r materion allweddol y bydd angen mynd i'r afael â nhw er mwyn sicrhau cymeradwyaeth Llywodraeth Cymru i gychwyn y cynllun.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

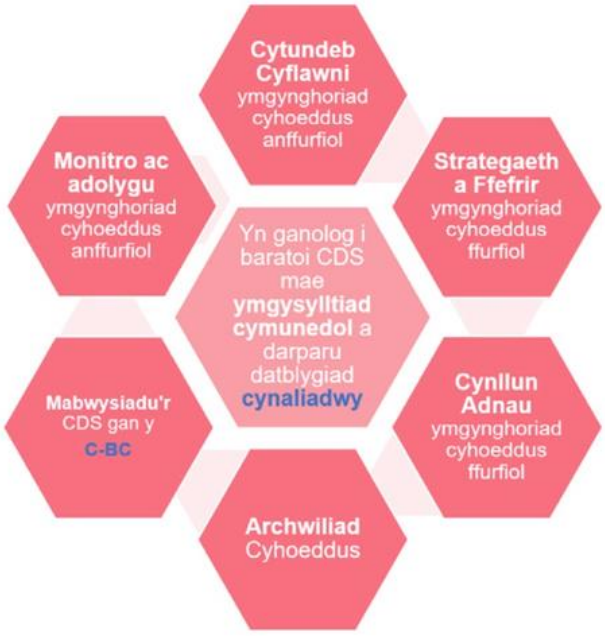
2.1. Nodi'r sefyllfa gyda'r SDP a'r materion a amlygwyd i'w datrys yn y dyfodol.

3. Y RHESWM AM Y PENDERFYNIAD

3.1. Sicrhau bod y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gwbl ymwybodol o'r cam a gyrhaeddwyd gyda'r SDP, a'r materion allweddol y mae angen eu datrys er mwyn dechrau'r cynllun.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Cynllun Datblygu Strategol) (Cymru) 2021 (Rheoliadau SDP) yn rhannu'r broses o gynhyrchu SDP yn chwe cham allweddol. Mae'r camau hyn a'r gofynion manwl ar gyfer pob cam wedi'u nodi mewn llawlyfr SDP drafft – nid yw Llywodraeth Cymru wedi'i gyhoeddi nac ymgynghori arno'n ffurfiol eto, ond mae swyddogion mewn Cyd-bwyllgorau Corfforedig wedi cael cyfle i adolygu'r llawlyfr drafft a'i ofynion.



Proses y Cynllun Datblygu Strategol (o'r Llawlyfr SDP drafft)

4.2. Cam cyntaf y broses yw datblygu Cytundeb Cyflawni. Yn y bôn, mae hwn yn gynllun o sut y bydd y cynllun yn cael ei gynhyrchu, pwy fydd yn cymryd rhan, sut, a phryd, a pha mor hir y bydd y cynllun yn ei gymryd i'w gynhyrchu. Mae'n cynnwys dwy brif ran: Datganiad o Gyfranogiad Cymunedol sy'n nodi pwy neu ba grwpiau, cyrff neu sefydliadau y bydd y CBC yn ceisio ymgysylltu â hwy yn y broses, y dulliau a ddefnyddir i ymgynghori, a'r cyfleoedd a'r ffyrdd y gall partïon sydd â diddordeb wneud sylwadau. Mae'r ail ran yn cynnwys amserlen fanwl sy'n rhannu pob cam allweddol yn dasgau mwy manwl, ac yn gosod amserlen ar gyfer pa mor hir y bydd pob tasg, cam a'r broses gyffredinol yn ei gymryd i'w gwblhau.

4.3. Unwaith y bydd Cytundeb Cyflawni wedi'i ddrafftio, dylai'r CBC anelu at ymgynghori'n anffurfiol ar ei gynnwys, er gwaethaf y ffaith ei bod yn ddogfen weithdrefnol, ac nad yw'n cynnwys unrhyw weledigaeth, amcanion na chyfeiriad polisi ar hyn o bryd. Nid oes gofyniad statudol felly i ymgynghori ar y Cytundeb Cyflawni, ond ystyrir ei bod yn arfer dda i sicrhau bod y Cytundeb Cyflawni drafft ar gael i bartïon â diddordeb edrych arno a rhoi sylwadau arno.

4.4. Ar ôl ymgynghori, ac ystyried unrhyw sylwadau perthnasol, mae'n rhaid i'r CBC fabwysiadu'r Cytundeb Cyflawni drwy benderfyniad ffurfiol, cyn ei gyflwyno wedyn i Lywodraeth Cymru i'w ystyried a'i gytuno gan Weinidogion Cymru. Hyd nes y bydd Gweinidogion Cymru yn llofnodi'r Cytundeb Cyflawni, ni all y CBC ddechrau datblygu'r SDP ei hun, er y gall rhywfaint o waith ar gasglu tystiolaeth gefndirol ddigwydd.

4.5. Yn ogystal â dangos i Weinidogion Cymru fod y Cytundeb Cyflawni yn rhesymol o ran pwy y bydd yn ymgynghori â hwy, sut a phryd, a'r amser y bydd yn ei gymryd i gynhyrchu'r cynllun, fel rhan o'r Cytundeb Cyflawni mae'n rhaid i'r CBC hefyd asesu ac egluro'r adnoddau y bydd eu hangen i ymgymryd â'r SDP a'r gost gyffredinol o wneud hynny. Ymhellach i hyn, mae'n rhaid iddo nodi'n glir sut y bydd yn darparu'r cyllid angenrheidiol i dalu'r costau hynny dros oes y broses o gynhyrchu'r SDP. Hyd nes y bydd y cyllid llawn wedi'i adnabod, ni all y CBC gyflwyno'r Cytundeb Cyflawni i Weinidogion Cymru yn ffurfiol i'w arwyddo ac felly ni all ddechrau'r SDP.

5. CYNNYDD GYDA'R SDP

5.1. Mae Cytundeb Cyflawni drafft wedi'i gynhyrchu ar gyfer SDP Gogledd Cymru. Mae hwn wedi'i anfon at swyddogion yn Nhîm Cynllun Datblygu Llywodraeth Cymru ac ym mhob un o'r Awdurdodau Cynllunio Lleol priodol yng Ngogledd Cymru am eu sylwadau a'u hadborth. Mae'r Cytundeb Cyflawni drafft ynghlwm wrth yr adroddiad hwn fel atodiad 1.

5.2. Mae'r Cytundeb Cyflawni hefyd wedi cael ei adolygu a'i drafod yn anffurfiol gan Is-bwyllgor Cynllunio Strategol y CBC i sicrhau eu bod yn llwyr ymwybodol o'r broses ac yn rhan lawn ohoni, a chael adborth cyn dechrau ymgynghori'n anffurfiol. Ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, y bwriad yw ymgynghori ar y Cytundeb Cyflawni yn ystod mis Gorffennaf ac Awst, ac yna adrodd ar unrhyw adborth a dderbyniwyd i'r CBC yn ei gyfarfod ar 19eg Medi 2025.

6. PRIF BENAWDAU'R CYTUNDEB CYFLAWNI

6.1. Mae sawl mater allweddol i'w hamlygu i'r CBC o'r Cytundeb Cyflawni drafft:

- Mae'r rhaglen ddrafft yn rhagweld dyddiad cychwyn ar gyfer llunio'r cynllun yn chwarter cyntaf 2026, gyda dyddiad mabwysiadu dilynol yn chwarter cyntaf 2031, felly amserlen o bum mlynedd i gyd ar gyfer creu'r cynllun;
- Cyfnod cynllun 25 mlynedd o 2026 – 2051;
- Bydd sail dystiolaeth yr SDP yn tynnu'n sylweddol ar adolygiad o'r dystiolaeth sy'n cael ei chynhyrchu i gefnogi Adolygiadau presennol o'r Cynllun Datblygu Lleol (CDLl);
- Y ffocws ar gyfer ymgysylltu ac ymgynghori ffurfiol fydd dibynnu ar ddulliau rhithwir o ystyried graddfa ddaearyddol y Rhanbarth a sgôp strategol y SDP, ac mae'n bosib na fydd y rhain o reidrwydd yn adnabod materion cynllunio lleol y byddai'n well ymdrin â nhw mewn CDLl neu CDLl 'lites'. Nid yw hyn yn golygu na ellir cydlynu sesiynau galw heibio lleol er enghraifft, ond bydd hyn yn dibynnu ar ddull cydweithredol gyda phob ACLl;
- Aseswyd fod y gost gyffredinol o gynhyrchu'r SDP yn £3.276m a bydd angen i'r broses a ddaw i sefydlu cyllideb y CBC adnabod sut y gellir cyllidebu ar gyfer y costau hyn dros oes pum mlynedd y broses o lunio'r cynllun;
- Bydd ymgynghoriad anffurfiol â rhan-ddeiliaid ar y Cytundeb Cyflawni yn cael ei gynnal yn ystod mis Gorffennaf ac Awst a bydd unrhyw sylwadau a wneir yn cael eu bwydo'n ôl i'r Is-bwyllgor Cynllunio Strategol a'r CBC ym mis Medi;
- Mae cyflwyno'r cytundeb cyflawni yn ffurfiol i Weinidogion Cymru yn dibynnu ar allu dangos cyllideb ddigonol i dalu costau llawn yr SDP.

7. PRIF FATERION/RISGIAU'N CODI GYDA DECHRAU'R SDP

7.1. Wrth edrych ymlaen at y cyfnod ar ôl i Weinidogion Cymru arwyddo'r Cytundeb Cyflawni, mae rhai heriau allweddol i'w datrys er mwyn gosod y cyd-destun cywir ar gyfer dechrau'r gwaith ar y SDP ei hun. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Adnoddau – ystyried y dull o adeiladu Tîm Cynllunio mewnol o fewn y CBC a'r sail dros wneud hynny e.e. recriwtio parhaol neu gydweithio/secondio;
- Ymgynghorwyr – bydd angen defnyddio ymgynghorwyr arbenigol i ddarparu cefnogaeth i rannau allweddol o'r broses SDP, i ddechrau drwy gynorthwyo'r CBC i adolygu a choladu'r sail dystiolaeth y mae pob un o'r Awdurdodau Cynllunio Lleol partner ac Awdurdod y Parc Cenedlaethol wedi'i datblygu i gefnogi gwaith y CDLl;
- Gweledigaeth – Tasg allweddol yw datblygu gweledigaeth hirdymor briodol ac integredig ar gyfer yr SDP, sy'n cyd-fynd â phwrpas cyffredinol y CBC, a'r meysydd polisi eraill o fewn

ei gylch gwaith. Mae gwaith cynnar yn cael ei wneud i drefnu cyfres o weithdai gweledigaeth yn yr Hydref gydag Aelodau a swyddogion cynllunio, trafnidiaeth a datblygu economaidd a rhan-ddeiliaid allweddol. Bydd rhagor o wybodaeth yn cael ei darparu am hyn;

- Graddfa twf – Bydd yn bwysig sicrhau bod y SDP wirioneddol yn gynllun strategol nad yw'n ceisio delio â materion sy'n fwy priodol i gael sylw ar lefel leol trwy CDLl unigol. Rôl bwysig i'r SDP fydd gosod lefelau twf rhanbarthol (cyflogaeth, tai) a dosbarthu'r rhain i lawr i lefel yr awdurdod lleol unigol. Bydd angen iddo hefyd ddiffinio beth yw ystyr 'strategol' o ran maint y safle datblygu e.e. isafswm maint safle cyflogaeth neu o leiaf 500 o gartrefi;
- Strategaeth Ofodol – Bydd angen i'r SDP adnabod strategaeth ofodol lefel uchel sy'n tynnu sylw at yr aneddleoedd a'r lleoliadau allweddol sy'n debygol o fod yn ffocws ar gyfer twf rhanbarthol dros oes y cynllun. Nid yw hyn yn golygu nad yw aneddleoedd eraill yn bwysig, dim ond y byddant yn bwysicach ar lefel leol, CDLl;
- Cyllid – Mae dyletswydd statudol y CBC i gynhyrchu SDP yn cynnwys talu'r costau llawn o wneud hynny. Mae'r Cytundeb Cyflawni drafft yn cynnwys asesiad o'r costau hyn ac mae adran 8 yr adroddiad hwn isod, yn asesu gallu cyllideb gyfredol y SDP ar gyfer 2025-26 i gwrdd â'r costau hyn, os na ddisgwylir iddynt newid wrth symud ymlaen;
- Integreiddio Polisi – Un egwyddor graidd y tu ôl i'r ffordd y mae'r CBC yn gweithio yw sicrhau bod lefel uchel o integreiddio polisi, ac mae'r SDP yn rhoi cyfle i gysylltu â'r gwaith a wnaed eisoes i greu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) i adnabod goblygiadau defnydd tir y rhaglen isadeiledd trafnidiaeth, yn ogystal â llywio cyfeiriad hynny yn y dyfodol. Bydd Llesiant Economaidd hefyd wrth wraidd strategaeth yr SDP, gan alluogi twf economaidd rhanbarthol, swyddi a buddsoddiad i barhau.

7. GOBLYGIADAU ARIANNOL

7.1. Bydd costau'n cael eu tynnu o gyllidebau presennol CBC y Gogledd gyda'r gefnogaeth angenrheidiol gan dimau Cyfreithiol a Chyllid y CBC. Bydd y CBC hefyd yn ceisio sicrhau rhagor o gymorth ariannol gan Lywodraeth Cymru. O ran cyllideb bresennol y CBC ar gyfer 2025-26 sy'n ymwneud â'r SDP, byddai angen cynyddu'r gyllideb hon 50% o'r lefel bresennol bob blwyddyn, dros gyfnod cynhyrchu'r cynllun sef 2026-2031, i gwrdd â chostau llawn yr SDP. Bydd asesiad manylach yn cael ei gyflwyno i'r CBC ym mis Medi fel rhan o adroddiad pellach ar yr SDP.

8. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

8.1. Mae gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig ddyletswydd statudol i baratoi Cynllun Datblygu Strategol o dan Ddeddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 (fel y'i diwygiwyd). Mae'r gofynion a'r camau penodol i gynhyrchu Cynllun Datblygu Strategol wedi'u nodi yn Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Cynllun Datblygu Strategol) (Cymru) 2021.

ATODIADAU:

Cytundeb Dosbarthu Drafft

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro:
Dim sylwadau i'w hychwanegu mewn perthynas â phriodoldeb

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

Fel y nodwyd yn yr adroddiad, mae cyllideb mewn lle ar gyfer datblygu'r SDP. Fel y nodwyd, mae'r penderfyniad a geisir yn un o sawl cam mewn proses hir a bydd swyddogion cyllid yn parhau i gefnogi swyddogion ac aelodau yn ôl yr angen.

Uchelgais Gogledd Cymru
Ambition North Wales

Cynllun Datblygu Strategol 2026-2051

Cytundeb Cyflawni Drafft

Mai 2025

Tud-alen

1. Crynodeb Gweithredol 4

2. Cyd-destun Polisi 6

Uchelgais y CBC – i ddatblygu rhanbarth cysylltiedig, gwydn, blaengar a chynaliadwy 6

Uchelgais y CBC – i ddatblygu rhanbarth cysylltiedig, gwydn, blaengar, cynaliadwy 7

3. Rôl y Cytundeb Cyflawni (DA) a'r Cynllun Cynnwys Cymunedol (CIS) 8

4. Paratoi'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP) 9

Llywodraethu 10

Deilliannau Allweddol 10

Deddfwriaeth, Polisi, a Chanllawiau sy'n berthnasol i baratoi'r SDP 11

Dull Asesu Integredig: Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig (ISA) sy'n ymgorffori Asesiad Amgylcheddol Strategol (SA/SEA) ac asesiadau cysylltiedig eraill 12

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) 13

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Sail Tystiolaeth 14

Archwiliad Annibynnol a Chadernid 16

Cydymffurfiaeth Gyfreithiol a Rheoleiddiol wrth Baratoi Cynllun 16

Canllaw Cynllunio Atodol (CCA) 16

Monitro ac Adolygu 16

Cydweithio 17

5. Cynllun Cynnwys y Gymuned 19

Egwyddorion Allweddol ar gyfer Cyfranogiad 19

Yr Iaith Gymraeg ac Ymgysylltu Dwyieithog 20

Pwy fydd y CBC yn ymgynghori â hwy? 21

Sut bydd y CBC yn eich cynnwys chi? 27

Adeiladu Consensws 29

Rheoli Sylwadau 30

Sylwadau Hwyr 30

Argaeledd Dogfennau 31

6. Yr Amserlen 31

Asesiad Risg 33

7. Cyllideb y Rhaglen a Strategaeth Adnoddau 33

Atodiadau

Atodiad 1: Asesiadau Sail Tystiolaeth

Atodiad 2: Rhestr o Gyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol

Atodiad 3: Prif Swyddfeydd Llywodraeth Leol

Atodiad 4: Crynodeb o gyfranogiad cymunedol yng nghyfnodau allweddol yr SDP

Atodiad 5: Amserlen SDP Manwl

Atodiad 6: Asesiad Rheoli Risg

Atodiad 7: Llythyr gan Lywodraeth Cymru yn cymeradwyo'r Cytundeb Cyflawni

1. Crynodeb Gweithredol

1.1 Mae Rhanbarth Gogledd Cymru yn cynrychioli un o'r lleoliadau mwyaf poblogaidd ar gyfer twf a buddsoddi, o farchnadoedd rhanbarthol, cenedlaethol a rhyngwladol. Mae ganddo hefyd y manteision ychwanegol o fod yn un o'r lleoliadau mwyaf deniadol i fyw a gwneud busnes, gydag amgylchedd naturiol cyfoethog ac amrywiol, arfordir deinamig, ynghyd â threftadaeth adeiledig a diwylliannol gref. Gyda llesiant wrth ei gwraidd, mae Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio i weld y rhanbarth yn datblygu mewn modd blaengar ond cynaliadwy, gyda chyfleoedd i bobl ennill sgiliau newydd, datblygu gyrfaoedd gwerth chweil, i fusnesau ffynnu, ac i gymunedau ffynnu.

1.2 Mae Uchelgais Gogledd Cymru eisoes yn gweithio'n effeithiol mewn ystyr gydweithredol wrth gyflawni'r Cynllun Twf ond drwy ddefnyddio manteision pwerau statudol newydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC), ei nod yw datblygu polisïau a phrosiectau strategol sy'n integreiddio lles economaidd â chynllunio gofodol a datblygu isadeiledd trafnidiaeth gynaliadwy. Bydd hyn yn cael ei gyflawni drwy ddatblygu'r cynlluniau a'r strategaethau allweddol a ganlyn:

- Fframwaith Buddsoddi Economaidd Rhanbarthol
- Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP)
- Cynllun Datblygu Strategol (SDP)

1.3 O ran cynllunio gofodol, bydd gan yr SDP rôl allweddol wrth lunio a llywio twf y rhanbarth yn y dyfodol, trwy nodi cynigion strategol a pholisïau defnydd tir dros y cyfnod 2030-2050.

1.4 Trwy gwmpasu ardal ddaearyddol ehangach, bydd yr SDP yn sicrhau aliniad a chydweithrediad ar draws ffiniau gweinyddol llywodraeth leol yn Rhanbarth Gogledd Cymru, gan adlewyrchu'r ffyrdd y mae pobl yn byw, sut mae marchnadoedd yn gweithredu, a sut mae'r system drafnidiaeth a busnesau'r rhanbarth i gyd yn rhyngweithio ac yn gweithredu. Mae hyn yn cynrychioli dull mwy cyfunol nag a ddefnyddiwyd o'r blaen; wedi'i alinio'n dynn ag uchelgeisiau datblygu economaidd a'n gweledigaeth ar gyfer dull mwy strategol o gynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth.

1.5 Er bod yr SDP yn ofyniad statudol, bydd yn cael ei deilwra i ymdrin â'r materion a'r gyrwyr allweddol ar gyfer y rhanbarth. Mae'r rhain yn cynnwys y nodau craidd y tu ôl i'r Cynllun Twf sef adeiladu economi fywiog, gynaliadwy a gwydn; adeiladu ar gryfderau i gyflawni twf cynhwysol; a hyrwyddo twf cynaliadwy a chynhwysol yn unol â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

1.6 Mae'r ddogfen hon yn nodi'r cam cyntaf yn natblygiad yr SDP ac yn nodi sut a phryd y gall rhanddeiliaid a'r gymuned gymryd rhan yn y broses o wneud cynlluniau. Mae hefyd yn cynnwys amserlen gynhwysfawr ar gyfer ei baratoi, gan nodi amserlenni clir a cherrig milltir ar

gyfer camau allweddol y broses. Mae'r dull hwn wedi'i gynllunio i feithrin ymgysylltu a sicrhau bod pob llais yn cael ei glywed.

2 Cyd-destun Polisi

Uchelgais y CBC – i ddatblygu rhanbarth cysylltiedig, gwydn, blaengar, cynaliadwy

2.1 Mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi bod yn gweithio'n llwyddiannus fel partneriaeth o'r saith awdurdod lleol yng ngogledd Cymru drwy'r Cynllun Twf – rhaglen gwerth £1bn sy'n canolbwyntio ar wneud gogledd Cymru yn gysylltiedig, gwydn, blaengar a chynaliadwy.

2.2 Ar 1 Ebrill 2025, bydd Cynllun Twf Uchelgais Gogledd Cymru yn dod yn rhan o Gyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd (CBC y Gogledd), math newydd o gorff cyhoeddus rhanbarthol statudol yng Nghymru. Rydym yn dal i gael ein hadnabod fel Uchelgais Gogledd Cymru, gan sicrhau ein bod yn adeiladu ar y gwaith cydweithredol a'r enw da sydd eisoes ar waith, ond CBC y Gogledd yw ein henw cyfreithiol.

2.3 Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cynrychioli'r ymrwymiad ar y cyd sy'n cynnwys saith awdurdod lleol gogledd Cymru, Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru, i adeiladu ar gryfderau sectoraidd y rhanbarth, ei gyfraniad i'r economi genedlaethol, sylfaen addysg a sgiliau, ac ansawdd uchel ei amgylchedd.

2.4 Y weledigaeth twf ar gyfer gogledd Cymru yw i ogledd Cymru ddod yn "rhanbarth hyderus, cydlynol sydd â thwf economaidd cynaliadwy, sy'n elwa i'r eithaf o lwyddiant sectorau economaidd gwerth uchel a'n cysylltiad ag economïau Pwerdy'r Gogledd ac Iwerddon".

2.5 Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn defnyddio dull cynhwysfawr o gyflawni'r nodau strategol o fod yn rhanbarth mwy Gwydn, Blaengar a Chysylltiedig – bydd hyn yn cynnwys gwella cysylltedd digidol, creu cyfleoedd swyddi, cadw pobl ifanc, ac arloesi a datblygu cynhyrchion gwerth uchel wrth gryfhau cadwyni cyflenwi. Y nod yw i'r prosiectau hyn gynhyrchu ychydig neu ddim allyriadau carbon a sicrhau dyfodol hirdymor i genedlaethau olynol. Wrth wraidd yr uchelgais hon y mae'r CBC a'i nod craidd yw hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol a darparu arweinyddiaeth ranbarthol.

2.6 Bydd gan yr SDP rôl uniongyrchol i'w chwarae wrth hwyluso cyflawni'r pum rhaglen o fewn y cynllun twf - Bwyd Amaeth a Thwristiaeth, Gweithgynhyrchu Gwerth Uchel, Ynni Carbon Isel, Cysylltedd Digidol, a Thir ac Eiddo. Gall hefyd edrych y tu hwnt i'r amserlen ar gyfer y Cynllun Twf ac ystyried dyfodol economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol tymor hwy gogledd Cymru.

2.7 Bydd yr SDP yn chwarae rhan hanfodol wrth alinio strategaethau rhanbarthol ar draws rhanbarth Uchelgais Gogledd Cymru ac mae'n hanfodol ar gyfer hyrwyddo twf cynaliadwy a gwydn. Trwy ddarparu fframwaith cydlynol, mae'r SDP yn sicrhau bod sectorau allweddol - megis defnydd tir, trafnidiaeth, tai, a datblygu economaidd - yn cael eu hystyried mewn ffordd integredig yn hytrach nag ar wahân.

2.8 Mae'r aliniad hwn o bolisïau yn cefnogi cynllunio hirdymor sy'n cydbwyso twf economaidd â chynaliadwyedd amgylcheddol a thegwch cymdeithasol. Trwy weledigaeth a rennir, bydd yr

SDP yn galluogi'r rhanbarth i wneud penderfyniadau strategol sydd nid yn unig yn diwallu anghenion presennol ond hefyd yn rhagweld heriau yn y dyfodol, gan gynnwys newid hinsawdd, gwelliannau isadeiledd, a galw cynyddol am dai.

2.9 Yr un mor bwysig, bydd yr SDP yn gyrru cydweithredu rhwng gwahanol ardaloedd o'r rhanbarth, gan symud y ffocws o ddull sero-swm - lle mae enillion un ardal yn cael eu gweld fel colled un arall - i bersbectif o fudd i'r ddwy ochr. Trwy nodi a chydbwyso cyfaddawdau strategol yn dryloyw, bydd yr SDP yn sicrhau bod twf rhanbarthol yn cael ei gydlynu ac yn gynaliadwy, gan optimeiddio'r defnydd o adnoddau a rennir a manteisio ar gyfleoedd er budd y rhanbarth cyfan. I gloi, mae'r SDP yn hanfodol ar gyfer alinio strategaethau'r rhanbarth a sicrhau bod twf Uchelgais Gogledd Cymru nid yn unig yn gydlynol ac wedi'i gydgysylltu ond hefyd wedi'i anelu at greu dyfodol gwydn, teg, ffyniannus a chynaliadwy i bawb.

Y Cyfle a gynigir gan Gyd-destun Polisi CBC

2.10 Ym mis Mehefin 2022, trosglwyddwyd y gofyniad i awdurdodau lleol gynhyrchu Cynllun Datblygu Strategol (SDP) i'r pedwar CBC rhanbarthol gan Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021. Sefydlodd y Ddeddf bedwar CBC yng Nghymru: Gogledd, Canolbarth, De-orllewin a De-ddwyrain Cymru.

2.11 Roedd y Ddeddf yn ymateb i'r angen am ymagwedd strategol at ddefnydd tir a chynllunio trafnidiaeth, gan weithio mewn ffordd ranbarthol fwy cyfunol nag a gyflawnwyd o'r blaen, ac yn cyd-fynd yn dynn ag uchelgeisiau ynghylch datblygu economaidd.

2.12 I'r perwyl hwnnw, mae angen Cyd-bwyllgorau Corfforedig trwy offeryn statudol i hyrwyddo lles economaidd, cynllunio gofodol a chynllunio trafnidiaeth ranbarthol. Mae'r Ddeddf yn nodi y bydd y Cyd-bwyllgorau Corfforedig yn cefnogi integreiddio cynllunio trafnidiaeth a defnydd tir trwy eu tair swyddogaeth eang, sef paratoi:

- Fframwaith Economaidd Rhanbarthol;
- Cynllun Datblygu Strategol (SDP); a
- Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP).

2.13 Trwy'r trawsnewidiad arfaethedig i'r math newydd hwn o gorff cyhoeddus rhanbarthol, bydd gennym gyfle unigryw i ddatblygu polisi a phrosiectau rhanbarthol trawsnewidiol. Bydd hyn yn cael ei gyflawni trwy sicrhau cysylltedd ar draws lles economaidd, cynllunio gofodol a thrafnidiaeth, er mwyn sicrhau ein bod yn harneisio eu potensial llawn.

2.14 Mae ein ffocws ar greu lleoedd a gyrru twf cynhwysol yn y rhanbarth yn dibynnu ar allu creu cydlyniant rhwng y pwerau statudol newydd ac mae Uchelgais Gogledd Cymru yn datblygu ei bortffolio o strategaethau a chynlluniau i gyflawni hyn.

2.15 Mae'r canllawiau statudol ar gyfer Cyd-bwyllgorau Corfforedig (a gyhoeddwyd ar 25 Ionawr 2022), yn cydnabod cytundeb dyletswyddau lles economaidd, lle mae gan gynghorau

cyfansoddol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig yr un pwerau yn fras. Yn yr achos hwn, byddai'r CBC, "yn ceisio cytuno ar broses gyda'i gynghorau cyfansoddol sy'n nodi sut y bydd arfer swyddogaethau cydamserol yn cael ei reoli."

2.16 Fodd bynnag, ar gyfer y pwerau nad ydynt yn gydamserol o gynllunio gofodol strategol a chynllunio trafnidiaeth ranbarthol, bydd "cyflawni swyddogaethau ar y lefel leol yn dibynnu ar y penderfyniadau a wneir yn rhanbarthol gan Gyd-bwyllgorau Corfforedig; mae hynny yn nhermau natur y penderfyniad ac amseriad pryd y gwneir penderfyniadau".

2.17 Roedd y canllawiau yn canolbwyntio ar y trefniadau statudol a chyfansoddiadol ar gyfer Cyd-bwyllgorau Corfforedig, yn hytrach na manylion penodol ar y swyddogaethau i'w harfer. I'r perwyl hwnnw, mae'n ofynnol i Uchelgais Gogledd Cymru ddatblygu SDP ac RTP ar ôl cyhoeddi canllawiau ar wahân yn benodol ar gyfer y dyletswyddau hyn nad ydynt yn gydamserol.

2.18 Gan fod cynllunio strategol a thrafnidiaeth yn elfennau allweddol wrth greu lleoedd, mae hefyd yn bwysig bod yr RTP a'r SDP wedi'u halinio'n agos. Fodd bynnag, nid yw ailadroddiad cyntaf yr SDP i fod i gael ei ddatblygu o fewn amserlen yr RTP cyntaf. Mae'n debygol na fydd yr ailadroddiad cyntaf o'r RTP yn gallu ystyried cynllunio datblygu strategol yn llawn ond dylai sefydlu mecanweithiau fel y gellir cyflawni hyn wrth symud ymlaen, gan ategu nodau cyffredinol ar gyfer lles economaidd.

3 Rôl y Cytundeb Cyflawni (DA) a'r Cynllun Cynnwys Cymunedol (CIS)

3.1 Mae'r Cytundeb Cyflawni (DA) a'r Cynllun Cynnwys Cymunedol (CIS) yn nodi dechrau ffurfiol y broses baratoi'r SDP. Un o amcanion craidd y system cynllun datblygu yng Nghymru yw cynnwys y gymuned yn gynnar, effeithiol ac ystyrlon, sydd â'r bwriad o adeiladu consensws eang ar y strategaeth ofodol, polisïau strategol, a chynigion yn yr SDP. Mae'r dull cyfranogol hwn yn sicrhau cynhwysiant ac adlewyrchiad o anghenion a dyheadau'r gymuned.

Cydrannau'r Cytundeb Cyflawni (DA)

3.2 Mae'r DA yn ddatganiad cyhoeddus sy'n cynnwys y Cynllun Cynnwys Cymunedol (CIS), sy'n nodi sut a phryd y gall rhanddeiliaid a'r gymuned gymryd rhan yn y broses o wneud cynlluniau. Mae hyn yn sicrhau tryloywder a chynhwysiant o'r cychwyn cyntaf. Mae hefyd yn cynnwys amserlen gynhwysfawr ar gyfer paratoi'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP) sy'n nodi amserlenni a cherrig milltir clir ar gyfer gwahanol gamau'r broses.

Swyddogaethau'r DA:

- **Atgyfnerthu rôl yr SDP:** Yn tynnu sylw at yr SDP fel offeryn rhanbarthol hanfodol o fewn ardal y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC).
- **Ymgysylltu â'r Gymuned a Rhanddeiliaid:** Yn hysbysu pryd a sut y gallant fod yn rhan o'r broses SDP.
- **Gosod Disgwyliadau Realistig:** Yn egluro galluoedd y Cyd-bwyllgorau Corfforedig o ran amser, adnoddau, a disgwyliadau.
- **Sicrhau Adnoddau:** Yn sicrhau bod cyllideb ac adnoddau staff yn cael eu dyrannu ar gyfer paratoi'r SDP.
- **Egluro Cwmpas a Dylanwad:** Yn diffinio cwmpas y cynllun a'i effaith bosibl.
- **Hwyluso Cydlyniad:** Yn sicrhau aliniad â strategaethau a dogfennau rhanbarthol eraill fel Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a Chynlluniau Twf/Bargeinion Dinesig.

3.3 Rhaid cymeradwyo'r Cytundeb Cyflawni (DA), gan gynnwys y Cynllun Cynnwys Cymunedol (CIS) a'r amserlen, drwy benderfyniad y CBC yn unol â Rheoliad 11(2) yr SDP cyn ei gyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w gytuno. Mae cymeradwyo'r DA yn nodi dechrau ffurfiol y broses o baratoi'r cynllun. Mae'r CBC wedi ymrwymo i gadw at yr amserlenni a'r prosesau ymgynghori a nodwyd. Rhaid cyhoeddi'r DA, gyda chopïau ar gael i'w harchwilio ym Mhrif Swyddfa/Swyddfeydd y CBC ac ar ei wefan, yn unol â Rheoliad SDP 12. Trwy gadw at y DA, sicrheir bod paratoi'r SDP yn broses strwythuredig, gynhwysol ac effeithiol. Mae Tabl 1 yn rhoi crynodeb eang o'r camau sy'n gysylltiedig â chynhyrchu a chytuno ar Gytundeb Cyflawni.

Tabl 1 Camau sy'n gysylltiedig â chynhyrchu Cytundeb Cyflawni

Cam	Disgrifiad	Amseru
Cam 1: Paratoi	Paratoi DA drafft a chynnwys cyrff ymgynghori penodol yn anffurfiol ar y cwmpas a'r cynnwys. Adolygu DA drafft lle bo hynny'n briodol.	Mawrth 2025
Cam 2: Ymgynghoriad	Ymgynghoriad ar DA drafft (6 wythnos).	Ebrill-Mai 2025
Cam 3: Cymeradwyo	Cytundeb Cyflawni wedi'i fabwysiadu drwy benderfyniad y CBC.	Gorffennaf 2025
Cam 4: Cytundeb	Cyflwyno'r Cytundeb Cyflawni terfynol i Lywodraeth Cymru i'w gytuno.	Awst 2025
Cam 5: Cyhoeddusrwydd	Cyhoeddi'r DA cymeradwy gyda chopïau ar gael i'w harchwilio ym Mhrif swyddfa/swyddfeydd y CBC ac ar ei wefan.	Cyn gynted ag y bo'n ymarferol ar ôl i LlC gytuno ar y DA.

4 Paratoi'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP)

4.1 Mae nifer o gamau allweddol sy'n gysylltiedig â'r broses SDP ac mae pob un o'r rhain yn darparu cyfleoedd i ddeialog ddigwydd fel a ganlyn:

Cyfnod Allweddol		Cyfleoedd i gymryd rhan
Cam 1	Cytundeb Cyflawni Paratoi a chyflwyno	Ymgynghori â rhanddeiliaid ac ymgynghoriad cyhoeddus anffurfiol
Cam 2	Paratoi a recriwtio cyn-adneuo	Darparu diweddariadau ar wefan Uchelgais Gogledd Cymru
Cam 3	Paratoi'r strategaeth a ffafrir ac ymgynghoriad cyhoeddus	Ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol 6 wythnos
Cam 4	Paratoi'r Cynllun Adnau ac ymgynghoriad cyhoeddus	Ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol 6 wythnos
Cam 5	Cyflwyno i PEDW a Llywodraeth Cymru ar gyfer EIP	Darparu diweddariadau ar wefan Uchelgais Gogledd Cymru
Cam 6	Archwiliad	Cyfle i fynychu a chymryd rhan yn sesiynau gwrandawiadau'r archwiliad
Cam 7	Adroddiad yr Arolygydd	Darparu diweddariadau ar wefan Uchelgais Gogledd Cymru
Cam 8	Mabwysiadu	Darparu diweddariadau ar wefan Uchelgais Gogledd Cymru

Llywodraethu

4.2 Mae canllawiau statudol yn gofyn am sefydlu Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC), gyda chyfrifoldeb am baratoi'r SDP i'w gymeradwyo gan y CBC. Bydd yr SPSC yn sicrhau cynrychiolaeth wleidyddol a mewnbwn i baratoi a gweithredu'r SDP. Bydd yr SPSC yn darparu platfform ar gyfer cynnwys eraill a sicrhau bod cyngor arbenigol a sector penodol priodol ar gael i gefnogi penderfyniadau'r CBC.

4.3 Mae'r Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC) yn cynnwys saith Aelod, gan gynnwys Deiliad y Portffolio sy'n gyfrifol am Gynllunio o bob un o'r 6 cyngor Cyfansoddiadol, ac Aelod a benodir gan Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri. Mae'r Is-bwyllgor yn gwneud argymhellion ar agweddau allweddol ar y DA i'w cymeradwyo ac mae hefyd yn ystyried y gofyn i gyflwyno adnoddau'r broses gynllunio yn gyffredinol.

Deilliannau Allweddol

4.4 Yn unol â 'Llawlyfr' yr SDP, nod y cynllun fydd cyflawni'r deilliannau allweddol a ganlyn:

- Cefnogi datblygu cynaliadwy a lleoedd o ansawdd sy'n seiliedig ar y Canlyniadau Cenedlaethol ar gyfer Creu Lleoedd Cynaliadwy, wedi'u halinio â pholisi cenedlaethol Cymru'r Dyfodol (a nodir yn PCC) wedi'i integreiddio â SA/SEA/HRA, gan gynnwys y Gymraeg a gofynion Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015.

- Bod yn seiliedig ar gyfranogiad cymunedol cynnar, effeithiol ac ystyrlon i ddeall ac ystyried ystod eang o safbwyntiau, gyda'r nod o adeiladu consensws eang ar y strategaeth, y polisïau a'r cynigion gofodol.
- Bod yn seiliedig ar ddealltwriaeth gadarn o rôl a swyddogaeth y rhanbarth, yn ogystal â chysylltiadau y tu hwnt.
- Ystyried sut mae dinasoedd, trefi ac aneddleoedd yn gweithredu'n unigol ac ar y cyd yn rhanbarthol ac fel is-ranbarthau (lle bo hynny'n briodol) a thrwy hynny siapio'r strategaeth ofodol. Dylai hyn gael ei ategu gan dystiolaeth glir i gyflawni'r materion allweddol a nodwyd yn y rhanbarth.
- Bod yn unigryw drwy nodi'n glir sut y bydd Rhanbarth Gogledd Cymru yn datblygu ac yn newid, gan roi sicrwydd i gymunedau, datblygwyr a busnesau a darparu'r fframwaith ar gyfer CDLl cryno.
- Bod yn wydn i newid hinsawdd a chefnogi'r trawsnewid i gymdeithas carbon isel yn unol â'r targedau a'r cyllidebau lleihau carbon diweddaraf fel y nodir yn Neddf yr Amgylchedd (Cymru) (Rhan 2).
- Ymgorffori egwyddorion Creu Lleoedd, yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy a'r Hierarchaeth Ynni fel y nodir yn PCC.
- Sicrhau rheolaeth gynaliadwy o adnoddau naturiol yn unol â Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 a deddfwriaeth berthnasol arall.
- Cyflawni'r hyn a fwriadwyd trwy gynlluniau hyfyw, gan ystyried gofynion isadeiledd angenrheidiol, hyfywedd ariannol a ffactorau marchnad eraill.
- Bod yn rhagweithiol ac ymatebol gyda chynlluniau yn cael eu cadw'n gyfredol ac yn hyblyg i ddarparu ar gyfer newid.

Deddfwriaeth, Polisi, a Chanllawiau sy'n berthnasol i baratoi'r SDP

4.5 Mae Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Cynllun Datblygu Strategol) (Cymru) 2021 yn sefydlu'r gweithdrefnau ar gyfer paratoi Cynllun Datblygu Strategol yng Nghymru. Prif bwrpas y rheoliadau hyn yw sicrhau bod Cynlluniau Datblygu Strategol yn cael eu paratoi mewn ffordd gyson ac effeithiol ledled y wlad.

4.6 Mae Llywodraeth Cymru wedi paratoi'r Llawlyfr Cynllun Datblygu Strategol (Llawlyfr SDP) fel canllaw cynhwysfawr ar gyfer paratoi Cynlluniau Datblygu Strategol. Mae'n cynnig cyngor ymarferol i sicrhau bod y cynlluniau hyn yn effeithiol, yn gyflawnadwy, ac yn cyd-fynd â pholisïau ac amcanion cyffredinol y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol (NDF), "Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040," yn ogystal â'r egwyddorion creu lleoedd a amlinellir yn y polisi cynllunio cenedlaethol, Polisi Cynllunio Cymru (PCC).

4.7 Dosbarthwyd y fersiwn ddrafft o'r Llawlyfr SDP i'r holl Awdurdodau Cynllunio Lleol (ACLl) yn hydref 2022. Dylai'r fersiwn derfynol gael ei chyhoeddi yn hydref 2025. Mae'r amserlen hon yn caniatáu adborth a mireinio digonol, gan sicrhau bod y ddogfen derfynol yn gadarn ac yn ddefnyddiol i'r holl Gyd-bwyllgorau Corfforedig, ac Awdurdodau Cynllunio Lleol sy'n ymwneud â'r broses gynllunio. Mae'r dogfennau isod hefyd yn berthnasol i baratoi SDPs a dylid eu hystyried ochr yn ochr â'r Llawlyfr SDP:

- Cymru'r Dyfodol: Fframwaith Datblygu Cenedlaethol (NDF)
- Deddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 (PCPA 2004) Rhan 6
- Deddf Etholiadau Llywodraeth Leol (Cymru) 2021 (Deddf LGEW)
- Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Cynllun Datblygu Strategol) (Cymru) 2021
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 (Deddf Llesiant 2015)
- Polisi Cynllunio Cymru (PCC): Rhifyn diweddaraf gan Lywodraeth Cymru
- Canllaw Cymunedol Cynlluniau Datblygu (Argraffiad 2) (2022): Cynhyrchwyd gan Lywodraeth Cymru a Chymorth Cynllunio Cymru
- Archwiliadau Cynllun Datblygu Lleol: Canllaw Gweithdrefnau (2015): I'w ddiweddaru gan Benderfyniadau Cynllunio ac Amgylchedd Cymru (PEDW)
- Cynlluniau Datblygu Lleol: Paratoi ar gyfer Cyflwyno – Canllawiau i Awdurdodau Cynllunio Lleol (2015): Hefyd i'w diweddaru gan PEDW
- Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA), Arfarniad Cynaliadwyedd (SA), ac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA)
- Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016: Yn cynnwys Adran 6 a Datganiadau Ardal

Dull Asesu Integredig: Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig (ISA) sy'n ymgorffori Asesiad Amgylcheddol Strategol (SA/SEA) ac asesiadau cysylltiedig eraill.

4.8 Rhaid i'r SDP fod yn ddarostyngedig i Arfarniad Cynaliadwyedd (SA) sy'n ymgorffori Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA) fel sy'n ofynnol gan Gyfarwyddeb yr Undeb Ewropeaidd 2001/42/EC a Rheoliadau Asesu Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni (Cymru) 2004 a Deddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 (fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf 2015). Mae'r CBC yn cydnabod y gwerth a'r cyfleoedd ar gyfer dull asesu effaith integredig wrth baratoi'r SDP. Gan hynny, bydd yr SA/SEA yn Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig (ISA) yn integreiddio gofynion statudol ac elfennau allweddol o Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, Deddf Cydraddoldeb, safonau'r iaith Gymraeg, Asesiad o'r Effaith ar Iechyd (HIA) a Deddf yr Amgylchedd (adran 6) (lle bo'n berthnasol) mewn un Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig (ISA) fydd yn galluogi asesiad mwy tryloyw, cyfannol a chynhwysfawr o oblygiadau

cynaliadwyedd opsiynau, amcanion, polisïau a chynigion twf lle mae materion economaidd a chymdeithasol yn cael eu hystyried ochr yn ochr ag elfennau amgylcheddol.

4.9 Mae'r broses o SA/SEA yn un ailadroddol a fydd yn cael ei chynnal trwy gydol y gwaith o baratoi'r cynllun ac mae'n cynnwys chwe cham hanfodol:

- Sefydlu cyd-destun polisi, nodi a dogfennu sail tystiolaeth, nodi materion cynaliadwyedd a datblygu amcanion a dangosyddion ISA/SEA
- Ymgynghori ag ymgyngoreion penodol ar Adroddiad Cwmpasu ISA
- Cyhoeddi Adroddiad ISA o'r Opsiynau strategol a'r Strategaeth a Ffafrir
- Cyhoeddi Adroddiad ISA Adneuo gan gynnwys Adroddiad Amgylcheddol (gyda'r SDP)
- Cyhoeddi'r Adroddiad ISA terfynol yn dilyn Adroddiad yr Arolygwyr a'i fabwysiadu
- Monitro a gweithredu'r ISA

4.10 Ar ddechrau'r broses ISA/SEA, bydd cyfle i randdeiliaid wneud sylwadau ar yr Adroddiad Cwmpasu ISA sy'n nodi sut y bydd y broses ISA/SEA yn cael ei chynnal. Bydd canfyddiadau'r gwaith ISA/SEA yn seiliedig ar dystiolaeth ar gamau allweddol yn y broses o baratoi'r SDP. Bydd adroddiadau'n cael eu paratoi, ac yn amodol ar ymgynghoriad â rhanddeiliaid, ochr yn ochr â'r ymgynghoriad Strategaeth a Ffafrir a'r ymgynghoriad SDP Adneuo. Bydd Adroddiad ISA Terfynol yn cael ei gyflwyno ynghyd â'r holl ddogfennaeth SDP arall pan gaiff ei gyflwyno i PEDW a Llywodraeth Cymru i'w archwilio. Ymgynghorir â'r Cyrff Amgylcheddol statudol ym mhob cam y cyfeirir atynt uchod a bydd deialog barhaus ehangach gyda'r cyrff hyn wrth i'r broses fynd rhagddi.

4.11 Ni fydd Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) yn cael ei integreiddio â'r ISA gan ei fod yn defnyddio mecanwaith profi rhagofalus gwahanol. Bydd yr ISA yn crynhoi canfyddiadau'r HRA fel rhan o'i asesiad o effeithiau ar fioamrywiaeth.

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA)

4.12 Mae'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) yn broses a orchmynnir gan y Gyfarwyddeb Cynefinoedd, (Erthygl 6(3)) i asesu a yw unrhyw gynllun neu brosiect defnydd tir yn debygol o effeithio'n sylweddol ar safle Ewropeaidd, naill ai'n unigol neu'n gronnus â phrosiectau eraill. Trwy ddilyn camau allweddol yr HRA, gellir datblygu'r SDP yn unol â gofynion cyfreithiol tra'n diogelu uniondeb safleoedd Ewropeaidd a'u cynefinoedd a'u rhywogaethau cysylltiedig.

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

4.13 Mae'r Ddeddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 (PCPA) yn nodi'r diffiniad o ddatblygu cynaliadwy ar gyfer y system gynllunio yng Nghymru, gan adlewyrchu'r diffiniad yn Neddf Llesiant 2015. Ystyr "datblygu cynaliadwy" yw'r broses o wella lles economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru drwy weithredu, yn unol â'r egwyddor datblygu cynaliadwy, gyda'r nod o gyflawni'r nodau llesiant. Mae Deddf Llesiant 2015 yn gosod saith nod llesiant y mae'n ofynnol i bob corff cyhoeddus eu cyflawni:

- Cymru lewyrchus
- Cymru gydnerth
- Cymru iachach
- Cymru sy'n fwy cyfartal
- Cymru o gymunedau cydlynus
- Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r iaith Gymraeg yn ffynnu
- Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang.

4.14 Bydd yr SDP yn dangos sut mae'n cyfrannu at gyflawni'r nodau llesiant. Bydd y dull a gymerwyd i werthuso'r cynllun trwy'r ISA yn galluogi'r CBC i ddeall lle gall y cynllun wneud y mwyaf o'i gyfraniad. Dylai'r nodau llesiant fod yn rhan annatod o baratoi Adroddiad Cwmpasu ISA a'u defnyddio i lywio'r adolygiad o dystiolaeth, nodi materion a strwythuro'r fframwaith ISA a fydd yn asesu opsiynau, amcanion, polisïau a chynigion twf y cynllun.

4.15 Mae Deddf Llesiant 2015 hefyd yn nodi pum ffordd o weithio y mae angen i gyrff cyhoeddus ddangos eu bod wedi'u cyflawni wrth ymgymryd â'u dyletswydd i gyflawni datblygu cynaliadwy. Y rhain yw:

- Ystyried yr hirdymor fel nad ydym yn peryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion eu hunain.
- Deall achosion sylfaenol problemau i'w hatal rhag digwydd neu waethygu.
- Dilyn dull integredig fel bod cyrff cyhoeddus yn edrych ar yr holl nodau llesiant wrth benderfynu ar eu hamcanion llesiant.
- Cynnwys amrywiaeth o'r boblogaeth yn y penderfyniadau sy'n effeithio arnynt; a
- Gweithio gydag eraill mewn ffordd gydweithredol i ddod o hyd i atebion cynaliadwy a rennir.

4.16 Bydd y nodau, yr amcanion a'r pum ffordd o weithio yn llywio datblygiad y fframwaith ISA. Bydd y fframwaith hwn yn sail i asesu effeithiau arwyddocaol tebygol yr SDP. Bydd y broses ailadroddol hon yn profi cryfderau, gwendidau ac effeithiau amgylcheddol tebygol cydrannau arfaethedig i ddatblygu a mireinio'r SDP wrth iddo symud ymlaen.

Sail Tystiolaeth

4.17 Bydd y Cynllun Datblygu Strategol (SDP) yn cael ei ategu gan sail tystiolaeth gadarn a chymesur wedi'i theilwra i'r heriau penodol y mae'n mynd i'r afael â nhw. Mae gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) y dasg o adolygu materion sy'n gysylltiedig â datblygu yn ei ardal yn barhaus yn unol ag adran 61 o Ddeddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 (PCPA 2004). Mae'r broses adolygu hon yn parhau, cyn ac ar ôl mabwysiadu'r SDP.

4.18 Wrth baratoi SDP, bydd y CBC yn cynnal archwiliad cynhwysfawr o'r dystiolaeth a ddefnyddir ar gyfer paratoi Cynllun Datblygu Lleol (CDLl) yn y rhanbarth. Mae'r archwiliad hwn yn cynnwys dadansoddi'n feirniadol a rhesymoli methodolegau safonol a ddefnyddir ar gyfer llunio a choladu tystiolaeth, gan sicrhau sylfaen gadarn ar gyfer datblygiad pellach y sail tystiolaeth. Yn ogystal, bydd Adroddiadau Monitro Blynyddol (AMRs) yn chwarae rhan hanfodol wrth hysbysu'r SDP drwy nodi ble a pham mae polisïau presennol y CDLl wedi bod yn llwyddiannus neu nad ydynt yn cael eu gweithredu fel y bwriadwyd.

4.19 **Ystyried Perthnasedd Dyddiad Sylfaen:** Rhaid gwerthuso perthnasedd dyddiad sylfaen y dystiolaeth bresennol yn ofalus mewn perthynas â'r polisi cynllunio cenedlaethol cyfredol. Mae polisïau cenedlaethol yn esblygu dros amser, gyda pholisïau newydd yn cael eu cyflwyno ac eraill yn cael eu diddymu, gan effeithio ar y sail tystiolaeth sy'n cefnogi cynlluniau. Mae'n hanfodol asesu a yw'r dystiolaeth bresennol yn parhau i fod yn 'addas i'r pwrpas' neu a oes angen ei diweddaru i gyd-fynd â'r newidiadau polisi hyn.

4.20 **Integreiddio Cynlluniau Datblygu Lleol (CDLl):** Er y bydd yr SDP yn ystyried CDLl presennol ledled y rhanbarth, ni fydd yn unig yn cyfuno eu polisïau, cynigion a dyraniadau heb ystyried strategaeth tymor hwy ar gyfer y rhanbarth. Bydd yr ymrwymiadau a'r dyraniadau o'r CDLl presennol a fabwysiadwyd yn cyfrannu at gydrannau tymor byr i dymor canolig yr SDP cyntaf a gynhyrchwyd.

4.21 Bydd gweledigaeth glir ar gyfer y rhanbarth, ymdrin â gyrwyr newid ac ymateb i gyfleoedd yn bwysig ar gyfer y cyfeiriad hirdymor. Bydd rhaid i'r weledigaeth wneud dewisiadau ar fynegi strategaeth ofodol gynaliadwy, rôl lleoedd a lleoliadau ar gyfer gweithgareddau defnydd tir strategol, yn ogystal â strategaethau ar gyfer pob ACLl o fewn ardal yr SDP. Er y gall Cynlluniau Datblygu Lleol ddarparu'r blociau adeiladu ar gyfer cyfnod tymor byr i ganolig SDP, dylid ystyried y weledigaeth hirdymor o'r newydd.

4.22 **Asesiadau Sail Tystiolaeth a Ragwelir:** Mae'r asesiadau sail tystiolaeth penodol sy'n ofynnol ar gyfer paratoi'r SDP wedi'u manylu yn Atodiad 1.

Archwiliad Annibynnol a Chadernid

4.23 Rhaid i'r CBC beidio â chyflwyno SDP oni bai ei fod o'r farn bod y cynllun yn barod i'w archwilio, Adran 64(2) o Ddeddf 2004. Bydd yr SDP hefyd yn cael ei ystyried yn erbyn y profion cadernid a nodir yn y Llawlyfr SDP. Y tri phrawf yw:

- Prawf 1: A yw'r cynllun yn addas? (A yw'n glir bod yr SDP yn gyson â chynlluniau eraill?)
- Prawf 2: A yw'r cynllun yn briodol? (A yw'r cynllun yn briodol ar gyfer y rhanbarth yng ngoleuni'r dystiolaeth?)
- Prawf 3: A fydd y cynllun yn cyflawni? (A yw'n debygol o fod yn effeithiol?)

Cydymffurfiaeth Gyfreithiol a Rheoleiddiol wrth Baratoi Cynllun

4.24 Rhaid i'r broses baratoi cynllun gydymffurfio â'r holl ofynion gweithdrefnol cyfreithiol a rheoleiddiol gan gynnwys:

- Yr ISA (Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig)
- Y Rheoliadau SEA (Asesiad Amgylcheddol Strategol)
- Y Rheoliadau HRA (Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd), a
- Y CIS (Cynllun Cynnwys y Gymuned).

4.25 Ar ben hynny, bydd angen i'r SDP hefyd gydymffurfio'n gyffredinol â Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040. Bydd y CBC hefyd yn ystyried canllawiau archwilio Penderfyniadau Cynllunio ac Amgylchedd Cymru (PEDW), sy'n amlinellu'r broses a'r ystyriaethau allweddol i'w cyflwyno a'u harchwilio.

Canllaw Cynllunio Atodol (CCA)

4.26 Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) yn nodi Canllawiau Cynllunio Atodol allweddol sy'n hanfodol ar gyfer gweithredu safleoedd a chynigion strategol o fewn y Cynllun Datblygu Strategol (SDP). Yn ogystal, bydd y CBC yn ymdrin â materion ehangach ar sail fwy generig neu ranbarthol. Bydd paratoi dogfennau CCA rhanbarthol yn cynnig fframwaith effeithlon, cydlynol a chyson ar gyfer canllawiau cynllunio manwl, sy'n seiliedig ar bynciau ledled gogledd Cymru. Nod y dull hwn yw lleihau'r angen i greu dogfennau CCA tebyg sawl gwaith ar draws y rhanbarth, a thrwy hynny hyrwyddo cysondeb rhanbarthol a chyflawni effeithlonrwydd ariannol.

Monitro ac Adolygu

4.27 Mae monitro yn broses barhaus ac nid yw'n dod i ben unwaith y bydd cynllun yn cael ei fabwysiadu. Mae'n cynrychioli cylch adborth hanfodol o fewn y broses gylchol o gyflawni datblygu cynaliadwy. Dylai monitro ac adolygu fod yn swyddogaeth barhaus o'r system a arweinir gan gynlluniau ac mae'n agwedd hanfodol ar lunio polisïau sy'n seiliedig ar dystiolaeth. Mae'r gofynion deddfwriaethol allweddol mewn perthynas â monitro ac adolygu fel a ganlyn:

- Mae PCPA 2004 (Adran 61) yn nodi bod yn rhaid i'r CBC barhau i adolygu'r materion y gellir disgwyl iddynt effeithio ar ddatblygiad eu hardal neu gynllunio ei ddatblygiad.
- Mae PCPA 2004 (Adran 76) a Rheoliad SDP 40 yn nodi bod yn rhaid i'r CBC gyhoeddi a chyflwyno AMR i Lywodraeth Cymru sy'n nodi sut mae amcanion y cynllun yn cael eu cyflawni, neu beidio (erbyn 31 Hydref bob blwyddyn).
- Mae PCPA 2004 (Adran 69(1)) a Rheoliad SDP 39(1) gyda'i gilydd yn nodi bod yn rhaid i'r CBC adolygu ei SDP heb fod yn hwy na 6 blynedd o'r dyddiad mabwysiadu.
- Mae rheoliad SDP 39(2) yn nodi bod yn rhaid i'r CBC gymeradwyo drwy benderfyniad adroddiad o adolygiad a baratowyd yn unol ag Adran 69(1) a chyn iddo gael ei gyflwyno i Weinidogion Cymru yn unol ag Adran 69(2). Dylid cyflwyno'r 'Adroddiad Adolygu' (RR) i Lywodraeth Cymru o fewn chwe mis ar ôl sbarduno'r broses adolygu.
- Mae rheoliad 17 o'r Rheoliadau SEA yn ei gwneud yn ofynnol i fonitro cynlluniau penodol i nodi effeithiau andwyol annisgwyl a galluogi camau adfer priodol i gael eu cymryd.

Cydweithio

4.28 Bydd gweithio rhanbarthol cydweithredol yn gwella ansawdd ac effeithlonrwydd yr SDP trwy integreiddio safbwyntiau, arbenigedd, adnoddau a rhanddeiliaid amrywiol. Bydd y dull cydweithredol hwn yn caniatáu i'r CBC i:

- **Adnabod Nodau Cyffredin**: Sefydlu amcanion a rennir sy'n cyd-fynd â blaenoriaethau datblygu rhanbarthol.
- **Rhannu Gwybodaeth**: Hyrwyddo tryloywder a gwneud penderfyniadau gwybodus trwy gyfnewid data a mewnwelediadau.
- **Cydlynu Camau Gweithredu**: Cydamseru mentrau a gweithgareddau i osgoi dyblygu a gwneud y gorau o'r defnydd o adnoddau.
- **Sbarduno Synergeddau**: Gwneud y mwyaf o effaith ymdrechion cyfunol, gan greu canlyniadau mwy effeithiol ac effeithlon.

4.29 Ar ben hynny, bydd cydweithio yn meithrin:

- **Arloesedd:** Annog datrysiadau creadigol i heriau defnydd tir cymhleth.
- **Dysgu ac Addasu:** Hwyluso gwelliant parhaus trwy brofiadau a rennir ac arferion gorau.
- **Ymddiriedaeth a Chyfranogiad y Cyhoedd:** Adeiladu hyder ac ymgysylltu ymhlith aelodau'r gymuned trwy brosesau cynhwysol a thryloyw.

4.30 Bydd y CBC yn ymestyn ei ffocws y tu hwnt i ogledd Cymru. Mae hyn yn cynnwys ymdrechu ar y cyd â Chyd-bwyllgorau Corfforedig eraill yng Nghymru a chyrff cynllunio gofodol perthnasol ac awdurdodau lleol yn Lloegr i fynd i'r afael â materion traws-ranbarthol. Mae cydweithrediad eang o'r fath yn sicrhau cynllunio cynhwysfawr a chydlynol sy'n mynd y tu hwnt i ffiniau rhanbarthol, gan ymdrin â heriau a chyfleoedd daearyddol ehangach.

5 Cynllun Cynnwys y Gymuned (CIS)

5.1 Mae'r CIS yn sefydlu fframwaith cynhwysfawr sy'n manylu ar sut y bydd y CBC yn ymgysylltu â'r gymuned a rhanddeiliaid eraill trwy gydol y broses SDP.

5.2 Mae'r CIS yn ymdrin â'r materion hynny a restrir yn Rheoliad SDP 8 ac yn amlinellu'r egwyddorion a'r mecanweithiau y bydd y CBC yn eu defnyddio i annog cyfranogiad. Mae hyn yn cynnwys:

- Y cyrff ymgynghori cyffredinol a phenodol hynny sydd i fod yn rhan o'r broses.
- Yr amseriad a'r dulliau y ceisir cyfranogiad cymunedol a phryd.
- Esbonio sut mae ymatebion a sylwadau a dderbyniwyd yn cael eu hystyried wrth ddatblygu cynnwys yr SDP.

Egwyddorion allweddol ar gyfer cyfranogi

5.3 Bydd yr egwyddorion ymgynghori canlynol yn llywio dull Cyd-bwyllgorau Corfforedig o gynnwys y gymuned leol a rhanddeiliaid eraill wrth baratoi'r SDP:

- **Ymrwymiad:** Bydd y CBC yn ceisio darparu cyfleoedd i'r gymuned gyfan (gwahanol grwpiau oedran, grwpiau cymunedol lleol, grwpiau anodd eu cyrraedd a grwpiau nodwedd gwarchodedig) gan gynnwys busnesau, i gymryd rhan ar gamau priodol yn y broses gan gynnwys deunydd 'fformat annhechnegol' fel rhan o'r broses i annog ymgysylltu ehangach.
- **Cynwysoldeb:** Bydd y CBC yn annog cyfranogiad gweithredol pawb sydd â diddordeb yn, neu a allai gael eu heffeithio gan yr SDP, gan gynnwys cynhyrchu dogfennau hawdd eu defnyddio a defnyddio technegau ymgynghori hawdd eu defnyddio i annog ymgysylltiad ehangach â'r gymuned, gan gynnwys gyda phlant a phobl ifanc.
- **Addasrwydd:** Bydd y CBC yn ceisio ymgysylltu â'r gymuned trwy'r dulliau mwyaf priodol fel y'u pennir trwy ymgynghori ar y ddogfen hon.
- **Tryloywder a hygyrchedd:** Bydd y CBC yn sicrhau bod yr holl wybodaeth berthnasol ar gael ar-lein ac yn ymgymryd ag ymgysylltu mewn ffordd dryloyw ac agored ac yn ceisio gwneud y defnydd mwyaf o dechnoleg newydd fel ymgynghori rhithwir a chyfryngau cymdeithasol.
- **Atebolrwydd:** Bydd y CBC yn cyhoeddi canlyniadau ymgysylltu â'r gymuned ar-lein ac yn ceisio sicrhau bod yr holl randdeiliaid yn cael eu hysbysu am ganlyniad eu cyfranogiad.
- **Cynhyrchiant:** Bydd y CBC yn ceisio defnyddio ymgynghori rhithwir ac ymgysylltu â'r gymuned i sicrhau cymaint o gonsensws â phosibl ar gynnwys yr SDP.

- **Realaeth:** Bydd y CBC yn ceisio sicrhau bod yr holl bartïon sy'n ymwneud â'r broses yn deall ac yn parhau i fod yn realistig ynglŷn â'r hyn y gellir ei gyflawni yng nghyd-destun deddfwriaeth berthnasol, canllawiau Llywodraeth Cymru, a'r adnoddau sydd ar gael.

5.4 Bydd yr egwyddorion ymgynghori isod yn llywio dull Cyd-bwyllgorau Corfforedig o gynnwys y gymuned leol a rhanddeiliaid eraill wrth baratoi'r SDP:

- **Ymrwymiad**: Bydd y CBC yn darparu cyfleoedd i'r gymuned gyfan, gan gynnwys gwahanol grwpiau oedran, grwpiau cymunedol lleol, grwpiau anodd eu cyrraedd, a grwpiau nodwedd gwarchodedig, yn ogystal â busnesau. Bydd cyfleoedd ymgysylltu yn cael eu cynnig ar gamau priodol yn y broses. Bydd deunydd fformat annhechnegol yn cael ei gynnwys i annog cyfranogiad ehangach.
- **Cynwysoldeb**: Bydd y CBC yn meithrin cyfranogiad gweithredol gan bawb sydd â diddordeb yn yr SDP neu yr effeithir arnynt ganddo. Mae hyn yn cynnwys cynhyrchu dogfennau hawdd eu defnyddio a defnyddio technegau ymgynghori hawdd eu defnyddio i hwyluso ymgysylltiad ehangach, yn enwedig gyda phlant a phobl ifanc.
- **Priodoldeb**: Bydd y CBC yn ymgysylltu â'r gymuned drwy'r dulliau mwyaf addas fel y'u pennir trwy ymgynghori ar y ddogfen hon.
- **Tryloywder a Hygyrchedd**: Bydd y CBC yn sicrhau bod yr holl wybodaeth berthnasol ar gael ar-lein a bydd yn cynnal ymgysylltiad mewn ffordd dryloyw ac agored. Bydd hefyd yn anelu at wneud y mwyaf o'r defnydd o dechnoleg newydd, fel ymgynghoriadau rhithwir a chyfryngau cymdeithasol.
- **Atebolrwydd**: Bydd y CBC yn cyhoeddi canlyniadau ymgysylltu â'r gymuned ar-lein ac yn sicrhau bod yr holl randdeiliaid yn cael eu hysbysu am ganlyniadau eu cyfranogiad.
- **Cynhyrchiant**: Bydd y CBC yn defnyddio ymgynghori rhithwir ac ymgysylltu â'r gymuned i sicrhau cymaint o gonsensws â phosibl ar gynnwys yr SDP.
- **Realaeth**: Bydd y CBC yn sicrhau bod yr holl bartïon sy'n ymwneud â'r broses yn deall ac yn parhau i fod yn realistig ynglŷn â'r hyn y gellir ei gyflawni yng nghyd-destun deddfwriaeth berthnasol, canllawiau Llywodraeth Cymru, a'r adnoddau sydd ar gael.

5.5 Mae'r CBC yn rhoi pwyslais cryf ar adeiladu consensws trwy gydol y broses baratoi SDP. Nod y CBC yw sicrhau bod yr holl randdeiliaid yn ymgysylltu'n weithredol o'r cychwyn cyntaf. Mae Atodiad 4 yn crynhoi dull arfaethedig y CBC ar gyfer ymgysylltu ac ymgynghori â'r gymuned ym mhob cam allweddol o baratoi'r cynllun. Bwriad y dull hwn yw sicrhau tryloywder, cynhwysiant ac ymatebolrwydd trwy gydol y broses SDP gyfan, gan annog cyfranogiad gweithredol a pharhaus gan yr holl bartïon perthnasol.

Yr Iaith Gymraeg ac Ymgysylltu Dwyieithog

5.6 Mae'r CBC wedi ymrwymo i hyrwyddo a chefnogi'r Gymraeg, gan sicrhau ei bywiogrwydd a'i thwf ledled Cymru. Yn unol â gofynion deddfwriaethol, rhaid i'r broses SDP integreiddio ystyriaethau ar gyfer y Gymraeg o'r cychwyn cyntaf. Yn benodol, o dan adran 62(6A) o Ddeddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 (PCPA 2004), rhaid i'r Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig gynnwys asesiad o effeithiau posibl y cynllun ar y defnydd o'r Gymraeg.

5.7 Mae Polisi Cynllunio Cymru (PCC) yn amlinellu gofynion polisi ar gyfer y Gymraeg, tra bod Nodyn Cyngor Technegol 20 (TAN20): 'Cynllunio a'r Gymraeg' yn cynnig canllawiau ar ei ystyried o fewn cynlluniau datblygu a'r broses ISA. Bydd y CBC yn gwerthuso effeithiau posibl yr SDP ar y Gymraeg yn ystod y broses ISA. Bydd y gwerthusiad hwn yn cael ei ddogfennu yn y cynllun adneuo, gan fanylu ar sut y rhoddwyd sylw i'r ystyriaethau iaith Gymraeg. Bydd y broses ISA yn asesu effaith graddfa a lleoliad twf, gweledigaeth, amcanion, polisïau a chynigion ar y Gymraeg. Os yw'r dystiolaeth yn awgrymu effaith niweidiol, bydd y CBC yn ystyried diwygio'r strategaeth neu'n nodi mesurau lliniaru.

5.8 Ar bob cam o'r SDP, bydd Safonau'r Gymraeg yn cael eu cynnal, gydag ymgysylltu dwyieithog yn cael ei hwyluso drwy wahanol fesurau:

- Derbynnir gohebiaeth yn Gymraeg a Saesneg a bydd atebion i ohebiaeth Gymraeg yn Gymraeg.
- Bydd yr holl ddeunyddiau ymgynghori, gan gynnwys llythyrau, ffurflenni sylwadau, hysbysiadau cyhoeddus, a chylchlythyrau, yn ddwyieithog.
- Bydd gan wefan yr SDP gynnwys dwyieithog.
- Bydd cyfarfodydd cyhoeddus yn cael eu cynnal yn ddwyieithog os gofynnir amdanynt ymlaen llaw, gyda rhybudd ymlaen llaw yn ofynnol ar gyfer gwasanaethau cyfieithu.
- Bydd dogfennau'r SDP drafft ar gael yn Gymraeg ar gais, a bydd yr SDP terfynol a fabwysiadwyd ar gael mewn fformatau Cymraeg a Saesneg.

Pwy fydd y CBC yn ymgynghori â hwy?

5.9 Mae'r Rheoliadau SDP yn amlinellu'r gofynion ffurfiol ar gyfer ymgysylltu â rhanddeiliaid wrth lunio DA (Rheoliadau SDP 7 a 9) gan gynnwys cyrff ymgynghori penodol a chyffredinol a'r cyhoedd. Mae hyn yn cyd-fynd â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, sy'n pwysleisio cyfranogiad a chydweithredu effeithiol fel dwy o'i phum ffordd o weithio. Yn unol â hynny, bydd y CBC yn ceisio cynnwys y grwpiau isod yn y broses baratoi SDP. Trwy ymgysylltu â'r grwpiau amrywiol hyn, nod y CBC yw sicrhau ymagwedd gynhwysfawr a chynhwysol at broses baratoi'r SDP, gan adlewyrchu anghenion a dyheadau'r holl randdeiliaid dan sylw:

Aelodau o'r Cyhoedd

5.10 Ymgysylltir â thrigolion drwy ymgynghoriadau cyhoeddus i sicrhau bod modd ystyried eu barn wrth lunio cynllun datblygu. Bydd y CBC yn datblygu ac yn cynnal cronfa ddata ymgynghori sy'n cynnwys gwybodaeth gyswllt a manylion ymgynghori'r unigolion, asiantaethau, sefydliadau a'r grwpiau cymunedol hynny sydd am gymryd rhan yn y broses SDP. Bydd y gronfa ddata yn cynorthwyo'r CBC i reoli'r broses SDP ac yn galluogi partïon â diddordeb i gael eu diweddaru a'u hysbysu am gynnydd.

5.11 Daeth Rheoliad Diogelu Data Cyffredinol yr UE (GDPR) i rym ym mis Mai 2018. Roedd hyn yn gosod cyfyngiadau newydd ar sut y gall sefydliadau ddal a defnyddio data personol a diffinio hawliau am y data hwnnw. O ganlyniad i'r GDPR, rhaid i unrhyw bartïon â diddordeb roi eu caniatâd, yn ysgrifenedig, os ydynt yn dymuno cael eu hychwanegu at y gronfa ddata rhanddeiliaid newydd. Bydd unrhyw un sy'n gwneud sylwadau yn unrhyw un o gamau'r broses SDP yn cael ei ystyried i fod wedi rhoi ei ganiatâd a bydd yn cael ei ychwanegu at gronfa ddata rhanddeiliaid. Bydd hyn yn galluogi'r CBC i weinyddu eu sylwadau a'u diweddaru. Bydd cynrychiolwyr hefyd yn cael cyfle i dderbyn gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg.

5.12 Os yw unrhyw berson, grŵp, sefydliad neu gwmni yn dymuno bod yn rhan o baratoi'r SDP, gallant ofyn am gael eu hychwanegu at gronfa ddata rhanddeiliaid trwy gofnodi eu manylion cyswllt ar wefan CBC .

Awdurdodau Lleol ac Aelodau Etholedig

5.13 Bydd cydweithio â chynghorau cyfagos a chynrychiolwyr etholedig yn sicrhau aliniad rhanbarthol ac integreiddio strategaethau. Ymgynghorir yn ffurfiol ag Awdurdodau Lleol ym mhob cam allweddol o'r broses SDP trwy eu priod Brif Weithredwyr ac Arweinwyr. Cyfathrebir trwy e-bost. Bydd y CBC hefyd yn bwydo gwybodaeth ac yn ceisio mewnbwn gan:

- Grŵp Swyddogion Cynllunio Gogledd Cymru (NWPOG)
- Rhwydweithiau Grŵp Rheolwyr Polisi Gogledd Cymru (NWPMG)
- Swyddogion perthnasol ag arbenigeddau eraill fel trafnidiaeth ranbarthol a datblygu economaidd.
- Ymgysylltir â Phrif Weithredwyr a chyfarwyddwyr y rhanbarth drwy fforymau priodol.

5.14 Er mwyn sicrhau bod Cynghorwyr Awdurdodau Lleol yn cymryd rhan yn briodol yn y broses SDP, gallant ofyn am gael eu hychwanegu at gronfa ddata'r SDP. Bydd hyn yn caniatáu ymgynghori â hwy a'u hysbysu ym mhob cam allweddol o'r broses SDP. Bydd yr holl gyfathrebu â Chynghorwyr yn cael ei gynnal trwy e-bost, gan sicrhau diweddariadau amserol ac uniongyrchol. Yn ogystal, bydd Awdurdodau Lleol yn helpu i ledaenu'r wybodaeth hon i'w Cynghorwyr trwy rwydweithiau mewnol sefydledig, gan helpu i gynnal llinellau cyfathrebu clir a sicrhau bod Cynghorwyr yn parhau i gael eu hysbysu drwy gydol y broses.

Cynghorau Tref a Chymuned

5.15 Mae rôl Cynghorau Tref a Chymuned wrth ledaenu gwybodaeth i drigolion ar faterion o bwysigrwydd lleol yn hanfodol. Maent yn gyswllt hanfodol i gymunedau ledled gogledd Cymru, gan sicrhau bod trigolion yn cael eu hysbysu ac yn ymwneud â materion lleol. Ymgynghorir â Chynghorau Tref a Chymuned yn ffurfiol ym mhob cam allweddol o'r broses SDP, gan sicrhau bod eu mewnbwn a'u hadborth yn cael eu hystyried. Bydd y cynghorau hyn yn cael eu hychwanegu at gronfa ddata'r SDP, a bydd yr holl ohebiaeth yn cael ei chynnal trwy e-bost, gan hwyluso cyfathrebu effeithlon ac amserol.

Llywodraeth Cymru

5.16 Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru i alinio â pholisïau cenedlaethol, fframweithiau a nodau datblygu cynaliadwy.

Cyd-bwyllgorau Corfforedig Cyfagos

5.17 Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn ymgysylltu ac yn ymgynghori â Chyd-bwyllgorau Corfforedig eraill yng Nghymru i:

- **Feithrin Pwrpas a Rennir:** Mae'r pandemig wedi uno sefydliadau'r sector cyhoeddus yn fwy nag erioed. Wrth symud ymlaen, bydd yn hanfodol cynnal yr aliniad hwn o amgylch pwrpas cyffredin i wella cydweithredu a chydlyniant.
- **Hyrwyddo Tryloywder a Bod yn Agored:** Bydd annog cyfathrebu agored, rhannu gwybodaeth, a chynnal tryloywder yn adeiladu ymddiriedaeth ac yn gwella prosesau gwneud penderfyniadau.
- **Arbenigedd Sbarduno:** Bydd tynnu ar y wybodaeth arbenigol o wahanol swyddogaethau busnes yn hanfodol i lywio penderfyniadau ac arferion mireinio, yn enwedig mewn meysydd fel cynllunio strategol a thrafnidiaeth.
- **Annog Cydweithredu Trawsffiniol:** Bydd croesawu cydweithredu ar draws timau a sefydliadau yn helpu i yrru arloesedd a sicrhau bod penderfyniadau yn parhau i ganolbwyntio ar bobl, gan gadw cymunedau wrth wraidd ymdrechion cynllunio rhanbarthol.

Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus

5.18 Sefydlwyd Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus (PSB) yn 2015 i ddod ag arweinwyr gwasanaethau cyhoeddus lleol ynghyd i asesu ac ymdrin ag anghenion lles eu hardaloedd, fel rhan o Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae aelodau'r bwrdd fel arfer yn cynnwys arweinwyr o'r awdurdod lleol, y bwrdd iechyd, yr awdurdod tân ac achub, Cyfoeth Naturiol Cymru, yn ogystal â chynrychiolwyr o'r sector gwirfoddol, Llywodraeth Cymru, yr heddlu, y comisiynydd heddlu a throseddu a'r gwasanaethau prawf. Yn ystod

camau allweddol paratoi'r SDP, bydd y CBC yn ymgynghori â'r holl Fyrddau Gwasanaethau Cyhoeddus (PSBs) yng Nghymru trwy e-bost:

- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ynys Môn a Gwynedd
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Caerdydd
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Sir Gaerfyrddin
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Conwy a Sir Ddinbych
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Cwm Taf Morgannwg
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Sir y Fflint a Wrecsam
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Gwent
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Castell-nedd Port Talbot
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Sir Benfro
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Abertawe
- Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Bro Morgannwg

Busnesau

5.19 Bydd y gymuned fusnes leol, gan gynnwys arweinwyr y diwydiant a Siambrau Masnach, yn cymryd rhan i ystyried yr effaith ar ddatblygiad economaidd ac isadeiledd.

Sefydliadau Amgylcheddol

5.20 Bydd ymgysylltu â CNC a grwpiau amgylcheddol yn sicrhau bod yr SDP yn cyd-fynd â nodau ynghylch cynaliadwyedd, bioamrywiaeth a gweithredu hinsawdd. Bydd cydweithio rhwng Partneriaid Trafnidiaeth ac Isadeiledd â Thrafnidiaeth Cymru a darparwyr isadeiledd i integreiddio defnydd tir a chynllunio trafnidiaeth gynaliadwy. Bydd cydweithio rhwng y Sectorau Iechyd ac Addysg â byrddau iechyd, ysgolion a sefydliadau addysg uwch yn sicrhau bod gwasanaethau yn cael eu cynllunio yn unol â thwf ac anghenion cymunedol yn y dyfodol. Pobl Ifanc a Chenedlaethau'r Dyfodol - bydd sefydliadau ieuenctid, ysgolion, a llwyfannau eraill yn sicrhau bod lleisiau pobl ifanc yn cael eu cynnwys, gan ganolbwyntio ar effaith hirdymor y cynllun.

5.21 Bydd cyflawni nodau ac amcanion y Cynllun Datblygu Strategol (SDP) yn gofyn am dir a buddsoddiad. Gall tirfeddianwyr, asiantau, a datblygwyr sydd â diddordeb mewn cymryd rhan yn y broses hon ofyn am gael eu hychwanegu at gronfa ddata ymgynghori yr SDP.

Partneriaid Trafnidiaeth ac Isadeiledd

5.22 Cydweithio â Thrafnidiaeth Cymru a darparwyr isadeiledd i integreiddio defnydd tir a chynllunio trafnidiaeth gynaliadwy.

Sectorau Iechyd ac Addysg

5.23 Bydd cydweithio â byrddau iechyd, ysgolion a sefydliadau addysg uwch yn sicrhau bod gwasanaethau yn cael eu cynllunio yn unol â thwf ac anghenion cymunedol yn y dyfodol.

Pobl Ifanc a Chenedlaethau'r Dyfodol

5.24 Bydd sefydliadau ieuenctid, ysgolion, a llwyfannau eraill yn sicrhau bod lleisiau pobl ifanc yn cael eu cynnwys, gan ganolbwyntio ar effaith hirdymor y cynllun.

Y Sector Tai a Datblygu

5.25 Bydd ymgysylltu â chymdeithasau tai, datblygwyr a thirfeddianwyr yn hanfodol i drafod anghenion tai a dyraniad tir yn y dyfodol. Bydd cyflawni nodau ac amcanion yr SDP yn gofyn am dir a buddsoddiad. Gall tirfeddianwyr, asiantau, a datblygwyr sydd â diddordeb mewn cymryd rhan yn y broses hon ofyn am gael eu hychwanegu at gronfa ddata ymgynghori yr SDP.

5.26 Bydd y broses Safleoedd a Lleoliadau Ymgeisiol Strategol yn rhoi cyfle i'r rhai sydd â diddordeb mewn tir gyflwyno safleoedd a lleoliadau i'w hystyried i'w datblygu. Bydd Galwad am Safleoedd a Lleoliadau Ymgeisiol Strategol yn cael ei wneud, a bydd angen cyflwyno'r holl gynigion trwy ffurflen safonol. Bydd y ffurflen yn cynnwys y meini prawf sy'n ofynnol i gynorthwyo i asesu addasrwydd safleoedd a lleoliadau i'w cynnwys fel dyraniadau posibl yn yr SDP.

5.27 Bydd trothwy ar gyfer derbyn Safleoedd a Lleoliadau Ymgeisiol Strategol yn cael ei osod i sicrhau bod y cynllun yn parhau i fod yn canolbwyntio'n strategol. Bydd y trothwy hwn yn cael ei bennu ymlaen llaw i ddarparu eglurder o'r broses ac osgoi gwneud gwaith diangen ar gyfer safleoedd a fydd yn cael eu gwrthod ar unwaith. Bydd diffinio trothwyon priodol, gosod paramedrau lleoliad/cyfyngiadau eang yn ogystal â sicrhau bod ystod eang o wybodaeth wedi'i chyhoeddi i lywio'r broses hon yn rhoi arweiniad pwysig i hyrwyddwyr y safle ar faint, cwantwm a'r math o safle a fydd yn cael ei ddyrannu/ei gynnig neu ei ddiogelu yn yr SDP. Anogir pob rhanddeiliad yn gryf i ymgyfarwyddo â'r Llawlyfr SDP i ddeall eu rolau a'u cyfrifoldebau yn y broses yn llawn. Bydd hyn yn sicrhau cyfranogiad effeithiol a chadw at y canllawiau sefydledig.

Cyrff Ymgynghori Penodol

5.28 Mae Cyrff Ymgynghori Penodol, fel y'u diffinnir gan Reoliad SDP 6, yn cwmpasu endidau statudol megis:

- Llywodraeth Cymru
- Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC)
- Dŵr Cymru
- Cwmnïau cyfleustodau (Cymru a Lloegr)
- Network Rail a Thrafnidiaeth Cymru

- Cyd-bwyllgorau Corfforedig Cyfagos (CBC)
- Byrddau Iechyd Lleol o fewn ardal CBC neu gyfagos iddi
- Pob Cyngor Tref a Chymuned o fewn ardal CBC neu gyfagos iddi
- Awdurdodau Cynllunio Lleol (ACLl) o fewn ac yn gyfagos i'r ardal SDP (bydd yr Awdurdodau Cynllunio Lleol (ACLl) yn defnyddio eu rhwydweithiau cyfathrebu presennol i sicrhau bod pob cynghorydd yn cael ei hysbysu'n briodol).
- Adrannau Llywodraeth y DU os yw'r SDP yn debygol o effeithio ar eu buddiannau. Bydd y cyrff hyn yn cymryd rhan ffurfiol yn ystod y broses.

Cyrff Ymgynghori Cyffredinol fel y'u diffinnir gan Reoliad SDP 5

5.29 Mae'r grwpiau hyn yn cynnwys:

- cyrff gwirfoddol, y mae rhai neu bob un o'u gweithgareddau o fudd i unrhyw ran o ardal y CBC,
- cyrff sy'n cynrychioli buddiannau gwahanol grwpiau hîl, ethnig neu genedlaethol mewn unrhyw ran o ardal y CBC,
- cyrff sy'n cynrychioli buddiannau gwahanol grwpiau crefyddol mewn unrhyw ran o ardal y CBC,
- cyrff sy'n cynrychioli buddiannau personau anabl, o fewn ystyr adran 6 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010(1), mewn unrhyw ran o ardal y CBC,
- cyrff sy'n cynrychioli buddiannau personau sy'n cynnal busnes mewn unrhyw ran o ardal y CBC, a
- chyrff sy'n cynrychioli buddiannau diwylliant Cymru mewn unrhyw ran o ardal y CBC.

5.30 Mae'r defnydd o grwpiau ymbarél fel yr amlinellir uchod yn hanfodol i gyrraedd trawstoriad mor eang â phosibl o'r gymuned. Gallai mwy o ddefnydd o rwydweithiau helpu i gyrraedd grwpiau anoddach eu cyrraedd, gan gynnwys rhai o wahanol darddiad hîl neu ethnig.

5.31 Mae Atodiad 2 yn cynnwys rhestr arfaethedig o gyrff ymgynghori cyffredinol.

Ymgysylltu â grwpiau anodd eu cyrraedd yn y broses SDP

5.32 Mae grwpiau anodd eu cyrraedd yn segmentau o gymdeithas sydd wedi cael eu tangynrychioli yn hanesyddol yn y broses o baratoi'r cynllun. Mae ymgysylltu â'r grwpiau hyn yn gofyn am ymdrech ychwanegol i sicrhau eu bod yn rhan o'r broses SDP. Mae angen dull hyblyg o ymgysylltu, ond rhaid i hyn ddigwydd o fewn y cyfnodau cyfranogi ac ymgynghori penodedig.

5.33 Er mwyn ymgysylltu â grwpiau anodd eu cyrraedd yn effeithiol yn y broses SDP, bydd y CBC yn sbarduno asiantaethau a grwpiau presennol, fel y Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus, pryd bynnag y bo modd. Yn ogystal, gellir cyflogi canolwyr dibynadwy i gasglu barn y rhai sydd heb yr hyder i gymryd rhan yn uniongyrchol yn y broses SDP. Mae'r

grwpiau isod wedi cael eu nodi fel rhai na ymgysylltwyd â hwy'n ddigonol wrth baratoi cynlluniau blaenorol a byddant yn cael eu hannog i gymryd rhan:

- Pobl ifanc a phlant
- Pobl ag anableddau
- Pobl hŷn
- Pobl ag anawsterau dysgu
- Pobl ddigartref
- Lleiafrifoedd ethnig
- Sipsiwn a Theithwyr

Sut y bydd y CBC yn eich cynnwys chi

5.34 Bydd gwybodaeth am broses yr SDP (Cynllun Datblygu Strategol) yn cael ei diweddaru'n rheolaidd ar wefan y CBC (Cyd-bwyllgor Corfforedig). Bydd copïau o'r dogfennau perthnasol sy'n gysylltiedig â'r broses SDP hefyd ar gael ym Mhrif Swyddfa'r CBC ac ym mhob Prif Swyddfa Llywodraeth Leol yng ngogledd Cymru fel y rhestrir yn Atodiad 3.

Technoleg Ddigidol ar gyfer Ymgysylltu a Lledaenu Gwybodaeth

5.35 Mae pandemig Covid-19 wedi pwysleisio rôl hanfodol technoleg ddigidol wrth gynnal cyfathrebu ac ymgysylltu effeithiol â phartneriaid. Yn ystod y cyfnod hwn, mae sefydliadau wedi dibynnu fwyfwy ar ddatrysiadau digidol arloesol. O ganlyniad, dull diofyn y CBC trwy gydol y broses SDP fydd blaenoriaethu cyfathrebu electronig ac ymgysylltu rhithwir.

Mynd i'r afael ag Allgáu Digidol

5.36 Gan gydnabod nad oes gan bawb fynediad i'r rhyngrwyd, mae'r CBC wedi ymrwymo i sicrhau cynhwysiant yn ei broses ymgysylltu. Ar gyfer unigolion heb fynediad i'r rhyngrwyd:

- Bydd copïau caled o ddogfennau ar gael mewn lleoliadau penodol.
- Darperir ffurflenni sylwadau papur ar gais.

Sicrhau Ymgynghoriad Clir a Hygyrch

5.37 Mae'r CBC yn ymroddedig i wneud pob cam o'r broses ymgynghori mor glir a hygyrch â phosibl. I hwyluso hyn:

- Bydd swyddogion ar gael (trwy apwyntiadau wedi'u trefnu ymlaen llaw) i ymdrin ag ymholiadau sy'n gysylltiedig â'r SDP ar ddyddiau'r wythnos yn ystod oriau swyddfa arferol.
- Gellir cyfeirio ymholiadau at y CBC trwy eu cyfeiriad gwe neu at Brif Swyddfa'r CBC.

5.38 Trwy sbarduno technolegau digidol a darparu dulliau mynediad amgen, nod y CBC yw meithrin ymgysylltiad cynhwysfawr a chynhwysol trwy gydol y broses SDP.

Rhoi Cyhoeddusrwydd i'r Broses SDP

5.39 Mae'r CBC wedi ymrwymo i sicrhau ymwybyddiaeth eang ac ymgysylltiad gweithredol trwy gydol y broses SDP. Y camau i gyflawni hyn yw:

- **Cyswllt Uniongyrchol**: Bydd y CBC yn cyfathrebu'n uniongyrchol â phartïon â diddordeb, yn bennaf trwy e-bost neu lythyrau, naill ai'n Gymraeg neu Saesneg yn ôl yr angen.
- **Cyfryngau Cymdeithasol**: Defnyddio platfformau cyfryngau cymdeithasol CBC, pan fo'n briodol, i rannu diweddariadau a gwybodaeth.
- **Ymgysylltu ag Aelodau Etholedig**: Cynnal gweithdai ffocws, sesiynau briffio, a sesiynau galw heibio ac adrodd i gyfarfodydd CBC perthnasol.
- **Datganiadau i'r Wasg**: Cyhoeddi datganiadau i'r wasg i'r cyfryngau lleol fel bo'n briodol i gyrraedd cynulleidfa ehangach.
- **Dogfennau Addysgiadol**: Creu fersiynau hawdd eu darllen neu ddogfennau cryno i hwyluso dealltwriaeth o gamau allweddol.
- **Arddangosfeydd Gwybodaeth i'r Cyhoedd**: Trefnu arddangosfeydd cyhoeddus, sesiynau galw heibio, neu arddangosfeydd rhithwir.
- **Ymgysylltu ac Ymgynghori Rhithwir**: Defnyddio technoleg ar y we fel gweminarau i ymgysylltu ac ymgynghori â rhanddeiliaid.

Darparu Cyfleoedd i Gymryd Rhan

5.40 Nod y CBC yw cynnig nifer o gyfleoedd i randdeiliaid a phartïon â diddordeb gael gafael ar wybodaeth a chymryd rhan yn y broses SDP. Fodd bynnag, oherwydd cyfyngiadau adnoddau, rhaid cydbwyso maint yr ymgysylltiad. Mae'r prif ystyriaethau'n cynnwys:

- **Triniaeth Deg a Chyfartal**: Sicrhau bod pob ymgynghorai yn cael ei drin yn deg ac yn gyfartal.
- **Cyfyngiadau Adnoddau**: Cydnabod terfynau'r adnoddau sydd ar gael ar gyfer gweithgareddau ymgysylltu.
- **Argaeledd Swyddogion**: Ni fydd swyddogion yn mynychu cyfarfodydd a drefnir gan grwpiau unigol ond byddant ar gael yn ystod oriau swyddfa arferol trwy gydol y broses SDP i ddarparu gwybodaeth neu gymorth yn ôl yr angen

Cronfa Ddata Ymgynghorai'r SDP

5.41 Bydd 'Cronfa Ddata Ymgynghorai'r SDP' yn cael ei chreu i gynnwys aelodau o'r cyhoedd, unigolion sydd â diddordeb, ac unrhyw sefydliadau sydd wedi gofyn am ddiweddariadau am bob cam o'r broses SDP (Cynllun Datblygu Strategol). Prif nod y gronfa ddata hon yw sicrhau bod y rhai nad ydynt ar restr swyddogol Llywodraeth Cymru o ymgynghoreion ar gyfer

Cynlluniau SDP yn dal i fod yn rhan o'r broses a'u diweddaru drwy gydol y broses. O 25 Mai 2018, mae'r Rheoliad Diogelu Data Cyffredinol (GDPR) yn gorfodi cyfyngiadau newydd ar sut y gall sefydliadau storio a defnyddio data personol, gan ddiffinio hawliau unigolion mewn perthynas â'u data. Bydd y GDPR yn berthnasol i 'Gronfa Ddata Ymgynghorai'r SDP', ac felly, rhaid i aelodau'r cyhoedd roi caniatâd ysgrifenedig i gael eu hychwanegu at gronfa ddata'r SDP.

Ychwanegu Manylion at Gronfa Ddata'r SDP

5.42 Gall unrhyw un sy'n dymuno cael ei ychwanegu at gronfa ddata'r SDP wneud hynny trwy gysylltu â'r Tîm SDP naill ai trwy e-bost neu'n ysgrifenedig.

Neilltuo Rhifau Cynrychiolydd

5.43 Bydd rhif cynrychiolydd unigryw i bob person (cynrychiolydd) sy'n cael ei ychwanegu at y gronfa ddata, a fydd yn aros yr un fath trwy gydol pob cam o baratoi SDP er mwyn cysondeb. Defnyddir y rhif hwn i gyfeirio at unrhyw sylwadau a wneir yn ystod camau ymgynghori.

Diweddaru Manylion Cyswllt

5.44 Mae'n gyfrifoldeb ar bob cynrychiolydd i roi gwybod i'r CBC os yw eu manylion cyswllt yn newid yn ystod y broses SDP. Mae hyn yn hanfodol er mwyn rhoi gwybod i'r holl gynrychiolwyr yn llawn am y cynnydd. Yn yr un modd, ar gyfer Safleoedd a Lleoliadau Ymgeisiol Strategol, rhaid cyfathrebu unrhyw newidiadau mewn perchnogaeth tir i'r CBC er mwyn atal unrhyw oedi yn y broses.

Adeiladu Consensws

5.45 Mae'r CBC wedi ymrwymo i adeiladu consensws trwy wahanol ddulliau ymgysylltu ac ymgynghori fel yr amlinellir yn y CIS. Mae cyflawni consensws yn gofyn diweddaru'r gymuned a phartïon eraill sydd â diddordeb yn llawn ac ymgysylltu â hwy'n effeithiol, yn enwedig yn ystod camau cynnar paratoi'r SDP. Mae'r CBC yn cydnabod y bydd adegau pan na ellir cyrraedd consensws, gan arwain at wahaniaethau barn.

5.46 Er mwyn sicrhau tryloywder yn y broses o wneud penderfyniadau, bydd y CBC yn cadw trywydd archwilio clir o'r holl benderfyniadau. Bydd hyn yn rhoi sicrwydd i'r rhai sy'n anghytuno, gan ddangos bod penderfyniadau yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn. Ar ben hynny, bydd y CBC yn ystyried yn ofalus yr holl dystiolaeth ategol a ddarperir gan gynrychiolwyr a rhanddeiliaid, ochr yn ochr â sylfaen dystiolaeth yr SDP, i gefnogi safbwyntiau amrywiol.

5.47 I grynhoi, mae dull y CBC o adeiladu consensws yn cynnwys:

- Diweddaru'r holl randdeiliaid yn llawn ac ymgysylltu â hwy o'r cychwyn cyntaf.
- Defnyddio amrywiaeth o ddulliau ymgysylltu ac ymgynghori yn unol â'r CIS.
- Cynnal tryloywder trwy drywydd archwilio clir o benderfyniadau.
- Ystyried yr holl dystiolaeth a safbwyntiau yn drylwyr.

5.48 Mae'r dull hwn yn sicrhau, hyd yn oed yn absenoldeb cytundeb unfrydol, bod y broses yn parhau i fod yn deg, yn dryloyw, ac yn seiliedig ar dystiolaeth.

Rheoli Sylwadau

5.49 Bydd sylwadau a dderbynnir o fewn yr amserlenni penodedig yn cael eu trin fel a ganlyn:

- Cydnabyddiaeth drwy e-bost (neu lythyr lle bo'r angen) gan ddarparu manylion cyswllt a manylu ar sut bydd y CBC yn delio â'r sylwadau
- Manylion y camau nesaf yn y broses o baratoi'r SDP
- Ymatebion y CBC i sylwadau a gofnodwyd ac a gyhoeddwyd yn unol â'r Rheoliadau SDP.

5.50 Bydd gwefan y CBC yn cael ei defnyddio i ddarparu gwybodaeth a newyddion diweddar am gynnydd yr SDP. Ar bob cam allweddol, bydd ymatebion ymgynghori yn cael eu hadrodd i'r CBC.

5.51 Bydd deisebau a dderbynnir yn ystod cyfnodau ymgynghori ar yr SDP yn cael eu cydnabod a'u cofrestru fel cynrychiolaeth ddilys. Rhaid i bob deiseb enwebu un cyflwynydd. Anfonir cydnabyddiaeth drwy e-bost neu lythyr at gyflwynydd y ddeiseb a fydd yn bwynt cyswllt a bydd ganddo'r hawl i gael ei glywed mewn unrhyw Archwiliad yn y dyfodol, yn amodol ar gytundeb gan yr Arolygydd (PEDW). Nid yw hyn yn cyfyngu ar hawl unigolion sy'n llofnodi'r ddeiseb i gyflwyno sylwadau ffurfiol ar wahân ar yr SDP.

Sylwadau Hwyr

5.52 Mae'r broses baratoi'r SDP yn ddarostyngedig i gyfnodau ymgynghori statudol ac anstatudol sydd â chyfnodau diffiniedig lle dylid gwneud sylwadau. Er mwyn sicrhau tegwch a chydraddoldeb i bawb, bydd unrhyw sylwadau/cynrychiolaeth a dderbynnir ar ôl diwedd y cyfnod ymgynghori rhagnodedig yn cael eu hystyried fel rhai 'heb eu gwneud yn briodol' ac ni fyddant yn cael eu hystyried ymhellach. Mae'r amserlen i gynhyrchu'r SDP wedi cael ei chytuno gan Lywodraeth Cymru a gallai derbyn sylwadau hwyr arwain at oedi na fyddai'n dderbyniol.

5.53 Dim ond pan fo'r CBC yn fodlon bod ymgais wirioneddol i gyflwyno sylwadau o fewn yr amserlenni penodol wedi'i gwneud, y bydd sylwadau hwyr yn cael eu cofrestru fel rhai a wnaed yn briodol. Bydd angen tystiolaeth o ddosbarthu, postio ac ati i gefnogi honiadau o'r fath. Disgwylir i amgylchiadau o'r fath fod yn eithriadol, a chynghorir pob cynrychiolydd i gyflwyno sylwadau (cynrychiolaeth) o fewn y cyfnodau ymgynghori a hysbysebwyd.

Argaeledd Dogfennau

5.54 Bydd dogfennau'r SDP a'r ffurflenni cynrychiolaeth ar gael yn electronig yng nghamau perthnasol y broses baratoi ar wefan CBC yn: XXXXXXX

Bydd copïau cyfeirio hefyd ar gael yn y lleoliadau isod:

- Prif Swyddfa CBC: Sarn Mynach
- Prif Swyddfeydd Llywodraeth Leol (Atodiad 3)

5.55 Lle bo'r angen, bydd copïau caled o ddogfennau yn cael eu hanfon at gyrff Ymgynghori Penodol. Fodd bynnag, ni fydd copïau papur o ddogfennau yn cael eu hanfon yn gyffredinol yn ystod y broses SDP gan y byddant ar gael i'r cyhoedd yn y lleoliadau a restrir uchod, a hefyd ar gael yn electronig ar wefan Cyd-bwyllgorau Corfforedig. Mewn amgylchiadau eithriadol, gellir cynnig copïau papur. Fodd bynnag, bydd hyn yn cael ei asesu fesul achos yn dibynnu ar anghenion penodol yr unigolyn neu'r rhanddeiliad perthnasol.

5.56 Mae crynodeb o gyfranogiad rhanddeiliaid yng nghyfnodau allweddol yr SDP wedi'i atodi fel Atodiad 4.

6 Yr Amserlen

6.1 Mae'r amserlen yn nodi amserlen gynhwysfawr ar gyfer paratoi'r SDP, gan ddarparu amserlenni clir a cherrig milltir ar gyfer camau allweddol y broses. Mae'r amserlen wedi'i strwythuro'n ddwy brif ran:

Camau Diffiniol:

- Yn cwmpasu pob cam hyd at a chan gynnwys y cam Adneuo statudol.
- Mae cynnydd y Cynllun Datblygu Strategol (SDP) yn ystod y camau hyn o dan reolaeth uniongyrchol y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC).
- Mae'r dyddiadau targed ar gyfer y camau hyn yn cael eu hystyried yn realistig a bydd pob ymdrech yn cael ei wneud i gadw atynt.

Camau Dangosol:

- Yn cwmpasu'r camau o baratoi'r cynllun y tu hwnt i'r cam Adneuo statudol.
- Mae cynnydd yn y camau hyn yn dibynnu ar amrywiol ffactorau allanol (e.e. nifer y sylwadau a dderbyniwyd, nifer y sesiynau gwrandawiad arholiad, yr amser a gymerir i dderbyn Adroddiad yr Arolygydd) y mae gan y CBC reolaeth gyfyngedig arnynt.
- Mae'r dyddiadau ar gyfer y camau hyn yn destun ailystyriaeth ar ôl cyrraedd y cam Adneuo. Bryd hynny, bydd amseroedd diffiniol ar gyfer y camau sy'n weddill yn cael eu paratoi a'u cyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w cytuno a'u cyhoeddi.

6.2 Tabl 1: Crynodeb o'r Amserlen SDP: Mae'r tabl isod yn rhoi crynodeb o'r camau allweddol a'r cerrig milltir o'r amserlen fanwl a amlinellir yn Atodiad 5 (yn seiliedig ar recriwtio sy'n dechrau ym mis Ebrill 2025)

Cam Allweddol			Amserlenni
Diffiniol			
Cam 1	Cytundeb Cyflawni Paratoi a chyflwyno	Rheoliadau SDP 7 i 12	Cytundeb Cyflawni i'w gyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w gymeradwyo erbyn mis Awst 2025.
Cam 2	Cyn-adneuo Paratoi a chyfranogiad	Rheoliad SDP 16 (1) – (a-d)	Awst 2026 – Gorffennaf 2027
Cam 3	Strategaeth a Ffafrir ymgynghoriad	Rheoliad SDP 17 - 19	Hydref – Tachwedd 2027

	cyhoeddus (6 wythnos)		
Cam 4	Paratoi'r Cynllun Adnau ac ymgynghoriad cyhoeddus	Rheoliadau SDP 20 - 22	Rhagfyr 2027 – Chwefror 2029 (Ymgynghoriad Cyhoeddus: Mawrth 2029 – Ebrill 2029)
Cam 5	Cyflwyno i PEDW a Llywodraeth Cymru ar gyfer E.I.P.	Rheoliad SDP 23	Ionawr 2030
Dangosol			
Cam 6	Archwiliad	Rheoliad SDP 24	Ebrill 2030 – Mai 2030
Cam 7	Adroddiad yr Arolygydd	Rheoliad SDP 25	Ionawr 2031
Cam 8	Mabwysiadu	Rheoliad SDP 35	Mawrth 2031

6.3 Mae Atodiad 4 yn cynnwys amserlen fanwl ar y rhaglen sy'n amlinellu'r amserlen benodol ar gyfer pob cam o baratoi'r cynllun. Mae'n darparu dadansoddiad o'r tasgau i'w cwblhau, o gasglu data cychwynnol i fabwysiadu'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP) yn derfynol. Mae pob carreg filltir yn yr amserlen yn cyd-fynd â dyddiadau cau clir ac amcangyfrif o hyd, gan sicrhau tryloywder ac atebolrwydd yn y broses. Mae'r atodiad yn gwasanaethu fel cyfeiriad i randdeiliaid olrhain cynnydd ac alinio eu cyfranogiad ar bwyntiau allweddol

Asesiad Risg

6.4 Yn unol â gofynion y Llawlyfr SDP, mae SDPs i'w cwblhau o fewn pum mlynedd o gytundeb ffurfiol y DA. Mae darpariaeth ar gyfer un cyfnod llithro ychwanegol o dri mis, gan ddarparu hyblygrwydd cyfyngedig os oes angen. Mae unrhyw wyriad y tu hwnt i'r amserlen hon yn gofyn am adolygiad ffurfiol i'r DA, y dylid ei ystyried o dan amgylchiadau eithriadol yn unig. Mae'r CBC wedi nodi meysydd risg penodol a allai arwain at wyriadau o'r amserlen. Mae'r risgiau hyn, ynghyd â'r ymatebion arfaethedig ar gyfer eu rheoli, yn cael eu manylu yn Atodiad 6.

7 Cyllideb y Rhaglen a Strategaeth Adnoddau

7.1 Er mwyn sicrhau gweithrediad effeithiol amserlen yr SDP, bydd angen lefel briodol o gyllideb ac adnoddau staff. Bydd y dyraniad hwn yn cael ei adlewyrchu trwy ymgorffori'r gofyn i baratoi SDP yn y Cynllun Corfforaethol diwygiedig a'r Cynllun Ariannol Tymor Canolig.

Cyllideb Rhaglen SDP

7.2 Mae'r tabl isod yn amlinellu'r costau disgwyliedig sy'n gysylltiedig â pharatoi'r SDP, yn seiliedig ar asesiad a gynhaliwyd gan Grŵp Swyddogion Cynllunio Gogledd Cymru (NWPOG).

Costau Sylfaenol	Amcangyfrif o'r Gost
Paratoi'r sail tystiolaeth	tua £834,750
Archwiliad cyhoeddus	tua £262,500
Cronfa ddata ymgynghori	£31,500
Offer swyddfa gefn a gwefan	£66,150
Cyfieithu ac argraffu	£110,250
Adnoddau staff	£1,971,334
Cyfanswm y gost a ragwelir o baratoi'r SDP dros gyfnod o 5 mlynedd.	**£3,276,484**

Strategaeth Adnoddau

7.3 Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) yn anelu at recriwtio'r bobl iawn gyda'r sgiliau cywir i'r rolau cywir ar yr adeg iawn. Mae'r CBC yn credu bod sefydlu tîm rhanbarthol annibynnol yn hanfodol i sicrhau bod digon o adnoddau staff ar gael ar gyfer paratoi a chyflawni'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP). Wedi dweud hynny, mae cronfa gyfyngedig o weithwyr proffesiynol cynllunio profiadol hefyd ac mae'r CBC yn arbennig eisiau osgoi recriwtio staff o Awdurdodau Cynllunio Lleol yn y rhanbarth a allai wedyn arwain at dimau Cynllun Lleol priodol yn ei chael hi'n anodd cael adnoddau eu hunain.

7.4 Mae'r rolau arfaethedig ar gyfer y tîm cynllunio rhanbarthol wedi'u nodi isod:

- Pennaeth Tîm SDP
- Uwch Gynllunydd Rhanbarthol x4
- Swyddog Cymorth Technegol x1

7.5 Mae'r gallu i roi'r tîm uchod, neu adnoddau tebyg, ar waith o fewn y CBC yn dibynnu ar gael yr adnoddau ariannol i recriwtio tîm o'r fath. Er gwaethaf y strwythur hwn, a ddatblygwyd fel rhan o'r asesiad cychwynnol o anghenion adnoddau a gynhaliwyd gan y NWPOG, ac sy'n adlewyrchu'r rhai sy'n dod i'r amlwg mewn Cyd-bwyllgorau Corfforedig eraill, nid yw'r gyllideb a osodwyd ar gyfer yr SDP gan y CBC yn ddigonol i allu creu Tîm o'r fath, ac yn sicr nid i gyd

ar yr un pryd. Nid yw hyn yn golygu nad yw cyllid wedi'i ddyrannu, ond mae bwlch cyllido clir sy'n ymddangos yn fater cyffredin i'r pedwar CBC yng Nghymru.

7.6 Bydd cyllid ar gyfer datblygu'r SDP yn rhan o Gynllunio Ariannol Tymor Canolig Uchelgais Gogledd Cymru. Mae'n bwysig nodi, ar hyn o bryd, y bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn ymdrechu i sicrhau bod sylfaen adnoddau cadarn ar waith ond nid yw cyllid ar hyn wedi'i nodi na'i gytuno eto. Bydd hyn yn rhan o broses gosod cyllideb CBC ar gyfer 2026/27 a thu hwnt.

7.7 Hyd nes y gellir nodi datrysiad cyllido llawn, mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi gallu sicrhau cefnogaeth uwch reolwr cynllunio strategol o un o ACLl gogledd Cymru, ar secondiad dwy flynedd. Bydd hyn yn caniatáu i'r gwaith cychwynnol symud ymlaen ar gefndir yr SDP gyda chefnogaeth ymgynghorwyr addas. Bydd y gwaith hwn yn cynnwys:

- Adolygu cynnwys a seiliau tystiolaeth y Cynlluniau Datblygu Lleol presennol (CDLl) a'r Cynlluniau Datblygu Lleol newydd yn y rhanbarth.
- Sefydlu gwaelodlinau.
- Gosod y fframwaith Arfarnu Cynaliadwyedd (SA) ac Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA).
- Cynnal ymgynghoriadau wedi'u targedu ar yr Adroddiad Cwmpasu SA.
- Cychwyn y broses recriwtio ar gyfer tîm yr SDP

Secondiadau

7.8 Trwy gydol y broses SDP, gellir defnyddio secondiadau fel dull cost-effeithiol o gaffael gwybodaeth a sgiliau arbenigol wrth ychwanegu gwytnwch i'r tîm craidd. Fodd bynnag, mae'n bwysig nodi y gallai awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ei chael hi'n anodd bwrw ymlaen â'u Cynlluniau Datblygu Lleol (CDLl) eu hunain os caiff unigolion ar secondiad eu recriwtio o fewn eu timau presennol. Er mwyn lliniaru'r mater posibl hwn, bydd pob secondiad yn cael ei gynllunio'n ofalus i sicrhau ychydig iawn o darfu ar brosesau parhaus y CDLl.

Cynllun Datblygu Strategol (CDS) Gogledd Cymru – Asesiad Sail Dystiolaeth

Dogfen	Pwrpas	Pwy/sut y cyflawnwyd
DOGFENNAU ALLWEDDOL		
Cytundeb Cyflawni CDS (DA) sy'n ymgorffori'r Datganiad o Gyfranogiad Cymunedol (SCI)	Mae'r Cytundeb Cyflawni yn nodi sut a phryd y gall rhanddeiliaid a'r gymuned gymryd rhan yn y broses o lunio cynlluniau. Mae hefyd yn cynnwys amserlen gynhwysfawr ar gyfer ei baratoi, gan nodi amserlenni clir a cherrig milltir ar gyfer camau allweddol y broses.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig (ISA) sy'n ymgorffori Adroddiad Cwmpasu Asesiad Amgylcheddol Strategol (SA/SEA) i amlinellu'r dull arfaethedig tuag at yr ISA, gan ymgorffori'r SEA.	Yr adroddiad hwn yw cam cyntaf proses SA i nodi, asesu a mynd i'r afael ag unrhyw effeithiau sylweddol tebygol ar yr amgylchedd o'r CDS sy'n dod i'r amlwg.	Ymgynghorwyr allanol
Adroddiad Cwmpasu ISA/SA/SEA	Adroddiad Cychwynnol i nodi, o asesiad o ddewisiadau amgen rhesymol, a fydd y CDS yn cael unrhyw effaith sylweddol ar yr amgylchedd a phenderfynu a fydd y Cynllun yn darparu datblygu cynaliadwy. Mae'r Adroddiad Cychwynnol yn cynnwys asesiad cymesur o safleoedd ymgeiswyr. Bydd ymgynghoriad ag Adroddiadau Asesu Rheoliadau Cynefinoedd ac ISA ar y cyd â'r CDS.	Ymgynghorwyr allanol
Adnabod ac asesu gweledigaeth, materion ac amcanion. Opsiynau Twf a Strategaeth.	Bydd y gwaith hwn yn rhoi ystyriaeth gynnar o'r strategaeth ofodol a thwf posib y mae'r rhanbarth eisiau ei chyflawni, h.y. ble/beth yw'r strategaeth ofodol fwyaf cynaliadwy ar gyfer y rhanbarth a sut mae hyn yn gyson â'r weledigaeth gyffredinol.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Y Strategaeth a Ffefrir gan y CDS	Nodi math a graddfa'r newid gofodol sydd ei angen i gyflawni Gweledigaeth ac Amcanion y CDS arfaethedig.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.

ISA llawn y Strategaeth a Ffefrir	Nodi unrhyw effeithiau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol arwyddocaol tebygol o'r CDS, ac awgrymu mesurau lliniaru perthnasol.	Ymgynghorwyr allanol
Adroddiad Ymgynghori Cychwynnol y Strategaeth a Ffefrir	Amlinellu sut mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) wedi cynnwys ac ymgynghori â'r cyhoedd ar y Strategaeth a Ffefrir, yn unol â Rheoliad CDS 16a. Bydd yr Adroddiad yn nodi'r camau a gymerwyd i roi cyhoeddusrwydd i baratoi'r cynllun, yn unol â'r CIS, cyn amlinellu'r cyrff penodol sy'n ymgysylltu, crynhoi'r prif faterion a godwyd a nodi sut mae'r ymatebion wedi cael sylw neu am gael sylw. Mae'r Adroddiad yn rhoi manylion sylweddol ar sut y cafodd y cyfnod allweddol hwn o ymgynghori ddylanwad ar ddatblygiad y CDS Adneuo.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Cynllun Adneuo	Y Cynllun Adneuo yw'r cynllun y mae'r CBC yn ei ystyried yn 'gadarn' ac y mae'n bwriadu ei gyflwyno i'w archwilio ar ôl ymgynghori a gellir ei fabwysiadu. Rhaid ymgynghori ar y Cynllun Adneuo am o leiaf 6 wythnos.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
ISA Llawn y Cynllun Adneuo a Chrynodeb Annhechnegol	Nodi unrhyw effeithiau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol arwyddocaol tebygol o'r CDS, ac awgrymu mesurau lliniaru perthnasol. Mae'r broses hon yn cynnwys ystyriaethau cynaliadwyedd ym mhob cam o baratoi'r CDS ac yn hyrwyddo datblygu cynaliadwy.	Ymgynghorwyr allanol
Adroddiad Ymgynghori Adneuo	Dogfennu'n gynhwysfawr sut mae'r CBC wedi ystyried yr holl sylwadau a wnaed ar y Cynllun Adneuo. Bydd yn crynhoi'r materion allweddol a godwyd drwy gydol y broses, gan gynnwys y sylwadau a wnaed a'r argymhellion ynghylch sut mae'r CBC yn ystyried y dylid mynd i'r afael â phob sylw. Mae'n rhagofyniad allweddol i gyflwyno'r CDS yn unol â'r DA.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.

Profion Cadernid (2022)	Asesu sut a pham mae'r CBC o'r farn bod y Cynllun wedi bodloni'r Profion Cadernid a nodwyd gan Lywodraeth Cymru.	Paratowyd gan y CBC yn fewnol.
Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd	Mae rheoliad 63 Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 yn ei gwneud yn ofynnol bod yn rhaid cynnal Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) i ddangos cydymffurfiaeth â'r dyletswyddau statudol yn y Gyfarwyddeb Cynefinoedd a'r Rheoliadau Cynefinoedd - lle ystyrir bod cynllun neu brosiect yn debygol o gael effaith sylweddol ar Safleoedd Ewropeaidd ac nad yw'n ymwneud yn uniongyrchol â rheoli'r safle nac yn angenrheidiol ar gyfer rheoli'r safle. Pwrpas yr adroddiad hwn yw dogfennu cam ffurfiol cyntaf y broses HRA hon, sef, gweld a fyddai unrhyw effeithiau sylweddol tebygol (LSE) ar Safleoedd Ewropeaidd perthnasol gan y CDS.	Ymgynghorwyr allanol
ASESIADAU SAIL TYSTIOLAETH		
Ardal Chwilio Strategol a Chofrestr Safleoedd Posib	Cofnod o safleoedd a gyflwynwyd gan dirfeddianwyr, datblygwyr a'r cyhoedd, a fydd yn cael eu defnyddio fel pwynt cyfeirio i asesu pob safle yn erbyn y Paratowyd gan swyddogion y CBC. Strategaeth a Ffefrir ar gyfer ei chynnwys o bosib o fewn y CDS.	[Bydd y CBC yn nodi maint / trothwy capasiti / maen prawf ar gyfer adnabod penodol yn y CDS].
Adroddiad Asesu Ardaloedd Chwilio Strategol a Safleoedd Posib (SSCSA)	Bydd y CDS yn cael ei gefnogi gan Asesiad Ardaloedd Chwilio Strategol a Safleoedd Posib, sy'n nodi'r safleoedd posib sy'n addas i'w dyrannu o fewn y CDS.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Asesiad Sail Tystiolaeth Economaidd (EEBA)	Darparu argymhellion, sy'n seiliedig ar dystiolaeth, ar raddfa a dosbarthiad yr angen am gyflogaeth a'r tir sydd fwyaf addas i ddiwallu'r angen hwnnw. Hefyd, gwneud argymhellion o ran polisi / dyrannu tir i lywio polisïau a dyrannu safleoedd sy'n dod i'r amlwg.	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Anghenion Manwerthu (RRA)	Gosod argymhellion, sy'n seiliedig ar dystiolaeth, ar anghenion manwerthu,	Ymgynghorwyr allanol

	dosbarthiad anghenion ac yna llywio polisïau sy'n dod i'r amlwg a dyrannu safleoedd strategol (ar raddfa ranbarthol).	
Asesiad Aneddiadau Cynaliadwy (RSA)	Sefydlu hierarchaeth o aneddiadau cynaliadwy a all lywio'r CDS. Bydd hyn yn nodi'r lleoliadau mwyaf priodol i ddarparu ar gyfer datblygiad yn y dyfodol i gyflawni patrwm cynaliadwy o dwf, lleihau patrymau symud anghynaladwy, hyrwyddo datblygiad sy'n canolbwyntio ar drafnidiaeth a chefnogi gwasanaethau a chyfleusterau lleol.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Dadansoddiad Demograffig ac Asesu Rhagolygon (DAFA)	Darparu crynodeb o dystiolaeth ddemograffig, gan gynnwys cyfres o ganlyniadau am boblogaeth, tai a thwf economaidd i lywio'r papur Opsiynau Twf Strategol i'w hystyried wrth baratoi'r CDS.	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Seilwaith Gwyrdd (GIA)	Darparu dadansoddiad gofodol cyfannol o seilwaith gwyrdd ar draws y rhanbarth.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Dadansoddiad Cyfradd Adeiladu	Darparu dadansoddiad o gyfraddau adeiladu ar draws y rhanbarth er mwyn helpu i lywio opsiynau twf h.y. yr hyn y gellir ei gyflawni'n realistig at ei gilydd ac mewn gwahanol rannau o'r rhanbarth. Bydd y gwaith hwn yn cysylltu â'r SHMA a'r LHMA ac yn llywio'r taflwybr tai dangosol.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Asesiad Marchnad Dai (HMA)	Darparu mewnwelediadau manwl i fecaneg y marchnadoedd eiddo preswyl ledled y rhanbarth. Bydd yr Asesiad yn cynnwys asesiad meintiol o'r angen am dai a fydd yn cael ei ddefnyddio i lywio polisïau tai y CDS o ran darparu tai fforddiadwy, deiliadaeth a'r mathau o lety sydd eu hangen ar draws y rhanbarth.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Asesiad Dynodiadau Tirwedd Arbennig (SLDA)	Cynnal adolygiad o'r dynodiad Ardaloedd Tirwedd Arbennig o fewn y rhanbarth i nodi ardaloedd sy'n cael eu hystyried yn deilwng o gael eu cadw fel	Ymgynghorwyr allanol

	dynodiad Ardal Tirwedd Arbennig yn y CDS.	
Asesiad Cymeriad Tirwedd (LCH)	Bydd y ddogfen hon yn darparu sail dystiolaeth gadarn i ystyried cymeriad a sensitifrwydd gwahanol dirweddau'r rhanbarth wrth ystyried datblygiadau newydd. Bydd hefyd yn hyrwyddo dealltwriaeth o sut mae tirweddau'r rhanbarth yn newid (oherwydd cyfuniad o ffactorau naturiol, economaidd a dynol), a sut y gellir eu cryfhau mewn ymateb.	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Llety Sipsiwn a Theithwyr (GTAA)	Asesu anghenion llety Cymunedau Sipsiwn a Theithwyr a Phobl Sioeau Teithiol yn y dyfodol a phenderfynu a oes gofyn am ddarparu safle ychwanegol yn y rhanbarth. Bydd hyn yn llywio unrhyw ddyraniadau safleoedd cysylltiedig a pholisïau sy'n seiliedig ar feini prawf yn y CDS.	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Safle Dros Dro Llety Sipsiwn a Theithwyr	Asesu anghenion safleoedd trafnidiaeth Sipsiwn a Theithwyr a Phobl Sioeau Teithiol yn y dyfodol.	Ymgynghorydd allanol
Asesiad Strategol o Ganlyniadau Llifogydd (SFCA).	Bydd yr SFCA diweddaraf yn creu fframwaith strategol ar gyfer ystyried perygl llifogydd wrth wneud penderfyniadau cynllunio. Fe'i datblygwyd yn unol â Nodyn Cyngor Technegol 15 – Datblygu a Pherygl Llifogydd (TAN15), yn ogystal ag arweiniad pellach a ddarparwyd gan Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC). Mae'r Astudiaeth wedi'i diweddaru yng ngoleuni'r TAN 15 drafft newydd a'r Map Llifogydd newydd ar gyfer Cynllunio.	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Hyfywedd Cynllun Gyfan (PWVA)	Deall sut y gall gwahanol feysydd marchnad effeithio ar hyfywedd darparu tai preifat a fforddiadwy yn ogystal ag isadeiledd cysylltiedig i lywio llunio polisi, mynegiant gofodol a chymhwyso.	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Cyfyngiadau a Chyfleoedd yr Amgylchedd Cyffredinol.	Mapio a nodi cyfyngiadau/cyfleoedd amgylcheddol cyffredinol a sut y gall hyn ddylanwadu ar leoliadau ar gyfer twf ar raddfa strategol.	Ymgynghorwyr allanol

Asesiad Bylchau Gwyrdd Strategol a Lletem Las (GWSGG)	Adolygu'r dynodiadau lletem las presennol a'r Bylchau Gwyrdd Strategol yn y rhanbarth sy'n hanfodol i gyflawni'r strategaeth ofodol.	Ymgynghorwyr allanol
Cynllun Cyflawni Isadeiledd CDS (IDP)	Nodi gofynion isadeiledd y CDS dros gyfnod y cynllun.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Asesiad Tir Amaethyddol Gorau a Mwyaf Aml-bwrpas	Bydd y gwaith hwn yn adolygu ac yn defnyddio'r asesiadau a baratowyd gan ACLl y rhanbarth wrth baratoi eu Cynlluniau Datblygu Lleol Newydd priodol.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Astudiaeth Capasiti Trefol Safleoedd Strategol	Darparu dadansoddiad o gapasiti trefol posib aneddiadau'r rhanbarthau i ddarparu ar gyfer twf tai strategol.	Paratowyd gan swyddogion y CBC.
Asesiad o Ynni Adnewyddadwy	Deall y cwmpas rhanbarthol a'r opsiynau gofodol ar gyfer lleoliad datblygu ynni adnewyddadwy	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Effaith ar yr Iaith Gymraeg	Sicrhau nad yw'r strategaeth CDS yn cael effaith andwyol ar yr iaith Gymraeg a diwylliant Cymru.	Ymgynghorwyr allanol
Asesiad Capasiti Mwynau	Deall yr angen strategol am fwynau dros gyfnod y cynllun CDS a lefel y cyflenwad sydd ar gael ar hyn o bryd.	Paratowyd ar y cyd gan swyddogion y CBC a'r gwasanaeth a rennir
Asesiad Capasiti Gwastraff	Deall rhwydwaith strategol cyfleusterau rheoli gwastraff a pherfformiad y rhanbarth wrth fodloni gofynion y strategaeth wastraff genedlaethol a phrosesu gwastraff yn gynaliadwy.	Paratowyd ar y cyd gan swyddogion y CBC a'r gwasanaeth a rennir
Fframwaith Creu Lleoedd	Creu fframwaith creu lleoedd sy'n gosod egwyddorion allweddol ar gyfer datblygu polisi yn y CDS.	Paratowyd ar y cyd gan swyddogion y CBC a DCW
Asesiad Cwmpasu'r Strategaeth Datblygu Gwledig	Sicrhau bod ffocws penodol ar yr ardaloedd gwledig yn y rhanbarth i ganiatáu datblygiad sensitif a thwf sy'n cyd-fynd â natur wledig yr ardal, yn cynnal gweithgareddau craidd fel amaethyddiaeth, yn caniatáu twf	Paratowyd ar y cyd gan swyddogion y CBC a'r ACLl

	cynaliadwy yn y sector e.e. twristiaeth, ac yn sicrhau poblogaeth leol a chymunedau bywiog.	
Asesiad Effaith Ffosffadau	Asesu effaith debygol ffosffadau ar strategaeth ofodol y CDS a phenderfyniadau ar leoliadau ar gyfer twf.	Ymgynghorwyr allanol

Rhestr o Gyrff Ymgynghori Cyffredinol

Mae pob Awdurdod Cynllunio Lleol (ACLl) wedi darparu ei restr ei hun o Gyrff Ymgynghori Cyffredinol. Mae gan y dull hwn sawl mantais allweddol:

- **Ymgynghoriadau wedi'u teilwra:** Trwy gael pob ACLl i gyflenwi ei restr ei hun, gellir alinio'r ymgynghoriadau yn well â blaenoriaethau ac anghenion penodol yr ardal. Mae hyn yn sicrhau bod rhanddeiliaid sydd â pherthnasedd uniongyrchol i'r ardal yn cymryd rhan, gan wneud eu cyfraniadau yn fwy ystyrlon ac wedi eu targedu.
- **Adborth Lleol mewn Cyd-destun Rhanbarthol:** Mae'r dull hwn yn cyfleu safbwyntiau unigryw cymunedau, busnesau a sefydliadau ym mhob ACLl, gan sicrhau bod ymgynghoriadau yn adlewyrchu'r cyd-destun lleol. Mae'n arbennig o werthfawr wrth fynd i'r afael â heriau neu gyfleoedd rhanbarthol penodol.
- **Ymgysylltu Gwell â Rhanddeiliaid:** Mae canolbwyntio ar y rhanddeiliaid mwyaf perthnasol i faes penodol yn cynyddu'r tebygolrwydd o gyfranogiad ystyrlon. Trwy ymgysylltu â'r rhai yr effeithir arnynt yn uniongyrchol gan benderfyniadau cynllunio, mae'r dull hwn yn gwella ansawdd yr adborth ac yn sicrhau bod eu lleisiau'n cael eu clywed.
- **Gwneud Penderfyniadau Gwell:** Gydag adborth mwy perthnasol, lleol, gall y Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) wneud penderfyniadau mwy gwybodus sy'n ystyried amgylchiadau penodol pob ardal o fewn y fframwaith rhanbarthol, gan arwain at ganlyniadau cynllunio mwy effeithiol.

Mae'r dull hwn sydd wedi'i dargedu yn cyd-fynd yn dda ag egwyddorion modern creu lleoedd a chynllunio dan arweiniad y gymuned, lle mae cyd-destun lleol ac ymgysylltu â rhanddeiliaid yn hanfodol ar gyfer datblygu cynaliadwy.

Ymwadiad: Gellir cyfeirio at rai sefydliadau sawl gwaith. Bydd y gronfa ddata ymgynghori derfynol yn cael ei chydgrynhoi, gydag unrhyw ddyblygu wedi ei dynnu a'i resymoli er eglurder.

Cynnwys

Awdurdod Lleol	Tudalen
Cyngor Sir Ynys Môn	
Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy	
Cyngor Sir Ddinbych	
Cyngor Sir y Fflint	
Cyngor Gwynedd	
Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri	
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam	

Cyngor Sir Ynys Môn

CYRFF YMGYNGHORI CYFFREDINOL:
a) Cyrff gwirfoddol ac eraill
Adra
Age Concern (Cymru)
Canolfan Hamdden Amlwch
Llyfrgell Amlwch
Barnardo's
Cymdeithas Saethu a Chadwraeth Prydain
Cadwraeth Glöynnod Byw Cymru
Llyfrgell Biwmares
Llyfrgell Benllech
BTCV
CAB Gwynedd a De Môn
Ymgyrch dros Awyr Dywyll
Cymunedau yn Gyntaf
Cymunedau yn Gyntaf - Amlwch
Cymunedau yn Gyntaf - Llangefni
Cymunedau yn Gyntaf - Maes Hyfryd
Cymunedau yn Gyntaf - Morlo
Cymunedau yn Gyntaf - Porth y Felin
Cyngor Gwarchod Cymru Wledig
CTC Gwynedd a Môn
Cyfeillion y Ddaear (Mon a Gwynedd)
Cymdeithas Cynghorau Bro a Thref
Cymdeithas Cynghorau Bro a Thref Cymru
Cymdeithas Pysgota Cefni
Canolfan Hamdden David Hughes
Envirowatch UK
Extinction Rebellion

Cyfeillion y Ddaear (Môn a Gwynedd)
Gofalwn Cymru
Greenpeace
Grŵp Cynefin
Gwasanaeth Ieuenctid CSYM
H.A.R.T (Cymdeithas Trigolion)
Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi Cyf
Canolfan Hamdden Caergybi
Cadwch Gymru'n Daclus
Llyfrgell Llangefni
Ymddiriedolaeth Treftadaeth Porthaethwy
Llyfrgell Porthaethwy
Cymdeithas Ddinesig Porthaethwy a'r Cylch
Mudiad Ffermwyr Ifanc
Mudiad Ysgolion Meithrin
Môn360
Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol
Cynghrair Genedlaethol Menywod Cymru
Canolfan Cynghori Effeithlonrwydd Ynni Gogledd Cymru
Cymdeithas Tai Gogledd Cymru
Gwasanaeth Prawf Gogledd Cymru
Ymddiriedolaeth Bywyd Gwyllt Gogledd Cymru
Papur Menai
PAWB (Pobl yn Erbyn Wylfa B)
Grŵp Gweithredu Penhesgyn
Canolfan Hamdden Plas Arthur
Grŵp defnyddwyr rheilffyrdd a bysiau
Cymdeithas y Cerddwyr
Cymdeithas Bae Traeth Coch
Llyfrgell Rhosneigr
RSPB
Cyngor Chwaraeon Cymru
Sustrans
Tanc Meddwl Cymuned Môn
Partneriaeth Twristiaeth Gogledd Cymru
Fforwm Cyswllt Cynghorau Tref a Chymuned
Cymdeithas Trigolion Trearddur
Un Llais Cymru
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru
Cymdeithas Grwpiau Chwarae Cyn-ysgol Cymru
Bwrdd Croeso Cymru
Cymdeithas Grwpiau Chwarae Cyn-ysgol Cymru

Wildscape
Y Glorian
Y Rhwyd
Cyngor Pobl Hŷn Ynys Môn
Yr Arwydd
Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig

b) Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau gwahanol grwpiau hil, ethnig neu genedlaethol
BEN (Rhwydwaith yr Amgylchedd Du)
Cymdeithas Menywod Tsieineaidd Wai Kwun
Digartref Ynys Môn
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
Cyngor Sipsiwn
Cyswllt Sgiliau Rhyngddiwylliannol (ISL)
Cymdeithas Tsieineaidd Gogledd Cymru
Rhwydwaith Cydraddoldeb Hiliol Gogledd Cymru
Clymblaid Diwygio'r Gyfraith Teithwyr

c) Cyrff sy'n cynrychioli gwahanol grwpiau crefyddol
Clebran
CYTUN
Rhwydwaith Sgiliau Rhyngddiwylliannol
Cenhadaeth Uniongred Cymru

d) Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau unigolion anabl
Canolfan Adnoddau Abbey Road
Agoriad Cyf.
Cymdeithas Alzheimer's
Anheddau Cyf.
ARC Cymru
Sefydliad Prydeinig y Galon
CAIS – Asiantaeth Cyffuriau ac Alcohol
Grŵp Anabledd Craidd
Croesffyrdd Gofalu am Ofalwyr
Hawliau Lles Anabledd
Anabledd Cymru
Comisiwn Hawliau Anabledd
Pwyllgor Cynghori ar Drafnidiaeth Pobl Anabl
Fforwm Anableddau Taran Cyf
Hawliau Lles Anabledd Jas Chanay
Grŵp Dirywiad Macwlaidd
Cymdeithas y Byddar Gogledd Cymru

Cymdeithas y Deillion Gogledd Cymru
RNIB Cymru
RNIB (Royal Nat.
TARAN Fforwm Anabledd Cyf
Y Gamfa (CCET)

e) Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau'r rhai sy'n rhedeg busnes
Chamber of Trade
Siambr Fasnach
Sefydliad Siartredig Adeiladu – Canolfan Gogledd Cymru
Undeb Amaethwyr Cymru
Ffederasiwn y Busnesau Bach
HBF – Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
Menter Môn
Undeb Cenedlaethol yr Amaethwyr
Undeb Cenedlaethol Amaethwyr - Ynys Môn

f) Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau diwylliant Cymru
Bwrdd yr Iaith Gymraeg
Comisiynydd y Gymraeg
Cymdeithas yr Iaith
Cyngor Cefn Gwlad
Ffederasiwn Ffermwyr Ifanc
Fforwm Iaith Ynys Môn
Hunaniaith
Pwyllgor Treftadaeth Llaingoch
Menter Môn
Merched y Wawr
Papurau Bro
Urdd Gobaith Cymru

g) Grwpiau sy'n cynrychioli pobl hoyw, lesbiaid a phobl deurywiol
Stonewall

CYRFF YMGYNGHORI PENODOL
Cyrff y Llywodraeth
Cadw
Y Swyddfa Gartref
Y Weinyddiaeth Amddiffyn
Cyfoeth Naturiol Cymru
Network Rail
Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth

Ysgrifennydd Gwladol Cymru
Yr Awdurdod Glo
Adran Masnach a Diwydiant Llywodraeth y DU
Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU
Llywodraeth Cymru
Awdurdodau Lleol Cyfagos
Cyngor Gwynedd

Cynghorau Dinas/ Cymuned / Tref - Ynys Môn
Cyngor Cymuned Aberffraw
Cyngor Tref Amlwch
Cyngor Tref Biwmares
Cyngor Cymuned Bodedern
Cyngor Cymuned Bodffordd
Cyngor Cymuned Bodorgan
Cyngor Cymuned Bryngwran
Cyngor Cymuned Cwm Cadnant
Cyngor Cymuned Cylch-y-Garn
Cyngor Tref Caergybi
Cyngor Cymuned Llanbadrig
Cyngor Cymuned Llanddaniel Fab
Cyngor Cymuned Llanddona
Cyngor Cymuned Llanddyfnan
Cyngor Cymuned Llaneilian
Cyngor Cymuned Llanerchymedd
Cyngor Cymuned Llaneugrad
Cyngor Cymuned Llanfachraeth
Cyngor Cymuned Llanfaelog
Cyngor Cymuned Llanfaethlu
Cyngor Cymuned Llanfair Mathafarn Eithaf
Cyngor Cymuned Llanfair yn Neubwll
Cyngor Cymuned Llanfairpwll
Cyngor Cymuned Llanfihangelesceifiog
Cyngor Tref Llangefni
Cyngor Cymuned Llangoed a Phenmon
Cyngor Cymuned Llangristiolus
Cyngor Cymuned Llanidan
Cyngor Cymuned Mechell
Cyngor Tref Porthaethwy
Cyngor Cymuned Moelfre
Cyngor Cymuned Penmynydd a Star
Cyngor Cymuned Pentraeth

Cyngor Cymuned Rhoscolyn
Cyngor Cymuned Rhosybol
Cyngor Cymuned Rhosyr
Cyngor Cymuned Trearddur
Cyngor Cymuned Tref Alaw
Cyngor Cymuned Trewalchmai
Cyngor Cymuned y Fali

Darparwyr Isadeiledd a Chyfathrebu Electronig
Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr
Telathrebu Prydain plc
Dŵr Cymru / Welsh Water
Cymdeithas Gweithredwyr Symudol
Trosglwyddo Nwy Cenedlaethol
National Grid
Scottish Power
SP Rhwydweithiau Ynni a Wales and West Utilities

Aelodaeth o'r Grŵp Rhanddeiliaid Allweddol
Cyd-bwyllgor Ymgynghorol AHNE Ynys Môn
Swyddogion Adfywio Ardal Ynys Môn
Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr
Partneriaethau Plant a Phobl Ifanc Gwynedd a Môn
Coleg Menai
Cymunedau'n Gyntaf Gwynedd a Môn
Partneriaethau Diogelwch Cymunedol Gwynedd a Môn
Cyfoeth Naturiol Cymru
Partneriaeth Adfywio Economaidd Ynys Môn
Fforwm Amgylcheddol Gwynedd a Môn
Partneriaethau Iechyd, Gofal a Lles Gwynedd a Môn
Partneriaethau Tai Ynys Môn a Gwynedd
Y Ganolfan Byd Gwaith
Fforwm Mynediad Lleol
Medrwn Môn
Gwasanaeth Tân ac Achub Gogledd Cymru
Heddlu Gogledd Cymru
Un Llais Cymru

Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy

Heb ei dderbyn eto

Cyngor Sir Ddinbych

Cyrff Ymgynghori Penodol ac Adrannau Llywodraeth y DU

Darparwyr isadeiledd ynni

CADW

Cyngor Sir y Fflint

Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Cyngor Sir Powys

Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy

Cyngor Gwynedd

Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol

Yr Adran Drafnidiaeth

Dŵr Cymru

Y Swyddfa Gartref

Y Weinyddiaeth Amddiffyn

Cyfoeth Naturiol Cymru

Network Rail

Cyd-fwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Conwy a Sir Ddinbych

Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr

Personau sy'n berchen ar gyfarpar electronig neu'n rheoli cyfarpar electronig

Yr Ysgrifennydd Gwladol ar gyfer swyddogaethau a arferwyd yn flaenorol gan yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol)

Cynghorau Dinas, Tref a Chymuned (a chynghorau tref a chymuned cyfagos)

gweler y rhestr ar wahân isod

Llywodraeth Cymru ym mhob maes polisi

Cynghorau Dinas, Tref a Chymuned – Sir Ddinbych

Aberchwiler	Dyserth	Llangollen
Betws Gwerfil Goch	Efenechtyd	Llangynhafal
Bodelwyddan	Gwyddelwern	Llanrhaeadr yng Nghinmeirch
Bodfari	Henllan	Llantysilio
Bryneglwys	Llanarmon yn Iâl	Llanynys

Cefn Meiriadog	Llanbedr Dyffryn Clwyd	Nantglyn
Clocaenog	Llandegla	Prestatyn
Corwen	Llandrillo	Rhuddlan
Cyffylliog	Llandyrnog	Y Rhyl
Cynwyd	Llanelidan	Rhuthun
Dinbych	Llanfair Dyffryn Clwyd	Llanelwy
Derwen	Llanferres	Trefnant
Tremeirchion	Cwm a'r Waun	

Cynghorau Tref a Chymuned Cyfagos

Abergele	Llanefydd	Llansantffraid Glyn Ceiriog
Cefn	Llanfair TH	Y Mwynglawdd
Ceiriog Uchaf	Llanfihangel GM	Nannerch
Cerrigydrudion	Llanfynydd	Nercwys
Cilcain	Llangernyw	Pen y Cae
Glyn Traian	Llangwm	Pentrefoelas
Gwernaffield	Llangynog	Rhiwabon
Gwernymyndd	Llangywair	Towyn a Bae Cinmel
Llanasa	Llanrhaeadr-ym-Mochnant	Treuddyn
Llanderfel	Llansannan	Chwitffordd
		Ysceifiog

Cyrff Ymgynghori Cyffredinol - DS Nid yw'r rhestr hon yn gynhwysfawr

Cyrff gwirfoddol sydd o fudd i'r ardal:

Cyngor Gwasanaethau Gwirfoddol Sir Ddinbych a'r grwpiau canlynol:
Grwpiau Celfyddydol
Elusennau Gofalwyr
Grwpiau Plant
Grwpiau Cymunedol
Grwpiau Anabledd

Grwpiau Addysg a Hyfforddiant

Grwpiau Amgylcheddol

Grwpiau Ffydd

Grwpiau Iechyd

Grwpiau Treftadaeth a Diwylliant

Digartref

Grwpiau Garddwriaethol

Grwpiau Tai

Grwpiau Crefyddol

Cymdeithasau Trigolion a Thenantiaid

Sgowtiaid

Yr Henoed

Clybiau Chwaraeon a Hamdden

Pwyllgorau Neuaddau Pentref

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau gwahanol grwpiau hil, ethnig neu genedlaethol yn yr ardal:

Cyngor ar Bopeth

Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol

Travelling Ahead

Y Sefydliad Lleiafrifoedd Ethnig

Cymdeithas Genedlaethol Pensiynwyr Henoed Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau gwahanol grwpiau crefyddol yn yr ardal:

Eglwys Gristnogol Uniongred yng Nghymru

Corff Cynrychioliadol yr Eglwys yng Nghymru

Yr Eglwys Gatholig yng Nghymru a Lloegr

Yr Eglwys Fethodistaidd yng Nghymru

Yr Eglwys Bresbyteraidd yng Nghymru

Cyngor Hindŵaidd y DU

Cyngor Mwslimaidd Prydain

Cyngor Arweinyddiaeth Iddewig

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau pobl anabl yn yr ardal:

Anabledd Cymru
Pwyllgor Cynghori ar Drafnidiaeth Pobl Anabl
Mind Cymru
Cyngor Deillion Cymru
Cyngor Byddar Cymru
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau personau sy'n cynnal busnes mewn ardal.

Cymdeithas Parciau Gwyliau a Chartref Prydain
Cymdeithas Gwasanaethau Amgylcheddol
Cydffederasiwn Diwydiant Prydain (Cymru)
Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
Cymdeithasau Twristiaeth Lleol a Rhanbarthol
Ymgyrch dros Gwrw Go Iawn
Cymdeithas Tir a Busnes Gwledig
Undeb Amaethwyr Cymru
Ffederasiwn Busnesau Bach
Ffederasiwn Meistr Adeiladwyr
Cymdeithas Amaethyddol Dinbych a'r Fflint
Undeb Cenedlaethol Amaethwyr Cymru
Grŵp Cludo Nwyddau Rheilffordd
Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig
RenewableUK
Fforwm Gwledig Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau diwylliant Cymru yn ardal Sir Ddinbych.

Cymuned Cadw
Ymddiriedolaeth Archaeolegol Clwyd/Powys
Cyd-bwyllgor a Phartneriaeth AHNE Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy
Menter Iaith Sir Dinbych
Fforwm Gwledig Cymru

Ymgyngoreion Eraill - DS Nid yw'r rhestr hon yn gynhwysfawr

Gweithredwyr Maes Awyr

Cymdeithas Agregau Prydain

Arolwg Daearegol Prydain

Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd, perchnogion camlesi ac awdurdodau mordwyo

Canolfan Ecoleg a Hydroleg

Siambrau Masnach, CBI lleol, Cymdeithasau Busnes lleol a changhennau lleol Sefydliad y Cyfarwyddwyr

Yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA)

Awdurdod Glo

Cartrefi Cymunedol Cymru

Cymdeithas Tir a Busnes Gwledig

Swyddfa Ystad y Goron

Comisiwn Dylunio Cymru

Anabledd Cymru

Comisiwn Hawliau Anabledd

Pwyllgor Cynghori ar Drafnidiaeth Pobl Anabl

Cwmnïau Trydan, Nwy a Thelathrebu a'r Cwmni Grid Cenedlaethol

Grwpiau amgylcheddol ar lefel genedlaethol a rhanbarthol

Asiantaeth Gwasanaethau Amgylcheddol (Gwastraff)

Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol

Undeb Amaethwyr Cymru

Ffederasiwn Busnesau Bach

Fields in Trust

Gwasanaethau Tân ac Achub

Comisiwn Coedwigaeth Cymru

Freight Transport Association

Cyngor Sipsiwn

Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch (HSE)

Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi

Grwpiau cymunedol, cadwraeth ac amwynder lleol, gan gynnwys Grwpiau Ymddiriedolaethau Natur/Cymdeithasau Dinesig

Gweithredwyr trafnidiaeth lleol

Undeb Cenedlaethol Amaethwyr Cymru

Un Llais Cymru

Cymorth Cynllunio Cymru

Swyddogion Cyswllt Pensaernïol yr Heddlu
Gweithredwyr Porthladdoedd
Daliadau Eiddo Swyddfa'r Post
Cyrff Proffesiynol nad ydynt wedi'u rhestru'n benodol (e.e. Sefydliad Brenhinol Syrfewyr Siartredig Cymru, Sefydliad Brenhinol Cynllunio Tref Cymru, Sefydliad Tai Siartredig Cymru, Sefydliad y Peirianwyr Sifil, Sefydliad Siartredig Rheoli Gwastraff)
Iechyd Cyhoeddus Cymru
Cymdeithas Cynhyrchion Mwynau
Grŵp Cludo Nwyddau Rheilffordd
Cymdeithas y Cerddwyr
Cymdeithasau Trigolion
Chwaraeon Cymru
Cwmnïau Gweithredu Trenau
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru
Cwmnïau Dŵr

Cymdeithas Gwasanaethau Amgylcheddol Cymru (sy'n cynrychioli'r diwydiant gwastraff)

Comisiynydd y Gymraeg

Cyngor Sir y Fflint

B2 Cyrff Ymgynghori Penodol
Llywodraeth Cymru
Cyfoeth Naturiol Cymru
Ysgrifennydd Gwladol Cymru
Yr Arolygiaeth Gynllunio
Awdurdodau Lleol Cyfagos
Cyngor Sir Ddinbych
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam
Gorllewin Swydd Gaer a Chaer
MBC Cilgwri
Cynghorau Tref a Chymuned Sir y Fflint
Cyngor Cymuned Argoed
Cyngor Cymuned Bagillt
Cyngor Cymuned Brychdyn a Bretton
Cyngor Cymuned Brynffordd
Cyngor Tref Bwcle
Cyngor Tref Caerwys
Cyngor Cymuned Cilcain
Cyngor Tref Cei Connah
Cyngor Tref y Fflint
Cyngor Cymuned Gwernaffield
Cyngor Cymuned Gwernymynydd
Cyngor Cymuned Helygain
Cyngor Cymuned Penarlâg
Cyngor Cymuned Higher Kinnerton
Cyngor Tref Treffynnon
Cyngor Cymuned Yr Hôb

Cyngor Cymuned Coed-llai
Cyngor Cymuned Llanasa
Cyngor Cymuned Llanfynydd
Cyngor Tref yr Wyddgrug
Cyngor Cymuned Mostyn
Cyngor Cymuned Nannerch
Cyngor Cymuned Nercwys
Cyngor Cymuned Llaneurgain
Cyngor Cymuned Northop Hall
Cyngor Cymuned Penyffordd
Cyngor Cymuned Queensferry
Cyngor Tref Saltney
Cyngor Cymuned Sealand
Cyngor Tref Shotton
Cyngor Cymuned Trelawnyd a Gwaenysgor
Cyngor Cymuned Treuddyn
Cyngor Cymuned Chwitffordd
Cyngor Cymuned Ysgeifiog

Cynghorau Tref a Chymuned Cyfagos – Sir Ddinbych

Cyngor Tref Prestatyn
Cyngor Cymuned Dyserth
Cyngor Cymuned Tremeirchion, Cwm a'r Waun
Cyngor Cymuned Bodfari
Cyngor Cymuned Aberchwiler
Llandyrnog
Cyngor Cymuned Llangynhafal
Cyngor Cymuned Llanbedr DC
Cyngor Cymuned Llanferres
Cyngor Cymuned Llanarmon yn Iâl
Cyngor Cymuned Llandegla

Cynghorau Tref a Chymuned Cyfagos – Wrecsam

Cyngor Cymuned yr Orsedd
Cyngor Cymuned Llai
Cyngor Cymuned Gwersyllt
Cyngor Cymuned Brymbo
Cyngor Cymuned y Mwynglawdd

Cynghorau Plwyf Cyfagos – Gorllewin Swydd Gaer a Dinas Caer

Dodleston & District Parish Council
Saughall & Shotwick Park Parish Council
Puddington & District Parish Council
Neston Town Council

Telathrebu (cod cyfathrebu electronig – cyfarwyddyd o dan a106(3) Deddf Cyfathrebu 2003)

Mobile UK
British Telecom
UK Broadband
Orange Limited
O2 plc

Vodafone Limited
T Mobile Ltd
Hutchinson 3G UK Ltd
Airwave Solutions
EE
Unrhyw berson sy'n berchen ar neu sy'n rheoli cyfarpar electronig sydd wedi'i leoli mewn unrhyw ran o ardal yr awdurdod
Heddlu Gogledd Cymru
Gwasanaeth Ambiwlans Cymru, Ymddiriedolaeth GIG

Bwrdd Iechyd Lleol
Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr
Person y rhoddwyd trwydded iddo o dan adran 6(1)(b) neu (c) o Ddeddf Trydan 1989
National Grid
Scottish Power
Powersystems UK Ltd
Cwmni Datblygu Pŵer Glannau Dyfrdwy
Person y rhoddwyd trwydded iddo o dan adran 7(2) o Ddeddf Nwy 1986
Nwy Prydain
National Grid
United Utilities
Carthffosiaeth / ymgymerwr dŵr
Dŵr Cymru
Dŵr Dyffryn Dyfrdwy plc
United Utilities
B3 ADRANNAU LLYWODRAETH Y DU
Yr Adran Drafnidiaeth
Yr Adran Busnes, Menter a Rheoleiddio
Reform
Yr Adran Ynni a Newid Hinsawdd
Y Swyddfa Gartref
Y Weinyddiaeth Amddiffyn
B4 Cyrff Ymgynghori Cyffredinol Cyrff gwirfoddol, y mae rhai neu bob un o'u gweithgareddau o fudd i unrhyw ran o ardal yr awdurdod
Grwpiau Mynediad Sir y Fflint
Age Concern Cymru
Barnardo’s Cymru
Cymunedau yn Gyntaf Bryn Gwalia
Ymgyrch dros Gwrw Go Iawn
CAIS Wrecsam a Sir y Fflint
Plant yng Nghymru
Sefydliad Datblygu Cymunedol Cymru
Cymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol
Gwasanaethau Ieuenctid Gwirfoddol Cyngor Cymru
Cyngor Gwirfoddol Lleol Sir y Fflint
Cymunedau yn Gyntaf - Castell y Fflint
Cymunedau yn Gyntaf Treffynnon - Ystâd Shotton Uchaf
Cymdogaethau Cymunedau yn Gyntaf
Cymunedau yn Gyntaf Sir y Fflint Wledig

Cynllun Ceir Gwirfoddol yr Aber
Ffederasiwn Tenantiaid a Phreswylwyr Sir y Fflint
Cymdeithasau
Save The Family
Together Creating Communities
Unllais Gogledd Ddwyrain
Ieuenctid Cymru
Cadwch Gymru'n Daclus

Cyrff sy'n cynrychioli gwahanol grwpiau hil, ethnig neu genedlaethol
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
Sefydliad Lleiafrifoedd Ethnig
Ffrindiau, Teuluoedd a Theithwyr
Rhwydwaith Cydraddoldeb Hiliol Gogledd Cymru
Ffederasiwn Cenedlaethol Grwpiau Cyswllt Sipsiwn
Cyngor Hil Cymru
Prosiect Diwygio'r Gyfraith Teithwyr
Mudiad Teithwyr Gwyddelig ym Mhrydain
Cymdeithas Sipsiwn (Cyngor)
Cyngor Ffoaduriaid Cymru
Swyddfa Sefydliad y Merched Cymru
Cyrff sy'n cynrychioli gwahanol grwpiau crefyddol
Yr Eglwys Anglicanaidd yng Nghymru
Yr Eglwys Gatholig yng Nghymru a Lloegr
Esgobaeth Wrecsam
Yr Eglwys Fethodistaidd yng Nghymru
Eglwys Bresbyteraidd Cymru
Y Crynwyr
Byddin yr Iachawdwriaeth
Eglwysi gyda'i gilydd ar Lannau Dyfrdwy
Cyrff sy'n cynrychioli pobl anabl
Agoriad Cyf
Cymdeithas Alzheimer's
Gofal Arthritis Cymru
Asthma UK Cymru
Elusen Shine Cymru
Sefydliad Prydeinig y Galon
Grŵp Cymorth Clwyd ME
Ymddiriedolaeth Ffibrosis Systig
Cymdeithas Byddar Cymru
Mynediad Byddar Cymru
Moduro Anabl
Pwyllgor Cynghori ar Drafnidiaeth Pobl Anabl
Anabledd Cymru
Epilepsi Cymru
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
Mencap Cymru
Mind Sir y Fflint
Motor Neurone Disease Association

Canolfan Gymorth Sglerosis Ymledol
Ymgyrch Dystroffi Cyhyrol
Cymdeithas Genedlaethol Awtistiaeth
Sefydliad Cenedlaethol Brenhinol y Deillion Cymru
Sefydliad Cenedlaethol Brenhinol y Byddar
Sense Cymru
Cyngor Deillion Cymru
Cyngor Byddar Cymru
Cyrff sy'n cynrychioli personau sy'n cynnal busnes yn yr ardal
Cymdeithas Gwyliau a Pharciau Cartref Prydain
Renewable UK Cymru
Merched Busnes a Phroffesiynol y DU Cyf
Busnes yn y Gymuned
Cadwyn Clwyd
Clwb Gwersylla a Charafanau
Y Clwb Carafanau
Grŵp Twristiaeth Bryniau Clwyd
Fforwm Busnes Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy
Parth Menter
Partneriaeth Cyrchfan Sir y Fflint
Cyngor Carafanau Cenedlaethol Cyf
Cymdeithas Tir a Busnes Gwledig Cymru
Coleg Glannau Dyfrdwy Ffederasiwn Cenedlaethol yr Hunangyflogedig a Busnesau Bach Cyf
Undeb Amaethwyr Cymru
NFU Cymru
Cyllid Cymru
Partneriaeth Gwledig Sir y Fflint
Cymdeithas Twristiaeth Sir y Fflint
Partneriaeth Tref Treffynnon
Partneriaeth Tref yr Wyddgrug
Cymdeithas Trigolion a Busnes Queensferry
Cymdeithas Cludiant Ffyrdd Cyf
Canolfan Cydweithredol Cymru
Menter i'r Ifanc
Ffermwyr Ifanc Cymru
Cyrff sy'n cynrychioli diwylliant Cymru
Cyngor Celfyddydau Cymru
Cadw
Llywodraeth Cymru
Cymuned
Menter Iaith Sir y Fflint
Ymddiriedolaeth Genedlaethol Cymru
Yr Ymddiriedolaeth Theatrau
Urdd Gobaith Cymru
Ymddiriedolaeth Gerddi Hanesyddol Cymru
Comisiynydd y Gymraeg
Gweithredwyr Maes Awyr
Airbus UK Ltd

Gwasanaethau Awyr Penarlâg
Cyngor Ymwybyddiaeth Hedfan Cyffredinol
Yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA)
Cymdeithas Agregau Prydain
Cymdeithas Seryddol Prydain
Arolwg Daearegol Prydain
The British Horse Society

Y Groes Goch Brydeinig
Ymddiriedolaeth Prydain ar gyfer Ornitholeg
Dyfrffyrdd Prydain, perchnogion camlesi ac awdurdodau mordwyo
Cadwraeth Dyfrdwy
Gwasanaethau Morol Strategol Cyf
Porthladd Mostyn
Canolfan Ecoleg a Hydroleg
Siambrau Masnach, CBI lleol a changhennau lleol Sefydliad y Cyfarwyddwyr
Siambr Fasnach Gorllewin Swydd Gaer a Gogledd Cymru
Cydffederasiwn Diwydiant Prydain Cymru
Sefydliad y Cyfarwyddwyr
Yr Awdurdod Glo
Cydffederasiwn Cynhyrchwyr Glo y DU (CoalPro)
Ystâd Grosvenor
Coed Cymru
Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cefn Gwlad
Alliance
Ystâd y Goron
Swyddfa Genedlaethol Clwb Teithio Beicwyr
Comisiwn Dylunio Cymru
Cwmnïau Trydan, Nwy a Thelathrebu a Chwmni Grid Cenedlaethol
Gweler B2 uchod
Grwpiau Amgylcheddol ar lefel Genedlaethol a Lleol
Ymddiriedolaeth Cilffyrdd a Llwybrau Ceffylau
Ymddiriedolaeth Brydeinig ar gyfer Gwirfoddolwyr Cadwraeth
Grŵp Moch Daear Clwyd
Grŵp Ystlumod Clwyd
Cymdeithas Ornitholeg Clwyd
Ymddiriedolaeth Archaeolegol Clwyd Powys
Cyd AHNE Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy
Pwyllgor Ymgynghorol
Ymgyrch dros Ddiogelu Cymru Wledig
Cheshire Campaign for the Protection of Rural England
Grŵp Cadwraeth Aber y Ddyfrdwy
Cymdeithas Naturiaethwyr Glannau Dyfrdwy
Groundwork Gogledd Cymru - Wrecsam
Bywyd Gwyllt Gogledd Ddwyrain Cymru
Ymddiriedolaeth Bywyd Gwyllt Gogledd Cymru
Cymdeithas Gwenynwyr Cymru
Cadwraeth Glöynnod Byw Cymru
RSPB Cymru

Cymdeithas Cynaeafu Dŵr Glaw y DU
Coed Cadw

Gwasanaethau Brys B2
Heddlu Gogledd Cymru
Gwasanaeth Ambiwlans Cymru
Gwasanaethau Tân ac Achub
Asiantaethau Morwrol ac Arfordirol
RNLI
Chwilio ac Achub Gogledd Ddwyrain Cymru
Gwasanaeth Tân ac Achub Gogledd Cymru / Awdurdod
Ambiwlans Awyr Cymru
Fforwm Mynediad Lleol Sir y Fflint
Fields in Trust Cymru
Cymdeithas Trafnidiaeth Nwyddau
Girlguiding Cymru (Girlguiding Wales)
Sgowtiaid Cymru
Gweithrediaeth Iechyd a Diogelwch Cymru
Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
Cymdeithasau Tai
Cymdeithas Tai Cymru a'r Gorllewin
Cymdeithas Tai Clwyd Alyn
Pennaf
Grŵp Cynefin
Grwpiau cymunedol, cadwraeth ac amwynder lleol, gan gynnwys grwpiau agenda 21 a chymdeithasau dinesig
Cymdeithas Ceffylau Prydain
Cymdeithas Bwcle
Cymdeithas Cadwraeth Treftadaeth Caergwrle
Ymddiriedolaeth Archaeolegol Clwyd Powys
Envirowatch
Cymdeithas Hanes Sir y Fflint
Ffederasiwn Tenantiaid a Phreswylwyr Sir y Fflint
Cymdeithasau
Ymddiriedolaeth Dyffryn Maes Glas
Groundwork Gogledd Cymru
Cymdeithas Gadwraeth Gwaenysgor
Cymdeithas Treftadaeth a Chadwraeth Yr Hôb a Chaergwrle
Cymdeithas Cadwraeth Llanasa
Cymdeithas Ddinesig yr Wyddgrug
Cymdeithas Cadwraeth Hanes Mostyn
Cymdeithas Clawdd Offa
Grŵp Cadwraeth Pantasaph
Grŵp Pennant
Comisiwn Brenhinol Henebion Cymru
Fields In Trust Cymru (npfa)
Nacro (Elusen Lleihau Troseddu)
Cymdeithas Genedlaethol Rhandiroedd a Garddwyr Hamdden
Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol

Cymdeithas Hanes Saltney
Creu Cymunedau Gyda'n Gilydd
Cymdeithas Defnyddwyr Rheilffyrdd Penbedw Wrecsam
Gweithredwyr Trafnidiaeth Lleol
Arriva plc
Bws Wennol Glannau Dyfrdwy
Arriva Trains Wales
Virgin Trains
First
Hutchinson Coaches
National Express
Oares Coaches
P&O Lloyd
Phillips Coaches
Taith
Townlynx
Trafnidiaeth Gymunedol Cymru

Aelodau Seneddol / Aelodau'r Cynulliad / ASEau
Mark Tami AS
David Hanson AS
Mandy Jones Aelod o'r Senedd
Jack Sargeant Aelod o'r Senedd
Llyr Huws Gruffydd Aelod o'r Senedd
Mark Isherwood Aelod o'r Senedd
Hannah Caroline Blythyn Aelod o'r Senedd
Michelle Margaret Brown Aelod o'r Senedd

Cynghorwyr Sir y Fflint
Cyng. Mike Allport
Cyng. Bernie Attridge
Cyng. Janet Axworthy
Cyng. Glyn Banks
Cyng. Haydn Bateman
Cyng. Marion Bateman
Cyng. Sean Bibby
Cyng. Chris Bithell
Cyng. Sian Braun
Cyng. Helen Brown
Cyng. Derek Butler
Cyng. Clive Carver
Cyng. Geoff Collett
Cyng. Bob Connah
Cyng. David Cox
Cyng. Paul Cunningham
Cyng. Jean S Davies
Cyng. Rob Davies
Cyng. Ron Davies
Cyng. Adele Davies-Cooke
Cyng. Chris Dolphin

Cyng. Rosetta Dolphin
Cyng. Ian Dunbar
Cyng. Andy Dunbobbin
Cyng. Mared Eastwood
Cyng. Carol Ellis
Cyng. David Evans
Cyng. Veronica Gay
Cyng. George Hardcastle
Cyng. David Healey
Cyng. Gladys Healey
Cyng. Patrick Heesom
Cyng. Cindy Hinds
Cyng. Dave Hughes
Cyng. Kevin Hughes
Cyng. Ray Hughes
Cyng. Dennis Hutchinson
Cyng. Joe Johnson
Cyng. Paul Johnson
Cyng. Rita Johnson
Cyng. Christine Jones
Cyng. Richard Jones
Cyng. Tudor Jones
Cyng. Colin Legg
Cyng. Brian Lloyd
Cyng. Richard Lloyd
Cyng. Mike Lowe
Cyng. Dave Mackie
Cyng. Hilary McGuill
Cyng. Billy Mullin
Cyng. Ted Palmer
Cyng. Mike Peers
Cyng. Michelle Perfect
Cyng. Vicky Perfect
Cyng. Neville Phillips
Cyng. Mike Reece
Cyng. Ian Roberts
Cyng. Tony Sharps
Cyng. Aaron Shotton
Cyng. Paul Shotton
Cyng. Ralph Small
Cyng. Ian Smith
Cyng. Carolyn Thomas
Cyng. Owen Thomas
Cyng. Martin White
Cyng. David Williams
Cyng. David Wisinger
Cyng. Arnold Woolley
Cyng. Andy Williams

Network Rail a Chwmnïau Gweithredu Trenau

Network Rail
Arriva Trains Wales
Cymdeithas Defnyddwyr Rheilffyrdd Wrecsam i Benbedw
Virgin Trains

B5 Ymgynghorwyr Eraill

Undeb Credyd Sir y Fflint Cyf
Cymdeithas Mynediad Tir a Hamdden
Prifysgol Glyndŵr (NEWI)
Canolfan Cynghori Effeithlonrwydd Ynni Gogledd Cymru
CPDA - Rhanbarthol y Dwyrain
Un Llais Cymru
Cymdeithas Mannau Agored
Chwarae Cymru
Daliadau Eiddo Swyddfa'r Post
Cyrff / Cymdeithasau Proffesiynol
Syrfewyr Siartredig y Sefydliad Brenhinol
RTPI Cymru
Cymorth Cynllunio Cymru
Sefydliad Tai Siartredig Cymru
Sefydliad Peirianwyr Sifil Cymru
Sefydliad Siartredig Rheoli Gwastraff Cymru,
Cymdeithas Frenhinol y Penseiri yng Nghymru
Comisiwn Brenhinol Henebion Cymru
Cymdeithas Cynhyrchion Mwynau
Grŵp Cludo Nwyddau Rheilffordd
Cymdeithas y Cerddwyr Cymru
Eiddo'r Post Brenhinol
Shelter Cymru
Cymdeithas y Pridd
Chwaraeon Cymru
Sustrans Cymru
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru
Croeso Cymru
Cynghrair Twristiaeth Cymru
Cymdeithas Gwasanaethau Amgylcheddol GIG
Partneriaeth Gwasanaethau a Rennir Cymru
Ystadau Arbenigol
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
WRVS
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru
Sefydliad y Merched Swyddfa NFWI Cymru
Adeiladwyr tai
Asiantau

Cyngor Gwynedd

Cyrff Ymgynghori Penodol (Rheoliad 2 CDLl)

Cyrff y Llywodraeth

- Cyfoeth Naturiol Cymru
- Llywodraeth Cymru
- Cadw
- Ysgrifennydd Gwladol Cymru (DU)
- Ysgrifennydd Gwladol Trafnidiaeth (DU)
- Ysgrifennydd Gwladol Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol (DU)
- Y Swyddfa Gartref
- Y Weinyddiaeth Amddiffyn

Awdurdodau Lleol Cyfagos

- Cyngor Sir Ynys Môn
- Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri
- Cyngor Sir Ddinbych
- Cyngor Sir Ceredigion
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
- Cyngor Sir Powys

Cynghorau Dinas/ Cymuned / Tref Gwynedd (ac eithrio Parc Cenedlaethol Eryri)

Arfon

Cyngor Dinas Bangor
Cyngor Cymuned Betws Garmon
Cyngor Cymuned Bethesda
Cyngor Cymuned Bontnewydd
Cyngor Tref Caernarfon
Cyngor Cymuned Llanberis
Cyngor Cymuned Llandwrog
Cyngor Cymuned Llanddeiniolen
Cyngor Cymuned Llanllechid
Cyngor Cymuned Llanllyfni
Cyngor Cymuned Llanrug
Cyngor Cymuned Llanwnda
Cyngor Cymuned Pentir
Cyngor Cymuned Waunfawr
Cyngor Cymuned Y Felinheli

Dwyfor

Cyngor Cymuned Aberdaron
Cyngor Cymuned Botwnnog
Cyngor Cymuned Buan
Cyngor Cymuned Clynnog
Cyngor Tref Cricieth
Cyngor Cymuned Dolbenmaen

Cyngor Cymuned Llanaelhaearn
Cyngor Cymuned Llanbedrog
Cyngor Cymuned Llanengan
Cyngor Cymuned Llannor
Cyngor Cymuned Llanystumdwy
Cyngor Tref Nefyn
Cyngor Cymuned Pistyll
Cyngor Tref Porthmadog
Cyngor Tref Pwllheli

Meirionnydd

Cyngor Tref Abermaw
Cyngor Cymuned Arthog
Cyngor Cymuned Corris
Cyngor Tref Ffestiniog
Cyngor Cymuned Llandderfel
Cyngor Cymuned Llanfrothen
Cyngor Cymuned Llangywair
Cyngor Cymuned Mawddwy
Cyngor Tref Penrhyndeudraeth
Cyngor Cymuned Tudweiliog
Cyngor Tref Tywyn

Cynghorau Dinas/ Cymuned / Tref sy'n ffinio ag Ardal Awdurdod Cynllunio Lleol Gwynedd

Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

Cyngor Cymuned Abergwyngregyn
Cyngor Cymuned Aberdyfi
Cyngor Tref y Bala
Cyngor Cymuned Beddgelert
Cyngor Cymuned Brithdir, Llanfachreth a Rhydymain
Cyngor Cymuned Bro Machno
Cyngor Cymuned Bryncrug
Cyngor Cymuned Cerrigydrudion
Cyngor Tref Dolgellau
Cyngor Cymuned Dolwyddelan
Cyngor Cymuned Dyffryn Ardudwy a Thalybont Cyngor Cymuned Corris?
Cyngor Cymuned Ganllwyd
Cyngor Tref Harlech
Cyngor Cymuned Llanbedr
Cyngor Cymuned Llanegryn
Cyngor Cymuned Llanelltyd
Cyngor Cymuned Llanfair
Cyngor Cymuned Llanfihangel-y-Pennant
Cyngor Cymuned Llangelynnin
Cyngor Cymuned Llanuwchllyn

Cyngor Cymuned Llanycil
Cyngor Cymuned Maentwrog
Cyngor Cymuned Pennal
Cyngor Cymuned Talsarnau
Cyngor Cymuned Trawsfynydd

Cyngor Sir Ynys Môn

Cyngor Tref Biwmares
Cyngor Cymuned Cwm Cadnant
Cyngor Cymuned Llanddaniel
Cyngor Cymuned Llanfairpwll
Cyngor Cymuned Llangoed
Cyngor Cymuned Llanidan
Cyngor Tref Porthaethwy
Cyngor Cymuned Rhosyr

Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy

Cyngor Cymuned Llangwm
Cyngor Cymuned Llanfairfechan

Cyngor Sir Ddinbych

Cyngor Cymuned Llandrillo
Cyngor Cymuned Cynwyd
Cyngor Cymuned Corwen

Cyngor Sir Powys

Cyngor Cymuned Glantwymyn

Darparwyr Iechyd, Isadeiledd a Chyfathrebu Electronig

Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr
Dŵr Cymru
National Grid
Scottish Power
SP Energy Networks
Wales and West Utilities
British Telecommunications plc
Cymdeithas Gweithredwyr Symudol

Cyrff Ymgynghori Cyffredinol

Cyrff gwirfoddol ac eraill

Age Concern (Cymru)

Barnados
Y Grŵp Gwirfoddolwyr Cadwraeth: TCV
Cyngor Gwarchod Cymru Wledig
Mantell Gwynedd
Cyfeillion Storiel
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru
Grŵp Gwella Cyrchfan Abermaw
Undeb Myfyrwyr Bangor
Bangor Creadigol
Mudiad Ysgolion Meithrin
Cymdeithas Ddinesig Bangor
Envirowatch UK
Gweithredu Hinsawdd Gogledd Orllewin Cymru
Greenpeace
Cadwch Gymru'n Daclus
Mudiad Ffermwyr Ifanc
Hafal
Shelter Cymru
Cymdeithas Hostelau Ieuenctid
Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol
Ymddiriedolaeth Bywyd Gwyllt Gogledd Cymru
Nest
Cymdeithas y Cerddwyr
RSPB
Chwaraeon Cymru
Sustrans
Blynyddoedd Cynnar Cymru
Croeso Cymru
Chwarae Cymru
Croeso Menai
Y Gymdeithas Breswyl Genedlaethol
Ymddiriedolaeth Archaeolegol Gwynedd

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau gwahanol grwpiau hil, ethnig neu genedlaethol

Rhwydwaith Cydraddoldeb Hiliol Gogledd Cymru

Y Mudiad Teithwyr
Ffrindiau, Teuluoedd Teithwyr
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
BEN (Rhwydwaith yr Amgylchedd Du)

Cymdeithas Menywod Du yn Camu Allan (BAWSO)
Gwasanaeth Hwb Iechyd Meddwl a Lles Diverse Cymru
Rhwydwaith Sgiliau Rhyngddiwylliannol
Cymdeithas Affro-Caribïaidd Prifysgol Bangor

Cyrff sy'n cynrychioli gwahanol grwpiau crefyddol

Cadeirlan Bangor
Eglwys Bresbyteraidd Cymru – Henaduriaeth Arfon
Coleg y Bala
Ffederasiwn Annibynwyr Cymru
Canolfan Islamaidd Bangor
Esgobaeth Bangor
Undeb Bedyddwyr Cymru
CYTUN
Cymdeithas Dyneiddwyr Prydain
Canolfan Bwdhaidd Kalpa Bhadra Kadampa
Cynulleidfa Hebraeg Llandudno a Bae Colwyn
Cymdeithas Dyneiddwyr Prydain
Cyngor Hindŵaidd y DU
Cyngor Mwslimaidd Cymru
Y Crynwyr
Yr Eglwys Gatholig yn Lloegr a Chymru
Yr Eglwys Fethodistaidd yng Nghymru
Yr Eglwys Bresbyteraidd yng Nghymru
Cyngor Bwdhaidd Cymru
Cyngor Sikhiaid Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau unigolion anabl

Cymdeithas Alzheimer’s
Sefydliad Prydeinig y Galon
Mencap Cymru
Agoriad Cyf.
Mind Cymru
Antur Waunfawr
Cymdeithas Byddar Prydain
NDCS – Cymdeithas Genedlaethol Plant Byddar
RNIB Cymru
Cwmni Seren Ffestiniog Cyf
Canolfan Sain Golwg ac Arwyddion
Menter Fachwen

Gwasanaeth MS – Grŵp Gwynedd/Ynys Môn
Fforwm Anableddau Taran Cyf
NAS Cymru
Fforwm Cleifion Canser Gogledd Cymru
Shine
Scope Cwmpas Cymru
Sense Cymru
Anabledd Cymru
SNAP Cymru
Grŵp Cymorth Epilepsi Cymru
Canolfan Felin Fach
Grŵp Mynediad Arfon
Grŵp Mynediad Dwyfor
Grŵp Mynediad Meirionnydd
Ymddiriedolaeth Gofalwyr Gogledd Cymru-Gwasanaethau Gofal Croesffyrdd
Headway Gwynedd
Marchogaeth i'r Anabl Treborth
Marchogaeth i'r Anabl Meirionnydd
Versus Arthritis
Blind Veterans UK
Canolfan Heol yr Abaty
Epilepsi Cymru
Cynnal Gofalwyr Gwynedd
Cyngor Pobl Fyddar Cymru
Clwb i'r Trwm eu Clyw a Chinio Dolgellau
Cymdeithas Syndrom Down
Cymdeithas Deillion Gogledd Cymru - Bangor
Anheddau Cyf
Deafblind Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau'r rhai sy'n rhedeg busnes

Siambr Fasnach
Ffederasiwn y Busnesau Bach
Undeb Amaethwyr Cymru
Undeb Cenedlaethol yr Amaethwyr
Siambr Twristiaeth a Masnach Tywyn
Sefydliad Siartredig Adeiladu – Canolfan Gogledd Cymru
HBF – Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
Partneriaeth Twristiaeth Gogledd Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau diwylliant Cymru

Comisiynydd y Gymraeg
Cymdeithas yr Iaith
Merched y Wawr
Urdd Gobaith Cymru
Urdd Eryri
Urdd Meirionnydd
Mudiad Meithrin
Cymraeg i Blant Gogledd Orllewin
Undeb Myfyrwyr Cymraeg Bangor (UMCB)
Dyfodol yr Iaith
Menter Iaith Bangor
Ffederasiwn Ffermwyr Ifanc
Partneriaeth Ogwen
Dyffryn Nantlle 20:20
Hunaniaith
Cylch yr Iaith
Cymunedoli
Fforwm Iaith Gwynedd
Cyfeillion Llŷn
Papurau Bro –
Blewyn Glas
Dail Dysynni
Eco'r Wyddfa
Goriad
Llafar Bro
Llais Ardudwy
Llais Ogwan
Llanw Llŷn
Lleu
Llygad y Dydd
Papur Dre
Pethe Penllyn
Y Ffynnon
Yr Wylan

Cyrff sy'n cynrychioli mentrau cymdeithasol

Cymunedoli
Antur Aelhaearn
Antur Nantlle
Antur Stiniog Cyf
Antur Waunfawr
Canolfan Ysgrifennu Tŷ Newydd
Cwmni Bro Ffestiniog

Cwmni Nod Glas
Datblygu Egni Gwledig (DEG)
Dref Werdd
Galeri, Caernarfon
GISDA
GwyrddNi
Hafod Ceiri
Llety Arall
Menter Felinheli
Menter Iaith Gwynedd
Menter Tŷ'n Llan, Llandwrog
Menter Y Plu, Llanystumdwy
Menter Y Tŵr, Pwllheli
Menter y Glan, Pennal
O Ddrws i Ddrws
Partneriaeth Ogwen
Pengwern Cymunedol
Prosiectau Cymunedol Aberdyfi
Plas Carmel
Cwmni Pump Plwy Penllyn
Seren
Sylfaen Cymunedol
Menter yr Eagles
Tafarn yr Heliwr
Ymddiriedolaeth Ynys Enlli
Ynni Cymunedol Cymru
Ynni Llŷn
Yr Orsaf, Penygroes

Grwpiau sy'n cynrychioli LGTBQ+

Stonewall
Rhwydwaith Cymorth Trawsryweddol Unigryw
Dileu Trawsffobia
MESMAC Gogledd Cymru
Rustic Rainbow

Cyrff Ymgynghori Penodol

Partïon eraill â diddordeb

Cymdeithasau Tai sy'n gweithredu o fewn yr ACLl:

- Grŵp Cynefin
- Adra
- Clwyd Alun
- Tai Gogledd Cymru

Gwasanaeth Prawf Gogledd Cymru
Heddlu Gogledd Cymru

Tân ac Achub Gogledd Cymru
Grŵp Llandrillo Menai

Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri
Cyrff Ymgynghori Penodol

Llywodraeth Cymru
Yr Arolygiaeth Gynllunio
Cyfoeth Naturiol Cymru
Cadw
Isadeiledd Network Rail Cyfyngedig
Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth

Awdurdodau Cynllunio Lleol Cyfagos
Cyngor Gwynedd
Cyngor Conwy
Cyngor Ceredigion
Cyngor Powys
Cyngor Sir Ddinbych

Cynghorau Cymuned a Thref

Unrhyw berson y mae'r cod cyfathrebu electronig yn berthnasol iddo
CTIL (ar ran Vodafone a telephonica)
MBNL (EE a Three)
BT

Unrhyw berson sy'n berchen ar gyfarpar electronig neu'n rheoli cyfarpar electronig
Arqiva

Bwrdd Iechyd Lleol
Betsi Cadwaladr
Iechyd Cyhoeddus Cymru

Electricity
SP energy Networks & Wales and West Utilities
National Grid

Nwy
Nwy Prydain

Ymgymerwr Carthffosiaeth
Dŵr Cymru
United utilities

Ymgymerwr Dŵr
Dŵr Cymru
Severn Trent Water

Adrannau Llywodraeth y DU
Yr Adran Newid Hinsawdd ac Ynni
Y Weinyddiaeth Amddiffyn

Cyrff Ymgynghori Cyffredinol

Cyrff gwirfoddol, y mae rhai neu bob un ohonynt sydd a'u gweithgareddau o fudd i unrhyw ran o ardal yr Awdurdod
Cymdeithas Eryri
Ymgyrch dros warchod Cymru wledig
Cymdeithas Edward Llwyd
Fforwm Eryri

Grwpiau cydraddoldeb gan gynnwys grwpiau hil, ethnig neu genedlaethol
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
Rhwydwaith Cydraddoldeb Rhanbarthol Gogledd Cymru
Stonewall

Gwahanol grwpiau crefyddol
Canolfan Islamaidd Bangor
Cenhadaeth Uniongred Cymru
Cytun

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau Pobl Anabl
Grŵp Mynediad Meirionnydd
Grŵp Gweithredu Arfon
Grŵp Mynediad Dwyfor
Gwirfoddol Sir Conwy
Cymdeithas y Byddar Gogledd Cymru
Cymdeithas y Deillion Gogledd Cymru
Anabledd Cymru
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol

Grwpiau sy'n cynrychioli buddiannau pobl oedrannus
Age Cymru
Age Concern Gwynedd a Môn
Age Concern Canol Gogledd Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau personau sy'n cynnal busnes yn y parc
Economi ac Adfywio Gwynedd
Gwasanaeth Adfywio Conwy
Ffederasiwn Busnesau Bach
Menter Môn
Clwb Busnes Gogledd Cymru
CLA Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau Diwylliant Cymru
Comisiwn y Gymraeg
Cymdeithas yr Iaith

Menter Iaith Conwy
Hunaniaith
Urdd Gobaith Cymru
Dyfodol i'r Iaith
Cylch yr Iaith

Grwpiau gwirfoddol yn yr ardal
Mantell Gwynedd
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru
Cyngor Gwasanaethau Gwirfoddol Conwy
Shelter Cymru
Ardal Partneriaeth Cymuned yn Gyntaf Talsarn

Aelodau Seneddol Lleol ac Aelodau Cynulliad Cymru

Eraill
Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol
Undeb Cenedlaethol yr Amaethwyr
Undeb Amaethwyr Cymru
Croeso Cymru
Cyngor y Parciau Cenedlaethol
Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
Cyngor Chwaraeon Cymru
Un Llais Cymru
Cymdeithas Achub Mynydd Gogledd Cymru
Cwmpas

Ymgyngoreion eraill wedi'u nodi

Mynediad, Hamdden a grwpiau defnyddwyr
- Fforwm Mynediad Eryri (Gogledd a Deheuol)
- Cyngor Mynydda Prydain
- Grwpiau defnyddwyr mynyddoedd Eryri
- Plas y Brenin
- Cymdeithas y Cerddwyr
- Clwb Teithiol Beicwyr
- Fields in Trust
- Snowdonia Active
- Y Bartneriaeth Awyr Agored

Gwasanaethau Cyhoeddus
- Heddlu Gogledd Cymru
- Gwasanaethau tân

Cadwraeth bywyd gwyllt a thirwedd
- Ymddiriedolaeth Bywyd Gwyllt Gogledd Cymru
- Y Gymdeithas Frenhinol er Gwarchod Adar
- Coed Cadw
- Ymddiriedolaeth Brydeinig ar gyfer Gwirfoddolwyr Cadwraeth
- Cymdeithas Ted Breeze
- John Muir Trust

Twristiaeth

- Fforwm Llety Bach â Gwasanaeth Cymru
- Cymdeithas Asiantau Cymru
- Cynghrair Twristiaeth Cymru
- Twristiaeth Canolbarth Cymru
- Twristiaeth Gogledd Cymru
- Cymdeithas Parciau Gwyliau a Chartrefi Prydain Cyf
- Betws y Coed, Beddgelert a Chymdeithasau Twristiaeth Ardal eraill
- Clwb Carafanau a Gwersylla
- Gweithredwyr rheilffyrdd twristiaeth yng Ngogledd Cymru
- Y Clwb Carafanau
- Cyngor Carafanau Cenedlaethol

Treftadaeth Ddiwylliannol

- Cyngor Celfyddydau Cymru
- Yr Academi Gymreig
- Cymdeithas Ddinesig Dyffryn Conwy
- Merched y Wawr
- Cymdeithas Eisteddfodau Cymru
- Cymdeithas Llafar Gwlad
- Cyfeillion Tan y Bwlch
- Cymdeithas Hanes Amaethyddiaeth
- Ymddiriedolaeth Archeolegol Gwynedd
- Ardal Gadwraeth Arbennig Pen Llŷn a'r Sarnau

Amaethyddiaeth a choedwigaeth

- Y Gymdeithas Goedwigaeth Frenhinol
- Coed Cymru
- Fountain Forestry
- Sir y Fflint/Coetiroedd yr Alban
- Pryor & Rickett Silviculture Pryor and Rickets Siviculture

Addysg

- Ysgolion Cynradd ac Uwchradd Lleol
- Colegau addysg bellach lleol

Busnes

- Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru
- Cwmni Egino

Partneriaethau Tai Lleol

- Gwasanaeth Galluogi Tai Gwledig Gogledd Cymru
- Grŵp Cynefin
- Tai Gogledd Cymru
- Adra
- Cartrefi Conwy
- Clwyd Alun
- Y Cyngor Sipsiwn

Partneriaethau lleol

- Partneriaeth Dolgellau / Treftadaeth Dolgellau

Grwpiau cymunedol a gwirfoddol

- Grwpiau Cymunedol Lleol megis
  - Dolan
  - Partneriaeth Ogwen

- Cwmni Cymunedol Bro-Ffestiniog
- Antur Nantlle Cyf
- Antur Waunfawr
- Hwb Penmachno

Datblygiad cynaliadwy

- Canolfan y Dechnoleg Amgen
- Ecodyfi
- WRAP
- Conwy Cynhaliol

Awdurdod y Parc Cenedlaethol

- Rheolwyr a phenaethiaid adrannau APCE

Energy

- NDA
- Magnox

Cludiant Cyhoeddus

- Arriva
- Trafnidiaeth Cymru

Tirfeddianwyr

- Cymdeithas Tirfeddianwyr Gwledig
- Comisiynwyr Ystad y Goron

Eraill

- Comisiwn Dylunio Cymru
- Gweithrediaeth Iechyd a Diogelwch
- Daliadau Eiddo Swyddfa'r Post
- Ffermwyr Ifanc
- Mosaic
- Cymdeithas Tsieineaidd Gogledd Cymru

Atodiad 1: Rhanddeiliaid allweddol

Cyrff Ymgynghori Penodol

Llywodraeth Cymru
Yr Arolygiaeth Gynllunio
Cyfoeth Naturiol Cymru
Cadw
Isadeiledd Network Rail Cyfyngedig
Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth

Awdurdodau Cynllunio Lleol Cyfagos
Cyngor Gwynedd
Cyngor Conwy
Cyngor Ceredigion
Cyngor Powys
Cyngor Sir Ddinbych

Cynghorau Cymuned a Thref

Unrhyw berson y mae'r cod cyfathrebu electronig yn berthnasol iddo

CTIL (ar ran Vodafone a telephonica)
MBNL (EE a Three)
BT

Unrhyw berson sy'n berchen ar gyfarpar electronig neu'n rheoli cyfarpar electronig
Arqiva

Bwrdd Iechyd Lleol
Betsi Cadwaladr
Iechyd Cyhoeddus Cymru

Trydan
SP energy Networks & Wales and West Utilities
National Grid

Nwy
Nwy Prydain

Ymgymerwr Carthffosiaeth
Dŵr Cymru
United utilities

Ymgymerwr Dŵr
Dŵr Cymru
Severn Trent Water

Adrannau Llywodraeth y DU
Yr Adran Newid Hinsawdd ac Ynni
Y Weinyddiaeth Amddiffyn

Cyrff Ymgynghori Cyffredinol

Cyrff gwirfoddol, y mae rhai neu bob un ohonynt sydd a'u gweithgareddau o fudd i unrhyw ran o ardal yr Awdurdod
Cymdeithas Eryri
Ymgyrch dros warchod Cymru wledig
Cymdeithas Edward Llwyd
Fforwm Eryri

Grwpiau cydraddoldeb gan gynnwys grwpiau hil, ethnig neu genedlaethol
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
Rhwydwaith Cydraddoldeb Rhanbarthol Gogledd Cymru
Stonewall

Gwahanol grwpiau crefyddol
Canolfan Islamaidd Bangor
Cenhadaeth Uniongred Cymru
Cytun

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau Pobl Anabl
Grŵp Mynediad Meirionnydd
Grŵp Gweithredu Arfon
Grŵp Mynediad Dwyfor
Gwirfoddol Sir Conwy
Cymdeithas y Byddar Gogledd Cymru
Cymdeithas y Deillion Gogledd Cymru
Anabledd Cymru
Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol

Grwpiau sy'n cynrychioli buddiannau pobl oedrannus
Age Cymru
Age Concern Gwynedd a Môn
Age Concern Canol Gogledd Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau personau sy'n cynnal busnes yn y parc
Economi ac Adfywio Gwynedd
Gwasanaeth Adfywio Conwy
Ffederasiwn Busnesau Bach
Menter Mon
Clwb Busnes Gogledd Cymru
CLA Cymru

Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau Diwylliant Cymru
Comisiwn y Gymraeg
Cymdeithas yr Iaith
Menter Iaith Conwy
Hunaniaith
Urdd Gobaith Cymru
Dyfodol i'r Iaith
Cylch yr Iaith

Grwpiau gwirfoddol yn yr ardal
Mantell Gwynedd
Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru
Cyngor Gwasanaethau Gwirfoddol Conwy
Shelter Cymru
Ardal Partneriaeth Cymuned yn Gyntaf Talsarn

Aelodau Seneddol Lleol ac Aelodau Cynulliad Cymru

Eraill
Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol
Undeb Cenedlaethol yr Amaethwyr
Undeb Amaethwyr Cymru
Croeso Cymru
Cyngor y Parciau Cenedlaethol
Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
Cyngor Chwaraeon Cymru

Un Llais Cymru
Cymdeithas Achub Mynydd Gogledd Cymru
Cwmpas

Ymgyngoreion eraill wedi'u nodi

Grwpiau Mynediad, Hamdden a grwpiau defnyddwyr
- Fforwm Mynediad Eryri (Gogledd a Deheuol)
- Cyngor Mynydda Prydain
- Grwpiau defnyddwyr mynyddoedd Eryri
- Plas y Brenin
- Cymdeithas y Cerddwyr
- Clwb Teithiol Beicwyr
- Fields in Trust
- Eryri Egnïol?
- Y Bartneriaeth Awyr Agored

Gwasanaethau Cyhoeddus
- Heddlu Gogledd Cymru
- Gwasanaethau tân

Cadwraeth bywyd gwyllt a thirwedd
- Ymddiriedolaeth Bywyd Gwyllt Gogledd Cymru
- Y Gymdeithas Frenhinol er Gwarchod Adar
- Coed Cadw
- Ymddiriedolaeth Brydeinig ar gyfer Gwirfoddolwyr Cadwraeth
- Cymdeithas Ted Breeze
- John Muir Trust

Twristiaeth
- Fforwm Llety Bach â Gwasanaeth Cymru
- Cymdeithas Asiantau Cymru
- Cynghrair Twristiaeth Cymru
- Twristiaeth Canolbarth Cymru
- Twristiaeth Gogledd Cymru
- Cymdeithas Parciau Gwyliau a Chartrefi Prydain Cyf
- Betws y Coed, Beddgelert a Chymdeithasau Twristiaeth Ardal eraill
- Clwb Carafanau a Gwersylla
- Gweithredwyr rheilffyrdd twristiaeth yng Ngogledd Cymru
- Y Clwb Carafanau
- Cyngor Carafanau Cenedlaethol

Treftadaeth Ddiwylliannol
- Cyngor Celfyddydau Cymru
- Yr Academi Gymreig
- Cymdeithas Ddinesig Dyffryn Conwy
- Merched y Wawr
- Cymdeithas Eisteddfodau Cymru
- Cymdeithas Llafar Gwlad
- Cyfeillion Tan y Bwlch
- Cymdeithas Hanes Amaethyddiaeth

- Ymddiriedolaeth Archeolegol Gwynedd
- Ardal Gadwraeth Arbennig Pen Llŷn a'r Sarnau

Amaethyddiaeth a choedwigaeth

- Y Gymdeithas Goedwigaeth Frenhinol
- Coed Cymru
- Fountain Forestry
- Sir y Fflint/Coetiroedd yr Alban
- Pryor & Rickett SilviculturePryor and Rickets Siviculture

Addysg

- Ysgolion Cynradd ac Uwchradd Lleol
- Colegau addysg bellach lleol

Busnes

- Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru
- Cwmni Egino

Partneriaethau Tai Lleol

- Gwasanaeth Galluogi Tai Gwledig Gogledd Cymru
- Grŵp Cynefin
- Tai Gogledd Cymru
- Adra
- Cartrefi Conwy
- Clwyd Alun
- Y Cyngor Sipsiwn

Partneriaethau lleol

- Dolgellau Partnership / Treftadaeth Dolgellau

Grwpiau cymunedol a gwirfoddol

- Grwpiau Cymunedol Lleol megis
  - Dolan
  - Partneriaeth Ogwen
  - Cwmni Cymunedol Bro-Ffestiniog
  - Antur Nantlle Cyf
  - Antur Waunfawr
  - Hwb Penmachno

Datblygiad cynaliadwy

- Canolfan y Dechnoleg Amgen
- Ecodyfi
- WRAP
- Conwy Cynhaliol

Awdurdod y Parc Cenedlaethol

- Rheolwyr a phenaethiaid adrannau APCE

Ynni

- NDA
- Magnox

Cludiant Cyhoeddus

- Arriva
- Trafnidiaeth Cymru

Tirfeddianwyr

- Cymdeithas Tirfeddianwyr Gwledig

- Comisiynwyr Ystad y Goron

Eraill

- Comisiwn Dylunio Cymru
- Gweithrediaeth Iechyd a Diogelwch
- Daliadau Eiddo Swyddfa'r Post
- Ffermwyr Ifanc
- Mosaic
- Cymdeithas Tsieineaidd Gogledd Cymru

Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Mae'r penawdau grŵp a'r aelodaeth isod yn adlewyrchu'r cyngor sydd yn Atodiad A CDLl Cymru (2005).

Bydd aelodaeth y grwpiau hyn yn cael ei ddiweddaru yn ystod y broses o wneud cynlluniau fel bo'n briodol.

B1 - Ymgyngoreion eraill a bennwyd gan yr Awdurdod Cynllunio Lleol
Asiantau ac Ymgynghorwyr
Aelod Cynulliad ac Aelod Seneddol
Adeiladwyr tai
Datblygwyr
Cymdeithasau Tai
Aelodau Lleol
Swyddogion Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam
Aelodau o'r Cyhoedd
Sefydliadau/busnesau eraill
B2 – Cyrff Ymgynghori Penodol
Cynghorau Cymuned Wrecsam
Cynghorau Cymuned Cyfagos
Awdurdodau Cynllunio Lleol Cyfagos
Swyddogion Llywodraeth Cymru
Cyfoeth Naturiol Cymru
Bwrdd Iechyd Lleol
Network Rail
Cyfleustodau ac ymgymerwyr statudol
B3 – Adrannau Llywodraeth y DU
B4 – Cyrff Ymgynghori Cyffredinol
Cyrff Gwirfoddol Lleol
Cyrff Hiliol ac Ethnig
Cyrff Crefyddol
Cyrff Busnes
Cyrff Diddordeb Anabl
Cyrff Diwylliannol Cymru
B5 – Ymgyngoreion Eraill
Grwpiau Cymunedol, Cadwraeth ac Amwynder Lleol
Grwpiau Amgylcheddol
Gwasanaethau Tân ac Achub

B5 Gweithredwyr Trafnidiaeth Lleol
B5 Cyrff Proffesiynol
Sefydliadau Cenedlaethol/Lleol Eraill

Atodiad 2
Paneli rhanddeiliaid a phartneriaethau a Fforymau Lleol eraill
1. Panel Rhanddeiliaid Allanol
Mae'r panel rhanddeiliaid allweddol allanol yn cynnwys cynrychiolwyr o'r cyhoedd, sectorau preifat a gwirfoddol gydag ystod gynhwysfawr o ddiddordebau, gan gynnwys cynrychiolwyr o:-

Bwrdd Gwasanaethau Lleol Wrecsam
Cyngor Defnyddwyr Cymru
Asiantaeth yr Amgylchedd
Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
Cymdeithasau tai
Datblygwyr ac asiantau sy'n weithredol yn yr ardal
Cymuned Busnes
Ymgymerwyr statudol
Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Wrecsam
Grwpiau amgylcheddol
2. Partneriaethau a Fforymau Lleol
Fforwm Cyngor Tref a Chymuned Wrecsam
Fforwm Tai a Datblygwyr
Cynghrair Tai Wrecsam
Fforwm Bwrdeistref Sirol dros 50 oed Wrecsam
Senedd Yr Ifanc - The Youth Parliament
Fforwm Aml-Asiantaeth Sipsiwn a Theithwyr
Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Wrecsam (AVOW)
Bwrdd Gwasanaethau Lleol Wrecsam
Grŵp Cydraddoldeb Ail-lunio Gwasanaethau
Gweithgor trawsffiniol awdurdodau cyfagos
Fforwm Canol Tref Wrecsam

Prif Swyddfeydd Llywodraeth Leol

Awdurdod Lleol	Cyfeiriad
Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd	Sarn Mynach, Cyffordd Llandudno LL31 9RZ
Cyngor Sir y Fflint	Neuadd y Sir, Tŷ Dewi Sant, Ewlo, Sir y Fflint CH5 3FF
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam	Neuadd y Dref, Wrecsam LL11 1AY
Cyngor Sir Ddinbych	Neuadd y Sir, Rhuthun, Sir Ddinbych LL15 1YN
Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy	Coed Pella, Ffordd Conwy, Bae Colwyn, LL29 7AZ
Cyngor Gwynedd	Cyngor Gwynedd, Stryd y Jêl, Caernarfon, LL55 1SH
Cyngor Sir Ynys Môn	Swyddfeydd y Cyngor, Llangefni LL77 7TW
Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri	Swyddfa'r Parc Cenedlaethol, Penrhyndeudraeth, Gwynedd, LL48 6LF

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Atodiad 4

Cynllun Datblygu Strategol Gogledd Cymru – Crynodeb o gyfranogiad rhanddeiliaid yn y CDS

Cam 1: Cytundeb Cyflawni (Amserlen a Chynllun Cynnwys Cymunedau)

Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, Iledaenu, hysbysu
Ceisio caniatâd gan y CBC i baratoi'r Cytundeb Cyflawni	Ceisio cymeradwyaeth gan y CBC i baratoi a chyhoeddi'r Cytundeb Cyflawni drafft ar gyfer ymgynghori	Ion 2025	• Aelodau'r CBC	• Cyfarfod y CBC	• **Adrodd Gwleidyddol Ffurfiol:** Adroddiad ffurfiol i'r CBC i ddiweddaru ar gynnydd gyda'r CDS a cheisio cymeradwyaeth i baratoi a chyhoeddi'r Cytundeb Cyflawni drafft ar gyfer ymgynghori.
Paratoi Cytundeb Cyflawni drafft ac ymgynghori'n anffurfiol â/cynnwys cyrff ymgynghori penodol ar y sgôp a'r cynnwys (Rheoliadau 7, 8, 9)	Mae'r Cytundeb Cyflawni yn ddatganiad cyhoeddus sy'n cynnwys y Cynllun Cynnwys Cymunedol (CIS) sy'n nodi sut a phryd gall rhanddeiliaid a'r gymuned gymryd rhan yn y broses o wneud cynllun ac amserlen i baratoi'r CDS. Ceisio barn cyrff ymgynghori penodol yn anffurfiol ar gynnwys y Cytundeb Cyflawni drafft.	Ebrill-Mai 2025	• Aelodau'r CBC • Cyrff Ymgynghori Cyffredinol a phenodol	• Is-bwyllgor Cynllunio (PSC) • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol	• Diweddariadau wedi'u darparu i'r Is-bwyllgor Cynllunio (PSC)
Adolygu Cytundeb Cyflawni (os oes angen)	Diweddaru'r Cytundeb Cyflawni drafft i adlewyrchu safbwyntiau'r Cyrff Ymgynghori	Mehefin 2025	• Aelodau'r CBC	• Trafodaeth benodol gyda Chyrff	• Diweddariadau wedi'u darparu i'r Is-bwyllgor Cynllunio (PSC)

	Cyffredinol a Phenodol a rhanddeiliaid eraill (lle bo hynny'n berthnasol)		• Cyrff Ymgynghori Cyffredinol a phenodol • Rhanddeiliaid eraill sydd â diddordeb gan gynnwys aelodau o'r cyhoedd	Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol a rhanddeiliaid eraill sydd â diddordeb	
Ymgynghoriad ar Gytundeb Cyflawni a CIS drafft (6 wythnos) Rheoliad 11(2)	Ceisio barn cyrff ymgynghori ar y Cytundeb Cyflawni drafft	Mehefin-Gorffennaf 2025	• Aelodau'r CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol	• Is-bwyllgor Cynllunio (PSC) • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol • Cyhoeddwyd y Cytundeb Cyflawni drafft ar wefan y CBC	• Diweddariadau wedi'u darparu i'r Is-bwyllgor Cynllunio (PSC)
Cytundeb Cyflawni a fabwysiadwyd drwy benderfyniad y CBC yn unol â Rheoliad 11(2) CDS	Cytundeb Cyflawni a fabwysiadwyd drwy benderfyniad y CBC yn unol â Rheoliad 11(2) CDS	Medi 2025	• Aelodau'r CBC	• Adroddiad Ffurfiol i'r CBC	• **Adrodd Gwleidyddol Ffurfiol:** Adroddiad ffurfiol i'r CBC yn ceisio mabwysiadu'r Cytundeb Cyflawni
Cyflwyno'r Cytundeb Cyflawni terfynol i	Ceisio cytundeb ffurfiol gan Lywodraeth Cymru bod y Cytundeb Cyflawni yn gadarn,	Mawrth 2026	• Aelodau'r CBC	• Cyflwyniad Ffurfiol i	• Diweddariad wedi'i ddarparu i'r Is-bwyllgor Cynllunio (PSC)

Lywodraeth Cymru i'w gytuno	yn realistig, ac yn cwmpasu prif ofynion paratoi'r cynllun		• Llywodraeth Cymru	Lywodraeth Cymru	
Cyhoeddi'r Cytundeb Cyflawni cymeradwy gyda chopïau sydd ar gael i'w harchwilio ym Mhrif Swyddfa/Swyddfeydd y CBC ac ar ei wefan yn unol â Rheoliad SDP 12	Cydymffurfio â rheoliad 12 a rhoi gwybod i randdeiliaid am fabwysiadu amserlen y Cytundeb Cyflawni a CIS	Cyn gynted ag y byddai'n ymarferol yn dilyn cytundeb gan LICC	• CBC	• Copïau sydd ar gael i'w harchwilio ym Mhrif Swyddfa/Swyddfeydd y CBC ac ar ei wefan yn unol â Rheoliad CDS 12 • Copïau ar gael ym mhob prif swyddfa Awdurdod Lleol • Rhanddeiliaid sydd â diddordeb wedi'u hysbysu drwy e-bost neu lythyr.	Diweddariad wedi'i ddarparu i'r Is-bwyllgor Cynllunio (PSC)

Cam 2: Paratoi a Chyfranogi Cyn Adneuo

Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, Iledaenu, hysbysu
Adolygiad presennol o'r sail dystiolaeth CDLI/RLDP	Ystyried cynnwys a sail dystiolaeth CDLI a fabwysiadwyd/sy'n dod i'r amlwg yn y rhanbarth. Bydd angen i'r CBC ystyried y CDLI presennol ac yna ystyried ar yr un pryd, cyfeiriad hirdymor y CDS tan ddiwedd cyfnod y cynllun (20-25 mlynedd).	Tachwedd 2025 – Gorff 2026	• CBC • ACLI • Cyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol • Ymgynghorwyr (lle bo angen)	• Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (gweithgor SPSC. • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	• Darparwyd y wybodaeth ddiweddaraf i'r Gweithgor Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC)
Paratoi'r sail dystiolaeth (proses barhaus)	Paratoi sail dystiolaeth gadarn a chymesur i gefnogi'r gwaith o baratoi'r CDS.	Tachwedd 2025 (proses barhaus)	• CBC • Cyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill	• Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (gweithgor SPSC. • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	• Darparwyd diweddariadau i weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC).
Paratoi'r Adroddiad cwmpasu ISA: sefydlu'r gwaelodlin a gosod fframwaith ISA, sgôp ac amcanion	Gosod y cyd-destun, sefydlu'r gwaelodlin a phenderfynu ar sgôp ac amcanion ISA. Mae hyn yn cynnwys adolygiad o gynlluniau, rhaglenni a pholisïau perthnasol.	Tachwedd 2025	• CBC • ACLI • Cyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol	• Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (gweithgor SPSC. • Trafodaeth benodol gyda Chyrff	• Darparwyd diweddariadau i weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC). • Darparwyd diweddariadau i

			• Ymgynghorwyr (Ile bo angen)	Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC).
Ymgynghoriad wedi'i dargedu ar Adroddiad Cwmpasu ISA drafft (ymgynghoriad 5 wythnos)	Er mwyn cael barn ar y sail dystiolaeth, materion cynaliadwyedd a nodwyd ac amcanion SA i sicrhau bod effeithiau sylweddol tebygol y cynllun yn cael eu nodi.	Gorff 2026	• CBC • Cyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol • Ymgynghorwyr (Ile bo angen) Rhanddeiliaid allweddol eraill	• Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (gweithgor SPSC. • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	• Darparwyd diweddariadau i weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC).
Galw am ymgynghoriad ar Leoliadau a Safleoedd Strategol posib (8 wythnos)	Mae'r cam hwn yn galluogi pob parti i gyflwyno safleoedd posib a lleoliadau strategol ehangach (meysydd chwilio) i'w cynnwys yn y cynllun. Bydd yn cynorthwyo'r CBC i adnabod safleoedd datblygu posib a llywio Strategaeth Ofodol y SDP mewn ymgynghoriad â'r Cyrff Ymgynghori Penodol.	Awst-Medi 2026	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol • Rhanddeiliaid allweddol eraill • Tirfeddianwyr diwydiant datblygu •	Hysbysiad drwy e-bost • Gwefan AMH.	AMH.
Paratoi a Chyhoeddi Cofrestr Lleoliadau a Safleoedd Strategol Posib		Hyd-Rhag 2026	CBC	• Hysbysu drwy e-bost • Darperir diweddariadau ar y wefan	• Darparwyd diweddariadau i weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC).

Nodi materion allweddol, gyrwyr dros newid a gweledigaeth ar gyfer y rhanbarth	Nodi'r materion allweddol a gyrwyr newid a fydd yn galluogi gweledigaeth gynhwysfawr a rennir ar gyfer y rhanbarth i gael ei ddatblygu, sy'n edrych ymlaen at y tymor hwy ac yn dod i gasgliad ar sut y dylai'r rhanbarth edrych mewn ymateb i'r materion y mae'n ceisio mynd i'r afael â nhw	Tachwedd 2025 – Gorff 2026	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill	• Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (gweithgor SPSC. • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	• Darparwyd diweddariadau i weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC).
Adnabod ac asesu opsiynau (lefelau twf a dosbarthiad gofodol) gyda mewnbwn SA/SEA	Nodi a phrofi opsiynau twf a strategaeth ofodol.	Tachwedd 2025 – Gorff 2026	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill	• Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (gweithgor SPSC. Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	• Darparwyd diweddariadau i weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC).
Proses hidlo gychwynnol ar Leoliadau a Safleoedd Strategol	Penderfynu pa safleoedd sy'n cyd-fynd â'r strategaeth ofodol.	Hyd – Rhag 2026	• CBC	AMH.	AMH.
Cynnal asesiad manwl o Leoliadau a Safleoedd Strategol	Penderfynu pa safleoedd sy'n cyd-fynd â'r strategaeth ofodol.	Ionawr 2027 – Mawrth 2028	• CBC	AMH.	AMH.

Cam 3: Paratoi'r Strategaeth a Ffefrir ac Ymgynghori Cyhoeddus

Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, Iledaenu, hysbysu
Paratoi'r Strategaeth a Ffefrir, SA/SEA/HRA a sail dystiolaeth ehangach	Y Strategaeth a Ffefrir yw'r cam ymgynghori statudol cyntaf yn y broses o baratoi'r CDS a bydd yn destun ymgynghoriad cyhoeddus am o leiaf 6 wythnos. Mae'n nodi'r ymagwedd gyffredinol at raddfa a lleoliad twf ac yn sicrhau bod datblygiad yn cael ei gynllunio mewn modd cynaliadwy.	Awst 2026 – Medi 2027	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill	Gweithgor yr Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC). • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	• Darparwyd diweddariadau i'r gweithgor Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC).
Ymgynghoriad ar y Strategaeth a Ffefrir a'r Adroddiad ISA Cychwynnol (ymgynghoriad 6 wythnos) **(Rheoliadau CDS 17, 18 a 19)**	Ceisio barn yr holl randdeiliaid ar gynnwys y Cynigion Cyn-Adneuo ac ISA.	Hydref – Tachwedd 2027	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill • Y cyhoedd yn gyffredinol	• Y Strategaeth a Ffefrir ac Adroddiad ISA wedi'u cyhoeddi ar y wefan • Digwyddiadau ymgynghori rhithwir • Sesiynau ymgysylltu • Cyfarfodydd pwrpasol gyda rhanddeiliaid • Hysbysiad drwy e-bost neu lythyr	**Adrodd Gwleidyddol Ffurfiol: adroddiad ffurfiol i'r CBC yn ceisio cymeradwyaeth i gyhoeddi'r Paratoi Cynigion Cyn-Adneuo a'r ISA (Strategaeth a Ffefrir).**

				at Gyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol a rhanddeiliaid sydd wedi'u cofrestru ar gronfa ddata ymgynghori CDS.	
Dadansoddi sylwadau a pharatoi Adroddiad Ymgynghori Cychwynnol **(Rheoliad CDS 20(a))**	Crynhoi'r sylwadau a wnaed yn y Strategaeth a Ffefrir a sut mae'r CBC wedi eu hystyried.	Rhagfyr 2027 – Mawrth 2028	• CBC	• Cyhoeddi'r Adroddiad Ymgynghori Cynigion Cyn Adneuo a SA (Strategaeth a Ffefrir) ar dudalen we y CBC. • Hysbysu Cyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol a rhanddeiliaid allweddol eraill drwy e-bost neu lythyr.	• Diweddaru'r Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC) ar gyhoeddi'r Adroddiad Ymgynghori Cynigion Cyn Adneuo a SA (Strategaeth a Ffefrir).

Cam 4: Cynllun Adneuo ac Ymgynghoriad Cyhoeddus

Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, lledaenu, hysbysu
Paratoi Cynllun Adneuo a Datganiad o Faterion Adneuo, diweddaru SA/SEA/HRA a chwblhau'r sail dystiolaeth ategol	Paratoi'r Cynllun Adneuo y mae'r CBC yn ei ystyried yn 'gadarn' ac yn bwriadu ei gyflwyno i'w archwilio ar ôl ymgynghori a gellir ei fabwysiadu.	Ebrill 2028 – Chwefror 2029	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill • Diwydiant datblygu	• Gweithgor yr Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC). • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol. • Trafodaeth bwrpasol gyda'r diwydiant datblygu	• Darparwyd diweddariadau i'r gweithgor Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC).
Ymgynghoriad ar Reoliadau Cynllun Adneuo, Adroddiad ISA a HRA (ymgynghoriad 6 wythnos) CDS 20, 21 a 22	Ceisio barn yr holl randdeiliaid ar gynnwys y Dogfennau Adneuo ac ISA.	Mawrth – Ebrill 2029	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill • Y cyhoedd yn gyffredinol	• Cynllun Adneuo ac Adroddiad ISA wedi'u cyhoeddi ar y wefan • Digwyddiadau ymgynghori rhithwir • Sesiynau ymgysylltu • Cyfarfodydd pwrpasol gyda rhanddeiliaid	• **Adrodd Gwleidyddol Ffurfiol: Adroddiad pwyllgor ffurfiol i'r CBC yn ceisio cymeradwyaeth i gyhoeddi'r Dogfennau Adneuo a'r ISA ar gyfer ymgynghori.**

				• Hysbysiad drwy e-bost neu lythyr at Gyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol a rhanddeiliaid allweddol eraill.	
Ystyried sylwadau a pharatoi Adroddiad Ymgynghori	Crynhoi'r sylwadau a wnaed yn Ymgynghoriad Cynllun Adneuo a sut mae'r CBC wedi eu hystyried.	Mawrth – Awst 2029	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol a Chyffredinol • Ymgynghorwyr (lle bo angen) • Rhanddeiliaid allweddol eraill • Y cyhoedd yn gyffredinol	• Gweithgor yr Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC). • Trafodaeth benodol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol. • Trafodaeth bwrpasol gyda'r diwydiant datblygu	• **Adrodd Gwleidyddol Ffurfiol: Adroddiad ffurfiol pwyllgor i'r CBC yn cyflwyno canfyddiadau'r Adroddiad Ymgynghori ar y Cynllun Adneuo.** • **Copi caled o'r sylwadau a osodwyd yn Swyddfeydd y CBC a chopïau ar gael ar y wefan.**
Cwblhau Dogfennau'r Cynllun Adneuo a Datganiadau o Seiliau Cyffredin ar faterion allweddol	Diweddaru a chwblhau'r sail dystiolaeth, gan gynnwys Datganiadau o Dir Cyffredin ar faterion a safleoedd allweddol. Bydd hyn yn sicrhau nad oes unrhyw fylchau yn y cynllun a'i sail dystiolaeth. Mae hyn hefyd yn rhoi cyfle i sicrhau	Mai – Rhagfyr 2029	• CBC • Cyrff Ymgynghori Penodol • Ymgynghorwyr (lle bo angen)	• Gweithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC). • Trafodaeth bwrpasol gyda Chyrff Ymgynghori Cyffredinol a Phenodol.	• Darparwyd diweddariadau i weithgor yr Is-bwyllgor Cynllunio Strategol (SPSC).

	cydymffurfiaeth a chysondeb â Dyfodol Cymru a PCC.				

Cam 5: Cyflwyno

Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, lledaenu, hysbysu
Cyflwyno CDS a Dogfennau cysylltiedig i Lywodraeth Cymru a Phenderfyniadau Cynllunio a'r Amgylchedd Cymru i'w harchwilio'n gyhoeddus (EIP) (Rheoliad 23)	Ceisio cymeradwyaeth y CBC i gyflwyno'r Dogfennau Adneuo i'w harchwilio yn gyhoeddus (EIP).	Ionawr 2030	• CBC	• Adroddiad Ffurfiol i'r CBC	• **Adrodd Gwleidyddol Ffurfiol: adroddiad pwyllgor ffurfiol i'r CBC yn ceisio cymeradwyaeth i gyflwyno'r Dogfennau Cynllun Adneuo i'w harchwilio yn gyhoeddus.**

DANGOSOL

Cam 6: Archwiliad

Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, lledaenu, hysbysu
Cyfarfod cyn y gwrandawiad (os oes angen)	Mae Cyfarfod Gwrandawiad (PHM) yn angenrheidiol (e.e. os oes nifer sylweddol o gynrychiolwyr a / neu os nad yw partïon yn gyfarwydd â'r broses). Os oes angen PHM, pennir dyddiad ac mae'r CBC yn ei hysbysebu, gan roi o leiaf 4 wythnos o rybudd i gynghori ar weithdrefnau a fformat archwilio.	Anhysbys	• CBC • PEDW • Unrhyw randdeiliad sydd wedi'i gofrestru ar y gronfa ddata ymgynghori • Y cyhoedd yn gyffredinol	• Hysbysiad drwy e-bost i'r holl randdeiliaid sydd wedi'u cofrestru ar y gronfa ddata. • Hysbysiad ar y wefan	• Darparwyd diweddariadau i'r gweithgor Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC).
Archwiliad Annibynnol (Rheoliad 24)	Bydd yr Arolygydd penodedig yn cynnal asesiad annibynnol o gadarnhad cyffredinol y cynllun a sicrhau ei fod yn bodloni'r gofynion statudol ar gyfer ei baratoi. Nid rôl yr Arolygydd yw gwella'r Cynllun ond gwneud argymhellion i sicrhau ei fod yn gadarn. Mae hyn yn golygu delio â'r materion sy'n mynd i wraidd y Cynllun a pheidio â mynd i'r afael â manylion polisïau a dyraniadau unigol oni bai bod hyn yn angenrheidiol i ddod i	Mai – Mehefin 2030	I'r rhai a wnaeth Sylwadau Adneuo bydd trefniadau ar gyfer cyfranogiad cyhoeddus yn y broses archwilio yn cael eu hysbysebu yn nes at yr amser (o leiaf 6 wythnos cyn agor yr archwiliad).	• Sesiynau Gwrandawiad • Cyflwyniad ysgrifenedig	• Bydd yr holl wybodaeth ar gael ar wefan yr archwiliad a'r llyfrgell.

	farn ar gadernid y Cynllun. Cyn belled nad ydynt yn mynd yn groes i'r profion cadernid, ni fydd Arolygwyr yn ymwneud â mân wallau drafftio neu deipograffeg.				

Cam 7: Adroddiad yr Arolygydd

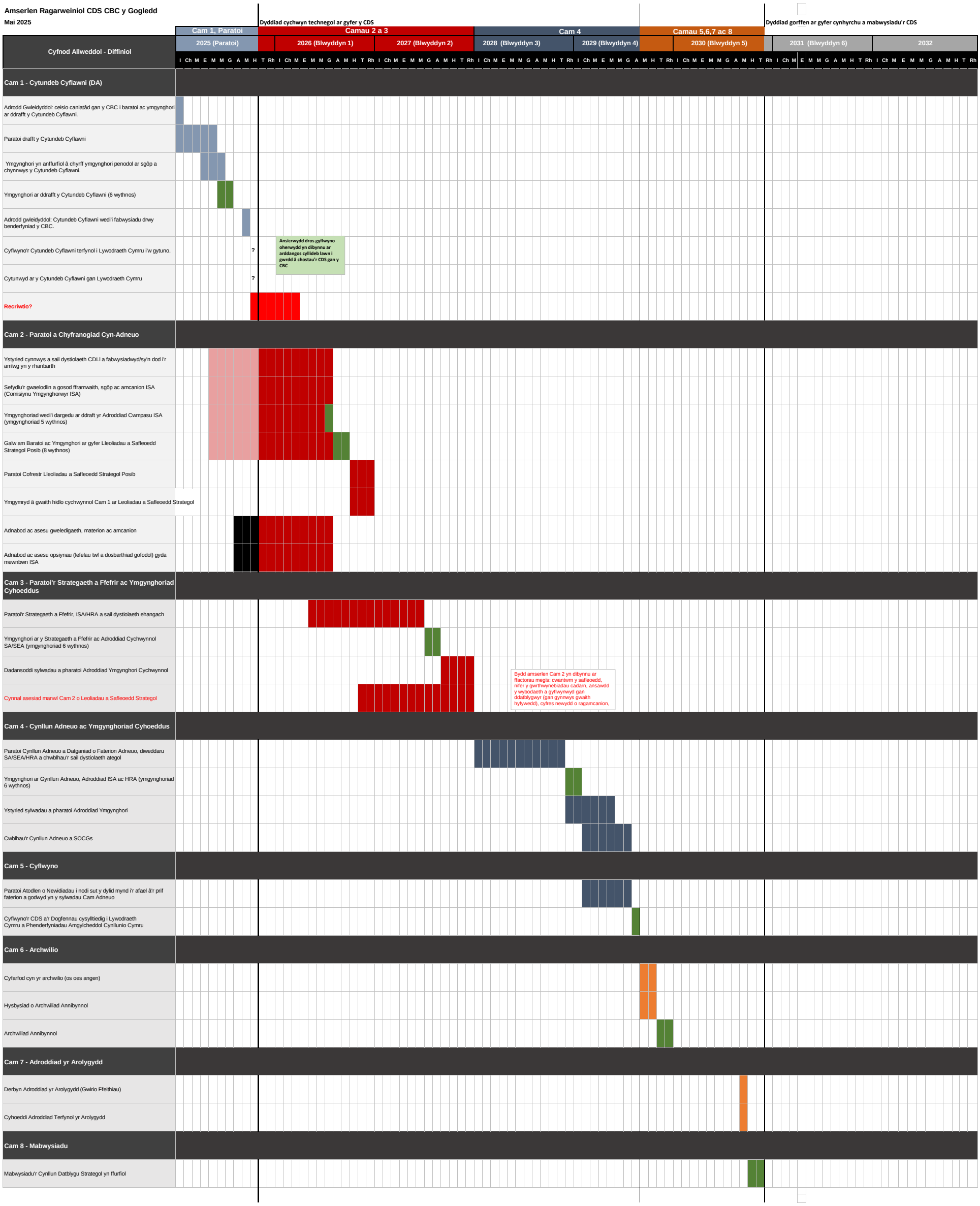
Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, lledaenu, hysbysu
Cyhoeddi Adroddiad terfynol yr Arolygydd (Rheoliad 25)	Bydd yr Arolygydd yn cyhoeddi adroddiad yn amlinellu canfyddiadau'r archwiliad, ynghyd ag unrhyw newidiadau i'r Cynllun Adneuo a'r rhesymau dros yr argymhellion hynny. Bydd penderfyniadau'r Arolygydd yn rhwymol i'r Cyngor.	Chwefror 2031	• PEDW • CBC • LICC	• Gweithgor yr Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC). • CBC • Cronfa ddata ymgynghori SDP	• Darparwyd diweddariadau i'r gweithgor Is-bwyllgor Datblygu Strategol (SDSC).

Cam 8: Mabwysiadu

Cam ym Mhroses Baratoi'r CDS	Pwrpas	Amserlen	Pwy fydd yn cymryd rhan	Dulliau Cyfranogiad	Adrodd, lledaenu, hysbysu
Mabwysiadu'r CDS o fewn 8 wythnos ar ôl derbyn Adroddiad yr Arolygydd trwy benderfyniad y CBC. (Rheoliad 35) **Cyhoeddi'r CDS, Adroddiad ISA a datganiad ôl-fabwysiadu**	Mae'n ofynnol i'r Cyngor fabwysiadu'r CDLl Amnewid terfynol sy'n ymgorffori argymhellion yr Arolygydd o fewn 8 wythnos i'w dderbyn oni bai bod Llywodraeth Cymru yn ymyrryd.	Mawrth – Ebrill 2031	• CBC	• Adroddiad Ffurfiol i'r CBC	• **Adrodd Gwleidyddol Ffurfiol: adroddiad pwyllgor ffurfiol i'r CBC yn ceisio mabwysiadu'r CDS.**

Amserlen Ragarweiniol CDS CBC y Gogledd

Mai 2025



Asesiad Risg SDP

Risg	Effaith Bosib	Tebygolrwydd	Lliniaru
Gofynion ychwanegol sy'n deillio o ddeddfwriaeth newydd, arweiniad cenedlaethol neu dystiolaeth newydd.	Mae angen gwaith ychwanegol, gan achosi llithriad yn y rhaglenni.	Canolig	Monitro deddfwriaeth / arweiniad sy'n dod i'r amlwg ac ymateb yn gynnar i newidiadau lle bo hynny'n bosibl.
Newid yn yr adnoddau staff sydd ar gael i ymgymryd â pharatoi'r SDP.	Llithriad yn y rhaglen	Canolig	Ystyried adnoddau ychwanegol (gan gynnwys cefnogaeth gan adrannau eraill o fewn y CCR) a sicrhau strwythur cadarn. Sicrhau bod y CDS yn parhau i fod yn brif flaenoriaeth gorfforaethol.
Amserlen yn profi'n rhy uchelgeisiol oherwydd llwyth gwaith mwy na'r disgwyl	Llithriad yn y rhaglen	Canolig	Ystyried adnoddau ychwanegol.
Sicrhau bod CDS yn parhau i fod yn brif flaenoriaeth gorfforaethol.	Llithriad yn y rhaglen	Canolig	Ad-drefnu strwythurau corfforaethol.
Oedi a achosir gan gyfieithu Cymraeg a/neu'r broses argraffu.	Llithriad yn y rhaglen	Canolig	Ystyried adnoddau ychwanegol.
Lefelau sylweddol o wrthwynebiadau gan gyrff ymgynghori statudol.	Ni ellir cyflwyno CDS i'w archwilio heb waith ychwanegol sylweddol.	Isel / Canolig	Sicrhau cyswllt agos a chyfranogiad cynnar y cyrff statudol fel rhanddeiliaid yn y broses.
Llawer iawn ac/neu lefelau sylweddol iawn o wrthwynebiad i gynigion e.e. dyraniadau safleoedd.	Ni ellir cyflwyno CDS i'w archwilio heb waith ychwanegol sylweddol.	Canolig	Sicrhau cyswllt agos a chyfranogiad cynnar/parhaus y gymuned, cyrff statudol a rhanddeiliaid drwy gydol y broses o baratoi'r cynllun.

Diffyg consensws gwleidyddol drwy gydol cyfnod paratoi'r CDS.	Llithriad yn y rhaglen	Canolig	Sicrhau cyswllt agos a chyfranogiad cynnar Aelodau a Swyddogion allweddol.
Mae PEDW yn methu â chwrdd â'u hamserlenni yn ôl y Cytundeb Lefel Gwasanaeth	Llithriad yn y rhaglen	Isel	Cynnal cyswllt agos â PEDW.
CDS yn methu 'prawf cadernid'	Ni ellir cyflwyno CDS i'w archwilio heb waith ychwanegol sylweddol.	Isel	Sicrhau bod sail dystiolaeth CDS yn rymus ac yn gadarn.
Her gyfreithiol.	Gall y CDS a fabwysiadwyd gael ei ddiddymu'n gyfan gwbl neu'n rhannol gan y Llysoedd.	Canolig	Sicrhau cydymffurfiaeth gyfreithiol, rheoleiddiol a gweithdrefnol.

Y CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG

18 Gorffennaf 2025

TEITL:	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru – Ôl-ymgynghori
AWDUR:	Alwen Williams, Prif Weithredwr

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Pwrpas yr adroddiad yw cyflwyno Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (RTP) gan gynnwys dogfennau ategol a amlinellir yn yr atodiadau, er mwyn i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) eu hadolygu a'u cymeradwyo i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Bod y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cymeradwyo'r RTP a'r ddogfennaeth ategol i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w gymeradwyo a'i gyhoeddi gan y Gweinidogion ym mis Medi 2025.

3. Y RHESWM AM Y PENDERFYNIAD

3.1. Yn dilyn Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021, mae Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd 2021 yn trosglwyddo'r swyddogaeth o ddatblygu polisïau trafnidiaeth mewn perthynas ag ardal pob un o'i gynghorau cyfansoddol i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC). Mae datblygu a gweithredu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn swyddogaeth statudol a weithredir gan y CBC drwy ei Gyd-bwyllgor Corfforedig, gyda chefnogaeth y Canllawiau i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (Fersiwn 2) 2023. Ar ôl i Lywodraeth Cymru ei gymeradwyo a'i gyhoeddi, bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer rhanbarth Gogledd Cymru yn cael ei fabwysiadu gan y CBC drwy ei broses weithredu i gyflwyno rhaglen fuddsoddi 5 mlynedd.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Un o'r prif resymau pam y ffurfiwyd Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBCau) yw i hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol drwy fframwaith cyson a reolir yn ddemocrataidd. Mae'n ofynnol i'r Cyd-Bwyllgorau Corfforedig gydymffurfio â holl ddyletswyddau cyrff cyhoeddus ac mae ganddynt ddyletswyddau statudol penodol gan gynnwys cyflawni swyddogaeth paratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTPs). Ar gyfer gogledd Cymru, mae'n rhaid i'r CBC ddatblygu polisïau trafnidiaeth i weithredu Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021, gan ddarparu gweledigaeth hirdymor ar gyfer y 25 mlynedd nesaf. Mae'r gwaith rhanbarthol 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. Argymhellodd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol, yn ei gyfarfod agoriadol ar 1 Hydref, 2024, bod y CBC yn mabwysiadu datganiad gweledigaeth Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, gan gynnwys ei amcanion SMART, a themâu trawsbynciol i'w cynnwys yn y drafft Achos dros Newid a gyflwynwyd, ac i'r drafft gael ei ddiweddaru a'i gyflwyno i'r is-bwyllgor yn ei gyfarfod nesaf. Hefyd, gofynnwyd i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig nodi'r Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid drafft a gyflwynwyd, y mae'n rhaid ei baratoi i gefnogi'r RTP ac argymell unrhyw ystyriaethau ychwanegol y dylid eu cynnwys.

4.3. Ar 16 Rhagfyr 2024, argymhellodd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol bod y CBC yn cymeradwyo'r Achos dros Newid gan gynnwys y Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid, ac i gefnogi dechrau ymgynghoriad cyhoeddus ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft.

4.4. Ar 17 Ionawr 2025, cymeradwyodd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yr Achos dros Newid, gan gynnwys y Cynllun Ymgysylltu â Rhanddeiliaid gan gefnogi dechrau ar yr ymgynghoriad cyhoeddus i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft. Mae papurau'r CBC ar gyfer y penderfyniad hwn ar gael yma: Rhaglen Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd ddydd Gwener, 17 Ionawr 2025, 1.30pm

4.5. Mae'r holl ddogfennau RTP wedi'u cynhyrchu mewn partneriaeth â'n cynghorwyr technegol ymgynghorol ARUP gydag adborth cydweithredol gan ein rhanddeiliaid allweddol. Cyhoeddwyd y rhain fel rhan o'r broses ymgynghori gyhoeddus a gynhaliwyd o 20 Ionawr i 14 Ebrill, 2025. Cynhaliwyd y broses ymgynghori gyhoeddus 12 wythnos hon yn rhithwir tra oedd hefyd yn cael ei hyrwyddo ar gyfryngau cymdeithasol a thrwy sefydliadau partneriaeth.

4.6. Mae ymgynghoriad cyhoeddus ar yr RTP drafft yn gam allweddol wrth werthuso cyfeiriad polisi strategol a gwerthoedd uchelgeisiol ar yr RTP drafft a'i ddogfennau cysylltiedig, gan gynnwys:

i. Mae'r RTP yn ***Atodiad 1*** yn gosod y weledigaeth hirdymor ar gyfer system drafnidiaeth y rhanbarth, ochr yn ochr ag amcanion, polisïau ac ymyraethau ar gyfer gwella'r isadeiledd a'r gwasanaethau trafnidiaeth. Helpodd copi 'Hawdd ei Ddeall gan Anabledd Dysgu Cymru' yn ***Atodiad 8*** a chopïau 'Hawdd ei Ddeall' bawb sydd â diddordeb yn y cynigion i ymgysylltu.

ii. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP) drafft yn ***Atodiadau 2-3*** yn gosod y cynlluniau awdurdodau lleol i fynd i'r afael â'r amcanion, y polisïau a'r ymyraethau a nodir yn yr RTP drafft. Mae dogfennau diagramau PDF rhyngweithiol cefnogol ar wahân yn helpu i ddangos y cynlluniau a'u manylion.

iii. Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) yn dangos sut y bydd polisïau'r RTP yn cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth asesiadau effaith sy'n ystyried materion fel yr amgylchedd, iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth. Mae crynodeb nad yw'n dechnegol yn ***Atodiad 4*** yn cefnogi'r IWBA.

iv. Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn ***Atodiad 6*** yn amlinellu sut y bydd yr RTP yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso, gan geisio sicrhau y bydd yn helpu i gyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (WTS). Mae'n cynnwys cyfraniad y rhanbarth at dargedau datgarboneiddio

cenedlaethol a newid moddol.

4.7 Mae'r Adroddiad Ymgynghori yn ***Atodiad 7*** yn nodi canfyddiadau'r ymgynghoriad a gwblhawyd ar ôl derbyn 1,684 o ymatebion, oedd yn cynnwys 1,421 yn ymwneud ag ymgyrch a gefnogwyd gan Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru yn gwrthwynebu Coridor yr A494/A55/Sir y Fflint (y cyfeirir ato yn gyffredin fel y 'Llwybr Coch') mewn perthynas â'r potensial canfyddedig y gallai cynnig blaenorol am gefnffordd gael ei ailystyried fel dyhead o fewn yr RTP. Mae'r gwrthwynebiad yn nodi [gair]:

i. Byddai'r ffordd ddeuol yn dinistrio ardaloedd helaeth o fywyd gwyllt cyfoethog ac unigryw Sir y Fflint, gan gynnwys er enghraifft, coetir hynafol Leadbrook a'r glaswelltir sy'n gyfoeth o rywogaethau.

ii. Byddai'r briffordd newydd yn creu traffig newydd, a byddai'r cynnydd mewn allyriadau carbon o ganlyniad, gan gynnwys allyriadau sy'n gysylltiedig ag adeiladu, yn peri niwed difrifol i frwydr Cymru yn erbyn newid hinsawdd.

iii. Nid oes angen y prosiect. Byddai datblygiadau diweddar mewn technoleg traffig SMART, mân waith priffyrdd 'ar-lein' nad ydyw'n cynnwys adeiladu priffyrdd newydd, ynghyd â gwell trafnidiaeth gyhoeddus a llesol yn mynd yn bell iawn tuag at fynd i'r afael ag unrhyw faterion tagfeydd, ar ffracsiwn fechan o gost a chyllideb garbon y Llwybr Coch.

iv. Mae'r gost eisoes wedi mynd allan o reolaeth – amcangyfrifodd diweddariad diwethaf cyllideb y Llywodraeth yn 2019 fod cost y Llwybr Coch yn £300m. Byddai'r gost, pe bai'r Llwybr Coch yn mynd rhagddo nawr, yn £5700m, cynnydd o £207m neu 70%. Mae'n debyg bod hyd yn oed y symiau anferth hyn wedi eu tanamcangyfrif.

v. Mae canllawiau Llywodraeth Cymru yn nodi bod Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol i fod i ganolbwyntio ar wneud y defnydd gorau o'r isadeiledd trafnidiaeth presennol a helpu i ddileu'r cymhelliant dros ddefnyddio ceir, felly mae cynnwys y Llwybr Coch fel dyhead yn mynd yn groes i gylch gorchwyl y cynllun. Felly, os gwelwch yn dda dilëwch y Llwybr Coch o'r rhestr o gynlluniau 'dyheadol' a nodir yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru.

Ochr yn ochr ag ymatebion unigol i'r ymgynghoriad, nodwyd 37 o ymatebion sefydliadol hefyd.

I grynhoi, mae'r Adroddiad Ymgynghori drafft yn amlinellu:

i. Sut ydym yn cyd-fynd â gweithdrefnau statudol;
ii. Ein dull o ymgynghori cyhoeddus gan gynnwys digwyddiadau wyneb-yn-wyneb awdurdodau lleol a chrynodeb o'r drafodaeth;
iii. Ymatebion i'r ymgynghoriad cyhoeddus yn ôl dadansoddiad o ddemograffeg, ymatebion thematig a data sy'n tynnu sylw at deimlad a phynciau adborth;
iv. Ymateb yr ymgyrch gan Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru;
v. Sut mae'r holl adborth a dderbyniwyd wedi'i ystyried.

4.8. Mae'r holl adborth wedi'i ystyried yn ofalus, gan lywio'r RTP a'i ddogfennau ategol. Er mwyn helpu i ddangos sut mae adborth wedi'i ystyried, mae pynciau adborth wedi'u grwpio ac

ymatebion wedi'u darparu mewn dull 'You Said, We Did', sydd i'w weld yn ***Atodiad 6*** o'r Adroddiad Ymgynghori. Pan fo'r RTP neu unrhyw un o'i ddogfennau ategol wedi cael eu diwygio i fynd i'r afael ag adborth, esbonnir hyn yn yr ymatebion a ddarperir. Mae Datganiad Ôl-fabwysiadu ar gyfer yr IWBA yn ***Atodiad 5*** wedi'i baratoi ochr yn ochr â'r Adroddiad Ymgynghori hwn ac ar wahân iddo, sy'n esbonio sut mae'r adborth wedi siapio'r IWBA a sut mae'r IWBA wedi llywio'r dogfennau RTP yn unol â hynny (yn unol ag Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA) a gweithdrefnau cysylltiedig).

4.9 Ar 30 Mehefin 2025, daeth yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol at ei gilydd a rhoddwyd cyflwyniad ar yr RTP a dogfennau ategol iddynt. Roedd hyn yn cynnwys diweddariad ar newidiadau i ddogfennau drafft ar ôl ystyried adborth o'r ymgynghoriad cyhoeddus, a hefyd ein bwriad i wneud diwygiadau pellach a therfynol yn barod i'r CBC ym mis Gorffennaf 2025. Mae'r addasiadau hyn yn cynnwys:

i. RTDP – Cynllun 105 'Cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau Fflecsi gwledig rhanbarthol gydag amlder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau a choetsis Fflecsi sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hwy' – rydym wedi diweddaru hwn i adlewyrchu cynlluniau ar gyfer gwasanaethau Sherpa'r Wyddfa, G23 a Fflecsi.

ii. RTDP – 'Refeniw Diogelwch Ffyrdd: Ymyraethau Addysgol' – rydym wedi cyfuno cynlluniau 279 a 284 a'u huno yn un cynllun 'pob awdurdod lleol' i sicrhau bod gan bawb yr hyblygrwydd i gadw'r mentrau Ymyraethau Addysgol Diogelwch Ffyrdd.

iii. RTDP – 'Cynnal a gwella priffyrdd, Wrecsam' – rydym wedi diweddaru cynllun 159 i adlewyrchu cynlluniau ar gyfer treialon cynnal a chadw arloesol newydd. Mae disgrifiad o'r cynllun wedi'i ehangu i esbonio 'Cynnal a gwella priffyrdd: Ystod o gynlluniau sy'n cynnwys gwella capasiti a diogelwch / gwella mannau cul a gwella cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth, gyda mesurau penodol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i adnewyddu goleuadau stryd, lliniaru perygl llifogydd, dulliau cynnal a chadw gwyrddach a gwelliannau llwybrau teithio llesol. Bydd Wrecsam yn treialu dulliau o ail-wynebu sy'n wyrddach ac yn ein helpu i leihau ein cyfraniad carbon, a gall hyn ein helpu i fynd i'r afael â materion ar ffyrdd gwledig sydd o bosib yn cael eu hanwybyddu ar hyn o bryd yn seiliedig ar yr angen i flaenoriaethu llwybrau strategol. Os ydynt yn llwyddiannus, gallai'r arloesiadau hyn ddod ag effeithlonrwydd ar draws y rhanbarth, dros a thu hwnt i gyfnod y cynllun.

iv. RTDP – rydym wedi dileu cynllun 153 sy'n ymwneud â Phont Llanerch, nawr bod Cabinet Cyngor Sir Ddinbych wedi gwneud y penderfyniad i dynnu'r prosiect yn ôl.

v. RTP a dogfennau ategol – rydym wedi diwygio Dyhead SRN 3 i ddarllen: Dylid adolygu'r achos dros gyflwyno cynlluniau priffyrdd strategol, yn enwedig lle gall y rhain ddarparu buddion ehangach a gwella cyfleusterau ar gyfer teithio cynaliadwy. Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau nad yw'r cynlluniau blaenorol ar gyfer Gwelliannau Coridor Sir y Fflint A55/A494/A548 yn cael eu bwrw ymlaen ar hyn o bryd yn dilyn argymhellion yr Adolygiad Ffyrdd ac ar hyn o bryd mae yn y broses o gomisiynu gwaith newydd i ddatblygu Strategaeth Llwybr ar gyfer yr A55/A494 fydd yn tynnu sylw at yr heriau a'r problemau ar hyd y coridor, gydag ymyraethau posib i ymdrin â nhw. Mae hyn yn cynnwys cadarnhad gan Lywodraeth Cymru ei bod wedi comisiynu astudiaeth (Camau 1 a 2 WelTAG) i ystyried

heriau gweithredol y rhwydwaith, gwytnwch a diogelwch ffyrdd rhwng Cyffordd 14 ac 18 ar yr A55.

vi. Mae'r Adroddiad Ymgynghori – mathau o ymatebion a dderbyniwyd wedi'i gwblhau gyda mân ddiwygiad i'r ddogfen.

Yn ystod y cyfarfod, cafodd yr Aelodau hefyd eu hysbysu bod gohebiaeth gan Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru yn Atodiad 9 ynghylch y grŵp gweithredu lleol Dileu'r Llwybr Coch (Stamp Out The Red Route) wedi'i dderbyn yn gwrthwynebu ystyriaeth yr Is-bwyllgor o'r RTP. Ymdriniwyd â hyn yng nghyfarfod yr Is-bwyllgor a'i ddilyn gydag ymateb ysgrifenedig yn Atodiad 10 i Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru.

Argymhellodd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol bod y CBC yn cymeradwyo'r RTP a'i ddogfennau ategol i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w gymeradwyo a'u gyhoeddi gan y Gweinidogion. Mae'r Is-bwyllgor wedi cydnabod a chanmol swyddogion a phartneriaid am yr ymdrech gydweithredol sylweddol oedd ei hangen i gynhyrchu'r dogfennau hyn yn barod i'w cyflwyno.

4.10. Yn dilyn argymhelliad yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol, gofynnir i'r Aelodau ystyried yr RTP a'i ddeunydd ategol i gymeradwyo ei gyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w gymeradwyo gan y Gweinidogion. Bydd y cam hwn hefyd yn galluogi'r CBC i gwrdd â dyddiadau cau Llywodraeth Cymru i'w cyflwyno erbyn diwedd Gorffennaf 2025 ac osgoi unrhyw oedi i'r rhaglen Moderneiddio Grantiau a dechrau'r trefniant cyllido newydd o 1 Ebrill, 2026.

4.11 Rhoddwyd ystyriaeth i'r effaith y gall y penderfyniad a geisir yn yr adroddiad hwn ei gael ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio a hyrwyddo'r iaith Gymraeg ac ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol. Wrth ddatblygu'r penderfyniad a geisir, rhoddwyd ystyriaeth i'r ddyletswydd llesiant sy'n codi dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, ac yng ngoleuni'r gwaith gwerthuso a gynhaliwyd yn yr arfarniad Llesiant Integredig, mae Swyddogion yn credu bod y penderfyniad a geisir yn yr adroddiad hwn yn cwrdd â'r gofynion dyletswydd llesiant. Mae'r arfarniad llesiant integredig yn ymdrin â goblygiadau cydraddoldeb ac yn cefnogi'r penderfyniad, yn ogystal â dangos sut bydd polisïau'r RTP yn cyfrannu at les, gyda chefnogaeth asesiadau effaith sy'n ystyried materion fel yr amgylchedd, iechyd a chydraddoldeb.

5. GOBLYGIADAU ARIANNOL

5.1. Bydd costau'n cael eu tynnu o gyllidebau presennol Cyd-bwyllgor Corfforedig 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 polisïau ar gyfer hyrwyddo ac annog trafnidiaeth ddiogel, integredig, effeithlon ac economaidd. Wrth weithredu'r swyddogaeth hon, cânt y dasg o ddatblygu a gweithredu polisïau trafnidiaeth ar gyfer eu hardal hwy o Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae datblygu a gweithredu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn swyddogaeth statudol a weithredir gan y CBC.

ATODIADAU CRAIDD:

Atodiad 1:	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Atodiad 2:	Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (Atodiad A heb ei olygu) (Eithriedig)
Atodiad 3:	Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (Atodiad A wedi'i olygu)
Atodiad 4:	Arfarniad Llesiant Integredig, Crynodeb Anhechnegol
Atodiad 5:	Arfarniad Llesiant Integredig, Datganiad Ôl-fabwysiadu
Atodiad 6:	Cynllun Monitro a Gwerthuso
Atodiad 7:	Adroddiad Ymgynghori
Atodiad 8:	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol – Hawdd ei Ddeall gan Anabledd Dysgu Cymru
Atodiad 9:	Llythyr Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru dyddiedig 27 Mehefin 2025 (Saesneg yn unig)
Atodiad 10:	Llythyr CBC y Gogledd i Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru dyddiedig 09 Gorffennaf 2025

ATODIADAU TECHNEGOL (Wedi'u cynnwys ar gyfer cyfeirio)

Atodiad 11:	RTDP Atodiad A [Offeryn Rhyngweithiol] (Eithriedig)
Atodiad 12:	RTDP Atodiad B1 [Offeryn Rhyngweithiol] Persbectif Cyflawn (Eithriedig)
Atodiad 13:	RTDP Atodiad B2 [Offeryn Rhyngweithiol] Persbectif Cyflawni Awdurdodau Lleol (Eithriedig)
Atodiad 14:	RTDP Atodiad B3 [Offeryn Rhyngweithiol] Persbectif Ffynhonnell Ariannu (Eithriedig)
Atodiad 15:	RTDP Atodiad B4 [Offeryn Rhyngweithiol] Persbectif y Cwsmer (Eithriedig)
Atodiad 16:	Adroddiad Arfarniad Llesiant Integredig
Atodiad 17:	Cynllun Monitro a Gwerthuso Atodiad A1 [Offeryn Rhyngweithiol]

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro.

Mae hon yn garreg filltir allweddol i'r CBC wrth iddo weithredu ei ddyletswyddau statudol. Mae'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth wedi darparu ei argymhelliad ar gymeradwyo'r RTP i'w gyflwyno i Lywodraeth Cymru. Wrth ddod i'r penderfyniad hwnnw, dylai'r CJC roi sylw arbennig i ganlyniadau'r broses ymgynghori yn ogystal â'r materion perthnasol eraill y dylid eu hystyried. Mae hwn yn benderfyniad sy'n cael ei gadw i'r CJC ac rwy'n fodlon fod y broses a ddilynwyd yn briodol.

ii. Swyddog Cyllid Statudol:

“Mae datblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn swyddogaeth statudol graidd i’r CBC. O ganlyniad, mae adnoddau wedi’u cymeradwyo ar gyfer y swyddogaeth hon yng

nghyllideb 2025/26. Cedwir y gyllideb hon dan adolygiad a bydd adroddiad arni i'r CBC yn ystod y flwyddyn. Bydd yr adnoddau y barnwyd eu bod yn ofynnol ar gyfer datblygiad pellach y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael eu hystyried fel rhan o'r cylch gyllidebu ar gyfer y blynyddoedd i ddod."

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Gorffennaf 2025








Croeso i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (2025-2030) ar gyfer Gogledd Cymru, sy'n nodi ein cynlluniau i wella ein rhwydwaith trafnidiaeth a chefnogi llesiant economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol y rhanbarth.

Rhagair

Rydym yn deall yn uniongyrchol y rôl hanfodol y mae systemau trafnidiaeth yn eu chwarae yn ein cymunedau. Yn ogystal â gweithio ar ran Gogledd Cymru, rydym wedi ymdrochi yn ein cymunedau lleol ac hefyd yn gweld sut mae cysylltiadau ac opsiynau trafnidiaeth yn effeithio'n uniongyrchol ar bobl a'r economi leol. Mae'r cynllun hwn yn cael ei arwain gan weledigaeth i greu rhwydwaith trafnidiaeth integredig diogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi ein heconomi i ffynnu.

Yn y pen draw, mae systemau trafnidiaeth effeithiol yn rhoi cyfleoedd i bobl. Maent yn eu cysylltu â'r gwasanaethau hanfodol sydd eu hangen i fyw eu bywydau bob dydd. Mae systemau trafnidiaeth integredig ac effeithlon yn cysylltu busnesau â gweithwyr, marchnadoedd, cyflenwyr a chwsmeriaid, sy'n hanfodol i ddatblygu economi ffyniannus i Ogledd Cymru.

Mae cysylltiadau trafnidiaeth da yn denu ymwelwyr ac yn gwella eu profiad, gan roi hwb i economïau lleol a chefnogi busnesau bach i ffynnu. Mae gwasanaethau trafnidiaeth rheolaidd a dibynadwy yn lleihau unigedd mewn ardaloedd anghysbell a gwledig, gan ganiatáu i bobl gael mynediad at ofal meddygol, addysg, a gwasanaethau hanfodol eraill. Maent yn cysylltu pobl â chanolfannau siopa, gweithgareddau hamdden a digwyddiadau diwylliannol. Mae gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a chymunedol yn darparu opsiynau i'r preswylwyr a'r ymwelwyr hynny nad ydynt yn berchen ar gar neu sydd â mynediad i gar, gan gynnwys yr henoed, yr anabl a phobl ar incwm isel, i fwynhau mynediad cyfartal i'r holl gyfleoedd hyn.

Ar hyn o bryd, mae dros 74% o gymudwyr yng Ngogledd Cymru yn dibynnu ar y car preifat, ond drwy gydweithio i ddatblygu trafnidiaeth gyhoeddus ddeniadol ac opsiynau teithio llesol, gallwn leihau'r ddibyniaeth hon a gwella'r opsiynau sydd ar gael i gymudwyr. Yn ei dro, mae hyn yn cefnogi lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr niweidiol a llygredd aer, gan wella ansawdd bywyd ac amodau amgylcheddol. Bydd buddsoddiad pellach i hyrwyddo'r defnydd o gerbydau trydan a datblygu llwybr tuag at gerbydau sy'n cael eu pweru gan hydrogen yn cefnogi Gogledd Cymru i drosglwyddo i sero net a bod yn falch o'r etifeddiaeth yr ydym yn ei throsglwyddo i genedlaethau'r dyfodol.

Mae'r cynllun hwn yn crynhoi'r heriau a'r cyfleoedd unigryw i Ogledd Cymru ac yn amlinellu ein polisïau ac ymyraethau strategol ar draws gwahanol ddulliau o deithio, gan gynnwys rheilffyrdd, ffyrdd, bws, cerdded a beicio. Rydym yn cydnabod bod cael mynediad at wybodaeth gywir a chyfredol ar gyffyrddiad botwm yn gallu moderneiddio a thrawsnewid profiad cymudwyr felly mae arwyddocâd cysylltedd digidol yn cael ei gynyddu yn ein cynllun.

Mae ein hamcanion yn glir: gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol, gwella hygyrchedd a'r dewis o drafnidiaeth, galluogi datgarboneiddio trwy'r newid i fflyd dim allyriadau, a meithrin twf economaidd cynaliadwy a chynhwysol.

Cryfder ein partneriaeth Uchelgais Gogledd Cymru yw un o'n hasedau mwyaf fel rhanbarth yng Nghymru. Mae'r cynllun hwn yn cynrychioli ymdrechion cyfunol Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth, a'n partneriaid, gan gynnwys awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru ac Arup – sydd wedi darparu cyngor arbenigol i lywio ei ddatblygiad. Hoffem ddiolch i bawb a gyfrannodd. Mae eich mewnwelediad, adborth, her a chefnogaeth wedi bod yn amhrisiadwy wrth lunio cynllun trafnidiaeth sy'n adlewyrchu anghenion a dyheadau ein cymunedau a'n busnesau ledled Gogledd Cymru.

Wrth i ni symud ymlaen, rydym wedi ymrwymo i weithio ar y cyd i weithredu'r cynllun hwn a chyflawni ein gweledigaeth ar y cyd ar gyfer Gogledd Cymru fywiog, cynaliadwy a gwydn. Rydym yn eich gwahodd i ymuno â ni ar y daith hon, wrth i ni ymdrechu i greu system drafnidiaeth integredig sydd o fudd i bawb ac sy'n cefnogi dyfodol ffyniannus a llewyrchus i Ogledd Cymru a thu hwnt.



Cynghorydd Goronwy Edwards

Cadeirydd Is-Bwyllgor
Trafnidiaeth Gogledd Cymru



Alwen Williams

Prif Swyddog Gweithredol Dros Dro
Cydbwyllgor Corfforaethol Gogledd Cymru

Cyflwyniad

Uchelgais Gogledd Cymru a Chyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd

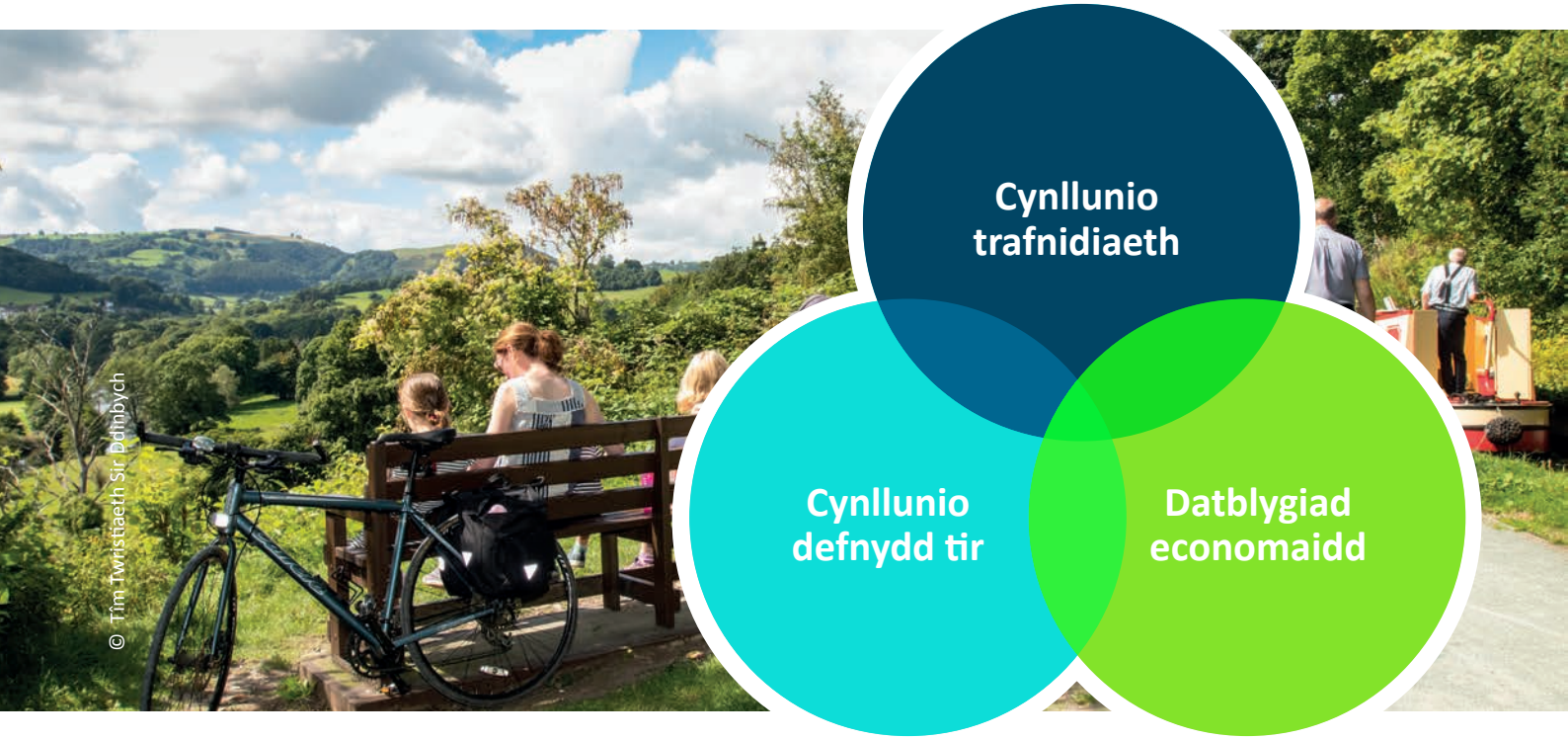
Mae Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CJCs) yn sefydliadau llywodraeth leol corfforaethol rhanbarthol newydd sydd â phwerau a dyletswyddau tebyg i awdurdodau lleol yng Nghymru. Mae ein Cyd-bwyllgor Corfforedig yma yn y Gogledd yn cynnwys cynrychiolwyr o'r chwe chyngor sef Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Gwynedd, Ynys Môn, a Wrecsam, yn ogystal ag Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri ar gyfer materion cynllunio.

Mae gan ein Cyd-bwyllgor Corfforedig yn y Gogledd ddwy brif ddyletswydd statudol: datblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol; a Chynllun Datblygu Strategol. Mae'r cynlluniau hyn yn hanfodol ar gyfer cynllunio gofodol ar lefel strategol, gan sicrhau bod ein hisadeiledd trafnidiaeth a'n defnyddiau tir yn cyd-fynd ag anghenion ein cymunedau, economi a'r amgylchedd.

Mae cyfle cryf ar gyfer dull rhanbarthol o ddatblygu yng Ngogledd Cymru, gyda thrafnidiaeth, defnydd tir, a thwf economaidd, oll yn dod at ei gilydd fel system daclus. Mae'r cydrannau hyn yn creu un system gydlynol gyda'r amcan o sicrhau bod y Gogledd mewn safle da i ddarparu'r sgiliau, y gyflogaeth a'r cyfleoedd economaidd sy'n hanfodol ar gyfer dyfodol llewyrchus.

Uchelgais Gogledd Cymru yw'r brand sy'n cynrychioli Cyd-bwyllgorau Corfforedig Gogledd Cymru a'i is-bwyllgor Llesiant Economaidd yw'r strwythur gwneud penderfyniadau ar gyfer Cynllun Twf Gogledd Cymru – cytundeb, ochr yn ochr â Llywodraethau Cymru a'r DU i gyflawni buddsoddiad cyfanswm o dros £1 biliwn mewn prosiectau cyfalaf ar gyfer Gogledd Cymru a fydd yn cynhyrchu dros 4000 o swyddi newydd erbyn 2036.

Wrth symud ymlaen, edrychwn ymlaen atoch chi glywed llawer mwy am Uchelgais Gogledd Cymru a gwaith y Cyd-bwyllgor Corfforedig wrth i ni helpu i lunio dyfodol mwy bywiog, cynaliadwy a gwydn i Ogledd Cymru.



© Tîm Twristiaeth Sir Ddinbych

Ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae trafnidiaeth yn rhan hanfodol o'n bywydau yng Ngogledd Cymru. Mae ein system drafnidiaeth yn ein cysylltu â swyddi, addysg, gofal iechyd, siopa a hamdden. Mae'n hanfodol i'n heconomi leol gan ei fod yn cysylltu busnesau â'u cwsmeriaid, yn caniatáu i dwristiaid ymweld ag atyniadau a chyrchfannau gwyliau lleol, ac mae'n hwyluso cludo nwyddau. Mae ein dewis o drafnidiaeth yn effeithio arnom ni fel unigolion ac ar ein hamgylchedd ehangach.

Mae Llwybr Newydd, strategaeth drafnidiaeth Llywodraeth Cymru, yn amlinellu'r weledigaeth ar gyfer sut y gall trafnidiaeth helpu i gyflawni'r blaenoriaethau i Gymru, gan helpu i greu cymdeithas fwy ffyniannus, gwyrdd a chyfartal. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn ein helpu i ymdrin â materion trafnidiaeth lleol a rhanbarthol yn awr ac yn y dyfodol dros y 5 mlynedd nesaf (2025-2030) drwy ddarparu fframwaith ar gyfer penderfyniadau ar fuddsoddiad yn y dyfodol. Mae'n nodi sut y gall trafnidiaeth gefnogi'r gwaith o ddarparu Llwybr Newydd a chyfrannu at lwyddiant, adfywio a datblygiad ein rhanbarth.

Mae'r Cynllun hwn yn hanfodol er mwyn sicrhau y gall Gogledd Cymru gyfrannu at gyflawni strategaethau a blaenoriaethau cenedlaethol. Mae'r Adroddiad Achos dros Newid, sydd wedi'i baratoi i ddarparu'r sylfaen dystiolaeth i gefnogi'r Cynllun hwn, yn nodi'r cysylltiadau â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru, yn ystyried cynlluniau ac astudiaethau perthnasol, ac yn amlinellu heriau a chyfleoedd trafnidiaeth allweddol. Mae'r Cynllun hwn yn adeiladu ar y gwaith helaeth sydd eisoes wedi'i wneud sy'n cysylltu â chynlluniau a pholisïau strategol cenedlaethol a rhanbarthol perthnasol, megis:

- Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
- Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol
- Rhwydwaith Gogledd Cymru
- Adroddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru
- Ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd
- Adolygiad Cysylltedd Undeb
- Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru
- Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan
- Strategaeth Diogelwch Ffyrdd i Gymru
- Strategaeth Cludo Nwyddau Cymru
- Canllawiau Deddf Teithio Llesol a Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol
- Bws Cymru: cysylltu pobl â lleoedd
- Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn
- Rheilffordd i Gymru
- Strategaeth Buddsoddi Isadeiledd Cymru
- Cymru'r Dyfodol: y Cynllun Cenedlaethol
- Polisi Cynllunio Cymru
- Cynlluniau Datblygu Lleol
- Asesiadau llesiant a chynlluniau llesiant lleol
- Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru
- Adroddiad Mewnfuddsoddi Uchelgais Gogledd Cymru
- Cymru Sero Net a'i Chyllidebau Carbon
- Cymru Iachach
- Cynllun Aer Glân i Gymru
- Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd i Gymru
- Canol trefi: datganiad sefyllfa

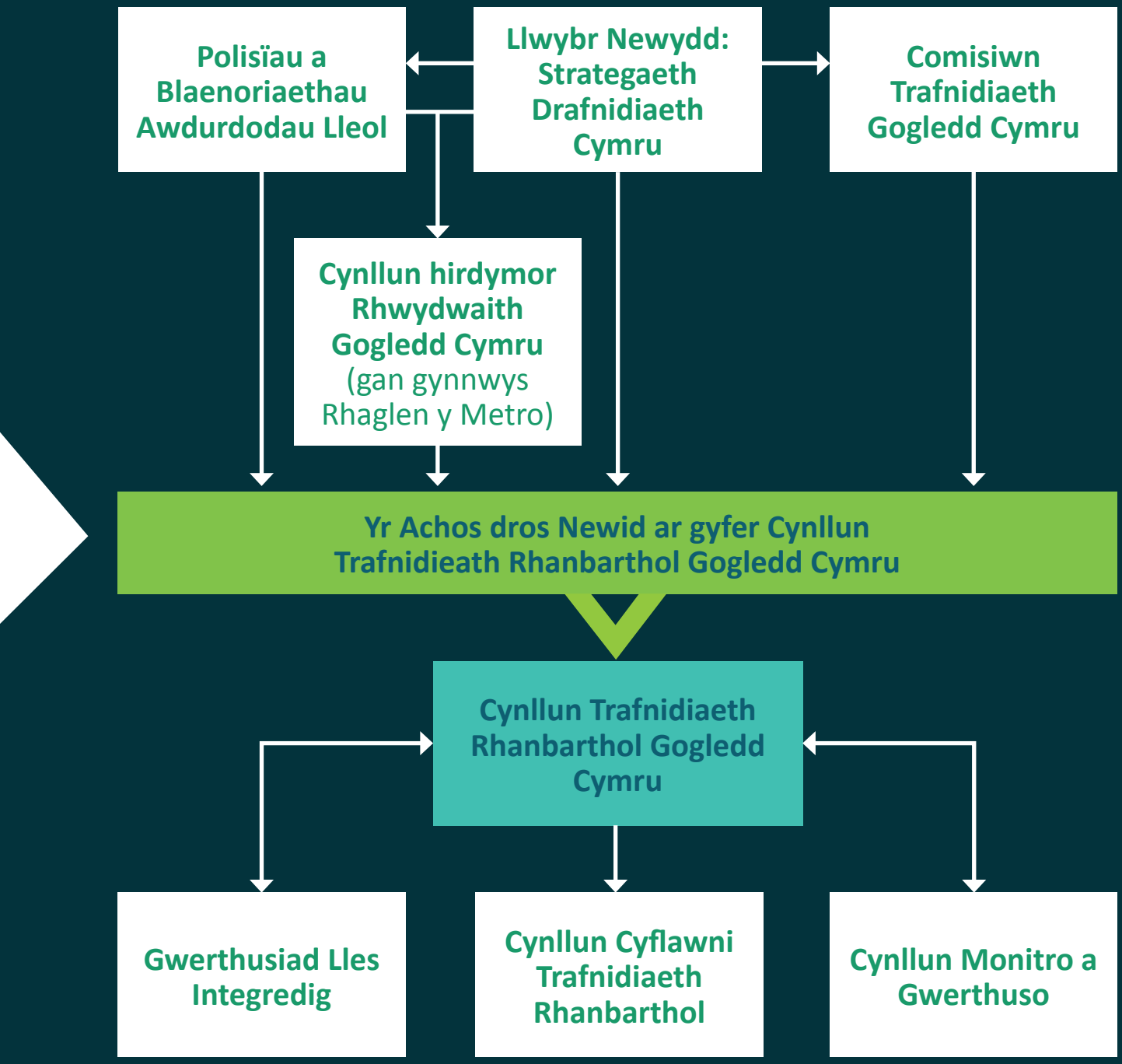
Dylid darllen y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn ochr yn ochr â'n Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n nodi'r ymyraethau fydd ein hawdurdodau lleol yn eu datblygu dros gyfnod y cynllun.

Dylid darllen y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn hefyd ochr yn ochr â'n Harfarniad Llesiant Integredig, sy'n dangos sut y bydd ein cynlluniau'n cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth yr asesiadau effaith yr ydym wedi'u cynnal i ystyried materion fel iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth.

Rhaid i'n Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gynnwys polisïau i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, a chyd-fynd â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol. Ar ben hynny, rhaid i'n cynlluniau wneud y cyfraniadau mwyaf posibl i'r mesurau a nodir yn Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae hynny'n helpu i sicrhau ein bod yn diwallu ein targedau trafnidiaeth a newid hinsawdd. Er mwyn helpu i sicrhau ein bod yn cyrraedd ein targedau, rydym wedi paratoi ein Cynllun Monitro a Gwerthuso fydd yn ein helpu i gael y canlyniadau yr ydym eu heisiau.

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn hefyd yn llunio ein Cynllun Datblygu Strategol, gan ystyried y polisïau a'r ymyraethau a amlinellir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn a'i ddiweddariadau dilynol. Er bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn wedi ystyried polisïau cynllunio lleol a chenedlaethol cyfredol a rhai sy'n dod i'r amlwg, a nodi meysydd i'w datblygu, bydd angen ystyried unrhyw gynigion trafnidiaeth sydd â gofynion tir fel rhan o'n polisïau trafnidiaeth rhanbarthol yn y cynlluniau defnydd tir sy'n dod i'r amlwg ar lefelau rhanbarthol a lleol.

Bydd Cynlluniau Datblygu Strategol (SDPs) yng Nghymru yn gynlluniau rhanbarthol sydd wedi'u cynllunio i fynd i'r afael â materion sy'n croesi ffiniau awdurdodau lleol. Byddant yn eistedd rhwng y cynllun cenedlaethol (Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040) a chynlluniau datblygu lleol (CDLl).


Polisïau a Blaenoriaethau Awdurdodau Lleol
Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru
Cynllun hirdymor Rhwydwaith Gogledd Cymru (gan gynnwys Rhaglen y Metro)
Yr Achos dros Newid ar gyfer Cynllun Trafnidieath Rhanbarthol Gogledd Cymru
Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru
Gwerthusiad Lles Integredig
Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol
Cynllun Monitro a Gwerthuso

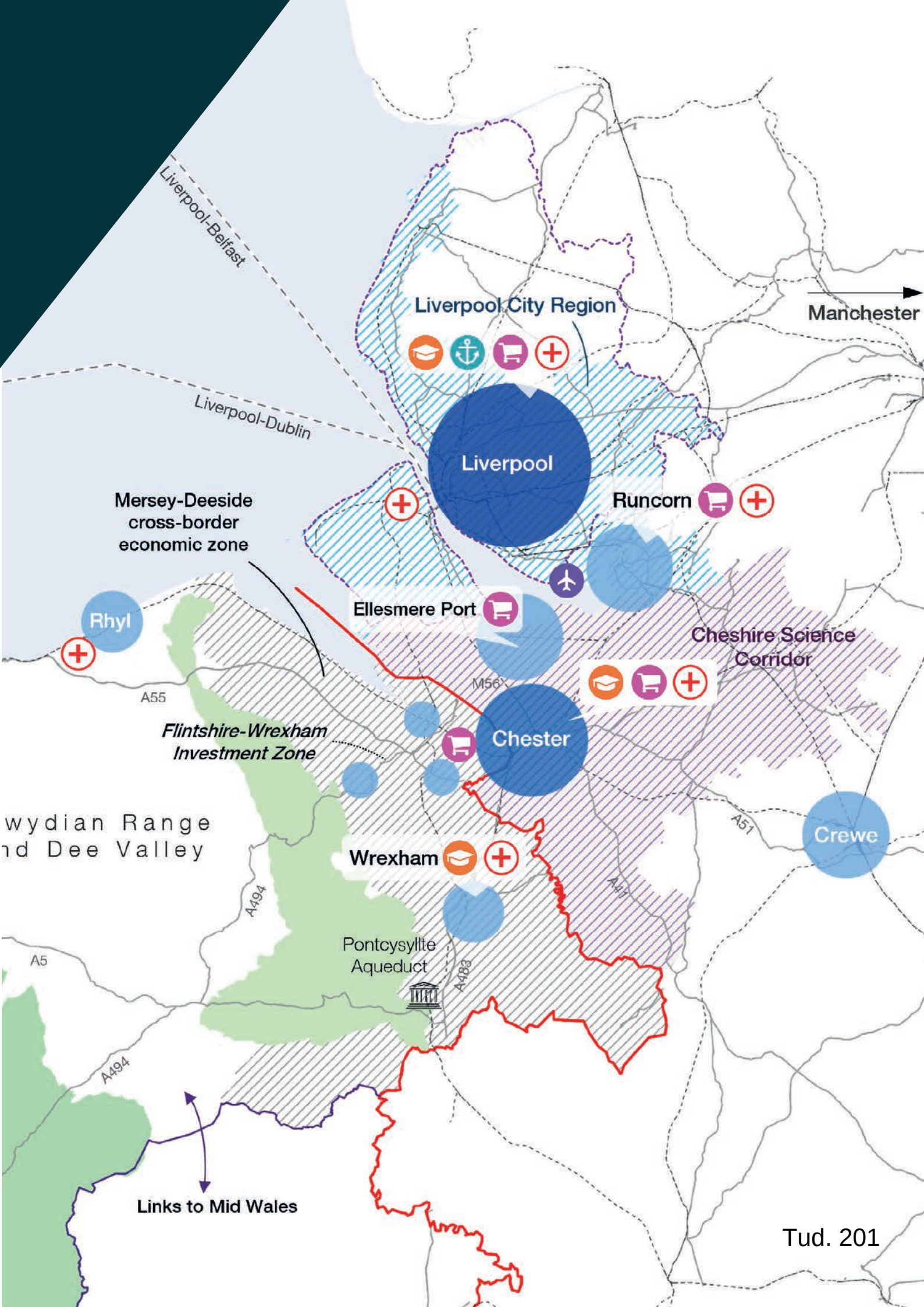
Ein rhwydwaith trafnidiaeth a gyrwyr dros newid

Sut ydym yn teithio

Mae'r cyfleoedd ar gyfer teithio yng Ngogledd Cymru yn eang, fel y dangosir yn y cynllun hwn o Ogledd Cymru a'r rhanbarthau cysylltiedig. Mae trafnidiaeth yn ein helpu i gysylltu â'r lleoedd yr ydym am ymweld â nhw yn ein rhanbarth a thu hwnt â gweddill Cymru, Lloegr ac Iwerddon. Gallwn symud o gwmpas trwy ddulliau gwahanol o deithio ac mae cael dewis ynghylch sut ydym yn cael mynediad i'r lleoedd rydym yn gweithio, yn prynu ein nwyddau, treulio ein hamser hamdden, ac yn cael mynediad i wasanaethau, yn bwysig wrth ystyried bod gan bob un ohonom anghenion a chyfleoedd gwahanol.



Tud. 200


Liverpool-Belfast
Liverpool City Region
Manchester
Liverpool-Dublin
Liverpool
Mersey-Deeside
cross-border
economic zone
Runcorn
Rhyl
Ellesmere Port
Cheshire Science
Corridor
A55
M56
Flintshire-Wrexham
Investment Zone
Chester
A51
Crewe
wydian Range
nd Dee Valley
Wrexham
A494
A483
Pontcysyllte
Aqueduct
A5
A494
Links to Mid Wales

Cerdded, olwyno a beicio

Rydym yn cerdded, olwyno a beicio ar gyfer ystod o deithiau, gan gynnwys cymudo, i fynd i'r ysgol neu'r coleg, i ddefnyddio gwasanaethau lleol, ac ar gyfer gweithgareddau hamdden. Rydym hefyd yn uno â gwahanol rannau o'n teithiau fel hyn, er enghraifft trwy gerdded, olwyno neu feicio i ac o orsaf reilffordd. Mae Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol wedi'u paratoi ac yn parhau i gael eu datblygu gan awdurdodau lleol sy'n gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru, sy'n nodi'r holl ddyheadau presennol ac yn y dyfodol ar gyfer y rhwydwaith cerdded a beicio yng Nghymru.

Mae cyfran y bobl sy'n cerdded am fwy na 10 munud fel modd o deithio o leiaf unwaith y mis yn amrywio o hanner poblogaeth Gwynedd, i 7 o bob 10 o bobl yn Ynys Môn. Fel arfer, darperir llwybrau cerdded yn ein hardaloedd trefol ar ffurf llwybrau troed a chroesfannau yn ein dinasoedd a'n trefi. Yn ein hardaloedd gwledig, rydym yn aml yn dibynnu mwy ar lwybrau cyhoeddus, llwybrau ceffyl a lonydd lleol. Gallwn hefyd fwynhau 60 milltir o olygfeydd môr o Lwybr Arfordir Gogledd Cymru (rhan o lwybr hir Llwybr Arfordir Cymru) gan ddechrau o Gaer ac, ym Mhrestatyn, ymuno â Llwybr Clawdd Offa, heneb hiraf Prydain sy'n Llwybr Cenedlaethol hefyd, cyn parhau i Fangor.

Ar gyfartaledd, mae tua 10% ohonom yn teithio ar feic yn amlach nag unwaith y mis yng Ngogledd Cymru. Mae llwybrau'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN) yn rhedeg trwy Ogledd Cymru, sy'n cynnwys cysylltiadau ar y ffordd yn bennaf, gan hefyd gysylltu cymysgedd o lonydd gwledig, dyffrynnoedd afonydd, llwybrau di-draffig a ffyrdd mynydd. Yn gyffredinol, mae parcio beiciau ar gael mewn gorsafoedd rheilffordd a chyfleusterau cymunedol allanol.

Yng Nghymru, mae teithio llesol yn cyfeirio at wneud teithiau trwy ddulliau corfforol, fel cerdded, beicio, neu ddefnyddio cadair olwyn. Cefnogir y cysyniad hwn gan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, sy'n anelu at hyrwyddo ffyrdd iachach o fyw a lleihau'r effaith amgylcheddol trwy annog mwy o bobl i gerdded a beicio ar eu teithiau dyddiol. Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu canllawiau i awdurdodau lleol gynllunio a dylunio rhwydweithiau o lwybrau cerdded a beicio, gan sicrhau eu bod yn ddiogel ac yn hygyrch.

Ein rhwydwaith bysiau a choetsis

Ar hyn o bryd, mae 24 o weithredwyr bysiau yn darparu gwasanaethau ar draws Gogledd Cymru, cyfanswm o 188 o lwybrau bysiau. Dros wythnos, maent yn teithio tua hanner miliwn cilomedr, sy'n cyfateb i fws sy'n teithio o gwmpas y byd 12 gwaith.

Ar hyn o bryd, mae mesurau isadeiledd blaenoriaeth bysiau cyfyngedig iawn, mae'r unig ddarpariaeth bresennol yn Wrecsam, sy'n cynnwys dwy lôn fysiau a lôn wrth-lif (lôn bwrpasol ar stryd unffordd sy'n caniatáu bysiau i deithio i'r cyfeiriad arall i'r traffig). Wrecsam ac ardaloedd trefol ar arfordir Gogledd Cymru sydd â'r galw mwyaf am deithiau bws, ac ar draws Cymru defnyddir bysiau yn fwyaf cyffredin ar gyfer teithiau lleol.

Er enghraifft, mae data teithwyr yn awgrymu bod y rhan fwyaf o deithiau teithwyr ar wasanaethau TrawsCymru yn gymharol leol yn hytrach na phellter hir. Mae data ar gyfer 2024 yn dangos cynnydd sylweddol o 70% mewn defnydd sy'n helpu i ddangos gwerth gwasanaeth a reoleiddir yn y Gogledd, lle mae teithiwyr yn cael y flaenoriaeth. Mae tua thraean o'r teithiau ar fws yn llai na 5km o bellter (mae hynny'n llai o bellter na rhwng gorsaf Cyffordd Llandudno a Sw Mynydd Cymru ym Mae Colwyn).

Mae'r rhan fwyaf o deithiau bws o fewn yr un ardal awdurdod lleol neu i ardal gyfagos, ac mae gan lawer o deithiau sy'n dechrau mewn ardaloedd gwledig gyrchfannau mewn ardaloedd trefol cyfagos. Er bod hyd teithiau yn hirach mewn ardaloedd gwledig, maent yn dal i fod yn deithiau byr yn gyffredinol.

Mae gwasanaethau bws math cyflym (express) yn gymharol anghyffredin yng Nghymru o gymharu â rhannau eraill o'r DU ac Iwerddon, ac nid oes unrhyw wasanaethau bws wedi'u trefnu (ac eithrio teithiau bws preifat sy'n arbenigo mewn teithiau gwyliau a theithiau dydd) ar hyn o bryd yn gweithredu ar hyd coridor yr A55. Fel arfer, mae prisiau bws tua thraean pris y rheilffyrdd, sy'n dangos pan fydd gwasanaethau ar gael, gallant helpu i ddenu pobl i deithio gyda thocynnau rhatach, yn enwedig myfyrwyr a siopwyr sy'n defnyddio dinasoedd mwy yn Lloegr.



© Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru

Mae gwasanaethau cludiant cymunedol (bysiau mini fel arfer) yn arbennig o werthfawr i'r rhai sydd â heriau symudedd, neu breswylwyr mewn ardaloedd mwy gwledig, nad oes ganddynt fynediad at geir ac mewn ardaloedd lle mae trafnidiaeth gyhoeddus wedi lleihau gwasanaethau neu nad yw ar gael. Mae'r gwasanaethau hyn fel arfer yn cael eu cydlynu ar lefel awdurdod lleol. Yng Ngogledd Cymru, rydym hefyd yn elwa o amrywiaeth o wasanaethau ffonio a theithio a pharcio a theithio ar-alw.

Un stori o lwyddiant yng nghefn gwlad Gogledd Cymru oedd gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa, sy'n darparu ffordd o deithio'n gynaliadwy yn Eryri unwaith y bydd ymwelwyr wedi cyrraedd y Parc Cenedlaethol. Ym mis Awst 2024, defnyddiodd mwy na 72,000 o bobl y gwasanaeth Sherpa, cynnydd o bron i 80% o'i gymharu â'r flwyddyn flaenorol, a dyma'r tro cyntaf i nifer y teithwyr fod yn fwy na 70,000 mewn mis.

72,000

defnyddiodd o pobl y gwasanaeth Sherpa ym mis Awst 2024

Ein rheilffyrdd

Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol yng Ngogledd Cymru yn cael ei reoli a'i gynnal gan Network Rail, gyda gwasanaethau i deithwyr yn cael eu gweithredu gan Trafnidiaeth Cymru ac AvantiWest Coast. Mae 66 o orsafoedd yng Ngogledd Cymru, wedi'u lleoli ar Reilffordd Arfordir Gogledd Cymru, Lein Yr Amwythig i Gaer, Rheilffordd Dyffryn Conwy, Lein Wrecsam i Lerpwl (Lein y Gororau gynt), a Lein y Cambrian. Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi cynlluniau i weithio ar lein Wrecsam i Lerpwl fel y cam cyntaf o gyflwyno gwasanaethau Metro uniongyrchol rhwng y ddwy ddinas. Mae cynigion hefyd i ddyblu'r gwasanaethau rhwng Wrecsam a Chaer.

Mae tair prif reilffordd gyswllt bwysig, sef Prif Lein Gogledd Cymru, Lein Wrecsam i Lerpwl a Lein Amwythig-Wrecsam-Caer. Yn gyffredinol, mae'r rhain yn cysylltu rhwng ardaloedd mwyaf poblog y rhanbarth, gan gefnogi llawero deithiau domestig a thrawsffiniol. Mae Prif Lein Gogledd Cymru yn cysylltu Crewe yn y dwyrain a Chaergybi yn y gorllewin, gan ganiatáu cysylltiadau â Manceinion a Llundain. Mae Lein Wrecsam i Lerpwl yn cysylltu Wrecsam â Lerpwl trwy newid yn Bidston, ac mae lein Amwythig-Wrecsam-Caer yn cysylltu Wrecsam â chymunedau ar hyd y ffin, gyda chysylltiadau ymlaen i Birmingham a De Cymru. Mae Lein y Cambrian yn arbennig o bwysig i gymunedau yng Ngwynedd, gyda Lein Arfordir y Cambrian yn cysylltu teithiau cerdded arfordirol a lleoedd i ymweld â nhw ar hyd llwybr arfordirol Cymru, tra bod Prif Lein y Cambrian o'r Amwythig yn cysylltu Lein yr Arfordir â Chanolbarth Lloegr a gweddill y DU.

Fel arfer, mae gan orsafoedd rheilffordd Caergybi, Llanfairpwll, Bangor, Cyffordd Llandudno, Bae Colwyn ac Abergele o leiaf un trên yr awr. Mae hyn yn golygu nad yw'r rhanbarth yn arbennig o hygyrch ar y rheilffyrdd, yn enwedig i'r rhai nad ydynt yn byw yn agos at orsaf reilffordd. Fodd bynnag, ar gyfer pobl sy'n gallu cael mynediad haws at wasanaethau rheilffordd, wrth ystyried traffig yn ystod cyfnodau teithio prysur, mae amseroedd teithio ar y rheilffordd ac yn y car yn weddol gymaradwy. Er enghraifft, 10 munud yn hirach ar y trên yn unig yw taith rhwng Caergybi a'r Amwythig.

Er nad yw yng Ngogledd Cymru, mae Gorsaf Caer yn orsaf bwysig i sawl defnyddiwr rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru gan fod yr holl wasanaethau sy'n defnyddio Prif Lein Gogledd Cymru yn pasio trwodd.

Mae data a gasglwyd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) yn dangos mai Bangor yw'r orsaf drenau a ddefnyddir fwyaf yng Ngogledd Cymru gyda bron i 700,000 o gofrestriadau cyrraedd a gadael yr orsaf bob blwyddyn.



© Unsplash

Ein ffyrdd a'n strydoedd

Mae perchnogaeth ceir yng Ngogledd Cymru yn uchel, yn enwedig mewn cymunedau gwledig, a'r car preifat yw'r prif ddull o deithio i'r gwaith. Mae Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn esbonio sut mae'r pellter sy'n cael ei yrru gan geir wedi cynyddu 13% dros y ddegawd ddiwethaf, tra bod yr allyriadau o'r ceir hyn wedi gostwng 9%. Erbyn hyn, mae dros 7,000 o gerbydau trydan yng Ngogledd Cymru. Mae llai na 2% o geir ag allyriadau isel iawn neu ddim allyriadau yng Nghymru.

Mae nifer ohonom yn dibynnu ar ein ffyrdd A i fynd o gwmpas. Mae'r rhwydwaith cefnffyrdd yn ein rhanbarth yn cynnwys yr A5, A55, A458, A470, A483, A487, A489, A494, a'r A550. Yn benodol, mae Ffordd Gyflym yr A55 yng ngogledd Cymru yn goridor trafnidiaeth mawr ac yn elfen allweddol o rwydwaith ffyrdd strategol y DU ac Ewrop sy'n darparu'r brif wythïen economaidd ar gyfer Gogledd Cymru. Mae'r llwybr yn rhedeg i Gaer ac yn cysylltu â Lerpwl trwy'r M53 a'r A533. Mae'n ymestyn o Gaergybi ar draws Gogledd Cymru a Gogledd Lloegr i dir mawr Ewrop trwy wasanaethau fferi o Borthladd Immingham. Mae'r A55 hefyd yn gyswllt pwysig i drefi a chymunedau lleol ac mae'n darparu cysylltiad â'r A470 â De a Chanolbarth Cymru. Ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru yn adolygu cynigion i godi trydedd bont dros y Fenai er mwyn gwella'r capasiti a'r amseroedd teithio rhwng Ynys Môn a'r tir mawr.

Mae'r A55 yn goridor prysur, gan ddod â llif traffig teithwyr a chludo nwyddau o Gaergybi i weddill y rhanbarth. Yn ôl data a gyhoeddwyd gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru, mae'r defnydd o'r A55 yn dychwelyd i lefelau cyn Covid.

Mae cyfnodau prysur o dagfeydd sylweddol ar yr A55 yn ystod misoedd Gorffennaf ac Awst o draffig gwyliau, gan gyfrannu at lygredd aer a sŵn. Er bod ansawdd aer cyffredinol yn dda yng Ngogledd Cymru, coridor yr A55 yw'r cyfrannwr unigol mwyaf at lygredd aer a sŵn yn y rhanbarth.

Mae dadansoddiad o ddata rhwydwaith ffonau symudol sy'n cwmpasu cyfnod prysuraf y bore (07:00 – 10:00) gan Trafnidiaeth Cymru yn amlygu pwysigrwydd teithiau yn y car rhwng Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr (30% o'r holl deithiau rhyngranbarthol os cyfunir y ddau gyfeiriad). Mae teithiau trawsffiniol sy'n dechrau yng Ngogledd Cymru fwy nag 20 gwaith yn uwch na'r teithiau rhyngranbarthol sy'n digwydd o Ogledd Cymru i ranbarthau eraill yng Nghymru.

Mae parcio ceir yn dylanwadu ar sut mae pobl yn dewis teithio, ac mae awdurdodau cynllunio lleol angen safonau da o ddylunio meysydd parcio, nad ydynt yn caniatáu i gerbydau ddominyddu'r stryd neu anghyfleustra i bobl gerdded a beicio. Mae'r polisi cynllunio cenedlaethol yn cefnogi strydoedd sydd wedi'u cynllunio'n dda, sy'n ymateb i ofynion pobl i helpu i greu lleoedd cynaliadwy a chynyddu cerdded, beicio a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus.

Rydym yn ymwybodol o'r heriau sy'n wynebu ein hawdurdodau lleol ar draws Gogledd Cymru o ran cadw ein ffyrdd i safon dda, a'r effaith y mae digwyddiadau tywydd mwy eithafol yn ei chael ar wynebu ffyrdd ledled Cymru a'r DU. Rydym yn deall y pwysau cynyddol sy'n wynebu ein hawdurdodau lleol, sy'n gyfrifol am gynnal ffyrdd lleol o fewn eu hawdurdodaeth, sy'n cynnwys trwsio tyllau a mathau eraill o ddifrod i'r ffyrdd.

Er mwyn helpu i wneud ein strydoedd yn lleoedd mwy diogel a deniadol i bobl eu defnyddio, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi 20 mya fel y terfyn cyflymder diofyn newydd ar gyfer y rhan fwyaf o strydoedd ac mae'n cymryd mesurau i atal parcio ar balmentydd. Mae'n gweithio ar gynlluniau a fyddai'n caniatáu i'n hawdurdodau lleol ddefnyddio mesurau gorfodaeth yng nghyswllt parcio ar balmentydd pan fydd yn achosi rhwystr, gyda'r nod o wneud strydoedd yn fwy diogel i bawb. Mae hyn yn arbennig o bwysig i'r rhai sy'n defnyddio cadeiriau olwyn neu bramiau ac sydd â'u symudedd wedi'i rwystro gan bobl sy'n blocio ein palmentydd, gan gydnabod hefyd y gall parcio anghyfreithlon rwystro symudiad gwasanaethau cludiant cyhoeddus, a all achosi oedi diangen.

Mae canllawiau newydd wedi'u cyhoeddi gan Lywodraeth Cymru i Gynghorau ar ffyrdd 'eithrio', lle gall y llwybrau symud yn ôl i 30mya. Ymhellach i ymgynghoriadau awdurdodau lleol, roedd dwy ffordd yn Wrecsam (y B5605/Stryd Fawr, yn Johnstown a'r A525 Ffordd Bryn-y-Grog) y cyntaf yn y Gogledd i ddychwelyd i 30mya yn sgil y newid diofyn i gyflymder o 20mya.

13%

pellter a yrrir gan ceir wedi cynyddu dros y degawd diwethaf

7,000

cerbydau trydan plug-in yng Ngogledd Cymru



© Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru

Ein porthladdoedd

Mae Porthladd Caergybi yn borthladd masnachol a fferi yn Ynys Môn ac yn cael ei gydnabod yng Nghymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol fel porth strategol pwysig rhwng Iwerddon a Chymru ac fel y prif lwybr cludo ar gyfer nwyddau sy'n symud rhwng Prydain Fawr ac Iwerddon. Mae'r porthladd wedi'i leoli ar ddechrau ffordd ddeuol yr A55, ac mae adeilad terminws y fferi yn cael ei rannu gyda gorsaf reilffordd Caergybi, sef terminws Lein Arfordir Gogledd Cymru gyda gwasanaethau uniongyrchol i Gaer a Llundain Euston. Cafodd dros 1.6 miliwn o deithwyr eu cludo trwy Borthladd Caergybi trwy wasanaeth fferi Caergybi-Dulyn yn 2023, a dyma'r ail borthladd 'roll-on / roll-off (Ro-Ro)' mwyaf yn y DU.

Yn 2018, defnyddiodd tua 150,000 o lorïau'r llwybr rhwng Dulyn a Chaergybi, sy'n cysylltu busnesau Gwyddelig â marchnadoedd allforio Ewropeaidd. Fodd bynnag, ers Brexit, mae Porthladd Caergybi wedi gweld gostyngiad o tua 20% mewn symudiadau cludo nwyddau. Ar yr un pryd, mae Stena wedi cofnodi cynnydd mewn symudiadau teithwyr a chludo nwyddau ar ei lwybr fferi Rosslare-Cherbourg, gyda'r nifer uchaf erioed o deithwyr yn Haf 2023.

Ym mis Hydref 2023, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y byddai'n buddsoddi £40 miliwn i adnewyddu Morglawdd Caergybi, sy'n amddiffyn seilwaith y porthladd ac yn caniatáu i longau ddocio'n ddiogel yng Nghaergybi. Bydd y cymorth buddsoddi gan Lywodraeth Cymru yn helpu i sicrhau dyfodol y porthladd ac yn agor cyfleoedd newydd sy'n gysylltiedig â menter Porthladd Rhydd Ynys Môn ac yn y farchnad mordeithiau. Mae Porthladd Mostyn hefyd wedi'i ddatblygu gydag ehangiadau diweddar i ddod yn un o borthladdoedd pwysicaf Ewrop ar gyfer y sector ynni adnewyddadwy ar y môr.

Mae Porthladd Lerpwl a Gogledd Cymru yn rhannu perthynas hanesyddol a pharhaus yn sgil lleoliad Lerpwl ar arfordir gorllewinol Lloegr, gan wasanaethu fel porth pwysig ar gyfer masnach a thrafnidaieth i ac o'r Gogledd.

Bydd Ynys Môn nawr yn elwa o statws Porthladd Rhydd lle bydd tollau a rheolau masnach symlach, gan ddarparu mwy o gymhellion ar gyfer buddsoddi a masnach. Yn y dyfodol, ni fydd nwyddau sy'n mynd i mewn i Borthladd Rhydd Ynys Môn yn gaeth i drefn dreth a thollau arferol y DU, gan gefnogi buddsoddiad busnes tymor hir, a hybu ffyniant Ynys Môn a Gogledd Cymru. Bydd y Porthladd Rhydd yn lleihau'r angen i gludwyr gludo nwyddau o amgylch pen deheuol y DU, proses sy'n niweidiol i'r amgylchedd ac yn economaidd aneffeithlon. Bydd y Porthladd Rhydd hefyd yn cyflymu'r gwaith o adfywio safleoedd penodol gan gynnwys Parc Ffyniant yng Nghaergybi, a'r nifer sy'n manteisio ar gynhyrchu ynni cynaliadwy trwy adeiladu ar fentrau sero-net presennol sy'n arwain y diwydiant ar arfordir yr Ynys. Bydd hyn yn atgyfnerthu 'Rhaglen Ynys Ynni' bresennol y Cyngor Sir ac yn cynhyrchu cyflenwadau ynni sydd eu hangen yn fawr ar gyfer gweddill y DU.

Ein meysydd awyr

Yng Ngogledd Cymru, mae gennym Faes Awyr Môn, sydd wedi'i leoli ger yr A55 sy'n darparu mynediad hawdd i'r ffordd, a Maes Awyr Penarlâg, sy'n chwarae rhan hanfodol wrth gefnogi gweithrediadau Airbus gyda'i ffatri ym Mrychdyn, yn Sir y Fflint. Yn gwasanaethu poblogaeth a busnesau ehangach Gogledd Cymru sydd â chysylltiadau rhyngwladol, yn cynnwys meysydd awyr Lerpwl, Manceinion a Birmingham.

Maes Awyr John Lennon yn Lerpwl yw'r 12fed maes awyr prysuraf yn y DU, gyda mwy na 4 miliwn o deithwyr yn 2023 ac mae'n gwasanaethu dros 60 o gyrchfannau ledled Ewrop. Mae'r maes awyr yn borth rhyngwladol i Ranbarth Dinas Lerpwl, Gogledd-orllewin Lloegr, ac i'r rhai sy'n teithio o Ogledd Cymru.

Mae data o arolwg yr Awdurdod Hedfan Sifil 2017, sef y tro diwethaf i Faes Awyr Lerpwl gael ei arolygu, yn dangos bod cyfran uwch o deithwyr yn teithio i ac o Faes Awyr Lerpwl gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gyhoeddus o'i gymharu â meysydd awyr o faint tebyg, sef 27%. Fodd bynnag, mae hyn yn is na meysydd awyr sydd â chysylltiad rheilffordd uniongyrchol, fel meysydd awyr Stansted a Gatwick yn Llundain.

Un o amcanion Strategaeth Mynediad Arwyneb Maes Awyr Lerpwl yw ehangu dalgylch y maes awyr i farchnadoedd yng Ngogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr trwy wella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus. Bydd hyn yn her yn y cyd-destun bod trafnidiaeth gyhoeddus yn anghystadleuol gyda'r car preifat: mae amseroedd teithio rhwng Caergybi a Maes Awyr Lerpwl yn cymryd dros dair awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, o'i gymharu â llai na dwy awr mewn car preifat yn ystod amseroedd nad ydynt yn oriau brig (tu allan i'r oriau prysuraf).

Mae Maes Awyr Manceinion yn elwa o gysylltiad rheilffordd uniongyrchol bob awr o Brif Lein Gogledd Cymru. Yn 2023, bu'r maes awyr yn gwasanaethu mwy na 28 miliwn o deithwyr, gan ei wneud y prysuraf y tu allan i Lundain, ac fel cyflogwr mawr mae'n chwarae rhan sylweddol yn yr economi ranbarthol. Mae Maes Awyr Birmingham hefyd yn un o brif feysydd awyr y DU, ac mae'n gwasanaethu dros 13 miliwn o deithwyr bob blwyddyn. Mae'n elwa o fynediad rhwydd ar y rheilffyrdd a'r ffyrdd o Wrecsam a'r ardaloedd cyfagos yn y Gogledd.

27%

teithwyr yn teithio i Faes Awyr Lerpwl ac oddi yno gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus

Ein hanghenion a'n dyheadau yn y dyfodol

Ym mis Mai 2025, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru gynllun gwerth £2.1bn i drawsnewid rhwydwaith rheilffyrdd y Gogledd. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo £13m cychwynnol gyda chyllid pellach sylweddol gan Lywodraeth y DU i'w gytuno. Bydd Bwrdd Rhwydwaith Gogledd Cymru newydd yn goruchwylio'r cynlluniau a'r cyllid.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gydag aelodau eraill y bwrdd i helpu i fwrw ymlaen â'r cynlluniau sy'n ceisio gwneud gwelliannau sylweddol i drafnidiaeth cyhoeddus ledled y Gogledd a'r tu hwnt.

Gan adeiladu ar ein Hadroddiad Achos dros Newid sy'n nodi'r materion, yr heriau a'r cyfleoedd allweddol y dylai'r Cynllun hwn eu hystyried, mae yna yrwyr allweddol ar gyfer newid sy'n ein helpu i siapio ein hanghenion a'n dyheadau ar gyfer y system drafnidiaeth a'r rhwydwaith yr ydym eisiau ei weld yng Ngogledd Cymru:

- Mae **Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol** Llywodraeth Cymru yn amlinellu nodau cyfreithiol rhwymol i wella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Fel cyfran o'r defnydd cyffredinol o ynni yng Nghymru, mae Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol yn amlygu bod defnydd ynni sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth wedi cynyddu, ac un o'r ffynonellau mwyaf o allyriadau nwyon tŷ gwydr a llygredd aer yng Nghymru yw cludiant.
- Mae **Adolygiad Cysylltedd Undeb** Llywodraeth y DU yn argymell creu rhwydwaith trafnidiaeth strategol i gefnogi twf economaidd hirdymor, swyddi, tai a chydlyniant cymdeithasol ledled y Deyrnas Unedig. Mae cyfweliadau manwl ac arolwg ledled y DU yn tynnu sylw at farn y cyhoedd ac yn darparu cefnogaeth ar gyfer buddsoddi pellach mewn coridorau aml-ddull i wella cysylltedd trafnidiaeth.
- Mae **Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru** yn amlinellu naw cynllun bach i helpu i ddarparu system drafnidiaeth fwy hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon ledled Cymru. Mae sicrhau rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd cyflymach, mwy dibynadwy yn thema ganolog yn ogystal â ffocws ar ymgysylltu cymunedol a theithio llesol. Mae'r strategaeth yn cynnwys ystyriaethau cydraddoldeb a chanllawiau ar amddiffyn diwylliant ac iaith Cymru. Mae hefyd yn esbonio sut y bydd Cymru'n defnyddio'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy a nodir mewn polisi cynllunio cenedlaethol i lywio penderfyniadau am isadeiledd newydd a rhoi blaenoriaeth i gerdded a beicio a chludiant cyhoeddus, ac yna allyriadau isel iawn ac yn olaf cerbydau preifat.
- Cynllun yw **Rhwydwaith Gogledd Cymru** sydd â'r nod o wella cysylltedd rhwn Gogledd Cymru a'r 'Northern Arc', coridor economaidd allweddol sy'n cysylltu Gogledd Cymru â dinasoedd a rhanbarthau yng ngogledd Lloegr. Mae'r cynlluniau yn cynnwys gwasanaeth bws a rheilffordd 'troi fyny a mynd', gan ymestyn o Hull i Gaergybi.
- Mae'r **Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol** yn nodi sut y bydd pob un ohonom yn cyflawni yn erbyn y blaenoriaethau a'r uchelgeisiau a amlinellir yn Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae hyn yn cynnwys y rhaglenni, y prosiectau a'r polisïau newydd y mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu eu cyflawni yn y cyfnod o bum mlynedd rhwng 2022 a 2027.
- Mae Cyllideb Carbon 2 **Cymru Sero Net** yn amlinellu'r camau ar gyfer yr ail gyfnod cyllideb carbon (2021-2025), gyda'r nod o leihau allyriadau 37% erbyn 2025. Nod y weledigaeth hirdymor yw sicrhau ansawdd bywyd gwell ar gyfer cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol. Mae targedau newid moddol (gyda'r nod o symud i ffwrdd o ddefnyddio ceir preifat i ddulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy, yn cynnwys teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer y mwyafrif o deithiau) yn her sylweddol i gefnogi datgarboneiddio'r system drafnidiaeth.
- Y **enhadaeth economaidd** mae blaenoriaethau ar gyfer economi gryfach yn amlinellu meysydd blaenoriaeth cenedlaethol sy'n cynnwys systemau trafnidiaeth ar gyfer cysylltiadau gwell, cysylltu pobl â chyfleoedd a gwasanaethau cyhoeddus, ehangu marchnadoedd llafur, gan alluogi cyfatebu pobl yn well â swyddi, a chaniatáu gwell mynediad at fwy o gyfleoedd hyfforddi.

- Mae **Cynllun Twf Gogledd Cymru** yn cefnogi ffyniant rhanbarthol ac mae angen cefnogi isadeiledd a gwasanaethau trafnidiaeth i gysylltu'r rhanbarth yn well yng Nghymru a thros y ffin, er enghraifft i farchnadoedd yng ngogledd-orllewin Lloegr a chanolbarth Lloegr. Gyda chefnogaeth y Fframwaith Economaidd Rhanbarthol, mae yna ymgyrch i annog partneriaethau cryf rhwng cymunedau, busnesau a chynghorau, gan alluogi canol trefi ac ailddiffinio'r stryd fawr leol. Cydnabyddir bod coridor yr A483/A55 o bwysigrwydd allweddol i'r rhanbarth fel catalydd ar gyfer twf economaidd ehangach.
- Mae Adroddiad **Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru** yn amlygu'r annigonolrwydd yn y rhwydwaith trafnidiaeth presennol sy'n cyfrannu at salwch, mynediad cyfyngedig at gyflogaeth ac effeithiau amgylcheddol negyddol. Mae'r argymhellion yn cynnwys trydaneiddio rheilffyrdd, gwelliannau i Lein Wrecsam i Lerpwl, gorsafoedd newydd, gwell cyfnewidfeydd, datblygiad parhaus llwybrau teithio llesol, ac ystyried llwybrau bysiau posibl rhwng y gogledd a'r de ac yn draws-ffiniol. I gefnogi hyn, cyhoeddwyd 'cronfa arloesedd' trydaneiddio gwerth miliynau o bunnoedd ym mis Mai 2025 i helpu i ddatblygu cynllun i ddadgarboneiddio'r rheilffyrdd yn y Gogledd a galluogi gwasanaethau metro mwy cyson a gorsafoedd ychwanegol.
- Mae **Rhaglen Metro Gogledd Cymru** yn fenter gynhwysfawr gyda'r nod o drawsnewid mynediad i drafnidiaeth gan ganolbwyntio ar gryfhau cysylltiadau rheilffordd â Gogledd-orllewin Lloegr.

  Bydd hyn nawr yn cael ei ddatblygu drwy fuddsoddiad Rhwydwaith Gogledd Cymru mewn gwelliannau trafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n adeiladu ar y gwaith datblygu sydd eisoes wedi'i wneud gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru.

  Bydd y rhaglen yn mabwysiadu dull trawsffiniol i drawsnewid trafnidiaeth gyhoeddus yn ardal Mersi a'r Ddyfrdwy. Bydd hyn yn cynnwys amlder gwasanaeth metro ar Brif Linell Gogledd Cymru a chysylltiad rheilffordd newydd, uniongyrchol rhwng Wrecsam a Lerpwl drwy Linell Wrecsam i Lerpwl. Bydd cyfleusterau gwell i deithwyr mewn gorsafoedd yng ngogledd-ddwyrain Cymru yn cefnogi'r gwelliannau hyn ymhellach. Unwaith y bydd y newidiadau hyn yn cael eu gweithredu, bydd trafnidiaeth gyhoeddus, yn ogystal â cherdded, olwyno a beicio, yn dod yn fwy cyfleus a deniadol ar gyfer llawer o deithiau hirach ar draws Gogledd Cymru.
- Bydd y **Cynlluniau Ynni Ardal Leol a'r Cynllun Ynni Rhanbarthol** sy'n dod i'r amlwg yn ffurfio'r fframwaith ar gyfer trosglwyddo Gogledd Cymru i economi carbon isel, gan helpu i adnabod y llwybrau mwyaf effeithiol ar gyfer lleihau allyriadau carbon a hyrwyddo datrysiad ynni cynaliadwy. Mae hyn yn hanfodol wrth gefnogi datgarboneiddio ein system drafnidiaeth.

Mae tanategu a chefnogi'r gyrwyr hyn ar gyfer newid yn cynnwys yr heriau a'r meysydd gwella lleol a rhanbarthol y gall trafnidiaeth helpu i fynd i'r afael â nhw, yn ogystal â'r pethau yr ydym yn eu gwneud yn dda yr ydym am ei diogelu, a gellir eu crynhoi fel a ganlyn:

Economi	Cymdeithasol a Diwylliannol	Yr Amgylchedd
Cyfran uchel o weithwyr â sgiliau isel	Un o'r cyfrannau uchaf o siaradwyr Cymraeg yng Nghymru gyda 42% yn siarad Cymraeg, ac yng Ngwynedd mae hyn hyd yn oed yn uwch ar tua 70%	Nifer o safleoedd pwysig ac ardaloedd gwarchodedig sy'n denu twristiaeth
Mae GVA y pen wedi'i ledaenu, gyda 4 o bob 6 awdurdod lleol yn sylweddol is na chyfartaledd Cymru	Dim ond traean o drigolion Gogledd Cymru sydd â mynediad i wasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus bob awr	Ansawdd aer da yn gyffredinol, heb unrhyw Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer
Mae'r gyfran o gyflogaeth mewn sectorau gwerth uchel yn isel	Cyfran sylweddol uwch o oedran pensiwn ac anabl, gyda lefelau uchel o amddifadedd wedi'u canoli mewn ardaloedd trefol arfordirol	Ystyrir lefelau sain fel rhai 'ar gyfartaledd' ac ni nodwyd unrhyw broblemau mawr
Profiad y Cwsmer	**Isadeiledd**	**Y Galw am Deithio**
Dibynadwyedd amser teithio gwael oherwydd oedi bws	Tua 400 o bwyntiau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus	Mae lefel uchel o all-gymudo o Ogledd Cymru i Ranbarth Dinas Lerpwl a Chaer
Ffyrdd wedi'u dominyddu gan geir gydag amseroedd teithio bws anghystadleuol a mwy o amser yn cael ei dreulio mewn tagfeydd, a diffyg darpariaeth teithio llesol	Mae gwasanaethau rheilffyrdd yn gyfyngedig o ran amlder ac oriau gweithredu oherwydd cyfyngiadau isadeiledd a dim ond 9% sy'n byw o fewn hanner milltir i orsaf reilffordd lle mae gwasanaethau'n rhedeg o leiaf unwaith yr awr	Mae'r galw presennol yn isel ar gyfer teithio ar fysiau, gyda dim ond hanner y safleoedd bysiau yng Ngogledd Cymru ag amlder o fws bob 2 awr neu lai
Hygyrchedd gwael i gyfleoedd, gwasanaethau a chyfleusterau allweddol drwy ddulliau cynaliadwy, yn benodol oherwydd cyd-destun gwledig	Mae tua hanner y boblogaeth yn byw o fewn 600m i safle bws a diffyg isadeiledd teithio llesol cydlynol, uniongyrchol a diogel i safleoedd bws a mwynderau, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig	Mae dibyniaeth uchel ar geir ar gyfer teithiau i'r gwaith ac mae gwasanaethau bysiau yn gyffredinol yn anghystadleuol gyda'r car

O ystyried ein hamcanion a'r tueddiadau economaidd, cymdeithasol, diwylliannol ac amgylcheddol, mae'r cyfleoedd allweddol ar gyfer trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru yn cynnwys:

- **Galluogi newid i ddulliau trafnidiaeth carbon isel a cherbydau allyriadau isel** drwy helpu pobl i leihau'r angen i deithio ac annog mwy o deithiau drwy gerdded, olwyno a beicio, drwy gynllunio ar y cyd yn well ar gyfer trafnidiaeth, defnydd tir, a datblygu economaidd. Bydd hyn yn helpu i leihau tagfeydd traffig a llygredd sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, gan gynnwys ar goridor yr A55, sef y cyfrannwr mwyaf at ansawdd aer gwael yng Ngogledd Cymru. Yn ei dro, bydd hyn yn helpu i ddod â manteision iechyd a lles cysylltiedig. Mae Gogledd Cymru yn elwa o tua 400 o bwyntiau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus ac mae angen mynd i'r afael â heriau'r cyflenwad mewn ardaloedd gwledig i gynyddu'r broses o gyflwyno cerbydau trydan. Wrth ystyried y cyfleoedd i leihau'r angen i deithio, roedd 28.1% o weithlu Gogledd Cymru yn gweithio o bell yn rheolaidd yn 2022-23, sy'n rhoi cyfle cryf i'n rhanbarth gyfrannu at y targed cenedlaethol o 30% erbyn 2030.
- **Yr angen cynyddol i ystyried sut rydym yn cynllunio ar gyfer newid hinsawdd** yn y ffordd yr ydym yn cynnal a gwella ein hisadeiledd trafnidiaeth presennol a newydd yn y dyfodol. Mae nifer o ardaloedd risg llifogydd uchel o'r môr ar draws Gogledd Cymru, yn enwedig o amgylch Arfordir y Gogledd, y Fenai a thua'r ffin rhwng Cymru a Lloegr, ac mewn ardaloedd ar hyd coridorau afonydd. Mae cyfle na allwn fforddio ei golli wrth sicrhau bod ein hisadeiledd yn gallu gwrthsefyll newid hinsawdd a digwyddiadau tywydd eithafol. Mae cyfle hefyd i ddatgarboneiddio ein cerbydau preifat, ein fflyd cludo llwythi a chludiant cyhoeddus, yn ogystal â lleihau faint ydym yn teithio, i leihau effaith allyriadau trafnidiaeth.
- **Uno aneddleoedd allweddol gyda datblygiadau ac ardaloedd twf rhanbarthol** megis y clwstwr cenedlaethol pwysig o fusnesau gweithgynhyrchu uwch yn Sir y Fflint a Wrecsam (gyda Pharth Buddsoddi newydd). Ac eithrio Gwynedd, mae gan Ogledd Cymru gyfran is o'i phoblogaeth yn gyflogedig mewn galwedigaethau sgiliau uchel o'i gymharu â'r cyfartaledd ar gyfer Cymru, gyda chyfrannau uwch mewn gwaith sgiliau isel, ac mae cyfle i ddatgloi twf economaidd lleol a gwella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth i drigolion yng Ngogledd Cymru. Mae cyfle hefyd i gael mwy o bobl i gerdded, olwyno a beicio fel rhan o ddatblygiadau newydd a rhwng aneddleoedd allweddol presennol.
- **Gwella integreiddio a chysylltedd traws-ffiniol** rhwng cysylltiadau trafnidiaeth strategol yng nghoridor trafnidiaeth Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr, o Borthladd Rhydd Ynys Môn yng Nghaergybi i Faes Awyr John Lennon yn Lerpwl. Mae symudiadau traws-ffiniol sylweddol (tua 13% o gyfanswm y teithiau) gyda'r llifoedd mwyaf rhwng Glannau Dyfrdwy a Chaer a Sir y Fflint a Chaer ond dim ond 6% o deithiau traws-ffiniol sy'n cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, sy'n rhoi cyfle i alluogi mwy o deithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus a gwella'r rhanbarthau. Wrth i ni gysylltu cymunedau sy'n siarad Cymraeg â marchnadoedd Lloegr, rhaid i ni ddiogelu a gwella cyfleoedd Cymraeg drwy ein polisïau a'n camau gweithredu.

- Bydd **Uchelgais Gogledd Cymru** yn gweithio i ddatblygu system drafnidiaeth sy'n dda ar gyfer diwylliant a'r Gymraeg drwy greu amgylchedd lle gall y Gymraeg ffynnu.
- **Gwella symudedd gwledig ac arfordirol** drwy ddarparu cysylltiadau strategol rhwng aneddleoedd gwledig, ardaloedd cyflogaeth a gwasanaethau mewn lleoliadau mwy trefol. Er bod perchnogaeth car yn uchel yn y rhanbarth, mae'r rhai nad ydynt yn berchen ar gar yn dibynnu ar wasanaethau rhannu car a system drafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd da ac mae cyfle i wella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus i helpu'r rhai mewn cymunedau gwledig ac arfordirol i gael swyddi, cyfleusterau cymunedol a gwasanaethau o ansawdd uwch. Yn ogystal, gyda 23 o'r ardaloedd mwyaf difreintiedig ledled Cymru wedi'u lleoli yng Ngogledd Cymru, a gyda lefelau uchel o amddifadedd wedi'u canoli mewn ardaloedd trefol arfordirol fel Rhyl a Bae Colwyn, mae angen gwella mynediad at wasanaethau i leihau amddifadedd.
- **Gwella'r rhwydwaith bysiau, cyfleusterau a gweithredu isadeiledd blaenoriaeth bysiau** sy'n cynnig cyfle i ategu gwelliannau amlder a gynigir fel rhan o'r rhwydwaith trawsnewid bysiau yn y dyfodol, a sicrhau mynediad da i bawb i safleoedd bws. Mae hyn yn hanfodol er mwyn sicrhau gwell amseroedd teithio, dibynadwyedd ac, yn y pen draw, newid moddol gydag integreiddio effeithiol â gwasanaethau rheilffyrdd trwy alluogi cyfnewid. Mae cyfran y preswylwyr dros 65 oed yng Ngogledd Cymru yn sylweddol uwch na chyfartaledd Cymru (yn enwedig yng Nghonwy ac Ynys Môn) tra bod nifer y bobl sy'n cael eu diffinio fel pobl anabl dan y Ddeddf Cydraddoldeb yn amrywio ond mae gan Sir Ddinbych a Chonwy gyfraddau uwch na'r cyfartaledd. Mae'r grwpiau hyn fel arfer yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus effeithiol na demograffeg eraill, gan dynnu sylw at bwysigrwydd rhwydwaith bysiau a rheilffyrdd effeithiol, a'r angen i wella hygyrchedd i bobl â symudedd cyfyngedig.
- **Cryfhau safle Gogledd Cymru fel cyrchfan dwristiaeth ryngwladol** drwy wella cysylltedd trafnidiaeth ac uno cynllunio defnydd tir, trafnidiaeth ac adfywio economaidd yn well, megis ym Mhorth Wrecsam. Mae gwyliau mynydd ac arfordirol yn atyniad mawr i dwristiaid i Ogledd Cymru a bydd helpu i wella mynediad mwy cynaliadwy i gyrchfannau ymwelwyr hefyd yn gwella cysylltedd i bawb i feysydd hamdden, ymarfer corff a lles. Mae angen cydbwyso'r angen i ddiogelu a gwella ein hamgylchedd o ansawdd uchel gan gynnwys Parc Cenedlaethol Eryri, Pen Llŷn, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy. Gallai gwella cysylltedd trwy ddulliau trafnidiaeth gynaliadwy gynnig ffordd newydd i ymwelwyr archwilio'r rhanbarth, ac apelio at y rhai sy'n ymwybodol o effaith eu gwyliau ar yr amgylchedd.

Ymgysylltu

O ystyried yr ystod eang o faterion a'r buddion sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, bydd ymgysylltu â rhan-ddeiliaid ac ymgynghori â'r cyhoedd yn hanfodol i lwyddiant a gweithrediad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Cymerwyd agwedd gydweithredol a chyfranogol gan ystyried y pum ffordd o weithio a amlinellwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) ac mae ymgysylltu wedi ein helpu i ddeall anghenion a dyheadau ein rhan-ddeiliaid, gan adeiladu ar wybodaeth a phrofiad cynlluniau trafnidiaeth lleol a rhanbarthol blaenorol. Rydym yn parhau i weithio'n agos ar ein cynlluniau gyda'n hawdurdodau lleol, awdurdodau cyfagos, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, defnyddwyr a gweithredwyr trafnidiaeth.

Rydym wedi gwrando'n ofalus ar yr adborth a ddarparwyd gan ran-ddeiliaid i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, a helpodd i lunio eu hargymhellion ar gyfer gwelliannau ar draws ein rhanbarth. Rydym hefyd wedi ystyried yr adborth gan weithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus ac awdurdodau lleol yr ymgynghorwyd â hwy gan Trafnidiaeth Cymru yn helaeth ers 2021 ynghylch rhwystrau i, a chyfleoedd ar gyfer, trafnidiaeth gynaliadwy yng Ngogledd Cymru. Mae hyn wedi helpu i sicrhau ein bod yn adeiladu ar y gwaith rhagorol a wneir gan eraill sydd â phwrpas cyffredin er budd pobl, busnesau ac ymwelwyr Gogledd Cymru.

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn hefyd yn cael ei lywio gan Arfarniad Llesiant Integredig, wedi'i lywio gan asesiadau effaith eang, sydd wedi elwa o ymgynghoriad gyda Chyfoeth Naturiol Cymru a Cadw, ymhlith eraill.

Fe wnaethom ymgynghori ar ein cynlluniau am 12 wythnos rhwng 20 Ionawr 2025 a 14 Ebrill 2025. Mae ein Adroddiad Ymgynghori yn esbonio sut mae'r adborth wedi llywio ein hasesiadau a'n cynlluniau terfynol.



© Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru

Gweledigaeth ar gyfer ein rhwydwaith trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru

O ystyried ein Hachos dros Newid, ein rhwydwaith trafnidiaeth presennol ac anghenion a dyheadau yn y dyfodol, rydym wedi datblygu datganiad gweledigaeth. Bydd hyn yn helpu i fframio llwyddiant y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n ddiogel, yn gynaliadwy, yn fforddiadwy, yn wydn ac yn effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant i bawb, cynhwysedd a lles.

Cefnogir ein gweledigaeth gan bedwar amcan, a fydd yn ein helpu i fonitro a gwerthuso llwyddiant ein Cynllun:

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.

Gwell hygyrchedd a dewis o drafnidiaeth

Byddwn yn datblygu isadeiledd a gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl sut maent yn teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddleoedd allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristaidd. 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.

Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy

Byddwn yn datblygu rhwydwaith trafnidiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac effeithlon sy'n sicrhau twf economaidd cynaliadwy 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 erbyn 2030.

Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd allyriadau sero

Byddwn yn datblygu seilwaith ategol ac yn cefnogi 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 2030.

Mae'r amcanion hyn yn rhai Penodol, Mesuradwy, Cyraeddadwy, Perthnasol ac yn Rhwym o Amser (SMART), ac maent wedi'u datblygu ymhellach i 15 uchelgais cychwynnol y cytunwyd arnynt gydag awdurdodau lleol Gogledd Cymru, y manylir arnynt yn yr Achos dros Newid. Maent yn adlewyrchu'r targedau cenedlaethol ar gyfer newid moddol a datgarboneiddio trafnidiaeth, a fydd yn helpu i sicrhau bod cynnydd a llwyddiannau ein rhanbarth yn cyfrannu'n gadarnhaol at ganlyniadau cenedlaethol.

Themâu trawsbynciol

Rydym wedi nodi pum thema drawsbynciol a fydd yn ein helpu i ddilyn ein dyletswyddau a'n hymrwymiadau ehangach a chyfrannu at y llwybrau cyflawni trawsbynciol a nodir yn Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Bydd y rhain yn hanfodol wrth ein helpu i gyflawni ein gweledigaeth a'n hamcanion mewn ffordd gymdeithasol ac amgylcheddol gyfrifol, a darparu gwerth am arian:

Gwerth cymdeithasol

Cydnabod bod manteision trafnidiaeth yn ymestyn y tu hwnt i ystyriaeth gul o welliannau amser teithio meintiol. Mae cydnabod effeithiau a manteision cymdeithasol a llesiant y mae systemau trafnidiaeth yn eu cynnig i gymunedau yn bwysig, yn enwedig i gymunedau gwledig ac ynysig yn gymdeithasol.

Tegwch

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

Arwain gan y gymuned

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

Integreiddio

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

Fforddiadwyedd

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

Themâu polisi

Mae ein gweledigaeth a'n hamcanion yn cydfynd yn agos â pholisïau a strategaethau cenedlaethol a rhanbarthol allweddol, fel y nodir yn yr Achos dros Newid, gan gynnwys blaenoriaethau ac uchelgeisiau llesiant Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Bydd hyn yn helpu i sicrhau y gallwn ddangos cynnydd rhanbarthol o ran cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol, wrth gyflawni ein hamcanion rhanbarthol. Er mwyn helpu i fframio ein polisïau a'n hymyraethau fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn, rydym wedi ystyried cyfres o themâu polisi yn seiliedig ar naw cynllun bach Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ar gyfer pob dull o deithio, wedi'u haddasu ar gyfer Gogledd Cymru.

Mae'r rhain yn cynrychioli meysydd ffocws allweddol ar gyfer ein polisïau ac ymyraethau trafnidiaeth, sy'n gosod y fframwaith ar gyfer cyflwyno cynlluniau gan awdurdodau lleol Gogledd Cymru yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd hyn yn helpu i sicrhau bod yr hyn yr ydym yn ei gyflawni yn cyfrannu'n uniongyrchol at flaenoriaethau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol. Mae ein themâu polisi yn cynnwys:

- Uchelgeisiau'r rheilffyrdd
- Uchelgeisiau'r ffyrdd strategol
- Galluogi newidiadau i ymddygiad teithio
- Bws
- Trafnidiaeth coetsis, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol
- Cerdded, olwyno a beicio
- Integreiddio rhwng dulliau
- Porthladdoedd a chludo llwythi
- Ffyrdd, strydoedd a pharcio
- Mynediad ar y ddaear i awyrennau
- Cysylltedd digidol
- Cynllunio defnydd tir



Ein polisïau ac ymyraethau trafnidiaeth

Atodiad A

Mae Atodiad A yn dangos sut y byddwn yn cyflawni ein hamcanion, a sut mae ein polisïau yn cyd-fynd â'r deilliannau yr ydym eu heisiau.

Mae adolygiad cynhwysfawr o ddata, tystiolaeth a chynlluniau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol yn y gorffennol a'r presennol wedi helpu i lywio rhestr hir o bolisïau ac ymyraethau.
Mae proses gydweithredol sy'n cynnwys gweithdai rhan-ddeiliaid, asesiadau effaith a thrafodaethau â ffocws gydag awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru wedi helpu i gytuno ar y polisïau a'r ymyraethau a nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Cymerwyd agwedd yn seiliedig ar y rhwydwaith ar gyfer ein cynigion, lle mae'r ffocws allweddol ar roi mwy o ddewis i bob grŵp o bobl ynghylch pryd a sut maent yn teithio. O ystyried yr adroddiad ar gyfer Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru: 'Arfer gorau ac arloesedd rhyngwladol mewn trafnidiaeth sy'n uniongyrchol berthnasol i ddatblygu polisi yng Ngogledd Cymru', mae ymyraethau yn ceisio ymateb i ardaloedd daearyddol a phoblogaethau amrywiol Gogledd Cymru, gan ystyried rhannau mwy trefol a gwledig y rhanbarth, gan geisio trafnidiaeth gwbl integredig. Er mwyn helpu i gyflawni hyn:

Tud. 222

Polisïau

Mae polisïau yn cyd-fynd â'n themâu polisi rhanbarthol ac yn adlewyrchu cyd-destun deddfwriaethol a pholisi Cymru ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol. Maent yn gosod y cyfeiriad teithio, gyda chefnogaeth gan:

- **Raglenni** fel ymyraethau lefel uchel sy'n gofyn am reoli prosiectau cysylltiedig yn gydlynol.
- **Prosiectau** fel ymyraethau sydd wedi'u diffinio'n gliriach a fydd yn debygol o ofyn am un neu fwy o gynlluniau i'w gweithredu, a allai ei gwneud yn ofynnol i un neu fwy o awdurdod cyfrifol neu bartneriaeth symud ymlaen a chyflawni. Nodir prosiectau fel rhai sy'n cael effaith ranbarthol neu isranbarthol, ar y graddfeydd gofodol a ganlyn:
  - Pob rhan o Ogledd Cymru
  - Trefi mawr gyda phoblogaeth o dros 10,000
  - Trefi bychain a chyrion trefi mawr
  - Pentrefi
  - Pentrefannau ac anheddau anghysbell.

Cynlluniau

Yna, amlinellir cynlluniau yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol ategol, sy'n cynnwys ymyraethau penodol i'w darparu gan awdurdodau lleol yn unig (ac o'r herwydd nid ydynt yn cynnwys cynlluniau sy'n ymwneud â'r rhwydwaith rheilffyrdd neu gefnffyrdd). Maent yn ceisio gweithredu'r rhaglenni a'r prosiectau a gyfarwyddir gan ein polisïau. Enghraifft yw:

Polisi

Gweithio gyda phartneriaid gan gynnwys y sector masnachol i gyflwyno cynllun llogi beiciau ac e-feiciau cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymwelwyr.

Rhaglen

Llogi Beiciau a Darpariaeth Parcio

Prosiect

Strategaeth parcio beiciau ranbarthol mewn cyfnewidfeydd allweddol gan gynnwys canolfannau trefol, gorsafoedd rheilffordd a gorsafoedd bysiau

Cynllun

Strategaeth beicio Môn a'i gweithredu

Mae ein Harfarniad Llesiant Integredig yn esbonio sut y bydd ein polisïau yn effeithio ar bobl a chymunedau, yr amgylchedd, lleoedd a'r economi, diwylliant a'r Gymraeg.

Uchelgeisiau'r rheilffyrdd

Nid yw'r isadeiledd rhwydwaith rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru wedi'i ddatganoli, sy'n golygu mai cyfrifoldeb Llywodraeth y DU ydyw drwy Network Rail. Mae lefelau gwasanaeth yn cael eu pennu i raddau helaeth gan Lywodraeth Cymru ar gyfer Trafnidiaeth Cymru, a'r Adran Drafnidiaeth, gan weithio gyda'r Cwmnïau Gweithredu Trenau (Trafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast ar hyn o bryd). Mae Cwmnïau Gweithredu Cludo Llwythi yn gwasanaethu anghenion cwsmeriaid, sy'n golygu bod gwasanaethau cludo llwythi yn cael eu harwain yn fasnachol. Darperir y trac ar gyfer cludo teithwyr a llwythi ar y rheilffyrdd gan Network Rail, gyda rheoliadau gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Golyga hyn nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig ac awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru unrhyw ddylanwad uniongyrchol dros wasanaethau neu isadeiledd rheilffyrdd, felly nid oes polisïau penodol yn y Cynllun hwn, na chynlluniau sy'n ymwneud â rheilffyrdd yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Fodd bynnag, mae'n hanfodol bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer rheilffyrdd gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau ehangach ar gyfer gwell cysylltedd ledled Gogledd Cymru a thu hwnt. Ein huchelgais polisi ar gyfer rheilffyrdd yw:

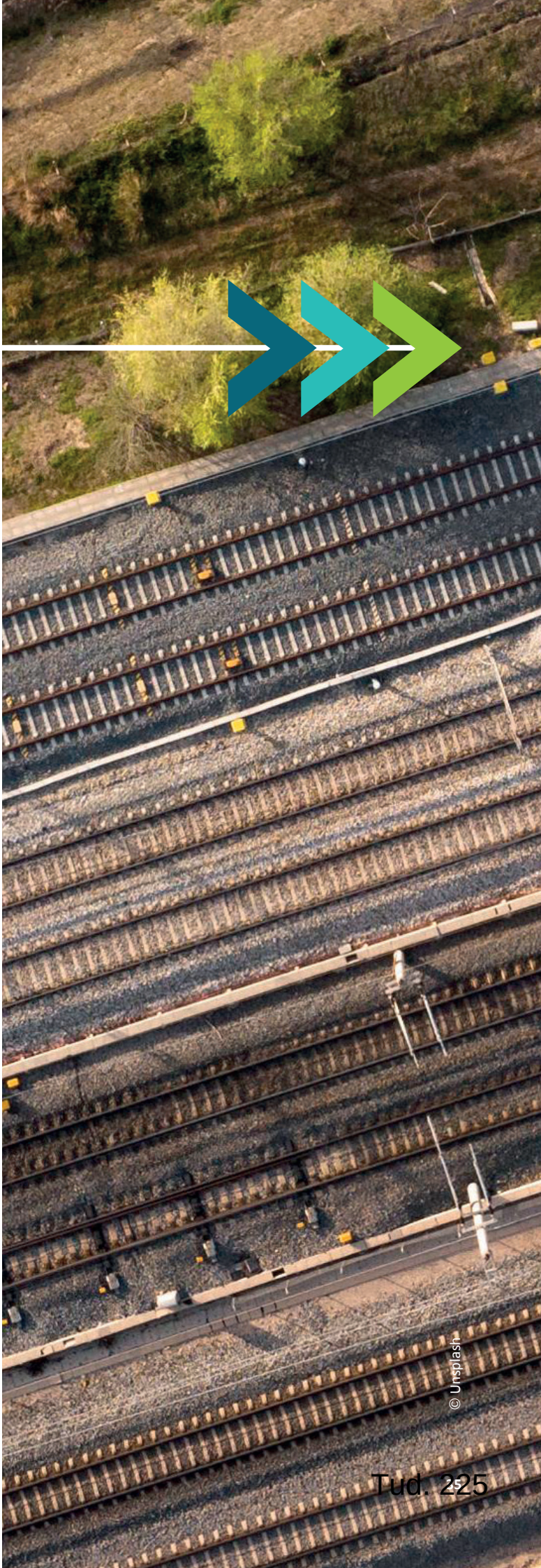
Drwy gydweithio â Trafnidiaeth Cymru a Network Rail, byddwn yn gweithio tuag at rwydwaith rheilffyrdd mwy effeithlon, integredig sy'n canolbwyntio ar deithwyr. Bydd gwasanaethau rheilffyrdd effeithlon ac effeithiol yn caniatáu i bobl a nwyddau symud o ddrws i ddrws yn hawdd trwy wasanaethau ac isadeiledd trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.

Rydym yn cydnabod bod gan Ogledd Cymru gysylltiadau da ar gyfer teithio pellter hirach, gan elwa o wasanaethau rheilffordd uniongyrchol i Lerpwl, Manceinion, Birmingham, Llundain a Chaerdydd. Rydym hefyd yn cydnabod y gwelliannau parhaus sy'n cael eu gwneud, megis cynlluniau clustnodedig ar gyfer gwasanaethau ychwanegol yr awr o orsafoedd fel Bangor a Chyffordd Llandudno, a fflyd newydd o drenau modern a fydd yn arwain at fwy o seddi.

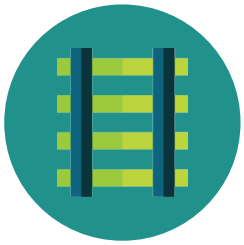
Byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid i gefnogi moderneiddio trenau, a gweld gwelliannau i ddiogelwch, cyfleusterau a mynediad i bawb yn ein gorsafoedd. Mae hyn yn cynnwys gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru a defnyddio'r cyllid Mynediad i Bawb sydd ar gael i wella hygyrchedd mewn gorsafoedd rheilffyrdd ledled y Gogledd, fel rhan o fenter ehangach i greu llwybrau heb rwystrau o fynedfeydd gorsafoedd i blatfformau, gan wneud teithio yn haws i deithwyr ag anableddau, materion symudedd, neu'r rheini sydd â bagiau trwm neu goetsys.

Mae Trafnidiaeth Cymru eisoes wedi cychwyn cynlluniau i weithredu mynediad heb risiau yng Ngorsafoedd Shotton a Rhiwabon. Lle mae achos cryf am orsafoedd neu seilwaith rheilffyrdd newydd a fydd yn gwella mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd heb effeithio'n andwyol ar wasanaethau presennol ac annog teithio cynaliadwy, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid i fwrw ymlaen â'r rhain.

Bydd y gwaith hwn hefyd yn ystyried opsiynau ehangach ar gyfer gwella cyswllt rhwng cymunedau â gorsafoedd rheilffyrdd. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn parhau i ymgysylltu â Thrafnidiaeth Cymru, gan adnabod lleoliadau lle mae cefnogaeth leol am orsaf newydd. Ar hyn o bryd, nid yw gorsaf newydd yn Greenfield, Treffynnon wedi'i andabod fel blaenoriaeth ar gyfer Trafnidiaeth Cymru, ond byddwn yn parhau i helpu i adnabod lle mae cefnogaeth leol am orsaf newydd.



© Unsplash



Ategir ein huchelgais polisi gan ddyheadau rheilffyrdd mwy penodol, sy'n cynnwys gwasanaethau rheilffyrdd a rhaglenni a phrosiectau gorsafoedd ar draws ac sy'n cysylltu Gogledd Cymru, sy'n cael eu hystyried fel a ganlyn:

Prif Lein Gogledd Cymru a Gorsaf Caer

Dyhead rheilffyrdd 1

Bydd cysylltiadau rheilffordd i gyrchfannau allweddol gan gynnwys Llundain Euston, Manceinion (a'i faes awyr), Lerpwl (a'i faes awyr), Caerdydd, Birmingham (a'i faes awyr), Crewe (ar gyfer cysylltiadau pellach), a Warrington (ar gyfer cysylltiad yn y dyfodol â Rheilffordd Pwerdy'r Gogledd) yn cael eu cynnal a'u gwella.

Mae Prif Lein Gogledd Cymru sy'n cysylltu Crewe yn y dwyrain a Chaergybi yn y gorllewin, yn chwarae rhan hanfodol wrth gysylltu cymunedau ar hyd yr arfordir â'i gilydd, ac yn darparu cysylltiadau allweddol i ardaloedd cyflogaeth.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi cynlluniau i ddod â chyflwyno 50% yn fwy o wasanethau ar draws Prif Lein Gogledd Cymru ymlaen o fis Rhagfyr 2026, gan gynnwys gwasanaeth newydd o Landudno i Lerpwl ac ymestyn gwasanaeth Maes Awyr Manceinion i Gaergybi yn lle Llandudno. Rydym yn cydnabod pwysigrwydd Rhaglen Trawsffurfio Manceinion a Gogledd Orllewin Lloegr, sy'n gynllun pwysig wedi'i anelu at roi sylw i faterion tagfeydd rheilffordd presennol ym Manceinion a'r cyffiniau.

Rydym hefyd yn cefnogi cynlluniau ar gyfer y Rhaglen TriLink fel menter flaengar yn canolbwyntio ar welliannau i Brif Lein Arfordir y Gorllewin (WCML) i'r gogledd o Crewe. Gyda'i gilydd, gall y cynlluniau hyn helpu i gyflawni gwell cysylltedd rheilffyrdd gyda Gogledd Cymru.

Dyhead rheilffyrdd 2

Y lefel gwasanaeth a ffafrir ar Brif Lein Gogledd Cymru yw pum trên yr awr gan gynnwys gwasanaeth cyflym.

Mae pwysigrwydd Prif Lein Gogledd Cymru o ran hwyluso teithio cynaliadwy ar gyfer teithiau pellter hirach i'n rhanbarth a chyda'n rhanbarth yn golygu bod yna ddyheadau am bum trên yr awr ar y lein, gan gynnwys gwasanaeth cyflym.

Mae gwelliannau i isadeiledd rheilffyrdd sy'n ofynnol cyn y gellir cyflawni'r lefel gwasanaeth hon. Mae'r rhain yn cael eu hystyried yn eu tro isod.



Dyhead rheilffyrdd 3

Dylid gwneud gwelliannau yng Ngorsaf Caer a fydd yn caniatáu gweithredu lefelau gwasanaeth a ffafrir ar Brif Lein Gogledd Cymru.

Er nad yw yng Ngogledd Cymru, mae Gorsaf Caer yn hynod bwysig i'n defnyddwyr rheilffyrdd, fel lleoliad cyrchfan a chyfnewid, ac mae'n ofynnol i'r holl wasanaethau sy'n defnyddio Prif Lein Gogledd Cymru basio drwodd. Mae cynllun gorsaf Caer yn gyfyngiad ar gyfer gwasanaethau ar hyd Prif Lein Gogledd Cymru yn ogystal â leiniau rheilffordd cyfagos, gan gynnwys lein Amwythig-Wrecsam-Caer. Mae'r cynllun yn cyfyngu ar symud gwasanaethau drwy'r orsaf, yn enwedig i wasanaethau Gogledd Cymru i Crewe ar hyd Prif Lein Gogledd Cymru. Er y gallai'r lefelau gwasanaeth a ffafrir weithredu ar y cynllun presennol, mae hyn yn her sylweddol a byddai'n arwain at lai o ddibynadwyedd gwasanaeth. Byddai'r gwelliannau yng ngorsaf Caer sydd eu hangen i gefnogi'r lefelau gwasanaeth a ddymunir yn cynnwys:

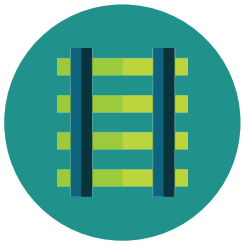
- Gwell signalau rhwng Crewe a Chaer
- Platfform newydd yng Nghaer
- Nifer cynyddol o draciau yn mynd i'r orsaf
- Croesfannau newydd ar lwybrau i'r orsaf

Dyhead rheilffyrdd 4

Dylid gwneud gwelliannau seilwaith Prif Lein Gogledd Cymru a fydd yn galluogi gweithredu pum trên yr awr a lleihau amseroedd teithio, gan flaenoriaethu'r rhannau rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno.

Mae astudiaethau a gynhaliwyd gan Trafnidiaeth Cymru wedi nodi y gellir sicrhau'r manteision mwyaf i ddefnyddwyr yn y tymor byr trwy ganolbwyntio i ddechrau ar welliannau sydd eu hangen rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno i gyflawni lefelau gwasanaeth gwell. Mae uwchraddio angenrheidiol i ganiatáu'r lefelau gwasanaeth hyn yn cynnwys uwchraddio croesffyrdd rheilffordd, platfform newydd yng Nghyffordd Llandudno, a gwelliannau i draciau, switshys a chroesfannau, a signalau.

Cydnabyddir bod cyflawni gwelliannau i'r isadeiledd i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno yn fwy heriol. Yn ogystal ag uwchraddio pellach i groesffyrdd rheilffordd a gwelliannau i draciau, switshys a chroesfannau, a signalau sy'n angenrheidiol ar gyfer trenau trydan. Fel rhan o ddyheadau tymor hwy, mae gwelliannau sylweddol i'r isadeiledd hefyd, yn cynnwys ail-signalu rhwng Cyffordd Llandudno a Bangor, darparu platfform ychwanegol ym Mangor, a mynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti ar Bont Britannia. Edrychir ar raglen fforddiadwy o uwchraddiadau er mwyn gweithredu'r gwelliannau hyn yn effeithiol.



Lein Wrecsam i Lerpwl a Padeswood

Dyhead rheilffyrdd 5

Dylid rhoi blaenoriaeth i welliannau isadeiledd ar Lein Wrecsam i Lerpwl, gan gynnwys dileu'r cyfyngiad capasiti rheilffordd yng Ngwaith Sment Padeswood, er mwyn caniatáu lefelau gwasanaeth o bedwar trên yr awr, gan gynnwys dau yn uniongyrchol i Lerpwl.

Mae Lein Wrecsam i Lerpwl yn cysylltu Wrecsam â Bidston ar Gilgwri gyda rhwydwaith Merseyrail. Ar hyn o bryd, mae gwasanaeth bob 45 munud ac mae'r llwybr wedi'i ddynodi'n 'isadeiledd tagfeydd' gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd oherwydd cyfyngiadau ar y lleoedd isadeiledd ar amserlennu, sy'n effeithio ar y gallu i weithredu gwasanaeth 30 munud ym mhob awr oherwydd llwybrau cludo sy'n gwrthdaro. Mae potensial sylweddol i gynyddu nawdd ar Lein Wrecsam i Lerpwl os bydd lefelau gwasanaeth yn cael eu gwella. Mae dyheadau'n cynnwys gwasanaethau uniongyrchol i Lerpwl gan gyd-fynd ag uchelgais Rhanbarth Dinas Lerpwl am well cysylltedd dros y ffin gyda Gogledd Cymru, a lefel gwasanaeth o hyd at bedwar trên yr awr, a allai gydag amseroedd teithio byrrach:

- Ddarparu cyswllt uniongyrchol o Wrecsam a Gogledd Ddwyrain Cymru i Lerpwl
- Gwella cysylltiadau â Phrif Lein Gogledd Cymru yn Shotton
- Gwella mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy

Ym mis Mai 2025, cyhoeddodd Llywodraeth Cymu gynlluniau, yn dilyn cwblhau gwaith ar y rheilffordd yn Padeswood, i gyflawni cynnydd mewn gwasanaethau tren rhwng Wrecsam a Bidston o ddau drên yr awr o fewn y tair blynedd nesaf, gyda phedwar trên yr awr yn rhedeg yn uniongyrchol rhwng Wrecsam a Lerpwl erbyn 2035.

Mae'r gwelliannau i'r isadeiledd sydd eu hangen ar lein Wrecsam i Lerpwl i'r lefelau gwasanaeth hyn yn cynnwys gwaith ar gilffyrdd Padeswood ac ail-signalu, gwelliannau i groesfannau rheilffordd, a gwelliannau cyflymder lein.

Y prif gyfyngiad i ddarparu cynnydd yn amlder y gwasanaeth ar lein Wrecsam i Lerpwl yw traffig cludo llwythi yng Ngwaith Sment Padeswood. Ni ellir gweithredu unrhyw gynnydd yn amlder y gwasanaeth rheilffordd ar hyd y lein nes mynd i'r afael â'r cyfyngiad capasiti hwn. Mae'r gwelliannau angenrheidiol yn gofyn am ddarparu mynediad uniongyrchol i'r cilffyrdd o'r brif lein, gan ddileu symudiadau siynt ar y brif lein. Byddai'r gwelliannau hefyd yn cefnogi gweithrediadau cludo llwythi rheilffordd mwy effeithlon a defnyddio llwythi rheilffordd ar gyfer cerbydau sment o'r safle gan leihau traffig HGV ar ffyrdd lleol.

Cyfnewidfa Gorsaf Shotton

Dyhead rheilffyrdd 6

Dylid gwella Gorsaf Shotton i greu cyfnewidfa o ansawdd uchel a hollol hygyrch rhwng Lein Wrecsam i Lerpwl a Phrif Lein Gogledd Cymru gyda theithio llesol da a mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus.

Mae Gorsaf Shotton yn gyfleuster strategol pwysig yng Ngogledd Cymru gan ei bod yn cael ei gwasanaethu gan Brif Lein Gogledd Cymru a Lein Wrecsam i Lerpwl. O'r herwydd, mae'n rhoi cyfle i deithwyr gyfnewid rhwng y ddwy lein. Fodd bynnag, mae'r ddarpariaeth bresennol i gerddwyr rhwng y platfformau yn is-safonol ac nid yw'n darparu mynediad heb risiau. Er mwyn manteisio i'r eithaf ar Shotton a'r cyfleoedd cyfnewid, mae'n hanfodol bod cyfleusterau yn yr orsaf yn cael eu gwella, gan nodi bod pobl eisiau croesi'r rheilffordd rhwng Stryd Fawr Shotton a Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy.

Gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy

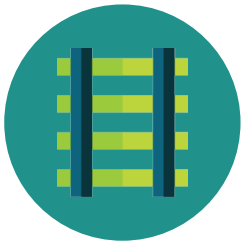
Dyhead rheilffyrdd 7

Dylid bwrw ymlaen â mynediad newydd a gwell at wasanaethau rheilffordd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ar Lein Wrecsam i Lerpwl gyda theithio llesol ategol a mynediad trafnidiaeth gyhoeddus i'r orsaf.

Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy yw un o ardaloedd cyflogaeth mwyaf y DU gyda thua 9,000 o weithwyr. Mae'n ganolbwynt cenedlaethol ar gyfer gweithgynhyrchu uwch, ac mae'n cynnwys sawl gorsaf bŵer, y gwaith gwastraff-i-ynni rhanbarthol a nifer o fentrau diwydiannol a logisteg mawr, canolig a bach. Mae'r Parc Diwydiannol yn darparu cyflogaeth o ansawdd uchel, nid yn unig yn lleol, ond hefyd i bobl o bob rhan o Ogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr. Er gwaethaf yr arwyddocâd hwn, mae cysylltiad gwael iawn ar gludiant cyhoeddus i'r safle o'r orsaf bresennol ym Mhont Penarlâg, ac mae cyfran fawr o weithwyr yn teithio mewn car. Byddai gorsaf newydd yng

Nglannau Dyfrdwy, sydd wedi'i lleoli ar Lein Wrecsam i Lerpwl i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy rhwng Pont Penarlâg a Neston yn:

- Darparu cyfleoedd cyflogaeth yng Nglannau Dyfrdwy i bobl nad ydynt yn teithio mewn car
- Darparu dewis o ddull ar gyfer cymudo i Lannau Dyfrdwy
- Lleihau traffig ar goridor yr A494



Lein Amwythig – Wrecsam – Caer

Dyhead rheilffyrdd 8

Dylid mynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti ar lein Amwythig – Wrecsam – Caer er mwyn sicrhau bod dau drên yr awr yn aml, yn ogystal ag amseroedd teithio llai lle bo hynny'n bosibl.

Mae Lein Amwythig–Wrecsam–Caer yn cysylltu Gogledd a De Cymru fel rhan o lein hirach Llinell y Mers, felly mae'n hanfodol ar gyfer cysylltedd yng Nghymru. Mae achos i gynyddu amlder y gwasanaeth teithwyr ar hyd y lein hon i ddau drên yr awr, ond mae angen goresgyn y capasiti signalau cyntaf yn Gobowen, ac mae angen goresgyn y cyfyngiad capasiti rhwng Wrecsam a Chaer (lle mae'r lein ar hyn o bryd yn un trac).

Leiniau Dyffryn Conwy ac Arfordir Cambria

Dyhead rheilffyrdd 9

Dylid ystyried gwelliannau capasiti leiniau, amlder gwasanaeth uwch a gwella capasiti trenau ar Leiniau Dyffryn Conwy ac Arfordir Cambrian, gyda chymorth mesurau bysiau cyflenwol.

Mae Leiniau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian yn chwarae rhan bwysig wrth alluogi teithiau trwy ddulliau cynaliadwy mewn ardaloedd gwledig, lle maent yn darparu cysylltiad â'r ardaloedd cyfagos sy'n bwysig i bobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig. Maent hefyd yn arwyddocaol o ran cefnogi'r economi ymwelwyr yn yr ardaloedd y maent yn eu gwasanaethu, er enghraifft cysylltu lleoedd yng Ngogledd Cymru â marchnadoedd mawr yn Lloegr. Ar gyfer Dyffryn Conwy, dyma'r pentrefi prydferth gerllaw Eryri fel Betws y Coed; ar gyfer Arfordir y Cambrian, mae hyn yn cynnwys trefi gwyliau fel Pwllheli. Felly, mae capasiti, dibynadwyedd, gwytnwch ac amser teithio yn bwysig ar y ddwy lein hyn, yn enwedig yn sgil digwyddiadau llifogydd diweddar ar y leiniau sydd wedi lleihau pa mor ddibynadwy yw'r gwasanaethau.

Uchelgeisiau'r ffyrdd strategol

Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN) yng ngogledd Cymru yn cynnwys ffyrdd A mawr, sy'n cael eu rheoli a'u cynnal a'u cadw gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru. Yn yr un modd â'r rheilffyrdd, mae hyn yn golygu nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig a'r awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru unrhyw ddylanwad uniongyrchol dros y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi opsiynau I fynd i'r afael â phroblemau yn ymwneud â thrafnidiaeth ar y rhwydwaith ffyrdd strategol ac amlygu dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau ehangach ar gyfer cysylltedd ehangach i ogledd Cymru. Ein dyhead polisi ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd strategol yw:"

Drwy gydweithio ag Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru, byddwn yn gweithio tuag at rwydwaith ffyrdd strategol mwy effeithlon, integredig a gwydn. Bydd ffyrdd strategol effeithlon ac effeithiol yn galluogi pobl a nwyddau i symud yn rhwydd rhwng canolfannau cyflogaeth mawr, iechyd, addysg a chyfleusterau a seilwaith cymunedol arall. Bydd ein ffyrdd strategol yn wydn yn erbyn digwyddiadau tywydd garw ac yn gwella bioamrywiaeth.

Ategir ein huchelgais polisi gan ddyheadau rhwydwaith ffyrdd strategol mwy penodol, sy'n cynnwys rhaglenni cynnal a chadw priffyrdd, capasiti a phrosiectau gwella diogelwch ar draws ac yn cysylltu gogledd Cymru, sy'n cael eu hystyried fel a ganlyn:

Cynlluniau cynnal a chadw a gwella priffyrdd mawr

Dyhead SRN 1

Dylid cynnal a chadw'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol i sicrhau bod llwybrau'n parhau i fod yn ddiogel ac yn ddibynadwy.

Mae'n hanfodol cynnal a chadw ein ffyrdd A mawr i safon diogel a dibynadwy i gefnogi ein hiechyd a'n llesiant economaidd. Rydym hefyd angen i'n rhwydwaith ffyrdd strategol fod yn wydn i effeithiau newid hinsawdd a'r risg llifogydd o ddigwyddiadau tywydd eithafol, sy'n gofyn am gynnal a chadw a gwelliannau parhaus i'r draenio. Rydym yn parhau i gefnogi ein Hasiant Cefnffyrdd a'r gwasanaethau brys gan ymdrin â digwyddiadau ac oedi mor effeithlon ac effeithiol â phosib er mwyn helpu i gadw ein pobl a'n nwyddau i symud.



Dyhead SRN 2

Dylid amnewid Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494 er mwyn sicrhau dibynadwyedd parhaus symudiadau traws-ffiniol hanfodol.

Mae amnewid y bont ar draws Afon Dyfrdwy ar yr A494 wedi'i nodi fel blaenoriaeth yn Rhaglen Adnewyddu Asedau Mawr Llywodraeth Cymru. Dylai hyn gynnwys gwell darpariaeth ar gyfer cerdded, olwyno a beicio.

Dyhead SRN 3

Dylid adolygu'r achos dros gyflawni cynlluniau priffyrdd strategol, yn enwedig lle gall y cynlluniau hyn ddarparu manteision ehangach a gwella cyfleusterau ar gyfer teithio cynaliadwy. Coridor yr A494/A55/Sir y Fflint a'r A483 Wrecsam yw'r llwybrau blaenoriaeth

Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau nad yw'r cynlluniau blaenorol ar gyfer Gwelliannau Coridor Sir y Fflint ar yr A55/A494/A548 yn cael eu datblygu yn dilyn argymhellion yr Adolygiad Ffyrdd ac ar hyn o bryd mae wrthi'n comisiynu gwaith newydd i ddatblygu Strategaeth Llwybrau ar gyfer yr A55/A494 a fydd yn nodi'r heriau a'r problemau ar hyd y coridor ynghyd ag ymyriadau posibl i fynd i'r afael â nhw. Mae hyn yn cynnwys cadarnhad gan Lywodraeth Cymru ei bod wedi comisiynu astudiaeth (Camau 1 a 2 WelTAG) i ystyried heriau gweithredol y rhwydwaith, gwydnwch a diogelwch ffyrdd rhwng Cyffyrdd 14 a 18 ar yr A55.

Ar yr A483 yn Wrecsam, roedd gwelliannau a gyflwynwyd yn flaenorol yn ceisio mynd i'r afael â diffyg capasiti yng Nghyffyrdd 4 a 5 a materion diogelwch gweithredol tra'n cefnogi'r gwaith o ddarparu safleoedd datblygu Porth y Gorllewin a Lower Berse Farm. Mae gwaith datblygu yn archwilio integreiddio ehangach cyfleoedd, er enghraifft fel rhan o'r Porth Gorllewinol sy'n ystyried pob dull o deithio.

Ers tro, mae dyheadau wedi bod am welliannau priffyrdd strategol dethol yng ngogledd Cymru, sydd wedi cael eu bwrw ymlaen drwy waith arfarnu ac achos busnes. Un o'r rhain yw ffordd osgoi Llanbedr, ac mae Cyngor Gwynedd yn cydweithio â phartneriaid I adnabod pecyn o ddatrysiadau trafnidiaeth cynaliadwy I wella mynediad a lleddfu probvlemau trafnidiaeth yn Llanbedr. Mae hyn yn cael ei brosesu drwy'r broses WelTAG yn unol ag Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru.



Gwytnwch Croesiadau'r Fenai

Dyhead SRN 4

Dylid bwrw ymlaen â'r achos am drydydd Croesiad dros y Fenai. Gallai hyn wella dibynadwyedd amser siwrne, gwella capasiti, darparu gwell cyfleusterau i ddefnyddwyr dulliau cynaliadwy.

Mae Croesiadau'r Fenai sy'n cysylltu Ynys Môn â thir mawr gogledd Cymru yn hynod bwysig i bobl a busnesau ar ddwy ochr y Fenai. Gall digwyddiadau sy'n arwain at gau'r croesiadau a thagfeydd difrifol arnynt gael effaith andwyol sylweddol ar gymunedau a busnesau. Y ffactorau pwysig i'w hystyried yw:

- Mae pobl yn teithio i'r gwaith i'r ddau gyfeiriad ac maent angen bod yn medru dibynnu ar eu siwrne
- Mae gwasanaethau allweddol i drigolion Ynys Môn, ac yn amlwg, Ysbyty Gwynedd, wedi'u lleoli ar draws y Fenai
- Mae busnesau angen dibynadwyedd i gynllunio symudiad nwyddau a phobl
- Gall mynediad fod yn annibynadwy i'r porthladd, Porthladd Rhydd, a'r safle datblygu yn Wylfa

Am y rhesymau hynny, mae gan ein cymunedau yng ngogledd Cymru ddyhead am drydedd croesiad dros y Fenai fydda'n gwella gwytnwch a chynyddu capasiti, tra hefyd yn darparu cyfleusterau o ansawdd uchel am deithio llesol a chludiant cyhoeddus. Mae cyfle i weithio gyda datblygwyr posib yn Wylfa i gydweithio ar welliannau trafnidiaeth a datblygiadau cysylltiadau pŵer.

Dyhead SRN 5

Dylid bwrw ymlaen â mesurau fydd yn gwella gwytnwch Croesiadau'r Fenai.

Yn y tymor byrrach, mae'n hanfodol bwrw ymlaen gydag argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i wella gwytnwch croesiadau'r Fenai. Mae'r pecyn o ymyraethau sy'n cael eu hargymell yn cynnwys cludiant cyhoeddus a gwelliannau seilwaith teithio llesol, allwyrwyr gwynt, gwelliannau i gyffyrdd a mesurau rheoli traffig.



© Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru

Galluogi newidiadau i ymddygiad teithio

O ystyried ein daearyddiaeth unigryw, ein poblogaeth a'n cyrchfannau ledled gogledd Cymru, rydym am sicrhau bod gan ein trigolion a'n hymwelwyr ddewis ynghylch sut maent yn teithio. Bydd hyn yn cynnwys creu amodau ffafriol fydd yn rhoi rhyddid i bobl a busnesau wneud penderfyniadau, ac ar yr un pryd, rydym angen amser i ystyried effeithiau teithio ar ein heconomi, ein hamgylchedd, ein cymdeithas a'n diwylliant. Mae newid mewn ymddygiad a dewisiadau teithio yn perthyn yn agos i bolisïau, rhaglenni a phrosiectau ehangach ar gyfer defnydd tir, cysylltedd digidol, cludo a logisteg, integreiddio ac ymyraethau dulliau penodol, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Mae ein polisïau a'n hymyraethau ar gyfer helpu pobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy yn cynnwys:

Tud. 234



Rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut maent yn teithio i'r gwaith

Polisi CB1

Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i safleoedd cyflogaeth mawr yn cael eu hadnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Dylai gwelliannau ystyried patrymau gwaith shifft, patrymau gwaith tymhorol a lle gellir cyflawni'r fwyaf o effaith.

Mae llesiant economaidd gogledd Cymru yn gofyn am system trafnidiaeth sy'n darparu mynediad dibynadwy a chyfleus i gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant. Mae nifer ohonom yn cymudo mewn car, naill ai drwy ddewis, neu oherwydd diffyg dewis amgen deniadol arall. Mae hyn yn cyfrannu at dagfeydd traffig, allyriadau carbon a phroblemau ansawdd aer ar hyd coridorau allweddol, megis yr A55. Hefyd, mae'n creu heriau cymdeithasol a busnes drwy gyfyngu ar fynediad i gyfleoedd ar gyfer y trigolion hynny sydd ddim yn gyrru, neu sydd heb gar, ac mae diffyg dewisiadau trafnidiaeth yn dylanwadu ar gyflogaeth a recriwtio. Gall rhwydwaith cludiant cyhoeddus a theithio llesol deniadol, effeithlon chwarae rhan hanfodol i leihau amddifadedd drwy ddarparu mynediad i gyfleoedd swyddi, hyfforddiant, iechyd a llesiant ac addysg.

Un ffordd y gall busnesau a sefydliadau gefnogi a bwydo i mewn fyddai drwy Gynlluniau Teithio Gweithle, sy'n cysylltu â rhai o'n polisïau eraill, yn cynnwys rhoi gwybodaeth i bobl wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy, clybiau ceir a rhannu ceir.

Polisi CB2

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau sy'n annog teithio cynaliadwy i'r gwaith mewn safleoedd cyflogaeth sy'n agos at y ffin, megis Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Diwydiannol Wrecsam, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer, a chanol dinasoedd Wrecsam a Chaer.

Mae cysylltiadau cryf rhwng cymunedau ac economïau gogledd-ddwyrain Cymru a gogledd-orllewin Lloegr. Adlewyrchir hyn yn y nifer o deithiau dros y ffin bob dydd, yn enwedig ar gyfnodau brig pan fo nifer uchel o bobl yn teithio ar gyfer gwaith. Gall hyn arwain at dagfeydd yn ystod oriau brig ar lwybrau allweddol megis yr A55, A494 a'r A483.

Mae nifer o safleoedd cyflogaeth arwyddocaol ar y ddwy ochr i'r ffin, gan gynnwys Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, canol dinasoedd Wrecsam a Chaer, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer a Stad Ddiwydiannol Wrecsam. Bydd lleihau nifer y bobl sy'n cymudo i'r lleoliadau hyn mewn car yn cael effeithiau amgylcheddol positif, ond hefyd yn lleihau effaith tagfeydd ac oedi ar deithiau pellach ar y rhwydwaith priffyrdd. Er mwyn gwella'r cysylltiadau teithio cynaliadwy i'r safleoedd hyn ar gyfer trigolion gogledd Cymru, a thrigolion Lloegr sy'n gweithio yng ngogledd Cymru, bydd angen i'r awdurdodau lleol ar y naill ochr i'r ffin weithio mewn partneriaeth, ynghyd â Thrafnidiaeth Cymru a gweithredwyr trafnidiaeth.



Polisi CB3

Gweithio gydag Awdurdodau Lleol a Chyfunol cyfagos, gan gynnwys Gorllewin Swydd Gaer a Chaer, a Rhanbarth Dinas Lerpwl i sicrhau dull ategol i Gynllunio Trafnidiaeth, yn enwedig yn Is-ranbarth Mersi a'r Ddyfrdwy. Dylai hyn ystyried teithiau cymudo a symudiadau cludo llwythi.

Y tu hwnt i'r safleoedd cyflogaeth hyn y cyfeirir atynt ym Mholisi CB2 ac yn agos at y ffin, mae mannau deniadol am deithiau hwy eraill yn Lloegr gan eu bod yn fannau deniadol i weithio i drigolion gogledd Cymru, ac mae canolfannau poblogaeth uchel lle y mae cyflogwyr gogledd Cymru yn mynd ati i recriwtio gweithwyr ohonynt. Dylid rhoi dewis i gymudwyr sy'n teithio ar y siwrneion hyn ynghylch sut maent yn teithio i'r gwaith, a hynny er mwyn lleihau'r defnydd o gar, ac i sicrhau bod rhagor o gyfleoedd cyflogaeth yn hygyrch i gymunedau.

Polisi CB4

Dylai cymudwyr i Barth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam fedru cael mynediad at swyddi gan ddefnyddio isadeiledd seiclo a cherdded ansawdd uchel, gwell gorsafoedd rheilffordd cyfagos, neu wasanaethau bws sy'n ddeniadol ac yn adlewyrchu patrymau gwaith y cyflogwyr yn y Parth Buddsoddi.

Mae Llywodraethau'r DU a Chymru wedi cyfleu eu cefnogaeth i Barth Buddsoddi sy'n cefnogi gweithgynhyrchu uwch yn Sir y Fflint a Wrecsam. Mae hwn yn gyfle a allai gynnwys £160m o gyllid ar gyfer y rhanbarth dros y 10 mlynedd nesaf. Mae hyn yn gyfle mawr i'n pobl a'n busnesau, yn enwedig ein cymunedau yn ardaloedd Sir y Fflint a Wrecsam. Bydd y Parth Buddsoddi yn cefnogi creu swyddi ac yn helpu â chadw gweithwyr yn y rhanbarth. Mae hyn yn peri her i'n rhwydwaith trafnidiaeth ac yn gyfle i'w wella. Bydd trafnidiaeth yn chwarae rhan hanfodol wrth gefnogi llwyddiant y Parth Buddsoddi drwy sicrhau bod modd i bobl sy'n byw yng ngogledd Cymru gael mynediad at y cyfleoedd cyflogaeth presennol a newydd. Mae helpu pobl sydd heb fynediad at gar preifat i gyrraedd ein safleoedd cyflogaeth mawr ar gyfer gwaith neu hyfforddiant yn fater â blaenoriaeth ar gyfer Cynghrair Arweinyddiaeth Wrecsam.



Polisi CB5

Pan fo'n bosibl, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i ddefnyddio cyllid y Parth Buddsoddi ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth cynaliadwy sy'n gwella mynediad at gyflogaeth a chefnogi'r gwaith darparu a llwyddiant y Parth Buddsoddi.

Mae posibilrwydd i'r cyllid o'r Parth Buddsoddi roi cyfle i wella prosiectau, gan geisio datgloi cyllid cyfalaf a refeniw fyddai'n cefnogi cyflawniad gwell mynediad cynaliadwy at gyflogaeth.

Polisi CB6

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau dewisiadau doethach sy'n hwyluso cymudo mwy cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth yng Ngwynedd ac Ynys Môn.

Mae cyflogaeth sy'n cael ei arwain gan y sector cyhoeddus yn ardal Bangor, Caernarfon ac Ynys Môn, ynghyd â Phorthladd Rhydd Caergybi ac unrhyw gynigion sydd ar y gweill yn Wylfa, yn rhoi cyfle gwirioneddol i hwyluso symudiad at gymudo cynaliadwy. Mae'r heriau yma yn wahanol i rai'r dwyrain yn sgil natur fwy gwledig yr ardal o amgylch. Gellir ymdrin â hyn drwy gydweithio rhwng awdurdodau lleol ar ddwy ochr y Fenai, Trafnidiaeth Cymru, gweithredwyr preifat, a chyflogwyr mawr.

Polisi CB7

Bydd creu Partneriaethau Trafnidiaeth Strategol yn cael eu hymchwilio mewn lleoliadau cyflogaeth mawr.

Mae Partneriaeth Trafnidiaeth Strategol, fel yr argymhellir gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, yn bartneriaeth fyddai'n dod â'r cyflogwyr mawr ynghyd yn yr is-ranbarthau, ynghyd ag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru, i adnabod y mesurau y gellir eu rhoi yn eu lle i leihau'r defnydd o geir ar gyfer cymudo mewn ardaloedd a chlystyrau cyflogaeth allweddol. Argymhellodd y Comisiwn y dylai'r rhain ganolbwyntio yn y lle cyntaf ar Lannau Dyfrdwy a Wrecsam (lle mae clwstwr o gyflogwyr sector preifat), ac yn ardal y Fenai lle mae dominyddiaeth sector cyhoeddus o ran cyfleoedd cyflogaeth. Gallai cyfnod prawf am gyfnod cychwynnol i'w gytuno, helpu i adnabod y dull strategol mwyaf priodol a'r cydlynu adnoddau sydd ei angen.



Rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut maent yn cael mynediad at wasanaethau

Polisi CB8

Rhoddir blaenoriaeth i ariannu cynlluniau a gwasanaethau sy'n gwella mynediad cynaliadwy at wasanaethau hanfodol sy'n cyfoethogi bywyd, megis addysg, gofal iechyd, canol trefi a chyfleusterau cymunedol. Unwaith y bydd yn ei le, dylid blaenoriaethu unrhyw isadeiledd sy'n cefnogi mynediad at y gwasanaethau hyn ar gyfer cynnal a chadw pan fo'n briodol.

Bydd cael rhwydwaith teithio teg a chyfiawn yng ngogledd Cymru yn golygu y dylai trigolion ac ymwelwyr gael dewis ynghylch sut maent yn teithio ar gyfer pob siwrne. Mae'n hanfodol bwysig bod pob trigolyn yn cael mynediad at wasanaethau hanfodol a chyfleusterau cymunedol megis meddygfeydd meddygon teulu, deintyddion, ysbytai, ysgolion, colegau, prifysgolion, amgueddfeydd, llyfrgelloedd, siopau ac addoldai. Bydd mynediad rhwydd a dibynadwy i gyrchfannau o'r fath yn gwneud cyfraniad positif i'n llesiant.

Lle bo'n bosib ac yn briodol, dylid rhoi blaenoriaeth i wella mynediad at wasanaethau ac asedau presennol.

Polisi CB9

Ymchwilir i gyflwyno Contract Gwasanaethau Cyffredinol yn un o'r ardaloedd awdurdod lleol yng ngogledd Cymru, gyda golwg ar gyflwyno'n ehangach ar draws y rhanbarth pe byddai'n llwyddiannus.

Darperir cludiant i nifer o wasanaethau hanfodol gan awdurdodau lleol drwy gontractau am gludiant ysgol, gwasanaethau cymdeithasol a chludiant cleifion nad ydynt yn rhai brys. Argymhellodd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru y dylid ymchwilio i 'gontract gwasanaethau trafnidiaeth cynhwysfawr'. Mae hwn yn gysyniad newydd i ogledd Cymru, a byddai'n gontract sy'n cyfuno'r holl wasanaethau hyn i roi gwell gwasanaeth i'r cyhoedd a lleihau dyblygu adnoddau.



Rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut maent yn cael mynediad at addysg

Polisi CB10

Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i sefydliadau addysg yn cael eu hadnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Mae hyn yn cynnwys: Safleoedd Addysg Uwch (prifysgolion ym Mangor a Wrecsam, ond hefyd y rhai yng ngogledd orllewin Lloegr); Safleoedd Addysg Bellach (yn cynnwys Grŵp Llandrillo Menai a Choleg Cambria); Ysgolion Uwchradd; ac Ysgolion Cynradd.

Mae rhwydwaith trafnidiaeth deniadol ac effeithlon yn chwarae rhan hanfodol o ran lleihau amddifadedd drwy roi mynediad at hyfforddiant ac addysg. I annog meddylfryd hirdymor o ddewis teithio llesol ar gyfer siwrneion addas, mae'n bwysig bod pobl ifanc yn dod i arfer â gwneud hyn o oed cynnar. Bydd dewis cerdded neu feicio i'r ysgol yn helpu gyda hyn, ac yn cefnogi buddion ehangach, megis:

- Ffordd o fyw iachach
- Llai o dagfeydd a phroblemau parcio yn ystod amser ysgol
- Gwell ansawdd aer ger ysgolion
- Llai o allyriadau cerbydau

Dylai cynllun teithio llesol i ysgolion gael ei gyflwyno ar gyfer pob ysgol, i helpu i ddarparu rhestr o gamau gweithredu y mae pob ysgol yn ymrwymo iddynt. Dylai anelu at ysbrydoli myfyrwyr, rhieni, gwarcheidwaid a staff i gerdded, olwyno neu feicio i'r ysgol.

Polisi CB11

Dylai awdurdodau lleol ymestyn eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy ar gyfer plant, rhieni a staff.

Mae'n hanfodol ein bod yn annog pobl ifanc i ddewis dulliau teithio llesol wrth deithio i'r ysgol, lle bo modd, ac mae cludiant o'r cartref i'r ysgol yn fater penodol bwysig i nifer o rieni a phlant, ac yn sicrhau mynediad diogel a chyfleus at ddysgu. Mae ymgyrchoedd cenedlaethol presennol fel Kerbcraft, sef strategaeth genedlaethol ar gyfer diogelwch cerddwyr plant a ariennir gan Lywodraeth Cymru, yn cynnig enghreifftiau o arfer gorau, yn enwedig o fewn ac o amgylch ysgolion, i hyrwyddo teithio llesol.

Polisi CB12

Bydd awdurdodau lleol yn parhau i ddefnyddio setiau data lleol a pholisïau megis Mesur Teithio gan Ddysgwyr i flaenoriaethu llwybrau i'r ysgol ar gyfer gwelliannau diogelwch.

Os ydym ni am annog pobl ifanc a'u rhieni i ddewis teithio llesol ar gyfer eu siwrne i'r ysgol, mae'n bwysig bod gwybodaeth a seilwaith addas yn eu lle fel eu bod yn medru teithio'n gynaliadwy ac yn ddiogel.



Rhoi dewisiadau i bobl mewn ardaloedd gwledig a lled-drefol

Polisi CB13

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gyflawni'r gwelliannau trafnidiaeth angenrheidiol cymdeithasol sy'n atal ynysu gwledig. Dylai hyn flaenoriaethu gwell cysylltiad cymunedau gwledig i: gymunedau cyfagos, trefi cyfagos, cyfleusterau cymunedol cyfagos a gwasanaethau allweddol megis iechyd, siopau, addysg, a chyfnewidfeydd trafnidiaeth er mwyn teithio ymhellach.

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn cydnabod bod angen hwyluso peth symudiad moddol draw o ddefnyddio car preifat ac yn nodi sut ellir cyflawni hyn yng ngogledd Cymru drwy well cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn, a rhwng, ein trefi a'n dinasoedd. Tra'n cydnabod bod lleihau'r defnydd o geir mewn cymunedau gwledig yn fwy heriol, mewn ardaloedd gwledig, rydym yn cydnabod:

- Bod gwasanaethau a swyddi yn aml ymhellach i ffwrdd o ble mae pobl yn byw
- Y gall cerdded a beicio ar lwybrau gwledig deimlo'n llai diogel
- Bod gwasanaethau bws rheolaidd yn llai cyffredin ac yn aml nid ydynt yn gweithredu yn fasnachol

Mae hyn yn rhoi cyfle i ni roi opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy gwell i drigolion cymunedau gwledig a darparu'r cysylltiadau sy'n atal teimladau ynysig, ac yn ei dro, mae'n gadael i drigolion gael mynediad diogel at y gwasanaethau y maent eu hangen. Mae hyn yn golygu bod modd ystyried dulliau mwy arloesol o wasanaethu cymunedau gwledig er mwyn darparu'r gwasanaethau a'r seilwaith sydd ei angen yn gymdeithasol. Ymysg yr enghreifftiau sy'n cael eu hystyried fel rhan o'r cynllun trafnidiaeth gymunedol a'r polisïau a'r ymyraethau teithio llesol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae:

- Trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n gwasanaethu ardaloedd sydd ddim yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau bws llwybr penodol, megis gwasanaethau Fflecsi
- Mentrau trafnidiaeth cymunedol, megis gwasanaethau galw a theithio
- Cynlluniau clybiau car, sy'n rhoi ffordd rwydd a fforddiadwy i bobl rannu'r buddion o ddefnyddio car heb y gost o fod yn berchen ar un
- Cyflawni cyfleusterau i gerddwyr fel llwybrau anffurfiol sy'n cysylltu cymunedau, lle gall gwirfoddolwyr lleol adeiladu llwybrau gyda chytundebau â thirfeddianwyr lleol

Mae Fflecsi yn wasanaeth trafnidiaeth ymateb i'r galw yng Nghymru, sy'n cael ei weithredu gan Drafnidiaeth Cymru ar y cyd ag awdurdodau lleol a gweithredwyr bws. Yn wahanol i wasanaethau bws traddodiadol, nid yw Fflecsi yn dilyn llwybrau neu amserlenni penodol. Yn lle hynny, mae'n codi ac yn gollwng teithwyr mewn lleoliadau y maent wedi gofyn amdanynt, o fewn parth dynodedig. Mae'r gwasanaeth yn addasu ei lwybrau mewn amser real, yn seiliedig ar archebion teithwyr, gan ei wneud yn fwy addasadwy i anghenion teithio unigol. Gall teithwyr archebu taith ar ap neu dros y ffôn.

Mae'r diffyg opsiynau teithio sydd gan drigolion mewn cymunedau gwledig yn golygu y bydd y car preifat yn aml yn ddull teithio angenrheidiol sy'n cael ei ddewis ar gyfer nifer o siwrneion y teithir arnynt mewn ardaloedd gwledig. Gellid lleihau effaith amgylcheddol y siwrneiau hyn drwy annog neu hwyluso symudiad i gerbydau trydan neu Gerbydau Allyriadau Isel Iawn i drigolion gwledig, neu gyda chlybiau rhannu car i leihau'r defnydd o geir preifat. Mae hyn yn cael ei ystyried ymhellach fel rhan o ffyrdd, strydoedd a pharcio yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.



© Unsplash



Rhoi gwybodaeth i bobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy

Polisi CB14

Bydd ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu yn cael eu datblygu sy'n ystyrlon ac yn canolbwyntio ar godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy. Bydd ymgyrchoedd yn defnyddio technegau arloesol i dargedu'r gynulleidfa gywir, yn enwedig y grwpiau hynny sy'n anoddach i'w cyrraedd. Dylid cymryd dull rhanbarthol at hyn pan fo'n briodol.

Mae darparu'r seilwaith a'r gwasanaethau sy'n galluogi pobl i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy yn bwysig ond ni all fod yn effeithiol oni bai bod pobl yn ymwybodol ohonynt a'r buddion o'u defnyddio. Mae ymgyrchoedd marchnata a chyfathrebu yn hanfodol ac yn gallu cael eu teilwra i ganolbwyntio ar grwpiau defnyddwyr targed penodol, megis trigolion a defnyddwyr hamdden, cymudwyr, pobl ifanc, neu bobl hŷn. Mae prosiectau ledled gogledd Cymru i gefnogi ymgyrch hyrwyddo a rhaglenni cynllunio teithio, yn cynnwys:

- Cefnogi'r digwyddiad Diwrnod Di-gar y Byd blynyddol mewn rhai o'n trefi mwy
- Deunyddiau ymwybyddiaeth iechyd cyhoeddus ac ansawdd aer
- Adnoddau ar-lein ynghylch cludiant cynaliadwy a chanllawiau cynllunio teithio
- Hyrwyddo apiau sy'n cynnig talebau arbed arian ar gyfer defnyddio cludiant cyhoeddus, cerdded neu feicio
- Eirioli ar ran Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru ac annog sefydliadau sector cyhoeddus, preifat a
- thrydydd sector i gofrestru i ymrwymo i waith tuag at gamau sy'n cyfrannu at hyrwyddo teithio iach i'w staff a'u defnyddwyr gwasanaeth
- Cydweithio â darparwyr gwasanaeth addysg i hwyluso dewisiadau teithio cartref i'r ysgol cynaliadwy, a hyfforddiant teithio annibynnol

Bydd yr ymyraethau hyn yn ein helpu i brofi strydoedd sy'n rhydd o draffig, ynghyd â gwneud teithio'n haws i'r rhai sy'n dibynnu ar gerbydau preifat am resymau iechyd a symudedd. Ynghyd â rhoi cyfle i ail-ddychmygu ein ffyrdd a'n strydoedd o amgylch pobl, byddwn yn grymuso pobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy drwy well mynediad at wybodaeth. Mae hyn yn cysylltu'n dda i'n polisïau a'n ymyraethau ar gyfer mynediad at addysg, a chysylltedd digidol, fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Helpu pobl i fwynhau ein hatyniadau i ymwelwyr a chefnogi'r diwydiant twristiaeth

Polisi CB15

Gweithio gyda phartneriaid a rhan-ddeiliaid yn y sector twristiaeth i archwilio dulliau i annog ymwelwyr i ogledd Cymru i deithio'n gynaliadwy tra'n gwella'r profiad i ymwelwyr a hybu'r economi ymwelwyr.

Mae'r economi ymwelwyr yn hynod bwysig i ogledd Cymru. Mae ein rhanbarth yn elwa o amgylchedd o ansawdd uchel ac mae'n gartref i rai o atyniadau gorau'r DU i ymwelwyr sy'n apelio at y rhai sy'n ymgymryd ag arosiadau byrrach neu hwy. Mae'r cynnig i ymwelwyr yn cynnwys heicio a mwynhau gwifren wib gyflymaf y byd ym Mharc Cenedlaethol Eryri, gweld Traphont Pontcysyllte, ymweld â'n Hamgueddfa Lechi Genedlaethol, gan grwydro yng nghestyll Biwmares, Conwy, Caernarfon a Harlech, antur Eidalaidd ym Mhortmeirion, taith ar Reilffordd Treftadaeth Porthmadog, a dringo Pen y Gogarth, i enwi ond rhai. Er ein bod angen amddiffyn a gwella mannau prydferth naturiol megis Penrhyn Llŷn, Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy (sy'n cael ei ystyried fel Parc Cenedlaethol newydd), mae'n hanfodol bod ein rhwydwaith trafnidiaeth yn cefnogi llwyddiant parhaus a thwf ein diwydiant twristiaeth. Tra'n sicrhau bod ein gwasanaethau trafnidiaeth a'n seilwaith yn helpu pobl i gyrraedd y mannau y maent am fynd iddynt, mae cyfle i wneud y mwyaf o'r defnydd o ddulliau cynaliadwy i gael mynediad at atyniadau a gwneud ein cyrchfannau i ymwelwyr yn hygyrch i bob grŵp o bobl.

Un ffordd o'r fath a argymhellwyd gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru yw cerdyn gwesteion neu system gwobr sy'n cynnig pecyn o gynigion arbennig i ymwelwyr a phobl leol sy'n teithio'n gynaliadwy i atyniadau, yn cynnwys lleihau costau mynediad i atyniadau a llai o gostau teithio.

Polisi CB16

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gefnogi'r economi ymweld drwy reoli parcio i fysiau a chartrefi modur yn agos at atyniadau yng ngogledd Cymru. Dylai hyn ystyried cyfleoedd gwefru ar gyfer cerbydau di-allyriadau.

Tra y byddwn yn annog ymwelwyr i fwynhau ein llefydd ar droed, olwynion a chludiant cyhoeddus, rydym yn cydnabod y bydd ymwelwyr i ogledd Cymru yn parhau i ddefnyddio amrediad o ddulliau trafnidiaeth i gael mynediad i'n rhanbarth a chrwydro ynddo. Byddwn yn parhau i fod angen ardaloedd dynodedig ar gyfer parcio coetsys a chartrefi modur yn ddiogel ac yn gyfleus. Cytunir bod angen rheoli parcio coetsis a chartrefi modur, ond bydd angen i'r dewis o safleoedd newydd ystyried lleoliadau sy'n osgoi effeithiau niweidiol, megis ar rinweddau arbennig Parc Cenedlaethol Eryri ac yn unol â pholisïau Cynllun Datblygu Lleol.



Polisi CB17

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i wneud gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor; ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach.

Polisi CB18

Drwy weithio â phartneriaeth, bydd gwelliannau pellach yn cael eu cyflwyno i annog ymwelwyr ag Eryri i deithio drwy ddull ar wahân i gar. Bydd y rhain yn cynnwys gwella'r dewisiadau amgen, rheolaeth o gyfleusterau a gwell gwybodaeth ac addysg. Gellir ariannu'r rhain drwy ffynonellau arloesol o ariannu.

Polisi CB19

Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewidfa mewn safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri.

Dros y blynyddoedd diweddar, mae'r defnydd o geir a pharcio wedi cael eu hadnabod fel pryder yn Eryri. Y materion allweddol yw:

- Bydd y galw am fynediad gyda char i'r Wyddfa a Dyffryn Ogwen ar adegau brig, yn llawer uwch na'r gofod parcio sydd ar gael
- Mynediad at wybodaeth ynghylch dewisiadau amgen i'r car preifat
- Difwyno, perygl a phrofiad ymwelwyr gwael
- Dibyniaeth ar gar wedi gwreiddio, ynghyd â'r disgwyliad o fedru parcio
- Mae'r tagfeydd a'r parcio amhriodol yn gwneud y ffyrdd yn llai deniadol i ddefnyddwyr eraill y ffordd, yn cynnwys beicwyr
- Risg y bydd y Parc Cenedlaethol yn dod yn fwyfwy anhygyrch i gyfran gynyddol o boblogaeth y DU sydd ddim yn gyrru ac sydd heb fynediad at gar



Mae Grŵp Cyflawni Trafnidiaeth, Parcio a Theithio Llesol Eryri yn cynnwys Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri, Cyngor Gwynedd, Cyngor Conwy a Thrafnidiaeth Cymru. Mae'r grŵp yn gweithio i adnabod a bwrw ymlaen â chamau gweithredu sy'n cefnogi symudiad at gludiant cynaliadwy yn Eryri. Byddwn yn parhau i gefnogi gwaith y grŵp, sy'n cynnwys:

- Arian peilot er mwyn gwella gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa, sy'n darparu ffordd o deithio'n gynaliadwy unwaith y mae ymwelwyr wedi cyrraedd y Parc Cenedlaethol, wedi'i gefnogi â thaflenni hyrwyddo, fflagiau arosfannau bws, a'r cyfryngau cymdeithasol. Hyd yn hyn, mae nifer y teithwyr ar rwydwaith Sherpa'r wedi cynyddu 79% o'i gymharu â lefelau cyn covid, gyda dros 72,000 o bobl yn defnyddio'r gwasanaeth ym mis Awst 2024, gan helpu'n effeithiol i gyflawni amcanion y polisi hwn.
- Rheoli parcio ym Mhen-y-pas
- Gorfodi cyfyngiadau parcio ar ffyrdd
- Ehangu capasiti parcio a theithio mewn lleoliadau 'porth' sy'n gwasanaethu'r Wyddfa a Dyffryn Ogwen, ynghyd â gostyngiad graddol yn y ddarpariaeth barcio bresennol ar hyd ffyrdd drwy'r amgylchedd mynyddig hynod sensitif.

Polisi CB20

Bydd datrysiadau arloesol ar gyfer rhoi mynediad i atyniadau mewn ardaloedd gwledig yn cael eu hadnabod. Dylai hyn ystyried, heb fod yn gyfyngedig i, wasanaethau bws tymhorol, llogi e-feiciau a dulliau micro-symudedd eraill, ynghyd ag ymgyrchoedd gwybodaeth.

Mae prydferthwch a natur wledig llawer o ogledd Cymru yn golygu bod nifer fawr o atyniadau sydd wedi'u lleoli mewn mannau a allai fod yn anodd i gael mynediad atynt heb fod â defnydd car preifat. Os ydym am annog ymwelwyr i deithio'n gynaliadwy a gwneud y safleoedd hyn yn hygyrch i fwy o bobl, mae'n hanfodol bod dewisiadau amgen i'r car preifat yn cael eu darparu.



Polisi CB21

Bydd ymchwiliad yn cael ei gynnal i fanteision gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaid yng ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymweld a hyrwyddo integreiddiad â rhwydweithiau rheilffordd a bws ehangach. Dylai hyn ystyried nid yn unig y daith i'r gyrchfan, ond teithio ymlaen i atyniadau.

Mae atyniadau traddodiadol ac o'r newydd ar lan y môr wrth galon yr economi ymwelwyr ar gyfer llawer o ogledd Cymru. Mae hyn yn amlwg ym mhob ardal arfordirol, yn enwedig mewn cyrchfannau poblogaidd megis Prestatyn, Rhyl, Towyn a Llandudno ar arfordir y gogledd, ond hefyd mewn mannau megis Pwllheli a Niwbwrch mewn lleoliadau mwy gwledig. Mae gorsafoedd rheilffordd a pheth darpariaeth gwasanaeth bws mewn nifer o'r cyrchfannau mawr ond mae niferoedd mawr o bobl yn ymweld â'r cyrchfannau hyn mewn ceir preifat.

Polisi CB22

Gweithio gyda phartneriaid a rhan-ddeiliaid yn y diwydiant twristiaeth ar yr arfordir i adnabod mesurau fydd yn cefnogi symudiad at ddulliau cynaliadwy i gael mynediad at atyniadau poblogaidd, tra'n parhau i sicrhau bod gogledd Cymru yn parhau i fod yn lleoliad o ddewis ar gyfer gwyliau a theithiau dydd.

Marchnad fawr a llwyddiannus ar gyfer yr atyniadau i dwristiaid yng ngogledd Cymru yw gogledd-orllewin Lloegr a gogledd canolbarth Lloegr. Mae hyn yn arwain at symudiad mawr o bobl rhwng y rhanbarthau hyn yn Lloegr a gogledd Cymru, yn enwedig ym misoedd yr haf. Gellir gweld tystiolaeth y symudiad hwn ar y rhwydwaith ffyrdd strategol a'n rhwydwaith rheilffyrdd yn ystod amseroedd 'newid drosodd' gwyliau allweddol. Yn aml, mae hyn yn achosi tagfeydd ar lwybrau megis yr A494 yng Nglannau Dyfrdwy, sy'n rhwystredig i'r rhai sy'n teithio.

Mae Llywodraeth Cymru yn cynllunio i roi'r gallu i awdurdodau lleol godi ardoll ymwelwyr ar arosiadau dros nos yn eu cymunedau. Bydd ymwelwyr yn talu'r cyfraniad hwn a bydd yn cael ei fuddsoddi mewn twristiaeth gynaliadwy, gan helpu i dyfu ein heconomi, cefnogi ein cymunedau a chynnal a chadw prydferthwch gogledd Cymru i genedlaethau'r dyfodol. Un opsiwn i helpu i annog teithio cynaliadwy gan dwristiaid fyddai cyflwyno 'cerdyn KONUS' neu debyg, gan ddarparu tocyn teithio diderfyn i'r rhai sy'n aros yn yr ardal, sy'n cael ei ariannu drwy'r ardoll ymwelwyr.



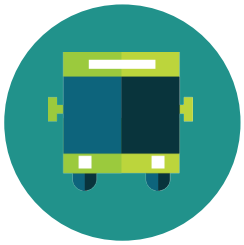
Dylai awdurdodau lleol sy'n ceisio rheoli lefelau uchel o ymwelwyr a'r ffyrdd y maent yn teithio o gwmpas yn yr ardaloedd hynny, megis Eryri, ystyried yr opsiwn hwn.

Mae'r Goedwig Ddu yn Yr Almaen yn gyrchfan boblogaidd i dwristiaid, sy'n enwog am ei thirweddau ansawdd uchel. Yn debyg i'n hatyniadau naturiol yng ngogledd Cymru, gallai ceisio crwydro ar gludiant cyhoeddus o amgylch popeth sydd gan y rhanbarth i'w gynnig, ymddangos yn frawychus. Wedi'i ddylunio i wneud cludiant yn hygyrch ac yn gynaliadwy, mae Cerdyn KONUS yn docyn teithio unigryw sy'n cael ei gynnig i ymwelwyr sy'n aros yn y Goedwig Ddu fel budd i westeion sy'n aros mewn llety sy'n cymryd rhan yn y cynllun yn yr ardal. Mae'n gweithio fel tocyn ar gyfer teithio diderfyn ar drenau, bysiau a thramiau rhanbarthol ledled y rhanbarth, gan alluogi gwesteion i grwydro ymysg prydferthwch yr ardal heb boeni am gostau trafnidiaeth.

Polisi CB23

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gynllunio ar gyfer gwelliannau pellach i wasanaethau rheilffordd yng ngogledd Cymru sy'n cefnogi'r economi ymweld yn well.

Fe allai ein gwasanaeth rheilffordd hefyd wasanaethu'r economi ymweld yn well. Gall gwasanaethau rheilffordd fod yn opsiwn sydd ddim yn ddeniadol i ymwelwyr yn sgil yr amserlen, neu or-gapasiti a diffyg gofod cadw bagiau a chesys yn ystod y tymor brig ac ar adegau 'newid drosodd'. Mae llai o wasanaethau ar benwythnosau yn cael effaith andwyol ar gefnogi'r economi ymweld. Mae cyfle i gyflwyno newidiadau gwasanaeth tymhorol i gynyddu capasiti ac/neu amlder ar Brif Lein Gogledd Cymru, Lein Arfordir y Cambrian, a Lein Dyffryn Conwy. Bydd helpu pobl i ddewis y rheilffyrdd ar gyfer eu teithiau, yn ei dro, yn helpu i leihau tagfeydd ar ein ffyrdd. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid i helpu i gyflwyno lle i storio bagiau, beiciau a chyflwyno systemau gwybodaeth i'w gwneud hi'n haws i bobl i gael mynediad i wasanaethau rheilffyrdd, a'u defnyddio, wrth iddynt ymweld.



Bws

Mae ein cynlluniau ar gyfer teithio ar fws yn cael eu hystyried o fewn cyd-destun y rhwydwaith bws arfaethedig ledled Cymru ar gyfer y dyfodol, y mae Trafnidiaeth Cymru wrthi'n ei ddatblygu fel rhan o gynigion Llywodraeth Cymru i gyflwyno masnachfreintiau bws. Mae'r cynlluniau hyn wedi'u hamlinellu ym mhapur gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' a'r ddogfen Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau.

Mae dewisiadau teithio ar fws yn perthyn yn agos i bolisïau, rhaglenni a phrosiectau ehangach ar gyfer coetsys, ymateb i'r galw a thrafnidiaeth cymunedol, integreiddio ac ymyraethau gwybodaeth digidol, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Rydym yn dymuno gweld rhwydwaith gysylltiedig o lwybrau bws, gyda chyfnewidfa bws ranbarthol ymhob tref, gyda gwasanaethau bws di-allyriadau o leiaf bob awr rhwng yr holl brif drefi, rhwng 07:00 a 22:00. Rydym am weld o leiaf un arhosfan cyfnewidfa bws ymhob pentref, o leiaf un arhosfan bws ymhob pentrefan, a darparu gwasanaethau bws lleol i bentrefi i gysylltu'r bws rhanbarthol agosaf neu gyfnewidfa rheilffordd o leiaf deirgwaith y dydd. Mae ein polisïau a'n hymyraethau ar gyfer helpu i gyflawni hyn yn cynnwys:

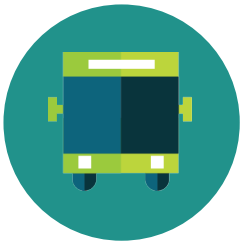
Masnachfreinio bysiau

Polisi PT1

Gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru i gefnogi cyflwyniad y masnachfreinio bysiau yng ngogledd Cymru, a ddylai gynnwys cyllid aml-flwyddyn fyddai'n rhoi sicrwydd i'r cyhoedd sy'n teithio, yr awdurdodau a gweithredwyr.

Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio i gyflwyno deddfwriaeth ar gyfer masnachfreinio'r ddarpariaeth gwasanaeth bws. Cyhoeddwyd y cynlluniau diweddaraf ar gyfer masnachfreintiau bysiau yn y Mesur Gwasanaeth Bysiau (Cymru) ar 31 Mawrth 2025. Bydd hyn yn galluogi i rwydweithiau bws gael eu dylunio a'u gweithredu i dargedu anghenion lleol, e.e. ardaloedd amddifadedd, a chwrdd ag anghenion cwsmeriaid yn hytrach na bod yn seiliedig yn bennaf ar broffidioldeb. Bydd y newid hwn hefyd yn galluogi integreiddiad yr amserlennu a'r ticedu, gan wneud integreiddio yn haws.

Bydd gwasanaethau bws yn cael eu cynllunio ac fe fanylir arnynt drwy'r cyfyngiadau cyllido sydd ar gael gan awdurdodau lleol, gan weithio gydag Uchelgais Gogledd Cymru fel Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru i helpu i gyflawni'r rhwydwaith gorau posib ar gyfer trigolion y Gogledd. Mae gwell rhwydwaith bws yn gofyn am gyllid ychwanegol arwyddocaol, o gymharu â'r ddarpariaeth gwasanaeth presennol, a byddai model masnachfraint yn gofyn am gytundebau ariannu amlflwyddyn, sydd heb eu cynnig am gymhorthdal bws hyd yma. Byddai cyllid aml-flwyddyn o'r fath yn rhoi sicrwydd i'r cyhoedd sy'n teithio, awdurdodau a gweithredwyr.



Cydnabyddir y bydd angen i Fentrau Bach a Chanolig (SMEs) a gweithredwyr llai bod yn rhan o'r datrysiad ac ni ddylid eu diystyru gyda'r model masnachfraint newydd.

Mae masnachfreinio yn golygu y bydd penderfyniadau am wasanaethau bysiau yng Nghymru (yn cynnwys llwybrau, amserlenni, prisiau, oriau gweithredu a safonau ansawdd gwasanaeth) yn cael eu gwneud gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru, yn hytrach na gweithredwyr bws masnachol, mewn partneriaeth â Chyd-bwyllgorau Corfforedig. Gall gweithredwyr bysiau wneud cais am gontractau i redeg gwasanaethau i'r manylebau hyn. Bydd hyn yn newid mawr i system bysiau Cymru, sydd wedi cael ei ddadreoleiddio ers y 1980au.

Datgarboneiddio'r fflyd bysiau

Polisi PT2

Dylai pob bws newydd sy'n cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru fod yn ddi-allyriadau. Lle mae bysiau newydd yn welliant hirdymor, dylid chwilio am gyfle i ail-bweru'r fflyd gyfredol.

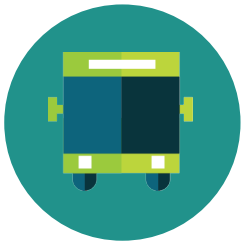
Mae'n hanfodol bod yr holl bartïon yn gweithio i leihau allyriadau carbon o'n rhwydwaith trafnidiaeth cyfan, yn cynnwys y fflyd bysiau. Mae tanwyddau amgen i fysiau sy'n dod yn fwyfwy cyffredin ledled y byd yn cynnwys trydan batri, a hydrogen.

Polisi PT3

Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu'r datblygiad o ganolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy ymchwilio i gyflwyno fflyd bws hydrogen.

Yng ngogledd Cymru, mae gwaith yn parhau ar ddau brosiect i gyflwyno hydrogen fel ffynhonnell tanwydd sydd fwy ar gael yn barod. Rhain yw Hybiau Hydrogen y dyfodol yng Nglannau Dyfrdwy a Chaergybi.

Gan gefnogi masnachfreinio bysiau, byddwn yn gweithio gyda gweithredwyr i sicrhau bod depos a chyfleusterau gwefru yn ffit ar gyfer y dyfodol, ac yn cefnogi cyflwyniad cerbydau modern, dim allyriadau. Byddwn yn gweithio i adnabod synergeddau gyda'n Strategaeth Ynni Rhanbarthol, sy'n ceisio annog cynhyrchu ynni glân a lleihau defnydd ynni ledled y Gogledd.



Rhwydwaith trawsnewid bysiau

Polisi PT4

Bydd y Rhwydwaith Trawsnewid Gwasanaeth Bws yn cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru. Bydd hyn yn cynnwys rhwydwaith craidd o wasanaethau rhwng ac o fewn aneddleoedd mawr a safleoedd cyflogaeth gydag amlder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i gyda'r nos.

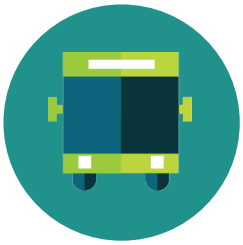
Polisi PT5

Bydd gwasanaethau bws y dyfodol yng ngogledd Cymru yn cynnwys y canlynol:

- amlder uchel ac oriau gweithredu hir
- amseroedd ymadael rheolaidd/cyson
- amserlenni ar ddydd Sul mor agos at amlder dyddiau'r wythnos â phosib i gefnogi cymudo, hamdden ac anghenion yr economi ymweld
- cael eu cydlynu i ddarparu amserlen wedi'i rhannu'n dda
- lleihau amseroedd teithio rhwng y tarddiad a'r cyrchfannau gyda'r mwyaf o angen
- cymryd llwybrau uniongyrchol sy'n aros yr un fath drwy'r dydd
- cael eu llwybro drwy gyfnewidfeydd trafnidiaeth a gorsafoedd rheilffordd
- cael eu hintegreiddio gyda gwasanaethau bws lleol a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw deinamig
- cyfforddus ar gyfer teithiau hir

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gweithio gydag awdurdodau lleol gogledd Cymru i ddatblygu rhwydwaith trawsffurfio bysiau sy'n ystyried y rhwydwaith presennol a'r nawdd, yn ceisio creu un rhwydwaith unedig o wasanaethau sy'n reddfol, yn hawdd i'w deall, ac yn gydlynus. Bydd optimeiddio llwybrau a rhesymoli gwasanaethau yn helpu i gyflawni amlder uwch ac amseroedd mwy cyson.

Mae ein cynlluniau yn cefnogi'r gwaith o ddarparu a datblygu gwasanaethau yn barhaus gan gynnwys rhwydwaith bysiau strategol TrawsCymru. Fel rhan o hyn, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi'r gwasanaeth T13 newydd sy'n cysylltu'r Rhyl, Rhuthun, Dinbych a Wrecsam. Bydd hyn yn helpu pobl ledled Gogledd Cymru ymhellach i gyrraedd y lleoedd maen nhw eisiau ar drafnidiaeth gyhoeddus. Bydd datblygu gwasanaethau craidd ledled gogledd Cymru gyda mwy o amlder, oriau gweithredu hwy, a chysylltiadau gwell at fysiau eraill ac at reilffyrdd, yn helpu i ddenu pobl i deithio ar fws, lle y gallant fod yn dewis teithio yn eu car ar hyn o bryd. Mae datblygu gwasanaethau eilaidd a bwydo gydag amseroedd gadael 'wyneb cloc' rheolaidd a chyson, lle bo modd, am helpu ymhellach o ran rhoi sicrwydd i bobl sy'n dymuno teithio ar fws.



Gwella'r seilwaith bysiau

Polisi PT6

Bydd dull partneriaeth yn cynnwys awdurdodau priffyrdd lleol, Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru yn cael ei gymryd i adnabod a gweithredu mesurau blaenoriaeth bws sy'n cefnogi cyflwyno'r rhwydwaith trawsnewid bws yng ngogledd Cymru. Gall hyn gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd.

Mae seilwaith â blaenoriaeth i fysiau yn elfen bwysig i helpu i wneud amseroedd siwrne bws mor fyr â phosib, ac mor ddibynadwy â phosib i helpu i wneud teithio ar fws yn gystadleuol yn erbyn y car preifat. Mae lleoliadau lle mae tagfeydd traffig yn effeithio ar wasanaethau bws, gan achosi oedi sy'n arwain at amseroedd siwrne hwy a diffyg dibynadwyedd. Byddai darparu blaenoriaeth bws yn y lleoliadau hyn yn gwella pa mor ddeniadol yw hi i deithio ar fws. Bydd dull partneriaeth unedig yn helpu i adnabod lle bydd targedu mesurau blaenoriaeth bws ledled y rhwydwaith ac ar draws ffiniau awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru yn cael yr effaith fwyaf. Efallai y bydd creu mesurau blaenoriaeth bws yn gofyn am ail-ddyrannu gofod ffyrdd draw o gerbydau preifat, yn enwedig mewn ardaloedd mwy trefol, a dylid rheoli hyn yn ofalus fel rhan o newid graddol mewn newid moddol.

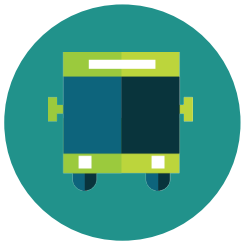
Polisi PT7

Bydd yr holl gyfleusterau safle bws yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda cyn belled â bo modd cyflawni hyn drwy gyllidebau refeniw awdurdodau lleol.

Polisi PT8

Bydd safleoedd bysiau allweddol, megis y rhai ynghanol pentrefi, rhai sy'n cael eu defnyddio llawer, a rhai lle mae cyfnewidfa rhwng dulliau neu wasanaethau yn gyffredin, yn cael eu blaenoriaethu i gynnwys cyrbau smwt i gael mynediad at yr arhosfan, cyrbau smwt i helpu i gamu ar/oddi ar y bws, goleuo (amgylcheddol sensitif), llochesi, seddi, gwybodaeth amser real a gwybodaeth cysylltu ar gyfer parhau â theithiau, a storio beiciau.

Elfen arall y seilwaith bws sy'n bwysig i deithwyr yw'r cyfleusterau sy'n cael eu darparu mewn gorsafoedd bws, arosfannau a chyfnewidfeydd. Mae'r cyfleusterau hyn yn amrywio ar draws gogledd Cymru a gall dull cydlynus ar draws y rhanbarth wneud teithio ar fws yn fwy deniadol i bob teithiwr, drwy weithio gyda Thrafnidiaeth Cymru fel bod safonau yn alinio ar draws ardaloedd awdurdod lleol. Yn hanfodol, gall cyfleusterau o ansawdd da wneud i deithwyr deimlo'n saffach wrth aros, a all helpu i ddenu mwy o bobl i deithio ar fws.



Gwneud teithio ar fws yn haws.

Polisi PT9

Cefnogi Gweledigaeth Llywodraeth Cymru o 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' ar gyfer system fysiau sy'n cael ei llywodraethu a'i chynllunio i wasanaethu budd y cyhoedd, gyda'r cwmpas daearyddol ehangaf posibl, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, yr amleddau gwasanaeth uchaf posibl, a thocynnau a gwybodaeth hawdd eu defnyddio, unedig, syml.

Ymysg y pethau fydd yn medru helpu i ddenu pobl i deithio ar fws mae amserlen glir a chyfredol a gwybodaeth am y llwybr, strwythurau pris clir (yn enwedig wrth gyfnewid rhwng gwasanaethau a gweithredwyr), ac amseroedd aros byr pan yn dymuno newid gwasanaethau bws neu ddulliau cludiant (e.e. wrth gysylltu â llwybr bws arall neu wasanaeth rheilffordd).

Polisi PT10

Gweithio gyda phartneriaid, yn cynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr, i wneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i bobl gydag anableddau neu symudedd cyfyngedig. Dylai gwelliannau dynnu oddi ar arferion da ar draws y byd, ond dylai'r gwelliannau gynnwys:

- Cyrbau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle
- Cyrbau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws
- Llochesi a lle i eistedd mewn safleoedd bws
- Cyhoeddiadau Clyweledol ar y bws
- Gwybodaeth mewn ffurfiau hygyrch
- Gofod hyblyg ar fysiau i gario sgwteri symudedd, beiciau a beiciau wedi'u haddasu

Mae hygyrchedd arosfannau bws a cherbydau ar gyfer y rhai gyda symudedd cyfyngedig neu anableddau yn bwysig i helpu i sicrhau bod modd i bob grŵp o bobl ddewis teithio ar fws. Rhaid i ni ystyried anghenion personau anabl (o fewn ystyr Deddf Cydraddoldeb 2010), personau sy'n oedrannus neu sydd â phroblemau symudedd, rhai gyda phramiau, ac yn fwy eang, ystyried goresgyn rhwystrau at fynediad. Nid yn unig y bydd yn ei gwneud yn haws i bawb ddefnyddio'r bws am ran o'u siwrne pan maent hefyd yn olwyno neu'n beicio, ond hefyd yn gwneud teithio ar fws yn opsiwn tecach a mwy deniadol i bawb.



Trafnidiaeth coetsys, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol

Gall teithio ar goets gystadlu yn erbyn gwasanaethau rheilffordd ar gyfer teithio ar bellteroedd hwy, ynghyd ag uno llwybrau ar hyd y rhwydwaith ffyrdd strategol, lle weithiau nad yw'r gwasanaethau bws yn teithio arnynt. Mae trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol yn cynnig gwasanaethau mwy hyblyg sy'n ategu neu'n darparu dewisiadau amgen i wasanaethau bws lle y gellir bod heriau hyfywedd masnachol, e.e. mewn ardaloedd gwledig iawn. Mae ein cynlluniau ar gyfer trafnidiaeth coetsys, ymateb i'r galw a chymunedol felly'n perthyn yn agos i bolisïau, rhaglenni a phrosiectau ehangach ar gyfer teithio ar fws, mynediad wyneb at awyrennu, newid ymddygiad, integreiddio ac ymyraethau gwybodaeth ddigidol, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Er enghraifft, rydym yn parhau i gefnogi'r cyfle i wneud gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor, ac maent wedi ymrwymo i archwilio sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach. Hefyd, rydym am sefydlu gwasanaethau coets pellter mawr rhwng trefi a dinasoedd allweddol sydd ddim yn cael eu gwasanaethu gan y rhwydwaith rheilffyrdd rhwng gogledd Cymru a gweddill Cymru a throsodd i Loegr. Rydym angen ei wneud yn haws i bob grŵp o bobl i grwydro heb yr angen i fod yn berchen ar gan, yn cynnwys y rhai sydd â phroblemau symudedd, a'r rhai sy'n dewis byw mewn cymunedau gwledig a'r rhai sydd wedi'u hynysu. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Fflecsi a gwasanaethau Galw a Theithio

Polisi PT11

Dylai gwasanaethau peilot Fflecsi llwyddiannus fod yn barhaol, a dylai gwasanaethau Fflecsi ychwanegol gael eu dylunio gyda'r gymuned leol a'u cyflwyno mewn ardaloedd eraill, yn unol â chynlluniau rhwydwaith trawsnewid bysus.

Mae natur wledig llawer o ogledd Cymru yn golygu nad yw gwasanaethau bws llwybr sefydlog yn hyfyw yn fasnachol bob amser. Lle mae hyn yn wir, dylid darparu dewisiadau mwy hyblyg fel bod modd i drigolion ac ymwelwyr deithio yn fwy cynaliadwy. Mae Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru wedi bod yn rhedeg cyfres o wasanaethau peilot 'Fflecsi', yn cynnwys ym Mwcle, Dyffryn Conwy, Dinbych, Treffynnon, Penrhyn Llŷn, Prestatyn a Rhuthun. Mae'r rhain yn wasanaethau hyblyg sy'n darparu trafnidiaeth wedi'i rhannu i bobl sy'n nodi'n benodol beth yw eu siwrne a faint o'r gloch y maent am gael eu codi a'u gollwng. Gall gwasanaethau o'r fath fod yn effeithiol i ddarparu mynediad at gyrchfannau allweddol a gweddill y rhwydwaith cludiant cyhoeddus i bobl sy'n byw mewn cymunedau mwy ynysig.



Yn wahanol i wasanaeth bws confensiynol, nid yw'r Fflecsi yn galw yn yr un arosfannau bob tro, ond yn hytrach mae'n stopio lle mae pobl yn gofyn am gael eu codi a'u gollwng mewn parth penodol. Mae'n defnyddio technolegau arloesol i gynllunio llwybrau yn seiliedig ar y teithiau y mae pobl yn dymuno eu gwneud. Mae llwybrau yn cael eu cynllunio ymlaen llaw ac yn cael eu haddasu mewn amser real, i gludo pobl i ac o'r llefydd sydd wedi'u nodi ar eu harcheb.

Polisi PT12

Gweithio gydag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru i gyd-weithio gyda chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu ariannu a chyflawni gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol sy'n cwrdd ag anghenion sydd heb eu bodloni fel arall.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru i adolygu a gwella ymhellach y Fflecsi sydd ar gael yn y Gogledd i helpu i sicrhau bod trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw yn bodloni anghenion y cymunedau nad ydynt yn derbyn gwasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus arall, orau.

Mae gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol yn wasanaethau trafnidiaeth sy'n cael eu rhedeg a'u rheoli'n lleol i grwpiau neu gymunedau penodol. Mae'r gwasanaethau yn hyblyg ac yn hygyrch ac yn aml yn fentrau sy'n cael eu harwain yn gymunedol sy'n bodloni angen sydd heb ei gwrdd gan ddarpariaeth trafnidiaeth gonfensiynol. Mae gweithredwyr trafnidiaeth cymunedol yn dibynnu'n fawr ar wirfoddolwyr ac mae'r gwasanaeth sydd ar gael yn amrywio ledled y rhanbarth. Mae peth cyllid yn cael ei ddarparu gan awdurdodau lleol gan ddefnyddio cyfran o'u cyllid grant bws sy'n cael ei ddyrannu gan Lywodraeth Cymru i'r rhanbarth. Mewn rhai achosion, y ddarpariaeth hon yw'r unig ddull trafnidiaeth sydd ar gael i bobl fregus ac ynysig. Ymysg yr enghreifftiau mae Gwasanaethau Galw a Theithio, sy'n cael eu cydlynu gan awdurdodau lleol fel gwasanaethau drws-i-ddrws i bobl sy'n methu â defnyddio cludiant cyhoeddus.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cefnogi a bydd yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i helpu i gyfrannu at gynllun bach y trydydd sector, Llwybr Newydd, sy'n ceisio bodloni gofynion cymunedau lleol a chyflawni buddion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ehangach, ar lefel ranbarthol a lleol.



Tacsis

Polisi PT13

Gweithio gyda darparwyr cerbyd hurio preifat a thacsi i hyrwyddo diogelwch ar gyfer teithwyr a gyrwyr a helpu i gynnwys argaeledd cerbydau gydag allyriadau isel neu gerbydau di-fodur.

Mae tacsis yn chwarae rôl hanfodol i ddarparu mynediad at wasanaethau, cyfleoedd a hamdden i bobl yng ngogledd Cymru, yn enwedig i'r rhai sydd heb fynediad, neu fynediad cyfyngedig i gar preifat, neu ar gyfer y siwrneion hynny sydd ar hyn o bryd yn anodd wrth ddefnyddio cludiant cyhoeddus. Byddem yn dymuno gweld tacsis a cherbydau hurio preifat yn lleihau eu hallyriadau a'u heffaith ar yr amgylchedd.

Gwasanaethau coets sy'n teithio ymhellach

Polisi PT14

Bydd cyfleoedd yn cael eu cymryd i symud ymlaen gyda mynd â theithiau bws i bellteroedd hwy, er mwyn cysylltu gogledd Cymru a de Cymru, ac hefyd o'r dwyrain i'r gorllewin i gysylltu â chanolfannau economaidd yn Lloegr.

Mae angen wedi'i nodi i wella cysylltedd rhwng gogledd a de Cymru, yn enwedig o ardaloedd yng ngorllewin ein rhanbarth. I fynd i'r afael â'r angen hwn. Trafnidiaeth Cymru yn ystyried cynlluniau ar gyfer gwasanaethau coets wedi'u hamserlennu rhwng Bangor a Chaerfyrddin.

Gallai gwasanaeth coets 'Gwasanaeth Cyflym Traws Cymru' ar y llwybr hwn arwain at arbed awr a hanner ar amser y siwrne, o gymharu â'r pum awr a 50 munud presennol y mae'r gwasanaeth Traws Cymru T1 a T2 yn ei gymryd. Bydd gwasanaethau coets ar draws y ffin o'r dwyrain i'r gorllewin hefyd yn helpu i ategu'r cynnig rheilffyrdd sy'n gwasanaethu gwahanol gymunedau ac yn mynd ati i fod yn well cyswllt at gyflogaeth a marchnadoedd allweddol, megis Rhanbarth Dinas Lerpwl, a Maes Awyr Lerpwl.

Ymglymiad cymunedol mewn rheilffyrdd

Polisi PT15

Cefnogi grwpiau cymunedol sy'n ceisio gwella'r profiad teithio ar y rheilffyrdd i deithwyr presennol a newydd.

Gall gweithgarwch cymunedol helpu i wneud teithio ar y rheilffyrdd yn haws ac yn fwy deniadol. Mae Partneriaeth Rheilffordd Cymunedol Dyffryn Conwy a Gogledd Cymru yn Bartneriaeth Rheilffordd Cymunedol (CRP) sy'n gweithio i gysylltu cymunedau yng ngogledd Cymru i'w rheilffyrdd a hyrwyddo'r rheilffyrdd fel ffordd o ymweld â gogledd Cymru. Mae nifer o Orsafoedd ledled y gogledd hefyd wedi elwa o ymwneud grwpiau "Cyfeillion" y gorsafoedd.



Cerdded, olwyno a beicio

Rydym am weld teithio llesol drwy gerdded, olwyno a beicio yn dod yn opsiwn hawdd i bobl, yn cynnwys y rhai mewn cymunedau mwy gwledig, teithio i wasanaethau lleol, cyfleusterau, ysgol, addoldai, a chysylltu â'r rhwydwaith bws neu reilffordd ar gyfer teithiau hwy. Mae ein cynlluniau ar gyfer cerdded, olwyno a beicio felly'n perthyn yn agos i'r polisïau, rhaglenni a phrosiectau ar gyfer teithio ar fws, newid ymddygiad, cynllunio defnydd tir ac integreiddiad, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Mae ein polisïau a'n hymyraethau ar gyfer teithio llesol yn cynnwys:

Mynd ati ymhellach i wella'r seilwaith teithio llesol

Polisi AT1

Bydd ansawdd a graddfa'r isadeiledd a ddarparwyd ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno yng ngogledd Cymru yn parhau i gael ei wella yn unol â Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol. Gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu gyfleusterau presennol wedi'u huwchraddio a gallant gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd i flaenoriaethu dulliau cynaliadwy.

Gall annog mwy o bobl i gerdded, beicio neu ddefnyddio dulliau actif eraill gael buddion pellgyrhaeddol i'n cymunedau, megis cynyddu hyfywdra canol trefi, creu naws am le a gwella iechyd a llesiant. Dylai strategaethau parcio beiciau a'r ddarpariaeth standiau, barhau i helpu i integreiddio beicio gyda'r gorsafoedd bws a rheilffordd, ynghyd â chefnogi beicio ar gyfer teithiau byr i gyfleusterau, ysgolion a siopau lleol.

Polisi AT2

Mewn ardaloedd nad ydynt yn wledig, bydd blaenoriaeth yn cael ei rhoi i uwchraddio isadeiledd teithio llesol lle mae'r potensial mwyaf i gynyddu defnydd y rhwydwaith.

Weithiau, nid yw cerdded, olwyno a beicio yn ein hardaloedd trefol yn rhywbeth deniadol, mae'n anghyfleus, ac mae'n cael ei weld fel rhywbeth sydd ddim yn ddiogel, yn enwedig gyda'r nos. Mae'n hanfodol ein bod yn gwella ehangder ac ansawdd ein seilwaith teithio llesol fel bod trigolion ac ymwelwyr i ogledd Cymru yn cael eu hannog i ddibynnu llai ar geir, yn enwedig ar gyfer teithiau byr. Dylai hyn gael ei flaenoriaethu gyntaf mewn ardaloedd sydd ddim yn wledig, lle mae mwy o gyfle am newid moddol yn ein trefi a'n dinasoedd.



Polisi AT3

Pan fo'n bosib, dylai isadeiledd cerdded a beicio fod yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl sydd ag amhariadau symudedd, pobl mewn cadeiriau olwyn a phobl sy'n gwthio pramiau.

Bydd ein hawdurdodau lleol yn parhau i gynllunio a dylunio rhwydweithiau o lwybrau cerdded a beicio, gan sicrhau eu bod yn ddiogel ac yn hygyrch. Mewn ardaloedd mwy trefol, bydd adolygiadau lleol o gyfleusterau i gerddwyr yn helpu i sicrhau croesfannau a llwybrau diogel yn ein trefi, a bydd annibendod ar y stryd yn cael ei ystyried er mwyn ei gwneud yn haws i bob grŵp o bobl fedru crwydro. Er enghraifft, mae dodrefn stryd yn chwarae rôl hanfodol i ddarparu cyfforddusrwydd, cyfleustra, a diogelwch i gerddwyr, ond gall eitemau megis meinciau, lampau stryd, arwyddion traffig, arosfannau bws, blychau post a biniau ysbwriel achosi rhwystrau i'r rhai sydd â nam ar eu golwg. Gall golau annigonol wneud i bobl, yn enwedig merched, deimlo'n fregus wrth gerdded gyda'r nos. Rydym angen mwy o fannau cyhoeddus sydd wedi'i ddylunio'n well, gan arddel dull sy'n seiliedig ar le, sy'n ystyried anghenion y gymuned gyfan.

Gwneud teithio llesol yn fwy deniadol mewn ardaloedd gwledig

Polisi AT4

Mewn ardaloedd gwledig, bydd gwelliannau isadeiledd teithio llesol yn canolbwyntio ar fudd y gymuned o gynlluniau; gwella diogelwch a llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gyda gwasanaethau ac aneddleoedd mwy.

Gall mân welliannau i seilwaith teithio llesol wneud gwahaniaeth arwyddocaol i wella cysylltiadau rhwng ein aneddiadau allweddol a'n pentrefi a chymunedau gwledig llai, lle gall trigolion gael mynediad yn fwy rhwydd at wasanaethau a mwynderau hanfodol.

Mewn ardaloedd gwledig, byddwn yn blaenoriaethu gwelliannau fydd yn cael yr effeithiau mwyaf ar ddiogelwch a chysylltedd ein cymunedau, e.e. pan fo mannau lle mae llawer o ddamweiniau yn digwydd, neu lle y gallwn greu llwybrau diogel rhwng pobl a chyfleusterau cymunedol lleol, siopau a chyfleoedd cyflogaeth sy'n cael eu torri ar hyn o bryd gan ffyrdd neu reilffyrdd.

Mewn ardaloedd mwy gwledig, mae hefyd gyfle i ddefnyddio cyn-leiniau rheilffyrdd ar gyfer teithio llesol a chysylltu trefi, y dylid ei archwilio fel mesurau ategol i gyflawni'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol.



Polisi AT5

Lle mae budd teithio llesol, bydd llwybrau sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn cael eu gwella i safon sy'n addas ar gyfer teithiau teithio llesol bob dydd.

Ar draws gogledd Cymru, mae rhwydwaith mawr o Hawliau Tramwy Cyhoeddus, sydd â rôl allweddol i gefnogi pobl i deithio'n fwy cynaliadwy. Fodd bynnag, nid yw'r rhwydwaith wedi'i gysylltu mor gyfan gwbl ac y dylai fod; mae rhai llwybrau yn croesi neu'n dilyn ffyrdd cyflymder uchel ac nid yw eraill wedi'u hwynebu, eu goleuo neu eu harwyddo'n briodol ar gyfer eu defnyddio ar siwrneion bob dydd.

Yn gyntaf, dylai awdurdodau lleol ganolbwyntio ar lwybrau sydd â'r cyfle mwyaf i gysylltu cymunedau i gyrchfannau lleol, gan ddod â nhw i fyny i safon a allai helpu i gynyddu cerdded, olwyno, beicio, a marchogaeth mewn ardaloedd gwledig.

Polisi AT6

Byddwn yn ymchwilio i gyflwyno Lonydd Tawel yng ngogledd Cymru yn unol â chanllawiau cenedlaethol.

Mae Canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol yn caniatáu creu Lonydd Tawel yng Nghymru. Y bwriad yw i'r rhain alluogi cerddwyr, beicwyr, rhai sy'n marchogaeth a phobl gyda nam symudedd i fwynhau lonydd gwledig yn ddiogel, drwy annog cyflymder traffig is a llai o draffig yn gyffredinol. Dylai pob awdurdod lleol yng ngogledd Cymru ystyried cyfleoedd o'r fath.

Mae Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn ffyrdd cyhoeddus lle mae gan y cyhoedd hawl i'w defnyddio. Mae awdurdodau lleol yn gyfrifol yn gyffredinol am eu rheolaeth gyffredinol ac mewn rhai achosion, mae gan dirfeddianwyr ddyletswyddau cyfreithiol a chyfrifoldebau pwysig ar eu cyfer. Mae pedwar prif gategori hawl tramwy cyhoeddus:

- **Llwybrau cyhoeddus, y gall cerddwyr yn unig eu defnyddio.**
- **Llwybrau ceffyl cyhoeddus, y gellir eu defnyddio gan gerddwyr, beicwyr a'r rhai sy'n marchogaeth.**
- **Cilffyrdd cyfyngedig, y gellir eu defnyddio gan yr un grŵp â llwybrau ceffyl, ac hefyd ganiatáu certiau sy'n cael eu tynnu gan geffylau a cherbydau di-fodur eraill.**
- **Cilffyrdd sydd ar agor i'r holl draffig, y gall yr holl ddefnyddwyr gael mynediad atynt, yn cynnwys y rhai mewn cerbydau modur.**



Arweinyddiaeth a chyllid

Polisi AT7

Gweithio gyda phartneriaid i archwilio sefydlu Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru.

Mae llawer o'r cyfrifoldeb am gyflawni cynlluniau cerdded a beicio yn eistedd gydag awdurdodau lleol. Mae nifer o sefydliadau gwahanol yn rhan o'r gwaith o wella'r seilwaith cerdded a beicio, yn cynnwys Trafnidiaeth Cymru, y Cyd-bwyllgor Corfforedig, Sustrans ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru, gyda chyllid gan Lywodraeth Cymru. Gallai cyflwyno Uned Teithio Llesol i ogledd Cymru hwyluso cydweithio a lliflinio cyflawniad cynlluniau teithio llesol, rhannu arbenigedd ac arfer dda, a chydlynu cyflwyno adnoddau y rhaglenni cyflawni aml-flwyddyn a chyllid, yn well.

Polisi AT8

Cefnogi cytundebau cyllido aml-flwyddyn ar gyfer seilwaith teithio llesol fyddai'n hwyluso datblygiad a chyflwyniad rhaglen aml-flwyddyn o welliannau.

Polisi AT9

Cefnogi newidiadau i feini prawf cyllid teithio llesol fydd yn rhoi mwy o bwyslais ar gynlluniau mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd preswyl.

Polisi AT10

Archwilio ffrydiau ariannu ychwanegol i'r Gronfa Teithio Llesol sy'n cefnogi cyflawni gwelliannau isadeiledd teithio llesol mewn ardaloedd gwledig.

Prif ffynhonnell cyllid y cynlluniau teithio llesol yng ngogledd Cymru yw Llywodraeth Cymru, fel arfer drwy'r Gronfa Teithio Llesol, sy'n darparu grantiau i awdurdodau lleol ar sail flynyddol.

Mae nifer y cynlluniau teithio llesol yn cael ei gefnogi gan y Gronfa Teithio Llesol mewn ardaloedd gwledig yn gyfyngedig bob blwyddyn, gan ei wneud yn anodd i gyflawni gwelliannau rhwng cymunedau gwledig, cysylltiadau ag atyniadau gwledig, a chysylltiadau sy'n cefnogi beicio hamdden.

Polisi AT11

Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu templedi a phecynnau cymorth i gefnogi cymunedau lleol i ddatblygu a gweithredu eu prosiectau eu hunain lle mae'r llywodraeth yn chwarae rôl hwyluso a chefnogi, yn hytrach na rôl o wneud a chyflawni.

Mae rôl fwy y gallai cymunedau ei chwarae i greu a gwella llwybrau lleol, os byddant wedi'u grymuso i wneud hynny. Mae hyn yn benodol wir mewn ardaloedd gwledig lle mae cysylltiadau anffurfiol sy'n cael eu harwain yn y gymuned rhwng pentrefi a phentrefannau yn helpu i gysylltu â chyfleusterau cymunedol ac arosfannau bws ar briffyrdd. Gellir cyflawni hyn drwy gytundebau gyda thirfeddianwyr lleol a defnyddio hawliau datblygu a ganiateir gyda chyngor gan awdurdodau lleol.



Llogi beiciau, e-feiciau ac e-sgwteri

Polisi AT12

Gweithio gyda phartneriaid, yn cynnwys y gymuned a sectorau gwirfoddol i gefnogi cynlluniau llogi beiciau ac e-feiciau cymunedol sy'n cefnogi mynediad at gyflogaeth neu addysg.

Polisi AT13

Gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y sector masnachol, i gyflwyno cynllun llogi beiciau ac e-feiciau cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymweld.

Polisi AT14

Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth e-feiciau, yn cynnwys cynlluniau benthyca a grantiau.

Mae cynlluniau llogi beiciau yn ffordd effeithiol o wneud beicio ar gael i bobl sydd ddim yn berchen ar feic, sy'n ystyried beicio yn fwy aml, neu sy'n ymweld ag ardal.

Gall llogi beic ddigwydd mewn sawl ffurf, megis llogi hirdymor er mwyn cael mynediad at gyflogaeth neu addysg. I ddechrau, dylid rhoi blaenoriaeth i fuddsoddiad sy'n cefnogi mynediad i'r lleoliadau hynny, gan ei gwneud yn haws ac yn fwy fforddiadwy i bobl gael mynediad at swyddi, a chyfleoedd hyfforddiant a dysgu. Yna, dylid lledu'r ddarpariaeth i gynyddu mynediad i feiciau drwy gynlluniau llogi a rhannu cymunedol ar draws y rhanbarth.

Byddwn yn gweithio gyda'n hawdurdodau lleol, Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Sustrans, ar y cyd â'n grwpiau busnes a phartneriaid cymunedol, i adnabod cyfleoedd i gydlynu cynlluniau benthyca a grantiau ledled gogledd Cymru.

Mae cysylltiad agos rhwng e-feiciau a theithio llesol wrth i fwy o bobl ddod yn gyfforddus yn defnyddio beiciau, ac yn benodol yng ngogledd Cymru lle mae hefyd fuddion penodol mewn cymunedau lleol lle mae teithio pellteroedd hwy yn fwy cyffredin, gydag e-feiciau yn gwneud beicio yn fwy hyfyw i fwy o bobl.

Eisoes, mae enghreifftiau o gynlluniau llogi cymunedol o'r math hwn yng ngogledd Cymru, megis y cynllun E-Symud sy'n cael ei weithredu gan Sustrans a 'See Cycling Differently' Pedal Power a'i hwb beiciau yn y Rhyl.

Gall perchnogaeth e-feiciau drawsnewid y ffordd y mae pobl yn teithio ar gyfer siwrneion bob dydd, gan alluogi pobl i deithio ymhellach ar feic, neu wneud tirwedd fryniog yn llai heriol. Mae rhwystrau i berchnogaeth a'r defnydd o feiciau, yn cynnwys y gost, diffyg gofod storio diogel, mwy o ofyn cynnal a chadw a diffyg seilwaith teithio llesol. Mae llogi beiciau byrdymor am deithiau un-waith o gyfnewidfa trafnidiaeth i atyniad, neu ar dripiau i atyniadau twristiaeth, yn fwy tebygol o gael eu gweithredu'n fasnachol. Dylid ystyried opsiynau gan gymryd agwedd gweithio mewn partneriaeth, gyda'r gwerth a'r hyfywdra posib ar raddfa sydd wedi'i chydlynu'n rhanbarthol.

Mae defnyddio e-sgwteri preifat ar ffyrdd neu lwybrau cyhoeddus yn anghyfreithlon ar hyn o bryd, ond mae gan y rhain hefyd botensial i drawsnewid teithio personol yn y dyfodol. Mae e-sgwteri yn cael eu hystyried yn "drawsgludwyr wedi'u pweru" ac maent yn destun i'r un cyfreithiau a rheoliadau â cherbydau modur eraill. Mae Llywodraeth y DU wedi bod yn cynnal cyfnod prawf gydag e-sgwteri. Rhaid i chi gael yr hawl categori Q ar eich trwydded yrru i ddefnyddio e-sgwteri mewn lleoliadau penodol yn Lloegr, i bobl gyda'r trwyddedau cywir fel rhan o'r cyfnod prawf. Dylai Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol Cymru barhau i lynu at ganlyniadau cyfnodau prawf y DU a darparu unrhyw gyngor wedi'i ddiweddaru yn y dyfodol, fel sy'n briodol.



© Denbighshire Tourism Team



Integreiddio rhwng dulliau

Mae teithiau'n aml yn cynnwys mwy nag un math o drafnidiaeth, yn enwedig mewn cymunedau gwledig, gan fod y pellter i gyrchfannau o gartref yn aml ymhellach. Mae angen i ni ei gwneud hi'n haws i bobl yng ngogledd Cymru deithio trwy fwy nag un dull o deithio fel rhan o'u siwrne. Gallwn wneud hyn trwy ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus sy'n cynnig nifer o opsiynau i bobl sy'n caniatáu gwneud dewisiadau sy'n diwallu anghenion penodol ein teithiau orau. Bydd creu profiad teithio sy'n effeithlon, yn gyfforddus, yn ddiogel ac yn ddibynadwy yn hanfodol wrth i ni gyrraedd ein targedau newid dulliau teithio. Y canlyniad fydd rhwydwaith trafnidiaeth sy'n haws ei ddefnyddio a fydd yn helpu pobl i ddewis cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus fel eu hoff ffyrdd o deithio.

Ochr yn ochr â thocynnau mwy cyfleus a phrisiau teg, gellid gwella'r profiad o newid rhwng dulliau trafnidiaeth gyhoeddus trwy well amserlennu bysiau a rheilffyrdd. Bydd y rhwydwaith trawsnewid bysiau yn gweld lefelau gwasanaeth gwell, mwy aml. Mae mwy o amlder yn gwella'r profiad o gyfnewid rhwng dulliau neu fysiau gan ei fod yn lleihau'r amser aros rhwng gwasanaethau cysylltu. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Canolfannau symudedd a gorsafoedd porth

Polisi IN1

Cefnogi'r gwaith o ddatblygu a chyflwyno Canolfannau Symudedd a Gorsafoedd Porth i'w gwneud hi'n haws newid rhwng dulliau trafnidiaeth gynaliadwy ar siwrne.

Os ydym am weld rhwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy yng ngogledd Cymru sy'n darparu gwir ddewis arall deniadol yn lle defnyddio ceir preifat, mae'n hanfodol bod pobl yn gallu newid yn gyfleus rhwng dulliau ar gyfer gwahanol rannau eu taith. Mae Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru yn cydweithio i ddatblygu cynigion ar gyfer 'pyrth' neu 'ganolfannau symudedd' mewn lleoliadau fel gorsafoedd rheilffordd a gorsafoedd bysiau mawr ac arosfannau. Mae cynigion ar y gweill ar gyfer lleoliadau gan gynnwys gorsafoedd Wrecsam Cyffredinol, Bangor, Bae Colwyn a Chaergybi. Bydd y lleoliadau hyn yn darparu croeso o ansawdd uchel i ymwelwyr â thref neu ddinas, ond hefyd yn ei gwneud hi'n haws i bobl leol ac ymwelwyr newid rhwng dulliau trwy ddarparu:

- Gwell hygyrchedd
- Cyfleoedd llogi beiciau
- Mwy a gwell parcio i feiciau
- Wi-Fi cyhoeddus da
- Gwell cysylltedd â chanol trefi/dinasoedd a gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd
- Gwell arwyddion cyfeirio a gwybodaeth i deithwyr



Mae canolfannau symudedd yn lleoliadau sy'n integreiddio gwahanol fathau o drafnidiaeth, gan ei gwneud hi'n haws i bobl newid rhwng gwahanol ddulliau teithio. Mae'r rhain fel arfer yn cyfuno gwasanaethau bysiau, coetsys a rheilffyrdd, tacsis, rhannu beiciau, a llwybrau teithio llesol (cerdded, beicio ac olwyno).

Polisi IN2

Bydd creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bysiau allweddol yn cael ei wella. Dylai hyn ystyried cysylltiadau ymlaen i atyniadau allweddol a bydd hyn yn cael ei wneud mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys grwpiau sy'n cynrychioli cymunedau â nodweddion gwarchodedig.

Elfen bwysig wrth wneud teithio cynaliadwy yn haws i bobl yw trwy sicrhau y gallant ddod o hyd i'w ffordd i'w cyrchfan gan ddefnyddio isadeiledd deniadol o ansawdd da ar ôl cyrraedd cyfnewidfa drafnidiaeth fel rheilffordd neu orsaf fysiau. Mae mesurau creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn modd deniadol yn gyfranwyr allweddol at wella trafnidiaeth gynaliadwy i bobl. Mae cyfeirio pobl mewn ffordd effeithiol yn eu helpu trwy leihau dryswch a straen, gan wneud dod o hyd i'r llwybr yn fwy greddfol ac yn haws.

Gall hyn gynnwys arwyddion clir a chyson sy'n darparu cyfarwyddiadau, nodi lleoliadau, a chynnig gwybodaeth am bellteroedd ac amseroedd teithio. Gall defnyddio lliwiau, symbolau a goleuadau helpu i arwain pobl ar hyd eu llwybrau. Gall mapiau sy'n hawdd eu darllen a'u deall helpu hefyd, ac yn aml, mae tirnodau a phwyntiau allweddol o ddiddordeb yn cael eu cynnwys arnynt. Gall offer digidol hefyd fod yn ddefnyddiol, fel ciosgau rhyngweithiol ac apiau ffonau symudol. Yn bwysig, dylid mabwysiadu dyluniad cynhwysol, gan sicrhau bod mesurau cyfeirio pobl yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl ag anableddau, trwy ymgorffori braille, canllawiau sain, a thechnolegau cynorthwyol eraill.

Bydd Polisi IN2 yn cael ei ddatblygu mewn ystyriaeth ar gyfer lansiad Trafnidiaeth Cymru o'i raglen 'Rhwydwaith T' i gefnogi ein timau a'n partneriaid i:

- Weithio'n rhanbarthol ac yn genedlaethol i greu rhwydwaith teithio integredig yng Nghymru a'r gororau
- Datblygu'r dechnoleg i alluogi cynllunio teithiau a phrynu tocynnau di-dor
- Adeiladu llywodraethu mewnol a'n ffyrdd o weithio
- Cyflawni newid diwylliant mewnol i gyflawni ein cenhadaeth o un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn, un tîm
- Datblygu brand sy'n canolbwyntio ar y cwsmer ac sydd gyfystyr â theithio cynaliadwy integredig yng Nghymru.



Polisi IN3

Bydd gwelliannau Isadeiledd Teithio Llesol a nodwyd ar Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu cyflawni, a bydd Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu datblygu ar gyfer y gorsafoedd hynny nad oes ganddynt un ar hyn o bryd.

Mae cyfres o Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd wedi'u cynhyrchu gan awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru. Gellir sicrhau gwell integreiddio rhwng teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus trwy ddatblygu Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd ymhellach a darparu'r llwybrau a nodwyd. Mae'r rhain yn cynnwys rhaglen o welliannau i'r isadeiledd cerdded a beicio a fydd, o'u darparu, yn gwneud cerdded, olwyno a beicio i orsafoedd yn haws ac yn fwy deniadol.

Gwella integreiddio bysiau a rheilffyrdd

Polisi IN4

Cefnogi'r broses o gyflwyno tocynnau integredig ar draws dulliau trafnidiaeth sy'n darparu'r gwerth gorau i deithwyr.

Mae'r awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru wedi gweithio gyda gweithredwyr bysiau i gyflwyno'r tocyn '1bws' yn 2021, sy'n caniatáu teithio ar bron bob gwasanaeth bws yn y rhanbarth. Mae'r tocyn hwn yn symleiddio teithio trwy ganiatáu i deithwyr gamu ar ac oddi ar fysiau heb boeni am orfod prynu sawl tocyn am bris gwahanol. Mae hyn yn welliant sylweddol mewn cost a chyfleustra i deithwyr pan fo angen defnyddio mwy nag un gweithredwr bysiau ar eu taith. Mae system drafnidiaeth gwbl integredig yng ngogledd Cymru yn ei gwneud yn ofynnol i bobl allu defnyddio un tocyn ar gyfer eu holl deithio, waeth beth fo'r dull, neu system ddigyswllt sy'n sicrhau bod teithwyr yn cael y pris gorau ar gyfer eu taith.

Mae cynlluniau Llywodraeth Cymru yn cynnwys cyflwyno technoleg talu wrth fynd, tapio mewn, tapio allan, a fydd ar gysylltiadau rhwng Gobowen a'r Rhyl, ac ar hyd holl lein Wrecsam-Lerpwl.



Parcio a theithio, a pharcio a rhannu

Polisi IN5

Dylai unrhyw gynlluniau teithio a pharcio newydd geisio annog cyflawni'r daith gyfan trwy fodd cynaliadwy, dylent gael eu lleoli i leihau milltiroedd cerbydau preifat, a chael eu lleoli mewn man sy'n medru derbyn gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gydag effaith fechan.

Bwriad cyfleusterau fel parcio a theithio, neu barcio a rhannu, yw atal teithiau ceir mewn modd sy'n cefnogi lleihau tagfeydd a lleihau effeithiau parcio mewn cyrchfannau allweddol fel canolfannau siopa, tra'n lleihau milltiroedd ceir. Er enghraifft, gall parcio a theithio yn Eryri gan ddefnyddio gwasanaethau bws Sherpa chwarae rhan allweddol wrth leihau mynediad cerbydau i'r Parc Cenedlaethol a lleihau effaith ceir ar yr amgylchedd naturiol.

Polisi IN6

Dylid ystyried safleoedd parcio a rhannu strategol yn y Cynllun Datblygu Strategol.

Mae safleoedd parcio a rhannu yn lleoliadau lle gall pobl gyfarfod, gadael un car a rhannu un arall i fynd ymlaen ar eu taith. Gallant fod yn fwy gwerthfawr mewn ardaloedd gwledig i fynd ymlaen ar deithiau hwy. Mae safleoedd parcio a rhannu yn bodoli ar hyn o bryd yn y Gaerwen a Llanfairpwll ar Ynys Môn. Dylid eu hystyried ar gyfer lleoliadau eraill, yn enwedig lle rydym yn gwybod bod rhannu ceir eisoes yn digwydd yn anffurfiol. Bydd gwaith yn cael ei wneud i adnabod atebion priodol, a dylid ystyried unrhyw ofynion defnydd tir yn y Cynllun Datblygu Strategol sy'n dod i'r amlwg ac yn y system gynllunio leol.



© North Wales Corporate Joint Committee

Porthladdoedd a chludo llwythi

Rydym am weld sectorau porthladd a logisteg ffyniannus yn parhau i fod o fudd i economi gogledd Cymru, gan leihau eu heffaith amgylcheddol ar yr un pryd. Mae'r porthladd yng Nghaergybi yn hanfodol i'r economi leol ac i ddosbarthu nwyddau ar draws y DU ac Ewrop. Mae cludo llwythi yn chwarae rhan hanfodol yn llesiant economaidd gogledd Cymru, ac mae'n hanfodol bod y rhanbarth yn parhau i fod yn lle deniadol i fuddsoddi mewn busnes, gan gynnwys gan y sector cludo llwythi a logisteg i gefnogi'r economi leol. Fodd bynnag, mae'r effaith y gall symudiadau HGV ei chael ar yr amgylchedd lleol yn golygu ei bod yn hanfodol dod o hyd i gydbwysedd rhwng ansawdd bywyd i'r cymunedau lleol a ffyniant economaidd. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Tud. 266



Porthladdoedd

Bydd datblygu ein porthladdoedd yn helpu i ddenu buddsoddiad a chreu swyddi sgiliau uchel, a allai arwain at ddatblygu ardaloedd diwydiannol a masnachol newydd, a dylai'r awdurdod cynllunio lleol eu hystyried mewn cydweithrediad â'r Cynllun Datblygu Strategol sydd ar y gweill i helpu i sicrhau bod newidiadau defnydd tir yn cael eu hintegreiddio gyda chysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cydnabod nodau'r strategaeth cludo nwyddau sydd wedi'i nodi yng Nghynllun CYflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol ac yn ceisio gweithio gyda Llywodraeth Cymru i gyflawni'r nodau hyn.

Polisi PF1

Gweithio gyda phartneriaid i gefnogi twf ein porthladdoedd a safleoedd datblygu cyfagos yng ngogledd Cymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd ar gyfer cydleoli gweithgynhyrchu, ynni, dosbarthu hamdden a thwristiaeth. Yn benodol, byddwn yn blaenoriaethu cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy i Borthladd Rhydd Ynys Môn a phorthladdoedd yng Nghaergybi a Mostyn ac yn cefnogi eu cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio.

Mae Porthladd Caergybi yn cael ei nodi gan Gymru'r Dyfodol 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 y bydd goblygiadau pellach o ran cynnydd mewn symudiadau cludo llwythi yng ngogledd Cymru. Mae Porthladd Mostyn hefyd yn cynhyrchu traffig cludo llwythi, gyda llawer o'i fusnes bellach wedi'i neilltuo i'r sector ynni adnewyddadwy ar y môr.

Mae Porthladd Lerpwl hefyd yn cael ei gydnabod am helpu i gefnogi'r economi a symud nwyddau i'r Gogledd ac oddi yno. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid yn y porthladd i helpu i ddeall cyfleoedd ar gyfer gwell cysylltedd.

Cydnabyddir, er mai cyfrifoldeb gweithredwyr a defnyddwyr y porthladdoedd yw cerbydau porthladd a'r fferïau, bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid i helpu nodi a hwyluso cyfleoedd ar gyfer eu datgarboneiddio.



Polisi PF2

Gweithio gyda phartneriaid i adnabod gwelliannau mynediad i gerbydau ym Mhorthladd Caergybi. Dylai hyn wella mynediad i'r porthladd ar gyfer cerbydau, gan gynnwys cludo llwythi, ond hefyd wella mynediad cynaliadwy i'r porthladd a'r orsaf reilffordd.

Mae'r isadeiledd priffyrdd a ddefnyddir gan gerbydau sy'n cael mynediad i ac yn gadael y porthladd wedi'i gyfyngu, yn enwedig cysylltiad Ffordd Llundain/Black Bridge o'r A55. Gan fod hyn yn effeithio'n benodol ar HGVs sy'n defnyddio'r porthladd, mae yna effeithiau sylweddol ar yr amgylchedd lleol, ac effeithir ar amser teithio a dibynadwyedd symud llwythi. Drwy wella mynediad i'r porthladd, bydd mwy o gyfleoedd i weithwyr ac ymwelwyr fynd o gwmpas yn fwy cynaliadwy, gan roi mwy o sicrwydd i fusnesau am eu gweithrediadau a'u danfoniadau. Mae Black Bridge hefyd yn gyfle i ddatrys y rhwystr presennol i isadeiledd teithio llesol rhwng ardal Morawelon, y porthladd a chanol y dref.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi tasglu newydd i gynnal sefydlogrwydd hirdymor ar gyfer Porthladd Caergybi. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cydweithio â'r tasglu i uchafu cyfleoedd ar gyfer symudiadau porthladd a nwyddau cynaliadwy ynghyd â chefnogi cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio.

Cludo llwythi ar y ffyrdd

Polisi PF3

Gweithio gyda phartneriaid i wella cyfleusterau ar gyfer gyrwyr HGV, yn enwedig wrth gyrraedd porthladd Caergybi.

Mae teithiau cludo llwythi ar y ffyrdd yng ngogledd Cymru yn canolbwyntio'n bennaf ar hyd yr arfordir. Mae'r porthladdoedd ym Mostyn ac, yn enwedig Caergybi, yn atyniad naturiol i HGVs ac mae lefelau uwch o draffig yng Nglannau Dyfrdwy a Wrecsam sy'n gysylltiedig â phrif safleoedd gweithgynhyrchu a dosbarthu gyda chyflogwyr mawr gan gynnwys Airbus, JCB ac Iceland. Er gwaethaf pwysigrwydd cludo llwythi yng ngogledd Cymru, cyfleusterau cyfyngedig sydd ar gyfer parcio a gorffwys i yrwyr HGV. Mae hyn yn arbennig o bwysig yn agos i Gaergybi, lle gall digwyddiadau gyda llongau fferi neu'r pontydd dros y Fenai arwain at amseroedd aros estynedig i nifer fawr o HGVs.

Er bod yr A55 yn gefnffordd a reolir gan Lywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd, bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid i gefnogi'r gwaith o adnabod safleoedd a seilwaith yn rhagweithiol ar gyfer gwefru cerbydau nwyddau, yn arbennig ar hyd coridor yr A55 lle mae cyfle gwych i helpu i ddatgarboneiddio HGVs.



HGVs allyriadau isel

Polisi PF4

Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu datblygiad canolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru trwy gefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo llwythi yn y rhanbarth.

Ar hyn o bryd nid oes cyfleusterau yng ngogledd Cymru a fyddai'n cefnogi cludwyr yn y rhanbarth sy'n ceisio newid i gerbydau allyriadau isel. Byddai cefnogi cludwyr i wneud y newid hwn yn lleihau effaith leol HGVs yng ngogledd Cymru. Mae Menter Môn yn bwrw ymlaen â'r gwaith o ddatblygu Hwb Hydrogen yng Nghaergybi. Cynigir hyn fel cyfleuster i gyflenwi hydrogen ar gyfer trafnidiaeth. Mae Caergybi yn safle ardderchog ar gyfer cyfleuster cynhyrchu gan ei bod yn ganolfan drafnidiaeth brysur sy'n agos at ffynonellau ynni adnewyddadwy. Mae cynigion hefyd ar gyfer cynhyrchu hydrogen yng Nglannau Dyfrdwy.

Bydd cyflawni'r polisi hwn yn gweithio law yn llaw â strategaeth Ynni Rhanbarthol Uchelgais Gogledd Cymru sydd â'r nod o annog cynhyrchu ynnig glân a lleihau defnydd ynni ledled y Gogledd.

Danfoniadau lleol

Polisi PF5

Gweithio gyda phartneriaid i nodi cyfleoedd i drydaneiddio cerbydau ar gyfer danfoniadau lleol.

Rydym i gyd yn dibynnu ar ddanfoniadau o ddydd i ddydd i ardaloedd lleol, gan gynnwys y rhai i'n cartrefi, gweithleoedd a busnesau canol trefi. Mae'r danfoniadau hynny wedi deillio o gynnydd mewn siopa ar-lein. Mae effaith amgylcheddol leol a achosir gan allyriadau o gerbydau danfon, a'u maint. Bydd helpu i newid i gerbydau allyriadau isel iawn neu ddi-allyriadau yn lleihau effeithiau danfoniadau lleol ar ein hinsawdd, o fudd i ansawdd yr aer ac yn lleihau llygredd sŵn.

Polisi PF6

Gweithio gyda phartneriaid i adnabod datrysiadau i effeithiau lleol symudiadau HGV. Mae hyn yn cynnwys datblygu rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi pe dangosid y byddai un i wasanaethu'r gogledd yn hyfyw yn economaidd.



Polisi PF7

Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol ystyried gofynion tir ar gyfer rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi.

Mae Canolfannau Cyfuno Cludo Llwythi yn ganolfannau dosbarthu sydd wedi'u lleoli'n agos at ganol tref, canolfan siopa neu safleoedd adeiladu. Mae nifer o lwythi yn cael eu gollwng yn y ganolfan i gael eu cyfuno i un lori i'w trosglwyddo i'w cyrchfan derfynol. Gallai hyn leihau tagfeydd a lefelau traffig HGV yng nghanol tref. Dylai unrhyw safleoedd a allai ddod ymlaen osgoi effeithiau negyddol i integredd ardaloedd sy'n amgylcheddol sensitif.

Polisi PF8

Gweithio gyda phartneriaid a'r sector dosbarthu i ganfod atebion arloesol i leihau effaith amgylcheddol danfoniadau lleol.

Mae mesurau eraill a all helpu i leihau effaith danfoniadau lleol ar gymunedau, yn cynnwys beiciau e-gargo, cynlluniau danfon a gwasanaethu ardaloedd, canolfannau micro-gyfuno, a loceri danfon mewn lleoliadau allweddol fel canolfannau trafnidiaeth a/neu symudedd.

Cludo llwythi ar y rheilffordd

Polisi PF9

Gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant rheilffyrdd i gefnogi newid i'r rheilffyrdd ar gyfer cludo llwythi, gan gynnwys logisteg ysgafn sy'n seiliedig ar y rheilffyrdd.

Mae llif pennaf cludo llwythi ar y rheilffyrdd yng ngogledd Cymru yn cynnwys sment o waith sment Padeswood, pren i ffatri fordiau Kronospan yn y Waun a charreg o Gyffordd Llandudno.

Mae cryn botensial i leihau effaith cludo llwythi ar ein ffyrdd, ardaloedd trefol a'r amgylchedd naturiol trwy logisteg a rhwydweithiau cludo llwythi ar y rheilffyrdd yng ngogledd Cymru, gyda'r gallu i gynyddu faint o lwythi a gludir ar Brif Reilffordd Gogledd Cymru yn sylweddol. Mae'r lefelau gwasanaeth a ddymunir sydd wedi eu nodi yn ein huchelgeisiau rheilffyrdd yn cynnwys llwybr cludo llwythi bob awr. Ar Lein Wrecsam i Lerpwl, mae Padeswood Sidings yn creu rhwystr sylweddol i fwy o symudiadau cludo llwythi, yn ogystal â gwell gwasanaethau i deithwyr. Bydd ein huchelgeisiau rheilffyrdd yn hwyluso cynnydd mewn symud llwythi.



Ffyrdd, strydoedd a pharcio

Er ein bod am i drigolion gogledd Cymru a'r bobl sy'n ymweld â'n rhanbarth gael eu hannog i deithio mewn ffyrdd cynaliadwy, rydym yn cydnabod y bydd llawer o deithiau yn parhau i gael eu gwneud gan geir preifat, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig lle mae pobl yn dibynnu mwy ar eu ceir. Ar ben hynny, rydym yn cydnabod pwysigrwydd ein ffyrdd a'n strydoedd i gerdded, olwyno, beicio a theithio ar fysiau. Mae hyn yn golygu ei bod yn hanfodol bod gennym rwydwaith priffyrdd sy'n wydn, yn cael ei gynnal i safon briodol, ac sy'n addas ar gyfer y dyfodol. Gwneir y defnydd gorau o asedau presennol trwy sicrhau bod priffyrdd yn cael eu cynnal a'u cadw'n ddigonol o fewn cyfyngiadau cyllidebol awdurdodau lleol, a bydd newid i ddulliau allyriadau is ar gyfer teithio yn cael ei hwyluso a'i annog i leihau effeithiau amgylcheddol ein ceir. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Cynnal a chadw

Polisi RS1

Gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer cynnal a chadw arwynebau a strwythurau sy'n sicrhau gweithrediad parhaus a gwytnwch asedau priffyrdd presennol.

Awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am gynnal ffyrdd lleol, tra bod Llywodraeth Cymru yn goruchwylio traffyrdd a chefnffyrdd. Y peth pwysicaf y gellir ei wneud i gefnogi gwytnwch y rhwydwaith priffyrdd lleol yng ngogledd Cymru yw cynnal a chadw ein ffyrdd a'n strydoedd i safon dda, gan gydnabod cyfyngiadau cyllideb awdurdodau lleol.

Polisi RS2

Gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid i addasu'r isadeiledd ffyrdd presennol i ymdopi'n well â newid yn yr hinsawdd a gwella bioamrywiaeth.

Os yw'r rhwydwaith priffyrdd am barhau i fod yn weithredol yn y dyfodol, mae angen i awdurdodau priffyrdd lleol fod â digon o adnoddau i ymateb i heriau newid hinsawdd a pherygl llifogydd o ddigwyddiadau tywydd eithafol, sy'n gofyn am gynnal a chadw a gwelliannau draenio parhaus.



Diogelwch ffyrdd

Polisi RS3

Cefnogi dull Gweledigaeth Sero Llywodraeth Cymru tuag at ddiogelwch ar y ffyrdd a gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer mesurau diogelwch ar y ffyrdd ar draws gogledd Cymru.

Polisi RS4

Bydd y dull o ymdrin â diogelwch ffyrdd yn cynnwys cyflwyno cynlluniau gwella priffyrdd sy'n cynyddu diogelwch neu ganfyddiadau o ddiogelwch i bob defnyddiwr ffyrdd, a rhaglenni addysg parhaus gyda'r nod o annog defnydd mwy diogel o'r rhwydweithiau priffyrdd a thrafnidiaeth.

Mae diogelwch ar y ffyrdd yn ystyriaeth hanfodol ar gyfer rheoli'r rhwydwaith priffyrdd. Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar ddull Gweledigaeth Sero tuag at ddiogelwch ar y ffyrdd. Mae gan hyn nod hirdymor ar gyfer system traffig ffyrdd sydd yn y pen draw yn rhydd o farwolaeth ac anafiadau difrifol, yn seiliedig ar egwyddor 'foesol' arweiniol i drin marwolaethau ffyrdd fel rhai annerbyniol ac y gellir eu hosgoi, yn hytrach na damweiniau y dylem eu goddef. Mae'n golygu newid pwysig o geisio atal pob gwrthdrawiad i atal marwolaeth a lliniaru anafiadau difrifol mewn gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol yn adnabod, datblygu a chyflawni ymyriadau diogelwch ar y ffyrdd sy'n cymhwyso'r dull 'system ddiogel' i anelu at ddim marwolaethau ar y rhwydwaith ffyrdd. Bydd ymyriadau yn cyd-fynd â phum piler yr amgylchedd ffyrdd sy'n lleihau'r risg: Defnyddwyr / Ymddygiadau Ffyrdd Diogel; Cyflymderau Diogel; Ffyrdd Diogel; Cerbydau Diogel; a'r Ymateb Ôl-wrthdrawiad. Bydd cynlluniau hyfforddi ac addysgu Diogelwch ar y Ffyrdd yn cael eu blaenoriaethu i gefnogi'r dull hwn.

Bydd mentrau a chynlluniau addysgol yn ystyried y defnyddwyr ffyrdd sydd mewn mwyaf o berygl o niwed yn ofalus, a all gynnwys pobl ifanc, yr henoed a beicwyr modur. Bydd hyn yn helpu i wneud ein ffyrdd yn fwy diogel i bawb.

Parcio cyhoeddus mewn trefi a dinasoedd

Polisi RS5

Ystyrir codi tâl am barcio a rheolaeth parcio wrth geisio rheoli'r galw am leoedd parcio ac annog pobl i beidio â defnyddio car yn ddiangen gyda dim ond un unigolyn ynddo.

Mae'r awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru yn rheoli ac yn gweithredu ystod o feysydd parcio cyhoeddus sy'n gwasanaethu canol trefi a dinasoedd yn ein rhanbarth. Yr awdurdodau lleol sy'n penderfynu faint o barcio sydd ar gael a'r tâl am barcio a rhaid iddynt ystyried y cydbwysedd rhwng faint o barcio sydd ei angen i gefnogi busnesau lleol, gan annog newid i deithio mwy cynaliadwy, a chost weithredol y gwasanaeth parcio.

Mae'n rhaid i awdurdodau lleol ddatblygu strategaeth integredig ar barcio i gefnogi polisïau trafnidiaeth a lleoliadol cyffredinol eu cynlluniau datblygu lleol. Dylai awdurdodau lleol ystyried materion parcio ar y cyd ag awdurdodau cyfagos. Dylid defnyddio safonau parcio gyda hyblygrwydd, gan geisio lefelau is o barcio i gefnogi datblygiad lleoedd o ansawdd uchel. Dylai awdurdodau lleol weithredu polisïau codi tâl ar gyfer parcio ar y stryd ac oddi ar y stryd, lle mae ganddynt reolaeth dros hynny, i gyd-fynd â'u polisïau cynllunio lleol a hyrwyddo defnyddio cerbydau trydan.

Rhoddir ystyriaeth ychwanegol i fannau parcio Bathodyn Glas i ddarparu ar gyfer y darpariad gostyngol ar gyfer mannau hygyrch er gwaethaf y cynnydd yn y galw.



© Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru



Polisi RS6

Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ailddyrannu gofod parcio ceir ac ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol i wella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.

Weithiau gall darparu meysydd parcio dra-arglwyddiaethu ar ein trefi a'n dinasoedd, gyda meysydd parcio a pharcio ar y stryd yn meddiannu llawer iawn o le. Weithiau gellid defnyddio'r gofod hwn yn well i gyfoethogi creu lleoedd a gwella'r amgylchedd lleol. Mae Siarter Creu Lleoedd Cymru yn pwysleisio pwysigrwydd creu lleoedd sydd wedi'u cynllunio'n dda, yn gynaliadwy ac yn gynhwysol. Mae'n annog awdurdodau lleol a datblygwyr i ystyried effeithiau ehangach parcio ceir ac i flaenoriaethu egwyddorion creu lleoedd wrth gynllunio trefi.

Ochr yn ochr â hyn, mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) yn gosod dyletswydd ar awdurdodau cyhoeddus i 'geisio cynnal a gwella bioamrywiaeth' i'r graddau y mae'n gyson ag arfer y swyddogaethau hynny yn briodol. Wrth wneud hynny, rhaid i awdurdodau cyhoeddus hefyd geisio 'hyrwyddo gwytnwch ecosystemau'.

Gallai trawsnewid ardaloedd parcio sy'n cael eu tanddefnyddio neu newid y ffordd y mae pobl yn cyrchu ein lleoedd mewn car arwain at fwy o leoedd yn dod i ddefnydd cymunedol gwell fel parciau neu erddi, a all wella bioamrywiaeth drefol, darparu mannau hamdden a gwella ansawdd aer.

Gall lleihau parcio ar y stryd greu mwy o fannau sy'n addas i gerddwyr, gan annog cerdded a beicio, a all roi hwb i fusnesau lleol a chreu cymuned fwy bywiog. Trwy ailfeddwl sut mae parcio ceir wedi'i integreiddio yn ein trefi a'n dinasoedd yng ngogledd Cymru, gallwn greu cyfleoedd i fod o fudd i'n hamgylcheddau lleol, hyrwyddo teithio cynaliadwy, a chreu mannau cyhoeddus mwy deniadol ac Ymarferol. Gellid ystyriaeth y dull hwn ar gyfer gosafoedd a depos bysiau, gan gydfynd â Strategaeth Ynni Gogledd Cymru.

Cerbydau allyriadau isel

Polisi RS7

Cefnogi'r trosglwyddo at gerbydau trydan yng ngogledd Cymru, trwy sicrhau bod isadeiledd gwefru teg ar gael mewn ardaloedd trefol a helpu i hwyluso gosod preifat neu osodiadau wedi'u harwain gan y gymuned mewn ardaloedd gwledig.

Polisi RS8

Pan fo'n bosib, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i uno darparwyr gwefru cerbydau trydan - neu'r apiau ac aelodaeth angenrheidiol - ar draws gogledd Cymru er mwyn gwneud gwefru cerbydau trydan yn fwy cyfleus.

Ar draws gogledd Cymru mae darpariaeth gynyddol o'r isadeiledd a'r gefnogaeth i'r gyrwyr hynny sy'n ceisio newid i gerbydau trydan. Mae hyn yn gynyddol bwysig, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell lle mae gan breswylwyr lai o ddewis yn aml ynghylch sut maen nhw'n teithio, gan wneud defnyddio cerbydau preifat yn angenrheidiol ar gyfer llawer o deithiau.

Mae Llywodraeth Cymru yn datblygu fframwaith caffael cenedlaethol ar gyfer seilwaith gwefru cerbydau trydan i safoni a gwella safonau'r diwydiant, gan sicrhau seilwaith gwefru cyson ac integredig ledled Cymru.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cefnogi Fframwaith Seilwaith Gwefru Cerbydau Trydan Transport for the North a'i adroddiad State of Play, gan gydnabod sut y gall partneriaid gynyddu defnydd mewn dull trawsffiniol, tra'n helpu i rannu arfer gorau. Byddwn yn cefnogi rhanddeiliaid gyda'u hymrwymiad i gerbydau allyriadau isel, gan gynnig cefnogaeth ar gyfer ail-bwrpasu seilwaith gosafoedd Gwasanaeth a thanwydd, perchnogaeth gymunedol o wefru cerbydau trydan, a'r angen am wybodaeth fwy gwrthrychol am gerbydau allyriadau isel i breswylwyr. Caiff hyn ei adlewyrchu yn Strategaeth Ynni Gogledd Cymru, sy'n galw am fwy o ynni adnewyddadwy i ateb y galw yn y dyfodol i gyrraedd sero net erbyn 2025.



Polisi RS9

Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu ymgyrch gyfathrebu gynhwysfawr i annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan, gan ddysgu o'r arfer orau.

Rhan bwysig arall o hwyluso'r newid i gerbydau di-allyriadau yw newid meddylfryd preswylwyr, a mynd i'r afael â rhai o'r rhwystrau neu'r rhwystrau canfyddedig i newid cerbydau, megis cost prynu, pryder pellter, diffyg isadeiledd gwefru, amser gwefru, ac ansicrwydd cyffredinol.

Polisi RS10

Gweithio gyda phartneriaid a'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i wella capasiti'r grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefrydd cerbydau trydan. Dylai hyn hefyd fod yn ystyriaeth allweddol i'r Cynllun Datblygu Strategol wrth gydnabod datblygiadau newydd.

Mae mynd i'r afael â chapasiti presennol y grid trydan mewn rhai lleoliadau ar draws gogledd Cymru yn fater pwysig i hwyluso'r broses o gyflwyno gwefrwyr yn y dyfodol, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol gogledd Cymru yn cydweithio i gydlynu gwaith cynllunio trafnidiaeth a systemau ynni parhaus ar y lefelau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol. Mae hyn yn cydnabod yr ymdrechion sydd eu hangen ar y system drafnidiaeth i symud i ffwrdd o danwydd ffosil hylifol i fod yn llawer mwy dibynnol ar y rhwydwaith trydanol.

Polisi RS11

Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol ac ysgogi'r defnydd o gerbydau trydan.

I sicrhau bod defnydd cerbydau allyriadau isel yn gynyddol gyfleus yn y dyfodol, mae'n hanfodol bod cartrefi newydd yn cael eu hadeiladu gyda darpariaeth ddigonol i gefnogi preswylwyr sy'n dewis gyrru cerbyd trydan. Mae hyn yn rhywbeth y bydd Llywodraeth Cymru yn ei ystyried fel rhan o'i diweddariad ehangach arfaethedig i Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 18: Trafnidiaeth sy'n rhoi arweiniad ar ddylunio datblygiad ac integreiddio defnydd tir a chynllunio trafnidiaeth yng Nghymru. Dylid ystyried unrhyw ofynion neu ganllawiau yn ofalus a'u cynnwys yn y polisïau cynllunio lleol a rhanbarthol datblygol ac yn y nodyn cyngor cenedlaethol.

Clybiau ceir a rhannu ceir

Polisi RS12

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gynyddu'r nifer o glybiau ceir yng ngogledd Cymru trwy weithio ar y cyd â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol mewn ardaloedd gwledig a threfol; ac mewn gorsafoedd, mewn mannau gwaith a chanolfannau symudedd.

Ar gyfer gyrwyr nad ydynt yn berchen ar gar, gall clybiau ceir ddarparu mynediad i gar i wneud y teithiau hynny nad ydynt yn bosib ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae clybiau ceir yn cefnogi gostyngiad mewn lefelau perchenogaeth ceir, gan ddarparu opsiwn i bobl nad ydynt yn defnyddio eu car yn aml, neu efallai nad ydynt angen ail gar mwyach. Mae llai o berchnogaeth ceir yn lleihau nifer y teithiau mewn car ac yn cynyddu nifer y teithiau a wneir trwy ddulliau eraill. Mewn ardaloedd mwy trefol, mae cyfleoedd i glybiau ceir gael eu lleoli mewn gorsafoedd rheilffordd, gweithleoedd a chanolfannau symudedd, gan ganiatáu i bobl gael mynediad at gar ar gyfer taith neu ran bellach o daith nad yw'n bosib trwy ddulliau mwy cynaliadwy.

Mae nifer o glybiau ceir yng ngogledd Cymru megis yng Ngwynedd wledig (Arloesi Gwynedd Wledig, Car-n-arfon), ac yn ne Sir Ddinbych (sy'n cael ei redeg gan Bartneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych). Darperir Clwb Ceir Partneriaeth Ogwen (yn Nyffryn Ogwen) gan TrydaNi nawr, sy'n elwa o fuddsoddiad gan Lywodraeth Cymru i edrych ar suti sefydlu ac ehangu clybiau ceir ledled Cymru. Mae'r enghreifftiau hyn o ardaloedd gwledig yn dangos y gall clybiau ceir fod yn effeithiol.

Polisi RS13

Dylid defnyddio'r broses cynllunio teithio i annog rhannu ceir ar gyfer cymudo.

Cyfle arwyddocaol arall i leihau nifer y milltiroedd sy'n cael eu gyrru gan geir preifat yw cynyddu rhannu ceir, a datblygu safleoedd parcio a rhannu. Trwy rannu teithiau ar gyfer eu taith gyfan neu ran o'u taith, gall teithwyr leihau cost teithio mewn ceir, lleihau milltiroedd cerbydau, a lleihau tagfeydd lleol. Gellir cefnogi lleihau nifer y bobl sy'n gyrru ar eu pen eu hunain i'r gwaith trwy nifer cynyddol o gynlluniau rhannu ceir. Mae gan gyflogwyr, trwy eu cynlluniau teithio, rôl i'w chwarae wrth hyrwyddo a hwyluso rhannu ceir. Dylid annog cyflogwyr i hyrwyddo a chydlynu'r cynlluniau hyn a chymell y rhai sy'n dewis teithio mewn cerbydau aml-deithiwr.



Mynediad ar y ddaear at awyrennau

Mae tri maes awyr rhyngwladol yn Lloegr sydd â chysylltiadau cryf â gogledd Cymru oherwydd eu hagosrwydd. Maes Awyr John Lennon Lerpwl, Maes Awyr Manceinion a Maes Awyr Birmingham yw'r rhain. Yng ngogledd Cymru mae gennym Faes Awyr Môn, a oedd yn arfer cynnal cysylltiad â Chaerdydd; a Maes Awyr Penarlâg, sy'n chwarae rhan hanfodol wrth gefnogi gweithrediadau Airbus yn Sir y Fflint. Er nad oes hediadau masnachol yn gweithredu o Faes Awyr Môn ers 2025, mae'r maes awyr yn parhau'n bwysig yn strategol ar gyfer gweithrediadau milwrol, y gwasanaethau brys ac mae'n cynnig cyfleoedd cysylltedd rhanbarthol posib yn y dyfodol. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Polisi AV1

Cefnogi'r gwelliannau i fynediad ar y ddaear at feysydd awyr domestig a rhyngwladol, gan ganolbwyntio ar wella gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.

Mae mynediad i feysydd awyr yn fater pwysig i bobl yng ngogledd Cymru am dri phrif reswm:

- Cysylltu busnesau â chleientiaid a marchnadoedd rhyngwladol
- Cysylltu ymwelwyr rhyngwladol ag atyniadau gogledd Cymru
- Mynediad i gyfleoedd hamdden rhyngwladol i breswylwyr

Rydym am weld cysylltiadau teithio cynaliadwy rhwng gogledd Cymru a meysydd awyr cyfagos sy'n ddeniadol i drigolion, busnesau ac ymwelwyr rhyngwladol â'n rhanbarth. Rydym yn cydnabod, os ydym am wneud y gorau o weithgarwch economaidd a photensial twristiaeth gogledd Cymru, ei bod yn bwysig bod gennym gysylltiadau cyfleus, deniadol a dibynadwy gyda meysydd awyr allweddol sy'n gwasanaethu ein rhanbarth. Mae hyn yn cynnwys cyfleoedd ar gyfer teithio ar fysiau, coetsys a threnau gyda gwasanaethau mwy hygyrch, dibynadwy a rheolaidd yn cysylltu ein cymunedau allweddol â meysydd awyr rhanbarthol.

Cysylltedd digidol

Mae Llywodraeth Cymru yn annog cynnydd mewn gweithio o bell ac mae wedi gosod uchelgais hirdymor i 30% o weithlu Cymru weithio i ffwrdd o swyddfa draddodiadol, i'w chyflawni trwy roi mwy o ddewisiadau a dewis i bobl o ran eu gweithle. Bwriad yr uchelgais hon yw helpu canol trefi, lleihau tagfeydd a lleihau allyriadau carbon. Mae datblygiadau mewn cysylltedd digidol a chyfleoedd i gael mynediad at wasanaethau a gweithio o bell yn chwarae rhan bwysig wrth gefnogi teithio cynaliadwy a lleihau'r angen i deithio. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Polisi DC1

Dylid chwilio am gyfleoedd i weithio gyda chymunedau a busnesau i hyrwyddo a hwyluso canolfannau gweithio o bell.

Mae pwysigrwydd cyfleoedd i weithio o bell wedi cynyddu'n sylweddol ers pandemig Covid, wedi lleihau nifer y bobl sy'n cymudo yn ystod yr amseroedd prysuraf, ac wedi lleihau'r nifer o weithiau y mae rhai pobl yn cymudo bob wythnos. Gellid cynyddu'r effaith gadarnhaol hon trwy i ganolfannau gweithio o bell fod ar gael mewn cymunedau. Mae'r canolfannau hyn yn darparu amgylchedd proffesiynol gydag amwynderau fel rhyngrwyd cyflym, ystafelloedd cyfarfod, a mannau cydweithredol. Mae dwy enghraifft yng ngogledd Cymru o wahanol raddfeydd y gallai pob awdurdod lleol a darparwr sector preifat eu hystyried yn cynnwys:

- M-SParc: Wedi'i leoli ym Mangor a Phwllheli, sy'n cynnig cyfleusterau modern fel rhan o Barc Gwyddoniaeth Menai.
- Costigan's: Wedi'i leoli yn y Rhyl, gan ddarparu gofod cydweithio mewn partneriaeth â Chyngor Sir Ddinbych.
- Partneriaeth Ogwen: Wedi'i lleoli yn Nyffryn Ogwen, yn darparu mannau cydweithio.



Polisi DC2

Dylai addysg a hyfforddiant llythrennedd ddigidol fod ar gael yn helaeth i helpu trigolion gogledd Cymru i fynd ar-lein a dod o hyd i'r wybodaeth y mae arnynt ei hangen i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.

Mae gan bob un ohonom ran bwysig i'w chwarae wrth hysbysu pobl am y dewisiadau sydd ar gael i deithio ar gyfer pob siwrne. Gall hynny gynnwys gwefannau gweithredwyr, Trafnidiaeth Cymru a Traveline Cymru ac apiau symudol ar gyfer cynllunio teithiau, yn ogystal â gwybodaeth gan awdurdodau lleol sydd ar gael ar-lein am drafnidiaeth gymunedol a gwasanaethau lleol eraill. Mae'n hanfodol bod trigolion yn cael y cyfle i wella eu llythrennedd digidol, fel eu bod yn gwybod ble i gael gafael ar y wybodaeth sydd ei hangen arnynt i helpu i wneud dewisiadau teithio.

Mae llythrennedd digidol pobl yn ogystal â busnesau a darparwyr gwasanaethau hefyd yn bwysig i helpu i leihau'r angen i deithio. Er enghraifft, gall addysg, gofal iechyd a darparwyr gwasanaethau eraill weithio i hwyluso mynediad o bell i wybodaeth ac apwyntiadau i osgoi teithiau diangen.

Polisi DC3

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gyflwyno'r wybodaeth ddiweddaraf a digidol am wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, gan flaenoriaethu arddangosfeydd digidol mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth allweddol, a gweithio tuag at y wybodaeth ddiweddaraf mewn safleoedd bysiau ar draws gogledd Cymru.

Mae cysylltedd digidol hefyd yn allweddol i ddarparu gwybodaeth am deithiau i deithwyr trafnidiaeth gyhoeddus wrth iddynt deithio. Mae gwybodaeth amser go iawn yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i deithwyr, gan roi mwy o hyder i bobl deithio ar fws neu reilffordd. Gan weithio gyda gweithredwyr gwasanaethau a gorsafoedd gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru a Network Rail, rydym am weld gwell Wi-Fi i deithwyr ar wasanaethau bysiau a rheilffyrdd yn ogystal ag mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth, i'w gwneud hi'n haws ac yn fwy deniadol i bobl ganfod eu ffordd o gwmpas a gwella'r profiad teithio. Dylai'r wybodaeth sydd ar gael i bobl gael ei hintegreiddio hefyd, fel y gall y cyhoedd gael mynediad at yr holl wybodaeth sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth mewn un lle. Mae hyn yn rhywbeth y byddwn yn annog Trafnidiaeth Cymru i helpu gydag o ar draws y rhanbarth a gweddill Cymru.



Cynllunio defnydd tir

Yn ogystal â'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn, mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gyfrifol am ddatblygu'r Cynllun Datblygu Strategol ar gyfer gogledd Cymru. Bydd hynny'n gosod y cynigion ar gyfer cynllunio defnydd tir a fydd yn siapio lleoliadau ar gyfer tai a chyflogaeth ar draws gogledd Cymru yn y tymor canolig i'r tymor hir. Rhaid i bolisi cynllunio ystyried datblygiad canol trefi yn gyntaf yn hytrach nag adeiladu safleoedd newydd y tu allan i drefi. Mae alinio dulliau cynllunio datblygu economaidd rhanbarthol, trafnidiaeth a defnydd tir trwy'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn a'n Cynllun Datblygu Strategol datblygol yn gyfle i fanteisio ar y cyd-ddibyniaethau rhyngddynt, gan gynnwys ystyried sut y bydd canol ein trefi yn cyfrannu at yr agendâu pwysig hyn.

Mae trafnidiaeth yn chwarae rhan hanfodol yn hwyluso datblygiadau newydd, ac yn gwneud datblygiadau presennol yn fwy cynaliadwy. Adlewyrchir hyn yn rhannol yn y ffordd y mae rhai o'n polisïau ac ymyriadau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol mewn cysylltiad â themâu polisi eraill yn gysylltiedig ac mae ganddo oblygiadau ar gyfer cynllunio defnydd tir a chreu lleoedd, gan gynnwys cymorth i sicrhau canol trefi ffyniannus a llwyddiannus. Yn benodol, y rhain yw:

Polisi CB19

Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewidfa mewn safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri.

Polisi RS10

Gweithio gyda'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i wella capasiti'r grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefrydd cerbydau trydan. Dylai hyn hefyd fod yn ystyriaeth allweddol i'r Cynllun Datblygu Strategol wrth gydnabod datblygiadau newydd.

Polisi RS11

Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol ac ysgogi'r defnydd o gerbydau trydan.

Polisi IN6

Dylid ystyried safleoedd parcio a rhannu strategol yn y Cynllun Datblygu Strategol.

Polisi RS6

Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ailddyrannu gofod parcio ceir ac ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol i wella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.



Mae ein polisïau ac ymyriadau cynllunio defnydd tir sy'n canolbwyntio ar drafnidiaeth yn cynnwys:

Datblygu sy'n seiliedig ar dramwy

Polisi LU1

Cefnogi egwyddor Datblygu sy'n Seiliedig ar Dramwy ar gyfer datblygiadau newydd yng ngogledd Cymru.

Os ydym am annog pobl sy'n byw neu'n gweithio mewn datblygiadau newydd i deithio'n gynaliadwy, mae'n hanfodol bod trafnidiaeth gynaliadwy yn ystyriaeth allweddol wrth gynllunio datblygu. Dylai datblygiadau defnydd cymysg gyfuno mannau preswyl, masnachol a hamdden o fewn pellter cerdded hawdd i orsafoedd bysiau a rheilffyrdd. Bydd adeiladu mwy o gartrefi yn agosach at orsafoedd yn cynyddu hygyrchedd ac yn lleihau'r ddibyniaeth ar geir preifat. Rhaid i hyn gael ei gefnogi gan bolisïau ac ymyriadau ehangach sy'n ymwneud â gwella amlder, dibynadwyedd ac argaeledd gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i'w gwneud yn ddewis amgen ymarferol yn lle teithio mewn ceir, a gwneud i'n ffyrdd, strydoedd a mannau cyhoeddus deimlo'n ddiogel ac yn gyfleus ar gyfer cerdded, olwyno a beicio. Bydd y dull hwn hefyd yn cryfhau gweithrediad y polisi Canol Trefi yn Gyntaf ar draws gogledd Cymru.

Mae Datblygu sy'n Seiliedig ar Dramwy yn strategaeth gynllunio drefol sy'n canolbwyntio ar greu datblygiad dwysedd uchel, defnydd cymysg, o amgylch canolfannau trafnidiaeth gyhoeddus. Mae hyn yn helpu i greu mwy o alw am wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus lleol a lleihau'r ddibyniaeth ar geir preifat trwy integreiddio lleoedd y mae pobl yn byw ac yn gweithio ynddynt gyda chanolfannau trafnidiaeth gyhoeddus.



Polisi LU2

Bydd yr Hierarchaeth Drafnidiaeth Gynaliadwy yn cael ei defnyddio i helpu sicrhau bod datblygiadau yn cefnogi cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau gydag allyriadau isel iawn dros gerbydau modur preifat eraill.

Polisi LU3

Bydd cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy yn cael eu cyflwyno i ardaloedd allweddol ar gyfer twf a gweithgarwch economaidd yn y dyfodol.

Mae'n bwysig bod y polisïau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn cael eu hystyried ac yn gyson â'r cynllunio gofodol datblygol ar lefel ranbarthol a lleol yng ngogledd Cymru i helpu i gydlynu trafnidiaeth, cynllunio defnydd tir a datblygu economaidd. Gan adeiladu ar Gymru'r Dyfodol: y cynllun cenedlaethol, bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn nodi cynigion ar gyfer datblygu safleoedd ardaloedd rhanbarthol strategol ar gyfer twf yng ngogledd Cymru, gan gynnwys safleoedd cyflogaeth allweddol ym Mhorthladd Rhydd Ynys Môn, Wylfa, a Pharth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam.

Yn ogystal â chanolfannau economaidd ar gyfer twf, dylai ein Cynlluniau Datblygu Lleol datblygol a'r Cynllun Datblygu Strategol hefyd ystyried unrhyw anghenion mynediad cynaliadwy pellach i Fryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy pe bai'n dod yn Barc Cenedlaethol newydd yn y dyfodol, gan gydnabod bod angen i'n rhwydwaith trafnidiaeth gefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth.

Gan adeiladu hefyd ar bolisi Canol Trefi yn Gyntaf, mae Cynlluniau Creu Lleoedd yng Nghymru yn ffordd o greu gweledigaeth ar gyfer dyfodol ardal, ac adnabod camau gweithredu a all ei gwella. Anogir cynlluniau creu lleoedd ym mhob tref a chanolfannau mwy trefol eraill yng ngogledd Cymru i ddarparu dull trosfwaol o ymdrin â sut y dylai lle edrych, teimlo a gweithredu nawr ac yn y dyfodol, a dylent ymgorffori ystyriaethau ynghylch darparu trafnidiaeth, yn enwedig cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.



Dileu'r ddibyniaeth ar geir preifat trwy ddatblygu cynaliadwy

Polisi LU4

Dim ond pan maent yn hyrwyddo cysylltedd teithio llesol trwy ddiogelu, gwella ac ehangu ar y Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol y dylai datblygiadau gael eu cefnogi.

I sicrhau bod yr isadeiledd cywir wedi'i gynnwys mewn cynigion ar gyfer datblygiadau newydd, mae'n hanfodol bod llwybrau cerdded a beicio o ansawdd da, sy'n ddeniadol, cyfleus a diogel yn cael eu hystyried fel rhan o unrhyw gynigion. Bydd hynny'n helpu i leihau'r ddibyniaeth ar geir preifat ar gyfer teithiau byr, a gwneud teithio llesol y dewis a ffefrir i gael mynediad at gyfleusterau a gwasanaethau lleol.

Polisi LU5

Dylid annog datblygiadau sy'n agos at gyfleusterau trafnidiaeth gyhoeddus, a dylai datblygiadau gael eu dylunio i helpu hwyluso a gwella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd trefol a gwledig.

Gan adeiladu ar egwyddorion datblygu sy'n seiliedig ar dramwy, mae hefyd yn hanfodol bod datblygiadau newydd yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus cyfleus a deniadol. Mae hyn ar ei fwyaf effeithiol pan fydd datblygiad wedi'i leoli'n agos at orsaf reilffordd neu pan all gwasanaeth bws presennol ei wasanaethu.

Byddwn yn cefnogi awdurdodau cynllunio lleol i annog y defnydd o gyllid Adran 106 neu Ardoll Seilwaith Cymunedol ar ddatblygiadau tai a chyflogaeth newydd i helpu i ariannu gwelliannau ymlaen llaw mewn opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy. Bydd hyn yn helpu i sicrhau bod datblygwyr yn cyfrannu at wella seilwaith trafnidiaeth a mentrau teithio.

Polisi LU6

Cefnogi lleihau'r safonau parcio ar gyfer datblygiadau newydd (fel sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru), yn enwedig mewn ardaloedd trefol lle byddwn yn mynd ati i wella dewisiadau amgen trafnidiaeth gynaliadwy.

Mae'n hanfodol nad yw datblygiadau newydd yn annog defnydd diangen o geir. Dylai datblygiadau gael eu gwasanaethu gan lefel briodol o ddarpariaeth parcio a cheisio lleihau dibyniaeth ar geir preifat, ar y cyd â darparu dewisiadau amgen teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus.



© © Tîm Twristiaeth Sir Ddinbych

Ein cynlluniau ar gyfer cyflawni, monitro a gwerthuso

Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi'r polisïau a'r ymyriadau sy'n amlinellu sut y byddwn yn gweithio tuag at gyflawni ein gweledigaeth a'n hamcanion. Yn cyd-fynd â hyn bydd ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n nodi rhestr flaenoriaethau o'r cynlluniau y bydd Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru yn eu datblygu dros y pum mlynedd nesaf, gyda chefnogaeth Uchelgais Gogledd Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru, ochr yn ochr â phartneriaid eraill fel y bo'n addas.

Gan weithio gyda'n hawdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru, rydym wedi ystyried rhestr hir o gynlluniau a'u cyfraniad i'n hamcanion, effeithiau tebygol ar lesiant, statws a chyflawniad. Mae hyn er enghraifft wedi ein helpu i feddwl sut y gallai cynllun helpu i gyfrannu at newid dulliau teithio, datgarboneiddio, a beth allai ei gostau a'i fuddion fod. Drwy weithredu'r dull hwn, rydym wedi nodi ein blaenoriaethau buddsoddi dros y blynyddoedd nesaf, yn y tymor byr, canolig a thymor hwy.

Er y byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid i ddatblygu'r polisïau ar y cyd, gan gynnwys rhaglenni a phrosiectau, yn cynnwys ein dyheadau ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd a rheilffyrdd a nodir yn y Cynllun hwn, bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer datblygu a chyflawni cynlluniau trafnidiaeth gan ein hawdurdodau lleol yn cael ei ddyrannu yn seiliedig ar y cynlluniau sydd wedi eu cynnwys yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Mae Cymru'n wynebu heriau ariannol sylweddol dros y blynyddoedd nesaf, gyda bylchau cyllid llywodraeth leol a phwysau ar wasanaethau cyhoeddus, tra bod angen buddsoddiad sylweddol mewn isadeiledd, gan gynnwys trafnidiaeth, i gefnogi twf economaidd a chynaliadwyedd. Bydd sicrhau cyllid ar gyfer ein prosiectau yn parhau i fod yn her dros gyfnod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Mae'r heriau hyn yn amlygu'r angen am gynllunio strategol a blaenoriaethu ar draws ein rhanbarth i helpu i sicrhau ein bod yn buddsoddi yn y lleoedd iawn ar yr adeg iawn.

Yn bwysig, mae Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â'i chynlluniau ar gyfer proses foderneiddio grantiau, sy'n ceisio dod â nifer o grantiau trafnidiaeth lleol ynghyd, gan alinio'r ffrydiau ariannu hyn gyda'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u Cynlluniau Cyflenwi Trafnidiaeth Rhanbarthol. Ar hyn o bryd mae llawer o ffynonellau cyllid gwahanol, megis y Gronfa Teithio Llesol, y Gronfa Drafnidiaeth Leol, y Gronfa Ffyrdd Cydnerth, a'r Gronfa trawsnewid cerbydau allyriadau isel iawn yng Nghymru. Mae yna hefyd ffynonellau cyllid Llywodraeth y DU. At ei gilydd, bydd y broses foderneiddio grantiau yn rhoi mwy o allu i'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig rhanbarthol (gan gynnwys gogledd Cymru) wneud penderfyniadau o ran sut y caiff cyllid grant trafnidiaeth leol ei wario.

Drwy ddyrannu cyllid i drafnidiaeth ranbarthol, bydd hyn hefyd yn helpu i leihau'r baich gweinyddol ar ein hawdurdodau lleol. Byddwn yn parhau i weithio gyda'n partneriaid i adnabod ffynonellau cyllid ar lefel leol, ranbarthol, genedlaethol a'r DU i ddatblygu ein cynlluniau ar gyfer rhwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy o ansawdd uchel ledled gogledd Cymru.

Monitro a gwerthuso

Cefnogir y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn gan ein Cynllun Monitro a Gwerthuso, a fydd yn helpu i ddangos ein cynnydd rhanbarthol o ran cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol a nodir yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. Mae'n nodi sut y bydd llwyddiant y Cynllun hwn yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso, gan ystyried yr amcanion yr ydym wedi eu gosod ar gyfer trafnidiaeth a chanlyniadau llesiant cysylltiedig. Er enghraifft, bydd hyn yn ein helpu i ddangos cyfraniad ein rhanbarth at ddatgarboneiddio cenedlaethol a thargedau newid dulliau teithio.

Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cynnwys set o fesurau gyda gwybodaeth waelodlin ar gyfer pob un, a lle bo'n briodol mae'n gosod targedau ar gyfer gwelliannau i'w gwneud dros gyfnod y Cynllun hyd at 2030, gan adlewyrchu ein hamcanion SMART i raddau helaeth. Er enghraifft, ceisio galluogi 30% neu fwy o bobl yng ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030, gan gefnogi'r targed rhannu dull cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040, er mwyn galluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035, a gweld o leiaf 50% o aelwydydd yng ngogledd Cymru gydag ystod gynyddol o deithio o fewn awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol.

Mae ein mesurau monitro a gwerthuso hefyd yn ymateb i'n hamcanion ar gyfer llesiant fel a nodir yn ein Harfarniad Llesiant Integredig, ac rydym yn defnyddio Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru gyda data gwaelodlin cyhoeddedig Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru lle bo hynny'n briodol.

Bydd cyfarfodydd chwarterol pwyllgorau gogledd Cymru yn cael eu cynnal lle bydd diweddariadau cynnydd yn cael eu darparu gan swyddogion trafnidiaeth awdurdodau lleol ar gynnydd gweithredu'r polisïau yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r cynlluniau a nodir yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd hyn hefyd yn helpu i ystyried unrhyw sbardun cyfnewidiol ar gyfer newid a blaenoriaethau, megis datblygiadau strategol newydd neu gyfleoedd ariannu a allai fod heb eu rhagweld ar adeg paratoi'r Cynllun.

Byddwn yn cyflwyno adroddiadau perfformiad blynyddol ar ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru bob blwyddyn. Mewn cydweithrediad ag awdurdodau lleol, byddwn yn monitor gwariant grant a chynnydd cynlluniau yn ystod y flwyddyn, a fydd yn cyfateb i'r monitor grantiau chwarterol a gynhelir gan awdurdodau lleol ar hyn o bryd. Mae gofynion a strwythur adrodd Llywodraeth Cymru yn cael eu hystyried fel rhan o'r broses moderneiddio grantiau.

Yna bydd gwerthusiad cynhwysfawr yn cael ei baratoi ar ôl tair blynedd i asesu a yw ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyflawni'r canlyniadau yr ydym eu heisiau ac yn bwriadu eu cael, yn darparu gwerth am arian, ac a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol sy'n gofyn am newid mewn dull gweithredu. Bydd y canlyniadau'n bwydo i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol dilynol o 2030 ymlaen, a'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth dilynol.

Atodiad A

Sut y byddwn yn cyflawni ein hamcanion

Sut mae ein polisïau ymddygiad teithio yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi CB1: Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i safleoedd cyflogaeth mawr yn cael eu adnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Dylai gwelliannau ystyried patrymau gwaith shifft, patrymau gwaith tymhorol a lle gellir cyflawni'r fwyaf o effaith.		■		■
Polisi CB2: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau sy'n annog teithio cynaliadwy i'r gwaith mewn safleoedd cyflogaeth sy'n agos at y ffin, megis Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Diwydiannol Wrecsam, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer, a chanol dinas Wrecsam a Chaer.	■	■		■
Polisi CB3: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gydag Awdurdodau Lleol a Chyfunol cyfagos, gan gynnwys Gorllewin Swydd Gaer a Chaer, a Rhanbarth Dinas Lerpwl i sicrhau dull ategol i Gynllunio Trafnidiaeth, yn enwedig yn Is-ranbarth Mersi a'r Ddyfrdwy. Dylai hyn ystyried teithiau cymudo a symudiadau cludo llwythi.		■		■
Polisi CB4: Dylai cymudwyr i Barth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam fedru cael mynediad at swyddi gan ddefnyddio isadeiledd seiclo a cherdded ansawdd uchel, gwell gorsafoedd rheilffordd cyfagos, neu wasanaethau bws sy'n ddeniadol ac yn adlewyrchu patrymau gwaith y cyflogwyr yn y Parth Buddsoddi.		■		■
Polisi CB5: Polisi CB5: Pan fo'n bosibl, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i ddefnyddio cyllid y Parth Buddsoddi ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth cynaliadwy sy'n gwella mynediad at gyflogaeth a chefnogi'r gwaith darparu a llwyddiant y Parth Buddsoddi.		■		■
Polisi CB6: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau dewisiadau doethach sy'n hwyluso cymudo mwy cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth yng Ngwynedd ac Ynys Môn.		■		■
Polisi CB7: Bydd creu Partneriaethau Trafnidiaeth Strategol yn cael eu hymchwilio mewn lleoliadau cyflogaeth mawr.	■	■	■	■

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi CB8: Rhoddir blaenoriaeth i ariannu cynlluniau a gwasanaethau sy'n gwella mynediad cynaliadwy at wasanaethau hanfodol sy'n cyfoethogi bywyd, megis addysg, gofal iechyd, canol trefi a chyfleusterau cymunedol. Unwaith y bydd yn ei le, dylid blaenoriaethu unrhyw isadeiledd sy'n cefnogi mynediad at y gwasanaethau hyn ar gyfer cynnal a chadw pan fo'n briodol.		■		■
Polisi CB9: Ymchwilir i gyflwyno Contract Gwasanaethau Cyffredinol yn un o'r ardaloedd awdurdod lleol yng ngogledd Cymru, gyda golwg ar gyflwyno'n ehangach ar draws y rhanbarth pe byddai'n llwyddiannus.		■		
Polisi CB10: Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i sefydliadau addysg yn cael eu adnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Mae hyn yn cynnwys: Safleoedd Addysg Uwch (prifysgolion ym Mangor a Wrecsam, ond hefyd y rhai yng ngogledd orllewin Lloegr); Safleoedd Addysg Bellach (gan gynnwys Grŵp Llandrillo-Menai a Choleg Cambria); Ysgolion Uwchradd; ac Ysgolion Cynradd.		■		
Polisi CB11: Dylai awdurdodau lleol ymestyn eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy ar gyfer plant, rhieni a staff.		■		
Polisi CB12: Bydd awdurdodau lleol yn parhau i ddefnyddio setiau data lleol a pholisïau megis Mesur Teithio gan Ddysgwyr i flaenoriaethu llwybrau i'r ysgol ar gyfer gwelliannau diogelwch.	■	■		
Polisi CB13: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gyflawni'r gwelliannau trafnidiaeth angenrheidiol cymdeithasol sy'n atal ynysu gwledig. Dylai hyn flaenoriaethu gwell cysylltiad cymunedau gwledig i: • Gymunedau cyfagos • Trefi cyfagos • Cyfleusterau cymunedol cyfagos a gwasanaethau allweddol, megis iechyd, siopau ac addysg • Cyfnewidfeydd trafnidiaeth ar gyfer teithio pellach		■		

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi CB14: Bydd ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu yn cael eu datblygu sy'n ystyrlon ac yn canolbwyntio ar godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy. Bydd ymgyrchoedd yn defnyddio technegau arloesol i dargedu'r gynulleidfa gywir, yn enwedig y grwpiau hynny sy'n anoddach i'w cyrraedd. Dylid cymryd dull rhanbarthol at hyn pan fo'n briodol.	■	■		
Polisi CB15: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i ymchwilio i ddulliau ar gyfer annog ymwelwyr â gogledd Cymru i deithio yn gynaliadwy wrth hefyd ehangu ar brofiad yr ymwelydd a gwella'r economi ymweld.	■	■		
Polisi CB16: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gefnogi'r economi ymweld drwy reoli parcio i fysiau a chartrefi modur yn agos at atyniadau yng ngogledd Cymru. Dylai hyn ystyried cyfleoedd gwefru ar gyfer cerbydau allyriadau sero.			■	■
Polisi CB17: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i wneud gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor; ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach.		■		
Polisi CB18: Drwy weithio â phartneriaeth, bydd gwelliannau pellach yn cael eu cyflwyno i annog ymwelwyr ag Eryri i deithio drwy ddull ar wahân i gar. Bydd y rhain yn cynnwys gwella'r dewisiadau amgen, rheolaeth o gyfleusterau a gwell gwybodaeth ac addysg. Gellir ariannu'r rhain drwy ffynonellau arloesol o ariannu.		■		
Polisi CB19: Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewid mewn safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri.		■		■
Polisi CB20: Bydd datrysiadau arloesol ar gyfer rhoi mynediad i atyniadau mewn ardaloedd gwledig yn cael eu hadnabod. Dylai hyn ystyried, heb fod yn gyfyngedig i, wasanaethau bws tymhorol, llogi e-feiciau a dulliau micro-symudedd eraill, ynghyd ag ymgyrchoedd gwybodaeth.	■	■	■	■

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi CB21: Bydd ymchwiliad yn cael ei gynnal i fanteision gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaid yng ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymweld a hyrwyddo integreiddiad â rhwydweithiau rheilffordd a bws ehangach. Dylai hyn ystyried nid yn unig y daith i'r gyrchfan, ond teithio ymlaen i atyniadau.		■		■
Polisi CB22: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth ar yr arfordir i adnabod mesurau fydd yn cefnogi newid at ddulliau cynaliadwy o gael mynediad at atyniadau poblogaidd tra'n parhau i sicrhau bod gogledd Cymru yn parhau i fod yn gyrchfan o ddewis ar gyfer gwyliau a theithiau dydd.	■	■		■
Polisi CB23: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gynllunio ar gyfer gwelliannau pellach i wasanaethau rheilffordd yng ngogledd Cymru sy'n cefnogi'r economi ymweld yn well.		■		■

Sut mae ein polisïau bysiau, coetsys a thrafnidiaeth gymunedol yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi PT1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a phartneriaid yn gweithio gyda TC a Llywodraeth Cymru i gefnogi cyflwyno masnachfreinio bws yng ngogledd Cymru, a ddylai gynnwys cyllid aml-flwyddyn fydd yn darparu sicrwydd ar gyfer y cyhoedd sy'n teithio, awdurdodau a gweithredwyr.	■			
Polisi PT2: Dylai pob bws newydd sy'n cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru fod yn ddi-allyriadau. Lle mae bysiau newydd yn welliant hirdymor, dylid chwilio am gyfle i ail-bweru'r fflyd gyfredol.	■	■		
Polisi PT3: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu'r datblygiad o ganolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy ymchwilio i gyflwyno fflyd bws hydrogen.			■	■
Polisi PT4: Bydd y Rhwydwaith Trawsnewid Gwasanaeth Bws yn cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru. Bydd hyn yn cynnwys rhwydwaith craidd o wasanaethau rhwng ac o fewn aneddleoedd mawr a safleoedd cyflogaeth gydag amlder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i gyda'r nos.		■		■
Polisi PT5: Bydd gwasanaethau bws y dyfodol yng ngogledd Cymru yn cynnwys y canlynol: • amlder uchel ac oriau gweithredu hir • amseroedd ymadael rheolaidd/cyson • amserlenni ar ddydd Sul mor agos at amlder dyddiau'r wythnos â phosib i gefnogi cymudo, hamdden ac anghenion yr economi ymweld • cael eu cydlynu i ddarparu amserlen wedi'i rhannu'n dda • lleihau amseroedd teithio rhwng y tarddiad a'r cyrchfannau gyda'r mwyaf o angen • cymryd llwybrau uniongyrchol sy'n aros yr un fath drwy'r dydd • cael eu llwybro drwy gyfnewidfeydd trafnidiaeth a gorsafoedd rheilffordd • cael eu hintegreiddio gyda gwasanaethau bws lleol a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw deinamig • cyfforddus ar gyfer teithiau hir		■		■

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi PT6: Bydd dull partneriaeth yn cynnwys awdurdodau priffyrdd lleol, Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ACGChC) a TC yn cael ei gymryd i adnabod a gweithredu mesurau blaenoriaeth bws sy'n cefnogi cyflwyno'r rhwydwaith trawsnewid bws yng ngogledd Cymru. Gall hyn gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd.		■		
Polisi PT7: Bydd yr holl gyfleusterau aros mewn safle bws yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda cyn belled â bod modd cyflawni hyn drwy gyllidebau refeniw awdurdodau lleol.		■		
Polisi PT8: Bydd safleoedd bysiau allweddol, megis y rhai ynghanol pentrefi, rhai sy'n cael eu defnyddio lawer, a rhai lle mae cyfnewid rhwng dulliau neu wasanaethau yn gyffredin, yn cael eu blaenoriaethu i'w gwella er mwyn cynnwys: • Cyrbiau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle • Cyrbiau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws • Goleuo (amgylcheddol sensitif) • Llochesi • Lle i eistedd • Gwybodaeth ddiweddaraf a gwybodaeth am siwrne gyswllt • Storfa feiciau	■	■		
Polisi PT9: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi Gweledigaeth Llywodraeth Cymru o 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' ar gyfer system fysiau sy'n cael ei llywodraethu a'i chynllunio i wasanaethu budd y cyhoedd, gyda'r cwmpas daearyddol ehangaf posibl, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, yr amleddau gwasanaeth uchaf posibl, a thocynnau a gwybodaeth hawdd eu defnyddio, unedig, syml.	■	■		

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi PT10: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys gweithredwyr ac awdurdodau lleol, i wneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i bobl gydag anableddau neu symudedd cyfyngedig. Dylai gwelliannau dynnu oddi ar arferion da ar draws y byd, ond dylai'r gwelliannau gynnwys: • Cyrbiau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle • Cyrbiau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws • Llochesi a lle i eistedd mewn safleoedd bws • Cyhoeddiadau Clyweledol ar y bws • Gwybodaeth mewn ffurfiau hygyrch		■		
Polisi PT11: Dylai gwasanaethau peilot llwyddiannus Fflecsi fod yn barhaol, a dylai gwasanaethau Fflecsi ychwanegol gael eu dylunio gyda chyfranogiad y gymuned leol a'u cyflwyno mewn ardaloedd eraill, wrth gyd-fynd â chynigion rhwydwaith trawsnewid bws.		■		
Polisi PT12: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig, awdurdodau lleol a TC yn cyd-weithio gyda chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu ariannu a chyflawni gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol sy'n cwrdd ag anghenion sydd heb eu bodloni fel arall.		■		
Polisi PT13: Byddwn yn gweithio gyda darparwyr cerbydau hurio preifat a thacsi i hyrwyddo diogelwch ar gyfer teithwyr a gyrwyr a helpu i gynnwys argaeledd cerbydau gydag allyriadau isel neu gerbydau difodur.		■	■	
Polisi PT14: Bydd cyfleoedd yn cael eu cymryd i symud ymlaen gyda mynd â theithiau bws i bellteroedd hwy, er mwyn cysylltu gogledd Cymru a de Cymru, ac hefyd o'r dwyrain i'r gorllewin i gysylltu â chanolfannau economaidd yn Lloegr.		■		
Polisi PT15: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi grwpiau cymunedol sy'n anelu i wella profiad teithio ar reilffordd ar gyfer teithwyr newydd a phresennol.		■		

Sut mae ein polisïau cerdded, beicio ac olwyno yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi AT1: Bydd ansawdd a graddfa'r isadeiledd a ddarparwyd ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno yng ngogledd Cymru yn parhau i gael ei wella yn unol â Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol. Gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu gyfleusterau presennol wedi'u huwchraddio a gallant gynnwys ail-ddyrannu lle ar y fforddi flaenoriaethu dulliau cynaliadwy.		■		
Polisi AT2: Mewn ardaloedd nad ydynt yn wledig, bydd blaenoriaeth yn cael ei rhoi i uwchraddio isadeiledd teithio llesol lle mae'r potensial mwyaf i gynyddu defnydd y rhwydwaith.	■	■		
Polisi AT3: Pan fo'n bosib, dylai isadeiledd cerdded a beicio fod yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl sydd ag amhariadau symudedd, pobl mewn cadeiriau olwyn a phobl sy'n gwthio pramiau.		■		
Polisi AT4: Mewn ardaloedd gwledig, bydd gwelliannau isadeiledd teithio llesol yn canolbwyntio ar fudd y gymuned o gynlluniau; gwella diogelwch a llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gyda gwasanaethu ac aneddleoedd mwy.	■	■		
Polisi AT5: Lle mae budd teithio llesol, bydd llwybrau sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn cael eu gwellai safon sy'n addas ar gyfer teithiau teithio llesol bob dydd.		■		
Polisi AT6: Byddwn yn ymchwilio i gyflwyno Lonydd Tawel yng ngogledd Cymru yn unol â chanllawiau cenedlaethol.		■		
Polisi AT7: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i archwilio sefydlu Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru.		■		
Polisi AT8: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi cytundebau cyllid aml-flwyddyn ar gyfer isadeiledd teithio llesol fydd yn hwyluso datblygu a chyflawni rhaglen gwelliannau aml-flwyddyn.		■		

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi AT9: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi newidiadau i feini prawf cyllid teithio llesol fydd yn rhoi mwy o bwyslais ar gynlluniau mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd preswyl.		■		
Polisi AT10: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn archwilio i ffrydiau ariannu ychwanegol i'r Gronfa Teithio Llesol sy'n cefnogi cyflawni gwelliannau isadeiledd teithio llesol mewn ardaloedd gwledig.		■		
Polisi AT11: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu templedi a phecynnau cymorth i gefnogi cymunedau lleol i ddatblygu a gweithredu eu prosiectau eu hunain lle mae'r llywodraeth yn chwarae rôl hwyluso a chefnogi, yn hytrach na rôl o wneud a chyflawni.	■	■		
Polisi AT12: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y gymuned a sectorau gwirfoddol, i gefnogi cynlluniau llogi beiciau ac e-feiciau cymunedol sy'n cefnogi mynediad at gyflogaeth neu addysg.		■		■
Polisi AT13: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y sector masnachol, i gyflwyno cynllun llogi beiciau ac e-feiciau cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymweld.		■	■	■
Polisi AT14: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth e-feiciau, gan gynnwys cynlluniau benthyca a grantiau.		■	■	■

Sut mae ein polisïau integreiddio yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi IN1: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi datblygiad a chyflwyniad Canolfannau Symudedd a Gorsafoedd Porth i'w gwneud hi'n haws newid rhwng dulliau trafnidiaeth cynaliadwy ar daith.	■	■		
Polisi IN2: Bydd creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bysiau allweddol yn cael ei wella. Dylai hyn ystyried cysylltiadau ymlaen i atyniadau allweddol a chael ei gynnal mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys grwpiau sy'n cynrychioli cymunedau â nodweddion gwarchodedig.		■		■
Polisi IN3: Bydd gwelliannau Seilwaith Teithio Llesol a nodwyd ar Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu cyflawni, a bydd Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu datblygu ar gyfer y gorsafoedd hynny nad oes ganddynt un ar hyn o bryd.		■		
Polisi IN4: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r broses o gyflwyno tocynnau integredig ar draws dulliau trafnidiaeth sy'n darparu'r gwerth gorau i deithwyr.		■		
Polisi IN5: Dylai unrhyw gynlluniau teithio a pharcio newydd geisio yn y lle cyntaf annog cyflawni'r daith gyfan drwy fodd cynaliadwy, gael eu lleoli i leihau milltiroedd cerbydau preifat, a chael eu lleoli mewn man sy'n medru derbyn gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gydag effaith fechan.		■		
Polisi IN6: Dylid cynnwys ystyriaeth ar gyfer safleoedd parcio a rhannu strategol yn y Cynllun Datblygu Strategol.		■		

Sut mae ein polisïau porthladdoedd a chludo llwythi yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi PF1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gefnogi twf ein porthladdoedd a safleoedd datblygu cyfagos yng ngogledd Cymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd ar gyfer cydleoli gweithgynhyrchu, ynni, dosbarthu hamdden a thwristiaeth. Yn benodol, byddwn yn blaenoriaethu cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy i Borthladd Rhydd Ynys Môn a phorthladdoedd yng Nghaergybi a Mostyn a chefnogi eu cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio.				■
Polisi PF2: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gydnabod gwelliannau mynediad cerbydau i Borthladd Caergybi. Dylai hyn wella mynediad i'r porthladd ar gyfer pob cerbyd, gan gynnwys cludo llwythi, ond hefyd wella mynediad cynaliadwy i'r porthladd a'r orsaf reilffordd.		■		■
Polisi PF3: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i wella cyfleusterau ar gyfer gyrwyr HGV, yn enwedig wrth gyrraedd Porthladd Caergybi.				■
Polisi PF4: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu datblygiad canolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy gefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo llwythi yn y rhanbarth.			■	■
Polisi PF5: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gydnabod cyfleoedd i drydaneiddio cerbydau ar gyfer danfoniadau lleol.			■	■
Polisi PF6: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gydnabod datrysiadau i effeithiau lleol symudiadau HGV. Mae hyn yn cynnwys datblygu rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi pe byddai'n ymddangos y bydd un i wasanaethu gogledd Cymru yn hyfyw yn economaidd.			■	■

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi PF7: Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol ystyried gofynion tir ar gyfer rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi.			■	■
Polisi PF8: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a'r sector dosbarthu i gydnabod datrysiadau arloesol i leihau'r effaith amgylcheddol o ddanfoniadau lleol.	■		■	
Polisi PF9: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant rheilffyrdd i gefnogi a symud at reilffyrdd ar gyfer symudedd cludo llwythi, gan gynnwys cludo logisteg ysgafn ar y rheilffyrdd.				■

Sut mae ein polisïau parcio, strydoedd a ffyrdd yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi RS1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer cynnal a chadw strwythurau ac arwynebau sy'n sicrhau gweithrediad parhaus a gwytnwch asedau priffyrdd presennol.				■
Polisi RS2: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid i addasu'r isadeiledd ffyrdd presennol i ymdopi'n well â newid yn yr hinsawdd a gwella bioamrywiaeth.				■
Polisi RS3: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi dull Gweledigaeth Sero Llywodraeth Cymru tuag at ddiogelwch ffyrdd a byddant yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer mesurau diogelwch ffyrdd ar draws gogledd Cymru.		■		
Polisi RS4: Bydd y dull o ymdrin â diogelwch ffyrdd yn cynnwys cyflwyno cynlluniau gwella priffyrdd sy'n cynyddu diogelwch neu ganfyddiadau o ddiogelwch ar gyfer pob defnyddiwr ffyrdd, a rhaglenni addysg parhaus gyda'r nod o annog defnydd mwy diogel o'r rhwydweithiau trafnidiaeth a phriffyrdd.		■		
Polisi RS5: Ystyrir codi tâl am barcio a rheolaeth parcio wrth geisio rheoli'r galw am leoedd parcio ac annog pobl i beidio â defnyddio car yn ddiangen gyda dim ond un unigolyn ynddo.		■		■
Polisi RS6: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ailddyrannu gofod parcio ceir ac ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol i wella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.	■	■		■
Polisi RS7: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi trosglwyddo at gerbydau trydan yng ngogledd Cymru, drwy sicrhau bod isadeiledd gwefru teg ar gael mewn ardaloedd trefol a helpu i hwyluso gosod preifat neu osodiadau wedi'u harwain gan y gymuned mewn ardaloedd gwledig.	■	■	■	

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi RS8: Pan fo'n bosib, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i uno darparwyr gwefru cerbydau trydan - neu'r apiau ac aelodaeth angenrheidiol - ar draws gogledd Cymru er mwyn gwneud gwefru cerbydau trydan yn fwy cyfleus.	■	■	■	
Polisi RS9: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu ymgyrch gyfathrebu gynhwysfawr i annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan, gan ddysgu o'r arfer orau.	■	■	■	
Polisi RS10: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a phartneriaid yn gweithio gyda'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i wella capasiti grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefru cerbydau trydan. Dylai hyn hefyd fod yn ystyriaeth allweddol i'r Cynllun Datblygu Strategol wrth gydnabod datblygiadau newydd.		■	■	
Polisi RS11: Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol ac ysgogi'r defnydd o gerbydau trydan.		■	■	■
Polisi RS12: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gynyddu'r nifer o glybiau ceir yng ngogledd Cymru drwy weithio ar y cyd â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol mewn ardaloedd gwledig a threfol; ac mewn gorsafoedd, mewn mannau gwaith a chanolfannau symudedd.		■	■	
Polisi RS13: Dylid defnyddio'r broses cynllunio teithio i annog rhannu ceir ar gyfer cymudo.	■	■		■

Sut mae ein polisïau mynediad ar y ddaear at hedfanaeth yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi AV1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r gwelliannau i fynediad ar y ddaear at feysydd awyrennau rhyngwladol a domestig, gan ganolbwyntio ar wella gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.		■		■

Sut mae ein polisïau cysylltedd digidol yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi DC1: Dylid chwilio am gyfleoedd i weithio gyda chymunedau a busnesau i hyrwyddo a hwyluso canolfannau gweithio o bell.	■			■
Polisi DC2: Dylai addysg a hyfforddiant llythrennedd digidol fod ar gael yn helaeth i helpu trigolion gogledd Cymru i fynd ar-lein a dod o hyd i'r wybodaeth y mae arnynt ei hangen i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.	■			
Polisi DC3: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gyflwyno'r wybodaeth ddiweddaraf a digidol am wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, gan flaenoriaethu arddangosfeydd digidol mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth allweddol, a gweithio tuag at y wybodaeth ddiweddaraf mewn safleoedd bysiau ar draws gogledd Cymru.	■	■		

Sut mae ein polisïau defnydd tir yn cyd-fynd â'n hamcanion

	Aliniad i'r amcanion			
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	**Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol**	**Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth**	**Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau**	**Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy**
Polisi LU1: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r egwyddor o Ddatblygu sy'n Seiliedig ar Dramwy ar gyfer datblygiadau newydd yng ngogledd Cymru.	■	■		■
Polisi LU2: Bydd yr Hierarchaeth Drafnidiaeth Gynaliadwy yn cael ei defnyddio i helpu sicrhau bod datblygiadau yn cefnogi cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau gydag allyriadau isel iawn dros gerbydau modur preifat eraill.		■		■
Polisi LU3: Bydd cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy i ardaloedd allweddol ar gyfer twf yn y dyfodol a gweithgaredd economaidd yn cael eu cyflwyno.		■		■
Polisi LU4: Dim ond pan maent yn hyrwyddo cysylltedd teithio llesol drwy ddiogelu, gwella ac ehangu ar y Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol y dylai datblygiadau gael eu cefnogi.		■		■
Polisi LU5: Dylid annog datblygiadau sy'n agos at gyfleusterau trafnidiaeth gyhoeddus, a dylai datblygiadau gael eu dylunio i helpu hwyluso a gwella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd trefol a gwledig.	■	■		■
Polisi LU6: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi lleihau'r safonau parcio ar gyfer datblygiadau newydd (fel sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru), yn enwedig mewn ardaloedd trefol lle byddwn yn gweithredu i wella dewisiadau amgen o drafnidiaeth gynaliadwy.		■		■

Uchelgais Gogledd Cymru
Ambition North Wales

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Gorffennaf 2025








Adroddiad ar y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol

Cynnwys

1. Cyflwyniad 2
1.1 Ein cynlluniau ar gyfer trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru 2
1.2 Pwy sy'n gyfrifol 3
1.3 Ein gweledigaeth a'n hamcanion ar gyfer trafnidiaeth 3
1.4 Sut y byddwn yn cyflawni ein cynlluniau ar gyfer trafnidiaeth 4
2. Dewis ac arfarnu cynlluniau 5
2.1 Dull gweithredu 5
2.2 Llwybrau cyflawni 5
2.3 Rhwydwaith o systemau 8
2.4 Dewis a hidlo cynlluniau 9
2.5 Defnyddio'r offeryn blaenoriaethu 10
3. Ein blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth 11
Atodiad A - Atodlen y cynlluniau (WEDI'I OLYGU) 24
A.1 Cynlluniau blaenoriaeth uwch 25
A.2 Cynlluniau blaenoriaeth canolig 38
A.3 Cynlluniau blaenoriaeth is 56
Atodiad B - Diagramau Blaenoriaeth y Cynllun Cyflawni (WEDI'I OLYGU) 70
B.1 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif Cyflawn 72
B.2 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif cyflawni awdurdodau lleol 72
B.3 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif ffynhonnell ariannu 72
B.4 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif y cwsmer 72
Atodiad C Cynlluniau a chostau dros amser 73
Atodiad 1 Y dull o arfarnu gan ddefnyddio'r offeryn blaenoriaethu 74

1. Cyflwyniad

1.1 Ein cynlluniau ar gyfer trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru

Mae trafnidiaeth yn rhan hanfodol o'n bywydau yng Ngogledd Cymru. Mae ein system drafnidiaeth yn ein cysylltu â swyddi, addysg, gofal iechyd, siopa a hamdden. Mae'n hanfodol i'n heconomi leol gan ei fod yn cysylltu busnesau â'u cwsmeriaid, yn caniatáu i dwristiaid ymweld ag atyniadau a chyrchfannau gwyliau lleol, ac mae'n hwyluso cludo nwyddau. Mae ein dewis o drafnidiaeth yn effeithio arnom ni fel unigolion ac ar ein hamgylchedd ehangach.

Mae Llwybr Newydd, strategaeth drafnidiaeth Llywodraeth Cymru, yn amlinellu'r weledigaeth ar gyfer sut y gall trafnidiaeth helpu i gyflawni'r blaenoriaethau i Gymru, gan helpu i greu cymdeithas fwy ffyniannus, gwyrdd a chyfartal. Bydd ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ein helpu i ymdrin â materion trafnidiaeth lleol a rhanbarthol yn awr ac yn y dyfodol dros y 5 mlynedd nesaf (2025-2030) drwy ddarparu fframwaith ar gyfer penderfyniadau ar fuddsoddiad yn y dyfodol. Mae'n nodi sut y gall trafnidiaeth gefnogi'r gwaith o ddarparu Llwybr Newydd a chyfrannu at lwyddiant, adfywio a datblygiad ein rhanbarth.

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn hanfodol er mwyn sicrhau y gall Gogledd Cymru gyfrannu at gyflawni strategaethau a blaenoriaethau cenedlaethol. Mae ein Achos dros Newid, sydd wedi'i baratoi i ddarparu'r sylfaen dystiolaeth i gefnogi ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yn nodi'r cysylltiadau â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru, yn ystyried cynlluniau ac astudiaethau perthnasol, ac yn amlinellu heriau a chyfleoedd trafnidiaeth allweddol.

Dylid darllen y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn ochr yn ochr â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n nodi sut a phryd y bydd ein polisïau a'n hymyriadau yn cael eu cyflawni gan awdurdodau lleol.

Dylid darllen y Cynllun Cyflawni hwn a'n Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd ochr yn ochr â'n Harfarniad Llesiant Integredig, sy'n dangos sut y bydd ein cynlluniau'n cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth yr asesiadau effaith yr ydym wedi'u cynnal i ystyried materion fel iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth.

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, ac mae'n cyd-fynd â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol. Ar ben hynny, rhaid i'n cynlluniau wneud y cyfraniadau mwyaf posibl i'r mesurau a nodir yn Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae hynny'n helpu i sicrhau ein bod yn diwallu ein targedau trafnidiaeth a newid hinsawdd. Er mwyn helpu i sicrhau ein bod yn cyrraedd ein targedau, rydym wedi paratoi ein Cynllun Monitro a Gwerthuso a fydd yn ein helpu i gael y canlyniadau yr ydym eu heisiau.

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn hefyd yn llunio ein Cynllun Datblygu Strategol, gan ystyried y polisïau a'r ymyraethau a amlinellir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn a'i ddiweddariadau dilynol.

1.2 Pwy sy'n gyfrifol

Mae Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBC) yn sefydliadau llywodraeth leol corfforedig rhanbarthol newydd sydd â phwerau a dyletswyddau tebyg i awdurdodau lleol yng Nghymru. Mae ein Cyd-bwyllgor Corfforedig yma yn y Gogledd yn cynnwys cynrychiolwyr o'r chwe chyngor sef Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Gwynedd, Ynys Môn, a Wrecsam, yn ogystal ag Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri ar gyfer materion cynllunio.

Mae gan ein Cyd-bwyllgor Corfforedig yn y Gogledd ddwy brif ddyletswydd statudol: datblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol; a Chynllun Datblygu Strategol. Mae'r cynlluniau hyn yn hanfodol ar gyfer cynllunio gofodol ar lefel strategol, gan sicrhau bod ein hisadeiledd trafnidiaeth a'n defnyddiau tir yn cyd-fynd ag anghenion ein cymunedau, economi a'r amgylchedd.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn gyd-bwyllgor a chorff sy'n gwneud penderfyniadau sy'n goruchwylio Cynllun Twf Gogledd Cymru, sy'n gytundeb a fydd yn cynhyrchu cyfanswm buddsoddiad o dros £1 biliwn i Ogledd Cymru er mwyn creu dros 4000 o swyddi newydd. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn amsugno swyddogaethau Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, ac wrth symud ymlaen gobeithiwn y byddwch yn clywed llawer mwy amdanom wrth i ni helpu i lunio Gogledd Cymru mwy bywiog, cynaliadwy a gwydn.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru, gan weithio gydag awdurdodau lleol y Gogledd, sy'n gyfrifol am gyflawni'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn mewn cysylltiad â'n Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

1.3 Ein gweledigaeth a'n hamcanion ar gyfer trafnidiaeth

Ein gweledigaeth fel y'i nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yw:

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

Cefnogir ein gweledigaeth gan bedwar amcan, a fydd yn ein helpu i fonitro a gwerthuso llwyddiant ein Cynllun:

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 sut maent yn teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddleoedd allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristaidd. 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 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 trafnidiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda, ac effeithlon sy'n darparu twf economaidd cynaliadwy drwy wella hygyrchedd i ardaloedd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd o leiaf 50% o aelwydydd Gogledd Cymru yn gallu teithio'n bellach o fewn un awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol erbyn 2030.

1.4 Sut y byddwn yn cyflawni ein cynlluniau ar gyfer trafnidiaeth

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r polisïau a'r ymyriadau a fydd yn ein helpu tuag at gyflawni ein gweledigaeth a'n hamcanion. Mae'n nodi'n glir y dystiolaeth sydd wedi siapio ein polisïau a'n hymyriadau, gan ystyried y rhwydwaith trafnidiaeth presennol a'r dyfodol o ran heriau ac archwilio beth yw'r materion a'r cyfleoedd.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru fel CBC y Gogledd wedi nodi cyfres o ymrwymiadau polisi drwy ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a fydd yn gofyn am ein hadnoddau fel corff corfforedig rhanbarthol. Er enghraifft, rydym wedi ymrwymo i weithio gydag aelodau bwrdd Rhwydwaith Gogledd Cymru a rhanddeiliaid allweddol eraill i helpu i symud ymlaen â'r cynlluniau sy'n ceisio dod â gwelliannau sylweddol i drafnidiaeth gyhoeddus ledled y Gogledd a thu hwnt. Er bod mentrau o'r fath y tu allan i gwmpas y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau i'w cyflawni gan awdurdodau lleol, mae'n bwysig i ni gydnabod a chyfleu ymrwymiadau o'r fath a fydd yn bwysig i weithredu ein polisïau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn llwyddiannus. Dyna pam y byddwn yn cynhyrchu Cynllun Gweithredu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer Uchelgais Gogledd Cymru.

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'i Gynllun Monitro a Gwerthuso ategol yn amlinellu'r hyn yr ydym am ei gyflawni, gan osod targedau priodol yn unol â'n hamcanion. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi sut rydym yn bwriadu cyflawni'r canlyniadau yr ydym eu heisiau (gan ystyried materion fel fforddiadwyedd, cyflawniad a rheolaeth) a phryd (gan gynnwys amserlenni).

Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn adnabod rhestr flaenoriaeth o'r cynlluniau y bydd awdurdodau lleol y Gogledd yn eu datblygu dros y pum mlynedd nesaf, a oruchwylir gan Uchelgais Gogledd Cymru fel Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd. Bydd hyn yn golygu gweithio'n agos gyda Thrafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru ochr yn ochr â phartneriaid eraill fel y bo'n briodol. Drwy gydweithio, rydym wedi ystyried cynlluniau a'u cyfraniad i'n hamcanion, a materion gan gynnwys effeithiau tebygol ar yr amgylchedd, cynllunio defnydd tir, derbynioldeb a chyflawniad rhanddeiliaid.

Mae hyn er enghraifft wedi ein helpu i feddwl sut y gallai cynllun helpu i gyfrannu at newid dulliau teithio, datgarboneiddio, a pha gostau a buddion allai ei gael. Drwy ddilyn y dull hwn, rydym wedi nodi ein blaenoriaethau dros y blynyddoedd nesaf, yn y tymor byr, canolig a thymor hwy.

Bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth a ddarperir gan ein hawdurdodau lleol yn cael ei ddyrannu'n seiliedig ar y cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Yn bwysig iawn, mae Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â'i gynlluniau ar gyfer proses moderneiddio grantiau, sy'n ceisio dod â nifer o grantiau trafnidiaeth lleol ynghyd, gan alinio'r ffrydiau ariannu hyn gyda'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u Cynlluniau Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Nod hyn yw rhoi mwy o allu i ni wneud penderfyniadau o ran sut mae arian grant trafnidiaeth lleol yn cael ei wario. Drwy ddyrannu cyllid i drafnidiaeth ranbarthol, bydd hyn hefyd yn helpu i leihau'r baich gweinyddol ar ein hawdurdodau lleol. Byddwn yn parhau i weithio gyda'n partneriaid i adnabod ffynonellau cyllid ar lefel leol, ranbarthol, genedlaethol a'r DU i ddatblygu ein cynlluniau ar gyfer rhwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy o ansawdd uchel ledled gogledd Cymru.

2. Dewis ac arfarnu cynlluniau

2.1 Dull gweithredu

Mae cynlluniau trafnidiaeth i'w cyflawni gan ein hawdurdodau lleol wedi'u hadnabod drwy adolygiad cynhwysfawr o gynlluniau perthnasol, ceisiadau cyllid diweddar a cheisiadau sy'n dod i'r amlwg, ac yn cynnwys partneriaid cynllunio a chyflawni gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru. Mae ffynonellau cyllido gan gynnwys Llywodraeth Cymru eisiau sicrwydd ynghylch pa gynlluniau sy'n debygol o barhau a dod ymlaen dros y pum mlynedd nesaf. Rydym oll eisiau gwybod beth yw ein blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth ar draws ein cymunedau lleol, Gogledd Cymru a Chymru gyfan. Mae hyn yn arbennig o bwysig o ystyried y byddwn yn paratoi ein Cynllun Datblygu Strategol ar gyfer Gogledd Cymru yn fuan, a bydd angen iddo ystyried ein cynlluniau ar gyfer trafnidiaeth law yn llaw â defnydd tir a datblygiad economaidd. Dyna pam ein bod wedi ystyried yn ofalus yr holl opsiynau gwahanol sydd ar gael i ni ynghylch sut y gallwn gyflawni ein polisïau a'n hymyriadau, ac yn eu tro ein gweledigaeth a'n hamcanion ar gyfer Gogledd Cymru bywiog, cynaliadwy a gwydn.

Wrth ystyried y gwahanol opsiynau, rydym wedi ystyried angen ein rhanbarth i gyfrannu at gyflawni blaenoriaethau ac uchelgeisiau trafnidiaeth cenedlaethol, a thargedau ar gyfer shifft moddol a datgarboneiddio. Rydym hefyd wedi ystyried sut rydym am i'n rhwydweithiau rhanbarthol ac is-ranbarthol gael eu datblygu a'u gwella drwy ymateb i'r heconomi, cymdeithas, diwylliant ac amgylchedd unigryw yng Ngogledd Cymru. Bydd hyn yn helpu i sicrhau y bydd ein trigolion a'n hymwelwyr yn elwa o fwy o ddewisiadau teithio a gwell cysylltedd, gan hefyd leihau ein heffaith amgylcheddol.

Drwy weithio gyda Trafnidiaeth Cymru, rydym wedi datblygu ac addasu offeryn blaenoriaethu ar gyfer cyd-destun Gogledd Cymru. Mae'r teclyn wedi ein helpu i ddewis, gwerthuso a blaenoriaethu cynlluniau. Mae hynny wedi golygu gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol i gasglu'r dystiolaeth a'r wybodaeth sydd ei hangen arnom i sicrhau bod pob agwedd ar gynlluniau, eu halinio â'n hamcanion, effeithiau tebygol a chyflawniad wedi cael eu hystyried.

Rydym yn disgrifio sut rydym wedi mynd i'r afael â'r heriau a'r cyfleoedd hyn yn eu tro isod.

2.2 Llwybrau cyflawni

Mae Llwybr Newydd, Strategaeth Trafnidiaeth Cymru yn adnabod pedwar maes allweddol sy'n hanfodol i gyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau trafnidiaeth cenedlaethol – datgarboneiddio, cydraddoldeb, cynllunio teithiau integredig a gwledig. Mae'r rhain yn torri ar draws y gwahanol foddau a sectorau. Mae ystod eang o ymrwymiadau wedi'u nodi yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol sy'n ymwneud â phob un o'r rhain drwy gydol Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru wedi'i baratoi i helpu i gyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau trafnidiaeth cenedlaethol yn ogystal â chyfrannu at dargedau cenedlaethol ar gyfer newid moddol a datgarboneiddio.

Fel sydd wedi'i nodi yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, rydym wedi adnabod pum thema drawsbynciol a fydd yn ein helpu i ddilyn ein dyletswyddau a'n hymrwymiadau ehangach a chyfrannu at y llwybrau cyflawni trawsbynciol a nodir yn Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru - gwerth cymdeithasol, tegwch, dan arweiniad y gymuned, integreiddio a fforddiadwyedd. Mae'r rhain hefyd yn cynnwys y gwahanol foddau a sectorau yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, sydd wedi'u siapio o amgylch themâu polisi yn seiliedig ar naw mân-gynllun Strategaeth Trafnidiaeth Cymru ar gyfer pob modd trafnidiaeth, wedi'i haddasu ar gyfer y Gogledd. Mae'r rhain yn cynrychioli meysydd ffocws allweddol ar gyfer ein polisïau ac ymyraethau trafnidiaeth, sy'n gosod y fframwaith ar gyfer cyflawni cynlluniau gan awdurdodau lleol Gogledd Cymru yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Rydym yn hyderus, yn y ffordd yr ydym wedi alinio ein themâu trawsbynciol rhanbarthol â'r llwybrau cyflawni trawsbynciol cenedlaethol, a'r ffordd yr ydym wedi fframio ein themâu polisi o amgylch y gwahanol ddulliau a sectorau sy'n adlewyrchu'r mân-gynlluniau cenedlaethol ar gyfer pob modd o

drafnidiaeth, y bydd ein cynigion rhanbarthol ar gyfer trafnidiaeth yn cyfrannu'n gryf at gyflawni'r llwybrau cenedlaethol tra'n addas i'r diben i gyflawni ein gweledigaeth a'n hamcanion rhanbarthol ar gyfer trafnidiaeth. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol yn darparu crynodeb o'r prif fentrau cenedlaethol a fydd yn allweddol i gyflawni pob llwybr cenedlaethol. Mewn ymateb, rydym yn crynhoi sut y bydd ein polisïau a'n ymyriadau rhanbarthol yn allweddol i gyflawni pob llwybr:

Llwybr cynllunio teithiau integredig

Bydd ein polisïau a'n hymyriadau yn helpu i hwyluso teithiau integredig trwy foddau cynaliadwy, a fydd yn helpu i gyrraedd ein targedau shifft moddol. Mae ein cynllun yn dwyn ynghyd ystod o gyfleoedd ynghylch dylunio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, amserlennu, tocynnau, darparu gwybodaeth, buddsoddi mewn seilwaith a chynllunio a datblygu polisi i alluogi teithiau cynaliadwy i ddigwydd yn hawdd ac yn ddibynadwy. Er enghraifft, mae Rhaglen Metro Gogledd Cymru yn fenter gynhwysfawr sydd â'r nod o drawsnewid trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol ar draws y rhanbarth a'i nod yw gwella cysylltedd yng Ngogledd Cymru a chryfhau cysylltiadau â Gogledd-orllewin Lloegr. Mae rhai o'n hymyriadau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol penodol sy'n allweddol i'r llwybr cyflawni hwn yn cynnwys:

Polisi PT9: Cefnogi Gweledigaeth Llywodraeth Cymru o 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' ar gyfer system fysiau sy'n cael ei llywodraethu a'i chynllunio i wasanaethu budd y cyhoedd, gyda'r cwmpas daearyddol ehangaf posibl, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, yr amleddau gwasanaeth uchaf posibl, a thocynnau a gwybodaeth hawdd eu defnyddio, unedig, syml.

Polisi LU5: Dylid annog datblygiadau sy'n agos at gyfleusterau cludiant cyhoeddus, a dylid dylunio datblygiadau i helpu i hwyluso a gwella cysylltedd cludiant cyhoeddus mewn ardaloedd trefol a gwledig.

Polisi LU6: Cefnogi lleihau'r safonau parcio ar gyfer datblygiadau newydd, yn enwedig mewn ardaloedd trefol lle byddwn yn mynd ati i wella dewisiadau amgen trafnidiaeth gynaliadwy.

Polisi IN3: Bydd gwelliannau Isadeiledd Teithio Llesol a nodwyd ar Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu cyflawni, a bydd Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu datblygu ar gyfer y gorsafoedd hynny nad oes ganddynt un ar hyn o bryd.

Polisi PT4: Bydd y Rhwydwaith Trawsnewid Gwasanaeth Bws yn cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru. Bydd hyn yn cynnwys rhwydwaith craidd o wasanaethau rhwng ac o fewn aneddleoedd mawr a safleoedd cyflogaeth gydag amlder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i'r nos.

Polisi RS12: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gynyddu'r nifer o glybiau ceir yng ngogledd Cymru trwy weithio ar y cyd â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol mewn ardaloedd gwledig a threfol; ac mewn gorsafoedd, mewn mannau gwaith a chanolfannau symudedd.

Polisi AV1: Cefnogi'r gwelliannau i fynediad ar y ddaear at feysydd awyr domestig a rhyngwladol, gan ganolbwyntio ar wella gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.

Polisi AT13: Gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y sector masnachol, i gyflwyno cynllun llogi e-feicio a beicio cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymweld.

Llwybr datgarboneiddio

Mae ein polisïau a'n hymyriadau sy'n cael eu fframio o amgylch newid ymddygiad, cysylltedd digidol a gwahanol foddau fel cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn ceisio annog pobl i helpu i leihau'r angen i deithio neu wneud y newid i drafnidiaeth carbon isel cynaliadwy. Bydd Cynllun Monitro a Gwerthuso ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd yn gosod targedau ar gyfer newid moddol, effeithlonrwydd cludiant nwyddau, ac allyriadau teithwyr i gyd yn cyfrannu at ddatgarboneiddio. Mae rhai o'n hymyriadau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol penodol sy'n allweddol i'r llwybr cyflawni hwn yn cynnwys:

Polisi PF4: Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu datblygiad canolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru trwy gefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo llwythi yn y rhanbarth.

Polisi PF5: Gweithio gyda phartneriaid i nodi cyfleoedd i drydaneiddio cerbydau ar gyfer danfoniadau lleol.

Polisi RS6: Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ailddyrannu gofod parcio ceir ac ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol i wella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.

Polisi RS9: Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu ymgyrch gyfathrebu gynhwysfawr i annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan, gan ddysgu o'r arfer orau.

Polisi RS11: Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol a chymell y defnydd o gerbydau trydan.

Polisi RS13: Dylid defnyddio'r broses cynllunio teithio i annog rhannu ceir ar gyfer cymudo.

Polisi DC1: Dylid chwilio am gyfleoedd i weithio gyda chymunedau a busnesau i hyrwyddo a hwyluso canolfannau gweithio o bell.

Polisi DC2: Dylai addysg a hyfforddiant llythrennedd ddigidol fod ar gael yn helaeth i helpu trigolion gogledd Cymru i fynd ar-lein a dod o hyd i'r wybodaeth y mae arnynt ei hangen i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.

Llwybr Cydraddoldeb

Mae ein polisïau a'n hymyriadau wedi ystyried ein hymrwymiadau cyfreithiol a pholisi ar hygyrchedd seilwaith a gwasanaethau, yn ogystal â'n hymrwymiadau ar ddylunio cynhwysol. Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi ystyried effeithiau posibl ein polisïau a'n hymyriadau ar gydraddoldeb a phobl â nodweddion gwarchodedig. Mae rhai o'n hymyriadau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol penodol sy'n allweddol i'r llwybr cyflawni hwn yn cynnwys:

Polisi CB8: Rhoddir blaenoriaeth i ariannu cynlluniau a gwasanaethau sy'n gwella mynediad cynaliadwy at wasanaethau hanfodol sy'n cyfoethogi bywyd, megis addysg, gofal iechyd, canol trefi a chyfleusterau cymunedol.

Polisi CB11: Dylai awdurdodau lleol ymestyn eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy ar gyfer plant, rhieni a staff.

Polisi CB13: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gyflawni'r gwelliannau trafnidiaeth angenrheidiol cymdeithasol sy'n atal ynysu gwledig.

Polisi CB14: Bydd ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu yn cael eu datblygu i godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy. Bydd ymgyrchoedd yn defnyddio technegau arloesol i dargedu grwpiau a all fod yn anoddach eu cyrraedd.

Polisi PT10: Gweithio gyda phartneriaid, yn cynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr, i wneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i bobl gyda symudedd neu anableddau cyfyngedig.

Polisi AT3: Pan fo'n bosib, dylai isadeiledd cerdded a beicio fod yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl sydd ag amhariadau symudedd, pobl mewn cadeiriau olwyn a phobl sy'n gwthio pramiau.

Polisi IN2: Bydd creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bysiau allweddol yn cael ei wella. Dylai hyn ystyried cysylltiadau ymlaen i atyniadau allweddol a bydd hyn yn cael ei wneud mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys grwpiau sy'n cynrychioli cymunedau â nodweddion gwarchodedig.

Llwybr Gwledig

Mae gan ogledd Cymru boblogaeth wledig fawr, ac mae ein polisïau a'n hymyriadau yn anelu at ddarparu mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy, diogel a dibynadwy i helpu pobl i gael mynediad at wasanaethau, cyflogaeth, cyfleoedd diwylliannol ac addysg i'w galluogi i ffynnu. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cydnabod bod anghenion trafnidiaeth ein cymunedau yng nghefn gwlad Gogledd Cymru yn wahanol i'r rhai mewn ardaloedd mwy trefol. Mae rhai o'n hymyriadau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol penodol sy'n allweddol i'r llwybr cyflawni hwn yn cynnwys:

Polisi RS7: Cefnogi'r trosglwyddo at gerbydau trydan yng ngogledd Cymru, trwy sicrhau bod isadeiledd gwefru teg ar gael mewn ardaloedd trefol a helpu i hwyluso gosod preifat neu osodiadau wedi'u harwain gan y gymuned mewn ardaloedd gwledig.

Polisi RS10: Gweithio gyda'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i wella capasiti'r grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefrydd cerbydau trydan.

Polisi AT4: Mewn ardaloedd gwledig, bydd gwelliannau isadeiledd teithio llesol yn canolbwyntio ar fudd y gymuned o gynlluniau; gwella diogelwch a llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gydag aneddleoedd mwy a gwasanaethau.

Polisi AT6: Byddwn yn ymchwilio i gyflwyno Lonydd Tawel yng ngogledd Cymru yn unol â chanllawiau cenedlaethol.

Polisi AT9: Cefnogi newidiadau i feini prawf cyllid teithio llesol fydd yn rhoi mwy o bwyslais ar gynlluniau mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd preswyl.

Polisi AT10: Archwilio ffrydiau ariannu ychwanegol i'r Gronfa Teithio Llesol sy'n cefnogi cyflawni gwelliannau isadeiledd teithio llesol mewn ardaloedd gwledig.

Polisi AT11: Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu templedi a phecynnau cymorth i gefnogi cymunedau lleol i ddatblygu a gweithredu eu prosiectau eu hunain lle mae'r llywodraeth yn chwarae rôl hwyluso a chefnogi, yn hytrach na rôl o wneud a chyflawni.

Polisi PT11: Dylai gwasanaethau peilot Fflecsi llwyddiannus fod yn barhaol, a dylai gwasanaethau Fflecsi ychwanegol gael eu dylunio gyda'r gymuned leol a'u cyflwyno mewn

ardaloedd eraill, yn unol â chynigion rhwydwaith trawsnewid bysus.

Polisi PT12: Gweithio gydag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru i gyd-weithio gyda chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu ariannu a chyflawni gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol sy'n gwrdd ag anghenion sydd heb eu bodloni fel arall.

Polisi CB17: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i wneud gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor; ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach.

Polisi CB20: Bydd datrysiadau arloesol ar gyfer rhoi mynediad i atyniadau mewn ardaloedd gwledig yn cael eu hadnabod. Dylai hyn ystyried, ond heb fod yn gyfyngedig i, gwasanaethau bysiau tymhorol, llogi e-feiciau a dulliau micro-symudedd eraill, ynghyd ag ymgyrchoedd gwybodaeth.

2.3 Rhwydwaith o systemau

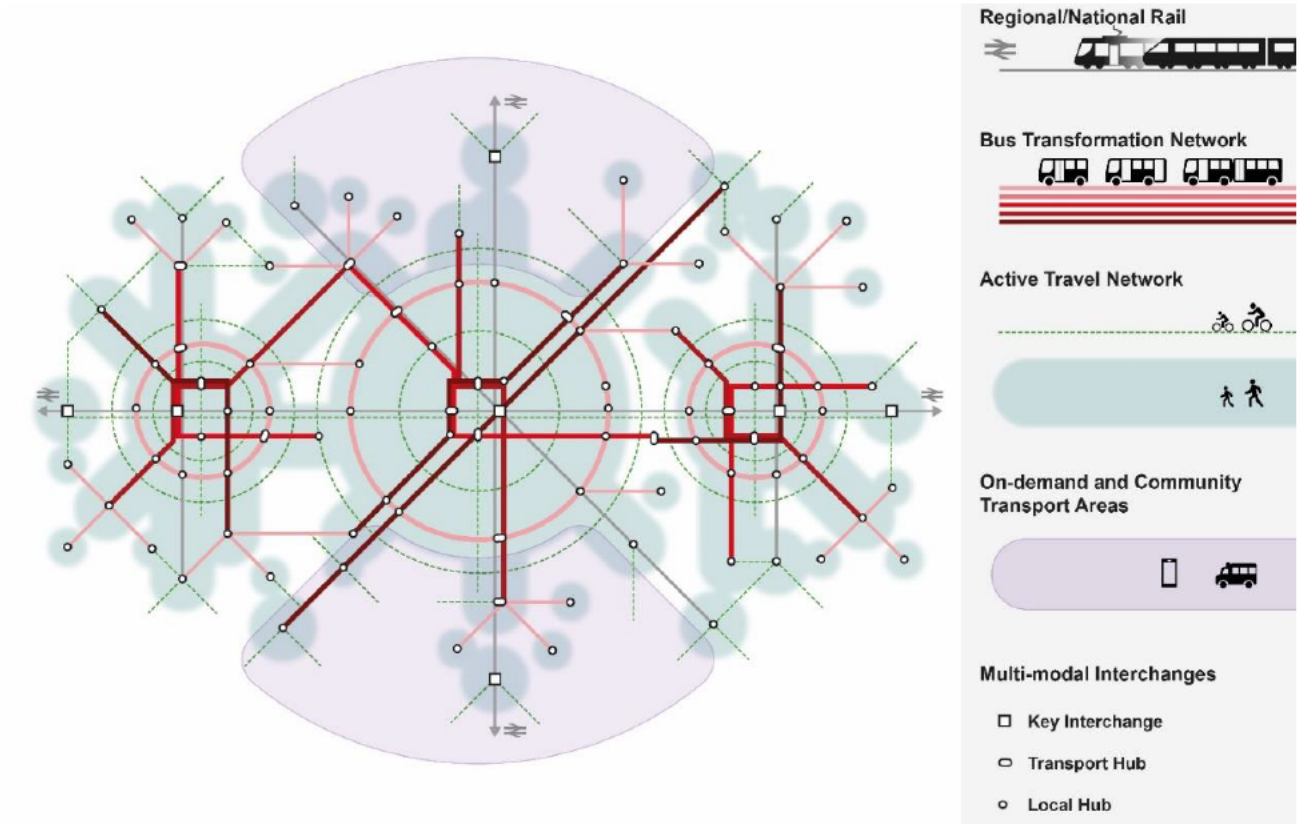
Cymerwyd agwedd yn seiliedig ar y rhwydwaith ar gyfer ein cynigion, lle mae'r ffocws allweddol ar roi mwy o ddewis i bob grŵp o bobl ynghylch pryd a sut maent yn teithio. Mae ymyraethau yn ceisio ymateb i ardaloedd daearyddol a phoblogaethau amrywiol Gogledd Cymru, gan ystyried rhannau mwy trefol a gwledig y rhanbarth, gan geisio trafnidiaeth gwbl integredig.

Er y bydd cynlluniau yn cael eu cyflawni gan ein hawdurdodau lleol, mae'n bwysig cydnabod na ddylid eu halinio â ffiniau sirol a byddant yn cael eu cydlynu a'u blaenoriaethu ar lefel ranbarthol, tra'n cyfrannu at ganlyniadau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol.

Er bod ein system drafnidiaeth yn rhyngwynebu â gwahanol raddfeydd daearyddol fel y disgrifir uchod, mae ein ffyrdd, strydoedd, rheilffyrdd a llwybrau teithio llesol i gyd yn croesi ffiniau i gysylltu ein cymunedau, ein mannau gwaith a hamdden. Dyna pam mae angen i ni feddwl am ein llwybrau trafnidiaeth gan bob modd fel rhwydwaith rhyng-gysylltiedig o systemau. I lawer ohonom, mae ein llwybrau mwyaf cyfarwydd yn seiliedig ar ein teithiau teithio i'r gwaith, neu'r teithiau rydyn ni'n eu gwneud i gyrraedd yr ysgol, y siopau, neu lle rydyn ni'n hoffi ymweld â nhw yn ein hamser hamdden. Rydym yn aml yn teithio ar wahanol foddau, o gerdded a beicio ar gyfer teithiau byrrach, i fws, coets, rheilffordd neu gar ar gyfer teithiau pellter hirach.

Gan adeiladu ar waith Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru a Rhaglen Metro Gogledd Cymru, mae gennym gyfle i roi'r rhwydwaith trawsnewid bysiau wrth wraidd ein system, a'r rhwydwaith teithio llesol, a gorsafoedd a gwasanaethau rheilffyrdd i gyd yn adeiladu ac yn cysylltu â'i gilydd, ynghyd â chyfnewidfeydd a chanolfannau trafnidiaeth allweddol. Yna gallwn ategu'r system honno gydag opsiynau teithio mwy hyblyg, fel trafnidiaeth ar alw a chymunedol. Gallwn ei gwneud mor hawdd â phosibl i bob grŵp o bobl gael mynediad at y wybodaeth amser real sydd ei hangen arnynt a symud rhwng moddau gyda thechnolegau integredig arloesol a di-dor. Dylem hefyd ei gwneud hi'n haws i bobl leihau faint maen nhw'n teithio gyda hybiau lleol, band eang o ansawdd uchel, a chynllunio defnydd tir sy'n seiliedig ar drafnidiaeth.

Mae ein cynlluniau awdurdodau lleol yn ymateb i'r cyfle hwn ac yn hytrach na meddwl amdanynt fel rhestr hir o fesurau, bydd eu cyflawni yn digwydd drwy lens rhwydwaith o systemau. Er mwyn helpu i ddangos y cyfle hwn, rydym wedi cynhyrchu diagram systemau:



2.4 Dewis a hidlo cynlluniau

Rydym wedi gweithio gyda'n partneriaid mewn awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a rhanddeiliaid eraill sydd â diddordeb mewn trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru i adnabod cynlluniau a fydd yn cyflawni ein polisïau a'n hymyriadau mewn ffordd gyfannol ac integredig. Mae'r rhain yn cynnwys ystod o gynlluniau a chynigion awdurdodau lleol penodol sydd naill ai'n uchelgeisiol, a fydd yn dechrau o fewn y pum mlynedd nesaf, neu'n parhau i gael eu cyflawni dros gyfnod y cynllun hyd at 2030 neu y tu hwnt.

Mae ein cynlluniau yn cyd-fynd â'r gwahanol ddulliau yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, wedi'u siapio o amgylch ein rhwydweithiau, ac yn cyd-fynd â'r themâu polisi sy'n ymateb i'r llwybrau cyflawni cenedlaethol a'n themâu trawsbynciol rhanbarthol.

Er bod polisïau ac ymyriadau rhwydwaith rheilffyrdd a rhwydwaith ffyrdd strategol yn cael eu hystyried yn uchelgeisiau yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, maent yn gyfrifoldeb i Lywodraeth Cymru fel yr awdurdod priffyrdd ar gyfer yr holl gefnffyrdd a thraffyrdd yng Nghymru, a Network Rail neu Trafnidiaeth Cymru sydd â chyfrifoldebau am gynnal, moderneiddio a gweithredu'r rhwydwaith rheilffyrdd ledled Cymru a siroedd ar y ffin â Lloegr.

Er y byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid i ddatblygu'n huchelgeisiau ar y cyd ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd a rheilffyrdd strategol a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer y cynlluniau trafnidiaeth sydd i'w cyflawni gan ein hawdurdodau lleol yn cael ei ddyrannu yn seiliedig ar y cynlluniau sydd wedi eu cynnwys yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Am y rhesymau uchod, ni fydd hyn yn cynnwys cynlluniau sy'n ymwneud â'r rhwydwaith rheilffyrdd neu gefnffyrdd.

Yn yr un modd, ni fydd prosiectau a adnabuwyd ar gyfer cyllid ar lefel genedlaethol, neu a fyddai'n gofyn am astudiaethau dichonoldeb neu waith cysylltiedig gan Drafnidiaeth Cymru neu Uchelgais Gogledd Cymru cyn i gynlluniau gael eu datblygu gan awdurdod lleol, yn cael eu cynnwys ar hyn o bryd.

Mae'n bwysig ystyried y gall cynlluniau newydd neu ddiwygiedig ddod ymlaen yn ystod cyfnod y cynllun sy'n anhysbys neu'n rhai a ragwelir ar hyn o bryd. Bydd unrhyw ddiwygiadau gofynnol i'n cynlluniau yn cael eu codi a'u trafod cyn gynted â phosib fel rhan o sesiynau diweddaru cynnydd dan arweiniad y Cyd-bwyllgor Corfforedig ac awdurdodau lleol ledled Gogledd Cymru. Bydd y rhain yn digwydd tua bob tri mis.

Mae'r rhestr o gynlluniau a gymerir ymlaen i'w blaenoriaethu wedi eithrio cefnffyrdd (traffyrdd neu ffyrdd A) a chynlluniau rheilffyrdd na fyddai'n cael eu darparu gan awdurdodau lleol. Gellir dod o hyd i ddyheadau sy'n ymwneud â chefnffyrdd ac ymyriadau rheilffyrdd yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Mae gweddill cynlluniau awdurdodau lleol wedi bod yn destun arfarnu ac yna blaenoriaethu gan ddefnyddio offeryn blaenoriaethu Trafnidiaeth Cymru, a ddatblygwyd ac a addasir ar gyfer cyd-destun Gogledd Cymru.

2.5 Defnyddio'r offeryn blaenoriaethu

Mae'r offeryn blaenoriaethu'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddatblygu gan Trafnidiaeth Cymru mewn cydweithrediad â Llywodraeth Cymru, y Cyd-bwyllgorau Corfforedig a swyddogion awdurdodau lleol ledled Cymru. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi cydweithio ar draws rhanbarthau i ddatblygu dull gyda'r hyblygrwydd i'w addasu i ofynion gwahanol ac esblygol. Mae hyn wedi arwain at ddarparu offeryn sy'n helpu i fynd o bolisïau ac ymyriadau y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i restr flaenoriaethol o gynlluniau yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Egwyddorion allweddol ar gyfer yr offeryn yw:

- Dylai ymateb i amcanion rhanbarthol
- Dylai ddarparu arfarniad meintiol dibynadwy a gwrthrychol o gynlluniau, gan fanteisio ar ddata a dadansoddiad GIS
- Dylai ddarparu arfarniad ansoddol o gynlluniau, er mwyn sicrhau bod naws ac elfennau dynol yn cael eu dal
- Dylai fod yn hyblyg: caniatáu i feini prawf ychwanegol gael eu cyflwyno wrth iddynt ddod i'r amlwg, gellir ymgorffori a chael eu defnyddio ar gyfer cynlluniau ar wahanol gamau datblygu, gellir ymgorffori a defnyddio ar gyfer rhaglenni cyfan, a phrosiectau o fewn y rhaglenni hynny, a gellir ymgorffori a defnyddio ar draws cynlluniau o wahanol fathau a meintiau

I grynhoi, mae'r offeryn blaenoriaethu yn daenlen Excel sy'n darparu fframwaith gwerthuso defnyddiol, sydd wedi'i addasu i gynnwys amcanion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru.

Mae gan yr offeryn gyfanswm o chwe cham:

1. Diffinio amcanion a mesurau'r cynllun
2. Llenwi'r disgrifiad a chrynodeb y cynllun
3. Didoli ar lefel uchel am y tro cyntaf
4. Dadansoddiad GIS ac arfarniad gwrthrychol
5. Arfarniad cyflawni
6. Blaenoriaethu cynlluniau

Mae awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru wedi cydweithio i ddarparu'r data a'r dystiolaeth angenrheidiol i boblogi meini prawf gwerthuso a chelloedd data yr offeryn. Mae ffeil waith a rennir y mae gan swyddogion lleol fynediad ati wedi helpu i sicrhau dull cyson o arfarnu, gan elwa hefyd o opsiynau gwerth safonol ar gyfer meini prawf fel amserlenni ac ystodau o gostau cyfalaf.

Mae'r dull o arfarnu gan ddefnyddio'r offeryn wedi'i grynhoi yn **Atodiad 1**.

3. Ein blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth

Deall ein blaenoriaethau

Yn ôl yr angen, mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn rhestru'r cynlluniau penodol a fydd yn helpu i gyflawni'r weledigaeth ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, wedi'u rhestru a'u dilyniannu i'w cyflawni.

Mae canllawiau Llywodraeth Cymru i'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig yn mynnu bod blaenoriaeth yn seiliedig ar yr effaith fwyaf wrth gyflawni blaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru). Rydym hefyd wedi seilio blaenoriaeth ar y sgoriau cyffredinol fel allbynnau o'r ymarfer offeryn blaenoriaethu, gan ystyried materion cyflawnadwyedd yn ogystal ag aliniad ag amcanion y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n adlewyrchu'r targedau cenedlaethol ar gyfer newid moddol a datgarboneiddio.

Mae ein cynlluniau yn cael eu rhestru fel blaenoriaeth uwch, canolig neu is o fewn amserlenni ar gyfer cyflawni (gweler blaenoriaethau dros amser, isod). Mae trothwyon wedi'u cymhwyso i sgoriau perfformiad yn seiliedig ar allbynnau yr offeryn blaenoriaethu, mewn cytundeb â'n hawdurdodau lleol i helpu i flaenoriaethu safle yn y tri chategori hyn.

Cynlluniau uwch yw'r rhai y mae awdurdodau lleol yn bwriadu buddsoddi ynddynt i gyflawni'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol fel blaenoriaeth.

Mae'n bwysig nodi nad yw cydnabod cynllun fel blaenoriaeth ganolig neu is ar y raddfa ranbarthol hon yn nodi nad yw o bwysigrwydd lleol, neu na ddylid ei ddatblygu. Yn hytrach, mae yna gynlluniau eraill ledled y rhanbarth sy'n debygol o gael mwy o effaith wrth gyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau rhanbarthol a chenedlaethol, ac felly dylid eu blaenoriaethu ar raddfa ranbarthol ar gyfer buddsoddi dros y cyfnodau amser a ragwelir.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cydweithio ag awdurdodau lleol i gyflwyno'r cynlluniau uwch dros gyfnod y cynllun fel blaenoriaeth, gyda chynlluniau blaenoriaeth canolig ac is i ddod ymlaen yn amodol ar argaeledd cyllid neu pe na bai cynllun blaenoriaeth uwch yn dod ymlaen o fewn cyfnod y cynllun fel y disgwyliwyd. Yn yr achosion hynny, bydd y sgoriau perfformiad yn seiliedig ar allbynnau yr offeryn blaenoriaethu yn helpu Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol i gytuno pa gynlluniau blaenoriaeth canolig ac yna blaenoriaeth is a allai ddod ymlaen unwaith y bydd y cynlluniau uwch wedi'u cyflawni.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cydweithio â'r awdurdodau lleol i greu rhaglenni blynyddol o gynlluniau i gadarnhau pa gynlluniau fydd yn dod ymlaen bob blwyddyn. Bydd hyn yn cael ei lywio gan safle blaenoriaeth cynlluniau sydd wedi ystyried amserlenni ar gyfer cyflawni, sydd wedi helpu i roi eglurder ar hyn o bryd ynghylch pa gynlluniau fydd yn dod ymlaen ym mhob blwyddyn o gyfnod y cynllun.

Blaenoriaethau dros amser

Mae ein cynlluniau wedi'u trefnu o amgylch amserlenni disgwyliedig i'w cyflawni, dros y canlynol:

- Tymor byr: cynlluniau a fydd ar y gweill neu sydd â'r potensial i ddechrau cyflawni ar ddechrau'r rhaglen 5 mlynedd pe bai cyllid ar gael ym Mlwyddyn Ariannol 2026/27
- Tymor canolig: cynlluniau gyda'r potensial i ddechrau eu cyflawni pe bai cyllid ar gael rhwng Blwyddyn Ariannol 2027/28 a Blwyddyn Ariannol 2029/30
- Tymor hir: cynlluniau gyda'r potensial i ddechrau cyflawni ar ddiwedd y rhaglen 5 mlynedd pe bai'r cyllid ym mlwyddyn ariannol 2030/31
- Uchelgeisiol: Nid oes unrhyw amserlen wedi'i ragweld ar hyn o bryd na chyflawni yn debygol y tu hwnt i'r flwyddyn ariannol 2030/31
- Neilltuwyd: Ar hyn o bryd nid yw'n cael ei symud ymlaen ond gyda photensial i ddychwelyd gyda gwaith datblygu pellach

Blaenoriaethau yn ôl modd

Cyflwynir blaenoriaethau hefyd yn ôl themâu polisi gan gynnwys dull trafnidiaeth, i helpu rhanddeiliaid i ddeall ble i ddisgwyl gweld buddsoddiad mewn gwahanol fathau o drafnidiaeth. Mae hyn yn cynnwys:

- Teithio llesol
- Bysiau a choetsis
- Trafnidiaeth gymunedol a thacsis ar alw
- Cludo a logisteg
- Integreiddio
- Porthladdoedd
- Ffyrdd, strydoedd a pharcio.

Mae'r dull hwn hefyd yn helpu i ddangos cyfraniad y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol i'r polisïau a nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae'r dull hwn hefyd wedi ceisio helpu i sicrhau bod ystod o ddulliau yn cael eu blaenoriaethu, gan geisio sicrhau darparu rhwydwaith o systemau yn hytrach na gweld buddsoddiad yn llifo'n bennaf i un neu nifer cyfyngedig o ddulliau, a allai berfformio'n uchel yn yr offeryn blaenoriaethu.

Buddsoddi a chyllid

O fewn ein blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth, fe wnaethom nodi costau cyfalaf a gweithredu a ragwelir sy'n gysylltiedig, ochr yn ochr â ffynonellau cyllid tebygol. Mae hyn hefyd yn ein helpu i nodi sut y bydd awdurdodau lleol yn cwrdd â chanlyniadau refeniw y cynlluniau.

Bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gael ar gyfer cynlluniau awdurdodau lleol unwaith y bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar waith, ar y sail y bydd unrhyw gynlluniau a gynigir ar gyfer cymorth yn cael eu nodi a'u blaenoriaethu mewn Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol cymeradwy. Gall hyn gynnwys drwy drefniadau cyllido presennol neu'r rhai sy'n ddarostyngedig i'r broses foderneiddio grantiau, sy'n ceisio dod â nifer o grantiau trafnidiaeth lleol at ei gilydd, gan alinio'r ffrydiau cyllido hyn â'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u Cynlluniau Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol ar draws rhanbarthau Cymru.

Yn dilyn yr ymgynghoriad ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft, ymgysylltodd Llywodraeth Cymru â'r CBC i helpu i egluro lefelau cyllid rhanbarthol Llywodraeth Cymru mewn cysylltiad â'r Cynlluniau Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n dod i'r amlwg ar draws y pedwar rhanbarth, gan ystyried y broses foderneiddio grantiau parhaus.

Yn unol â chyngor Llywodraeth Cymru, cyfanswm cost cynlluniau o fewn y rhaglen 5 mlynedd sy'n gofyn am gyllid trafnidiaeth ranbarthol yw oddeutu £150m. Mae hwn yn ffigur hyblyg sy'n ystyried y pum mlynedd diwethaf o ddyfarniadau grant yng Ngogledd Cymru, gydag amcangyfrif o lwfans yn y dyfodol. Mae Llywodraeth Cymru wedi egluro y bydd y rhaglen 5 mlynedd yn cwmpasu blynyddoedd ariannol 2026/2027 i 2030/2031, yn dilyn dyfarniadau grant awdurdodau lleol 2025/2026.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cytuno y bydd y ffynonellau cyllido canlynol yn rhan o'r gronfa drafnidiaeth ranbarthol newydd yn amodol ar y broses foderneiddio grantiau:

- Cronfa Teithio Llesol
- Cronfa Trafnidiaeth Leol
- Cronfa Ffyrdd Gwydn
- Cronfeydd Cyfalaf a Refeniw Diogelwch ar y Ffyrdd
- Cronfa Bolisi 20mya
- Cronfa Llwybrau Diogel mewn Cymunedau
- Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn
- Cronfa Ffyrdd heb eu mabwysiadu

Bydd rhai o'r cynlluniau a adnabuwyd gan awdurdodau lleol sy'n denu gofynion buddsoddi sylweddol yn debygol o fod yn destun cymysgedd o ffynonellau cyllido sy'n debygol o gynnwys ffynonellau neu gytundebau y tu allan i'r cyllid trafnidiaeth rhanbarthol. Efallai y bydd gan gynlluniau o'r fath fwy o ansicrwydd ariannu ar hyn o bryd.

Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn adnabod lle mae cynlluniau yn cyd-fynd â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol, sy'n helpu ymhellach i ddarparu hyder yng nghyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer ymyriadau trafnidiaeth.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol Gogledd Cymru yn parhau i fod yn greadigol wrth geisio cyllid ychwanegol ar gyfer buddsoddi mewn trafnidiaeth. Gallai hyn gynnwys cyllid sector preifat neu drydydd parti, cyllid Llywodraeth y DU, neu ffynonellau eraill. Er enghraifft, mae Uchelgais Gogledd Cymru ar hyn o bryd yn archwilio cyfleoedd ar gyfer cyllid trafnidiaeth mewn cysylltiad â:

- Cynllun Twf: Cytundeb a fydd yn cynhyrchu cyfanswm buddsoddiad o dros £1 biliwn i Ogledd Cymru er mwyn creu dros 4000 o swyddi newydd a chynyddu GVA £2.4 biliwn. Gan dargedu sectorau twf economaidd allweddol, gan gynnwys gweithgynhyrchu gwerth uchel ac ynni carbon isel, mae hefyd yn canolbwyntio ar arloesi digidol a gwelliannau seilwaith i gysylltu'r rhanbarth yn well. Yn ogystal, mae'n cefnogi datblygu safleoedd ac adeiladau allweddol i ysgogi'r farchnad datblygwyr. Ymhellach, mae gan y Cynllun Twf nod o gefnogi diwydiannau hanfodol fel twristiaeth ac amaethyddiaeth, gan eu helpu i ddatblygu yn gynaliadwy ar gyfer y dyfodol.
- Parth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam: Buddsoddiad o hyd at £160m dros 10 mlynedd. Fel ymrwymiad ar y cyd gan Lywodraethau'r DU a Chymru, nod y parth buddsoddi yw gwella a thyfu clwstwr gweithgynhyrchu datblygedig sy'n arwyddocaol yn fyd-eang. Bydd yn rhyddhau potensial pellach i Sir y Fflint a Wrecsam, sydd eisoes yn gartref i weithrediadau gweithgynhyrchu gwerth uchel a safleoedd diwydiannol strategol, drwy gynnig cyfuniad unigryw o gefnogaeth, seilwaith a chymhellion wedi'u targedu sydd wedi'u cynllunio i ddenu a chynnal busnes. Bydd y buddion yn bellgyrhaeddol, yn ymestyn ar draws Gogledd Cymru a thu hwnt.
- Porthladd Rhydd Ynys Môn: Dod ag adfywio a chreu swyddi o ansawdd uchel, masnach, mewnfuddsoddiad o hyd at £1bn ac arloesedd i Ynys Môn a Gogledd Cymru. Bydd yn adeiladu ar y rhaglen Ynys Ynni (EIP), cydweithrediad presennol rhwng rhanddeiliaid cyhoeddus, preifat a thrydydd sector. Gweledigaeth yr EIP yw 'creu cyfle unwaith mewn oes ar gyfer swyddi, twf economaidd a ffyniant drwy fanteisio ar nifer o brosiectau

trawsnewidiol yn Ynys Môn'. Mae hefyd yn cyd-fynd yn llawn â nodau Strategaeth Twf Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru. Gweledigaeth Porthladd Rhydd Ynys Môn yw dod yn ganolfan ar gyfer arloesi, ynni carbon isel a masnach ryngwladol.

- Rhwydwaith Gogledd Cymru: Rhaglen waith hynod uchelgeisiol a thrawsnewidiol i gysylltu cymunedau'n well, gyda mwy o wasanaethau rheilffyrdd a bysiau, gorsafoedd newydd, llwybrau trafnidiaeth newydd, trenau newydd, bysiau newydd a thechnoleg newydd. Wrth ei galon fydd gwasanaethau metro Gogledd Cymru. Bydd hwn yn cymryd dull trawsffiniol o drawsnewid trafnidiaeth gyhoeddus yn ardal Mersi-Dyfrdwy, gan gynnwys gwasanaethau ar ffurf metro ar brif linell Gogledd Cymru a chysylltiad rheilffordd uniongyrchol newydd rhwng Wrecsam a Lerpwl. Mae Llywodraeth Cymru eisoes wedi ymrwymo buddsoddiad o dros £13m i ddechrau cyflawni ar unwaith a bydd yn defnyddio ffrydiau cyllido eraill i wireddu'r weledigaeth. Mae'r cynlluniau'n cynnwys:
    - Dechrau gwaith ar y llinell rhwng Wrecsam a Lerpwl fel cam cyntaf hanfodol o ddarparu gwasanaethau metro yn uniongyrchol rhwng y ddwy ddinas.
    - Dyblu gwasanaethau trên rhwng Wrecsam a Chaer fis Mai nesaf.
    - Cyflwyno 50% yn fwy o wasanaethau ar draws prif linell Gogledd Cymru o fis Rhagfyr 2026 i fis Mai nesaf – gan arwain at wasanaeth newydd o Landudno i Lerpwl ac ymestyn gwasanaeth Maes Awyr Manceinion i Gaergybi yn lle Llandudno.
    - Ar ôl cwblhau'r gwaith rheilffordd yn Padeswood, cynyddu gwasanaethau trên rhwng Wrecsam a Bidston i 2 drên yr awr o fewn y tair blynedd nesaf, cyn cyflwyno 4 trên yr awr a fydd yn rhedeg yn uniongyrchol rhwng Wrecsam a Lerpwl erbyn 2035.
    - Bydd Llinell bresennol y Gororau hefyd yn cael ei hailenwi'n linell Wrecsam – Lerpwl.
    - Bydd gorsafoedd allweddol ar linell Wrecsam – Lerpwl yn cael eu gwella yn ystod y 12 mis nesaf.
    - Bydd trenau sy'n gweithredu ar linell Wrecsam – Lerpwl yn cael eu lapio i adlewyrchu'r cymunedau a'r clybiau pêl-droed maen nhw'n eu gwasanaethu.
    - Cyflwyno technoleg Talu wrth Fynd tapio mewn tapio allan - sy'n cwmpasu cysylltiadau rhwng Gobowen a'r Rhyl, ac ar hyd hyd llawn llinell Wrecsam-Lerpwl
    - Gweithio gyda Network Rail i benderfynu ar ddichonoldeb cyflawni gorsaf reilffordd brawf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, i fesur y galw am wasanaethau parhaol i'r parc.
    - Cronfa arloesi trydaneiddio newydd gwerth miliynau o bunnoedd i ddatblygu cynllun i ddatgarboneiddio'r rheilffordd yng Ngogledd Cymru a galluogi gwasanaethau metro amlach a gorsafoedd ychwanegol
    - Arian cyfatebol ar gyfer mynediad heb risiau yng ngorsafoedd Shotton a Rhiwabon.
    - Gweithio gydag awdurdodau lleol i ddatblygu cynlluniau ar gyfer cyfnewidfeydd amlfoddol Porth yng Nghaergybi, Bangor, Caernarfon a Wrecsam.
    - Gwasanaeth bws T13 newydd - yn cysylltu'r Rhyl, Rhuthun, Dinbych a Wrecsam.
    - Archwilio opsiynau i ailagor gorsafoedd ac adeiladu gorsafoedd newydd i wasanaethu ardaloedd twf cyflogaeth.
    - Rhwydwaith bysiau newydd wedi'i gynllunio'n benodol i gysylltu cymunedau ag ystadau diwydiannol ym Mharth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam.

Fforddiadwyedd

Mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi cydweithio â Llywodraeth Cymru i ystyried fforddiadwyedd y blaenoriaethau a nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Mae ymarfer wedi'i gynnal gydag awdurdodau lleol i adolygu ac adnewyddu amcangyfrifon Capex ac Opex ochr yn ochr â ffynonellau cyllid tebygol ac amserlenni ar gyfer cyflawni. Bydd hyn yn parhau yn ystod cyfnod y cynllun i helpu i sicrhau bod costau'n cael eu hystyried yn ofalus a'u rhagweld mor gywir â phosibl.

Cydnabyddir bod proses moderneiddio grantiau Llywodraeth Cymru yn parhau, ac er bod y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys cynlluniau gwerth cyfanswm o oddeutu £150m dros ei gyfnod o 5 mlynedd yn unol â chyngor Llywodraeth Cymru, nid yw swm y cyllid a fydd yn cael ei ddarparu i Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol bob blwyddyn wedi'i gadarnhau eto.

Er bod canllaw i'r proffil gwariant posibl wedi'i ddarparu yn nhabl crynodeb y Cynllun Cyflawni isod, bydd y gofyniad am raglenni blynyddol o gynlluniau yn hwyluso Uchelgais Gogledd Cymru i weithio gydag awdurdodau lleol i gytuno ar y flaenoriaeth uwch ac unrhyw gynlluniau eraill wrth iddynt ddod ymlaen i geisio cyllid trafnidiaeth ranbarthol Llywodraeth Cymru pan fydd cyllidebau yn hysbys ar gyfer pob blwyddyn o gyfnod y cynllun 5 mlynedd.

Fel rhan o'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn, mae angen hyder gan Lywodraeth Cymru yn fforddiadwyedd y cynlluniau awdurdodau lleol â blaenoriaeth uwch sy'n gofyn am fuddsoddiad o fewn cyfnod y cynllun a lle bydd cyllid rhanbarthol Llywodraeth Cymru yn brif ffynhonnell ariannu.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi gweithio gydag awdurdodau lleol i gadarnhau bod y lefelau gofynnol o gyllid ar gyfer y cynlluniau hynny yn dod i gyfanswm o oddeutu £150m gan gynnwys y cyllid a ddyrannwyd yn ystod y flwyddyn ariannol 2025/26. Felly, gall Llywodraeth Cymru a rhanddeiliaid eraill fod â llawer o hyder bod y blaenoriaethau yn fforddiadwy.

Mae hyn yn caniatáu hyblygrwydd i rai cynlluniau blaenoriaeth canolig ac is ddod ymlaen dros gyfnod y cynllun, gan gydnabod hefyd na fydd angen cyllid gan Lywodraeth Cymru ar rai cynlluniau, tra bod ffynonellau cyllid eraill hefyd ar gael fel y'u nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cydweithio â'r awdurdodau lleol i greu rhaglenni blynyddol o gynlluniau, gan gynnwys y rhai sy'n ceisio cyllid gan Lywodraeth Cymru, a fydd yn hwyluso adolygiadau parhaus o flaenoriaethau a fforddiadwyedd, a fydd yn ymateb i unrhyw gyllidebau blynyddol y gall Llywodraeth Cymru roi eglurder amdanynt dros gyfnod y cynllun.

Rheoli newid

Efallai y bydd blaenoriaethau yn newid dros amser, er enghraifft gall buddsoddiad annisgwyl, cyfle ariannu neu ddigwyddiad fod angen blaenoriaethau i newid. Mae Cynllun Monitro a Gwerthuso ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn esbonio sut y bydd cyfarfodydd pwyllgor chwarterol Gogledd Cymru yn cael eu cynnal lle bydd swyddogion trafnidiaeth awdurdodau lleol yn darparu diweddariadau cynnydd ar gynnydd gweithredu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd hyn hefyd yn helpu i ystyried unrhyw flaenoriaethau sy'n newid.

Gall blaenoriaethau sy'n newid hefyd gael eu gyrru gan argaeledd cyllid. Bydd hyn yn cael ei fonitro'n agos gan Uchelgais Gogledd Cymru, a fydd yn cydweithio ag awdurdodau lleol i ystyried a chytuno ar raglenni blynyddol cynlluniau sy'n ystyried y blaenoriaethau a nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, ac unrhyw ffactorau allanol neu annisgwyl a allai fod angen newid.

Fel y nodir uchod, bydd y sgoriau perfformiad yn seiliedig ar allbynnau yr offeryn blaenoriaethu yn helpu Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol i gytuno pa gynlluniau blaenoriaeth canolig ac yna is a all ddod ymlaen unwaith y bydd cynlluniau uwch wedi'u cyflawni.

Byddwn hefyd yn cyflwyno adroddiadau perfformiad blynyddol ar ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru bob blwyddyn ac yna bydd gwerthusiad cynhwysfawr yn cael ei baratoi ar ôl tair blynedd i asesu a yw ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyflawni'r canlyniadau yr ydym eu heisiau a'u bwriadu, gan ddarparu gwerth am arian ac a oes unrhyw faterion annisgwyl neu ganlyniadau anfwriadol sy'n gofyn am newid ymagwedd. Bydd y canlyniadau'n bwydo i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol dilynol o 2030 ymlaen, a'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth dilynol.

Cynllun Cyflawni

Cyflwynir ein cynlluniau blaenoriaeth uwch dros gyfnod y cynllun 5 mlynedd isod, wedi'u trefnu yn ôl amserlen ar gyfer gwaith a gynlluniwyd (yn amodol ar argaeledd cyllid). Mae prif ffynonellau cyllid tebygol wedi'u hadnabod a'u codio yn ôl lliw yn unol â hynny.

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Thema Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Blaenoriaeth
76	Llwybrau Diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol, Conwy	Teithio Llesol	Conwy	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
81	Ffordd Nant Hall, Prestatyn	Teithio Llesol	Sir Ddinbych	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
82	Brook Street/Maes Pengwern	Teithio Llesol	Sir Ddinbych	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
83	Lôn Hylas/ Stryd y Castell, Rhuddlan	Teithio Llesol	Sir Ddinbych	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
89	Lenten Pool, Dinbych	Teithio Llesol	Sir Ddinbych	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
100	Gweithredu rhwydwaith trawsnewid bysiau Gwynedd	Bws a Choets	Gwynedd	Tymor byr	Arall	Uwch
147	Gwelliannau i Drafnidiaeth Llanbedr	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Gwynedd	Tymor byr	Arall	Uwch
159	Cynnal a gwella priffyrdd (gan gynnwys treialon cynnal a chadw arloesol), Wrecsam	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Wrecsam	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
162	Cynnal a gwella priffyrdd, Gwynedd	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Gwynedd	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Thema Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Blaenoriaeth
168	Cludiant Tanwydd Amgen (Hydrogen yng Nghaergybi)	Porthladdoedd	Ynys Môn	Tymor byr	Cyllid Llywodraeth y DU Uwch	Uwch
175	Teithio Llesol Bae Penrhyn	Teithio Llesol	Conwy	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
177	Teithio Llesol Dolgarrog	Teithio Llesol	Conwy	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
188	Gwella diogelwch llwybrau'r A548	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Conwy	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
193	A470 Pont Dros y Rheilffordd Cyffordd Llandudno	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Conwy	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
196	Promenâd Bae Colwyn - Ffordd Rotari i Borth Eirias	Teithio Llesol	Conwy	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
197	Bagillt i Faes-glas	Teithio Llesol	Sir y Fflint	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
199	Lower Aston Hall Lane	Teithio Llesol	Sir y Fflint	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
202	Gwelliannau Teithio Llesol Cylchfan Ewloe	Teithio Llesol	Sir y Fflint	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
203	Gwelliannau teithio llesol cylchfan Wylfa	Teithio Llesol	Sir y Fflint	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
239	Llwybr Teithio Llesol Chwilog i Afonwen	Teithio Llesol	Gwynedd	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
250	Llwybr Teithio Llesol Tywyn i Aberdyfi	Teithio Llesol	Gwynedd	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
253	Prosiect Ffordd Cydnerthedd yr A5 (Pentre Berw)	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Ynys Môn	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
256	Teithio Llesol Llanfairpwll (Lôn Refail i Lôn Graig)	Teithio Llesol	Ynys Môn	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
257	Teithio Llesol Malltraeth i Niwbwrch	Teithio Llesol	Ynys Môn	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Thema Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Blaenoriaeth
258	Teithio Llesol Benllech	Teithio Llesol	Ynys Môn	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
276	Seilwaith RTI mewn gwahanol ganolfannau bysiau, Sir Ddinbych	Integreiddio	Sir Ddinbych	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
103	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol, Sir y Fflint	Bws a Choets	Sir y Fflint	Tymor byr	Arall	Uwch
105	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol Gwynedd	Bws a Choets	Gwynedd	Tymor byr	Arall	Uwch
268	Pwyntiau Gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Wrecsam	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Wrecsam	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
163	Pwyntiau gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Sir y Fflint	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Sir y Fflint	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
164	Pwyntiau gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Ynys Mon	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Ynys Môn	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
165	Gwella pwyntiau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Gwynedd	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Gwynedd	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
166	Pwyntiau gwefru cyhoeddus mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydgysylltu gwybodaeth, Conwy	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Conwy	Tymor byr	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
9 (A&B)	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwell mynediad i Orsaf Rhiwabon a Gorsaf Gwersyllt	Integreiddio	Wrecsam	Tymor canolig	Cyllid Llywodraeth y DU Uwch	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Thema Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Blaenoriaeth
10	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau i'r isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus, Sir y Fflint	Integreiddio	Sir y Fflint	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
34	Cyfnewidfa Garden City	Integreiddio	Sir y Fflint	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
43	Cysylltu'r ddwy bont â chymunedau lleol gyda rhwydweithiau teithio llesol cynhwysfawr a chyfforddus	Teithio Llesol	Ynys Môn	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
55	Teithio Llesol Parc Caia	Teithio Llesol	Wrecsam	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
61	Coridor Teithio Llesol Ffordd yr Wyddgrug, Gwersyllt	Teithio Llesol	Wrecsam	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
74	Llwybrau Diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol, Gwynedd	Teithio Llesol	Gwynedd	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
87	Pont H, Y Rhyl	Teithio Llesol	Sir Ddinbych	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
98	Gweithredu Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau, Sir y Fflint	Bws a Choets	Sir y Fflint	Tymor canolig	Arall	Uwch
99	Gweithredu rhwydwaith trawsnewid bysiau Ynys Môn	Bws a Choets	Ynys Môn	Tymor canolig	Arall	Uwch
154	Prosiect Porth Caernarfon	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Gwynedd	Tymor canolig	Arall	Uwch
178	Môr i'r Mynydd/ Llwybr Teithio Llesol Strategol o'r Arfordir i'r Dyffryn	Teithio Llesol	Conwy	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
185		Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Conwy	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Thema Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Blaenoriaeth
190	Pontydd Hen Golwyn/Llanddulas yr A547	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Conwy	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
205	Gwelliannau i wasanaeth bws parcio a theithio Glannau Dyfrdwy - datgarboneiddio	Bws a Choets	Sir y Fflint	Tymor canolig	Anhysbys	Uwch
218	Gwella'r Lôn Las. Gwella llwybrau beicio oddi ar y ffordd presennol, Lôn las Ogwen, Lôn Las Menai a Lôn Eifion	Teithio Llesol	Gwynedd	Tymor canolig	Cyllid Llywodraeth y DU Uwch	Uwch
220	Llwybr Teithio Llesol Llanberis i Gaernarfon	Teithio Llesol	Gwynedd	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
262	Gweithredu'r rhwydwaith trawsnewid bysiau Wrecsam	Bws a Choets	Wrecsam	Tymor canolig	Arall	Uwch
272	Ffordd Rhuthun, Ffordd Ystrad, Dinbych	Teithio Llesol	Sir Ddinbych	Tymor canolig	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
167	Pwyntiau gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Sir Ddinbych	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Sir Ddinbych	Tymor canolig	Arall	Uwch
71	Teithio llesol fel cludiant o'r cartref i'r ysgol, Wrecsam	Teithio Llesol	Wrecsam	Tymor hir	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch
207	Gwella Teithio Llesol Lleol mewn prif aneddiadau (Bangor, Porthmadog, Caernarfon, Pwllheli, Tywyn, Y Bala, Blaenau Ffestiniog, Dolgellau, Y Felinheli, Bethesda, Abermaw)	Teithio Llesol	Gwynedd	Tymor hir	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Uwch

Cyflwynir amserlen lawn o 247 o gynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y cynllun cyflawni er gwybodaeth yn **Atodiad A**[1] wedi'u grwpio mewn categorïau blaenoriaeth uwch, canolig ac is. **Mae Atodiad A** ar gael fel taenlen ryngweithiol gydag opsiynau hidlo i helpu pawb sy'n gysylltiedig i nodi a chynllunio ar gyfer rhaglenni blynyddol manwl.

Mae ein cynllun cyflawni hefyd yn cael ei gyflwyno trwy ystod o ddiagramau gweledol yn **Atodiad B**. Mae hyn yn helpu i ddangos ein blaenoriaethau o wahanol safbwyntiau, drwy ddangos y data trwy wahanol lensys. Mae hyn yn ein galluogi i gyflwyno ein blaenoriaethau mewn ffyrdd mwy technegol ac annhechnegol, wedi'u hanelu at wahanol lefelau o ddiddordeb ac arbenigedd mewn cynllunio trafnidiaeth. Gallwch weld ein blaenoriaethau fel a ganlyn:

- Atodiad B1: Persbectif cyflawn (gall hyn fod o fwyaf o ddiddordeb i Lywodraeth Cymru, gan roi golwg ar flaenoriaethau fesul amserlen ar gyfer cyflawni, cost cyfalaf, ffynhonnell ariannu, a modd)
- Atodiad B2: Persbectif cyflawni awdurdodau lleol (gall hyn fod o ddiddordeb mwyaf i'r awdurdodau lleol, gan roi golwg ar flaenoriaethau yn ôl awdurdod cyfrifol arweiniol, cost cyfalaf ac amserlen ar gyfer cyflawni)
- Atodiad B3: Persbectif ffynhonnell ariannu (gall hyn fod o ddiddordeb mwyaf i Trafnidiaeth Cymru, gan roi darlun ar flaenoriaethau yn ôl ffynhonnell ariannu, cost gyfalaf ac amserlen ar gyfer cyflawni)
- Atodiad B4: Persbectif y cwsmer (gall hyn fod o ddiddordeb mwyaf i'r cyhoedd a defnyddwyr gwasanaethau trafnidiaeth, gan ddarparu golwg ar flaenoriaethau yn ôl modd, amserlen ar gyfer cyflawni a chost cyfalaf)

Mae'r diagramau Atodiad B yn dangos:

- Mae clwstwr mwy o 33 o gynlluniau tymor byr blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar welliannau teithio llesol cost isel i uwch, cynlluniau bysiau, nwyddau a ffyrdd a strydoedd. Mae cynlluniau wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, ffynonellau Llywodraeth y DU a ffynonellau eraill.
- Mae clwstwr canolig o 20 o gynlluniau tymor canolig blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan fysiau, ffyrdd a strydoedd, a chynlluniau integreiddio, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdod Gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllido yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a ffynonellau eraill, a ffynonellau nad ydynt wedi'u diffinio eto.
- Mae clwstwr bach o 2 gynllun hirdymor blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau Wrecsam a Gwynedd. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â Chronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru.
- Mae clwstwr bach o 7 cynllun uchelgeisiol â blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau bysiau cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan ffyrdd a strydoedd, tacsis a hurio preifat, a chynlluniau teithio llesol, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau Gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru a ffynonellau eraill.

[1] Dyrannwyd rhif cyfeirnod unigryw i bob cynllun fel y dangosir yn Atodiad A, ac nid yw rhai rhifau wedi'u defnyddio ymhellach i uno neu ddileu fel rhan o waith datblygu ac adborth ymgynghori.

I grynhoi, mae ein blaenoriaethau (a'u Capex amcangyfrifedig dros gyfnod y cynllun) wedi'u dosbarthu dros amser fel a ganlyn:

Lefel blaenoriaeth / Amserlen	Uwch
Nifer Tymor byr (BA 2026/27)	33 (£163.m)
Nifer Tymor canolig (BAs 2027-30)	20 (£96.9m)
Nifer Tymor hir (BA 2030/31)	2 (£9.5m)
CYFANSWM	55 (269.5m)

O'r cyfansymiau Capex a gyflwynir uchod, mae'r tabl canlynol yn darparu'r swm disgwyliedig o gyllid trafnidiaeth ranbarthol Llywodraeth Cymru sydd ei angen i fodloni'r ffigurau Capex cyffredinol a nodir uchod:

Lefel Blaenoriaeth / Amserlen	Uwch
Tymor byr (BA 2026/27)	£113.5m (69.6%)
Tymor Canolig (BAs 2027-30)	£28.9m (29.8%)
Tymor Hir (BA 2030/31)	£9.3m (97.9%)
CYFANSWM	£151.7m (56.3%)

Mae'r wybodaeth hon hefyd ar gael ar gyfer ein cynlluniau blaenoriaeth canolig ac is, yn ogystal ag ar gyfer amserlenni uchelgeisiol neu neilltuwyd yn **Atodiad C**.

Er bod y wybodaeth a ddangosir uchod yn dangos y gallai'r mwyafrif o gynlluniau ddechrau yn y tymor byr, cydnabyddir y bydd gwariant ar gyfer y cynlluniau hynny yn parhau yn y tymor canolig a hyd yn oed yn y tymor hir, yn enwedig ar gyfer cynlluniau cyllideb fwy. Hefyd, cydnabyddir efallai na fydd cyllid trafnidiaeth rhanbarthol Llywodraeth Cymru yn cael ei lwytho ymlaen llaw nac yn seiliedig ar sawl blwyddyn, o leiaf yn y dyfodol agos. Felly, byddai'r weithdrefn a nodir uchod mewn perthynas â rhaglenni blynyddol cynlluniau yn ceisio addasu gwariant mewn amserlenni i adlewyrchu proffiliau gwariant cynlluniau gwirioneddol sy'n cael eu halinio â dyfarniadau blynyddol clir gan Lywodraeth Cymru, a fydd, pan fyddant yn hysbys, yn sicrhau bod y cynlluniau uwch yn parhau i ddod ymlaen dros y cyfnod o 5 mlynedd fel y cynlluniwyd.

Monitro a Gwerthuso

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael ei gefnogi gan ein Cynllun Monitro a Gwerthuso, a fydd yn helpu i ddangos ein cynnydd rhanbarthol wrth gyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol a nodir yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. Mae'n nodi sut y bydd llwyddiant y Cynllun hwn yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso, gan ystyried yr amcanion yr ydym wedi eu gosod ar gyfer trafnidiaeth a chanlyniadau llesiant cysylltiedig. Er enghraifft, bydd hyn yn ein helpu i ddangos cyfraniad ein rhanbarth at ddatgarboneiddio cenedlaethol a thargedau newid dulliau teithio.

Fel rhan o'r broses monitro a gwerthuso, bydd cyfarfodydd chwarterol pwyllgorau gogledd Cymru yn cael eu cynnal lle bydd diweddariadau cynnydd yn cael eu darparu gan swyddogion trafnidiaeth awdurdodau lleol ar gynnydd gweithredu'r polisïau yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r cynlluniau a nodir yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd hyn hefyd yn helpu i ystyried unrhyw sbardun cyfnewidiol ar gyfer newid a blaenoriaethau, megis datblygiadau strategol newydd neu gyfleoedd ariannu a allai fod heb eu rhagweld ar adeg paratoi'r Cynllun.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru fel CBC y Gogledd a'i Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn ystyried cynnydd polisïau ac ymyraethau yn y cynlluniau sydd wedi'u cymeradwyo mewn cysylltiad â rheoli perfformiad cyllid datganoledig gan Lywodraeth Cymru i'r CBC ochr yn ochr â dyfarniadau cyllid eraill o ffynonellau amgen, y gellir eu dyfarnu'n uniongyrchol i awdurdodau lleol. Felly, bydd Uchelgais Gogledd Cymru ar y cyd ag awdurdodau lleol yn cynnal gwaith i fonitro gwariant grantiau a chynnydd y cynllun yn ystod y flwyddyn, a fydd yn cyfateb i'r monitro grantiau chwarterol a wneir gan awdurdodau lleol ar hyn o bryd. Mae gofynion a strwythur adrodd Llywodraeth Cymru yn cael eu hystyried fel rhan o'r broses foderneiddio grantiau.

Byddwn yn cyflwyno adroddiadau perfformiad blynyddol ar ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru bob blwyddyn. Yna bydd gwerthusiad cynhwysfawr yn cael ei baratoi ar ôl tair blynedd i asesu a yw ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyflawni'r canlyniadau yr ydym eu heisiau ac yn bwriadu eu cael, yn darparu gwerth am arian, ac a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol sy'n gofyn am newid mewn dull gweithredu. Bydd y canlyniadau'n bwydo i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol dilynol o 2030 ymlaen, a'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth dilynol.

Atodiad A - Atodlen y cynlluniau (WEDI'I OLYGU)

Tud. 331

A.1 Cynlluniau blaenoriaeth uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
9 (a & b)	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwell mynediad i Orsaf Rhiwabon a Gorsaf Gwersyllt	Pecyn o fesurau wedi'u hanelu at wella hygyrchedd i wasanaethau rheilffordd er mwyn mynd i'r afael â'r galw ar hyn o bryd a'r galw a ragwelir am deithio ar y rheilffyrdd o'r lleoliad strategol hwn. Mae'r mesurau'n cynnwys capasiti parcio ychwanegol, gwell cyfleusterau cyfnewid teithwyr bysiau, gwell mynediad i'r anabl i blatfformau rhwng y gogledd a'r de, gwell mynediad drwy gerdded a beicio Bydd gorsafoedd yn cael eu cyflawni'n annibynnol ar ei gilydd.	Integreiddio	IN3	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU		Rheilffordd 5 -Ychwanegu lifftiau yn Rhiwabon a Whitchurch, Swydd Amwythig yn ystod NR CP7 (2025 - 2027 a thu hwnt wedi'i ariannu gan eraill)	Uwch
10	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau i'r isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus, Sir y Fflint	Gwelliannau parhaus i'r isadeiledd bysiau, gan gynnwys mesurau blaenoriaeth bysiau, gwelliannau i gyfleusterau mynd ar fysiau, arwyddion, arosfannau bysiau a darpariaeth lloches.	Integreiddio	IN3	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
34	Cyfnewidfa Garden City	Darparu cyfnewidfa newydd yn Garden City i gysylltu Gorsaf Pont Penarlâg, Datblygiad Porth y Gogledd, Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a'r rhwydwaith bysiau craidd. Byddai'r cyfleuster hefyd o fudd i ffordd meingefn Porth y Gogledd.	Integreiddio	IN1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Graidd Cyngor Sir y Fflint	NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Uwch
43	Cysylltu'r ddwy bont â chymunedau lleol gyda rhwydweithiau teithio llesol cynhwysfawr a chyfforddus	Datblygu rhwydwaith teithio llesol cynhwysfawr, cyfforddus, deniadol a diogel sy'n ymestyn o ddau ben y ddwy bont i gysylltu cymunedau a chyrchfannau pwysig yn Ynys Môn gyda gogledd Gwynedd.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Uwch
55	Teithio Llesol Parc Caia	Gwelliannau ardal teithio llesol Parc Caia.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
61	Coridor Teithio Llesol Ffordd yr Wyddgrug, Gwersyllt	Gwelliannau Coridor Teithio Llesol Ffordd yr Wyddgrug, Gwersyllt.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
68	Ffordd Holt a Ffordd Borras - Teithio Llesol Wrecsam	Holt - Cyswllt Teithio Llesol Wrecsam.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
71	Teithio llesol fel cludiant o'r cartref i'r ysgol, Wrecsam	Teithio llesol i gefnogi cludiant o'r cartref i'r ysgol.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Uwch
74	Llwybrau Diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol, Gwynedd	Llwybrau diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol ar draws y sir.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Uwch
76	Llwybrau Diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol, Conwy	Llwybrau diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol ar draws y sir.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Uwch
81	Ffordd Nant Hall, Prestatyn	Llwybr sy'n cysylltu ardaloedd preswyl ac ysgol gynradd â Chanol y Dref gan gynnwys Gorsafoedd Bysiau a Rheilffordd.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Uwch
82	Brook Street/Maes Pengwern	Llwybr sy'n cysylltu ardaloedd preswyl ac ysgolion â Chanol y Dref.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Uwch
83	Lôn Hylas/ Stryd y Castell, Rhuddlan	Llwybr i wella mynediad teithio llesol i ysgol gynradd Ysgol y Castell.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Uwch
87	Pont H, Y Rhyl	Darparu llwybr teithio llesol diogel dros reilffordd Caer-Caergybi, gan gysylltu'r rhwydweithiau Teithio Lleol presennol ar y naill ochr i'r rheilffordd.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Uwch
89	Lenten Pool, Dinbych	Gwelliannau i gyffordd y gylchfan fechan bresennol i'w gwneud yn haws i ddefnyddwyr heb gerbyd ei defnyddio.	Teithio Llesol	AT5	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Uwch
98	Gweithredu Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau, Sir y Fflint	Byddai gan y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau a gefnogir gan gyllid aml-flwyddyn amlderau uwch ac oriau gweithredu hwy, a fydd yn caniatáu nifer uwch o deithiau sy'n cyd-fynd yn well ag anghenion teithio pobl a bydd hynny'n fwy deniadol ar gyfer teithio bob dydd. Gwneir gwelliannau i lwybrau Traws Cymru, amlder gwasanaeth ac oriau gweithredu yn y tymor byr.	Bws a Choets	PT1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		Bws 12 - Cyflwyno dyluniad rhwydwaith bysiau newydd ledled Cymru (2026-2027 a thu hwnt)	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
99	Gweithredu rhwydwaith trawsnewid bysiau Ynys Môn	Byddai gan y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau a gefnogir gan gyllid aml-flwyddyn amlderau uwch ac oriau gweithredu hwy, a fydd yn caniatáu nifer uwch o deithiau sy'n cyd-fynd yn well ag anghenion teithio pobl a bydd hynny'n fwy deniadol ar gyfer teithio bob dydd. Gwneir gwelliannau i lwybrau Traws Cymru, amlder gwasanaeth ac oriau gweithredu yn y tymor byr.	Bws a Choets	PT1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall	Cyfuniad o Gronfeydd Craidd Cyngor Sir Ynys Môn (33% ar hyn o bryd), Grantiau gan Lywodraeth Cymru / TC (67% ar hyn o bryd)	Bws 12 - Cyflwyno dyluniad rhwydwaith bysiau newydd ledled Cymru (2026-2027 a thu hwnt)	Uwch
100	Gweithredu rhwydwaith trawsnewid bysiau Gwynedd	Byddai gan y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau a gefnogir gan gyllid aml-flwyddyn amlderau uwch ac oriau gweithredu hwy, a fydd yn caniatáu nifer uwch o deithiau sy'n cyd-fynd yn well ag anghenion teithio pobl a bydd hynny'n fwy deniadol ar gyfer teithio bob dydd. Gwneir gwelliannau i lwybrau Traws Cymru, amlder gwasanaeth ac oriau gweithredu yn y tymor byr.	Bws a Choets	PT1	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Arall		Bws 12 - Cyflwyno dyluniad rhwydwaith bysiau newydd ledled Cymru (2026-2027 a thu hwnt)	Uwch
101	Gweithredu rhwydwaith trawsnewid bysiau Conwy	Byddai gan y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau a gefnogir gan gyllid aml-flwyddyn amlderau uwch ac oriau gweithredu hwy, a fydd yn caniatáu nifer uwch o deithiau sy'n cyd-fynd yn well ag anghenion teithio pobl a bydd hynny'n fwy deniadol ar gyfer teithio bob dydd. Gwneir gwelliannau i lwybrau Traws Cymru, amlder gwasanaeth ac oriau gweithredu yn y tymor byr.	Bws a Choets	PT1	Conwy	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall	Wedi'i wrthbwyso gan refeniw tocynnau	Bws 12 - Cyflwyno dyluniad rhwydwaith bysiau newydd ledled Cymru (2026-2027 a thu hwnt)	Uwch
102	Gweithredu rhwydwaith trawsnewid bysiau Sir Ddinbych	Byddai gan y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau a gefnogir gan gyllid aml-flwyddyn amlderau uwch ac oriau gweithredu hwy, a fydd yn caniatáu nifer uwch o deithiau sy'n cyd-fynd yn well ag anghenion teithio pobl a bydd hynny'n fwy deniadol ar gyfer teithio bob dydd. Gwneir gwelliannau i lwybrau Traws Cymru, amlder gwasanaeth ac oriau gweithredu yn y tymor byr.	Bws a Choets	PT1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	Bws 12 - Cyflwyno dyluniad rhwydwaith bysiau newydd ledled Cymru (2026-2027 a thu hwnt)	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
103	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol, Sir y Fflint	Cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau Fflecsi gwledig rhanbarthol gydag amlder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau a choetsis Fflecsi sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hwy.	Bws a Choets	PT11	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Arall		Bws 24 - Gwerthuso'r cynlluniau peilot Fflecsi presennol sy'n digwydd ledled Cymru a chynhyrchu canllawiau a fframwaith cyflawni ar gyfer cynlluniau pellach, a fydd yn cefnogi cynlluniau masnachfreinio yn y dyfodol. Ehangu gwasanaethau Fflecsi mewn ardaloedd lle byddant yn darparu'r budd mwyaf. (2022-2025) Bws 25 - Cyflwyno gwasanaethau fflecsi ychwanegol lle bo hynny'n briodol yn seiliedig ar ganfyddiadau peilot a datblygu fframwaith cyflawni (2024-2027 a thu hwnt).	Uwch
105	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol Gwynedd	Cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau Fflecsi gwledig rhanbarthol gydag amlder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau a choetsis Fflecsi sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hwy. Bydd cyllid hefyd yn cefnogi llwybrau bysiau Sherpa'r Wyddfa a'r gwasanaeth G23, sy'n cynnig gwasanaethau ar hyd llwybr Abermawr-Harlech-Porthmadog.	Bws a Choets	PT11	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Arall		Bws 24 - Gwerthuso'r cynlluniau peilot Fflecsi presennol sy'n digwydd ledled Cymru a chynhyrchu canllawiau a fframwaith cyflawni ar gyfer cynlluniau pellach, a fydd yn cefnogi cynlluniau masnachfreinio yn y dyfodol. Ehangu gwasanaethau Fflecsi mewn ardaloedd lle byddant yn darparu'r budd mwyaf. (2022-2025) Bws 25 - Cyflwyno gwasanaethau fflecsi ychwanegol lle bo hynny'n briodol yn seiliedig ar ganfyddiadau peilot a datblygu fframwaith cyflawni (2024-2027 a thu hwnt).	Uwch
107	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol Conwy	Cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau Fflecsi gwledig rhanbarthol gydag amlder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau a choetsis Fflecsi sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hwy.	Bws a Choets	PT11	Conwy	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall	Wedi'i wrthbwyso gan refeniw tocynnau	Bws 24 - Gwerthuso'r cynlluniau peilot Fflecsi presennol sy'n digwydd ledled Cymru a chynhyrchu canllawiau a fframwaith cyflawni ar gyfer cynlluniau pellach, a fydd yn cefnogi cynlluniau masnachfreinio yn y dyfodol. Ehangu gwasanaethau Fflecsi mewn ardaloedd lle byddant yn darparu'r budd mwyaf. (2022-2025) Bws 25 - Cyflwyno gwasanaethau fflecsi ychwanegol lle bo hynny'n briodol yn seiliedig ar ganfyddiadau peilot a datblygu fframwaith cyflawni (2024-2027 a thu hwnt).	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
108	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol Sir Ddinbych	Cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau Fflecsi gwledig rhanbarthol gydag amlder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau a choetsis Fflecsi sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hwy.	Bws a Choets	PT11	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	Bws 24 - Gwerthuso'r cynlluniau peilot Fflecsi presennol sy'n digwydd ledled Cymru a chynhyrchu canllawiau a fframwaith cyflawni ar gyfer cynlluniau pellach, a fydd yn cefnogi cynlluniau masnachfreinio yn y dyfodol. Ehangu gwasanaethau Fflecsi mewn ardaloedd lle byddant yn darparu'r budd mwyaf. (2022-2025) Bws 25 - Cyflwyno gwasanaethau fflecsi ychwanegol lle bo hynny'n briodol yn seiliedig ar ganfyddiadau peilot a datblygu fframwaith cyflawni (2024-2027 a thu hwnt).	Uwch
115	Teithiau tacsi â chymhorthdal mewn ardaloedd gwledig i lenwi "bylchau" mewn trafnidiaeth gyhoeddus yn Sir Ddinbych	Gwasanaethau tacsi â chymhorthdal i lenwi bylchau yn y gwasanaeth, fel system wrth gefn sy'n caniatáu i ddefnyddwyr gael mynediad at dacsis am gost isel iawn i ddarparu ar gyfer "bylchau" gofod ac amser. Gall y bylchau fod yn adegau o'r dydd pan nad yw trafnidiaeth gyhoeddus ar gael neu ardaloedd gwledig anghysbell nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus eto.	Trafnidiaeth gymunedol a thacsis ar alw	PT13	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	N/A	Uwch
147	Gwelliannau i Drafnidiaeth Llanbedr	Mae Cyngor Gwynedd yn cydweithio gyda phartneriaid i nodi datrysiadau trafnidiaeth i wella mynediad a lliniaru problemau trafnidiaeth yn Llanbedr. Mae hyn yn cael ei ddatblygu drwy'r broses WelTAG.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Uwch
154	Prosiect Porth Caernarfon	Fel rhan o raglen adfywio ehangach, adolygu seilwaith yn ardal Penllyn, Caernarfon i gynnwys trosffordd, maes parcio aml-lawr a chyfnewidfa fysiau. Y bwriad yw gweithredu prosiect sy'n ail-ddiffinio'r ardal fel porth allweddol, deniadol, cyfoes i gael mynediad i'r dref.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS6	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Uwch
156	Safleoedd Lairds Ffordd Biwmares	Mae cynllun Lairds Ffordd Biwmares yn cynnwys gwelliannau i ffordd y B5109, sy'n cysylltu Llangoed â Biwmares.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Ynys Môn	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
159	Cynnal a gwella priffyrdd (gan gynnwys treialon cynnal a chadw arloesol), Wrecsam	Cynnal a Gwella Priffyrdd: Ystod o gynlluniau sy'n cynnwys gwella capasiti a diogelwch / gwella mannau cul a gwella cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth, gyda mesurau penodol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i adnewyddu goleuadau stryd a lliniaru perygl llifogydd. Mae gwaith cynnal a chadw yn rhagosod costau sylweddol i bob awdurdod lleol yn y rhanbarth a bydd Cyngor Wrecsam yn treialu dulliau ail-wynebu sy'n fwy gwyrdd ac yn ein helpu i leihau ein cyfraniad carbon. Gallai hyn ein helpu i fynd i'r afael â phroblemau ar ffyrdd gwledig a allai gael eu hanwybyddu ar hyn o bryd yn seiliedig ar yr angen i flaenoriaethu llwybrau strategol. Bydd Wrecsam hefyd yn treialu jet-patcher, a fydd yn caniatáu cynnal a chadw ychwanegol heb orfod gwneud cynllun ail-wynebu llawn, a fyddai'n caniatáu mwy o waith cynnal a chadw o fewn blwyddyn nodweddiadol. Gallai'r datblygiadau arloesol hyn, os byddant yn llwyddiannus, ddod ag effeithlonrwydd ar draws y rhanbarth, dros gyfnod y cynllun a thu hwnt iddo.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS2	Wrecsam	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
162	Cynnal a gwella priffyrdd, Gwynedd	Cynnal a Gwella Priffyrdd: Ystod o gynlluniau sy'n cynnwys gwella capasiti a diogelwch / gwella mannau cul a gwella cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth, gyda mesurau penodol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i adnewyddu goleuadau stryd a lliniaru perygl llifogydd.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS2	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
163	Pwyntiau gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Sir y Fflint	Cynhyrchu strategaeth ar gyfer pwyntiau gwefru cerbydau trydan, i ddarparu cynlluniau pwyntiau gwefru ym mhob maes parcio cyhoeddus. Cydlynu rhwng Awdurdodau Lleol i rannu gwybodaeth am leoliad pwyntiau gwefru, p'un a ydynt yn weithredol a faint maen nhw'n ei gostio. Gallai hyn fod trwy ddiweddariadau rheolaidd mewn cydweithrediad â darparwyr trydydd parti, fel Zap Maps.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS8	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		EV1 - Gwefru yn y Gweithle yn y Sector Cyhoeddus – cyflwyno pwyntiau gwefru EV i gefnogi staff i symud i EVs (2022-2026) EV 2 - Gwefru Twristiaeth a Chyrchfannau - cyflwyno pwyntiau gwefru EV ar safleoedd sector cyhoeddus i gefnogi ymwelwyr i symud i EVs (2022-2026) EV 3 - Gwefru Cyflym Gorsafoedd Rheilffordd – cyflwyno pwyntiau gwefru EV mewn meysydd parcio gorsafoedd rheilffordd i gefnogi defnyddwyr i symud i EV (2022-2027 a thu hwnt) EV 5 - Gwefru Cyflym Rhwydwaith Ffyrdd Strategol cam 2: Darparu pwyntiau gwefru o leiaf bob 20 milltir o'r SRN (2022 - 2023)	Uwch
164	Pwyntiau gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Ynys Mon	Cynhyrchu strategaeth ar gyfer pwyntiau gwefru cerbydau trydan, i ddarparu cynlluniau pwyntiau gwefru ym mhob maes parcio cyhoeddus. Cydlynu rhwng Awdurdodau Lleol i rannu gwybodaeth am leoliad pwyntiau gwefru, p'un a ydynt yn weithredol a faint maen nhw'n ei gostio. Gallai hyn fod trwy ddiweddariadau rheolaidd mewn cydweithrediad â darparwyr trydydd parti, fel Zap Maps.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS8	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyngor Sir Ynys Môn - Gweithgareddau Refeniw i'w hariannu o'r Incwm a gynhyrchir	EV1 - Gwefru yn y Gweithle yn y Sector Cyhoeddus – cyflwyno pwyntiau gwefru EV i gefnogi staff i symud i EVs (2022-2026) EV 2 - Gwefru Twristiaeth a Chyrchfannau - cyflwyno pwyntiau gwefru EV ar safleoedd sector cyhoeddus i gefnogi ymwelwyr i symud i EVs (2022-2026) EV 3 - Gwefru Cyflym Gorsafoedd Rheilffordd – cyflwyno pwyntiau gwefru EV mewn meysydd parcio gorsafoedd rheilffordd i gefnogi defnyddwyr i symud i EV (2022-2027 a thu hwnt) EV 5 - Gwefru Cyflym Rhwydwaith Ffyrdd Strategol cam 2: Darparu pwyntiau gwefru o leiaf bob 20 milltir o'r SRN (2022 - 2023)	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
165	Gwella pwyntiau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Gwynedd	Llunio strategaeth a phwyntiau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus, a fydd yn edrych ar ddarparu cynlluniau o bwyntiau gwefru. Cydlynu rhwng Awdurdodau Lleol i rannu gwybodaeth am leoliad pwyntiau gwefru, p'un a ydynt yn weithredol a faint maen nhw'n ei gostio. Gallai hyn fod trwy ddiweddariadau rheolaidd mewn cydweithrediad â darparwyr trydydd parti, fel Zap Maps.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS8	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		EV1 - Gwefru yn y Gweithle yn y Sector Cyhoeddus – cyflwyno pwyntiau gwefru EV i gefnogi staff i symud i EVs (2022-2026) EV 2 - Gwefru Twristiaeth a Chyrchfannau - cyflwyno pwyntiau gwefru EV ar safleoedd sector cyhoeddus i gefnogi ymwelwyr i symud i EVs (2022-2026) EV 3 - Gwefru Cyflym Gorsafoedd Rheilffordd – cyflwyno pwyntiau gwefru EV mewn meysydd parcio gorsafoedd rheilffordd i gefnogi defnyddwyr i symud i EV (2022-2027 a thu hwnt) EV 5 - Gwefru Cyflym Rhwydwaith Ffyrdd Strategol cam 2: Darparu pwyntiau gwefru o leiaf bob 20 milltir o'r SRN (2022 - 2023)	Uwch
166	Pwyntiau gwefru cyhoeddus mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydgysylltu gwybodaeth, Conwy	Cynhyrchu strategaeth ar gyfer pwyntiau gwefru cerbydau trydan, i ddarparu cynlluniau pwyntiau gwefru ym mhob maes parcio cyhoeddus. Cydlynu rhwng Awdurdodau Lleol i rannu gwybodaeth am leoliad pwyntiau gwefru, p'un a ydynt yn weithredol a faint maen nhw'n ei gostio. Gallai hyn fod trwy ddiweddariadau rheolaidd mewn cydweithrediad â darparwyr trydydd parti, fel Zap Maps.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS8	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		EV1 - Gwefru yn y Gweithle yn y Sector Cyhoeddus – cyflwyno pwyntiau gwefru EV i gefnogi staff i symud i EVs (2022-2026) EV 2 - Gwefru Twristiaeth a Chyrchfannau - cyflwyno pwyntiau gwefru EV ar safleoedd sector cyhoeddus i gefnogi ymwelwyr i symud i EVs (2022-2026) EV 3 - Gwefru Cyflym Gorsafoedd Rheilffordd – cyflwyno pwyntiau gwefru EV mewn meysydd parcio gorsafoedd rheilffordd i gefnogi defnyddwyr i symud i EV (2022-2027 a thu hwnt) EV 5 - Gwefru Cyflym Rhwydwaith Ffyrdd Strategol cam 2: Darparu pwyntiau gwefru o leiaf bob 20 milltir o'r SRN (2022 - 2023)	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
167	Pwyntiau gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Sir Ddinbych	Cynhyrchu strategaeth ar gyfer pwyntiau gwefru cerbydau trydan, i ddarparu cynlluniau pwyntiau gwefru ym mhob maes parcio cyhoeddus. Cydlynu rhwng Awdurdodau Lleol i rannu gwybodaeth am leoliad pwyntiau gwefru, p'un a ydynt yn weithredol a faint maen nhw'n ei gostio. Gallai hyn fod trwy ddiweddariadau rheolaidd mewn cydweithrediad â darparwyr trydydd parti, fel Zap Maps.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS7	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall	O Incwm Gwefru EV	EV1 - Gwefru yn y Gweithle yn y Sector Cyhoeddus – cyflwyno pwyntiau gwefru EV i gefnogi staff i symud i EVs (2022-2026) EV 2 - Gwefru Twristiaeth a Chyrchfannau - cyflwyno pwyntiau gwefru EV ar safleoedd sector cyhoeddus i gefnogi ymwelwyr i symud i EVs (2022-2026) EV 3 - Gwefru Cyflym Gorsafoedd Rheilffordd – cyflwyno pwyntiau gwefru EV mewn meysydd parcio gorsafoedd rheilffordd i gefnogi defnyddwyr i symud i EV (2022-2027 a thu hwnt) EV 5 - Gwefru Cyflym Rhwydwaith Ffyrdd Strategol cam 2: Darparu pwyntiau gwefru o leiaf bob 20 milltir o'r SRN (2022 - 2023)	Uwch
168	Cludiant Tanwydd Amgen (Hydrogen yng Nghaergybi)	Uchelgais Gogledd Cymru i archwilio cyfleoedd gyda'r IACC i ddatblygu canolfan ddosbarthu tanwydd mewn cysylltiad â Hyb Hydrogen Caergybi ym Mharc Cybi, mewn cydweithrediad â Menter Môn	Porthladdoedd	PF8	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU Uwch	Cais Twf Gogledd Cymru/Llyw y DU	N/A	Uwch
175	Teithio Llesol Bae Penrhyn	Gwelliannau yng nghyffordd y Toll Bar i newid y gylchfan fach i gyffordd a reolir gan signalau i wella defnydd AT a lleihau GTFf. Mae hefyd yn cynnwys llwybrau AT sy'n cysylltu Coleg Llandrillo ac Ysgol Glanwydden.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
177	Teithio Llesol Dolgarrog	Parhad y cynllun pont a ariennir gan TrC/DCWW. Darparu cysylltiadau i'r bont sy'n cydymffurfio â Theithio Llesol a gwell mynediad rhwng yr orsaf reilffordd a'r pentref.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
178	Môr i'r Mynydd/ Llwybr Teithio Llesol Strategol o'r Arfordir i'r Dyffryn	Teithio Llesol pellter hir sy'n cysylltu anheddiad trefol ardal cyffordd Llandudno yn y gogledd i Betws-y-Coed yn y de. Gan ddilyn coridor yr A470 yn bennaf.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
185	Gwella llwybrau'r A547	Gwella uniondeb strwythurol, diogelwch ar y ffyrdd, darpariaeth teithio llesol, seilwaith cludiant cyhoeddus a chyfleusterau rheoli traffig ar hyd y llwybr rhwng Conwy a Bae Cinmel.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	AT4	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
188	Gwella diogelwch llwybrau'r A548	Gwella diogelwch y ffyrdd i leihau Gwrthdrawiadau Traffig Ffyrdd ar hyd y llwybr. Mae'r gwaith yn cynnwys gwelliannau i Arwyddion, llinellau, HFS, mân weithiau.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	AT4	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
190	Pontydd Hen Golwyn/Llanddulas yr A547	Hen Bont Colwyn a Phont Chwarel Llanddulas - cryfhau/adnewyddu i ddarparu llwybr gwydn ac ar gyfer gwyriad cefnffyrdd yr A55.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	AT1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
193	A470 Pont Dros y Rheilffordd Cyffordd Llandudno	Pont Overline LCR, pont 3 bwa dros ffyrdd sirol a Rheilffordd - pont is-safonol dros dro oherwydd methiant trawst. Darparu llwybr gwydn i Landudno.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
196	Promenâd Bae Colwyn - Ffordd Rotari i Borth Eirias	Gwelliannau ffyrdd cydnerth / teithio llesol ac amddiffynfeydd arfordirol i amddiffyn seilwaith critigol gan gynnwys yr A55 a phrif lein Caer i Gaergybi.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
197	Bagillt i Faes-glas	Cynnal adolygiad cynhwysfawr a gwella'r Llwybr Teithio Llesol rhwng Bagillt a Maes-glas i wella diogelwch, hygyrchedd, a chysylltedd ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Bydd y cynllun hwn yn canolbwyntio ar uwchraddio seilwaith, mynd i'r afael â phryderon diogelwch, a sicrhau cydymffurfiaeth â safonau teithio llesol cenedlaethol. Y nod yw hyrwyddo cludiant cynaliadwy, lleihau dibyniaeth ar gerbydau modur, ac annog ffyrdd iachach o fyw.	Teithio Llesol	AT5	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Graidd Cyngor Sir y Fflint	N/A	Uwch
199	Lower Aston Hall Lane	Llwybr Teithio Llesol sy'n cysylltu Cymunedau Aston a Phenarlâg. Darparu cysylltiadau cerdded a beicio mwy diogel.	Teithio Llesol	AT4	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
202	Gwelliannau Teithio Llesol Cylchfan Ewloe	Gwelliannau i seilwaith cerddwyr a beicio yn y Gyfnewidfa, gydag agweddau ar rwydwaith ffyrdd yr Awdurdod Priffyrdd.	Teithio Llesol	AT1	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
203	Gwelliannau teithio llesol cylchfan Wylfa	Gwelliannau i seilwaith cerddwyr a beicio yn y Gyfnewidfa, gydag agweddau ar rwydwaith ffyrdd yr Awdurdod Priffyrdd.	Teithio Llesol	AT1	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
205	Gwelliannau i wasanaeth bws parcio a theithio Glannau Dyfrdwy - datgarboneiddio	Datblygu a gweithredu gwelliannau i wasanaeth bysiau Parc a Theithio Glannau Dyfrdwy i gefnogi ymdrechion datgarboneiddio. Mae'r cynllun yn canolbwyntio ar leihau allyriadau carbon drwy opsiynau cludiant cyhoeddus gwell, gan wneud cymudo'n fwy cynaliadwy i weithwyr ac ymwelwyr â Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy.	Bws a Choets	PT2	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Anhysbys		N/A	Uwch
207	Gwella Teithio Llesol Lleol mewn prif aneddiadau (Bangor, Porthmadog, Caernarfon, Pwllheli, Tywyn, Y Bala, Blaenau Ffestiniog, Dolgellau, Y Felinheli, Bethesda, Abermaw)	Gwella darpariaeth cerdded a beicio o fewn yr anheddiad dynodedig.	Teithio Llesol	AT2	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
218	Gwella'r Lôn Las. Gwella llwybrau beicio oddi ar y ffordd presennol, Lôn las Ogwen, Lôn Las Menai a Lôn Eifion	Parhau â'r rhaglen waith arfaethedig i wella'r rhwydwaith cerdded a beicio oddi ar y ffordd presennol, Lôn Las Menai, Lôn Las Eifion a Lôn Las Ogwen.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU Uwch		N/A	Uwch
220	Llwybr Teithio Llesol Llanberis i Gaernarfon	Creu llwybr aml-ddefnydd 6.4km ochr yn ochr â phriffordd bresennol rhwng Caernarfon a Llanrug. Bydd y cynllun yn cwblhau'r llwybr teithio llesol rhwng Llanberis a'r anheddiad dynodedig.	Teithio Llesol	AT4	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
239	Llwybr Teithio Llesol Chwilog i Afonwen	Creu llwybr 1KM Aml-ddefnydd sy'n cysylltu Chwilog gyda'r rhwydwaith teithio llesol ehangach.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
250	Llwybr Teithio Llesol Tywyn i Aberdyfi	Creu llwybr aml-ddefnyddiwr newydd 3Km i gwblhau'r llwybr cerdded a beicio rhwng Tywyn ac Aberdyfi.	Teithio Llesol	AT4	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Uwch
253	Prosiect Ffordd Cydnerthedd yr A5 (Pentre Berw)	Gwelliannau ar hyd yr A5 rhwng Lôn Las Cefni a Phentre Berw.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
256	Teithio Llesol Llanfairpwll (Lôn Refail i Lôn Graig)	Hwyluso newid moddol i ddulliau cynaliadwy ar gyfer teithiau presennol ac yn y dyfodol i atyniadau teithio allweddol megis Gorsaf Drenau Llanfairpwll ac Ysgol Llanfairpwll, yn ogystal â theithio ymlaen i Borthaethwy ac Ysbyty Gwynedd a Phrifysgol Bangor ar y tir mawr, drwy ddarparu 0.6km o ddarpariaeth teithio llesol diogel a deniadol rhwng Lôn Graig a Lôn Refail, wrth gyflawni'r cynllun.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Uwch
257	Teithio Llesol Malltraeth i Niwbwrch	Darparu cysylltiad diogel rhwng Malltraeth a Niwbwrch i gysylltu cymunedau yn ogystal â darparu cyswllt addas i ymestyn Lôn Las Cefni i gwrdd â gweledigaeth Glasffordd Môn.	Teithio Llesol	AT4	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Uwch
258	Teithio Llesol Benllech	Gwelliannau TLl a fydd hefyd yn darparu gwelliannau diogelwch ffyrdd sylweddol ym mhentref twristaidd Benllech.	Teithio Llesol	AT5	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Uwch
262	Gweithredu'r rhwydwaith trawsnewid bysiau Wrecsam	Byddai gan y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau a gefnogir gan gyllid aml-flwyddyn amlderau uwch ac oriau gweithredu hwy, a fydd yn caniatáu nifer uwch o deithiau sy'n cyd-fynd yn well ag anghenion teithio pobl a bydd hynny'n fwy deniadol ar gyfer teithio bob dydd. Mae gwelliannau i lwybrau Traws Cymru, amlder gwasanaeth ac oriau gweithredu yn cael eu gwneud yn y tymor byr, gweithrediadau eraill i ddilyn.	Bws a Choets	PT4	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		Bws 12 - Cyflwyno dyluniad rhwydwaith bysiau newydd ledled Cymru (2026-2027 a thu hwnt)	Uwch

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
268	Pwyntiau Gwefru Cerbydau Trydan mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth, Wrecsam	Cynhyrchu strategaeth ar gyfer pwyntiau gwefru cerbydau trydan, i ddarparu cynlluniau pwyntiau gwefru ym mhob maes parcio cyhoeddus. Cydlynu rhwng Awdurdodau Lleol i rannu gwybodaeth am leoliad pwyntiau gwefru, p'un a ydynt yn weithredol a faint maen nhw'n ei gostio. Gallai hyn fod trwy ddiweddariadau rheolaidd mewn cydweithrediad â darparwyr trydydd parti, fel Zap Maps.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS7	Wrecsam	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		EV1 - Gwefru yn y Gweithle yn y Sector Cyhoeddus – cyflwyno pwyntiau gwefru EV i gefnogi staff i symud i EVs (2022-2026) EV 2 - Gwefru Twristiaeth a Chyrchfannau - cyflwyno pwyntiau gwefru EV ar safleoedd sector cyhoeddus i gefnogi ymwelwyr i symud i EVs (2022-2026) EV 3 - Gwefru Cyflym Gorsafoedd Rheilffordd – cyflwyno pwyntiau gwefru EV mewn meysydd parcio gorsafoedd rheilffordd i gefnogi defnyddwyr i symud i EV (2022-2027 a thu hwnt) EV 5 - Gwefru Cyflym Rhwydwaith Ffyrdd Strategol cam 2: Darparu pwyntiau gwefru o leiaf bob 20 milltir o'r SRN (2022 - 2023)	Uwch
272	Ffordd Rhuthun, Ffordd Ystrad, Dinbych	Gwelliannau i'r gyffordd a rhannau newydd o'r Llwybr Teithio Llesol.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Uwch
276	Seilwaith RTI mewn gwahanol ganolfannau bysiau, Sir Ddinbych	Am ymgeisio i LTF i allu cyflenwi arddangosfeydd gwybodaeth amser real yn y prif ganolfannau bysiau yn Sir Ddinbych.	Integreiddio	IN2	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	N/A	Uwch

A.2 Cynlluniau blaenoriaeth canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
3	Gorsaf Gyffredinol Wrecsam: Datblygu Mynediad a Symudiad	Rhan o Uwchgynllun Porth Wrecsam gyda'r nod o ddarparu fframwaith o gynigion i ddarparu ardal drawsnewidiol i adfywio'r ardal defnydd cymysg, gan ddarparu 7000 metr sgwâr o ofod swyddfa newydd, cefnogi buddsoddiad busnes a hwb trafnidiaeth amlfodd. Bydd yr Uwchgynllun yn cysylltu teithio llesol, creu lleoedd, parth cyhoeddus a phrosiectau trafnidiaeth cymunedol.	Integreiddio	IN2	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU Uwch		NWM 3A1 - Datblygu Mynediad a Symudiad Porth Wrecsam (2022-2025) NMW 3A2 - Cyflawni Mynediad a Symudiad Porth Wrecsam (2024-2027)	Canolig
5	Gwella Mynediad i Eryri	Gwelliannau Mynediad i Eryri trwy ystod o fesurau gan gynnwys: Cynllun peilot arosfan dros nos i gartrefi modur a champerfaniau; darparu llwybrau teithio llesol gan gynnwys Glan Conwy i Gyffordd Llandudno, Betws y Coed i Lanrwst a Bethesda i Zip World, a gwelliannau i Ben-y-pass, Ogwen, Nant Gwynant a Geirionnydd.	Integreiddio	IN1	Gwynedd / Chonwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU Uwch		N/A	Canolig
6	Prif Gynllun Trafnidiaeth Caergybi	Cyfnewidfa Bws a Threnau (Prosiect dan arweiniad TC) - newid dulliau teithio.	Integreiddio	IN1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall	TfW	N/A	Canolig
7	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Cynllun Parcio a Theithio Abergele (Gorsaf Abergele)	Darparu cyfleuster parcio a theithio yng ngorsaf reilffordd Abergele gyda chysylltiadau da i'r A55 er mwyn annog trosglwyddo o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd i wneud teithiau gwaith hwy, megis i adeiladu atomfa Wylfa Newydd.	Integreiddio	IN5	Conwy	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
8	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Integreiddio trafnidiaeth integredig gorsaf Bae Colwyn	Gwelliannau arfaethedig i ddarparu gorsaf fwy hygyrch gyffredinol gyda chyfleusterau gwell i deithwyr, gan gynnwys gwell darpariaeth i seiclwyr. Bydd hyn yn atgyfnerthu cynllunio adfywio yn ardal Bae Colwyn.	Integreiddio	IN1	Conwy	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cyllid Trydydd Parti		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
11	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau i'r isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus yn Ynys Môn	Gwelliannau parhaus i'r isadeiledd bysiau, gan gynnwys mesurau blaenoriaeth bysiau, gwelliannau i gyfleusterau mynd ar fysiau, arwyddion, arosfannau bysiau a darpariaeth lloches.	Integreiddio	IN5	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Priffyrdd a thrafnidiaeth Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
14	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau i'r isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghonwy	Gwelliannau parhaus i'r isadeiledd bysiau, gan gynnwys mesurau blaenoriaeth bysiau, gwelliannau i gyfleusterau mynd ar fysiau, arwyddion, arosfannau bysiau a darpariaeth lloches.	Integreiddio	IN5	Conwy	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
15	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus yn Sir Ddinbych	Gwelliannau parhaus i'r isadeiledd bysiau, gan gynnwys mesurau blaenoriaeth bysiau, gwelliannau i gyfleusterau mynd ar fysiau, arwyddion, arosfannau bysiau a darpariaeth lloches.	Integreiddio	IN5	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	N/A	Canolig
19	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: Hub Trafnidiaeth yr A55 / parcio a theithio i Wylfa	Gwaith i reoli traffig ar y rhwydwaith yn ystod y gwaith o adeiladu Wylfa Newydd yn amodol bod datblygu yn digwydd yn ystod cyfnod y cynllun .	Integreiddio	IN5	Ynys Môn	Neilltuwyd	[redacted]	[redacted]	Arall	a.106 gyda Datblygwr Wylfa Newydd	SRN 6f - Rhaglen Sifft Moddol Cefnffordd: Yr A55, yr A494 a llwybrau SRN eraill yn unol ag unrhyw argymhellion perthnasol Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ac wedi'u halinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	Canolig
36	Parcio a Theithio Gorsaf Penyffordd	Creu cyfleuster Parcio a Theithio yng Ngorsaf reilffordd bresennol Penyffodd gyda mynediad i Linell y Gororau ar gyfer teithio i/o'r DIP, Wrecsam a Lerpwl ar gyfer cyflogaeth.	Integreiddio	IN5	Sir y Fflint	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		NWM 3F1 - Astudio a datblygu parcio a theithio posib a chyfleoedd parcio a rhannu i leihau siwrneion car meddiannaeth isel (2022-2025)	Canolig
42	Annog teithio cynaliadwy: Strategaeth feicio Ynys Môn	Cyflawni Strategaeth Feicio Ynys Môn, gan gynnwys sawl cynllun i wella'r ddarpariaeth feicio a manteisio ar yr ynys gan gynnwys llwybrau NCN. Mae'r cynllun yn ceisio adeiladu llwybrau beicio ychwanegol oddi ar y briffordd.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Priffyrdd a thrafnidiaeth Cyngor Sir Ynys Môn	AT 12 - Gwella darpariaeth parcio beiciau ledled Cymru a'r rhwydwaith Trawsffiniol (2022-2027 a thu hwnt)	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
45	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: Llwybr teithio llesol - Bae Cinmel i Stad Ddiwydiannol Tir Llwyd	Darparu Llwybr Teithio Llesol i ymestyn y ddarpariaeth cerdded a beicio bresennol ar Ffordd Llanelwy, Bae Cinmel (sy'n cychwyn ar yr A548 ac yn diweddu ar Cader Avenue) i Stâd Ddiwydiannol Tir Llwyd gan gysylltu â llwybrau cerdded a beicio eraill hyd at y gylchfan gyda'r A547 a thu hwnt. Mae'r gwelliant yn debygol o gynnwys lledu'r droedffordd bresennol ar hyd St Asaph Avenue i ddarparu capasiti ychwanegol fel llwybr beicio a cherdded a rennir.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
46	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: B5129 Sandycroft i Gaer a Brychdyn trwy Airbus a beicffordd a bysiau	Ymestyn y llwybr beicio presennol sy'n cysylltu Sandycroft ag Airbus – cysylltu ymhellach â Saltney Ferry, Brychdyn a Chaer	Teithio Llesol	AT1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Graidd Cyngor Sir y Fflint	N/A	Canolig
48	Mynediad i Wasanaethau: Hygyrchedd Canol Dinas Wrecsam	Darparu rhaglen o welliannau isadeiledd a mesurau rheoli traffig i wella hygyrchedd cyffredinol Canol Dinas Wrecsam. Bydd hyn yn cynnwys darparu cyfleusterau croesi newydd a gwell i gerddwyr, mesurau i wella hygyrchedd ffisegol yr ardal i gerddwyr ar gyfer y rhai sydd â symudedd diffygiol, gweithredu cynlluniau rheoli parcio arloesol i wella rhwyddineb, argaeledd a fforddiadwyedd parcio yng nghanol y ddinas a gweithredu strategaeth rheoli arwyddo cyrchfan Canol y Ddinas i'w gwneud yn haws dod o hyd i leoedd.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Canolig
49	Annog teithio cynaliadwy: Gwelliannau i gylchfan Four Crosses A5025/ B5420	Cynllun i wella'r ddarpariaeth ar gyfer teithio llesol ar gylchfan sy'n cysylltu gyda llwybrau beicio cenedlaethol. Bydd hyn yn gwella capasiti, lled lonydd mynediad, a'r defnydd o gludiant cyhoeddus.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	AT 12 - Gwella darpariaeth parcio beiciau ledled Cymru a'r rhwydwaith Trawsffiniol (2022-2027 a thu hwnt)	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
51	Annog teithio cynaliadwy: Gwella cyfleusterau croesi i gerddwyr yn Wrecsam	Darparu cyfleusterau croesi newydd a gwell i gerddwyr mewn safleoedd a adnabuwyd lle mae niferoedd y traffig yn rhwystro symudiad diogel a chynaliadwy trwy gerdded a beicio. Ffordd Rhiwabon, Allt y Dref, Wrecsam, Ffordd Grosvenor/Ffordd Powell, Wrecsam, Ffordd Caer, Wrecsam ac ati, yn ogystal ag mewn ardaloedd adeiledig eraill yn Sir Wrecsam.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
52	Coridor teithio llesol Ffordd yr Wyddgrug (Canol y ddinas)	Adeiladu Cam 1. Parhau gyda dylunio ac ymgysylltu ar Gam 2 a 3 ac adeiladu yn ddiweddarach.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
58	Teithio llesol ardal Rhostyllen	Gwelliannau teithio llesol ardal Rhostyllen.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
59	Teithio Llesol Canol Dinas Wrecsam	Gwelliannau Teithio Llesol Canol Dinas Wrecsam.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU		N/A	Canolig
60	Teithio Llesol Moss Valley	Gwelliannau AT Moss Valley.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
62	Ffordd Caer	Llwybrau teithio llesol Ffordd Caer.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
63	Ffordd Melin y Brenin	Llwybrau teithio llesol Ffordd Melin y Brenin.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
65	Coridor Teithio Llesol - Gwersyllt	Gwersyllt - Gwelliannau Coridor Teithio Llesol Llai.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
72	Llwybrau Diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol, Sir y Fflint	Llwybrau diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol ar draws y sir.	Teithio Llesol	AT4	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Graidd Cyngor Sir y Fflint	AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
73	Llwybrau Diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol, Ynys Môn	Llwybrau diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol ar draws y sir.	Teithio Llesol	AT4	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Canolig
75	Llwybrau Diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol, Sir Ddinbych	Llwybrau diogel mewn cymunedau/ cludiant o'r cartref i'r ysgol ar draws y sir.	Teithio Llesol	AT4	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Canolig
77	Annog teithio cynaliadwy: Coridor llinell Gaerwen - Amlwch	Diogelu aliniad Gaerwen-Amlwch fel coridor trafnidiaeth cynllun Gaerwen-Llangefni sydd ar hyn o bryd gyda Llywodraeth Cymru a Network Rail.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Mae Llywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru	N/A	Canolig
84	Ffordd y Bont, Prestatyn	Llwybr i gysylltu'r orsaf reilffordd a'r orsaf fysiau yng nghanol tref Prestatyn.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	NWM 2A2-2C3 - Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Camau 1, 2 a 3 (2023-2027 wedi'i ariannu gan eraill)	Canolig
85	Ail Gam Corwen i Gynwyd	Ail gam a'r cam olaf o'r llwybr sy'n cysylltu cyflogaeth ac ardaloedd preswyl.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
86	Pont Reilffordd Afon Clwyd, y Rhyl / Bae Cinmel	Defnyddio rhychwant diangen o bont reilffordd i ddarparu llwybr sy'n cysylltu ardaloedd preswyl ar ddwy ochr yr afon ag ardaloedd cyflogaeth a safle Addysg Bellach.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
88	Ffordd y Llwyn i Stad Ddiwydiannol Colomendy, Dinbych	Llwybr sy'n cysylltu ardaloedd preswyl gydag ardaloedd manwerthu a safleoedd addysg.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
90	Stryd Llanrhydd, Rhuthun	Gwelliannau hygyrchedd i'r fynedfa yng nghefn yr ysgol uwchradd bresennol, Ysgol Brynhyfryd.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
91	Uwchgynllun Teithio Llesol Dwyrain Y Rhyl	Cyfres o gynlluniau sy'n cael eu datblygu ar gyfer ardal Dwyrain y Rhyl.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
92	Uwchgynllun Teithio Llesol Canol Y Rhyl	Cyfres o gynlluniau sy'n cael eu datblygu ar gyfer ardal Canol y Rhyl.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
93	Uwchgynllun Teithio Llesol Llangollen	Cyfres o gynlluniau yn cael eu datblygu ar gyfer ardal Llangollen.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
94	Uwchgynllun Teithio Llesol Rhuddlan	Cyfres o gynlluniau sy'n cael eu datblygu ar gyfer ardal Rhuddlan.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
104	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol Ynys Môn	Cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau Fflecsi gwledig rhanbarthol gydag amlder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau a choetsis Fflecsi sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hwy.	Bws a Choets	PT11	Ynys Môn	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Arall	Cyfuniad o Gronfeydd Craidd Cyngor Sir Ynys Môn, Grantiau gan Lywodraeth Cymru / TC.	Bws 24 - Gwerthuso'r cynlluniau peilot Fflecsi presennol sy'n digwydd ledled Cymru a chynhyrchu canllawiau a fframwaith cyflawni ar gyfer cynlluniau pellach, a fydd yn cefnogi cynlluniau masnachfreinio yn y dyfodol. Ehangu gwasanaethau Fflecsi mewn ardaloedd lle byddant yn darparu'r budd mwyaf. (2022-2025) Bws 25 - Cyflwyno gwasanaethau fflecsi ychwanegol lle bo hynny'n briodol yn seiliedig ar ganfyddiadau peilot a datblygu fframwaith cyflawni (2024-2027 a thu hwnt).	Canolig
112	Teithiau tacsi â chymhorthdal mewn ardaloedd gwledig i lenwi "bylchau" mewn trafnidiaeth gyhoeddus ar Ynys Môn	Gwasanaethau tacsi â chymhorthdal i lenwi bylchau yn y gwasanaeth, fel system wrth gefn sy'n caniatáu i ddefnyddwyr gael mynediad at dacsis am gost isel iawn i ddarparu ar gyfer "bylchau" gofod ac amser. Gall y bylchau fod yn adegau o'r dydd pan nad yw trafnidiaeth gyhoeddus ar gael neu ardaloedd gwledig anghysbell nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus eto.	Trafnidiaeth gymunedol a thacsis ar alw	PT13	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Arall	Cyfuniad o Gronfeydd Craidd Cyngor Sir Ynys Môn, Grantiau gan Lywodraeth Cymru / TC.	N/A	Canolig
113	Teithiau tacsi â chymhorthdal mewn ardaloedd gwledig i lenwi "bylchau" mewn trafnidiaeth gyhoeddus yng Ngwynedd	Gwasanaethau tacsi â chymhorthdal i lenwi bylchau yn y gwasanaeth, fel system wrth gefn sy'n caniatáu i ddefnyddwyr gael mynediad at dacsis am gost isel iawn i ddarparu ar gyfer "bylchau" gofod ac amser. Gall y bylchau fod yn adegau o'r dydd pan nad yw trafnidiaeth gyhoeddus ar gael neu ardaloedd gwledig anghysbell nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus eto.	Trafnidiaeth gymunedol a thacsis ar alw	PT13	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
114	Teithiau tacsi â chymhorthdal mewn ardaloedd gwledig i lenwi "bylchau" mewn trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghonwy	Gwasanaethau tacsi â chymhorthdal i lenwi bylchau yn y gwasanaeth, fel system wrth gefn sy'n caniatáu i ddefnyddwyr gael mynediad at dacsis am gost isel iawn i ddarparu ar gyfer "bylchau" gofod ac amser. Gall y bylchau fod yn adegau o'r dydd pan nad yw trafnidiaeth gyhoeddus ar gael neu ardaloedd gwledig anghysbell nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus eto.	Trafnidiaeth gymunedol a thacsis ar alw	PT13	Conwy	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall	Wedi'i wrthbwyso gan refeniw tocynnau	N/A	Canolig
117	Parcio HGV yng Nghaergybi, A55 a Phont Britannia	Darparu lle parcio HGV yng Nghaergybi, ar hyd yr A55 ac ar ddwy ochr Pont Britannia.	Cludo a Logisteg	PF6	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]m	Arall	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
118	Ail-lwybro strategol HGVs ar Rwydwaith Cefnffyrdd i ffwrdd o Langollen	Ail-lwybro strategol HGVs ar Rwydwaith Cefnffyrdd i ffwrdd o Langollen	Cludo a Logisteg	PF6	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru)	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
119	Gwelliannau Cydnerthedd Rhwydwaith Trafnidiaeth: Cryfhau pontydd mewn mannau cyfyng yng Ngwynedd	Mae'r cynllun arfaethedig yn golygu ail-ddecio, ailwampio a chryfhau'r pontydd sydd â chapasiti pwysau is-safonol ac sy'n destun mesurau monitro i leihau aflonyddu ar y cymunedau lleol. Bydd hyn yn cael ei weithredu fesul cam yn unol â blaenoriaeth	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
121	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Safleoedd Clwstwr Gwrthdrawiadau Ynys Môn	Mae'r cynllun arfaethedig yn cynnwys dadansoddiad blynyddol o ddata gwrthdrawiadau i nodi safleoedd a choridorau clwstwr er mwyn nodi unrhyw angen am gynlluniau unigol yn y dyfodol er lleihau nifer y damweiniau yn y safleoedd hyn ac yn gyffredinol, yn y rhanbarth. Dylai ffocws penodol fod ar leoliadau sydd â niferoedd anghymesur o anafiadau, yn benodol cynlluniau sy'n targedu grwpiau agored i niwed fel y nodwyd yn fframwaith diogelwch ffyrdd Llywodraeth Cymru. Dylai cynlluniau penodol gynnwys arwyddo rhyngweithiol a lliniaru perygl llifogydd ar gysylltiadau lle mae mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau yn cael eu heffeithio.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Ynys Môn	6Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
122	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Safleoedd Clwstwr Gwrthdrawiadau yng Ngwynedd	Mae'r cynllun arfaethedig yn cynnwys dadansoddiad blynyddol o ddata gwrthdrawiadau i nodi safleoedd a choridorau clwstwr er mwyn nodi unrhyw angen am gynlluniau unigol yn y dyfodol er lleihau nifer y damweiniau yn y safleoedd hyn ac yn gyffredinol, yn y rhanbarth. Dylai ffocws penodol fod ar leoliadau sydd â niferoedd anghymesur o anafiadau, yn benodol cynlluniau sy'n targedu grwpiau agored i niwed fel y nodwyd yn fframwaith diogelwch ffyrdd Llywodraeth Cymru. Dylai cynlluniau penodol gynnwys arwyddo rhyngweithiol a lliniaru perygl llifogydd ar gysylltiadau lle mae mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau yn cael eu heffeithio.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
129	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Gwelliannau i'r B4366 Pengelli i Ffordd Bethel	Cynllun lledu'r ffordd rhwng Caernarfon a chylchfan Tyddyn Hen. Byddai'r cynllun yn gwella darn bychan o'r B4366 yn unol â safonau dylunio gweddill y ffordd. Gall hyn gynnwys darpariaeth llwybr aml-ddefnyddiwr fel rhan o'r cynllun.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
131	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: Cysylltiadau strategol lleol â Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy/Parth Menter	Gwella'r llif a'r capasiti yng nghylchfan Queensferry er mwyn lleihau'r ardrawiad ar y Rhwydwaith Strategol bresennol a chynnal gwelliannau i'r rhwydwaith feicio a cherdded.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
136	Mynediad i Wasanaethau: Mynediad i Ysbyty Maelor	Gwella gwydnwch a rhwyddineb mynediad bysiau, tacsis a cherbydau brys i'r prif ysbytai. Er enghraifft, byddai mesurau ar gyfer Ysbyty Maelor Wrecsam yn cynnwys cynlluniau i wella'r isadeiledd: Pwyntiau mynediad/gadael ychwanegol i gerbydau o'r rhwydwaith ar gyfer gwasanaethau brys a bysiau, mesurau rheoli cyffordd i wella mynediad cerbydau presennol ar gyfer cerbydau a bysiau brys, seilwaith cerdded a beicio ychwanegol i wella mynediad/ffyrdd gadael cynaliadwy. Gellir cyflwyno'r cynllun hwn yn raddol i fynd i'r afael ag ysbytai allweddol yn y lle cyntaf, yna Unedau Mân Anafiadau fel Treffynnon, yn y dyfodol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
144	Coridor twf Caer-Brychdyn	Mae'r cynllun yn cynnwys adeiladu ffordd gerbydau ddeuol neu sengl gyda seilwaith teithio llesol a chludiant cyhoeddus cysylltiedig.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir y Fflint	Neilltuwyd	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Canolig
148	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau hygyrchedd A525	Gan adeiladu ar Strategaeth Rheoli Llwybr (RMS) yr A525, Rhyl i Ddinbych, mae posibilrwydd o ragor o welliannau ar hyd y coridor cludiant hwn gan gynnwys gwella'r capasiti, terminws bysus newydd yn Ninbych, opsiynau am ffordd osgoi i Lanelwy ac arwyddion i dwristiaid.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
151	Gwelliannau Cydnerthedd Rhwydwaith Trafnidiaeth: A499 Ffordd Penrhos – gwelliannau i liniaru llifogydd	A499 Ffordd Penrhos – gwelliannau i liniaru llifogydd	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS2	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
152	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: Adolygiad tagfeydd a pharcio yng Ngwynedd	Adolygiad o drefniadau parcio ar y stryd ac oddi ar y stryd y telir amdanynt ac sy'n rhad ac am ddim i wneud y gorau o'r adnoddau, i gefnogi a hwyluso mynediad a'r newid moddol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Anhysbys		S&P 8 - Parhau i ddatblygu polisïau parcio sy'n cefnogi cydraddoldeb a newid moddol (2022-2025)	Canolig
155	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: A5025 Fali i Amlwch	Gwaith i wella'r A5025 i bob cerbyd gan gynnwys teithio llesol wrth baratoi i adeiladu Wylfa Newydd.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Ynys Môn	Neilltuwyd	[redacted]	[redacted]	□Arall	a.106 gyda Datblygwr Wylfa Newydd	N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
157	Cynnal a Gwella priffyrdd, Sir y Fflint	Cynnal a Gwella Priffyrdd: Ystod o gynlluniau sy'n cynnwys gwella capasiti a diogelwch / gwella mannau cul a gwella cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth, gyda mesurau penodol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i adnewyddu goleuadau stryd a lliniaru perygl llifogydd.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
158	Cynnal a Gwella priffyrdd, Ynys Mon	Cynnal a Gwella Priffyrdd: Ystod o gynlluniau sy'n cynnwys gwella capasiti a diogelwch / gwella mannau cul a gwella cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth, gyda mesurau penodol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i adnewyddu goleuadau stryd a lliniaru perygl llifogydd.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
160	Cynnal a Gwella priffyrdd, Sir Ddinbych	Cynnal a Gwella Priffyrdd: Ystod o gynlluniau sy'n cynnwys gwella capasiti a diogelwch / gwella mannau cul a gwella cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth, gyda mesurau penodol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i adnewyddu goleuadau stryd a lliniaru perygl llifogydd.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cronfa Ffyrdd Gwydn a Chyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
161	Cynnal a Gwella priffyrdd, Conwy	Cynnal a Gwella Priffyrdd: Ystod o gynlluniau sy'n cynnwys gwella capasiti a diogelwch / gwella mannau cul a gwella cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth, gyda mesurau penodol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i adnewyddu goleuadau stryd a lliniaru perygl llifogydd.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
170	Gwella Seilwaith Bysiau Gogledd Cymru - mesurau blaenoriaethu bysiau yng Ngogledd Cymru	Darparu seilwaith blaenoriaethu bysiau ar draws chwe awdurdod lleol i gefnogi'r llwybrau a gynlluniwyd fel rhan o'r rhwydwaith trawsnewid bysiau. Nodi mannau problemus lle ceir a nodi cynigion ar gyfer seilwaith blaenoriaethu bysiau yn y lleoliadau hyn i leihau amseroedd teithio, gwella dibynadwyedd, a lleihau oedi. Mae astudiaeth yn cael ei chynnal ar hyn o bryd a fydd yn nodi lleoliadau tagfeydd posibl a fydd yn effeithio ar rwydwaith bysiau arfaethedig yn y dyfodol, gan bennu achosion tebygol yr oedi hyn a datblygu opsiynau i fynd i'r afael â nhw, a gwerthuso'r opsiynau hyn a darparu argymhellion y dylid bwrw ymlaen â nhw. Mae mathau posibl o ymyrraeth yn cynnwys, ond nid yn gyfyngedig i, gwelliannau i ddarpariaeth safleoedd a llochesi bws, lôn fysiau, llwybrau ar wahân, gorchmynion rheoleiddio traffig ategol, a gwelliannau technolegol (e.e. technoleg signal). Bydd TC yn cefnogi i gyflawni'r cynllun hwn.	Bws a Choets	PT4	Popeth	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
171	Bws Cyflym Gogledd Cymru - darparu gwasanaeth bws cyflym ar hyd coridor yr A55 rhwng Porthladd Caergybi a Lerpwl	Darparu gwasanaeth bws cyflym rhwng Porthladd Caergybi a Lerpwl a nodwyd yn yr Union Connectivity Review a Chomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru. Mae astudiaeth yn cael ei chynnal ar hyn o bryd i nodi patrwm/dyluniad gwasanaeth a ffafrir, gyriant cerbyd a manylebau, mesurau blaenoriaethu bysiau sy'n ofynnol i fynd i'r afael ag oedi, a gwelliannau i gyfnewidfeydd mewn 19 o leoliadau aros posibl i wasanaethu'r gwasanaeth arfaethedig, gwella profiad y cwsmer, a gwella cyfnewidfeydd amlfoddol. Mae seilwaith ategol posibl yn cynnwys mesurau blaenoriaethu bysiau, seilwaith i gefnogi gyriant/depos cerbydau, a chyfnewidfeydd newydd neu well mewn lleoliadau aros. Bydd TC yn cefnogi i gyflawni'r cynllun hwn	Bws a Choets	PT14	Popeth	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
172	Cynllun Trafnidiaeth Strategol Dinas Wrecsam	Datblygu Cynllun Trafnidiaeth Strategol i sicrhau synergedd prosiectau trafnidiaeth o fewn Dinas Wrecsam	Integreiddio	Popeth	Wrecsam	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
176	Llwybr Teithio Llesol Strategol Towyn i'r Rhyl	Parhad y llwybr Teithio Lleol o Barc Tywyn i Fae Cinmel ac i mewn i'r Rhyl. Mae'r llwybr yn dilyn cwrs dŵr CNC ac yn croesi afon Clwyd drwy'r hen bont reilffordd sy'n cysylltu Conwy â Sir Ddinbych.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
179	Teithio Llesol Pont Conwy	Ail-ddylunio'r bont ffordd bresennol drwy gyflwyno adran cantilifer i ddarparu llwybr lletach er defnydd Teithio Llesol ar hyd yr NCN5 dros afon Conwy.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
180	Teithio Llesol Canol Tref Bae Colwyn	Cysylltiadau teithio llesol i ganol y dref ac oddi mewn iddi. Yn cynnwys gwelliannau strydlun o fewn ardal graidd canol y dref (blaengwrt yr orsaf) a darpariaethau parcio newydd.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Canolig
181	Cysylltiadau Teithio Llesol Gorsaf reilffordd Llandudno	Creu llwybr teithio llesol o Lanrhos i orsaf reilffordd Llandudno trwy'r B5115, Ffordd Conwy A470 a Stryd Vaughan. Mae'n ffurfio rhan o strategaeth cysylltiadau teithio llesol TrC i Orsafoedd Rheilffordd.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
184	Cysylltiadau Teithio Llesol Gorsaf Rheilffordd Cyffordd Llandudno	Llwybrau teithio llesol i orsaf reilffordd Cyffordd Llandudno drwy'r B5115, yr A547 a'r A546. Mae'n ffurfio rhan o strategaeth cysylltiadau teithio llesol TrC i Orsafoedd Rheilffordd.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
186	Gwella llwybr y B5106	Gwella uniondeb strwythurol, diogelwch ffyrdd, darpariaeth teithio llesol, seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus a chyfleusterau rheoli traffig ar hyd y llwybr rhwng Conwy a Betws y Coed.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Conwy	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
187	Gwella diogelwch llwybr y B5381	Gwella diogelwch y ffyrdd i leihau Gwrthdrawiadau Traffig Ffyrdd ar hyd y llwybr. Mae'r gwaith yn cynnwys gwelliannau i Arwyddion, llinellau, HFS, mân weithiau.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
189	Cryfhau pont ar y B5106	Pont Tal y Cafn - Pont 3 bwa o gyplysau dur gyda'r phrif fwa yn 49.5m. Cryfhau pont GVW 3T is-safonol i ddarparu llwybr gwydn ar gyfer gwyro cefnffordd yr A55.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
191	Traphont Pentir Penmaen yr A547	Traphont Pentir Penmaen- Pont concrid wedi'i atgyfnerthu gyda 15 bwa, strwythur is-safonol 17T GVW, cryfhau/adnewyddu i ddarparu llwybr gwydn ac ar gyfer cyd-ddargyfeirio cefnffyrdd A55.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
192	Traphont A547 Raynes	Traphont Raynes - Pont concrid wedi'i atgyfnerthu gyda 27 bwa, gyda rhychwant bwa 67m, strwythur is-safonol 17T GVW, gan gryfhau / adnewyddu i ddarparu llwybr gwydn ac ar gyfer gwrthsefyll gwyro cefnffordd yr A55.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
194	NCN 5 Pensarn i Belgrano a Blue Bridge i Baysville	Ehangu a gwella llwybr NCN5 i safonau Teithio Llesol.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
195	NCN 5 Hen Golwyn i Bont yr Enfys	Ehangu a gwella llwybr NCN5 i safonau Teithio Llesol.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
198	Cysylltiadau Teithio Llesol i Pont Dyfrdwy'r A494	Nodi a gweithredu Cysylltiadau Teithio llesol lleol mewn cysylltiad â Chroesfan Afon Dyfrdwy.	Teithio Llesol	AT1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
200	Bagillt i'r Fflint	Cynnal adolygiad cynhwysfawr a gwella'r Llwybr Teithio Llesol rhwng Bagillt a'r Fflint i wella diogelwch, hygyrchedd, a chysylltedd i gerddwyr a beicwyr. Bydd y cynllun hwn yn canolbwyntio ar uwchraddio seilwaith, mynd i'r afael â phryderon diogelwch, a sicrhau cydymffurfiaeth â safonau teithio llesol cenedlaethol. Y nod yw hyrwyddo cludiant cynaliadwy, lleihau dibyniaeth ar gerbydau modur, ac annog ffyrdd iachach o fyw.	Teithio Llesol	AT1	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Graidd Cyngor Sir y Fflint	N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
201	Y Fflint i Gei Connah	Cynnal adolygiad cynhwysfawr a gwella'r Llwybr Teithio Llesol rhwng y Fflint a Chei Connah i wella diogelwch, hygyrchedd, a chysylltedd i gerddwyr a beicwyr. Bydd y cynllun hwn yn canolbwyntio ar uwchraddio seilwaith, mynd i'r afael â phryderon diogelwch, a sicrhau cydymffurfiaeth â safonau teithio llesol cenedlaethol. Y nod yw hyrwyddo cludiant cynaliadwy, lleihau dibyniaeth ar gerbydau modur, ac annog ffyrdd iachach o fyw.	Teithio Llesol	AT1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Graidd Cyngor Sir y Fflint	N/A	Canolig
204	Gwelliannau i'r Priffyrdd yn Alexandra St mewn cysylltiad â Gwelliannau Cyfnewidfa Shotton	Gweithredu cynigion sy'n gysylltiedig â phriffyrdd i gefnogi'r cynigion Datblygu yng Ngorsaf Shotton i greu integreiddiad o ansawdd uchel a hollol hygyrch rhwng Llinell Wrecsam i Lerpwl a Phrif Linell Gogledd Cymru i wella teithio llesol a mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus.	Integreiddio	IN1	Sir y Fflint	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		Rheilffordd 1 - Mynediad i bawb - rhaglen o fynediad heb risiau; Y Fenni, Shotton, Y Drenewydd, Dinbych-y-pysgod, Y Fflint, Cwmbrân, Caerffili, Llwydlo, Llanelli, Y Barri, Trefforest, Cathays (2022-2025 wedi'i ariannu ar y cyd)	Canolig
219	Llwybr Teithio Llesol Bethel i Gaernarfon	Creu llwybr aml-ddefnydd 2.1km ochr yn ochr â phriffordd bresennol rhwng ffordd osgoi Caernarfon a Chanolfan Hamdden Arfon, Caernarfon. Bydd y cynllun yn cwblhau'r llwybr teithio llesol rhwng Bethel a'r setliad dynodedig.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
224	Llwybr Teithio Llesol Llanrug i Fethel	Creu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu Bethel a Llanrug.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
225	Llwybr Teithio Llesol Nantlle i Benygroes	Creu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu cymunedau ar hyd coridor Nantlle â Chaernarfon .	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
226	Llwybr Teithio Llesol Caeathro i Gaernarfon	Creu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu Caeathro a Chaernarfon.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
228	Llwybr Teithio Llesol Llanberis i Fangor	Creu llwybr teithio llesol i gwblhau'r cynnig teithio llesol rhwng Llanberis a Bangor.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
229	Gwella Teithio Llesol ym Mynydd Llandygai	Gwelliannau Teithio Llesol Lleol yn ardal Mynydd Llandygai.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
231	Llwybr Teithio Llesol Edern i Nefyn	Creu llwybr teithio llesol rhwng Edern a Nefyn.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
235	Llwybr Teithio Llesol Pwllheli i Mynytho	Creu llwybr cerdded sy'n cysylltu Mynytho â'r llwybr Teithio Llesol arfaethedig rhwng Llanbedrog a Phwllheli.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
236	Llwybr Efailnewydd i Bwllheli	Creu llwybr aml-ddefnydd rhwng Efailnewydd a Phwllheli.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
238	Gwella llwybrau Teithio Llesol ar yr A499 o Bwllheli i Borthmadog	Gwella'r llwybr cerdded a beicio presennol rhwng Pwllheli a Phorthmadog.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
240	Gwella Teithio Llesol Cricieth	Gwella'r ddarpariaeth teithio llesol yng Nghricieth.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
242	Llwybr Teithio Llesol Porthmadog i Lanfrothen	Creu llwybr aml-ddefnyddiwr 2K sy'n cysylltu'r Garreg Llanfrothen â Phenrhyndeudraeth ar hyd yr A4085 ac yn gwella'r ddarpariaeth gerdded a beicio bresennol rhwng Boston lodge a Minffordd.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
248	Llwybr Teithio Llesol Corris Corris Uchaf i Gorris	Gwella'r ddarpariaeth teithio llesol bresennol rhwng Corris Uchaf a Corris.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
249	Llwybr Teithio Llesol Tywyn i Fachynlleth	Creu 1 newydd. Llwybr aml-ddefnyddiwr 3Km rhwng Cwrt a Phennal a llwybr aml-ddefnyddiwr 3Km rhwng Esgairgoch a Machynlleth ar hyd yr A493 i gwblhau'r llwybr cerdded a beicio rhwng Tywyn Machynlleth.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig
254	Cyfnewidfa Drafnidiaeth Niwbwrch	Cynllun Trafnidiaeth a Mynediad mewn partneriaeth â CNC.	Integreiddio	IN1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
259	Teithio Llesol Gaerwen	Gwelliannau TLl fydd yn darparu gwell cyfleoedd i gerdded a beicio yn y pentref ac i aneddiadau allanol yn cynnwys Llanddaniel. Bydd y gwelliannau yn galluogi teithio mwy diogel i'r ysgol yn ogystal â llwybrau mwy deniadol drwy'r ystâd ddiwydiannol sydd ar hyn o bryd yn cael ei dominyddu gan deithio HGV.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
260	Teithio Llesol Y Fali	Galluogi cysylltedd o Gampws RAF y Fali i Orsaf Drenau'r Fali drwy ymgorffori cyrchfannau allweddol ar hyd y llwybr gan gynnwys ysgolion cynradd yng Nghaergeiliog a Llanfihangel-yn-Nhywyn.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
261	Teithio Llesol Amlwch (Cyfnod 1 a Chyfnod 2 ar y B5111)	Gwella cysylltedd o Borth Amlwch i Ysgol Uwchradd a Chanolfan Hamdden Amlwch a chysylltu â chanol y dref.	Teithio Llesol	AT1	Ynys Môn	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
263	Teithiau tacsi â chymhorthdal mewn ardaloedd gwledig i lenwi "bylchau" mewn trafnidiaeth gyhoeddus yn Wrecsam	Gwasanaethau tacsi â chymhorthdal i lenwi bylchau yn y gwasanaeth, fel system wrth gefn sy'n caniatáu i ddefnyddwyr gael mynediad at dacsis am gost isel iawn i ddarparu ar gyfer "bylchau" gofod ac amser. Gall y bylchau fod yn adegau o'r dydd pan nad yw trafnidiaeth gyhoeddus ar gael neu ardaloedd gwledig anghysbell nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus eto.	Trafnidiaeth gymunedol a thacsis ar alw	PT13	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Canolig
265	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Gwella capasiti cyffordd/diogelwch y B5425 / Ffordd Plas Acton, yn enwedig ar gyfer teithio llesol a bysiau	Cynllun gwella'r gyffordd er mwyn gwella'r capasiti cyffredinol a gwella diogelwch.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Wrecsam	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
266	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Gwelliannau Cemmaes i B5111	Gwelliannau i ffordd Dosbarth 3 rhwng Cemmaes (Llanfechell/Rhosgoch) i'r B5111 Llanerch y Medd i Ffordd Rhosybol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Ynys Môn	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
269	Ffordd Bastion, Ffordd yr Orsaf, Gerddi Coroni, Prestatyn	Gwelliannau i'r gyffordd a rhannau newydd o'r Llwybr Teithio Llesol.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Arall	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
275	B4501 i Lôn Dewi Sant, Dinbych	Gwelliannau i'r llwybr cyhoeddus presennol i'w wneud yn hygyrch ac yn addas ar gyfer teithio llesol.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
277	Gwella hygyrchedd Promenâd Canolog, Y Rhyl	Gwella cysylltiadau rhwng y traeth a chanol y dref ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Ailgyflunio cynllun y ffordd gerbydau i leihau pellteroedd croesi a lleihau cyflymder traffig, tra'n clirio a gwella ansawdd mannau cyhoeddus.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Canolig
278	Gwell cysylltiadau: Adolygiad tagfeydd a pharcio yn Wrecsam	Adolygu trefniadau parcio â thâl a pharcio am ddim ar ac oddi ar y stryd mewn canol trefi er mwyn gwneud y gorau o'r adnoddau a'r gefnogaeth sydd ar gael a hwyluso mynediad a newid moddol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS5	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Anhysbys		S&P 8 - Parhau i ddatblygu polisïau parcio sy'n cefnogi cydraddoldeb a newid moddol (2022-2025)	Canolig
279	Refeniw Diogelwch Ffyrdd: Ymyriadau Addysgol	Ymyriadau addysgol i ddisgyblion ysgol gynradd i ddysgu pwysigrwydd diogelwch y ffyrdd. Ymyrraeth addysgol i ddysgu'r genhedlaeth nesaf ar sgiliau bywyd mewn perthynas â cherdded a beicio yn ddiogel. I'w gyflwyno gan Gydlynydd Diogelwch Ffyrdd a Hyfforddiant Beicio.	Teithio Llesol	AT12	Pob awdurdod lleol	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Priffyrdd a thrafnidiaeth Cyngor Sir Ynys Môn	AT 10 - Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgolion/teithio llesol (2022-2027 a thu hwnt)	Canolig
280	Cyfalaf Diogelwch Ffyrdd: Gwella Digwyddiadau ar y Briffordd	Gwelliannau i'r briffordd i oresgyn coridorau sydd â nifer o ddigwyddiadau gan gynnwys KSI a lle mae HGC wedi nodi problemau.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Canolig
281	Cyfnewidfa Bws Dolgellau	Cyflwyno cyfleuster cyfnewid bysiau yn Nolgellau i wella diogelwch, integreiddio a chydlynu gwasanaethau bysiau.	Bws a Choets	PT4	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		NWM 3E3 - Cyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2026-2027 a thu hwnt)	Canolig

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
283	Teithio Llesol Ffordd y Bont i'r De (wedi'i gysylltu ag Ystâd Ddiwydiannol Wrecsam)	Llwybrau 1-5, Ffordd y Bryn, Ffordd Cefn a chysylltiadau Bangor-is-y-coed, yn ogystal â mân weithiau ar lonydd Bryn Estyn, Erlas a Redwither.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU		N/A	Canolig

A.3 Cynlluniau blaenoriaeth is

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
1	Gwelliannau Integreiddio Shotton	Datblygu a gweithredu cynigion yng Ngorsaf Shotton er mwyn creu cyfnewidfa o ansawdd uchel a chwbl hygyrch rhwng Lein Wrecsam-Lerpwl a Phrif Lein Gogledd Cymru a gwella mynediad at deithio llesol a chludiant cyhoeddus.	Integreiddio	IN1	Sir y Fflint	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU		NWM 7A1 - Dyluniad Amlinellol Gorsaf Integredig Shotton (2023-2025 wedi'i ariannu ar y cyd) NWM - 7A2 - Dyluniad ac adeiladwaith manwl Gorsaf Integredig Shotton (2024 - 2027 a thu hwnt wedi'i ariannu ar y cyd) Rheilffordd 3 - Toiled 'changing places' a gosodiadau palmentydd cyffyrddol i'w gosod yn Shotton (2022-2025 wedi'i ariannu ar y cyd)	Isaf
4	Integreiddio Trafnidiaeth Ardal Gorsaf Porth Bangor	Mae TC wedi adnabod cyfle yng ngorsaf Bangor i wella'r croeso i ddinas Bangor a gwella'r gyfnewidfa gyda dulliau teithio ymlaen.	Integreiddio	IN1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		NWM 3B1 - Datblygiad integreiddio trafnidiaeth Ardal Gorsaf Porth Bangor (2022 -2025) NWM 3B2 - Cyflawni integreiddio Trafnidiaeth Porth Bangor (2024-2027)	Isaf
12	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus yng Ngwynedd	Gwelliannau parhaus i'r isadeiledd bysiau, gan gynnwys mesurau blaenoriaeth bysiau, gwelliannau i gyfleusterau mynd ar fysiau, arwyddion, arosfannau bysiau a darpariaeth lloches.	Integreiddio	IN2	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
13	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Gwelliannau i'r isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus yn Wrecsam	Gwelliannau parhaus i'r isadeiledd bysiau, gan gynnwys mesurau blaenoriaeth bysiau, gwelliannau i gyfleusterau mynd ar fysiau, arwyddion, arosfannau bysiau a darpariaeth lloches.	Integreiddio	IN2	Wrecsam	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
16	Hwb Cyfnewidfa Reilffordd y Waun	Gorsaf Rheilffordd y Waun fel canolfan gyfnewid bosibl - yn enwedig ar gyfer cymunedau mwy gwledig a allai gysylltu gan Fflecsi/bws lleol/teithio llesol/trafnidiaeth gymunedol.	Integreiddio	IN1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		NWM 3E3 - Cyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2026-2027 a thu hwnt)	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
18	Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus strategol: Integreiddio trafnidiaeth Gorsaf Cyffordd Llandudno	Gwelliannau arfaethedig i ddarparu gorsaf fwy hygyrch gyda gwell cyfleusterau i deithwyr, gan gynnwys gwella'r maes parcio, y ddarpariaeth i feicwyr ac ehangu'r bont droed o'r orsaf er mwyn creu cyswllt newydd i safleoedd cyflogaeth a hamdden i'r de o'r orsaf.	Integreiddio	IN1	Conwy	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cyllid trydydd parti		NWM 3E3 - Cyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2026-2027 a thu hwnt)	Isaf
20	Cyflwyno trafnidiaeth gyhoeddus i dwristiaid/ymwelwyr am ddim	Cerdyn Konus sy'n rhoi cludiant cyhoeddus am ddim i dwristiaid/ymwelwyr ac y telir amdano (yn rhannol) trwy dreth dwristiaid.	Integreiddio	IN4	Gwynedd / Chonwy	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
21	Hwb Symudedd yn Wrecsam	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU		NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
22	Hwb Symudedd yn Y Rhyl	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
25	Hwb Symudedd ym Mhrestatyn	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
26	Hwb Symudedd ym Mwcle	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Sir y Fflint	Uchelgeisiol	£[redacted]	[redacted]	Arall		NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
27	Hwb Symudedd yn Llangefni	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Ynys Môn	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Priffyrdd a thrafnidiaeth Cyngor Sir Ynys Môn	NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
28	Hwb Symudedd yng Nghei Connah	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Sir y Fflint	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall		NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
29	Hwb Symudedd ym Mangor	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
30	Hwb Symudedd yng Nghaergybi	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Ynys Môn	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Priffyrdd a thrafnidiaeth Cyngor Sir Ynys Môn	NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
31	Hwb Symudedd ym Mhorthaethwy	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Ynys Môn	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Priffyrdd a thrafnidiaeth Cyngor Sir Ynys Môn	NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
32	Hwb Symudedd yn Y Fflint	Hwb symudedd sy'n dod â chyfnewidfa aml-ddull teithio at ei gilydd ar un safle canolog, a fydd dros amser yn cael ei staffio, gyda gwybodaeth amser real, caffi a thoiledau.	Integreiddio	IN1	Sir y Fflint	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall		NWM 3E1-3 - Datblygu, dylunio a chyflawni hybiau Cyfnewidfa Trafnidiaeth Gyhoeddus pellach (2025-2027 a thu hwnt)	Isaf
35	Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy	Datblygu gorsaf reilffordd newydd gyda llwybr bws yn cysylltu.	Integreiddio	IN1	Sir y Fflint	Tymor hir	[redacted]		Cyllid Llywodraeth y DU		NWM 6A - Dylunio ac Adeiladwaith Manwl Gorsaf Glannau Dyfrdwy (2022-2026 wedi'i ariannu ar y cyd)	Isaf
37	Gwell mynediad i orsaf reilffordd a bysiau'r Rhyl	Gwella cysylltiadau teithio llesol, parcio a storio beiciau, tocynnau integredig i'r maes parcio.	Integreiddio	IN1	Sir Ddinbych	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	NWM 2A2-2C3 - Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Camau 1, 2 a 3 (2023-2027 wedi'i ariannu gan eraill)	Isaf
38	Gwell mynediad i Orsaf Reilffordd Prestatyn	Gwella cysylltiadau teithio llesol, parcio a storio beiciau, tocynnau integredig i'r maes parcio.	Integreiddio	IN1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	NWM 2A2-2C3 - Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Camau 1, 2 a 3 (2023-2027 wedi'i ariannu gan eraill)	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
39	Datblygu Llwybr Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN) 85/84 a'r rhwydwaith gwledig o lwybrau teithio llesol i gysylltu â llwybr NCN 5 a llwybr rhyng-drefol rhwng Glannau Dyfrdwy a Wrecsam.	Datblygu'r NCN 84/85 yn ogystal â llwybrau sy'n cysylltu â'r NCN 5. Mae hyn yn cynnwys cynllunio a datblygu'r rhwydwaith gwledig o lwybrau sy'n cysylltu â Llwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ar arfordir y gogledd, a llwybr rhwng Glannau Dyfrdwy a Wrecsam. Isadeiledd llwybrau beicio drwy WCBC o Drefor i Lavister (ac ymlaen i Gaer) yn ogystal ag o Swydd Amwythig i'r Wyddgrug, Sir y Fflint. Cyfleusterau cysylltiedig a strategaeth barcio mewn cyfnewidfeydd allweddol gan gynnwys canolfannau trefol, gorsafoedd rheilffordd a gorsafoedd bysiau.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		AT 12 - Gwella darpariaeth parcio beiciau ledled Cymru a'r rhwydwaith Trawsffiniol (2022-2027 a thu hwnt)	Isaf
47	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: A547 Teithio Llesol, Diogelwch a Gwella Capasiti	Darparu Llwybr Teithio Llesol a gwella capasiti ar hyd Gors Road, Tywyn (1.5 milltir) sy'n cysylltu'r A548 a'r A547, gan gysylltu â darpariaeth gerdded a beicio arall ar hyd yr A547 a thu hwnt, gan gynnwys Ffordd Rhuddlan (3.5 milltir) i Dywyn a Bae Cinmel, a Rhuddlan i Gylchfan Borth, gan ategu llwybrau teithio llesol eraill sy'n cael eu hyrwyddo gan Gyngor Sir Ddinbych.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
54	Datblygu'r Cynllun: Llwybrau 1 i 5 Stad Ddiwydiannol Wrecsam a'r ardal gyfagos	Llwybrau 1-5, Ffordd y Bryn, Ffordd Cefn a chysylltiadau Bangor-is-y-coed, yn ogystal â mân weithiau ar lonydd Bryn Estyn, Erlas a Redwither.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU		N/A	Isaf
56	Teithio llesol Cefn Mawr	Gwelliannau teithio llesol Cefn Mawr.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
57	Teithio Llesol Ffordd Cefn	Gwelliannau Teithio Llesol Ffordd Cefn.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
64	Coedpoeth i Wrecsam	Coedpoeth i Wrecsam Llwybrau teithio llesol.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
66	Llwybr Teithio Llesol Ffordd Stansty	Gwelliannau Llwybr Teithio Llesol Ffordd Stansty.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
67	Wrecsam - Gwersyllt trwy Rhosrobin	Wrecsam - Gwersyllt trwy goridor cerddwyr teithio llesol Rhosrobin.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
69	Llwybrau Deheuol teithio llesol Wrecsam	Gwelliannau llwybrau Teithio Llesol sy'n cysylltu Wrecsam-Rhostyllen-Johnstown-Rhiwabon (cysylltiadau â Rhosllannerchrugog a Phenycae) ac ymlaen i Gefn Mawr/ Trefor.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
70	Y Waun i Drefor Llwybr teithio llesol	Y Waun i Drefor datblygu llwybrau teithio llesol.	Teithio Llesol	AT1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
78	Pecyn Trafnidiaeth Gynaliadwy Dyffryn Clwyd (parhad)	Darparu llwybr teithio llesol parhaus rhwng Rhuthun a Llanelwy, gan felly ddarparu llwybr parhaus o Ruthun i'r Rhyl, lle bydd yn cysylltu â'r llwybr arfordirol presennol (Llwybr Beicio Cenedlaethol 5) a llwybr teithio llesol parhaus am 19 milltir o'r Rhyl i Ruthun. Cryfhau gwasanaethau bws presennol ar hyd y Dyffryn gan gynnwys cysylltiadau gyda chanolfannau cyflogaeth a phreswyl.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	AT 12 - Gwella darpariaeth parcio beiciau ledled Cymru a'r rhwydwaith Trawsffiniol (2022-2027 a thu hwnt)	Isaf
95	Llwybr Teithio Llesol Ronaldsway, Bodelwyddan	Llwybr rhwng Rhuddlan a Chylchfan y Borth, sy'n cysylltu â Llwybr Teithio Llesol St Asaph Avenue.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
106	Rhwydwaith bysiau a choetsis gwledig rhanbarthol Wrecsam	Cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau Fflecsi gwledig rhanbarthol gydag amlder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau a choetsis Fflecsi sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hwy.	Bws a Choets	PT11	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall		Bws 24 - Gwerthuso'r cynlluniau peilot Fflecsi presennol sy'n digwydd ledled Cymru a chynhyrchu canllawiau a fframwaith cyflawni ar gyfer cynlluniau pellach, a fydd yn cefnogi cynlluniau masnachfreinio yn y dyfodol. Ehangu gwasanaethau Fflecsi mewn ardaloedd lle byddant yn darparu'r budd mwyaf. (2022-2025) Bws 25 - Cyflwyno gwasanaethau fflecsi ychwanegol lle bo hynny'n briodol yn seiliedig ar ganfyddiadau peilot a datblygu fframwaith cyflawni (2024-2027 a thu hwnt).	Isaf
116	Clybiau Ceir	Bydd Awdurdodau Lleol yn cydweithio i gydlynu a hyrwyddo clybiau rhannu ceir ar draws gogledd Cymru'n rhanbarthol. Gall hyn gynnwys dull cydgysylltiedig o weithio gyda Llywodraeth Cymru a darparwyr allanol, er enghraifft defnyddio llwyfannau fel Lift share a TrydaN Bydd TC yn cefnogi i gyflawni'r cynllun hwn.	Ffyrdd, strydoedd a pharcio	RS12	Popeth	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		Trydydd 10 - datblygu fframweithiau ar gyfer clybiau ceir ac atebion symudedd a rennir eraill i'w defnyddio gan grwpiau cymunedol (2022 - 2025)	Isaf
120	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Safleoedd Clwstwr Gwrthdrawiadau, Sir y Fflint	Mae'r cynllun arfaethedig yn cynnwys dadansoddiad blynyddol o ddata gwrthdrawiadau i nodi safleoedd a choridorau clwstwr er mwyn nodi unrhyw angen am gynlluniau unigol yn y dyfodol er lleihau nifer y damweiniau yn y safleoedd hyn ac yn gyffredinol, yn y rhanbarth. Dylai ffocws penodol fod ar leoliadau sydd â niferoedd anghymesur o anafiadau, yn benodol cynlluniau sy'n targedu grwpiau agored i niwed fel y nodwyd yn fframwaith diogelwch ffyrdd Llywodraeth Cymru. Dylai cynlluniau penodol gynnwys arwyddo rhyngweithiol a lliniaru perygl llifogydd ar gysylltiadau lle mae mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau yn cael eu heffeithio.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Sir y Fflint	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Graidd Cyngor Sir y Fflint	N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
123	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Safleoedd Clwstwr Gwrthdrawiadau Wrecsam	Mae'r cynllun arfaethedig yn cynnwys dadansoddiad blynyddol o ddata gwrthdrawiadau i nodi safleoedd a choridorau clwstwr er mwyn nodi unrhyw angen am gynlluniau unigol yn y dyfodol er lleihau nifer y damweiniau yn y safleoedd hyn ac yn gyffredinol, yn y rhanbarth. Dylai ffocws penodol fod ar leoliadau sydd â niferoedd anghymesur o anafiadau, yn benodol cynlluniau sy'n targedu grwpiau agored i niwed fel y nodwyd yn fframwaith diogelwch ffyrdd Llywodraeth Cymru. Dylai cynlluniau penodol gynnwys arwyddo rhyngweithiol a lliniaru perygl llifogydd ar gysylltiadau lle mae mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau yn cael eu heffeithio.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
125	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Safleoedd Clwstwr Gwrthdrawiadau Sir Ddinbych	Mae'r cynllun arfaethedig yn cynnwys dadansoddiad blynyddol o ddata gwrthdrawiadau i nodi safleoedd a choridorau clwstwr er mwyn nodi unrhyw angen am gynlluniau unigol yn y dyfodol er lleihau nifer y damweiniau yn y safleoedd hyn ac yn gyffredinol, yn y rhanbarth. Dylai ffocws penodol fod ar leoliadau sydd â niferoedd anghymesur o anafiadau, yn benodol cynlluniau sy'n targedu grwpiau agored i niwed fel y nodwyd yn fframwaith diogelwch ffyrdd Llywodraeth Cymru. Dylai cynlluniau penodol gynnwys arwyddo rhyngweithiol a lliniaru perygl llifogydd ar gysylltiadau lle mae mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau yn cael eu heffeithio.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf
126	Gwella capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: adnewyddu goleuadau stryd	Adnewyddu colofnau goleuadau stryd ar draws y rhanbarth, gan eu gwneud yn addas i gael eu gosod gyda llusernau newydd LED ynni isel.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Popeth	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
130	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: Mynediad i gyflogaeth ar arfordir Sir Ddinbych	Gwella mynediad i gyflogaeth yng ngogledd Sir Ddinbych ac ardaloedd cyfagos Conwy, gan gynnwys gwelliannau i gapasiti'r gyffordd ar yr A547 ger Rhuddlan, a chysylltiadau rhwng ardaloedd difreintiedig fel Gorllewin y Rhyl ac ardaloedd cyflogaeth fel Parc Busnes Llanelwy, Stad Ddiwydiannol Tir Llwyd ym Mae Cinmel.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf
132	Ffordd Gyswllt Abergele	Adeiladu ffordd gyswllt o gylchfan Ffordd Rhuddlan (A55 C 24) i Ffordd San Siôr. Bydd hyn yn darparu mynediad i dir a ddyrennir at ddibenion cyflogaeth a thai yn y Cynllun Datblygu Lleol (CDLl) yn ogystal â chysylltiadau uniongyrchol â chyffordd y gefnffordd. Angen cyllid ar gyfer gwaith datblygu.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Conwy	tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
133	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: Gwelliannau hygyrchedd canol tref y Rhyl	Gwella rheolaeth traffig o fewn canol tref y Rhyl gyda'r diben o wella'r llif traffig drwy ganol y dref, gan gynnwys ei gwneud yn haws i draffig fynd i fannau parcio a chyrchfannau eraill megis atyniadau twristiaid. Bydd hefyd yn cynnwys gwell cysylltiadau cludiant bws i Ysbyty Brenhinol Alexandra ar East Parade sydd i fod i gael ei ailddatblygu. Mae potensial ar gyfer gwelliannau fel rhan o brosiectau adfywio yn y dyfodol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf
134	Mynediad i Wasanaethau: Mynediad i Ysbyty Glan Clwyd	Gwella gwydnwch a rhwyddineb mynediad bysiau, tacsis a cherbydau brys i'r prif ysbytai. Er enghraifft, byddai mesurau ar gyfer Ysbyty Maelor Wrecsam yn cynnwys cynlluniau i wella'r isadeiledd: Pwyntiau mynediad ychwanegol i gerbydau fynd i mewn/allan o'r rhwydwaith i'r prif feysydd parcio, mesurau rheoli cyffordd i wella mynediad i gerbydau fynd i mewn ac allan o'r safle, seilwaith cerdded a beicio ychwanegol i wella mynediad/ffyrdd allan cynaliadwy. Gellir cyflwyno'r cynllun hwn yn raddol i fynd i'r afael ag ysbytai allweddol yn y lle cyntaf, yna Unedau Mân Anafiadau fel Treffynnon, yn y dyfodol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
138	Mynediad i Wasanaethau: Mynediad i Ysbyty Cymunedol Dinbych	Gwella gwydnwch a rhwyddineb mynediad bysiau, tacsis a cherbydau brys i'r prif ysbytai. Er enghraifft, byddai mesurau ar gyfer Ysbyty Maelor Wrecsam yn cynnwys cynlluniau i wella'r isadeiledd: Pwyntiau mynediad ychwanegol i gerbydau fynd i mewn/allan o'r rhwydwaith i'r prif feysydd parcio, mesurau rheoli cyffordd i wella mynediad i gerbydau fynd i mewn ac allan o'r safle, seilwaith cerdded a beicio ychwanegol i wella mynediad/ffyrdd allan cynaliadwy. Gellir cyflwyno'r cynllun hwn yn raddol i fynd i'r afael ag ysbytai allweddol yn y lle cyntaf, yna Unedau Mân Anafiadau fel Treffynnon, yn y dyfodol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf
139	Mynediad i Wasanaethau: Mynediad i Ysbyty Cymunedol Rhuthun	Gwella gwydnwch a rhwyddineb mynediad bysiau, tacsis a cherbydau brys i'r prif ysbytai. Er enghraifft, byddai mesurau ar gyfer Ysbyty Maelor Wrecsam yn cynnwys cynlluniau i wella'r isadeiledd: Pwyntiau mynediad ychwanegol i gerbydau fynd i mewn/allan o'r rhwydwaith i'r prif feysydd parcio, mesurau rheoli cyffordd i wella mynediad i gerbydau fynd i mewn ac allan o'r safle, seilwaith cerdded a beicio ychwanegol i wella mynediad/ffyrdd allan cynaliadwy. Gellir cyflwyno'r cynllun hwn yn raddol i fynd i'r afael ag ysbytai allweddol yn y lle cyntaf, yna Unedau Mân Anafiadau fel Treffynnon, yn y dyfodol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf
140	Mynediad i Wasanaethau: Cyswllt yr A499 i Nefyn (B4417)	Gwelliannau i ffordd y B4417 rhwng tref Nefyn a'r A499 yn Llanaelhaearn. Bydd y cynllun yn cynnwys lledu ac ail-alinio'r ffordd, a fyddai'n darparu gwell cysylltiadau mwy diogel i gerbydau ac ar gyfer teithio llesol, i Nefyn a hefyd i gymuned Llithfaen i'r A499.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
141	Mynediad i Wasanaethau: Gwelliannau i ffordd yr A4086 Cibyn i Bontrug	Gwelliannau i'r A4086 rhwng Llanrug a Chaernarfon. Byddai'r cynllun yn cynnwys lledu ac ail-alinio'r ffordd a gwella'r gyffordd. Byddai hyn yn darparu gwell cysylltedd i gynllun arfaethedig ffordd osgoi Caernarfon ar gyfer y pentrefi yn y cyffiniau.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
142	Mynediad i Wasanaethau: Cyswllt Dinas Dinlle i'r A499	Uwchraddio'r ffordd trydydd dosbarth bresennol sy'n ffurfio cyswllt rhwng maes awyr Caernarfon a'r A499, ac ar y cyd â chynllun arfaethedig Allt Goch, byddai'n creu gwell cyswllt trafnidiaeth o'r A487(T) ger Penygroes. Byddai'r cynllun yn cynnwys lledu'r ffordd a'i hail-alinio gyda gwelliannau cyffordd ar yr A499.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
145	Warren Hall (safle datblygu defnydd cymysg)	Safle datblygu defnydd cymysg.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Sir y Fflint	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Arall		N/A	Isaf
149	B5102 / B5373 Croesffordd y Goron, Llai	Cynllun a nodwyd fel rhan o gynllun cefnogi ar gyfer gwella rhwydwaith trafnidiaeth strategol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
169	Gwelliannau mynediad wyneb a gwaith cysylltiedig i oresgyn cyfyngiadau trafnidiaeth i gael mynediad i Safleoedd Porthladd Rhydd Ynys Môn	Cynlluniau i nodi a datblygu gwelliannau mynediad arwyneb a gwaith cysylltiedig i Safleoedd Porthladd Rhydd Môn, gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i waith i fynd i'r afael â chyfyngiadau trafnidiaeth ar ddatblygiad ar safle Rhosgoch yn ogystal â lleoliadau Porth Rhydd eraill gan gynnwys Llangefni, Gaerwen a Chaergybi."	Porthladdoedd	PF2	Ynys Môn	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Isaf
174	Gwelliannau i seilwaith yng nghyffiniau Cyffordd 4 a Phorth y Gorllewin	Gwelliannau i'r seilwaith a newid ymddygiad cysylltiedig i sicrhau'r ffordd orau o deithio cynaliadwy yn yr ardal.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Wrecsam	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Anhysbys		N/A	Isaf
182	Teithio Llesol Llysfaen	Gwell cysylltiadau Teithio Llesol i ysgolion Bae Colwyn gan gynnwys llwybr newydd ar Ffordd Clobryn sy'n cysylltu'r pentref i'r A547.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor byr	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
183	Teithio Llesol Penmaenmawr a Llanfairfechan	Gwell cysylltiadau AT ym Mhenmaenmawr a Llanfairfechan, gan ganolbwyntio ar gynlluniau sydd eisoes wedi'u datblygu gan brosiect C15-J16 yr A55 sydd wedi'i ganslo.	Teithio Llesol	AT1	Conwy	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
206	Gwelliannau Mynediad Bangor Uchaf	Adolygu cyfleoedd i ailsefydlu cyswllt aml-foddol rhwng yr A487 a Belmont Avenue i wella mynediad ar gyfer opsiynau teithio lleol a phellter hirach a lliniaru tagfeydd.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
221	Llwybr Teithio Llesol Rhosgadfan i Gaernarfon	Creu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu Rhosgadfan â'r rhwydwaith teithio llesol ehangach.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
222	Llwybr Teithio Llesol Caernarfon i Rhyd ddu	Creu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu Rhydd ddu â Chaernarfon, rhan o Wella Mynediad Eryri.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
223	Llwybr Teithio Llesol Llanberis i Nant Peris	Creu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu Nant Peris â Llanberis, rhan o Wella Mynediad Eryri.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
227	Llwybr Teithio Llesol Rhiwlas i Fangor	Creu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu Rhiwlas a Bangor.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
230	Llwybr teithio llesol Pistyll i Nefyn	Creu llwybr teithio llesol rhwng Pistyll a Nefyn.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
232	Llwybr teithio llesol Aberdaron	Creu llwybr teithio llesol lleol yn Aberdaron.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
233	Llwybr Teithio Llesol Sarn Mellteryn	Creu llwybr aml-ddefnyddiwr, sy'n cysylltu ystâd o dai gwledig gyda chanol Pentref Sarn Mellteryn.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
234	Llwybr Teithio Llesol Pwllheli i Abersoch	Creu llwybr aml-ddefnyddiwr ar hyd yr A499 rhwng Abersoch a Llanbedrog a darpariaeth cerdded a beicio oddi ar y ffordd rhwng Llanbedrog a Phwllheli.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
237	Llwybr Teithio Llesol A499 Caenrnarfon i Bwllheli	Creu llwybr aml-ddefnyddiwr 11km ar hyd yr A499 i gwblhau'r llwybr cerdded a beicio 32Km rhwng Caernarfon a Phwllheli.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
241	Gwella Teithio Llesol Beddgelert	Gwella'r ddarpariaeth teithio llesol ym Meddgelert.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
243	Llwybrau Teithio Llesol Coridor Gwyrdd Ardudwy	Creu llwybr cerdded a beicio sy'n cysylltu'r cymunedau ar hyd coridor yr A496 rhwng Penrhyndeudraeth ac Abermaw.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
244	Llwybr Teithio Llesol Trawsfynydd	Gwella darpariaeth cerdded a beicio yn Nhrawsfynydd.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
245	Llwybr Teithio Llesol Frongoch i'r Bala	Creu llwybr cerdded a beicio newydd sy'n cysylltu'r ganolfan dŵr gwyn yn Frongoch â'r Bala ar hyd yr hen reilffordd.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
246	Llwybr Teithio Llesol Rhos y Gwaliau i'r Bala	Gwella'r ddarpariaeth teithio llesol bresennol rhwng Rhos y Gwaliau a'r Bala.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
247	Llwybr Teithio Llesol Llandderfel i'r Bala	Creu llwybr Teithio Llesol newydd sy'n cysylltu Llandderfel â'r Bala.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
251	Llwybr Teithio Llesol Tywyn i Lanegryn	Creu llwybr aml-ddefnyddiwr 3Km rhwng Llanegryn a Bryncrug i wella'r ddarpariaeth teithio llesol bresennol yn yr ardal.	Teithio Llesol	AT1	Gwynedd	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
252	Ffordd Ystâd Ddiwydiannol Gaerwen	Ail-lwybro HGVs ar yr A5, Gaerwen yn strategol i ddarparu gwell mynediad i mewn ac allan o Ystâd Ddiwydiannol Gaerwen (ystâd ddiwydiannol fwyaf ar yr Ynys).	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS6	Ynys Môn	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Isaf
255	Mynediad i safleoedd Porthladdoedd Rhydd (gan gynnwys Rhosgoch)	Cynllun Trafnidiaeth a Mynediad.	Porthladdoedd a Chludo Nwyddau	PF1	Ynys Môn	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cyllid Llywodraeth y DU	Cyllideb Refeniw Cynnal a Chadw Priffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn	N/A	Isaf
264	Gwelliannau capasiti a diogelwch / gwelliannau mannau cyfyng: Gwella capasiti cyffordd a diogelwch yr A5152 Ffordd Smithfield, yn enwedig ar gyfer teithio llesol a bws	Newidiadau i'r gyffordd gylchfan bresennol i wella diogelwch a thraffig drwy wneud defnydd mwy effeithlon o'r gofod ffordd sydd ar gael.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS4	Wrecsam	Tymor hir	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
267	Gwell cysylltiadau â chyflogaeth: Gwell mynediad i Stad Ddiwydiannol Llai	Gwella hygyrchedd cyffredinol Ystâd Ddiwydiannol Llai, tra'n lleddfu, cyn belled ag y bo'n ymarferol, ardrawiad symudiadau cerbydau trwm ar gymunedau lleol. Mae'r mesurau fel a ganlyn: Seilwaith newydd sy'n cysylltu'r ystâd â'r rhwydwaith cerdded a beicio ehangach presennol, gwelliannau i gyffordd bresennol Croesffyrdd y Goron i wella capasiti a darpariaeth ar gyfer symudiadau cerdded a beicio cynaliadwy, a mesurau rheoli traffig a chyflymder i liniaru'r effeithiau ar gymunedau lleol o symudiadau HGV rhwng yr ystâd a'r rhwydwaith strategol.	Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Wrecsam	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru		N/A	Isaf
270	Ffordd Uchaf Dinbych, Llanelwy	Cyflwyno croesi dan reolaeth a lledu'r droedffordd.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf
271	Stryd y Parc, Lôn Dewi Sant, Dinbych	Gwelliannau i'r gyffordd a rhannau newydd o'r Llwybr Teithio Llesol.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf

Cynllun Rhif	Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Thema Polisi	Aliniad Polisi	Awdurdod Lleol Arweiniol	Amserlen	Amcangyfrif Lefel Cost CAPEX	Amcangyfrif Lefel Cost OPEX	Ffynhonnell Ariannu Bosibl	Sut mae costau refeniw yn cael eu talu (lle mae gwybodaeth ar gael)	Aliniad NTDP	Blaenoriaeth
273	Ysbyty Glan Clwyd, Bodelwyddan	Gwelliannau i'r gyffordd a rhannau newydd o'r Llwybr Teithio Llesol.	Teithio Llesol	AT1	Sir Ddinbych	Uchelgeisiol	[redacted]	[redacted]	Cronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Cymru	Cyllideb Refeniw Cyngor Sir Ddinbych	N/A	Isaf
282	Gwella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus ac opsiynau teithio ar gyfer Parc Busnes Llanelwy	Pecyn o fesurau i wella cysylltedd a hygyrchedd opsiynau cludiant cyhoeddus ar gyfer Parc Busnes Llanelwy i gefnogi Strategaeth Economaidd newydd y Cyngor.	Bws a Choets	PT4	Sir Ddinbych	Tymor canolig	[redacted]	[redacted]	Arall	Cronfa Trafnidiaeth Leol (LTF)	N/A	Isaf

Atodiad B - Diagramau Blaenoriaeth y Cynllun Cyflawni (WEDI'I OLYGU)

Cynlluniau blaenoriaeth uwch

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr mwy o 33 o gynlluniau tymor byr blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar welliannau teithio llesol cost isel-uchel, a chynlluniau bysiau, cludo nwyddau a ffyrdd a strydoedd. Mae cynlluniau wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, ffynonellau Llywodraeth y DU a ffynonellau eraill.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr canolig o 20 o gynlluniau tymor canolig â blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan gynlluniau bysiau, ffyrdd a strydoedd, ac integreiddio, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdod Gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllido yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a ffynonellau eraill, a ffynonellau nad ydynt wedi'u diffinio eto.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr bach o 2 gynllun tymor hir blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdod Wrecsam a Gwynedd. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â Chronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr bach o 7 cynllun uchelgeisiol blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau bysiau cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan ffyrdd a strydoedd, tacsi a llogi preifat, a chynlluniau teithio llesol, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru a ffynonellau eraill.

Cynlluniau blaenoriaeth canolig

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr canolig o 22 cynllun tymor byr â blaenoriaeth ganolig, sy'n canolbwyntio ar welliannau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan ffyrdd a strydoedd, tacsi a llogi preifat, a chynlluniau integreiddio, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllido yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU neu ffynonellau eraill.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr mawr o 49 o gynlluniau tymor canolig â blaenoriaeth ganolig, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol isel i gost uchel, cynlluniau ffyrdd a strydoedd, bysiau ac integreiddio, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllido yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a ffynonellau eraill.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr canolig o 14 o gynlluniau tymor canolig â blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan gynlluniau bysiau, ffyrdd a strydoedd, ac integreiddio, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllido yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru a ffynonellau sydd eto i'w diffinio.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr canolig o 20 o gynlluniau uchelgeisiol tymor canolig â blaenoriaeth uwch, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan gynlluniau bysiau, ffyrdd a strydoedd, ac integreiddio, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllido yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, trydydd parti, ffynonellau eraill sydd eto i'w diffinio.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr canolig o 3 o gynlluniau tymor canolig sydd wedi'u rhoi o'r neilltu ac sydd â blaenoriaeth ganolig, a allai ddod ymlaen yn ystod cyfnod y cynllun, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau cost isel i ganolig ar ffyrdd a strydoedd, a bysiau, wedi'u gwasgaru ledled ardaloedd awdurdodau Sir y Fflint (1) ac Ynys Môn (2), yn gysylltiedig â ffynonellau ariannu eraill.

Cynlluniau blaenoriaeth is

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr llai o 6 o gynlluniau tymor byr blaenoriaeth is, sy'n canolbwyntio ar welliannau teithio llesol cost isel i ganolig, a chynlluniau bysiau, cludo nwyddau a ffyrdd a strydoedd, wedi'u lledaenu ar draws ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru a ffynonellau Llywodraeth y DU.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr mwy o 23 o gynlluniau tymor canolig â blaenoriaeth is, sy'n canolbwyntio ar welliannau teithio llesol cost isel i ganolig, a chynlluniau bws, cludo nwyddau a ffyrdd a strydoedd, wedi'u lledaenu dros ardaloedd awdurdodau gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, ffynonellau Llywodraeth y DU a ffynonellau sydd eto i'w diffinio

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr bach o 20 o gynlluniau tymor hir â blaenoriaeth is, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol cost isel i ganolig, wedi'u hategu gan gynlluniau ffyrdd a strydoedd, ac integreiddio, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdodau Gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, ffynonellau trydydd parti a Llywodraeth y DU.

Mae'r diagramau'n dangos bod clwstwr mwy o 39 o gynlluniau uchelgeisiol â blaenoriaeth is, sy'n canolbwyntio ar gynlluniau teithio llesol ac integreiddio cost isel i uchel, wedi'u hategu gan gynlluniau ffyrdd a strydoedd, cludo nwyddau a bysiau, wedi'u gwasgaru ar draws ardaloedd awdurdod gogledd Cymru. Mae ffynonellau cyllid yn cysylltu â'r dulliau hyn, gan ganolbwyntio ar Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a ffynonellau eraill.

B.1 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif Cyflawn

B.2 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif cyflawni awdurdodau lleol

B.3 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif ffynhonnell ariannu

B.4 Diagram Blaenoriaeth – Persbectif y cwsmer

Tud. 379

Atodiad C Cynlluniau a chostau dros amser

Mae ein blaenoriaethau (a'u Capex amcangyfrifedig dros gyfnod y cynllun) yn cael eu dosbarthu dros amser fel a ganlyn:

Lefel blaenoriaeth / Amserlen	Isaf	Canolig	**Uwch**
Nifer Tymor byr (FY 2026/27)	6 (£24.78m)	22 (£50.38m)	**33** **(£163.58m)**
Nifer Tymor canolig (FYs 2027-30)	23 (£182.2m)	47 (£234.4m)	**20** **(£96.9m)**
Nifer Tymor hir (FY 2030/31)	10 (£47.93m)	14 (£9.35m)	**2** **(£9.5m)**
Nifer Uchelgeisiol (FY 2031/32+)	39 (£243.9m)	19 (£70.24m)	7 (£16.3m)
Nifer neilltuwyd	0	3 (£45.5m)	0

O'r cyfansymiau Capex a gyflwynir uchod, mae'r tabl canlynol yn darparu'r swm disgwyliedig o gyllid trafnidiaeth ranbarthol Llywodraeth Cymru sydd ei angen i fodloni'r ffigurau Capex cyffredinol a nodir uchod:

Lefel Blaenoriaeth / Amserlen	Isaf	Canolig	**Uwch**
Tymor byr (FY 2026/27)	£21.78m (87.9%)	£43.53m (86.4%)	**£113.51m (69.6%)**
Tymor Canolig (FYs 2027-30)	£23.15m (12.7%)	£93.35m (39.8%)	**£28.9m (29.8%)**
Tymor Hir (FY 2030/31)	£5.43m (11.3%)	£8.85m (94.6%)	**£9.25m (97.3%)**
Uchelgeisiol (FY 2031/32+)	£232.9m (95.5%)	£54.65m (77.8%)	£8m (49%)
Neilltuwyd	0	0	0

Atodiad 1 Y dull o arfarnu gan ddefnyddio'r offeryn blaenoriaethu

Cam 1: Diffinio amcanion a mesurau'r cynllun

Yn seiliedig ar bedwar amcan (SMART) y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, dewiswyd metrigau perthnasol i helpu i alluogi dadansoddiad GIS ar gyfer pob cynllun. Mae Tabl 0-1 yn dangos y metrigau a ddewiswyd a'u cymhwyso.

Tabl 0-1: Metrig ar gyfer Amcanion (SMART) Trafnidiaeth Ranbarthol 01

Tabl 0-1: Metrig ar gyfer Amcanion (SMART) Trafnidiaeth Ranbarthol 01

Amcan	Disgrifiad Amcan	Mesurau		
OB1	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Cyflymder Band Eang (Ofcom2[2])	Pellter a deithiwyd i'r gwaith (Cyfrifiad3[3])	Math o fodd ar gyfer teithio gwaith (Cyfrifiad)
OB2	Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth	Mynediad at Iechyd (WIMD4[4])	Mynediad at Gyflogaeth (WIMD)	Mynediad at Wasanaethau (WIMD)
OB3	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Lefelau llygredd aer o'r sector trafnidiaeth (data Trafnidiaeth Cymru)	Lefelau presennol o Seilwaith EV (ZapMap5[5])	Lefelau perchnogaeth allyriadau isel iawn (data Llywodraeth y DU)
OB4	Galluogi twf economaidd cynaliadwy	Mynediad at Gyflogaeth (WIMD)	Math o fodd ar gyfer teithio gwaith (Cyfrifiad)	Statws Gweithgarwch Economaidd (Cyfrifiad)

Cam 2: Llenwch ddisgrifiad a chrynodeb y cynllun

Ychwanegir disgrifiadau a chrynodebau o bob cynllun at y ddalen ddisgrifiad a sgrinio Cynllun gan ddefnyddio'r gwymplen priodol ym mhob colofn. Bydd y daflen yn cynnwys rhif a disgrifiad y cynllun ochr yn ochr â manylion o fewn y categorïau gan gynnwys:

- Crynodeb o'r gwaith a wnaed hyd yma
- Rhyng-ddibyniaethau'r cynllun
- Cysylltedd
- Amserlen cyflawni a ragwelir
- Awdurdod Lleol (arweiniol / eraill)
- Dulliau Trafnidiaeth
- Lefel Cost Gwariant cyfalaf (CapEx)
- Lefel Cost Treuliau Gweithredu (OpEx)
- Ffynonellau Cyllid Posibl

Mae amcangyfrif o gyfalaf y cynllun a chostau gweithredu parhaus yn cael eu hychwanegu yn ystod y cam hwn. Nid yw'r costau amcangyfrifedig yn cael eu defnyddio fel metrig uniongyrchol i lywio'r blaenoriaeth gyffredinol, fodd bynnag, ystyrir y bydd effaith cynlluniau drutach a chymhleth yn cael ei hadlewyrchu yn yr arfarniad yn erbyn y meini prawf cyflawni yng Ngham 5.

[2] Ofcom yw'r rheoleiddiwr ar gyfer y gwasanaethau cyfathrebu.

[3] Mae'r cyfrifiad yn gyfrif cyfnodol swyddogol o boblogaeth gan gynnwys gwybodaeth ddemograffig gyffredinol.

[4] Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD) yw mesur swyddogol Llywodraeth Cymru o amddifadedd cymharol mewn ardaloedd bychain yng Nghymru.

[5] Mae Zapmap yn fap ledled y DU o bwyntiau gwefru ceir trydan.

Cam 3: Hidlo Lefel Uchel Cyntaf

Defnyddir y cam hwn i hidlo'r cynlluniau a allai gael effaith andwyol fawr ar yr amcanion neu nad oes modd eu cyflawni oherwydd cyfyngiadau amgylcheddol neu gyfreithiol. Mae cynlluniau yn cael eu sgorio ar hyn o bryd gan ddefnyddio barn broffesiynol wedi'i lywio gan y mewnbynnau tystiolaeth, gyda rhagor o fanylion yn y golofn cyfiawnhad.

Cam 4: Dadansoddiad GIS ac arfarniad gwrthrychol

Mae Cam 4 yn cynnwys cynnal dadansoddiad GIS o'r metrigau meintiol a adnabuwyd ar gyfer pob un o'r pedwar amcan a adnabuwyd yng Ngham 1.

Mae pob ymyrraeth yn cael ei werthuso yn erbyn pob amcan. Mae'r arfarniad yn cael ei ategu gan ddata lle mae'n berthnasol, a darperir cyfiawnhad ysgrifenedig cyffredinol i gyd-fynd â'r sgoriau gan ddefnyddio graddfa saith pwynt, fel y mae dull cyfarwydd a gymhwysir yng Nghanllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG).

Defnyddir y setiau data a'r dadansoddiad GIS i ategu sgôr cyfiawnhad arfarnu. Mae cymhwyso'r data yn ddewisol ar sail cynllun wrth gynllun yn dibynnu ar a yw dadansoddiad gofodol yn briodol ar gyfer gwahanol fathau o gynlluniau, er enghraifft efallai na fydd ar gyfer cynlluniau nad ydynt yn cynnwys datblygiad y gellir ei gyfyngu i bwyntiau, llinellau neu polygonau. Lle na ellir cymhwyso GIS, cynhelir arfarniad ansoddol yn seiliedig ar farn broffesiynol.

Mae cynnal dull cyson o bob cynllun o fewn yr offeryn yn bwysig a defnyddir proses adolygu gan gymheiriaid i gymharu a dilysu sgoriau gwerthuso tebyg i gynnal cysondeb.

Cam 5: Arfarniad cyflawni

Defnyddir y daflen arfarnu cyflawnadwy i werthuso pob cynllun gan ddefnyddio meini prawf cyflawnadwyedd allweddol. Defnyddir yr un peth yng Ngham 3 *Hidlo Lefel Uchel Cyntaf*; y gwahaniaeth allweddol rhwng Cam 5 a Cham 3 yw bod angen cyfiawnhad clir o'r sgôr i gwblhau'r tab Cyflawnadwyedd.
Mae'r meini prawf yn cynnwys:

- Effaith/materion amgylcheddol
- Materion tir
- Caniatâd Cynllunio a chyfreithiol
- Derbynioldeb rhanddeiliaid
- Ymgynghoriad
- Adeiladadwyedd
- Aflonyddwch

Cam 6: Blaenoriaethu cynlluniau

Mae crynodeb o'r sgoriau gwerthuso wedi'i gynnwys mewn taflen Crynodeb Arfarnu. Darperir sgoriau ar wahân ar gyfer amcanion a pherfformiad cyflawnadwyedd. Gellir defnyddio'r rhain i lywio rhestr wedi'i blaenoriaethu o gynlluniau. Mae'r sgôr blaenoriaethu canlyniadol yn cael ei gefnogi gan gyfiawnhad sy'n crynhoi'r arfarniad cyffredinol.

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Arfarniad Llesiant Integredig Crynodeb Annhechnegol

Gorffennaf 2025








Arfarniad Llesiant Integredig

Crynodeb Annhechnegol

Cynnwys

1.	Crynodeb Annhechnegol	1
1.1	Pwrpas y Crynodeb Annhechnegol	1
1.2	Beth yw Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)?	1
1.3	Beth yw'r Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)?	2
1.4	Ymgysylltu ac ymgynghori	2
1.5	Cwmpas yr IWBA	3
1.6	Amcanion IWBA	3
1.7	Sgorio'r arfarniad	7
1.8	Deilliannau'r arfarniad	7
1.9	Uchelgeisiau Llesiant Cymru	13
1.10	Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015: Pum Ffordd o Weithio	21
1.11	Argymhellion	22
1.12	Monitro a gwerthuso	25

1. Crynodeb Annhechnegol

1.1 Pwrpas y Crynodeb Annhechnegol

Mae'r ddogfen hon yn cyflwyno crynodeb, mewn iaith annhechnegol, o Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru (NWRTP).

1.2 Beth yw Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)?

Nod y NWRTP yw datrys problemau trafnidiaeth yn ardal Gogledd Cymru dros y pum mlynedd nesaf (2025 - 2030). Bydd yn llywio penderfyniadau ar ble i fuddsoddi i ymdrin â materion trafnidiaeth lleol a rhanbarthol yn awr ac yn y dyfodol. Mae'r cynllun yn dangos sut all trafnidiaeth gefnogi'r gwaith o gyflawni Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, ac annog twf ac adfywiad yn y rhanbarth.

Mae'r NWRTP yn cynnwys polisïau i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Mae Cynllun Monitro a Gwerthuso wedi'i ddatblygu ochr yn ochr â'r NWRTP i helpu i sicrhau bod targedau trafnidiaeth a newid hinsawdd yn cael eu diwallu, tra hefyd yn cyfrannu at y mesurau a amlinellir yn Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Dylid darllen y NWRTP ochr yn ochr â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP) sy'n amlinellu cynlluniau'r awdurdod lleol fydd yn cael eu datblygu i helpu i gyflawni'r NWRTP.

1.2.1 Y weledigaeth

Mae'r weledigaeth a ddatblygwyd ar gyfer y NWRTP yn datgan:

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

Cefnogir y weledigaeth gan bedwar amcan, a fydd yn helpu i fonitro a gwerthuso llwyddiant NWRTP:

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 trafnidiaeth**:** Byddwn yn datblygu isadeiledd a gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl sut maent yn teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddleoedd allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristaidd. Dylid gwella hygyrchedd pob atyniad taith allweddol, gan gefnogi'r targed rhannu modd cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, olwyno, 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 trafnidiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda, ac effeithlon sy'n darparu twf economaidd cynaliadwy drwy wella hygyrchedd i ardaloedd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd o leiaf 50% o aelwydydd Gogledd Cymru yn gallu teithio'n bellach o fewn un awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol erbyn 2030.

1.2.2 Polisïau trafnidiaeth

Mae'r polisïau drafft sydd wedi'u datblygu ar gyfer NWRTP yn seiliedig ar themâu polisi sy'n cynnwys:

- Galluogi newidiadau i ymddygiad teithio
- Bws
- Coetsis, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol
- Cerdded, olwyno a beicio
- Integreiddio rhwng dulliau
- Porthladdoedd a chludo llwythi
- Ffyrdd, strydoedd, a pharcio
- Mynediad ar y ddaear at awyrennau
- Cysylltedd digidol
- Cynllunio defnydd tir

Mae dwy thema bolisi arall sy'n cynnwys rheilffyrdd a'r rhwydwaith ffyrdd strategol (gan gynnwys ffyrdd A). Fodd bynnag, nid oes gan Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol reolaeth uniongyrchol dros y meysydd hyn felly nid oes polisïau penodol yn y NWRTP, dim ond dyheadau.

1.3 Beth yw'r Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)?

Rhaid i unrhyw bolisïau, cynlluniau a rhaglenni trafnidiaeth a ariennir gan Lywodraeth Cymru gynnwys arfarniad llesiant integredig sy'n dangos sut y bydd yn hyrwyddo llesiant yng Nghymru, gan gyfrannu at y pedwar uchelgais llesiant a'r targedau penodol ar gyfer trafnidiaeth. Mae'r canllawiau IWBA a nodir fel rhan o Ganllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn nodi cyfres o bedwar cwestiwn i'w gofyn wrth ddatblygu polisïau neu brosiectau. Mae'r rhain wedi'u rhestru isod ynghyd â phynciau sy'n cael eu hystyried o dan bob un o'r cwestiynau:

1. Sut bydd o fudd i **bobl** a **chymunedau**? (cydraddoldeb, iechyd, diogelwch a hyder)
2. Sut bydd o fudd i'r **amgylchedd**? (lleihau allyriadau carbon, buddiol i fioamrywiaeth a gwytnwch ecosystemau a lleihau gwastraff)
3. Sut bydd o fudd i **leoedd** a'r **economi**? (creu lleoedd, arloesi, cludo llwythi)
4. Sut bydd o fudd i **ddiwylliant** a'r **iaith Gymraeg**? (y celfyddydau a chwaraeon, yr amgylchedd hanesyddol a chyfleoedd i ddefnyddio a hyrwyddo'r Gymraeg)

Gellir defnyddio IWBA ar gyfer asesu effeithiau cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol posib cynllun, ac mae'n gosod datblygu cynaliadwy yng nghanol y broses gwneud penderfyniadau. Nid yw'n disodli'r angen am asesiadau statudol (fel y rhai sy'n ofynnol gan y gyfraith) ac felly cefnogir yr IWBA gan wahanol asesiadau effaith gan gynnwys y rhai sy'n ymwneud â'r amgylchedd, llesiant, yr iaith Gymraeg, hawliau plant, cydraddoldeb, adnoddau naturiol, iechyd, prawfesur gwledig, newid hinsawdd ac ecoleg / cynefinoedd.

1.4 Ymgysylltu ac ymgynghori

Mae'r NWRTP yn mabwysiadu agwedd gydweithredol a chyfranogol, gan ystyried gofynion Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru). Mae ymgysylltu â rhan-ddeiliaid wedi helpu i lunio'r NWRTP, er enghraifft mae Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a Trafnidiaeth Cymru wedi dweud wrthym am yr hyn y maent am ei weld ar gyfer y system drafnidiaeth yng Ngogledd Cymru.

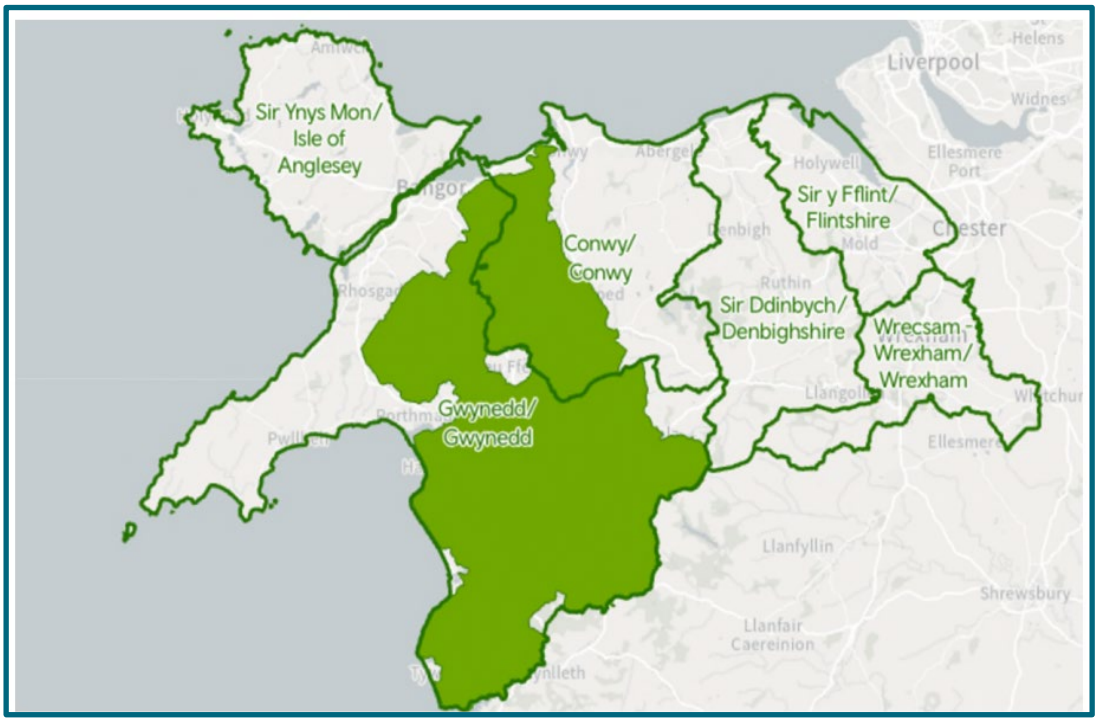
Paratowyd adroddiad cwmpasu IWBA ac fe'i cyflwynwyd i ymgyngoreion statudol (gan gynnwys Cyfoeth Naturiol Cymru a Cadw) am gyfnod o 5 wythnos rhwng 15 Hydref tan 19 Tachwedd 2024. Amlinellodd yr adroddiad cwmpasu ddull o ymdrin â'r asesiadau effaith fel rhan o'r IWBA, y data gwaelodlin, cynlluniau rhyngwladol, cenedlaethol a rhanbarthol perthnasol, polisïau ac amcanion cynaliadwyedd, a'r fethodoleg asesu. Roedd hefyd yn awgrymu amcanion IWBA i osod fframwaith ar gyfer asesu (y Fframwaith IWBA).

Cyflwynwyd IWBA drafft ochr yn ochr â NWRTP drafft i'w ymgynghori am gyfnod o 12 wythnos (rhwng 20 Ionawr ac 14 Ebrill 2025).

Mae'r sylwadau a dderbyniwyd wedi'u hystyried yn ofalus a, lle bo'r angen, gwnaed newidiadau i ymdrin â'r sylwadau. Bydd y dogfennau NWRTP terfynol yn cael eu mabwysiadu a'u cyhoeddi ochr yn ochr â Datganiad Ôl-Fabwysiadu sy'n egluro sut mae'r IWBA a'r adborth wedi siapio'r dogfennau.

1.5 Cwmpas yr IWBA

Mae cwmpas daearyddol yr IWBA yn cyd-fynd â rhanbarth Gogledd Cymru, h.y. ardaloedd awdurdod lleol Ynys Môn, Wrecsam, Conwy, Sir y Fflint, Sir Ddinbych, a Gwynedd (gweler Ffigwr 1).



Ffigwr **1**: Awdurdodau Lleol a gynhwysir yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (gyda Pharc Cenedlaethol Eryri mewn gwyrdd)

Rhoddir ystyriaeth hefyd i ardaloedd cyfagos Cymru a Lloegr, yn enwedig Caer a Lerpwl gan fod ymfudo sylweddol y ddwy ffordd dros y ffin mewn perthynas â chyflogaeth, gwasanaethau (e.e. iechyd) ac addysg. Mae presenoldeb ardaloedd arfordirol yn ardal yr astudiaeth hefyd yn dangos fod effeithiau daearol a morol perthnasol yn bosib a bydd angen eu hystyried yn yr IWBA.

O ran amserlenni, mae'r NWRTP yn gosod y cynllun 5 mlynedd ar gyfer y rhanbarth (2025-2030) sydd yn 'fyrdymor' o safbwynt arfarniad llesiant. Mae'r arfarniad wedi nodi y byddai effeithiau sy'n deillio o bolisïau'r NWTRP yn debygol o arwain at effeithiau sy'n ymestyn y tu hwnt i'r amserlen pum mlynedd hon ac sydd wedi'u nodi fel rhai 'hirdymor'.

1.6 Amcanion IWBA

Mae'r Fframwaith IWBA yn cynnwys cyfres o amcanion sydd wedi'u datblygu i asesu cynaliadwyedd y polisïau (neu grŵp o bolisïau) a amlinellir yn y NWRTP drafft. Mae'r rhain yn ategu pedwar amcan NWRTP ac mae'n ofynnol i amcanion IWBA ddarparu modd y gellir asesu perfformiad amgylcheddol y cynllun.

Nodwyd amcanion yr IWBA, a restrir yn Nhabl 1 ochr yn ochr â'r cwestiynau gwerthuso, i ddechrau ar y cam cwmpasu ac maent wedi'u creu i ystyried y canlynol: Tabl 1

- **Cyd-destun NWRTP**: mae themâu allweddol o adolygiad o Gynlluniau, Rhaglenni ac Amcanion [cynaliadwyedd] (PPO) (Adroddiad IWBA, Adran 3.2) a'r materion a'r cyfleoedd cynaliadwyedd

allweddol o'r adolygiad data gwaelodlin (Adroddiad IWBA, Adran 4.2), wedi'u defnyddio i ddatblygu amcanion arfarniad sy'n benodol i'r NWRTP.

- **Nodau Llesiant**: Mae uchelgeisiau llesiant Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS) wedi'u cysylltu'n glos â nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015. Mae'r ddeddfwriaeth hon yn pwysleisio lles hirdymor, diogelu'r amgylchedd, a chynnydd cymdeithasol.
- **Asesiadau statudol** - mae amcanion yr arfarniad wedi'u datblygu i gwmpasu gofynion yr asesiadau statudol a amlinellwyd yn Adran 1.3 uchod a'u rheoliadau perthnasol. 1.3

I grynhoi, mae Fframwaith IWBA yn darparu dull strwythuredig i sicrhau bod NWRTP yn cyd-fynd â nodau llesiant ehangach ac yn cyfrannu at ddatblygu cynaliadwy yng Ngogledd Cymru.

Mae pob un o'r cwestiynau a amlinellwyd yn Adran 1.3 wedi cael eu hateb gan ystyried amcanion yr IWBA i ystyried ystod eang o effeithiau posibl polisïau NWRTP.
Mae Tabl 1 yn nodi pa amcan IWBA sy'n berthnasol i bob un o'r pynciau IWBA a gafodd eu cwmpasu yn yr arfarniad, yn ogystal â pha uchelgais Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS) maent yn anelu i fynd i'r afael ag ef.

Tabl 1 - Amcanion yr IWBA, cwestiynau'r arfarniad a sut maent yn cyd-fynd â phob pwnc a thema gyffredinol yr IWBA

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i ddiwallu? A fydd y NWRTP yn.....	Pwnc IWBA Perthnasol	Cyd-fynd ag uchelgais WTS
1. Cefnogi'r gwaith o ddarparu tai a gwasanaethau lleol i ddiwallu anghenion cymunedau lleol	• Cefnogi creu cymunedau sy'n cynnig opsiynau trafnidiaeth hyfyw a chynaliadwy mewn a rhwng lleoliadau? • Gwella mynediad at wasanaethau lleol?	Poblogaeth Iechyd pobl Seilwaith Economi	Pobl a Chymunedau
2. Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol	• Gwella amodau amgylcheddol ac ansawdd bywyd i'r cymunedau mwyaf difreintiedig? • Cefnogi anghenion aelodau'r gymdeithas sydd â nodweddion gwarchodedig? • Gwella hygyrchedd cludiant cyhoeddus a theithio llesol i bob aelod o'r gymuned? • Ymgysylltu â rhan-ddeiliaid, partneriaid a chymunedau lleol? • Creu cyfleoedd ar gyfer cyfranogiad cymunedol? • Cefnogi anghenion cludiant plant?	Poblogaeth Iechyd pobl Treftadaeth ddiwylliannol Cludiant Economi	Pobl a chymunedau

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i ddiwallu? A fydd y NWRTP yn.....	Pwnc IWBA Perthnasol	Cyd-fynd ag uchelgais WTS
3. Gwella iechyd a llesiant y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas ag iechyd corfforol a meddyliol	• Annog y defnydd o deithio llesol? • Gwella cysylltedd rhwng cymunedau lleol, yn enwedig mewn ardaloedd lleol? • Lleihau ynysu cymdeithasol? • Lleihau difrod ffisegol a gwella diogelwch gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth? • Gwella mynediad at wasanaethau iechyd allweddol? • Gwella mynediad at wasanaethau hamdden? • Mynediad cyhoeddus at ofodau gwyrdd?	Poblogaeth Iechyd pobl Defnydd tir a thirwedd Ansawdd aer Sŵn Economi	Pobl a chymunedau
4. Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.	• Achosi niwed neu unrhyw ddirywiad yng nghyflwr unrhyw safleoedd dynodedig? • Arwain at golli cynefinoedd gwerthfawr? • Cyflawni cyfleoedd i adfer neu greu cynefinoedd lled-naturiol? • Cyflawni budd net i fioamrywiaeth a chyfrannu at wytnwch ecosystemau?	Bioamrywiaeth Amodau'r ddaear Yr amgylchedd dŵr	Yr Amgylchedd
5. Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol	• Achosi niwed i unrhyw dirweddau dynodedig neu warchodedig? • Arwain at wella amodau a chymeriad unrhyw dirweddau gwarchodedig neu ddynodedig? • Lleihau effeithiau andwyol traffig y ffordd a pharcio ar dirweddau a dynodiadau? • O ganlyniad, collir darn o'r tir Gorau a Mwyaf Aml-bwrpas (BMV)? • Cyfrannu at reoli teithio mewn ardaloedd twristiaeth yn effeithlon yn ystod cyfnodau prysur?	Defnydd tir a thirwedd Treftadaeth ddiwylliannol Economi	Lleoedd a'r economi
6. Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg	• Achosi niwed uniongyrchol neu anuniongyrchol i asedau treftadaeth dynodedig? • Gwella cyflwr neu leoliad asedau treftadaeth dynodedig? • Darparu mesurau i osgoi a/neu liniaru niwed i asedau treftadaeth heb eu dynodi? • Cefnogi cymunedau Cymraeg? • Cynnwys mentrau i weithredu ac annog defnydd o'r Gymraeg?	Poblogaeth Treftadaeth ddiwylliannol	Diwylliant a'r Iaith Gymraeg

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i ddiwallu? A fydd y NWRTP yn.....	Pwnc IWBA Perthnasol	Cyd-fynd ag uchelgais WTS
7. Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.	• Cael effaith negyddol ar adnoddau dŵr a ddefnyddir ar gyfer echdynnu dŵr? • Cael effaith negyddol ar ansawdd adnoddau dŵr? • Cael effaith negyddol ar iechyd cyffredinol cyrff dŵr? • Helpu i gyflawni mesurau corff dŵr WFD a chefnogi cyrff dŵr WFD i gyflawni statws ecolegol 'da'?	Amodau'r ddaear Yr amgylchedd dŵr	Yr Amgylchedd
8. Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys dim allyriadau) a gwella gwytnwch y seilwaith trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd.	• Helpu i gyrraedd targedau Cymru i fod yn 'sero net' erbyn 2050? • Cynyddu symudiad moddol o geir preifat i gludiant cyhoeddus a theithio llesol. • Cynnwys cyfleoedd i gefnogi datgarboneiddio'r adran drafnidiaeth? • Cefnogi defnydd o danwydd glanach ar gyfer trafnidiaeth, gan gynnwys cerbydau trydan? • Cynnwys mesurau i gynyddu gwytnwch seilwaith presennol a newydd i effeithiau newid hinsawdd? • Lleihau effaith digwyddiadau tywydd eithafol ar y rhwydwaith trafnidiaeth? • Lleihau'r angen i deithio i gael mynediad at gyfleusterau a gwasanaethau allweddol?	Ffactorau hinsawdd Cludiant	Yr Amgylchedd
9. Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol.	• Gwella ansawdd aer i gymunedau? • Achosi dirywiad mewn ansawdd aer? • Cynnwys mentrau i annog pobl i fanteisio ar deithio llesol a chludiant cyhoeddus?	Iechyd pobl Ansawdd aer	Yr Amgylchedd
10. Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol.	• Gwella'r seinluniau lleol? • Arwain at ostyngiad mewn llygredd sŵn? • Cynnwys mentrau i annog pobl i fanteisio ar deithio llesol a chludiant cyhoeddus?	Iechyd pobl Sŵn	Pobl a chymunedau
11. Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai.	• Defnyddio deunyddiau o ffynonellau cynaliadwy a sicrhau bod deunyddiau ac adnoddau'n cael eu defnyddio'n effeithlon? • Cynnwys mentrau trafnidiaeth a seilwaith sy'n golygu bod modd casglu ailgylchu a gwastraff, ei gludo, ei ddidoli a'i reoli'n effeithiol? • Cefnogi trosglwyddo'r fflyd casglu gwastraff i danwydd glanach, megis defnyddio EV? • Annog y defnydd o ddeunyddiau lleol?	Adnoddau a gwastraff Economi	Yr Amgylchedd

Amcanion IWBA	Sut y byddwn yn profi p'un a yw'r amcan wedi'i ddiwallu? A fydd y NWRTP yn.....	Pwnc IWBA Perthnasol	Cyd-fynd ag uchelgais WTS
12. Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth.	• Cynyddu'r tir sydd ar gael ar gyfer datblygu cyflogaeth? • Cefnogi mynediad teg i gyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant? • Gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth i gefnogi busnesau a gweithwyr yn well? • Annog adfywiad a buddsoddiad, yn enwedig mewn ardaloedd mwy difreintiedig? • Gwella mynediad rhwng Lloegr a Gogledd Cymru a gwella mynediad rhwng Gogledd a De Cymru? • Annog mynediad cynaliadwy i gyfleusterau ac atyniadau i dwristiaid? • Cefnogi'r economi wledig? • Gwarchod a gwella harddwch naturiol yr ardal?	Poblogaeth Economi Cludiant	Lleoedd a'r economi

1.7 Sgorio'r arfarniad

Bydd opsiynau NWRTP yn cael eu hasesu yn erbyn amcanion IWBA gan ddefnyddio'r cwestiynau cyfatebol a nodwyd yn Nhabl 2.

Mae sgôr wedi'i neilltuo i bob amcan gan ddefnyddio'r meini prawf a amlinellir yn Nhabl 2 yn dibynnu ar y math a'r lefel o effaith y mae'r polisi NWRTP, neu grŵp o bolisïau, yn debygol o gael ar yr amcan. Mae arfarniad ansoddol (an-rhifol) yn cyd-fynd â hyn sy'n disgrifio'r effeithiau tebygol a nodwyd, gan ddarparu cyfeiriadau lle bo hynny'n briodol.

Tabl 2: Meini Prawf Sgorio IWBA2

Sgôr IWBA	Diffiniad
++	Effaith gadarnhaol sylweddol debygol
+	Effaith gadarnhaol bosibl fychan
0	Effaith ddibwys debygol
-	Effaith negyddol fechan debygol
--	Effaith negyddol sylweddol debygol
?	Effaith debygol yn ansicr
+/-	Yn debygol o fod yn gymysgedd o effeithiau cadarnhaol a negyddol

1.8 Deilliannau'r arfarniad

Mae'r Adroddiad IWBA a'i atodiadau yn cyflwyno'r canlyniadau asesu llawn a manwl ar gyfer y NWRTP. Cyflwynir crynodeb o sgoriau asesu'r IWBA yn Nhabl 3 ac yna naratif asesu mewn ymateb i bedair uchelgais WTS yn Adran 1.9.

Tabl 3 - Sgoriau IWBA ar gyfer pob polisi/grŵp polisi yn erbyn pob Amcan IWBA

Amcanion IWBA	1. Cyflawniad tai a gwasanaethau lleol	2. Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant	3. Iechyd a Llesiant	4. Bioamrywiaeth	5. Ardaloedd cymeriad y dirwedd a safleoedd dynodedig	6. Diwylliant a'r iaith Gymraeg	7. Iechyd dŵr	8. Datgarboneiddio	9. Ansawdd aer	10. Sŵn a seinluniau lleol	11. Economi gylchol a llai o ddefnydd ar ddeunydd crai	12. Ffyniant economaidd
Uchelgais WTS / Grŵp polisi	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi	Diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi
Galluogi newidiadau i ymddygiad teithio												
Polisi CB1 – CB7: Rhoi dewis i bobl ynghylch sut maent yn cymudo	++	?	++	?	+/-	+	+	+	+	+	+	++
Polisi CB8 – CB12: Rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut maent yn cael mynediad at wasanaethau ac addysg	++	++	++	?	0	+	+	++	+	+	+	+
Polisi CB13: Rhoi dewisiadau i bobl mewn ardaloedd gwledig a lled-wledig	+	++	++	+	0	+	+	+	+	+	+	+
Polisi CB14 - CB23: Rhoi gwybodaeth i bobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy a chefnogi'r sector twristiaeth	0	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Bws, coets a chludiant cymunedol												
Polisi PT1: Masnachfreinio Bysiau	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	++

Amcanion IWBA	1. Cyflawniad tai a gwasanaethau lleol	2. Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant	3. Iechyd a Llesiant	4. Bioamrywiaeth	5. Ardaloedd cymeriad y dirwedd a safleoedd dynodedig	6. Diwylliant a'r iaith Gymraeg	7. Iechyd dŵr	8. Datgarboneiddio	9. Ansawdd aer	10. Sŵn a seinluniau lleol	11. Economi gylchol a llai o ddefnydd ar ddeunydd crai	12. Ffyniant economaidd
Uchelgais WTS / Grŵp polisi	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi	Diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi
Polisi PT2 - PT3: Datgarboneiddio'r fflyd bysiau	0	+	+	+	0	0	+/-	++	+	0	+	0
Polisi PT4 – PT5: Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	++
Polisi PT6 – PT8: Gwella'r seilwaith bysiau	+	++	+	+	+	+	+/-	+	+	+	+	+
Polisi PT9 – PT10: Gwneud teithio ar fws yn haws	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Coetsis, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol												
Polisi PT11 – PT12: Gwasanaethau Fflecsi a Galw a Theithio	++	++	+	+	0	+	+	?	?	+	+	+
Polisi PT13: Tacsi	+	+	+	+	0	+	0	+	+	0	+	+
Polisi PT14: Gwasanaethau coets sy'n teithio ymhellach	0	+	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+

Amcanion IWBA	1. Cyflawniad tai a gwasanaethau lleol	2. Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant	3. Iechyd a Llesiant	4. Bioamrywiaeth	5. Ardaloedd cymeriad y dirwedd a safleoedd dynodedig	6. Diwylliant a'r iaith Gymraeg	7. Iechyd dŵr	8. Datgarboneiddio	9. Ansawdd aer	10. Sŵn a seinluniau lleol	11. Economi gylchol a llai o ddefnydd ar ddeunydd crai	12. Ffyniant economaidd
Uchelgais WTS / Grŵp polisi	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi	Diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi
Polisi PT15: Ymglymiad cymunedol mewn rheilffyrdd	+	+	+	+	0	+	0	+	+	0	+	+
Cerdded, Olwyno a Beicio												
Polisi AT1 – AT2: Mynd ati ymhellach i wella'r seilwaith	+	++	++	+/-	0	+	+	++	+	+	+	+
Polisi AT4 – AT6: Gwneud teithio llesol yn fwy deniadol	+	++	++	+/-	0	+	+	++	+	+	?	+
Polisi AT7 – AT11: Arweinyddiaeth a chyllid	+	+	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+
Polisi AT12 – AT14: Llogi beiciau, e-feiciau ac e-sgwteri	+	++	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+
Integreiddio rhwng dulliau												
Polisi IN1 – IN3: Canolfannau symudedd a gorsafoedd porth	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Polisi IN4: Integreiddio	+	++	++	+	+	+	+	+	+	+	+	++

Amcanion IWBA	1. Cyflawniad tai a gwasanaethau lleol	2. Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant	3. Iechyd a Llesiant	4. Bioamrywiaeth	5. Ardaloedd cymeriad y dirwedd a safleoedd dynodedig	6. Diwylliant a'r iaith Gymraeg	7. Iechyd dŵr	8. Datgarboneiddio	9. Ansawdd aer	10. Sŵn a seinluniau lleol	11. Economi gylchol a llai o ddefnydd ar ddeunydd crai	12. Ffyniant economaidd
Uchelgais WTS / Grŵp polisi	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi	Diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi
Polisi IN5 – IN6: Cynlluniau Parcio a Theithio neu Barcio a Rhannu	+	+/-	0	+/-	+	+	+	+	0	0	+	+/-
Porthladdoedd a Chludo Llwythi												
Polisi PF1 – PF2: Porthladdoedd	+	+	+/-	--	+	+	?	+/-	+/-	+/-	-	++
Polisi PF3: Cludo llwythi ar y ffyrdd	+	+	+	?	?	+	-	?	+/-	+	0	0
Polisi PF4: HGVs Allyriadau Isel	0	+	+	0	0	0	+/-	++	+	0	+	+
Polisi PF5 – PF8: Danfoniadau lleol	+	+	+/-	?	?	?	+/-	+	+	+	+	+
Polisi PF9: Cludo llwythi ar y rheilffordd	0	+/-	+	0	0	0	+	+	+	+	+	+
Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio												
Polisi RS1 – RS2: Cynnal a chadw	+	+	+	+	+	+	0	+	0	+	0	+
Polisi RS3 – RS4: Diogelwch Ffyrdd	++	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	+

Amcanion IWBA	1. Cyflawniad tai a gwasanaethau lleol	2. Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant	3. Iechyd a Llesiant	4. Bioamrywiaeth	5. Ardaloedd cymeriad y dirwedd a safleoedd dynodedig	6. Diwylliant a'r iaith Gymraeg	7. Iechyd dŵr	8. Datgarboneiddio	9. Ansawdd aer	10. Sŵn a seinluniau lleol	11. Economi gylchol a llai o ddefnydd ar ddeunydd crai	12. Ffyniant economaidd
Uchelgais WTS / Grŵp polisi	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi	Diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Yr Amgylchedd	Pobl a chymunedau	Yr Amgylchedd	Lleoedd a'r Economi
Polisi RS5 – RS6: Parcio cyhoeddus mewn trefi a dinasoedd	+/-	+/-	+/-	+	+	0	+	+	+	+	+	+
Polisi RS7 – RS11: Cerbydau allyriadau isel	+	+	+	+	0	0	+	+	+	0	+	+
Polisi RS12 – RS13: Clybiau ceir / rhannu ceir	+	++	+	0	0	0	0	+	+	0	+	+
Mynediad ar y ddaear at awyrennau												
Polisi AV1: Mynediad ar y ddaear at awyrennau	+	+	0	0	0	0	0	--	+	0	+	+
Cysylltedd Digidol												
Polisi DC1: Cysylltedd digidol	+	+	+	+	0	+	+	++	+	+	+	+
Cynllunio defnydd tir												
Polisi CB19 – LU6	Mae Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd hefyd yn gyfrifol am Gynllun Datblygu Strategol ar gyfer Gogledd Cymru. Fodd bynnag, gan y bydd yn gofyn am amryw o asesiadau statudol ei hun, nid yw hyn wedi'i gynnwys yn yr IWBA hwn.											

1.9 Uchelgeisiau Llesiant Cymru

Mae'r uchelgeisiau llesiant a nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn cyfrannu at y nodau yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae pob un o'r amcanion yn yr arfarniad yn cyfrannu at y pedwar uchelgais llesiant. Mae'r rhain yn cael eu hystyried mewn mwy o fanylder yn yr adran hon. Mae arfarniadau llawn a chyfeiriadau cysylltiedig wedi'u cynnwys yn yr adroddiad IWBA a'r atodiadau cysylltiedig.

1.9.1 Sut bydd y NWRTP o fudd i bobl a chymunedau?

Mae Amcanion IWBA 1, 2, 3 a 10 yn asesu effeithiau'r NWRTP ar gydraddoldeb, iechyd a diogelwch, ac yn darparu'n uniongyrchol i lesiant pobl a chymunedau. Mae'r polisïau'n chwarae rhan allweddol wrth greu system drafnidiaeth sy'n hyrwyddo gwell deilliannau iechyd ac yn meithrin mwy o gydraddoldeb ledled Cymru, sy'n cyd-fynd ag Amcanion Cludiant Cyhoeddus Hygyrch a Chynhwysol Llywodraeth Cymru[1], y blaenoriaethau a nodir yn fframwaith Gweithredu ar Anabledd[2] a strategaethau Cysylltu Cymunedau[3] a Chymru Oed Gyfeillgar[4] .

Amcan 1 - Cefnogi cyflawniad tai a gwasanaethau lleol i gwrdd ag anghenion cymunedau lleol

Mae'r arfarniad yn nodi y byddai polisïau (AT1-AT14) yn hyrwyddo isadeiledd teithio llesol, gan annog ffyrdd iachach o fyw drwy ei wneud yn haws cerdded a beicio i wasanaethau hanfodol megis gofal iechyd ac addysg. Mae mwy o weithgarwch corfforol drwy deithio llesol hefyd yn helpu i leihau cyfraddau gordewdra a thros 20 o gyflyrau cronig fel clefyd coronaidd y galon, strôc, clefyd siwgr math 2 mewn cymunedau lleol, gan helpu i fodloni ymrwymiadau yn unol â Strategaeth 'Pwysau Iach: Cymru Iach'[5].

Mae gwell systemau cyflenwi lleol a llai o dagfeydd (PF1-PF9) o fudd i'r amgylchedd a mwynderau lleol, ac yn cyfrannu at well iechyd y cyhoedd o ganlyniad i well ansawdd aer, llai o sŵn a llai o orbryder a achosir gan ffyrdd prysur.

Byddai gwelliannau (PT1-PT15) yn cyfrannu at fynediad mwy dibynadwy at wasanaethau hanfodol, ac o fudd yn benodol i ardaloedd difreintiedig a chymunedau gwledig. Mae gwell tocynnau, amseroedd teithio a dibynadwyedd gwasanaeth yn gwneud cludiant cyhoeddus yn fwy hygyrch. Byddai datrysiadau hyblyg a arweinir gan y gymuned yn cael eu dylunio i ddiwallu anghenion lleol penodol, gan feithrin cynhwysiad a chydlyniant cymdeithasol.

Mae polisïau (DC1-DC2) yn annog gweithio o bell a mynediad at wasanaethau, gan gynyddu cyfleoedd cyflogaeth, (yn enwedig ar gyfer grwpiau sy'n llai abl i deithio i'r gwaith (e.e. pobl anabl, gofalwyr, a phobl heb fynediad at drafnidiaeth breifat) a llythrennedd digidol, sy'n helpu mwy o bobl i ddefnyddio cludiant cyhoeddus yn hyderus.

---

[1] Llywodraeth Cymru, Datganiad Polisi: Amcanion Cludiant Cyhoeddus Hygyrch a Chynhwysol, Rhagfyr 2017. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2017-12/policy-statement-accessible-and-inclusive-public-transport-objectives.pdf [Cyrchwyd 02/12/2024]

[2] Llywodraeth Cymru, Gweithredu ar Anabledd: Yr Hawl i Fyw'n Annibynnol, 2019. Ar gael ar-lein yn: action-on-disability-the-right-to-independent-living-framework-and-action-plan.pdf [Cyrchwyd 02/12/2024]

[3] Llywodraeth Cymru, Strategaeth Cysylltu Cymunedau, 2020. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2020-02/connected-communities-strategy-document.pdf [Cyrchwyd 02/12/2024]

[4] Llywodraeth Cymru, Cymru Oed Gyfeillgar: ein strategaeth ar gyfer cymdeithas sy'n heneiddio, 2021. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/age-friendly-wales-our-strategy-ageing-society-html [Cyrchwyd 02/12/2024]

[5] Llywodraeth Cymru, Strategaeth Pwysau Iach, 2019. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-10/healthy-weight-healthy-wales_0.pdf [Cyrchwyd 02/12/2024]

Mae gwelliannau i'r seilwaith ffyrdd (RS1-RS13) yn gwneud ffyrdd yn wydn o ran yr hinsawdd ac yn fwy diogel, gan leihau'r risg o ddamweiniau a chostau cysylltiedig. Nod annog opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy trwy daliadau parcio rheoledig ac ail-ddynodi lle o barcio (RS5-RS6) yw lleihau'r ddibyniaeth ar gerbydau preifat, a allai leihau cyfraddau damweiniau.

Yn gyffredinol, nod y polisïau hyn yw creu system drafnidiaeth mwy cynhwysol, iach a diogel drwy wella cludiant cyhoeddus, llwybrau teithio llesol a seilwaith ffyrdd, gan ymdrin ag anghenion penodol cymunedau lleol ar yr un pryd.

Amcan 2 - Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol

Canfu'r arfarniad y byddai gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus yn creu system drafnidiaeth sy'n hyrwyddo iechyd, cydraddoldeb a diogelwch. Mae'r polisïau hyn yn canolbwyntio ar wella mynediad at wasanaethau hanfodol, cyflogaeth, addysg a chyfleoedd hamdden, sy'n benodol o fudd i bobl dan anfantais economaidd-gymdeithasol, unigolion iau a hŷn, pobl anabl, a'r rhai o grwpiau mwyafrif ethnig byd-eang. Trwy feithrin rhwydwaith trafnidiaeth integredig ac annog dulliau teithio llesol fel cerdded, olwyno a beicio, mae'r polisïau hyn yn gwella rhyngweithio cymdeithasol, yn lleihau unigedd, ac yn gwella lles cymunedol.

Mae'r polisïau'n blaenoriaethu cysylltu ardaloedd gwledig â gwasanaethau hanfodol, a thrwy hynny leihau anghydraddoldeb cyfleoedd i gymunedau gwledig. Mae datrysiadau trafnidiaeth hyblyg, a arweinir gan y gymuned a hyrwyddo gwasanaethau tacsis diogel yn cefnogi poblogaethau bregus ymhellach megis pobl hŷn, plant a phobl anabl. Maent hefyd o fudd i'r grwpiau hynny sydd â risg uwch o droseddau casineb megis merched, grwpiau sy'n dioddef hiliaeth a phobl o'r gymuned LHDTC+ ac sy'n fwy tebygol o ddefnyddio tacsis gan eu bod yn cael eu hystyried yn fwy diogel na chludiant cyhoeddus safonol.

Byddai gwelliannau mewn seilwaith teithio llesol a thrafnidiaeth aml-foddol yn gwneud cerdded, olwyno, beicio a chludiant cyhoeddus yn fwy hygyrch i bawb, gan leihau anghydraddoldeb trafnidiaeth. At hynny, byddai polisïau sy'n hyrwyddo datblygiad porthladdoedd ac yn gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus i'r porthladdoedd hyn yn hybu ffyniant economaidd i gymunedau arfordirol yng Ngogledd Cymru, sy'n wynebu lefelau uwch o amddifadedd o'i gymharu â rhannau eraill o'r rhanbarth. Byddai hyrwyddo cerbydau allyriadau isel yn cynnig buddion iechyd, yn enwedig i grwpiau bregus sy'n sensitif i lygredd aer (e.e. plant, merched beichiog, pobl hŷn, pobl â chlefyd anadlol).

At ei gilydd, byddai polisïau NWRTP yn cyfrannu at wella cysylltiadau cymunedol, hyrwyddo datblygiad economaidd a gwella cyfle cyfartal i gymunedau ledled Gogledd Cymru.

Amcan 3 - Gwella iechyd a lles y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas ag iechyd corfforol a meddyliol

Mae'r arfarniad yn tynnu sylw at y ffaith bod y polisïau'n anelu at ddatblygu system drafnidiaeth sy'n gwella iechyd a diogelwch drwy wella cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol. Mae hyn yn annog gweithgarwch corfforol a thrwy hynny'n lleihau'r risg o ordewdra a chlefydau cronig eraill. Mae'r polisïau'n canolbwyntio ar greu trafnidiaeth gynaliadwy, hygyrch sy'n lleihau unigedd cymdeithasol ac yn gwella cysylltedd â gofal iechyd, hamdden a chyfleusterau cymunedol. Byddai'r gwelliannau hyn yn arwain at fuddion iechyd i bawb ond byddent o fudd arbennig i grwpiau mwy bregus sy'n dibynnu mwy ar gludiant cyhoeddus, megis pobl hŷn, pobl anabl a phobl sy'n profi amddifadedd economaidd-gymdeithasol.

Byddai gwelliannau i'r rhwydwaith bysiau a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw mewn ardaloedd gwledig hefyd yn darparu opsiynau trafnidiaeth mwy cynaliadwy ac yn gwella mynediad i'r rhai heb gerbyd preifat yn yr ardaloedd hyn at wasanaethau hanfodol. Byddai hyn yn gwella cysylltedd cymdeithasol ac yn hyrwyddo gweithgarwch corfforol, gan arwain at well deilliannau iechyd corfforol a meddyliol.

Mae rhwydweithiau trafnidiaeth integredig yn symleiddio'r trosglwyddo rhwng dulliau, gan annog pobl i fanteisio ar gludiant cyhoeddus gyda systemau tocynnau gwell a'i wneud yn haws i'w ddefnyddio tra hefyd yn lleihau costau i deithwyr. Byddai hyn yn helpu pobl sy'n deithwyr mwy nerfus, neu'r rhai sy'n gweld systemau presennol yn rhy gymhleth a ddim yn hawdd eu defnyddio. Byddai'r gwelliannau mewn fforddiadwyedd hefyd o fudd anghymesur i bobl sy'n profi amddifadedd economaidd-gymdeithasol, a'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd mwy gwledig, gan leihau unigedd cymdeithasol a chynyddu mynediad at gyflogaeth a hyfforddiant sy'n benderfynyddion cryf ar iechyd corfforol a meddyliol.

Mae polisïau datblygu porthladdoedd yn debygol o arwain at ddeilliannau iechyd cymysg, gan gydbwyso opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy, a gwell cysylltedd i gyflogaeth, gyda phroblemau ansawdd aer posib o ganlyniad i fwy o HGVs yn yr ardal. Mae polisïau ffyrdd a strydoedd yn gwella diogelwch ac yn cefnogi mentrau cludiant cyhoeddus, tra bod polisïau cysylltedd digidol yn lleihau anghenion teithio, lleddfu straen a gwella mynediad i gyflogaeth, yn enwedig i bobl â chyfrifoldebau gofalu (fel rhieni plant ifanc) neu bobl ag anableddau.

Amcan 10 - Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol.

Nod polisïau NWRTP yw gwella opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy a gwella hygyrchedd a chysylltedd, gan arwain at newid o ddefnyddio'r car preifat i deithio llesol a chludiant cyhoeddus. Disgwylir i'r newid hwn leihau traffig ac yna leihau lefelau sŵn a dirgryniad, gan fod o fudd i barthau blaenoriaethu sŵn ac ardaloedd preswyl (yn enwedig ardaloedd preswyl ar hyd rhannau o'r A55, A47, A4087, A547, A5119, A494, A550, A483 a'r A5152).

Gallai gwelliannau i gyfleusterau porthladd a chynnydd dilynol mewn symudiadau cludo llwythi gynyddu sŵn yn lleol, er y gallai dewis safleoedd yn ofalus liniaru hyn. Mae polisïau sydd â'r nod o wella cyfleusterau i HGVs (a'u gyrwyr) yn cynnwys datblygu canolfannau cyfuno cludo llwythi ac ardaloedd parcio/gwasanaethau penodol ar gyfer HGVs sydd oddi wrth canol trefi ac ardaloedd preswyl. Byddai hyn, yn ogystal ag annog mwy o gludo llwythi ar y rheilffyrdd, yn lleihau traffig HGV mewn canol trefi a fyddai, ynghyd â defnydd cynyddol o Gerbydau Trydan, yn lleihau aflonyddwch sŵn ymhellach. Byddai polisïau cynnal a chadw a diogelwch ffyrdd yn lleihau sŵn sy'n gallu bod yn broblem ar hyd ffyrdd sydd wedi'u cynnal a'u cadw'n wael. Yn ogystal, bydd mentrau cysylltedd digidol yn lleihau'r angen i deithio, yn enwedig ar gyfer gwaith, ac yn gwella mynediad i wybodaeth cludiant cyhoeddus. Mae hyn yn hyrwyddo teithio cynaliadwy ac yn lleihau'r defnydd o gerbyd preifat, gan gyfrannu at system drafnidiaeth ddistawach, iachach a mwy diogel.

1.9.2 Sut y bydd y NWRTP o fudd i'r Amgylchedd?

Mae Amcanion 4, 7, 8, 9 ac 11 IWBA yn asesu effeithiau'r NWRTP ar yr amgylchedd, gan ymgorffori agweddau sy'n ymwneud â lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth, sydd o fudd i fioamrywiaeth a gwytnwch ecosystemau a lleihau gwastraff. Nod y polisïau yw cynyddu'r defnydd o deithio llesol a chludiant cyhoeddus, a/neu gynyddu'r defnydd o gerbydau allyriadau isel; byddai hyn yn arwain at leihad mewn allyriadau a llygredd oddi ar y ffyrdd, dau beth sy'n gallu effeithio'n andwyol ar rywogaethau a chynefinoedd. Mae'r polisïau yn cynnwys mentrau datgarboneiddio sy'n

lleihau'r defnydd o ddeunyddiau crai (h.y. tanwydd), sy'n arwain at well ansawdd aer a gwytnwch hinsawdd, gan gyfrannu at dargedau Newid Hinsawdd Cymru a chyllidebau carbon.[6]

Amcan 4 - Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig

Nod polisïau NWRTP yw lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr, cynnal bioamrywiaeth a gwella gwytnwch ecosystemau drwy hyrwyddo teithio llesol, cludiant cyhoeddus a cherbydau allyriadau isel.

Mae'r polisïau hyn yn annog symud oddi wrth y defnydd o gar preifat, gan leihau'r allyriadau traffig a llygredd a achosir gan yr hyn sydd ar y ffordd, ac felly lliniaru effeithiau andwyol ansawdd aer a dŵr gwael ar rywogaethau a chynefinoedd. Byddai gwell opsiynau teithio cynaliadwy i ardaloedd ac atyniadau twristaidd o gymorth i atal y niwed ecolegol allai ddeillio o barcio amhriodol, sy'n broblem benodol ym Mharc Cenedlaethol Eryri. Fodd bynnag, mae'n bosib y gallai hefyd gynyddu pwysau ymwelwyr i'r ardaloedd hyn gan arwain at niwed i gynefinoedd ecolegol.

Ar hyn o bryd, nid yw'n glir a fydd gwelliannau isadeiledd trafnidiaeth angen tir ychwanegol. Mae hyn yn arbennig o berthnasol i'r polisïau seilwaith porthladd a chludo llwythi, oherwydd gallai datblygiad fygwth bioamrywiaeth ar safleoedd gwarchodedig megis Ardal Gwarchodaeth Arbennig Morwenoliaid Ynys Môn ac Ardal Cadwraeth Arbennig Gogledd Môn Forol. Gallai gweithgareddau datblygu yn yr ardaloedd hyn gynyddu'r pwysau ar y cynefinoedd sensitif hyn. Felly, byddai cynllunio gofalus ar lefel prosiect yn hanfodol er mwyn osgoi effeithiau negyddol ar fioamrywiaeth a daearamrywiaeth o aflonyddwch ffisegol pan fydd/os bydd angen tir.

Byddai polisïau sy'n ceisio gwella creu lleoedd mewn canolfannau trefol trwy ddisodli mannau parcio gyda gwelliannau ecolegol yn cyfrannu'n gadarnhaol tuag at fudd net ar gyfer bioamrywiaeth, cyn belled eu bod wedi'u dylunio'n sensitif yn defnyddio gwaith plannu rhywogaethau priodol.

Amcan 7 - Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr

Nod polisïau NWRTP yw lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a gwarchod buddion iechyd dŵr a bioamrywiaeth drwy hyrwyddo llwybrau cludiant cyhoeddus a theithio llesol, gan annog symud oddi wrth gerbydau preifat. Mae polisïau megis PF9 yn cefnogi cludo llwythi ar y rheilffyrdd, tra bod DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol i leihau'r angen i deithio ar gyfer cyflogaeth, a thrwy hynny'n lleihau traffig ar y ffyrdd a'i lygryddion cysylltiedig. Mae ecosystemau dyfrol yn elwa o'r lleihad hwn drwy leihau faint o lygryddion olew, saim ac sydd yn yr awyr sy'n mynd i ddyfrffyrdd. Fodd bynnag, gallai rhai polisïau, megis PF3, sy'n gwella seilwaith HGV, gynyddu traffig, llygredd ac allyriadau carbon HGV mewn ardaloedd penodol megis y llwybrau sy'n darparu mynediad i'r porthladdoedd. Yn ogystal, gallai datblygu canolfannau hydrogen (PF4) ac ehangu porthladdoedd (PF1-PF9) gael effaith negyddol ar adnoddau ac ansawdd dŵr os na chaiff ei reoli'n briodol oherwydd y cyfaint mawr o ddŵr sydd ei angen i gynhyrchu hydrogen.

[6] Llywodraeth Cymru, Targedau newid hinsawdd a chyllidebau carbon, 2021. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/climate-change-targets-and-carbon-budgets [Cyrchwyd 02/12/2024]

Amcan 8 - Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys dim allyriadau) a gwella gwytnwch y seilwaith trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd

Nod polisïau NWRTP yw creu system drafnidiaeth gynaliadwy sy'n lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac yn gwneud y rhwydwaith yn fwy gwydn o ran effeithiau newid hinsawdd megis llifogydd. Drwy annog newid i gludiant cyhoeddus a theithio llesol, ynghyd ag integreiddio cerbydau dim allyriadau i'r fflyd cludiant cyhoeddus, byddai'r polisïau hyn yn lleihau allyriadau carbon. Mae polisïau eraill fyddai'n cyfrannu at ddatgarboneiddio'r sector trafnidiaeth yn cynnwys y rhai sy'n ymwneud â datblygu mentrau trafnidiaeth dan arweiniad y gymuned, canolfannau hydrogen, gwella opsiynau cludo llwythi ar y rheilffyrdd, hyrwyddo cerbydau trydan gan gynnwys gwell seilwaith gwefru cerbydau trydan a beiciau e-cargo ar gyfer danfoniadau lleol.

Yn ogystal, mae polisïau cysylltedd digidol yn hyrwyddo gweithio o bell ac yn gwella mynediad i wybodaeth cludiant cyhoeddus, gan leihau'r angen i deithio ac annog newid i ddulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy; dau beth sy'n gymorth i leihau allyriadau.

Amcan 9 - Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol

Nod polisïau NWRTP yw lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a gwella ansawdd aer drwy hyrwyddo teithio llesol, cludiant cyhoeddus a cherbydau allyriadau isel.

Mae polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, ac IN1-IN6 yn annog newid o geir preifat i drafnidiaeth gynaliadwy, gan wella ansawdd aer. Mae polisïau PT11-PT13 a DC1-DC3 yn gwella hygyrchedd a chysylltedd, gan gefnogi'r newid hwn i ddulliau trafnidiaeth cynaliadwy ymhellach. Mae polisïau PT2-PT3, AT12-AT14, PF4, a RS7-RS11 yn cefnogi'r trosglwyddiad i gerbydau dim allyriadau, sydd o fudd i ansawdd aer, yn enwedig mewn canolfannau trefol megis Wrecsam a Bangor ond hefyd mewn canolfannau trefol eraill. Mae polisïau porthladdoedd a chludo llwythi (PF1-PF9) yn hyrwyddo trafnidiaeth gynaliadwy a gorsafoedd rheilffordd, er y gallai mwy o symudiadau HGV a anogir gan welliannau i seilwaith porthladd gael effaith andwyol ar ansawdd aer lleol. Byddai polisïau DC1-DC3 yn cyfrannu at leihad mewn allyriadau drwy hwyluso gweithio o bell a gwella mynediad digidol i wybodaeth cludiant cyhoedd fyddai'n ei gwneud yn haws ac yn fwy cyfleus i bobl ddefnyddio cludiant cyhoeddus.

Amcan 11 - Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai

Nid oes unrhyw bolisi yn y NWRTP sy'n ymgorffori egwyddorion economi gylchol yn uniongyrchol. Fodd bynnag, er diben yr amcan IWBA hwn, mae tanwydd wedi cael ei ystyried fel deunydd crai. Nod y polisïau a gynigir yn y NWRTP yw gwella opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy a gwella eu hygyrchedd, gan annog newid o ddefnyddio'r car preifat i deithio llesol a chludiant cyhoeddus. Byddai hyn, yn ogystal â pholisïau sy'n lleihau'r angen i deithio (e.e. gwell cysylltedd digidol sy'n galluogi gweithio o bell) yn lleihau'r defnydd o danwydd a byddai'n cael ei wella ymhellach trwy gludiant cyhoeddus ei hun yn defnyddio niferoedd cynyddol o gerbydau allyriadau isel/dim allyriadau.

Byddai hyrwyddo tanwydd glanach megis datblygu canolfannau hydrogen yng Nglannau Dyfrdwy a Chaergybi hefyd yn cefnogi'r defnydd o ddeunyddiau o ffynonellau lleol. Er y gallai fod angen defnydd materol ar gyfer datblygu seilwaith, nid oes unrhyw wybodaeth benodol ar gael ar hyn o bryd ac felly mae'r effaith yn ansicr ar hyn o bryd.
Gallai twf mewn porthladdoedd gynyddu symudiadau HGV a defnydd o danwydd, ond gallai polisïau sy'n cefnogi tanwydd glanach a seilwaith Cerbydau Trydan helpu i liniaru unrhyw effeithiau andwyol cysylltiedig.

1.9.3 Sut bydd y NWRTP o fudd i leoedd a'r economi?

Mae Amcanion 5 a 12 IWBA yn asesu effeithiau'r NWRTP ar leoedd a'r economi, gan werthuso sut mae polisïau yn cyfrannu at greu lleoedd, arloesedd a symudiadau cludo llwythi cynaliadwy. Gall mentrau a amlinellwyd yn y polisïau hyn leihau tagfeydd a phwysau parcio a achosir gan dwristiaeth, a thrwy hynny liniaru effeithiau andwyol parcio amhriodol ar fwynderau gweledol yn yr ardaloedd hyn a chynnal cyfanrwydd tirweddau lleol. Mae gwell cysylltedd trafnidiaeth cynaliadwy i ganolfannau economaidd ac atyniadau twristaidd yn annog adfywiad a buddsoddiad mewn ardaloedd mwy difreintiedig a gwledig. Mae mentrau polisi hefyd yn cyfrannu at wella mynediad rhwng Lloegr a Gogledd Cymru a Gogledd a De Cymru ar gyfer cyflogaeth a thwristiaeth a gwella symudiad cludo llwythi, gan gyfrannu at ffyniant economaidd.

Amcan 5 - Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol

Mae polisïau CB1-CB23 a PT1-PT15 yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol, sy'n cyfrannu at liniaru effeithiau andwyol traffig cynyddol, yn enwedig mewn ardaloedd sensitif megis Parc Cenedlaethol Eryri. Drwy hyrwyddo opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy, gall y polisïau hyn helpu i leihau tagfeydd a phwysau parcio a achosir gan dwristiaeth, a thrwy hynny liniaru effeithiau andwyol parcio amhriodol ar fwynderau gweledol yn yr ardaloedd hyn a chynnal cyfanrwydd tirweddau lleol.

Gallai gwelliannau i isadeiledd trafnidiaeth arwain at effeithiau andwyol ar ddynodiadau a thirweddau lle mae angen newidiadau ffisegol (e.e. adeiladu ffordd, ehangu porthladd a seilwaith parcio neu deithio llesol) felly bydd cynllunio a gweithredu gofalus yn hanfodol ar lefel prosiect i sicrhau nad yw unrhyw ddatblygiadau cysylltiedig yn effeithio ar werth golygfaol a diwylliannol yr ardal.

Tra bod polisïau AT1-AT14 yn cefnogi gwelliannau i seilwaith teithio llesol, gan wneud teithio llesol yn fwy hygyrch, hyd yn oed i dwristiaid, mae'r polisïau yn annhebygol o leihau'r defnydd o gerbydau mewn ardaloedd mwy diarffordd sy'n adnabyddus am eu cymeriad tirwedd arbennig. Mae polisïau IN1 - IN6 yn hyrwyddo'r datblygiad o ganolfannau symudedd ac integreiddio cludiant cyhoeddus yn well, gan hwyluso'r trawsnewidiadau rhwng dulliau trafnidiaeth a chefnogi newid moddol o gerbydau preifat i drafnidiaeth gynaliadwy. Disgwylir i'r newid hwn leddfu effeithiau andwyol tagfeydd traffig a phwysau parcio ar gyrchfannau twristaidd poblogaidd, gan wella mwynderau gweledol.

Gallai ailddyrannu gofod ffyrdd a pharcio ac annog defnydd car un ddeiliadaeth trwy daliadau parcio sy'n cael eu hyrwyddo trwy bolisïau RS5 – RS6, arwain at lai o draffig ar y ffyrdd a phwysau parcio, gan wella mwynderau gweledol trefi a dinasoedd. Byddai hyn yn cael ei wella ymhellach wrth i fannau parcio gael eu hailddyrannu i ddatblygu lleoedd o ansawdd uchel.

Amcan 12 - Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth

Mae polisïau sy'n ymwneud â galluogi newidiadau i ymddygiad teithio (CB1-CB23) yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol i safleoedd cyflogaeth mawr (megis Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Stad Ddiwydiannol Wrecsam a Pharc Busnes Caer), addysg a chyrchfannau teithio. Mae hyn yn cefnogi mynediad teg i gyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant, gan fod o fudd penodol i gymunedau mewn trefi arfordirol sy'n profi lefelau uwch o amddifadedd cymdeithasol yn ogystal â chymudwyr i barthau buddsoddi.

Mae mentrau trafnidiaeth a arweinir gan y gymuned yn gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth, gan gefnogi busnesau a gweithwyr ac annog twristiaeth gynaliadwy. Mae gwell

cysylltedd trafnidiaeth cynaliadwy i ganolfannau economaidd ac atyniadau twristaidd yn annog adfywiad a buddsoddiad mewn ardaloedd mwy difreintiedig a gwledig.

Mae mentrau polisi sy'n gwella cysylltedd trafnidiaeth cynaliadwy hefyd yn cyfrannu at wella mynediad rhwng Lloegr a Gogledd Cymru a Gogledd a De Cymru ar gyfer cyflogaeth a thwristiaeth, gan wella ffyniant economaidd ymhellach.

Mae'r polisïau sy'n ymwneud â bysus, coetsis a chludiant cymunedol (PT1- PT10, IN4) yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau bws, gan hwyluso teithio ar gludiant cyhoeddus rhwng ardaloedd cyflogaeth mawr yng Ngogledd Cymru ac ardaloedd cyfagos Gogledd Lloegr, yn cynnwys Caer a Glannau Dyfrdwy, a chanolbwyntio ar fannau targed sy'n peri pryder fel croesfannau'r Fenai.

Drwy feithrin cysylltedd rhwng cymunedau a'r canolfannau cyflogaeth hyn, mae'r polisïau yn ceisio darparu mynediad teg i gyfleoedd swyddi, addysg a gwasanaethau hanfodol, sydd o fudd yn benodol i bobl sy'n profi amddifadedd economaidd-gymdeithasol ac unigolion sy'n dibynnu mwy ar ddulliau trafnidiaeth gyhoeddus. Mae polisïau yn cynnwys mentrau i ddylunio llwybrau a gwasanaethau i ddiwallu anghenion cwsmeriaid, sy'n gwella cysylltedd a mynediad i gyfleoedd a gwasanaethau.

Mae polisïau PT11- PT15 yn canolbwyntio ar ddatrysiadau trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n gwella diogelwch, hygyrchedd a hyblygrwydd. Mae'r polisïau yn cefnogi'r economi leol drwy wella mynediad i weithleoedd i bobl heb fynediad i gar preifat ac yn ehangu daearyddiaeth twristiaeth sy'n hygyrch ar gludiant cyhoeddus. Gall hyn annog adfywiad a buddsoddiad ymhellach mewn ardaloedd mwy difreintiedig. Mae integreiddio cerbydau allyriadau isel yn cryfhau gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth sy'n lliniaru risgiau o amhariadau tanwydd ffosil.

Mae polisïau sy'n cefnogi gwelliannau i seilwaith teithio llesol (AT1-AT14, IN1-IN2) yn debygol o annog teithio mwy cynaliadwy (gan gynnwys mwy o ddefnydd trafnidiaeth gyhoeddus) i gael mynediad at gyfleoedd addysgol, hyfforddiant a chyflogaeth sydd o fudd i ffyniant economaidd hirdymor y rhanbarth. Mae AT12 - AT14 yn cefnogi llogi beiciau/e-feiciau sy'n cynhyrchu incwm ar gyfer y busnesau hyn ac yn hwyluso teithio llesol i ac o ganol dinasoedd ymhlith twristiaid, gan gefnogi economïau lleol.

Mae polisïau IN5-IN6 yn ymwneud â gwelliannau i gynlluniau Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu, a fyddai'n cyfrannu at lai o dagfeydd mewn canolfannau trefol. Er bod tagfeydd is yn lleihau amser teithio (ac felly'n rhyddhau amser ar gyfer gwaith neu hyfforddiant mwy cynhyrchiol) a gall annog busnesau i leoli mewn ardal (oherwydd mwynderau lleol gwell), gall gael effaith cwbl groes os oes angen cymorthdaliadau gan yr economi leol, a bydd felly'n rhwystro twf economaidd[7]. Fodd bynnag, dangoswyd hefyd bod prosiectau Parcio a Theithio yn fwyaf llwyddiannus pan fyddant yn benodol ar gyfer darparu mwy o barcio am resymau twf economaidd neu reoli traffig, yn hytrach na gwella symudedd cynaliadwy[8]. Felly, byddai deilliannau economaidd yn dibynnu ar leoliad a bwriad y cyfleusterau Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu.

Mae polisïau PF1-PF2 yn cefnogi twf datblygiadau porthladd sy'n darparu mwy o gyfleoedd cyflogaeth ac yn cyfrannu at dwf economaidd. Byddai hyn yn annog adfywiad a buddsoddiad mewn ardaloedd o gwmpas porthladdoedd Caergybi, Ynys Môn a Mostyn, a fyddai o fudd i gymunedau mwy difreintiedig yn yr ardaloedd. Mae'r polisïau hefyd yn canolbwyntio ar gludo llwythi a gwella cysyllted tu hwnt i'r porthladdoedd, sy'n hybu datblygiad economaidd ymhellach. Drwy gefnogi datblygiad canolfannau hydrogen, mae PF4 yn cyfrannu at fwy o gyfleoedd cyflogaeth yng Ngogledd

[7] Asesiad egwyddorion cyntaf Parcio a Theithio, Prifysgol Leeds

[8] Parkhurst, G. a Meek, S. (2014). Effeithiolrwydd parcio a theithio fel mesur polisi ar gyfer symudedd mwy cynaliadwy. Pennod 9 yn Ison, S. a Mulley, C. (Eds) Parking Issues and Policies. Emerald, 185-211.

Cymru. Ymhellach, gallai cyflwyno canolfannau cyfuno cludo llwythi drwy PF6 - PF7 greu cyfleoedd cyflogaeth newydd. Byddai newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd (PF9) yn gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth (drwy wella dibynadwyedd, capasiti ac amlder cludo llwythi ar y rheilffyrdd, a hefyd leihau tagfeydd ar y ffyrdd) gan gefnogi busnesau a gweithwyr yn well ac annog buddsoddiad yn y rhanbarth.

Mae polisïau RS1- RS11 sy'n ymwneud â ffyrdd, strydoedd a pharcio yn hyrwyddo cysylltiadau trafnidiaeth diogel, gwydn o ran yr hinsawdd a dibynadwy i wella mynediad at gyflogaeth, addysg a thwristiaeth. Gallai seilwaith trafnidiaeth gynaliadwy fel cynlluniau Parcio a Theithio, Parcio a Rhannu a seilwaith gwefru Cerbydau Trydan, wella amodau ffyrdd a theithio, gan gynnig costau teithio is ac opsiynau trafnidiaeth i'r rhai heb geir, annog twristiaeth a chefnogi'r economïau lleol. Byddai gwell cysylltedd rhanbarthol a thraws-gwlad hefyd yn annog adfywio a buddsoddi, yn enwedig mewn ardaloedd mwy difreintiedig sy'n gysylltiedig â rhwydweithiau priffyrdd.

Gallai gwella mynediad cludiant cyhoeddus i feysydd awyr (AV1) hwyluso cyfleoedd busnes rhyngwladol. Bydd gwell cysylltedd digidol (DC1- DC3) yn cefnogi cyfleoedd gweithio o bell, gan hwyluso gweithgarwch economaidd drwy annog ychwanegiadau i'r marchnadoedd swyddi drwy gynnig amserlenni gweithio hyblyg a lleihad yn yr angen i deithio. Mae hefyd yn helpu i wella dibyniaeth ar y rhwydwaith trafnidiaeth, cefnogi gwell cynllunio teithiau trwy drafnidiaeth gynaliadwy, cefnogi gweithwyr sy'n cymudo ac annog twristiaeth gynaliadwy.

1.9.4 Sut y bydd NWRTP o fudd i ddiwylliant a'r Gymraeg?

Mae Amcan 6 IWBA yn asesu effeithiau'r NWRTP ar ddiwylliant a'r iaith Gymraeg, sy'n cynnwys y celfyddydau, chwaraeon, a'r amgylchedd hanesyddol. Mae mentrau polisïau o'r NWRTP yn cyd-fynd â Cymraeg 2050[9] drwy gynyddu'r defnydd o'r Gymraeg mewn mannau cyhoeddus megis gwasanaethau trafnidiaeth, cyfnewidfeydd a gwybodaeth ddigidol.

Yn ogystal, maent yn cefnogi nodau Cynllun Cenedlaethol Cymru'r Dyfodol 2040[10], drwy gryfhau'r berthynas rhwng trafnidiaeth, twf economaidd a'r iaith Gymraeg.

Mae'r NWRTP yn cynnwys cyfleoedd i wella mynediad cynaliadwy i atyniadau treftadaeth yng Ngogledd Cymru, yn unol â Chroeso i Gymru - Blaenoriaethau ar gyfer yr Economi Ymweld 2020-2025[11].

Amcan 6 - Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg

Byddai polisïau'r NWRTP sydd â'r nod o wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a seilwaith teithio llesol (CB1- CB23; PT1 - PT15; AT1 -AT14; IN1 - IN6), yn hwyluso gwell cysylltedd rhwng cymunedau a safleoedd diwylliannol allweddol, yn ogystal â chyfleusterau addysgol cyfrwng Cymraeg. Drwy leihau tagfeydd traffig a gwella hygyrchedd, mae'r mentrau hyn yn ei gwneud hi'n haws i unigolion, yn enwedig y rhai heb gerbydau preifat, ymweld â lleoliadau diwylliannol, safleoedd treftadaeth, a gwella cysylltedd rhwng cymdogaethau Cymraeg lleol. Mae mwy o ymwelwyr i'r atyniadau diwylliannol yn cefnogi eu hyfywedd economaidd.

---

[9] Llywodraeth Cymru, 2024. Cymraeg 2050: Cynllun gweithredu strategaeth yr iaith Gymraeg 2024 i 2025. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/cymraeg-2050-welsh-language-strategy-action-plan-2024-2025-html [Cyrchwyd 13/11/24]

[10] Llywodraeth Cymru (2021), Cymru'r Dyfodol: Cynllun Datblygu Cenedlaethol 2040. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/future-wales-national-plan-2040-0 [Cyrchwyd 03/12/2024]

[11] Llywodraeth Cymru (2020), Croeso i Gymru - Blaenoriaethau ar gyfer yr Economi Ymweld 2020-2025. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2020-02/welcome-to-wales-priorities-for-the-visitor-economy-2020-2025.pdf [Cyrchwyd 03/12/2024]

Mae gwell cysylltedd rhwng cymunedau Cymraeg eu hiaith ac adnoddau addysgol ar gyfer dysgu'r Gymraeg, yn hanfodol er mwyn hyrwyddo'r defnydd dyddiol o'r Gymraeg. Mae'r polisïau yn cefnogi mentrau sy'n creu cyfleoedd i ymgysylltu â'r gymuned a gwella mynediad at gyfleoedd cymdeithasol i gymunedau Cymraeg, yn enwedig mewn ardaloedd yng Ngwynedd ac Ynys Môn sy'n cynnwys y gyfran uchaf o siaradwyr Cymraeg. Byddai'r polisïau hefyd yn hwyluso'r defnydd o'r Gymraeg mewn mannau cymdeithasol a chymunedol fel cyfnewidfeydd trafnidiaeth, mannau aros bysiau, safleoedd bws a bysiau eu hunain mewn fformatau llafar ac ysgrifenedig.[9]**Error! Bookmark not defined.**

Yn gyffredinol, mae polisïau'r NWRTP ar y cyd yn cyfrannu at gadwraeth a hybu treftadaeth ddiwylliannol leol heb achosi risgiau i asedau treftadaeth dynodedig.

1.10 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015: Pum Ffordd o Weithio

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn nodi'r pum ffordd o weithio – Meddwl am yr hirdymor, Atal, Integreiddio, Cydweithredu a Chyfranogiad. Rhaid i gyrff cyhoeddus ddangos ystyriaeth o'r egwyddorion hyn wrth wneud penderfyniadau i ddangos eu bod yn gweithredu'n unol â'r egwyddor datblygu cynaliadwy, a ddiffinnir fel 'gweithredu mewn modd sy'n ceisio sicrhau bod anghenion y presennol yn cael eu diwallu heb gyfaddawdu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion eu hunain'. Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru wedi ystyried y ffyrdd hyn o weithio yn y ffyrdd a ganlyn:

Meddwl am yr hirdymor: Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cwmpasu'r cyfnod 2025-2030. Mae'n ystyried aliniad â chynlluniau strategol a chenedlaethol eraill, gan gynnwys Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (hyd at 2041), y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (hyd at 2027), Cymru'r Dyfodol (hyd at 2040) a'r Cynlluniau Datblygu Strategol newydd (cynllun 25 mlynedd). Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ymdrin â materion, anghenion a chyfleoedd allweddol hyd at 2030/31, yn ogystal â chynlluniau uchelgeisiol a allai symud ymlaen y tu hwnt i 5 mlynedd. Mae'n pwysleisio pwysigrwydd osgoi datrysiad tymor byr trwy ystyried lles cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol. Mae'r cynllun yn cydbwyso anghenion uniongyrchol gyda'r angen i ddiogelu buddiannau hirdymor. Mae'r IWBA hefyd yn ystyried materion a chyfleoedd presennol ac yn y dyfodol, gan ystyried effaith polisïau a chynlluniau ar les yn y tymor hir.

Atal: Mae'r Achos dros Newid yn amlinellu'r heriau a'r cyfleoedd sy'n gysylltiedig â'r materion allweddol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Trwy weithredu'n gynnar ac ar y cyd, nod y polisïau a'r ymyraethau arfaethedig yw ymdrin ag achosion sylfaenol cyn iddynt waethygu, gan arwain at well canlyniadau i unigolion, cyrff cyhoeddus a chymdeithas. Mae'r dull rhagweithiol hwn yn sicrhau bod adnoddau'n cael eu defnyddio i atal problemau rhag digwydd neu waethygu, gan gyfrannu at amcanion lles Llywodraeth Cymru a rhanddeiliaid eraill. Mae'r IWBA hefyd yn nodi effeithiau posibl ar les sy'n gysylltiedig â gwahanol bolisïau ac yn darparu argymhellion i liniaru'r effeithiau hyn ac yn cynnig awgrymiadau ar gyfer manteision cadarnhaol.

Integreiddiad: Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn integreiddio strategaethau ar draws defnydd tir, trafnidiaeth a datblygu economaidd, gan sicrhau dull cydlynol o integreiddio dulliau trafnidiaeth. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi ei aliniad â chynlluniau strategol a chenedlaethol eraill fel y disgrifir uchod, sy'n helpu i integreiddio cynlluniau a blaenoriaethau cenedlaethol a rhanbarthol (yn ogystal â lleol). Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd yn ystyried cysylltedd trawsffiniol ac yn helpu i ymdrin â datblygu economaidd, cynllunio defnydd tir a

chynllunio trafnidiaeth mewn ffordd gyfunol a chyfannol ar draws rhanbarthau. Mae'r IWBA yn mabwysiadu fframwaith cynhwysfawr sy'n cyd-fynd â Deddf Llesiant Llywodraeth Cymru, gan ystyried pob agwedd ar les mewn modd integredig, gan gwmpasu pobl, lleoedd a'r amgylchedd.

Cyfranogiad: Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac IWBA yn pwysleisio pwysigrwydd cynnwys ystod amrywiol o randdeiliaid i lunio penderfyniadau a gwasanaethau sy'n effeithio ar eu bywydau. Trwy ymgysylltu ag awdurdodau lleol, defnyddwyr a gweithredwyr trafnidiaeth, a chynnal ymgynghoriad cyhoeddus 12 wythnos, rydym yn sicrhau bod ein cynlluniau yn adlewyrchu anghenion a dyheadau'r gymuned. Mae'r dull cydweithredol hwn, sy'n cael ei arwain gan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), yn ein helpu i adeiladu ar ymdrechion blaenorol a chreu system drafnidiaeth gynaliadwy ar gyfer Gogledd Cymru. Mae rhagor o fanylion am y dull hwn ar gael yn adran ymgysylltu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Cydweithredu: Mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi cydweithio'n agos â Cyd-bwyllgorau Corfforedig eraill, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol, a rhanddeiliaid allweddol sy'n cynrychioli'r economi, cymdeithas, diwylliant a'r amgylchedd ledled y rhanbarth, gan ymgorffori adborth gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ac ymgynghoriadau cyhoeddus. Mae'r IWBA hefyd yn hyrwyddo cydweithrediad rhagweithiol â chymunedau lleol wrth weithredu polisïau a chynlluniau. Mae'r dull cydweithredol hwn yn sicrhau bod y defnydd gorau posibl o adnoddau ac arbenigedd yn cael ei wneud i gyflawni amcanion llesiant yr holl bartïon dan sylw.

1.11 Argymhellion

Yn seiliedig ar ganlyniadau'r IWBA, nodwyd cyfres o argymhellion yn Nhabl 4, a fyddai'n helpu i liniaru unrhyw effeithiau andwyol posibl.

Tabl 4 Argymhellion lliniaru ar gyfer polisïau a allai gael effeithiau negyddol

Polisïau	Argymhellion
Amcan 1: Cefnogi'r gwaith o ddarparu tai a gwasanaethau lleol i ddiwallu anghenion cymunedau lleol	
Rhyngweithiad rhwng dulliau (IN1 – IN3)	Yn ystod cam gweithredu'r polisïau, bydd yn hanfodol sicrhau eu bod yn diwallu gwir anghenion y cymunedau. Byddai ymgynghori â'r gymuned ac ymgysylltu gyda sefydliadau lleol a chymunedol yn hwyluso gwell dealltwriaeth o beth yw'r anghenion hynny fel y gellir eu diwallu. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol dan oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Amcan 2: Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol	
Bws (PT1)	Dylid defnyddio ymgysylltu cymunedol i lunio llwybrau ac amserlenni. Byddai hyn yn cynyddu'r synnwyr o gydlyniant cymunedol ac yn creu rhwydwaith sy'n diwallu anghenion lleol. Dylid ymgorffori hygyrchedd i ddyluniad gwasanaethau, seilwaith a cherbydau newydd (lefel prosiect). Byddai hyn yn cefnogi mynediad teg at gludiant cyhoeddus a theithio llesol, tra hefyd yn annog mwy o bobl i newid i'r dulliau hyn. Dylai hyn gael ei arwain gan ddylunwyr a chynllunwyr y cynllun, dan oruchwyliaeth perchennog y cynllun, sy'n debygol o fod yn awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.

Polisïau	Argymhellion
Cerdded, olwyno a beicio (AT4 -AT6)	Byddai ymgysylltu â rhan-ddeiliaid cymunedol, yn enwedig y rhai sy'n cynrychioli Nodweddion Gwarchodedig/Grwpiau Bregus, yn sicrhau bod pryderon hygyrchedd, syniadau a phrofiadau bywyd yn cael eu hymgorffori yn y dyluniadau. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol dan oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Rhyngweithiad rhwng dulliau (IN5-IN6)	Pan fydd polisïau yn ymwneud â chyfleusterau Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu yn cael eu gweithredu, dylid cynnal adolygiad i sicrhau nad yw buddsoddiad yn y cyfleusterau hyn ar draul buddsoddiad mewn cludiant cyhoeddus confensiynol ac nad ydynt o fudd i fodurwyr yn unig (h.y. dylai unigolion nad ydynt yn fodurwyr allu dal i elwa o unrhyw wasanaeth hefyd). Mae ymgynghoriad â rhanddeiliaid yn argymell edrych ar Fwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Gwynedd a Môn sydd ag is-grŵp sy'n treialu gwahanol ddulliau yn Niwbwrch lle bydd dysgu defnyddiol ar gael i ardaloedd a chymunedau eraill. Maent yn eirioli i hyn fod yn ddull drwy Ynys Môn i gyd sy'n cynnwys gwell teithio llesol lle mae'r dewis amgen hwnnw ar gael. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol dan oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio (RS5 - RS6)	Mae'n bwysig bod ailddyrannu ffyrdd a mannau parcio yn cael ei weithredu ynghyd â mentrau i ddarparu gwell isadeiledd cludiant cyhoeddus neu bwlio ceir i atal unrhyw effeithiau andwyol anfwriadol ar hygyrchedd i wasanaethau hanfodol megis gofal iechyd, hamdden a gofodau gwyrdd. Dylid hefyd cynnwys adolygiad o ofynion parcio anabl yn y lleoliadau hyn gydag unrhyw ail-ddyraniad. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol dan oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Cysylltedd Digidol (DC1 - DC3)	Dylai hyfforddiant ac addysg ddigidol a gyflawnir gan DC2 ymgorffori gwahanol anghenion dysgu pobl gydag anableddau corfforol neu feddyliol er mwyn goresgyn rhwystrau i gynhwysiad digidol. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol dan oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio (RS3 - RS4)	Dylid hefyd rhoi ystyriaeth i ddefnydd posib lonydd beicio a llwybrau cerddwyr ar wahân a fyddai'n gwneud teithio llesol yn ddull mwy deniadol o deithio i bobl ac yn cynyddu diogelwch. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol dan oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Amcan 4: Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.	
Bws (PT4 - PT5)	Ar lefel prosiect, mae angen ystyried safleoedd gwarchodedig/ardaloedd o gynefinoedd naturiol lle mae datblygiadau isadeiledd angen tir. Dylid ymgorffori mesurau lliniaru drwy arolygu a dylunio priodol yn y cam hwnnw. Dylai hyn gael ei arwain gan ddylunwyr a chynllunwyr y cynllun, dan oruchwyliaeth perchennog y cynllun, sy'n debygol o fod yn awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.

Polisïau	Argymhellion
Porthladdoedd a Chludo Nwyddau (PF1 - PF2)	Dylai mesurau lliniaru fod yn eu lle i warchod buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth. Rhaid dilyn Adroddiad Sgrinio ac argymhellion y HRA. Dylai hyn gael ei arwain gan ddylunwyr a chynllunwyr y cynllun, dan oruchwyliaeth perchennog y cynllun, sy'n debygol o fod yn awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Porthladdoedd a Chludo Nwyddau (PF3)	Rhaid osgoi cynefinoedd gwarchodedig os oes angen ardaloedd newydd o dir. Rhaid dilyn Adroddiad Sgrinio ac argymhellion y HRA. Dylai hyn gael ei arwain gan ddylunwyr a chynllunwyr y cynllun, dan oruchwyliaeth perchennog y cynllun, sy'n debygol o fod yn awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Amcan 8: Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys dim allyriadau) a gwella gwytnwch y seilwaith trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd.	
Trafnidiaeth coetsis, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol (PT14)	Gallai'r defnydd o gerbydau dim allyriadau ar gyfer gwasanaethau coets sy'n teithio ymhellach gyfrannu at ddatgarboneiddio i'r sector trafnidiaeth. Dylid annog hyn. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Amcan 7: Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.	
Porthladdoedd a Chludo Nwyddau (PF3)	Dylid gosod draeniad priodol mewn unrhyw gyfleusterau newydd fyddai'n profi dwysâd o ddefnydd gan HGVs. Dylai hyn gael ei arwain gan ddylunwyr a chynllunwyr y cynllun, dan oruchwyliaeth perchennog y cynllun, sy'n debygol o fod yn awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio (RS3 - RS4)	Dylid ymgorffori mesurau lliniaru llifogydd mewn cynnal a chadw priffyrdd. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol dan oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Amcan 10: Lleihau aflonyddwch o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth	
Porthladdoedd a Chludo Nwyddau (PF3)	Dylai unrhyw wasanaethau (a'u mynediad) newydd ar gyfer parcio HGV gael eu lleoli oddi wrth ardaloedd preswyl a chynefinoedd gwarchodedig. Dylai hyn gael ei arwain gan ddylunwyr a chynllunwyr y cynllun, dan oruchwyliaeth perchennog y cynllun, sy'n debygol o fod yn awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.
Amcan 12: Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth.	

Polisïau	Argymhellion
Bws (PT6 -PT7)	Yr A55, "Ffordd Gyflym Gogledd Cymru", yw'r ffordd brysuraf yng Ngogledd Cymru, ffordd ddeuol sy'n cysylltu Caer i Gaergybi yn bennaf, ar hyd arfordir Gogledd Cymru ac sy'n mynd heibio Cyffordd Llandudno, Conwy a Bangor. Dyma un o ffyrdd pwysicaf Cymru sy'n rhedeg drwodd i borthladd Caergybi. Mae croesi'r Fenai i Ynys Môn yn bwysig yn lleol ac yn strategol, 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. Gallai canolbwyntio ar y llwybrau hyn wrth wella'r rhwydwaith bysiau, polisi PT6, wella'r cyfraniad at fwy o ffyniant economaidd.
Rhyngweithiad rhwng dulliau (IN1 – IN3)	Dylai gwasanaethau trafnidiaeth gynnwys cymaint o integreiddiad â phosib, gan ystyried anghenion lleol ac anghenion gwahanol yr amrywiaeth o grwpiau mewn cymunedau. Er enghraifft, mae anghenion trafnidiaeth person sy'n mynd i weithio (yn teithio o A i B) yn debygol o fod yn wahanol i riant sy'n gwneud sawl taith yn ystod eu diwrnod (yn teithio A-B-D-C-A). Dylid ystyried anghenion pob defnyddiwr. Dylai hyn gael ei arwain gan awdurdodau lleol mewn partneriaeth â gweithredwyr a than oruchwyliaeth Uchelgais Gogledd Cymru.

1.12 Monitro a gwerthuso

Mae Cynllun Monitro a Gwerthuso wedi cael ei baratoi ar gyfer y NWRTP ac mae'n cynnwys cyfres o fesurau yn seiliedig ar Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Genedlaethol Cymru, sydd wedi'u haddasu ar gyfer amcanion SMART ac IWBA y NWRTP. Mae pob mesur yn gosod targedau ar gyfer gwelliannau dros gyfnod y Cynllun hyd at 2030. Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn amlinellu sut fydd llwyddiant y NWRTP yn cael ei fesur, gan ganolbwyntio ar amcanion trafnidiaeth a deilliannau lles cysylltiedig, ac yn amlygu cyfraniad y rhanbarth i'r targedau datgarboneiddio a newid moddol cenedlaethol.

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Datganiad Ôl-fabwysiadu ar gyfer yr Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)

Gorffennaf 2025








Datganiad Ôl-fabwysiadu ar gyfer yr Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)

Cynnwys

1 Cyflwyniad 3

1.1 Trosolwg 3

1.2 Diben y Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn 4

2 Sut ymgorfforwyd yr ystyriaethau amgylcheddol yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) 6

2.1 Trosolwg 6

2.2 Ystyriaeth amgylcheddol o fewn Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) 6

3 Sut y cafodd yr Arfarniad Llesiant Integredig ei ystyried yn ystod gwaith paratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) 10

3.1 Trosolwg 10

3.2 Cyfleoedd a nodwyd yn ystod asesiad Cwmpasu'r IWBA 10

3.3 Canlyniad drwy amcanion amgylcheddol yr IWBA 15

4 Sut yr ystyriwyd y sylwadau a ddaeth i law trwy'r ymgynghoriad ar y NWRTP drafft a'r adroddiad IWBA 26

4.1 Trosolwg 26

4.2 Crynodeb o'r ymgynghoriad cyhoeddus 26

5 Y rhesymau dros ddewis y NWRTP, fel y'i mabwysiadwyd, yng ngoleuni unrhyw ddewisiadau rhesymol eraill a ystyriwyd 27

6 Y mesurau a gymerir i fonitro unrhyw effeithiau amgylcheddol a llesiant arwyddocaol yn sgil gweithredu'r NWRTP 28

Tablau

Tabl 2-1: Amcanion IWBA sy'n cyfrannu at Uchelgeisiau Amgylcheddol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS)7

Tabl 3-1: Materion a chyfleoedd cynaliadwyedd sy'n berthnasol i'r NWRTP10

Ffigyrau

Ffigwr 1-1: Camau'r IWBA (wedi'i halinio â'r broses SEA) a datblygiad y NWRTP5

Atodiadau

1. Crynodeb o Ymatebion yr Ymgynghoriad oedd yn ymwneud â'r IWBA a'r Camau a 30

2. Crynodeb o Ymateb Ymgynghoriad CNC a'r Camau a Gymerwyd33

1 Cyflwyniad

Mae'r adroddiad hwn yn ffurfio'r Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS)[1] ar gyfer Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) i gyd-fynd â fersiwn derfynol Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) 2025-2030. Mae'r adroddiad hwn yn bodloni gofynion mabwysiadu cynlluniau a rhaglenni Rheoliadau Asesiad Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni 2004 (Rheoliadau Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA)).

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cyhoeddi'r PAS hwn ochr yn ochr â'r NWRTP a'i IWBA ar ôl iddo gael ei fabwysiadu, yn amodol ar gymeradwyaeth Llywodraeth Cymru, fel y gall cyrff ymgynghori, a'r rhai sy'n ymwneud â'r broses ymgynghori mewn perthynas â datblygu'r NWRTP, ei ystyried. Dylid darllen y PAS hwn ynghyd â'r NWRTP, ei IWBA, ei Gynllun Cyflawni, a'i Gynllun Monitro a Gwerthuso (MaG).

1.1 Trosolwg

1.1.1 Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Mae Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 yn cynnwys darpariaeth ar gyfer creu Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBC) a ffurfiwyd i hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol trwy fframwaith cyson a reolir yn ddemocrataidd. Mae'n ofynnol i CBC gydymffurfio â holl ddyletswyddau cyrff cyhoeddus a chânt gyfrifoldeb statudol dros baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol[2] y mae'n rhaid iddynt nodi polisïau trafnidiaeth i weithredu'r Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021[3], yn darparu gweledigaeth hirdymor ar gyfer y 5 mlynedd nesaf. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru'n nodi'r weledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon yng Nghymru. Y mecanweithiau cyflawni i wireddu'r uchelgeisiau hyn yw Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2022-2027 ac ar lefel ranbarthol, y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

1.1.2 Arfarniad Llesiant Integredig

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

Mae'n ofyn cyfreithiol i awdurdodau cyfrifol ymgymryd ag Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA) o gynlluniau a rhaglenni sy'n amodol ar gael eu paratoi a/neu mabwysiadu gan awdurdod ar lefel leol, ranbarthol neu genedlaethol ac sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol, rheoleiddio neu weinyddol ac yn arwain at ddatblygiad a allai gael effeithiau amgylcheddol sylweddol.

[1] Gelwir hefyd yn Ddatganiad o Fanylion

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

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

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

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

Mae'r NWRTP yn gynllun sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol (Rheoliadau CBC[6] yn dilyn Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021[7]) ac sy'n debygol o arwain at brosiectau a allai gael effeithiau amgylcheddol sylweddol. Felly, mae SEA yn ofyn statudol, a defnyddiwyd y broses SEA fel sail i'r IWBA oherwydd ei bod yn broses gydnabyddedig a systematig ar gyfer gwerthuso canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni.

Drwy ehangu'r broses SEA i gynnwys gofynion asesiadau eraill (fel yr eglurir uchod ac a restrir yn Adran 2.2), mae'r IWBA yn darparu un asesiad cydlynol gan ddefnyddio dull cydweithredol ar draws gwahanol agweddau cynaliadwyedd, yn hwyluso gwybodaeth a rennir ac yn nodi'r croestoriadedd rhwng y pynciau a ystyriwyd.

Mae'r dull hwn yn dileu ailadrodd diangen ac yn cydymffurfio â'r holl ofynion cyfreithiol. Mae hefyd yn galluogi asesiad trylwyr a thryloyw sy'n nodi materion a chyfleoedd datblygu cynaliadwy, y gellir eu bwydo'n ôl yn sylweddol i ddatblygiad y NWRTP.

Mae Ffigwr 11 isod yn nodi prif gamau yr IWBA fel mae yn alinio gyda datblygiad y NWRTP. Mae'r dull hwn yn dileu ailadrodd diangen ac yn cydymffurfio â'r holl ofynion cyfreithiol. Mae hefyd yn galluogi asesiad trylwyr a thryloyw sy'n nodi materion a chyfleoedd o ran datblygiad cynaliadwy, y gellir ei fwydo'n ôl yn gyson i ddatblygiad y NWRTP.

1.2 Diben y Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn

Mae Rheoliadau Asesu Amgylcheddol Cynlluniau a Rhaglenni 2004 (Rheoliadau Asesu Amgylcheddol Strategol (SEA)) yn ei gwneud yn ofynnol bod Datganiad o Fanylion (nid term diffiniedig) ar gael cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol ar ôl mabwysiadu'r cynllun. Rhaid i'r datganiad hwn ddangos:

1. Sut gafodd ystyriaethau amgylcheddol[8] eu hymgorffori i'r NWRTP (cyfeiriwch at Adran 02);
2. Sut y cafodd yr Arfarniad Llesiant Integredig ei ystyried yn ystod gwaith paratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) (cyfeiriwch at Adran 0);
3. Sut yr ystyriwyd y sylwadau a ddaeth i law trwy'r ymgynghoriad ar yr Adroddiad IWBA (cyfeiriwch at Adran 04);
4. Y rhesymau dros ddewis y NWRTP, fel y'i mabwysiadwyd, yng ngoleuni unrhyw ddewisiadau rhesymol eraill a ystyriwyd (cyfeiriwch at Adran 5); a
5. Y mesurau a gymerir i fonitro unrhyw effeithiau amgylcheddol a llesiant arwyddocaol yn sgil gweithredu'r NWRTP (cyfeiriwch at Adran 6).

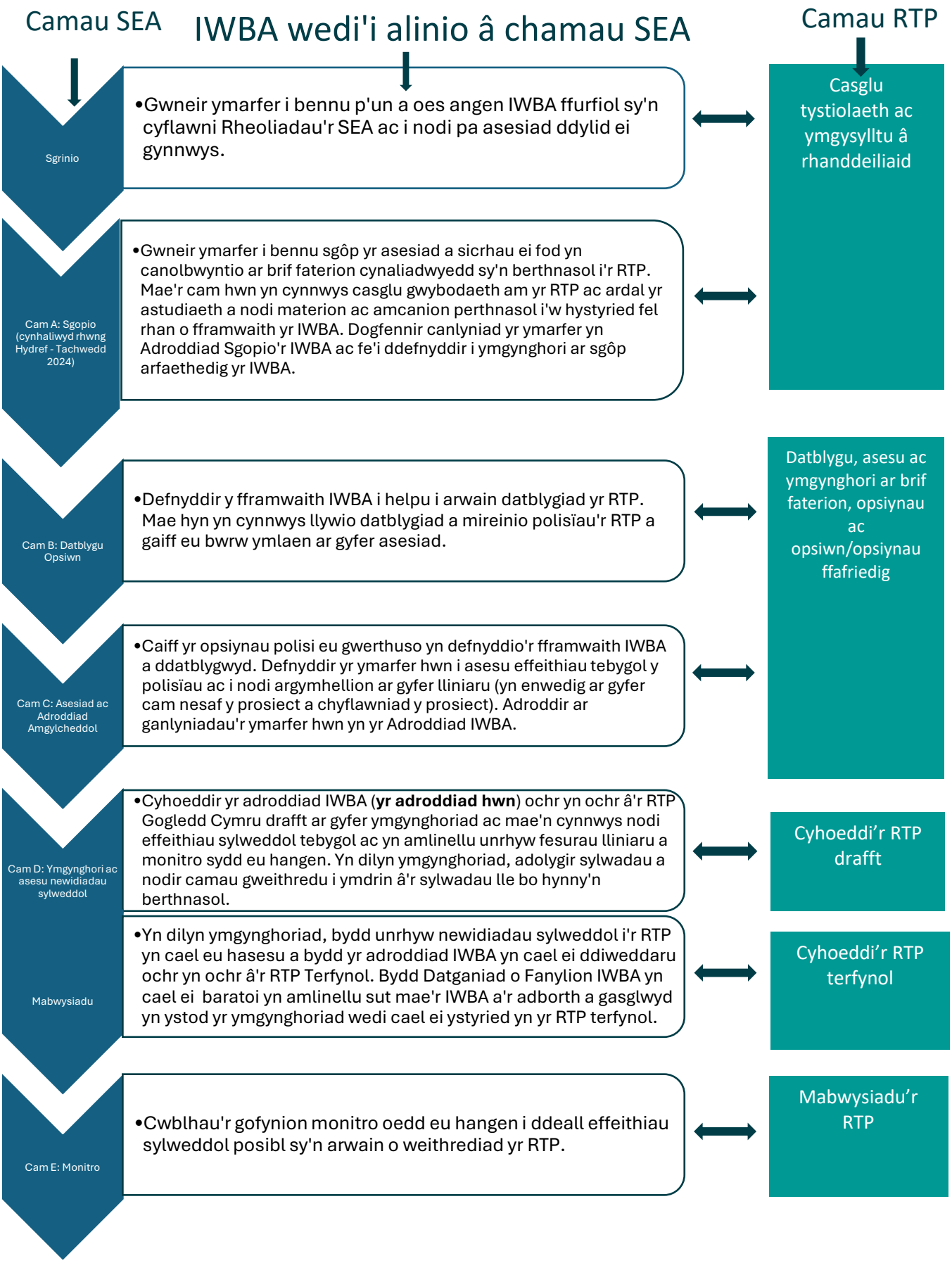
Mae'r Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn yn bodloni'r gofyn am Ddatganiad o Fanylion, ac yn cwmpasu Cam D: Ymgynghori ac asesu newidiadau sylweddol a Mabwysiadu o Ffigwr 1-1 isod.

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

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

[8] Mae'r IWBA yn dangos sut mae llesiant wedi cael ei ystyried wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae hyn yn cynnwys cyfraniad at lesiant economaidd, amgylcheddol, cymdeithasol a diwylliannol, a sut y paratowyd ar gyfer defnyddio'r pum ffordd o weithio a hyrwyddir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015. Er bod y PAS hwn yn canolbwyntio ar yr ystyriaethau amgylcheddol yn unig, mae llesiant wedi cael ei ystyried fel gofyn ehangach o fewn yr IWBA.

Ffigwr 1-1: Camau'r IWBA (wedi'i halinio â'r broses SEA) a datblygiad y NWRTP1



2 Sut ymgorfforwyd yr ystyriaethau amgylcheddol yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)

2.1 Trosolwg

Mae'r NWRTP yn cynnwys pedwar amcan SMART allweddol (Penodol, Mesuradwy, Cyraeddadwy, Perthnasol ac Amserol). Mae pedwar amcan SMART yn sefydlu targedau ac yn helpu i sicrhau cysondeb rhwng blaenoriaethau a nodau llesiant yr RTP a Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, fel sy'n ofynnol gan Ganllawiau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Llywodraeth Cymru. Maent yn hyrwyddo ystyriaethau amgylcheddol trwy uchelgeisiau i leihau'r angen i deithio, annog newid moddol i drafnidiaeth gynaliadwy, a galluogi datgarboneiddio. Maent wedi hysbysu ac arwain y NWRTP a'i IWBA.

Amcanion SMART Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

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 sut maent yn teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddleoedd allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristaidd. 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 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 trafnidiaeth 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 Gogledd Cymru yn gallu teithio'n bellach o fewn un awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol erbyn 2030.*

2.2 Ystyriaeth amgylcheddol o fewn Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)

Mae'r IWBA yn dangos sut mae llesiant wedi cael ei ystyried wrth ddatblygu'r NWRTP, yn cynnwys cyfraniad at lesiant economaidd, amgylcheddol, cymdeithasol a diwylliannol, a sut y paratowyd ar gyfer defnyddio'r pum ffordd o weithio a hyrwyddir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae hefyd yn cynnwys asesiadau effaith, gan ystyried, er enghraifft, sut y mae'r Cynllun wedi ystyried a chyfrannu at ddeilliannau ansawdd iechyd ac amgylcheddol ehangach.

Mae'r IWBA yn bennaf yn ansoddol ei natur. Er bod y NWRTP yn canolbwyntio ar drafnidiaeth, mae ganddo'r potensial i gefnogi targedau ehangach ac mae ganddo fuddion pellgyrhaeddol gan gynnwys cynyddu gweithgarwch corfforol y boblogaeth, creu cynefinoedd, gwella tegwch mynediad at addysg a chyflogaeth, ysgogi gweithgaredd economaidd a hybu twristiaeth. Un o brif swyddogaethau'r IWBA felly yw dal y manteision ehangach hyn a'u hintegreiddio i ddatblygiad y NWRTP.

Er mwyn dileu ailadrodd diangen a sicrhau cydymffurfiaeth â'r holl ofynion cyfreithiol, mae'r IWBA yn darparu asesiad sengl, cydlynol trwy ddull cydweithredol ar draws gwahanol agweddau ar gynaliadwyedd. Mae'r broses SEA estynedig (fel y rhestrir isod) wedi'i mabwysiadu fel sylfaen ar gyfer yr IWBA, gan ei fod yn ddull cydnabyddedig a systematig ar gyfer gwerthuso canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni.

Lle bo angen, gellir defnyddio IWBA i ddangos sut mae'r gofynion deddfwriaethol isod yn cael eu bodloni:

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

Gellir defnyddio IWBA hefyd i ymgorffori gofynion anneddfwriaethol asesiadau sy'n ymwneud â:

- Prawfesur gwledig
- Effeithiau iechyd
- Newid hinsawdd

Mae 12 amcan IWBA wedi'u nodi sy'n cynnwys ystyriaethau o faterion amgylcheddol a amlinellir yn rheoliadau'r SEA ar gyfer asesu effeithiau posib y NWRTP ac i osod datblygu cynaliadwy yng nghanol y broses gwneud penderfyniadau. Mae'r asesiadau statudol ac anstatudol (fel y rhestrir uchod) wedi'u hymgorffori yn adroddiad IWBA.

Mae amcanion IWBA yn hyrwyddo ystyriaethau llesiant a datblygu cynaliadwy wrth gyflawni polisïau NWRTP. Mae amcanion IWBA wedi'u rhestru yn Nhabl 2-1 isod. Maent yn rhychwantu ystod eang o ystyriaethau amgylcheddol, o iechyd, bioamrywiaeth, tirwedd, treftadaeth ddiwylliannol, dŵr, carbon, ansawdd aer, sŵn, deunyddiau a gwastraff. Bydd yr amcanion hyn yn llywio cyflawni polisïau NWRTP.

Tabl 2-1: Amcanion IWBA sy'n cyfrannu at Uchelgeisiau Amgylcheddol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS)21

Cyf.	Amcanion Fframwaith IWBA
1	Cefnogi cyflawniad tai a gwasanaethau lleol i gwrdd ag anghenion cymunedau lleol
2	Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol
3	Gwella iechyd a lles y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas â iechyd corfforol a meddyliol
4	Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.
5	Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol
6	Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg
7	Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.
8	Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch yr isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd
9	Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol
10	Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol
11	Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai
12	Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth

2.2.1 Asesiadau Effaith

Gall trafnidiaeth gael effaith ar ddefnydd tir a allai arwain at effeithiau ar gynefinoedd gwarchodedig. Am y rheswm hwn, rhoddir ystyriaeth i sut y gallai'r NWRTP effeithio ar gynefinoedd naturiol ac ecosystemau. Mae ymarfer sgrinio ARhC ar wahân wedi'i gynnal (Atodiad C o adroddiad IWBA). Mae casgliadau'r ymarfer sgrinio ARhC wedi llywio'r NWRTP.

Yn ogystal â'r ymarfer sgrinio ARhC, paratowyd adroddiad Cwmpasu IWBA, yn nodi cwmpas sut y byddai pob un o'r asesiadau yn cael eu cofnodi o fewn proses integredig, cyd-destun yr asesiadau a'r NWRTP, sefydlu'r waelodlin, adolygu'r cynlluniau, y rhaglenni a'r amcanion cynaliadwyedd allweddol sy'n berthnasol i'r NWRTP, a nodi'r amcanion gwerthuso ar gyfer y fframwaith gwerthuso. Cyflwynwyd yr Adroddiad Cwmpasu Asesiad Effaith ar gyfer ymgynghori ag Ymgyngoreion Statudol (Cadw a Chyfoeth Naturiol Cymru) yn ogystal â'i rannu â Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol Gogledd Cymru am unrhyw sylwadau rhwng 15 Hydref 2024 ac 19 Tachwedd 2024. Mae barn cwmpasu'r ymgynghoreion statudol fel a ganlyn:

- Cadarnhaodd Cadw fod Treftadaeth Ddiwylliannol wedi'i chynnwys yn briodol yn yr adroddiad cwmpasu. Fe wnaethant hefyd anfon papur Cadw ar yr Amgylchedd Hanesyddol a Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol i'r tîm asesu. Yn unol â hynny, mae'r fframwaith arfarnu wedi'i fireinio i gynnwys y ffactorau a argymhellir i'w hystyried yn yr asesiad.
- Ni ddarparwyd unrhyw farn gan CNC.

Nodwyd y prif faterion amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd sy'n berthnasol i'r NWRTP yn ystod y cam Cwmpasu gan ddefnyddio gwybodaeth a gasglwyd o'r adolygiad o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd perthnasol, yr adolygiad gwaelodlin, a'r ddealltwriaeth bresennol o gwmpas cyffredinol y NWRTP.

Mae'r tueddiadau amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol sy'n cael eu rhagweld (gan dybio na fydd y NWRTP yn cael ei weithredu), wedi cael eu pennu drwy ddadansoddi'r cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd presennol, ar y cyd â data gwaelodlin presennol a phatrymau hanesyddol. Bydd y tueddiadau hyn yn gwasanaethu fel 'gwaelodlin i'r dyfodol' a bydd y NWRTP yn cael ei werthuso yn eu herbyn.

Yn ogystal, mae'r cyfleoedd i'r NWRTP wneud cyfraniad positif i gynaliadwyedd wedi cael eu hadnabod. Bydd y problemau a'r cyfleoedd hyn yn gwasanaethu fel canllaw i ddatblygu'r NWRTP, gan sicrhau bod yr effeithiau negyddol yn cael eu cadw i'r lleiafswm a bod y cyfleoedd i wneud y mwyaf o'r buddion yn cael eu hintegreiddio i'r cynllun. O ystyried natur strategol y NWRTP, mae'r cyfleoedd a'r problemau sydd wedi'u nodi yn rhai lefel uchel ar hyn o bryd. Fodd bynnag, maent eisoes yn adlewyrchu'r buddion ehangach y gellir eu cyflawni drwy gydweithio ar draws sectorau ac awdurdodaethau.

Nid oes unrhyw rai o'r pynciau IWBA wedi'u sgopio allan o'r asesiad. Mae hyn oherwydd bod gan gynllunio trafnidiaeth amrediad eang o effeithiau arwyddocaol tebygol, ar draws pob pwnc. Yn ogystal, yn sgil y dull asesu integredig, sy'n cynnwys asesiadau statudol penodol, nid yw'n ddichonadwy sgopio pynciau penodol allan.

Cyhoeddwyd NWRTP drafft ac adroddiad IWBA cysylltiedig rhwng 20 Ionawr 2025 ac 14 Ebrill 2025 ar gyfer ymgynghoriad, yn unol â rheoliadau'r SEA. Anfonwyd copïau at CNC a Cadw fel ymgynghoreion statudol ochr yn ochr â rhanddeiliaid eraill fel rhan o ymgynghoriad cyhoeddus. Yn benodol, mae'r IWBA drafft wedi:

- Nodi, disgrifio a gwerthuso effeithiau amgylcheddol gweithredu'r Cynllun;
- Nodi camau gweithredu i osgoi, lleihau neu unioni unrhyw effeithiau andwyol mor llawn â phosib;
- Darparu cyfle cynnar ac effeithiol i gymryd rhan trwy ymgynghoriad wrth baratoi'r Cynllun;
- Cynnig mesurau i fonitro a gwerthuso effeithiau amgylcheddol gweithrediad y cynllun.

Denodd yr ymarfer ymgynghori ymateb gan CNC, ond ni chynigiodd Cadw sylwadau pellach yn dilyn yr ymarfer ymgynghori cwmpasu. Gwnaeth rhanddeiliaid eraill ac aelodau o'r cyhoedd sylwadau ar y cynlluniau drafft hefyd, gan gynnwys yr IWBA.

Mae'r broses ymgynghori, yr ymatebion, a sut maent wedi'u hystyried, wedi'u nodi yn yr Adroddiad Ymgynghori. Dylid darllen y ddogfen honno ochr yn ochr â'r Datganiad Ôl-fabwysiadu hwn i gael rhagor o wybodaeth a manylion am yr ymgynghoriad a'r adborth.

Ar ôl ymgynghori, mae adroddiad yr IWBA wedi'i adolygu, gan ystyried yr ymatebion a dderbyniwyd i'r ymgynghoriad a bydd yn cael ei gyhoeddi ochr yn ochr â'r NWRTP terfynol a'r Datganiad Ôl-fabwysiadu hwn yn dilyn cymeradwyaeth Llywodraeth Cymru.

3 Sut y cafodd yr Arfarniad Llesiant Integredig ei ystyried yn ystod gwaith paratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)

3.1 Trosolwg

Mae'r IWBA a'r NWRTP wedi bod yn rhedeg yn gyfochrog, gan alluogi integreiddio argymhellion IWBA o ddechrau datblygiad y NWRTP. Mae'r IWBA yn ansoddol ei natur ac mae wedi cefnogi'r gwaith o baratoi'r NWRTP yn gyson ym mhob cam. Mae Adrannau 3.2 a 3.3 isod yn disgrifio sut mae cyfleoedd a nodwyd yn ystod Asesiad Cwmpasu IWBA wedi'u hymgorffori yn y NWRTP.

3.2 Cyfleoedd a nodwyd yn ystod asesiad Cwmpasu'r IWBA

Mae'r cyfleoedd i'r NWRTP wneud cyfraniad positif i ystyriaethau cynaliadwy wedi cael eu hadnabod. Bydd y problemau a'r cyfleoedd hyn yn gwasanaethu fel canllaw i ddatblygu'r NWRTP, gan sicrhau bod yr effeithiau negyddol yn cael eu cadw i'r lleiafswm a bod y cyfleoedd i wneud y mwyaf o'r buddion yn cael eu hintegreiddio i'r NWRTP. O ystyried natur strategol y NWRTP, mae'r cyfleoedd a'r problemau sydd wedi'u nodi yn rhai lefel uchel ar hyn o bryd. Fodd bynnag, maent eisoes yn adlewyrchu'r buddion ehangach y gellir eu cyflawni drwy gydweithio ar draws sectorau ac awdurdodaethau.

Mae'r adran hon yn crynhoi'r materion cynaliadwyedd a'r cyfleoedd a nodwyd yn ystod y cyfnod Sgrinio a Cwmpasu (cyfeiriwch at Ffigwr 11 am ddisgrifiad llawn o'r camau). Mae'r materion a'r cyfleoedd cynaliadwyedd manwl wedi'u cofnodi yn adroddiad IWBA. Wrth gynnal asesiad cwmpasu IWBA, nodwyd y cyfleoedd lliniaru a gwella cynaliadwyedd, ac fe'u cofnodir yn Nhabl 3-1.

Tabl 3-1: Materion a chyfleoedd cynaliadwyedd sy'n berthnasol i'r NWRTP3

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Poblogaeth (cymunedau)	• Gallai lleihau maint y boblogaeth rhanbarthol effeithio ar effeithiolrwydd neu hyfywedd ariannol rhai o opsiynau'r NWRTP. • Mae poblogaeth sy'n heneiddio yng Ngogledd Cymru fydd yn effeithio ar anghenion trafnidiaeth, megis patrymau teithio a chymudo. • Mae llai o amrywiaeth o ethnigrwydd, crefydd, ieithoedd a phoblogaethau LHBTQ+ na'r cyfartaledd, bydd angen i'r NWRTP sicrhau ei fod yn darparu ar gyfer y grwpiau hyn. • Mae lefel prentisiaeth uchel a chyflawniad addysgiadol pur gryf ledled y rhanbarth, felly mae angen i'r NWRTP sicrhau bod anghenion teithio pobl ifanc yn cael eu cynnwys yn briodol. • Ar hyn o bryd, mae diffyg cysylltedd gwledig.	• Helpu i leihau pa mor ynysig y mae cymunedau gwledig drwy ddarparu cysylltiadau trafnidiaeth priodol i gysylltu cymunedau mwy ynysig, gyda'i gilydd ac i hybiau a gwasanaethau trefol. • Datblygu ac integreiddio system trafnidiaeth effeithlon, sy'n cwrdd ag anghenion pob dinesydd, hyrwyddo cyfleoedd cyfartal, a chefnogi'r newidiadau i'r boblogaeth sy'n cael eu rhagweld. • Datblygu mentrau trafnidiaeth sy'n cefnogi creu cymunedau diogel, cynaliadwy, cytbwys a chydlynol. • Darparu gwasanaethau trafnidiaeth sy'n cefnogi newidiadau mewn ffyrdd o fyw a phatrymau teithio mewn cymdeithas ar ôl y pandemig. • Creu opsiynau trafnidiaeth mwy cynhwysol sydd hefyd yn darparu mynediad mwy cyfartal at wasanaethau a llefydd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Iechyd pobl	• Angen cynyddol i ddatblygu gwasanaethau trafnidiaeth i gefnogi poblogaeth sy'n heneiddio. • Mae angen ystyried sut mae argaeledd trafnidiaeth yn effeithio ar iechyd meddwl. • Gall cynnydd mewn traffig gael effaith andwyol ar iechyd corfforol a meddyliol a llesiant trigolion. Gall hyn fod yn sgil datgysylltedd, materion ansawdd aer a llai o dawelwch (sŵn). • Mae anghyfartaledd iechyd yn amlwg drwy'r rhanbarth ac fe allai hyn gael ei waethygu o ganlyniad i opsiynau trafnidiaeth gwael (yn enwedig i bobl sy'n profi anfantais cymdeithasol-economaidd.	• Gwella cysylltedd cymunedau a gwasanaethau iechyd allweddol i leihau unigedd ac ynysigrwydd; gwella diogelwch traffig. • Creu cludiant cyhoeddus mwy hygyrch a darparu mwynderau cyhoeddus (megis meinciau a llochesi cyhoeddus). • Cynnwys mesurau hybu iechyd megis rhai sy'n hyrwyddo gweithgarwch corfforol (e.e. teithio llesol, isadeiledd cerdded a beicio) a chydlyniant cymdeithasol (e.e. gwell mynediad at wasanaethau a chyfleusterau cymunedol). • Cyfleoedd i wella'r rhwydwaith cludiant a'r isadeiledd ar gyfer y boblogaeth sydd â nam corfforol / colled synhwyraidd, niwroamrywiaeth ac anghenion anabledd (dyluniad cynhwysol). • Mae cyfle i'r NWRTP ymdrin â'r anfanteision cymdeithasol-economaidd (gan gynnwys materion diweithdra, llai o gyrhaeddiad addysgiadol, ansicrwydd tai ac ansicrwydd ariannol) drwy hyrwyddo cyflwyno rhwydwaith ac isadeiledd trafnidiaeth cynhwysol, cost effeithiol a chynaliadwy sy'n cysylltu cyfleoedd cyflogaeth i ardaloedd gydag amddifadedd uchel i hyrwyddo gwell iechyd meddyliol a chorfforol.
Bioamrywiaeth	• Mae safleoedd dynodedig sy'n bresennol drwy'r dalgylch a allai gael eu heffeithio gan leoliad ymyraethau, gan gynnwys drwy golli cynefin a diraddio. • Gallai cynefinoedd a rhywogaethau gwarchodedig ac wedi'u blaenoriaethu gael eu heffeithio gan leoliad ymyraethau, yn cynnwys drwy newidiadau i gynefinoedd a tharfu.	• Gallai'r ymyraethau sydd wedi'u hadeiladu ymgorffori mesurau i adfer, adennill, ailgysylltu a gwella cynefinoedd presennol i helpu i leihau colled bioamrywiaeth a darnio cynefinoedd ymhellach a chyflawni budd net i Fioamrywiaeth. • Mae cyfle i ddefnyddio dull cyfalaf naturiol i helpu i hysbysu datblygiad ymyraethau. • Gallai'r ymyraethau sydd wedi'u hadeiladu gyfrannu at greu cynefinoedd sy'n fwy gwydn rhag newid hinsawdd.
Defnydd tir a thirwedd	• Bydd angen i unrhyw ymyrraeth yn ardal yr astudiaeth fod yn ymwybodol o gymeriad a dynodiadau'r dirwedd, megis Parc Cenedlaethol Eryri, AHNE Môn, AHNE Llŷn, AHNE Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy, i leihau unrhyw effaith andwyol.	• Gall dyluniad sympathetig sy'n cael ei arwain gan y gymuned gynnig cyfle i wella'r dirwedd ymhellach a chymeriad gwahanol ardaloedd a newid y ffordd mae cymunedau yn rhyngweithio â nhw. • Lleihau effaith negyddol traffig ar osodiad dynodiadau tirwedd drwy gynnwys mesurau i wella cludiant cyhoeddus ac isadeiledd teithio llesol i gael mynediad at asedau allweddol megis Parc Cenedlaethol Eryri. • Gwella mynediad i'r dirwedd wledig drwy rwydweithiau teithio llesol; rhwydwaith beicio/Hawliau Tramwy a chludiant cyhoeddus. • Gwarchod a chadw adnoddau pridd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Treftadaeth ddiwylliannol	• Potensial i asedau treftadaeth ddiwylliannol gael eu heffeithio'n uniongyrchol ac anuniongyrchol gan newidiadau ffisegol i'r amgylchedd adeiledig. Mae hyn yn cynnwys effeithiau andwyol posib ar osodiad yr asedau treftadaeth yn sgil newidiadau yng nghyfaint a chyfansoddiad y traffig sy'n cael ei brofi yn eu hardal leol. • Cyfran uchel o siaradwyr Cymraeg a hunaniaeth ddiwylliannol gref.	• Gwella agweddau dwyieithog y NWRTP a'i gynigion. • Cysylltu cymunedau sy'n siarad Cymraeg, cryfhau'r synnwyr o berthyn diwylliannol a'r cysylltiadau ieithyddol yn y rhanbarth. • Gwella ac integreiddio'r rhwydwaith ledled y rhanbarth a gwella ei wytnwch ar gyfer y dyfodol fel bod mynediad gwell a mwy cynhwysol at safleoedd diwylliannol arwyddocaol. • Annog cadwraeth a gwella'r amgylchedd hanesyddol, gan gynnwys gosodiad asedau treftadaeth. • Osgoi gwaith fyddai'n addasu cymeriad neu oroesiad ffisegol asedau treftadaeth (yn cynnwys archeoleg).
Amodau'r ddaear (priddoedd a daeareg)	• Peryglon daearegol, megis erydiad arfordirol, cael y potensial i amharu ar yr isadeiledd trafnidiaeth a'i ddifrodi.	• Gwarchod a gwella ansawdd a swm yr adnoddau dŵr daear.
Yr amgylchedd dŵr	• Gallai'r ymyraethau sy'n gysylltiedig â'r NWTP gyfrannu at y dirywiad yn statws WFD cyrff dŵr (gan gynnwys dŵr daear), megis drwy newidiadau i'r isadeiledd adeiledig a draenio o'r rhwydwaith trafnidiaeth. • Gallai'r isadeiledd trafnidiaeth gael ei effeithio'n andwyol gan lifogydd (afonol, dŵr daear ac arfordirol) ac erydiad arfordirol.	• Dylid ystyried cyfleoedd i gwrdd â'r amcanion ar gyfer ardaloedd gwarchodedig a chyflawni statws cyffredinol dda Y Gyfarwydded Fframwaith Dŵr (WFD) ar gyfer dŵr wyneb a dŵr daear, gan gynnwys lliniaru yn erbyn effeithiau andwyol y sector trafnidiaeth. Dylai hyn alinio â'r mesurau lleol a amlinellir yn y Cynlluniau Rheoli Basn Afon a chrynodeb dalgylch y dalgylchoedd cyfle yn ardal yr astudiaeth (h.y. Ynys Môn, Conwy, Clwyd a Dyfrdwy). • Lle bo modd, dylai'r NWTP geisio gweithredu mesurau i adfer a gweithio â phrosesau naturiol i uchafu'r buddion a'r deilliannau amgylcheddol dŵr ehangach.
Ffactorau hinsawdd	• Mae newid hinsawdd yn y dyfodol yn debygol o gynyddu difrifoldeb ac amlder digwyddiadau tywydd eithafol gan gynnwys llifogydd a sychder ac achosi hafau poethach a gaeafau gwlypach. Mae gan hyn y potensial i effeithio'n andwyol ar isadeiledd trafnidiaeth a tharfu ar deithio. • Mae newidiadau yn yr hinsawdd yn debygol o effeithio ar y dewisiadau teithio y mae pobl yn eu gwneud. Er enghraifft, gall gaeafau gwlypach atal pobl rhag dewis opsiynau cludiant cyhoeddus os nad oes lloches ar gael i aros neu os yw'r gwasanaethau'n annibynadwy.	• Cyfle i leihau allyriadau o drafnidiaeth drwy weithredu atebion carbon isel neu ddi-garbon gan gynnwys lleihau teithiau ceir, pontio i fflyd dim allyriadau a chreu rhwydweithiau trafnidiaeth gwydn ac effeithlon. • Ymgorffori mesurau i sicrhau bod y rhwydwaith trafnidiaeth yn gallu gwrthsefyll effeithiau newid hinsawdd yn y dyfodol.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Ansawdd aer	• Ar y cyfan mae ansawdd aer yn dda ac nid yw'n broblem fawr yn ardal NWTP o ystyried ei fod yn wledig ei natur yn bennaf. • Gall hyrwyddo trosglwyddiad i gerbydau trydan gefnogi gostyngiadau mewn llygredd aer sy'n gysylltiedig â charbon deuocsid, carbon monocsid ac ocsidau nitraidd (fel NO_2). Fodd bynnag, mae cerbydau trydan yn dal i ryddhau llygredd mater gronynnol (PM_{10} a $PM_{2.5}$) sy'n gysylltiedig â theiars a brêcs yn gwisgo. • Mae perygl y gallai datblygiadau newydd yn yr ardal (fel Porthladd Rhydd Ynys Môn ac Ardal Fuddsoddi Wrecsam) gynyddu nifer y cludo nwyddau sy'n teithio yn yr ardal, gan arwain at gynyddu llygredd aer a gwaethygu ansawdd aer lleol.	• Er mwyn cael yr effaith fwyaf ar ansawdd aer, dylai ymyriadau ganolbwyntio ar leihau nifer y cerbydau ar y ffordd drwy gefnogi'r newid i deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus lle bynnag y bo modd. • Gall creu cysylltiadau teithio llesol sydd wedi'u gwahanu'n ddigonol oddi wrth draffig ffyrdd helpu i leihau faint o lygredd y mae cerddwyr a beicwyr yn agored iddo ac yn cynyddu'r nifer sy'n manteisio ar deithio llesol drwy greu opsiynau teithio llesol diogel. • Dylai'r NWRTP gynnwys mentrau trafnidiaeth perthnasol ar gyfer busnesau (e.e. hyrwyddo cludo nwyddau ar y rheilffordd, a beiciau e-cargo ar gyfer busnesau bach mewn prif drefi) i sicrhau nad yw iechyd cymunedau a chynefinoedd lleol yn cael eu heffeithio'n niweidiol.
Sŵn	• Mae llygredd sŵn sy'n gysylltiedig â ffyrdd yn bryder allweddol yn ardal NWRTP, yn enwedig ar hyd prif lwybrau fel yr A55. • Mae perygl y gallai datblygiadau newydd yn yr ardal (fel Porthladd Rhydd Ynys Môn ac Ardal Fuddsoddi Wrecsam) gynyddu nifer y cludo nwyddau sy'n teithio yn yr ardal, gan arwain at gynyddu llygredd sŵn ac effaith ar drigolion lleol.	• Mae gan y NWRTP gyfle i leihau llygredd sŵn sy'n cael ei brofi gan gymunedau lleol drwy leihau nifer y cerbydau ar y ffyrdd (drwy hyrwyddo'r trosglwyddiad i ddefnyddio cludiant cyhoeddus a theithio llesol) a chefnogi'r trosglwyddiad i gerbydau trydan. • Dylai'r NWRTP gynnwys mentrau trafnidiaeth perthnasol (e.e. hyrwyddo cludo nwyddau ar y rheilffordd), i sicrhau nad yw iechyd cymunedau a chynefinoedd lleol yn cael eu heffeithio'n niweidiol. • Gall lleihau sŵn traffig ffordd (a sicrhau nad yw hyn yn cynyddu) o gwmpas Parc Cenedlaethol Eryri helpu i gynnal a gwella tawelwch yr ardal a chefnogi iechyd a llesiant defnyddwyr. • Dylai'r NWRTP alinio â Chynllun Seinwedd Cymru lle bo modd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Isadeiledd	• Efallai y bydd angen darparu dros 1,000 o dai yng Ngogledd Cymru bob blwyddyn i gwrdd â'r galw am dai. • Mae cyfraddau adeiladu tai yn amrywio ledled y gogledd, gyda'r cyfraddau cwblhau uchaf yn Sir Ddinbych, Conwy ac Ynys Môn, a'r isaf yng Ngwynedd. • Mae isadeiledd hydrogen yn y dyfodol, gan gynnwys canolfannau cynhyrchu a rhwydweithiau trawsyriant, wedi'u cynllunio ar gyfer Gogledd Cymru fydd yn cysylltu â Gogledd-orllewin Lloegr. • Mae dau leoliad yng Ngogledd Cymru wedi cael eu hadnabod ar gyfer datblygiadau ynni gwynt ar y tir ar raddfa fawr. • Mae Gogledd Cymru yn cynnig amrywiaeth o sefydliadau addysg uwch ac addysg bellach, gan gynnwys Prifysgol Bangor.	• Mae Porthladd Caergybi yn chwarae rhan hanfodol yn symudiad rhyngwladol mewnforiadau ac allforiadau ac fel porthladd mordeithiau a dylai'r NWRTP gynnwys ymyraethau priodol i gefnogi'r ased hwn. • Gwella cysylltedd cludiant cyhoeddus y sefydliadau addysg uwch a phellach, cyfleusterau iechyd, ac isadeiledd cyhoeddus arall (e.e. llyfrgelloedd, cyfleusterau cymdeithasol, crefyddol a hamdden), i gymunedau lleol a rhanbarthol.
Cludiant	• Mae rhannau gwledig o ogledd Cymru sy'n fwy dibynnol ar ddefnyddio ceir preifat ac mae yno lai o gyfle i elwa o ddulliau eraill o gludiant cyhoeddus a mentrau teithio llesol. • Mae cyfran fach iawn o bobl yng Ngogledd Cymru yn byw yn agos at orsafoedd rheilffordd sydd â gwasanaethau cyson. • Mae gwasanaethau cludo nwyddau cyfyngedig ar y rhwydwaith rheilffyrdd. • Mae digwyddiadau ar y pontydd dros y Fenai i Ynys Môn yn cael effaith andwyol ar gysylltedd, dibynadwyedd teithiau ac amseroedd croesi. • Pellteroedd hir at wasanaethau allweddol, gan arwain at gyfraddau uchel o berchnogaeth car a lefelau isel o gerdded a beicio. • Ar hyn o bryd, ychydig o ddarpariaeth sydd yng Ngogledd Cymru i weithredwyr cludo nwyddau ar y ffyrdd sy'n ceisio newid i danwydd glanach. • Mae parcio ceir yn fater dadleuol mewn mannau prydferth allweddol gan gynnwys ym Mharc Cenedlaethol Eryri.	• Er mwyn gwella gwasanaethau rheilffyrdd, y prif flaenoriaethau ar gyfer gwelliannau yw Llinell y Gororau, cynyddu capasiti yng Ngorsaf Caer, a lefelau gwasanaeth uwch ar Brif Reilffordd Gogledd Cymru. Dylid ystyried pwysigrwydd cysylltiadau â chanolfannau allweddol megis Llundain, Caerdydd, Manceinion (gan gynnwys y maes awyr), Lerpwl, Crewe, a Warrington (ar gyfer Northern Powerhouse Rail). Hefyd, dylid ystyried cysylltiadau teithio cynaliadwy i gyfleusterau cyfnewidfa mewn gorsafoedd rheilffordd. • Dylanwadu ar wasanaethau bysiau fel bod amserlenni, llwybrau a phrisiau yn diwallu anghenion a galw lleol yn well. • Cefnogi mentrau i ddatgarboneiddio'r rhwydweithiau cludo nwyddau a logisteg yng Ngogledd Cymru, e.e. drwy gynyddu cyfran y cludo nwyddau a gludir ar Brif Linell Gogledd Cymru. • Gall y NWTP helpu i weithredu mesurau i gynyddu'r ddarpariaeth a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. • Isadeiledd trafnidiaeth wedi'i gynllunio ar gyfer y dyfodol. • Dylai'r NWTP gynnwys ymyraethau i gefnogi a gwella cysylltiadau cludiant cyhoeddus â Chaer gan fod hwn yn borth pwysig i Ogledd Cymru ac yn gyswllt allweddol ar gyfer economi gogledd-ddwyrain Cymru. • Gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a mynediad at deithio llesol i atyniadau i dwristiaid.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Adnoddau a gwastraff	• Mae cronfeydd mwynau i'w cael yng Nghymru eisoes, ond bydd rhai ardaloedd yn profi diffygion yn y deunydd sydd ar gael yn y dyfodol oni bai bod dyraniadau newydd yn cael eu hadnabod. Dylai isadeiledd adeiledig sy'n ofynnol fel rhan o'r NWTP ddarparu adnoddau mor lleol â phosibl i leihau allyriadau, cludo nwyddau a chefnogi'r economi leol.	• Dylai'r NWRTP ymgorffori egwyddorion economi gylchol. Mae hyn yn cynnwys lleihau'r angen i adeiladu isadeiledd yn y lle cyntaf, ailddefnyddio deunyddiau wedi'u hailgylchu a lleihau'r defnydd o ddeunyddiau crai. • Gwella effeithiolrwydd ynni ar draws y rhwydwaith trafnidiaeth.

3.3 Canlyniad drwy amcanion amgylcheddol yr IWBA

Roedd y cyfleoedd a nodwyd yn ystod y cam Sgrinio a Chwmpasu yn llywio'r NWRTP. Nododd yr IWBA effeithiau cadarnhaol sylweddol cyffredinol polisïau NWRTP yn erbyn pob un o amcanion yr IWBA. Cyflwynir crynodeb o'r canlyniadau isod.

Ar ben hynny, dogfennodd IWBA drafft a oedd ar gael ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus ochr yn ochr â'r NWRTP drafft effeithiau buddiol ac andwyol posib amcan, blaenoriaethau a mesurau arfaethedig y cynllun a'r cyfleoedd lliniaru a gwella a nodwyd.

Amcan 1: Cefnogi cyflawniad tai a gwasanaethau lleol i gwrdd ag anghenion cymunedau lleol

Mae polisïau sy'n ymwneud â galluogi newidiadau i ymddygiad teithio (CB1-CB15) yn pwysleisio gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol, sy'n hanfodol ar gyfer gwella mynediad i safleoedd cyflogaeth a gwasanaethau hanfodol megis gofal iechyd, addysg a chyfnewidfeydd teithio. Drwy ganolbwyntio ar anghenion cymunedau lleol, yn enwedig mewn ardaloedd sydd â lefelau uchel o amddifadedd, nod y mentrau hyn yw darparu opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy sy'n gwella cysylltedd tra'n lleihau dibyniaeth ar gerbydau preifat, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Mae'r dull hwn nid yn unig yn mynd i'r afael ag anghenion teithio uniongyrchol ond mae ganddo'r potensial i hyrwyddo twf tai hirdymor mewn ardaloedd lle mae mynediad at wasanaethau'n cael ei wella. Ar ben hynny, byddai'r dull cynllunio cydweithredol ledled Gogledd Cymru a chyda awdurdodau cyfagos yn sicrhau bod datrysiadau trafnidiaeth wedi'u teilwra i anghenion cymunedol, gan feithrin mwy o gynhwysiant cymdeithasol a chydlyniant.

Mae polisïau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus (PT1-PT15) yng Ngogledd Cymru yn tynnu sylw at ddull cynhwysfawr o wella trafnidiaeth gyhoeddus drwy wella tocynnau, gwell amseroedd teithio ac aros a gwasanaethau hygyrch, dibynadwy. Mae hyn yn sicrhau mynediad dibynadwy at wasanaethau hanfodol fel cyflogaeth, addysg a chyfleoedd cymdeithasol. Byddai hyn yn arbennig o fuddiol mewn ardaloedd sy'n fwy difreintiedig lle gall pobl fod yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys ardaloedd fel Tref Caergybi, Marchog, Peblig, Glyn a'r Rhyl sydd o fewn y 10% o ardaloedd mwyaf difreintiedig.

Nod y polisïau yw gwella cysylltedd trwy gefnogi opsiynau trafnidiaeth hyfyw i ddiwallu anghenion cymunedol amrywiol, sy'n benodol o fudd i drigolion ardaloedd gwledig trwy ddatrysiadau trafnidiaeth diogel, hyblyg a arweinir gan y gymuned. Gan fod y polisïau hyn yn galluogi gwasanaethau hyblyg sydd wedi'u cynllunio trwy gyfranogiad cymunedol ac yn cael eu rhedeg a'u rheoli'n lleol, byddent yn gwella mynediad at wasanaethau lleol ac yn helpu i ddiwallu anghenion penodol a nodwyd gan y gymuned. Mae polisïau sy'n ymwneud â theithio llesol (AT1-AT14) yn canolbwyntio ar wella isadeiledd teithio llesol i hyrwyddo ffyrdd o fyw iachach a mynediad cyfartal i wasanaethau megis gofal iechyd, addysg a chyfnewidfeydd teithio. Byddai polisïau trafnidiaeth integredig (IN1-IN6) hefyd yn hwyluso gwell hygyrchedd i wasanaethau a gwell fforddiadwyedd i deithio aml-ddull. Byddai hyn yn cael ei gyflawni drwy integreiddio rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd yn well drwy ddatblygu canolfannau symudedd, gwell hygyrchedd teithio llesol i drafnidiaeth pellach a chynlluniau Parcio a Theithio / Parcio a Rhannu. Byddai'n arbennig o fuddiol lle mae opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus yn brin neu ddim yn addas.

Mae'r polisïau ynglŷn â datblygiadau porthladd a chludo nwyddau (PF1-PF9), yn cefnogi cyflwyno gwasanaethau lleol drwy wella mynediad i adnoddau hanfodol ar gyfer cymunedau lleol, yn enwedig mewn ardaloedd difreintiedig megis Caergybi a Mostyn. Byddai'r polisïau hefyd yn gwella cyfleoedd cyflogaeth yn y porthladdoedd wrth iddynt ehangu a bydd canolbwyntio ar gysylltedd trafnidiaeth gynaliadwy â datblygiadau porthladdoedd a gorsafoedd rheilffordd yn gwella hygyrchedd i gymunedau lleol i'r cyfleoedd economaidd hynny. Mae polisïau PF1-PF9 hefyd yn cefnogi anghenion cymunedau lleol drwy wella'r system gyflenwi leol (eu gwneud yn haws ac yn gyflymach i'w defnyddio) a chyfrannu at leihau tagfeydd sydd o fudd i'r amgylchedd a mwynderau lleol.

Mae polisïau sy'n ymwneud â ffyrdd, strydoedd a pharcio (RS1-RS13) yn cefnogi gwelliannau isadeiledd ffyrdd sy'n wydn o ran yr hinsawdd, gan hwyluso cyflawniad tai a mynediad i wasanaethau presennol ac yn y dyfodol. Maent hefyd yn cyfrannu at liniaru effeithiau andwyol megis oedi o ran teithio a achosir gan ddifrod i isadeiledd nad yw'n cael ei gynnal a'i gadw'n rheolaidd. Mae gwelliannau i isadeiledd ffyrdd hefyd yn helpu i leihau'r risg o ddamweiniau sydd â chostau economaidd uchel a phersonol yn gysylltiedig â hwy.

Anogir opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy drwy daliadau parcio rheoledig ac ail-ddynodi lle o barcio (RS5 - RS6) sydd â'r nod o wella mwynderau lleol ac annog mwy o bobl i ddefnyddio cludiant cyhoeddus a theithio llesol. Fodd bynnag, efallai y bydd effeithiau andwyol os nad yw llai o daliadau parcio/mwy o daliadau parcio yn cael ei gydbwyso gan opsiynau teithio llesol/cludiant cyhoeddus amgen, digonol ac addas oherwydd byddai hyn yn lleihau hygyrchedd i wasanaethau. Mae gwell argaeledd gwasanaethau trafnidiaeth gynaliadwy yn gwella hygyrchedd i wasanaethau hanfodol i'r rhai sy'n dibynnu mwy ar drafnidiaeth gyhoeddus yn ogystal â'r rhai a fyddai'n well ganddynt ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ond sy'n teimlo nad oes ganddynt ddewis arall rhesymol i'r car ar hyn o bryd.

Mae polisïau sy'n gwella cysylltedd digidol (DC1-DC2) yn hwyluso gweithio o bell ac yn gwella mynediad at wasanaethau, gan gynnwys mwy o fynediad at gyfleoedd cyflogaeth gyda llai o angen i deithio. Maent hefyd yn galluogi mwy o aelodau o gymunedau i deithio drwy ddefnyddio cludiant cyhoeddus yn fwy hyderus trwy fentrau llythrennedd digidol.

Yn bennaf, mae'r asesiad yn datgelu nad yw pob polisi yn cael effaith sylweddol ar ddarparu gwasanaethau tai, er y byddai polisïau sy'n ymwneud â gwelliannau a/neu hyrwyddo teithio llesol, yn cyfrannu at ddarparu unrhyw dai newydd gyda chysylltedd teithio llesol priodol i wasanaethau presennol.

Amcan 2: Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol

Mae gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus, wedi'u cefnogi'n benodol gan Bolisïau PT1-PT10, yn cefnogi mynediad i wasanaethau, cyflogaeth, cyfleoedd hyfforddiant ac addysg hanfodol, yn ogystal â chyfleoedd hamdden. Mae hyn o fudd i bawb ond yn benodol i bobl sy'n fwy dibynnol ar gludiant cyhoeddus a/neu deithio llesol, gan gynnwys pobl dan anfantais economaidd-gymdeithasol, pobl ifanc, pobl hŷn, pobl anabl a phobl o grwpiau mwyafrif ethnig byd-eang[9].

Mae'r polisïau hyn yn canolbwyntio ar greu rhwydwaith trafnidiaeth fwy integredig sy'n hwyluso symudiad haws rhwng cymunedau ac yn annog dulliau teithio llesol fel cerdded a beicio. Disgwylir i'r dull hwn feithrin rhyngweithio cymdeithasol, gan leihau unigedd cymdeithasol a gwella lles cymunedol yn gyffredinol.

Ymhellach, drwy flaenoriaethu cysylltu ardaloedd gwledig â chymunedau cyfagos a chyfleusterau cymunedol, mae'r polisi yn gwella mynediad i wasanaethau hanfodol megis iechyd, addysg a chyflogaeth mewn ardaloedd gwledig a lled-drefol, gan leihau anghydraddoldeb cyfleoedd a allai godi o ganlyniad i ddiffyg cysylltedd trafnidiaeth mewn ardaloedd gwledig. Nid yw gwella gwasanaethau yn sôn yn benodol am welliannau hygyrchedd, sy'n arwain at effaith ansicr yn hyn o beth. Er enghraifft, nid oes unrhyw bolisi yn diffinio'n benodol pa safonau hygyrchedd y dylid eu dilyn i sicrhau hygyrchedd i bob defnyddiwr.

[9] Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru - Trafnidiaeth. Ar gael ar-lein yn: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport

Mae polisïau PT11 – PT15 yn pwysleisio datrysiadau trafnidiaeth gyhoeddus hyblyg, a arweinir gan y gymuned sy'n darparu ar gyfer poblogaethau bregus ac ynysig fel pobl sy'n byw mewn ardaloedd difreintiedig, pobl hŷn a phobl ag anableddau, gan wella symudedd a rhyngweithio cymdeithasol. Byddai hyrwyddo gwasanaethau tacsi sy'n hyrwyddo teithio diogel i deithwyr yn arbennig o fuddiol i grwpiau agored i niwed sydd â risg uwch o brofi troseddau casineb, fel y gymuned LGBTQ+ a grwpiau sy'n dioddef hiliaeth[10].

Nod polisïau sy'n ymwneud â cherdded, beicio ac olwyno (AT1 – AT14) yw gwella isadeiledd teithio llesol, gan wneud cerdded a beicio yn fwy hygyrch i bobl ag anableddau neu nam symudedd, pobl hŷn a defnyddwyr cadair olwyn eraill a phobl â babanod mewn pramiau, ac i bobl sy'n profi amddifadedd nad oes ganddynt fynediad i gerbyd/beic. Mae hyn yn lleihau anghydraddoldeb mynediad i drafnidiaeth fel y mae gwella trafnidiaeth aml-ddull (IN1 – IN6) sy'n helpu i wella cysylltedd i leoliadau canolog. Fodd bynnag, gallai Polisïau IN5 – IN6 arwain at eithrio cymdeithasol pellach pan fydd cyfleusterau Parcio a Theithio (neu Barcio a Rhannu) yn cael eu datblygu ar draul buddsoddiad mewn trafnidiaeth gyhoeddus gonfensiynol ac os yw gwasanaethau wedi'u hanelu at fodurwyr yn unig (h.y. dim ond pan fyddant wedi parcio eu car y gall pobl ddefnyddio'r gwasanaeth bws, oherwydd mae hyn yn eithrio pobl sydd ddim yn berchen ar gar)[11].

Trwy wella opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy i borthladdoedd, yn enwedig mewn ardaloedd difreintiedig, mae'r polisïau hyn yn creu gwell mynediad i gyfleoedd cyflogaeth mewn datblygiadau porthladdoedd (ac o fewn ardaloedd ar lwybrau trafnidiaeth gyhoeddus y porthladdoedd), a fyddai'n cyfrannu at leihau anghydraddoldeb economaidd rhwng ardaloedd yng Ngogledd Cymru. Byddai gwell diogelwch ar y ffyrdd a mwynderau lleol o ganlyniad i ailgyfeirio Cerbydau Trwm (HGVs) i leoliadau gorffwys mwy addas o fudd i gymunedau sy'n agos at y porthladd ac sy'n profi mwy o amddifadedd economaidd-gymdeithasol nag ardaloedd eraill yng Ngogledd Cymru.

Byddai annog y newid i gerbydau allyriadau isel, a newid moddol i gludiant cyhoeddus/teithio llesol, yn cyfrannu at ostyngiad mewn allyriadau aer, yn enwedig i gymunedau ar hyd arfordir Gogledd Cymru. Byddai hyn yn arwain at fuddion iechyd, yn enwedig i grwpiau bregus sy'n fwy sensitif i newidiadau mewn llygredd aer, yn cynnwys plant, pobl hŷn, pobl â chlefyd anadlol a merched beichiog.

Gallai gostyngiad mewn cerbydau cludo nwyddau ffyrdd gyda newid i'r rheilffordd, a gefnogir gan Bolisi PF9, arwain at golli cyflogaeth i yrwyr HGV a fyddai'n effeithio'n anghymesur ar ddynion sy'n fwy tebygol o gael eu cyflogi yn y sector cludo ar y ffyrdd.

Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar wella isadeiledd digidol a llythrennedd, cefnogi cyfleoedd ar gyfer gweithio o bell tra hefyd yn gwella hygyrchedd gwybodaeth ddigidol sy'n helpu pobl i gynllunio teithiau gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus (h.y. mynediad digidol at wybodaeth gwasanaeth amser real).

Byddai hyn yn cefnogi pobl sy'n llai abl i deithio am waith fel pobl anabl, merched beichiog, pobl â chyfrifoldebau gofal a phobl ifanc, tra hefyd yn cefnogi pobl sy'n fwy tebygol o fod yn anllythrennog yn ddigidol (pobl hŷn).

Yn gyffredinol, mae polisïau yn gefnogol i gryfhau cysylltiadau cymunedol a meithrin cymdeithas fwy teg a chynhwysol.

[10] Out in London: LGBTQ+ People's Safety on London's Transport Network. London Travel Watch, 2023. Ar gael ar-lein yn: https://www.diversitytrust.org.uk/2023/11/new-study-lgbtq-people-feel-threatened-and-face-abuse-on-london-public-transport/ [Cyrchwyd 15/11/24]

[11] Parkhurst, G. Social inclusion implications of park-and-ride. *Municipal Engineer 156,* 2003

Amcan 3: Gwella iechyd a lles y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas â iechyd corfforol a meddyliol

Mae polisïau CB1 - CB23 yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol i wella cysylltedd rhwng ardaloedd preswyl a safleoedd cyflogaeth allweddol, canol dinasoedd a rhanbarthau traws-ffiniol. Byddai'r gwelliannau hyn yn annog newid moddol, gan annog lefelau mwy o weithgarwch corfforol sy'n hyrwyddo deilliannau iechyd gwell yn cynnwys lleihau'r risgiau o glefydau cronig megis gordewdra, problemau cardiofasgwlaidd a chlefyd siwgr, tra hefyd yn gwella llesiant meddyliol[12] [13]. Byddai'r polisïau hyn yn cyflawni hyn trwy gyfrannu at well mynediad at opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy, sy'n helpu i liniaru ynysu cymdeithasol, yn enwedig ymhlith grwpiau agored i niwed fel pobl hŷn, pobl ifanc, difreintiedig economaidd-gymdeithasol, a phobl anabl sy'n fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus. Ar ben hynny, gwell mynediad at wasanaethau gofal iechyd hanfodol, mannau hamdden, a chyfleusterau cymunedol, sy'n golygu y gall pobl gael mynediad haws at y gofal iechyd a'r gwasanaethau sydd eu hangen arnynt tra hefyd yn meithrin cydlyniant cymunedol, gan gyfrannu at well iechyd a lles yn gyffredinol.

Mae polisïau PT1-PT10 yn canolbwyntio ar wella'r rhwydwaith bysiau a byddai'n hanfodol ar gyfer cysylltu unigolion â gwasanaethau iechyd allweddol, gweithgareddau hamdden a mannau gwyrdd. Mae hyn yn cynyddu gwell mynediad (symlach) at gyfleoedd ar gyfer ymarfer corff (campfeydd, parciau, ardaloedd naturiol, ac ati) gan gyfrannu at well deilliannau iechyd i bawb, ond yn enwedig i grwpiau sy'n dibynnu mwy ar drafnidiaeth gyhoeddus. Byddai rhwydwaith bws gwell gyda chanolfannau trafnidiaeth hefyd yn annog gweithgarwch corfforol, oherwydd byddai defnyddwyr yn fwy tebygol o gerdded neu feicio i'r canolfannau trafnidiaeth yma. Mae'r polisïau hefyd yn cyfrannu at lai o lygredd aer a diogelwch ffyrdd gwell, gan ddarparu buddion iechyd i gymunedau mewn ardaloedd difreintiedig ac incwm isel. Mae polisïau PT11 i PT15 yn cynnwys datrysiadau trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw gyda ffocws benodol ar ddiwallu anghenion trafnidiaeth mewn ardaloedd gwledig. Byddai hyn yn cyfrannu at well iechyd i gymunedau gwledig oherwydd byddai ganddynt fwy o allu i gael mynediad i ofal iechyd ynghyd â chyfleoedd hamdden, cyflogaeth, addysg a rhyngweithio cymdeithasol. Mae polisïau fel PT13 yn canolbwyntio ar gerbydau allyriadau isel a fyddai'n cyfrannu at liniaru effeithiau iechyd andwyol a achosir gan lygredd aer megis heintiau anadlol, clefyd y galon a strôc[14].

Byddai'r Polisïau teithio llesol (AT1 i AT14) yn creu amgylcheddau cefnogol ar gyfer teithio llesol trwy fuddsoddi mewn isadeiledd a fyddai'n gwneud teithio llesol yn fwy deniadol, yn fwy diogel ac yn hygyrch i ystod ehangach o'r boblogaeth gan gynnwys pobl â babanod mewn pramiau, pobl mewn cadeiriau olwyn, a phobl anabl (yn enwedig pobl â symudedd anodd). Byddai'r buddsoddiadau hyn yn hyrwyddo gwell mynediad at deithio llesol, gan gynyddu dewis teithio, asiantaeth, ymgysylltu â'r gymuned a mynediad at isadeiledd cymdeithasol sy'n cyfrannu at well canlyniadau iechyd corfforol a meddyliol.

Mae polisïau IN1 i IN6 yn cefnogi rhwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n symleiddio trosglwyddiadau rhwng sawl dull. Mae hyn yn cynnwys tocynnau symlach ac integredig, creu lleoedd a chyfeirio pobl, a gwell cyfleustra wrth bontio rhwng dulliau trafnidiaeth (e.e. o feic i fws neu drên neu o drên i fws). Byddai hyn yn gwella cysylltedd rhwng cymunedau lleol ac aneddleoedd mwy, gan leihau ynysu cymdeithasol mewn ardaloedd llai cysylltiedig (yn enwedig ardaloedd gwledig). Gyda'i gilydd, mae'r mentrau hyn yn cyfrannu at gymdeithas iachach, fwy cydlynus drwy flaenoriaethu diogelwch, hygyrchedd a chynhwysiant mewn trafnidiaeth.

---

[12] Cycling and walking for individual and population health benefits: A rapid evidence review for health and care system decision makers. Public Health England, 2018. Ar gael ar-lein yn: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757756/Cycling_and_walking_for_individual_and_population_health_benefits.pdf [Cyrchwyd 12/11/24]

[13] Health benefits from recreation, natural capital, UK - Office for National Statistics

[14] Asiantaeth yr Amgylchedd Ewropeaidd, Effeithiau llygredd aer ar iechyd 2022; Ar gael ar-lein yn: Health impacts of air pollution in Europe, 2022 — European Environment Agency (Cyrchwyd 27/11/2024)

Mae gan bolisïau sy'n ymwneud â datblygiadau porthladd (PF1 - PF9) effeithiau cymysg ar iechyd. Er eu bod yn cefnogi iechyd a llesiant y boblogaeth leol drwy ddarparu opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy i gyfleoedd cyflogaeth ym mhorthladdoedd Caergybi a Mostyn, mae'r cynnydd a ragwelir mewn symudiadau cerbydau nwyddau trwm (HGV) oherwydd ehangiad y porthladd yn peri risgiau i ansawdd aer a lefelau sŵn lleol, a fyddai'n gallu cael effaith andwyol ar gymunedau ar hyd llwybrau ffyrdd i'r Porthladdoedd. Byddai unrhyw ostyngiadau mewn ansawdd aer yn cael mwy o effaith ar grwpiau bregus sy'n cynnwys plant, pobl â chlefyd anadlol a phobl hŷn. I'r gwrthwyneb, byddai newid i danwydd hydrogen ar gyfer cludo nwyddau ar y ffyrdd a'r rheilffyrdd, yn ogystal â chyflwyno canolfannau cyfuno cludo llwythi a Cherbydau Trydan (EV) ar gyfer danfoniadau lleol, yn cyfrannu at lai o draffig a gwell ansawdd aer ar gyfer cymunedau lleol Pan fydd mwy o ddefnydd o feiciau e-cargo ar gyfer danfoniadau lleol, gallai hyn achosi gorbryder i rai cerddwyr os ydynt yn cael eu reidio mewn gofodau a rennir a gall beicwyr e-feiciau eu hunain brofi lefelau mwy o orbryder wrth feicio mewn ardaloedd trefol prysur.[15].

Mae polisïau PF1-PF9 yn cefnogi iechyd a lles gyrwyr HGV gyda'r ddarpariaeth o gyfleusterau gorffwys, lleihau blinder a gorbryder ymhlith gyrwyr a lleihau risgiau o ddamweiniau a gwella diogelwch cyffredinol ar y ffyrdd.

Mae polisïau RS1-RS13 sy'n ymwneud â ffyrdd a strydoedd yn cyfrannu at greu isadeiledd ffyrdd sy'n cael ei gynnal yn well, yn fwy diogel i gerddwyr, beicwyr a modurwyr, ac yn gallu cefnogi anghenion newidiol cerbydau trydan (EV). Felly, mae'r polisïau hyn yn cefnogi cysylltedd parhaus rhwng cymunedau a gwasanaethau hanfodol, yn cynnwys gofal iechyd, cyflogaeth, addysg a chyfleusterau hamdden. Mae isadeiledd a gynhelir yn well hefyd yn fwy gwydn i ddigwyddiadau tywydd eithafol sy'n golygu y byddai llai o aflonyddwch yn ystod digwyddiadau o'r fath, gan gynnal mynediad at isadeiledd cymdeithasol. Er y byddai llai o barcio ceir a thaliadau uwch yn annog ail-ddynodi lle i ddefnyddiau a allai annog mwy o weithgarwch corfforol (e.e. gwell ardaloedd i gerddwyr, mannau gwyrdd trefol), gall hefyd achosi pryder i rai pobl os ydynt yn poeni am y gallu i ddod o hyd i barcio addas neu am y gost uwch o barcio. Byddai hyn o bosibl yn atal mynediad i ardaloedd trefol gan effeithio'n negyddol ar iechyd corfforol a meddyliol wrth i fynediad at wasanaethau ddod yn fwy heriol.

Byddai polisïau (DC1 – DC3) sy'n canolbwyntio ar wella cysylltedd digidol a llythrennedd digidol yn anelu i hwyluso gweithio o bell a gwell cysylltedd rhwng cymunedau, gan gynnwys ardaloedd mwy gwledig.

Drwy leihau'r angen i deithio, gallai'r polisïau hyn liniaru straen sy'n ymwneud â chymudo, gwneud cyfleoedd cyflogaeth yn hygyrch i bobl a fyddai fel arall yn cael trafferth dod o hyd i gyflogaeth addas (e.e. pobl gyda chyfrifoldebau gofalu neu bobl gydag anableddau). Mae mwy o gyfleoedd fel hyn ochr yn ochr â gwell cysylltedd yn hyrwyddo deilliannau iechyd meddyliol a chorfforol gwell.

Amcan 4: Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.

Tra bod polisïau'r NWRTP yn anelu i gynyddu'r defnydd o deithio llesol a chludiant cyhoeddus, a/neu gynyddu'r defnydd o gerbydau allyriadau isel, byddai hyn yn arwain at leihad mewn allyriadau a llygredd oddi ar y ffyrdd, dau beth sy'n gallu effeithio'n andwyol ar rywogaethau a chynefinoedd. Mae hyn yn cynnwys polisïau sydd yn anelu i wella opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy fel bod yna newid moddol (teithio llesol a chludiant cyhoeddus) (Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), ynghyd â pholisïau sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3). Yn y ddau achos, mae'n debygol y byddai newid moddol oddi wrth y car preifat yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar fioamrywiaeth. Mae gwell opsiynau teithio cynaliadwy i gael mynediad i atyniadau twristiaeth, yn cynnwys parciau cenedlaethol ac ardaloedd arfordirol, yn helpu i atal difrod ecolegol a achosir gan barcio amhriodol. Ar y cam hwn, ni wyddys p'un a fydd angen cymryd unrhyw dir ffisegol ar gyfer gwelliannau isadeiledd. Er enghraifft, mae isadeiledd teithio llesol a chynlluniau Parcio a Theithio a

[15] Pejhan, S., Agelin-Chaab, M., Yusuf, M., & Eng, D. Analysis of ebike dynamics and cyclists' anxiety levels and interactions with road vehicles that influence safety. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 159, 2021.

Pharcio a Rhannu (IN5-IN6) yn peri risgiau i fioamrywiaeth a daearamrywiaeth, os nad ydynt wedi'u dylunio'n sensitif, o ystyried statws anhysbys lleoliadau datblygu a gofynion cymryd tir. Bydd angen cynllunio gofalus ar lefel prosiect i liniaru effeithiau negyddol posib ar fioamrywiaeth.

Mae polisïau IN1 i IN6 yn hwyluso pontio di-dor rhwng dulliau trafnidiaeth, gan annog newid moddol i drafnidiaeth gynaliadwy, tra'n diogelu safleoedd ecolegol.

Fodd bynnag, mae polisïau sydd â'r nod o wella isadeiledd porthladdoedd a chludo llwythi (PF1 - PF9) yn peri risgiau posib i fioamrywiaeth lle mae hyn yn cynyddu'r angen am ddatblygu a chymryd tir. Byddai hyn yn arbennig o wir am safleoedd dynodedig fel Ardal Gwarchodaeth Arbennig Morwenoliaid Ynys Môn ac Ardal Cadwraeth Arbennig Gogledd Môn Forol lle gall gweithgareddau datblygu gynyddu pwysau ar y cynefinoedd sensitif hyn. Gan fod gofynion tir a lleoliadau unrhyw ddatblygiad mewn porthladdoedd (neu sy'n gysylltiedig â phorthladdoedd fel canolfannau cyfuno cludo llwythi a chyfleusterau gorffwys ar gyfer gyrwyr HGV) a amlinellir mewn polisïau yn anhysbys, mae'r effaith ar fuddiannau bioamrywiaeth yn yr achosion hyn yn ansicr.

Mae polisïau RS1 – RS13 yn cyfrannu at wella bioamrywiaeth lle mae'r polisïau'n arwain at le sydd ar hyn o bryd wedi'i neilltuo i barcio yn cael ei ddisodli gan greu lleoedd o ansawdd uchel sy'n cynnwys gwella ecolegol (budd net i fioamrywiaeth). Mae polisi RS2 yn canolbwyntio'n benodol ar wella buddiannau bioamrywiaeth i gyfrannu at wydnwch hinsawdd ac ecosystemau.

Er nad yw polisïau cysylltedd digidol (DC1 – DC3) yn ymdrin yn uniongyrchol â bioamrywiaeth, gallant hwyluso llai o anghenion teithio, gan arwain at allyriadau is a llai o aflonyddwch ar gynefinoedd naturiol.

Amcan 5: Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol

Ni ragwelir y bydd y polisïau gyda'r NWRTP yn effeithio ar y tir amaethyddol gorau a mwyaf aml-bwrpas (BMV). Fodd bynnag, lle mae datblygiadau isadeiledd yn cael eu cynnig, nid oes unrhyw wybodaeth ychwanegol am leoliadau a chymryd tir, ac sy'n arwain at effaith ansicr. Felly, argymhellir cynllunio ac ystyried yn ofalus wrth weithredu.

Mae polisïau CB1-CB23 a PT1-PT15 yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol, sy'n cyfrannu at liniaru effeithiau andwyol traffig cynyddol, yn enwedig mewn ardaloedd sensitif megis Parc Cenedlaethol Eryri. Drwy hyrwyddo opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy, gall y polisïau hyn helpu i leihau tagfeydd a phwysau parcio a achosir gan dwristiaeth, a thrwy hynny liniaru effeithiau andwyol parcio amhriodol ar fwynderau gweledol yn yr ardaloedd hyn a chynnal cyfanrwydd tirweddau lleol. Gallai gwelliannau i isadeiledd trafnidiaeth arwain at effeithiau andwyol ar ddynodiadau a thirweddau lle mae angen newidiadau ffisegol (e.e. adeiladu ffordd, ehangu porthladd ac isadeiledd parcio neu deithio llesol) felly bydd cynllunio a gweithredu gofalus yn hanfodol ar lefel prosiect i sicrhau nad yw unrhyw ddatblygiadau cysylltiedig yn effeithio ar werth golygfaol a diwylliannol yr ardal.

Tra bod polisïau AT1 - AT14 yn cefnogi gwelliannau i isadeiledd teithio llesol, gan wneud teithio llesol yn fwy hygyrch, hyd yn oed i dwristiaid, mae'r polisïau yn annhebygol o leihau'r defnydd o gerbydau mewn ardaloedd mwy diarffordd sy'n adnabyddus am eu cymeriad tirwedd arbennig. Mae polisïau IN1 - IN6 yn hyrwyddo'r datblygiad o ganolfannau symudedd ac integreiddio cludiant cyhoeddus yn well, gan hwyluso'r trawsnewidiadau rhwng dulliau trafnidiaeth a chefnogi newid moddol o gerbydau preifat i drafnidiaeth gynaliadwy. Disgwylir i'r newid hwn leddfu effeithiau andwyol tagfeydd traffig a phwysau parcio ar gyrchfannau twristaidd poblogaidd, gan wella mwynderau gweledol.

Amcan 6: Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg

Byddai polisïau'r NWRTP sydd â'r nod o wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus ac isadeiledd teithio llesol (CB1 - CB23; PT1 - PT15; AT1 - AT14; IN1 - IN6), yn hwyluso gwell cysylltedd rhwng cymunedau a safleoedd diwylliannol allweddol, yn ogystal â chyfleusterau addysgol cyfrwng Cymraeg. Drwy leihau tagfeydd traffig a

gwella hygyrchedd, mae'r mentrau hyn yn ei gwneud hi'n haws i unigolion, yn enwedig y rhai heb gerbydau preifat, ymweld â lleoliadau diwylliannol, safleoedd treftadaeth, a gwella cysylltedd rhwng cymdogaethau Cymraeg lleol. Mae mwy o ymwelwyr i'r atyniadau diwylliannol yn cefnogi eu hyfywedd economaidd.

Mae gwell cysylltedd rhwng cymunedau Cymraeg eu hiaith ac adnoddau addysgol ar gyfer dysgu'r Gymraeg, yn hanfodol er mwyn hyrwyddo'r defnydd dyddiol o'r Gymraeg.

Mae'r polisïau yn cefnogi mentrau sy'n creu cyfleoedd i ymgysylltu â'r gymuned a gwella mynediad at gyfleoedd cymdeithasol i gymunedau Cymraeg, yn enwedig mewn ardaloedd yng Ngwynedd ac Ynys Môn sy'n cynnwys y gyfran uchaf o siaradwyr Cymraeg.

Byddai'r polisïau hefyd yn hwyluso'r defnydd o'r Gymraeg mewn mannau cymdeithasol a chymunedol fel cyfnewidfeydd trafnidiaeth, mannau aros bysiau, safleoedd bws a bysiau eu hunain mewn fformatau llafar ac ysgrifenedig.[16]

Yn gyffredinol, mae'r polisïau ar y cyd yn cyfrannu at gadwraeth a hybu treftadaeth ddiwylliannol leol heb achosi risgiau i asedau treftadaeth dynodedig.

Amcan 7: Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.

Byddai polisïau'r NWRTP sydd â'r nod o wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol, ac felly'n annog newid moddol oddi wrth gerbydau preifat, yn lleihau lefel y traffig ar y ffyrdd. Byddai lefel y traffig ar y ffyrdd hefyd yn cael ei leihau gan Bolisi PF9 sy'n cefnogi newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd, a Pholisïau DC1 – DC3 sy'n canolbwyntio ar gysylltedd digidol i leihau'r angen i deithio drwy gefnogi cyfleoedd gweithio o bell ac annog defnydd o gludiant cyhoeddus. Byddai'r gostyngiad hwn mewn traffig ffyrdd, yn enwedig HGVs, yn arwain at sawl budd amgylcheddol: mae llai o gerbydau yn golygu llai o olew, saim, a llygryddion eraill sy'n mynd i ddyfrffyrdd yn ystod cyfnodau glawog, a thrwy hynny'n gwella ansawdd afonydd, llynnoedd a nentydd ac yn diogelu ecosystemau dyfrol.

Yn ogystal, mae llai o draffig yn lleihau llygryddion aer sy'n gallu setlo ar arwynebau ac yna golchi i mewn i gyrff dŵr, gan gynnwys ocsidau nitrogen niweidiol a sylffwr deuocsid sy'n cyfrannu at lygredd maetholion[17]. I'r gwrthwyneb, mae Polisi PF3 yn cefnogi darparu isadeiledd i wella symudiadau HGV a darparu cyfleusterau HGV penodol a fyddai'n arwain at ddwysâd o ddefnydd gan HGVs mewn rhai lleoliadau. Felly, gallai hynny olygu dwysâd o lygredd ac allyriadau carbon o HGVs sy'n arwain at lygryddion ffyrdd mewn dŵr ffo yn mynd i gyrff dŵr.

Yn ogystal, mae gan unrhyw waith datblygu sydd ei angen i gyflwyno isadeiledd ffisegol newydd (e.e. gwaith peirianneg ffyrdd er mwyn cyflwyno lonydd bysiau) y potensial i arwain at effeithiau andwyol yn ystod y cyfnod adeiladu os nad yw wedi'i liniaru'n briodol. Mae gan bolisi PF4 hefyd y potensial i gael effaith negyddol ar adnoddau dŵr gan y byddai'r gwaith o ddatblygu canolfannau hydrogen angen dŵr i gynhyrchu hydrogen, yn ogystal â gwasanaethau eraill fel gwasanaeth oeri. Mae risgiau i fywyd dynol a dyfrol yn gysylltiedig â gollyngiad posib o'r amonia a ddefnyddir i gynhyrchu hydrogen[18].

Mae gan bolisïau sy'n ymwneud â datblygu porthladdoedd (PF1 – PF9) y potensial i effeithio'n andwyol ar ansawdd cyrff dŵr gerllaw (drwy ddŵr ffo aflan). Fodd bynnag, ar y cam hwn, nid oes digon o wybodaeth

[16] Llywodraeth Cymru, 2024. Cymraeg 2050: Cynllun gweithredu strategaeth yr iaith Gymraeg 2024 i 2025. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/cymraeg-2050-welsh-language-strategy-action-plan-2024-2025-html [Cyrchwyd 13/11/24]

[17] Asiantaeth yr Amgylchedd 2019, 2021 Cynlluniau rheoli basn afon - Llygredd o drefi, dinasoedd a thrafnidiaeth. Ar gael ar-lein yn: https://consult.environment-agency.gov.uk/++preview++/environment-and-business/challenges-and-choices/user_uploads/pollution-from-towns--cities [Cyrchwyd 25/11/24]

[18] Hydrogen: A renewable energy perspective. Adroddiad a baratowyd ar gyfer yr 2ll Gyfarfod Gweinidogol ar Ynni Hydrogen yn Tokyo, Siapan. 2019. International Renewable energy Agency. Ar gael ar-lein yn: https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2019/Sep/IRENA_Hydrogen_2019.pdf [Cyrchwyd 12/11/24]

ynghylch ehangiad y porthladd ac felly mae unrhyw effaith yn ansicr. Ymhellach, trwy hyrwyddo newid moddol o'r ffordd i'r rheilffordd ar gyfer cludo llwythi, mae'r polisïau yn anelu i leihau nifer y cerbydau llwythi trwm (Fodd bynnag, mae pryderon ynghylch mwy o weithgarwch porthladdoedd a datblygu canolfannau cyfuno cludo llwythi, yn enwedig o dan Bolisi PF3, a allai arwain at gynnydd mewn traffig HGV a llygredd cysylltiedig. Ni ragwelir y bydd polisi AV1 sy'n ymwneud â mynediad ar y ddaear at awyrennau yn effeithio ar ansawdd dŵr.

Amcan 8: Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch yr isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd

Byddai polisïau o fewn y NWRTP sy'n canolbwyntio ar wella opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy megis cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn hwyluso newid moddol oddi wrth gerbydau preifat, gan arwain at lai o allyriadau carbon a ddaw o drafnidiaeth. Mae hyn yn cynnwys Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT14 ac IN1-IN6. Drwy integreiddio cerbydau dim allyriadau i systemau trafnidiaeth gyhoeddus (PT2- PT3) a gwella gwytnwch isadeiledd i dywydd garw, mae'r polisïau hyn yn anelu i liniaru effeithiau newid hinsawdd ar rwydweithiau trafnidiaeth.

Er enghraifft, cynnig cysylltiadau i wasanaethau cludiant cyhoeddus amgen pan fydd llwybr(au) penodol wedi'i effeithio gan ddigwyddiadau tywydd eithafol megis llifogydd. Disgwylir i'r mentrau hyn gyfrannu'n gadarnhaol at gyflawni targedau sero net Cymru erbyn 2050, tra hefyd yn gwella gallu isadeiledd trafnidiaeth i addasu yn wyneb heriau sy'n ymwneud â hinsawdd. Yn ogystal, gyda newid i danwydd glanach a cherbydau dim allyriadau, mae polisïau yn cefnogi datgarboneiddio'r sector trafnidiaeth a gwella gwytnwch hinsawdd y rhwydwaith trafnidiaeth, gyda llai o ddibyniaeth ar danwydd ffosil ac amhariadau cysylltiedig a achosir i'w cadwyn gyflenwi drwy newid hinsawdd. [1919].

Mae polisïau PT11 - PT15 yn rhoi pwyslais ar fentrau trafnidiaeth a arweinir gan y gymuned, megis y Fflecsi, Trafnidiaeth sy'n Ymateb i'r Galw Dynamig, a theithio ar y rheilffyrdd, sy'n helpu i leihau dibyniaeth ar gerbydau preifat a lleihau allyriadau mewn ardaloedd gwledig. Fodd bynnag, ni wyddys a fydd gan drafnidiaeth gymunedol allyriadau sero/isel, ac felly mae'r effaith yn ansicr.

Mae polisïau PF1 – PF9 yn anelu i gefnogi twf porthladdoedd rhanbarthol ac isadeiledd gysylltiedig sy'n hygyrch drwy opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy (wedi'u datgarboneiddio). Fodd bynnag, gallai mentrau'r polisi arwain at fwy o draffig HGV sy'n llai tebygol o gael eu datgarboneiddio ar hyn o bryd. Fodd bynnag, mae cyflwyno canolfannau hydrogen i gefnogi cludwyr yn y rhanbarth i newid i gerbydau allyriadau isel (PF4), ynghyd â newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd (PF9), yn cynnig dulliau addawol i leihau allyriadau.

Mewn perthynas â danfoniadau lleol, mae Polisïau PF5-PF8 yn cefnogi'r defnydd o gerbydau trydan a beiciau e-cargo, sy'n cyfrannu at ddatgarboneiddio a lliniaru'r effeithiau amgylcheddol a achosir gan ddanfoniadau lleol. Cefnogir newid ehangach i Gerbydau Trydan (EV) yn fwy cyffredinol gan Bolisïau RS7-RS11 sy'n anelu at wella isadeiledd gwefru EV ledled y rhanbarth, gan gyfrannu at ddatgarboneiddio'r sector trafnidiaeth.

Mae Polisi AV1 yn gwella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus â meysydd awyr, a allai arwain yn anuniongyrchol at fwy o allyriadau teithio awyr, gan fod yn effaith andwyol ar y nod o leihau allyriadau. Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cefnogi lleihau carbon trwy hwyluso gweithio o bell, gan leihau'r angen i deithio. Yn ogystal, byddai gwell mynediad digidol at wybodaeth trafnidiaeth gyhoeddus, yn ei gwneud hi'n haws teithio gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy, gan leihau allyriadau carbon hefyd.

[19] International Renewable Energy Agency (IRENA), Bracing for Climate Impact: Renewables as a Climate Change Adaptation Strategy, August 2021; Ar gael ar-lein yn: Bracing for Climate Impact: Renewables as a Climate Change Adaptation Strategy (Cyrchwyd 25/11/2024)

Amcan 9: Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol

Tra bod polisïau'r NWRTP yn anelu i gynyddu'r defnydd o deithio llesol a chludiant cyhoeddus, a/neu gynyddu'r defnydd o gerbydau allyriadau isel, byddai hyn yn arwain at leihad mewn allyriadau a allai effeithio'n andwyol ar ansawdd aer. Mae hyn yn cynnwys polisïau sydd yn anelu i wella opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy fel bod yna newid moddol (teithio llesol a chludiant cyhoeddus) (Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), ynghyd â pholisïau sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3). Yn y ddau achos, mae'n debygol y byddai newid moddol oddi wrth y car preifat yn arwain at lai o allyriadau a gwelliannau dilynol mewn ansawdd aer. Yn ogystal, byddai Polisïau sy'n ceisio cefnogi'r trosglwyddiad i gerbydau (dim) allyriadau isel o fudd i ansawdd aer (PT2-PT3, AT12-AT14, PF4, a RS7-RS11).

Byddai gwell ansawdd aer o fudd i bawb, ond byddai grwpiau bregus sy'n fwy sensitif i newidiadau mewn ansawdd aer, gan gynnwys plant, pobl â chlefyd anadlol, merched beichiog a phobl hŷn[20,21] , yn elwa'n anghymesur ac yn wahanol. Mae mwy o ganolfannau trefol sydd â mwy o drafnidiaeth ffyrdd fel Wrecsam a Bangor, yn ogystal â'r priffyrdd a'r llwybrau gyda thagfeydd traffig trwm fel yr A5, yr A55 a'r A4807, yn lleoliadau lle mae gwelliannau mewn ansawdd aer yn fwy tebygol o gael eu profi. Mae'r ardaloedd hyn yn aml yn cyfateb i ardaloedd lle mae pobl yn profi amddifadedd economaidd-gymdeithasol.

Mae'r polisïau sy'n canolbwyntio ar ddatblygu porthladdoedd a chludo llwythi (PF1 - PF9) yn hyrwyddo opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy i borthladdoedd a gorsafoedd rheilffordd, sy'n helpu i leihau allyriadau traffig a gwella ansawdd aer mewn ardaloedd o gwmpas Caergybi a Mostyn.

Fodd bynnag, gallai'r polisïau arwain at gynnydd symudiadau HGV sy'n debygol o gyfrannu at effeithiau andwyol ar ansawdd aer i gymunedau lleol wrth ymyl ardaloedd datblygu porthladdoedd. Byddai gan Bolisi PF3 y potensial i wella ansawdd aer i rai ardaloedd o ganlyniad i lai o dagfeydd a achosir gan HGVs, ond yn lleihau ansawdd aer yn yr ardaloedd lle cyfeirir HGVs iddynt (e.e. byddai parcio penodol i HGVs yn ymgasglu nifer fawr o HGVs mewn un lleoliad). Byddai newid i danwydd hydrogen a rheilffyrdd ar gyfer cludo nwyddau a cherbydau dim allyriadau ar gyfer danfoniadau lleol yn cyfrannu at well amodau ansawdd aer i gymunedau lleol.

Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cefnogi lleihad mewn allyriadau trwy hwyluso gweithio o bell, gan leihau'r angen i deithio. Yn ogystal, byddai gwell mynediad digidol i wybodaeth trafnidiaeth gyhoeddus, yn ei gwneud hi'n haws teithio gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy, gan leihau allyriadau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth hefyd.

Amcan 10: Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol

Mae polisïau'r NWRTP sydd yn anelu i wella opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy (Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), yn ogystal â pholisïau sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3), yn debygol o arwain at newid moddol oddi wrth y car preifat (i deithio llesol a defnyddio cludiant cyhoeddus) gan arwain at lai o draffig a llai o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth.

Byddai hyn yn arbennig o fuddiol mewn ardaloedd a nodwyd fel parthau blaenoriaethu sŵn megis ar hyd yr A55 a'r A483, a hefyd yn gwella seinweddau a thawelwch lleol yn fwy cyffredinol mewn ardaloedd preswyl.

Mae polisïau PF1-PF9 yn ymwneud ag ehangu cyfleusterau porthladd a chyfleusterau ar gyfer gyrwyr cludo llwythi. Gallai mwy o weithgarwch economaidd yn y porthladd a'r ardaloedd datblygu gerllaw arwain at

[20] Sefydliad Iechyd y Byd, Effeithiau llygredd aer ar iechyd poblogaethau, Mehefin 2024; Ar gael ar-lein yn: Effeithiau llygredd aer ar iechyd [Cyrchwyd 14/11/2024]

[21] Effeithiau llygredd aer ar iechyd yn Ewrop, 2022 - Asiantaeth yr Amgylchedd Ewropeaidd. Ar gael ar-lein yn: https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/health-impacts-of-air-pollution [Cyrchwyd 27/11/24]

gynnydd mewn sŵn o drafnidiaeth, gan gynnwys mewn ardaloedd preswyl y tu allan i'r porthladd. Byddai gwelliannau mewn cyfleusterau HGV (mannau gorffwys a pharcio) yn cynyddu sŵn yn y lleoliadau a ddewiswyd ar gyfer y datblygiadau hyn. Fodd bynnag, rhagwelir y byddai'r dasg o ddewis safle yn cynnwys ystyriaeth o effeithiau sŵn ar breswylwyr, a fyddai'n lliniaru'r effaith andwyol hon. Byddai llai o draffig HGV mewn canol trefi, wedi'i gefnogi drwy ganolfannau cyfuno cludo llwythi a newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd, ynghyd â mwy o bobl yn defnyddio Cerbydau Trydan, hefyd yn cyfrannu at leihau aflonyddwch sŵn sy'n gysylltiedig â thraffig.

Mae polisïau RS1-RS13 yn cefnogi cynnal a chadw a diogelwch ffyrdd a fyddai'n helpu i leihau sŵn a dirgryniad a achosir gan ffyrdd sydd wedi'u cynnal a'u cadw'n wael.

Gallai llai o draffig ffyrdd o ganlyniad i'r mentrau a gefnogir gan DC1 - DC3 arwain at lai o aflonyddwch o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth i gymunedau lleol sy'n byw wrth ymyl priffyrdd. Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cyfrannu at lai o angen i deithio, yn enwedig mewn perthynas â chyflogaeth. Yn ogystal, byddai gwell mynediad digidol at wybodaeth trafnidiaeth gyhoeddus, yn ei gwneud hi'n haws teithio gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy, gan arwain at newid moddol a llai o ddefnydd o gerbydau preifat. Byddai'r ddau beth yma'n lleihau sŵn sy'n gysylltiedig â symudiadau trafnidiaeth.

Amcan 11: Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai

Mae polisïau PT2, PT3 a PF4 (symudiadau cludo llwythi) yn cefnogi'r trosglwyddiad i danwydd glanach ochr yn ochr â'r datblygiad o ganolfannau hydrogen yng Nglannau Dyfrdwy a Chaergybi, a fyddai'n cefnogi'r defnydd o ddeunyddiau ac adnoddau o ffynonellau lleol.

Mae polisïau'r NWRTP sydd yn anelu i wella opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy (Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), yn ogystal â pholisïau sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3), yn debygol o arwain at newid moddol oddi wrth y car preifat (i deithio llesol a defnyddio cludiant cyhoeddus) gan arwain at lai o ddefnydd o geir tanwydd, ac felly leihad yn y defnydd o adnoddau. Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cyfrannu at lai o angen i deithio, yn enwedig mewn perthynas â chyflogaeth a fyddai hefyd yn cyfrannu at lai o ddefnydd o danwydd.

Byddai polisïau sy'n awgrymu cefnogaeth i ddatblygiad isadeiledd (e.e. AT4 – AT6, PF1) yn debygol o fod angen defnydd o ddeunyddiau. Fodd bynnag, nid oes gwybodaeth ddigonol ar y cam hwn ac felly mae unrhyw effaith yn ansicr.

Mae polisïau PF1 - PF2 yn cefnogi twf yn y porthladdoedd a allai arwain at gynnydd mewn symudiadau HGV o gwmpas ardaloedd lleol Caergybi a Mostyn. Byddai hyn yn arwain at fwy o ddefnydd o ddeunyddiau crai (h.y. tanwydd). Yn ogystal, byddai Polisïau RS7 – RS11 yn cefnogi'r newid i danwydd glanach, megis y defnydd o Gerbydau Trydan (EV) drwy ddarparu isadeiledd gwefru EV gwell ar draws lleoliadau. Byddai hyn hefyd yn cyfrannu at lai o ddefnydd o ddeunyddiau crai (tanwydd ffosil).

Amcan 12: Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth

Mae polisïau sy'n ymwneud â galluogi newidiadau i ymddygiad teithio (CB1-CB23) yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol i safleoedd cyflogaeth mawr (Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Stad Ddiwydiannol Wrecsam a Pharc Busnes Caer), addysg a chyrchfannau teithio. Mae hyn yn cefnogi mynediad teg i gyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant, gan fod o fudd penodol i gymunedau mewn trefi arfordirol sy'n profi lefelau uwch o amddifadedd cymdeithasol yn ogystal â chymudwyr i barthau buddsoddi. Mae mentrau trafnidiaeth a arweinir gan y gymuned yn gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth, gan gefnogi busnesau a gweithwyr ac annog twristiaeth gynaliadwy. Mae gwell cysylltedd trafnidiaeth cynaliadwy i ganolfannau economaidd ac atyniadau twristaidd yn annog adfywiad a buddsoddiad mewn ardaloedd mwy difreintiedig a gwledig. Mae mentrau polisi sy'n gwella

cysylltedd trafnidiaeth cynaliadwy hefyd yn cyfrannu at wella mynediad rhwng Lloegr a Gogledd Cymru a Gogledd a De Cymru ar gyfer cyflogaeth a thwristiaeth, gan wella ffyniant economaidd ymhellach.

Mae'r polisïau sy'n ymwneud â bysus, coetsis a chludiant cymunedol (PT1 - PT10, IN4) yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau bws, gan hwyluso teithio ar gludiant cyhoeddus rhwng ardaloedd cyflogaeth mawr yng Ngogledd Cymru ac ardaloedd cyfagos Gogledd Lloegr, yn cynnwys Caer a Glannau Dyfrdwy, a chanolbwyntio ar fannau targed sy'n peri pryder fel croesfannau'r Fenai. Drwy feithrin cysylltedd rhwng cymunedau a'r canolfannau cyflogaeth hyn, mae'r polisïau yn ceisio darparu mynediad teg i gyfleoedd swyddi, addysg a gwasanaethau hanfodol, sydd o fudd yn benodol i bobl sy'n profi amddifadedd economaidd-gymdeithasol ac unigolion sy'n dibynnu mwy ar ddulliau trafnidiaeth gyhoeddus. Mae polisïau yn cynnwys mentrau i ddylunio llwybrau a gwasanaethau i ddiwallu anghenion cwsmeriaid, sy'n gwella cysylltedd a mynediad i gyfleoedd a gwasanaethau.

Mae polisïau PT11 - PT15 yn canolbwyntio ar ddatrysiadau trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n gwella diogelwch, hygyrchedd a hyblygrwydd. Mae'r polisïau yn cefnogi'r economi leol drwy wella mynediad i weithleoedd i bobl heb fynediad i gar preifat ac yn ehangu daearyddiaeth twristiaeth sy'n hygyrch ar gludiant cyhoeddus. Gall hyn annog adfywiad a buddsoddiad ymhellach mewn ardaloedd mwy difreintiedig. Mae integreiddio cerbydau allyriadau isel yn cryfhau gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth sy'n lliniaru risgiau o amhariadau tanwydd ffosil.

Mae polisïau sy'n cefnogi gwelliannau i isadeiledd teithio llesol (AT1 - AT14, IN1-IN2) yn debygol o annog teithio mwy cynaliadwy (gan gynnwys mwy o ddefnydd trafnidiaeth gyhoeddus) i gael mynediad at gyfleoedd addysgol, hyfforddiant a chyflogaeth sydd o fudd i ffyniant economaidd hirdymor y rhanbarth. Mae AT12 - AT14 yn cefnogi llogi beiciau/e-feiciau sy'n cynhyrchu incwm ar gyfer y busnesau hyn ac yn hwyluso teithio llesol i ac o ganol dinasoedd ymhlith twristiaid, gan gefnogi economïau lleol.

Mae polisïau IN5-IN6 yn ymwneud â gwelliannau i gynlluniau Parcio a Theithio a Parcio a Rhannu, a fyddai'n cyfrannu at lai o dagfeydd mewn canolfannau trefol. Er bod tagfeydd is yn lleihau amser teithio (ac felly'n rhyddhau amser ar gyfer gwaith mwy cynhyrchiol) a gall annog busnesau i leoli mewn ardal (oherwydd mwynderau lleol gwell), gall gael effaith cwbl groes os oes angen cymorthdaliadau gan yr economi leol, a bydd felly'n rhwystro twf economaidd[22]. Fodd bynnag, dangoswyd hefyd bod prosiectau Parcio a Theithio yn fwyaf llwyddiannus pan fyddant yn benodol ar gyfer darparu mwy o barcio am resymau twf economaidd neu reoli traffig, yn hytrach na gwella symudedd cynaliadwy[23]. Felly, byddai deilliannau economaidd yn dibynnu ar leoliad a bwriad y cyfleusterau Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu.

Mae polisïau PF1-PF2 yn cefnogi twf datblygiadau porthladd sy'n darparu mwy o gyfleoedd cyflogaeth ac yn cyfrannu at dwf economaidd. Byddai hyn yn annog adfywiad a buddsoddiad mewn ardaloedd o gwmpas porthladdoedd Caergybi, Ynys Môn a Mostyn, a fyddai o fudd i gymunedau mwy difreintiedig yn yr ardaloedd. Mae'r polisïau hefyd yn canolbwyntio ar gludo llwythi a gwella cysyllted tu hwnt i'r porthladdoedd, sy'n hybu datblygiad economaidd ymhellach.

Drwy gefnogi datblygiad canolfannau hydrogen, mae PF4 yn cyfrannu at fwy o gyfleoedd cyflogaeth yng Ngogledd Cymru. Ymhellach, gallai cyflwyno canolfannau cyfuno cludo llwythi drwy PF6 - 7 greu cyfleoedd cyflogaeth newydd. Byddai newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd (PF9) yn gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth (drwy wella dibynadwyedd, capasiti ac amlder cludo llwythi ar y rheilffyrdd, a hefyd leihau tagfeydd ar y ffyrdd) gan gefnogi busnesau a gweithwyr yn well ac annog buddsoddiad yn y rhanbarth.

[22] Asesiad egwyddorion cyntaf Parcio a Theithio, Prifysgol Leeds

[23] Parkhurst, G. a Meek, S. (2014). Effeithiolrwydd parcio a theithio fel mesur polisi ar gyfer symudedd mwy cynaliadwy. Pennod 9 yn Ison, S. a Mulley, C. (Eds) Parking Issues and Policies. Emerald, 185-211.

4 Sut yr ystyriwyd y sylwadau a ddaeth i law trwy'r ymgynghoriad ar y NWRTP drafft a'r adroddiad IWBA

4.1 Trosolwg

Fel yr amlinellwyd mewn adrannau blaenorol, cyhoeddwyd y NWRTP drafft a'r adroddiad IWBA cysylltiedig ar gyfer ymgynghoriad rhwng 20 Ionawr 2025 ac 14 Ebrill 2025. Mae'r adroddiad IWBA wedi cael ei adolygu, gan ystyried yr ymatebion a dderbyniwyd i'r ymgynghoriad a bydd yn cael ei gyhoeddi ochr yn ochr â'r NWRTP terfynol a'r Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn ar gyfer yr IWBA, yn amodol ar gymeradwyaeth Llywodraeth Cymru.

Gweler crynodeb manwl o'r ymatebion a dderbyniwyd i'r ymgynghoriad ar yr adroddiad IWBA yn Atodiad A.1 ac A.2. Mae'r rhain yn amlinellu pob ymateb a dderbyniwyd, yn crynhoi'r sylwadau ac yn amlinellu'r camau a gymerwyd i ymdrin â'r sylwadau. Mae crynodeb o'r sylwadau a dderbyniwyd i gwestiynau penodol yr IWBA a ofynnwyd, a'r camau a gymerwyd, wedi'u nodi isod yn Adran 4.2.

Mae'r Adroddiad Ymgynghori ar wahân yn darparu adroddiad ehangach o'r broses ymgynghori a'r ymatebion a dderbyniwyd, gan nodi hefyd sut mae adborth wedi llywio'r gwaith o gwblhau'r NWRTP a dogfennau cysylltiedig, gan gynnwys yr IWBA.

4.2 Crynodeb o'r ymgynghoriad cyhoeddus

Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus i helpu i geisio cael adborth ar y NWRTP drafft a'i ddogfennau cysylltiedig, gan gynnwys yr IWBA. Mae'r adborth a dderbyniwyd ar y dogfennau drafft fel rhan o'r ymgynghoriad cyhoeddus wedi cael ei ddadansoddi, ei adolygu a'i ystyried, i helpu i sicrhau bod y CTRh wedi ystyried y sylwadau. Mae Adroddiad Ymgynghori'r NWRTP yn darparu manylion yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd fel rhan o'r gwaith o baratoi'r NWRTP.

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cefnogi neu'n niwtral ynglŷn â dull yr IWBA drafft. Pan holwyd "*I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Hasesiad Llesiant Integredig drafft*?" rhannodd 193 o gyfranogwyr eu barn ar y cwestiwn hwn. Nododd 48% eu bod naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf, dywedodd 33% eu bod yn niwtral. Nododd 19% eu bod naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf. Yn ogystal, pan holwyd "*Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein IWBA drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill*", darparodd 66 o gyfranogwyr eu hymateb i'r cwestiwn hwn. Yn gryno, darparwyd sylwadau gan y rhai oedd yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf ynglŷn ag effeithiau posibl y NWRTP.

Mynegwyd peth pryder ymhlith ymatebwyr ynglŷn â bregusrwydd ffordd arfordirol Gogledd Cymru a choridor y rheilffordd i newid hinsawdd. Er nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig a'r awdurdodau lleol reolaeth uniongyrchol dros y rhwydweithiau ffyrdd neu reilffyrdd strategol, mae'r RTP yn amlinellu'r dyheadau rhanbarthol ar gyfer y rhwydweithiau hyn oherwydd eu pwysigrwydd wrth gefnogi cysylltedd ledled Gogledd Cymru. Ar ben hynny, mae'r IWBA yn ymdrin â ffactorau hinsawdd yn Adran 9 Atodiad B ac yn cynnwys Amcan 8: "*Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch yr isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd*".

Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo nad oedd yr IWBA yn dangos yn ddigonol sut y dyluniwyd manteision neu gynlluniwyd effeithiau niweidiol, yn enwedig mewn perthynas â difrod i'r hinsawdd a natur. Fe wnaethant awgrymu y byddai'n ddefnyddiol gweld graddfa'r effaith a ragwelir, megis allyriadau carbon amcangyfrifedig. Nododd eraill ddiffyg pwyslais ar ddatgarboneiddio a gwytnwch hinsawdd o fewn themâu trawsbynciol. Mae bioamrywiaeth hefyd yn cael ei ystyried yn yr IWBA, gyda chyd-destun sylfaenol yn Atodiad B, Adran 4. Mae Amcan 4 yn canolbwyntio ar: "*Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig*" ac mae Atodiad C yn ystyried y Rheoliadau Cynefinoedd.

Ochr yn ochr ag ymatebion cyhoeddus i'r ymgynghoriad, derbyniwyd ymatebion sefydliadol hefyd fel y rhestrwyd a'u hystyried yn yr Adroddiad Ymgynghori. Mae hyn yn cynnwys CNC a gafodd eu hysbysu ac anfonwyd copïau atynt o'r dogfennau ymgynghori yn unol â rheoliadau'r SEA. Digwyddodd yr un peth i Cadw, na ddarparodd sylwadau pellach ar y cam hwn.

Awgrymodd CNC y gallai hyrwyddo ymwybyddiaeth o Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru, Iechyd Cyhoeddus Cymru o fewn yr RTP annog mwy o sefydliadau i fabwysiadu ei ymrwymiadau, a thrwy hynny gefnogi teithio llesol i staff a chleientiaid. Mae hyn yn cyd-fynd â Pholisi CB14 yr RTP, sy'n eirioli dros ymgyrchoedd marchnata a chyfathrebu ystyrlon i hyrwyddo teithio cynaliadwy. Mae mentrau rhanbarthol sy'n cefnogi hyn yn cynnwys annog sefydliadau cyhoeddus, preifat a thrydydd sector i lofnodi'r Siarter ac ymrwymo i gamau gweithredu sy'n hyrwyddo teithio iach.

Cododd CNC sylwadau am reoli perygl llifogydd a pheryglon llifogydd sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, gan gyfeirio at lifogydd ac erydiad arfordirol yr A55 yn 2015. Fe wnaethant argymell adolygu cynlluniau CNC perthnasol. Mewn ymateb, mae gwaelodlin yr IWBA wedi'i diweddaru i gynnwys adran ar erydiad arfordirol, gan gyfeirio at Grŵp Arfordirol Gorllewin Cymru a Chynllun Rheoli Traethlin Grŵp Arfordirol Gogledd-orllewin Lloegr a Gogledd Cymru.

5 Y rhesymau dros ddewis y NWRTP, fel y'i mabwysiadwyd, yng ngoleuni unrhyw ddewisiadau rhesymol eraill a ystyriwyd

Mae'r NWRTP wedi cael ei baratoi yn unol â'r gofynion statudol a amlinellwyd dan Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 a'r Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) cysylltiedig. Mae'r rheoliadau hyn yn rhoi dyletswydd gyfreithiol ar CBC Gogledd Cymru i lunio Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol[24] sy'n cyd-fynd â'r strategaeth drafnidiaeth genedlaethol, Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021[25], ac yn cyfrannu at gyflawni ei weledigaeth hirdymor ar gyfer y 5 mlynedd nesaf.

O ystyried y rheidrwydd statudol hwn, ni ystyriwyd bod senario 'gwneud dim' yn opsiwn amgen rhesymol. Mae'r gofyn i lunio Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn fandadol ac felly, mae ffocws yr IWBA wedi bod ar siapio a mireinio cynnwys y Cynllun yn hytrach na gwerthuso opsiynau strategol sy'n sylfaenol wahanol.

Roedd y NWRTP drafft, yn cynnwys ei bolisïau a'i ymyraethau arfaethedig, yn destun IWBA cynhwysfawr a ymgorfforodd y broses SEA. Mae'r arfarniad hwn, ochr yn ochr â'r ymgynghoriad helaeth gyda'r cyhoedd a rhanddeiliaid, wedi llywio datblygiad y Cynllun terfynol. Mae'r adborth a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori wedi'i ystyried wrth fireinio blaenoriaethau'r Cynllun a sicrhau aliniad gydag anghenion rhanbarthol ac amcanion cynaliadwyedd.

[24] Mae gan Gyd-bwyllgorau Corfforedig hefyd gyfrifoldeb am baratoi Cynlluniau Datblygu Strategol

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

6 Y mesurau a gymerir i fonitro unrhyw effeithiau amgylcheddol a llesiant arwyddocaol yn sgil gweithredu'r NWRTP

Drwy'r IWBA, nid oes unrhyw effeithiau amgylcheddol sylweddol wedi'u nodi.

Mae'r Canllawiau i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol[26] yn amlinellu y dylai'r NWRTP a'i IWBA gael ei gefnogi gan Gynllun Monitro a Gwerthuso, a ddylai ystyried y mesurau yn Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS), yn cynnwys newid moddol a thargedau datgarboneiddio.

Mae Cynllun Monitro a Gwerthuso'r NWRTP yn ceisio helpu i ddangos cynnydd rhanbarthol o ran cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol a nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae'n manylu sut y bydd llwyddiant y NWRTP yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso, gan ystyried yr amcanion a osodwyd ar gyfer trafnidiaeth a chanlyniadau llesiant cysylltiedig. Bydd hyn yn gymorth i ddangos cyfraniad y rhanbarth at dargedau datgarboneiddio cenedlaethol a newid moddol.

Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cynnwys cyfres o fesurau yn seiliedig ar Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, sydd wedi'u haddasu ar gyfer amcanion SMART ac IWBA y NWRTP. Darperir gwybodaeth sylfaenol i bob mesur, a ddyluniwyd o'r Fframwaith IWBA, ac maent yn gosod targedau, ble bo'n briodol, ar gyfer gwelliannau dros gyfnod y Cynllun hyd at 2030. Er enghraifft, nod y cynllun yw galluogi 30% neu fwy o bobl yng Ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030, gan gefnogi'r targed rhaniad modd cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040, er mwyn galluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035, a gweld o leiaf 50% o aelwydydd yng ngogledd Cymru gydag ystod gynyddol o deithio o fewn awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol.

Mae'r mesurau monitro a gwerthuso hefyd yn ymdrin â'r amcanion llesiant a amlinellwyd yn yr Arfarniad Llesiant Integredig. Mae'r mesurau yn defnyddio Fframwaith Fonitro WTS a data gwaelodlin cyhoeddedig gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru. Er enghraifft, i sicrhau bod o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus yng Ngogledd Cymru yn ddi-allyriadau erbyn 2035, mae'r cynllun monitro a gwerthuso yn cynnwys mesurau megis cyfansoddiad y fflyd (cyfran pob modd yn ôl math yr injan). Mae'r mesurau hyn yn cyd-fynd ag amcanion IWBA: 8 (cefnogi newid tuag at sector trafnidiaeth gyda llai o (yn cynnwys dim) allyriadau carbon a gwella gwytnwch isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd), 9 (diogelu a gwella ansawdd aer lleol), 10 (lleihau aflonyddwch o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth i gymunedau lleol), a 12 (creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symud pobl a llwythi yn effeithlon a diogel, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth).

Bydd cyfarfodydd chwarterol pwyllgorau Gogledd Cymru yn darparu diweddariadau cynnydd gan swyddogion trafnidiaeth awdurdodau lleol ar weithrediad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (yn cynnwys IWBA) a'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd y cyfarfodydd hyn hefyd yn ystyried unrhyw sbardunau cyfnewidiol ar gyfer newid a blaenoriaethau, megis datblygiadau strategol newydd neu gyfleoedd ariannu annisgwyl.

Am ragor o wybodaeth fanylach, cyfeiriwch at y Cynllun Monitro a Gwerthuso manwl a gyflwynir ochr yn ochr â'r NWRTP, ei Gynllun Cyflawni a'r IWBA.

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

Atodiadau

1. Crynodeb o Ymatebion yr Ymgynghoriad oedd yn ymwneud â'r IWBA a'r Camau a Gymerwyd

Thema ymatebion	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Llesiant	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi barn wahanol mewn perthynas â'r Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) drafft. Er bod rhai ymatebion o'r farn bod yr IWBA yn gadarn ac yn dyfynnu mesurau ymarferol ac addasadwy i gyflawni'r amcanion, mae eraill o'r farn nad yw rhai pobl eisiau i'w dewisiadau iechyd a lles gael eu pennu iddynt yn dilyn pandemig Covid, tra'n tynnu sylw at y ffaith bod nodau lles yn amrywio rhwng pobl. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai llesiant fod yn sail i bolisi trafnidiaeth er mwyn tynnu sylw at fanteision iechyd defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Mae rhai ymatebwyr yn cwestiynu a allai'r IWBA edrych ymhellach ar y rhesymau pam y gallai pobl â nodweddion gwarchodedig penodol fod yn fwy neu lai yn debygol o ddewis mathau penodol o drafnidiaeth. Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod yr IWBA yn ystyried y cwestiynau cywir o safbwynt sut y bydd y rhaglen neu'r prosiectau o fudd i gymunedau, yr amgylchedd, lleoedd a'r economi, diwylliant a'r Gymraeg a'r effeithiau cadarnhaol a negyddol yn y cyd-destun hwn.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn dangos sut y bydd ein cynlluniau yn cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth yr asesiadau effaith yr ydym wedi'u cynnal i ystyried materion fel iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth. Mae wedi cael ei ddiweddaru i fynd i'r afael â sylwadau gan Gyfoeth Naturiol Cymru a rhanddeiliaid eraill, er enghraifft gyda mwy o wybodaeth sylfaenol.

Thema ymatebion	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at bryder am fregusrwydd coridor ffyrdd/rheilffyrdd ar hyd arfordir gogledd Cymru i newid yn yr hinsawdd.	Nid oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig nac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol na'r rhwydwaith rheilffyrdd. Fodd bynnag, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol a'r rhwydwaith rheilffyrdd gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer gogledd Cymru. Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Ffactorau Hinsawdd (adran 9), ac mae newid yn yr hinsawdd yn cael ei gynnwys yn Amcan 8 IWBA (Cefnogi trawsnewidiad tuag at sector trafnidiaeth gyda llai o (gan gynnwys dim) allyriadau carbon a gwella gwytnwch isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd).
	Mae rhai ymatebwyr yn darparu ystod eang o dystiolaeth ac ystadegau am drafnidiaeth ac anghenion pobl ddall a rhannol ddall.	Mae'r uchelgeisiau rheilffyrdd yn y cynllun wedi'u diweddaru i bwysleisio pwysigrwydd gorsafoedd i bawb, gan ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall. Mae Gwaelodlin Atodiad B wedi'i ddiweddaru.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu nad yw'r IWBA wedi arwain at ddylunio buddion wrth ddylunio unrhyw effeithiau a allai fod yn niweidiol mewn perthynas â'r hinsawdd a natur, gan ystyried y byddai'n ddefnyddiol gweld graddfa effaith gwahanol bolisïau ac amcanion h.y. beth yw'r effaith a ragwelir o ran carbon. Mae rhai ymatebwyr o'r farn nad oes cydnabyddiaeth ac ymgorfforiad digonol o allyriadau carbon, gwytnwch hinsawdd, difrod i natur neu welliant gyda themâu trawsbynciol nad ydynt yn cynnwys datgarboneiddio neu gwytnwch hinsawdd ac yn credu y dylent eu hymgorffori.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Ffactorau Hinsawdd (mae cyd-destun sylfaenol i'w weld yn Atodiad B adran 9), ac mae newid hinsawdd yn cael ei gofnodi yn Amcan 8 IWBA (Cefnogi trawsnewidiad tuag at sector trafnidiaeth gyda llai o allyriadau carbon (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd). Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Bioamrywiaeth (mae cyd-destun sylfaenol i'w weld yn adran 4 Atodiad B), ac mae bioamrywiaeth yn cael ei ddal yn Amcan 4 IWBA (Gwarchod, diogelu a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig). Mae Atodiad C yn ystyried y Rheoliadau Cynefinoedd.

Thema ymatebion	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
	Mae rhai o'r farn, er bod yr arfarniad yn ystyried llesiant defnyddwyr, nid yw'n asesu'n ddigonol unrhyw effeithiau niweidiol i gymunedau lleol a allai gael eu heffeithio gan ddatblygu isadeiledd ffyrdd.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried polisïau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan gynnwys ar gyfer ffyrdd, strydoedd a pharcio. Nid oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig ac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod hyn yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer Gogledd Cymru.

2. Crynodeb o Ymateb Ymgynghoriad CNC a'r Camau a Gymerwyd

Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru Iechyd Cyhoeddus Cymru	Byddai codi ymwybyddiaeth o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol o Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru, Iechyd Cyhoeddus Cymru yn annog sefydliadau i arwyddo'r ymrwymiadau o fewn y siarter a gwella ac annog teithio llesol i staff a chleientiaid. Mae gan bob un o Fwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Gogledd Cymru is-grwpiau i gefnogi'r gwaith hwn.	I gefnogi Polisi CB14 Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (Datblygir ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu sy'n ystyrlon ac yn canolbwyntio ar godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy), cydnabyddir bod prosiectau ledled Gogledd Cymru i gefnogi ymgyrchoedd hyrwyddo a rhaglenni cynllunio teithio yn cynnwys hyrwyddo Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru ac annog y cyhoedd, sefydliadau preifat a thrydydd sector sy'n cofrestru i ymrwymo i weithio tuag at gamau gweithredu sy'n cyfrannu at hyrwyddo teithio iach i'w staff a'u defnyddwyr gwasanaeth.
Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol (Tudalen 38)	O ran y 3ydd croesfan arfaethedig ar draws y Fenai, y Bont sy'n croesi'r afon Dyfrdwy, y 'Llwybr Coch' a'r A483, bydd CNC yn atal gwneud unrhyw sylwadau hyd nes y bydd cynigion manwl wedi'u cyflwyno ar gyfer ystyriaethau cynllunio statudol. Fodd bynnag, byddwn yn ailadrodd y gofyn ei bod yn ofynnol i Lywodraeth Cymru a'r holl awdurdodau cyhoeddus ymateb yn briodol i Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 sy'n gosod dyletswydd i wella gwytnwch Bioamrywiaeth a'r ddyletswydd y mae Polisi Cynllunio Cymru yn nodi na ddylai datblygiadau achosi unrhyw golled sylweddol o rywogaethau cynefin neu boblogaeth, yn lleol neu'n genedlaethol ac na ddylid darparu budd net i fioamrywiaeth. Mae gofyn i gynlluniau hefyd gysylltu â'r Cynlluniau Gweithredu Bioamrywiaeth Lleol.	Mae'r asesiad IWBA yn cynnwys amcan sy'n canolbwyntio ar fioamrywiaeth, gan sicrhau nad yw polisïau yn achosi unrhyw golled sylweddol o gynefinoedd neu boblogaethau o rywogaethau. Cyfeirir hefyd at Gynlluniau Gweithredu Bioamrywiaeth Lleol ledled Gogledd Cymru yn yr IWBA. O ran Dyheadau Rhwydwaith Ffyrdd Strategol a chyfeiriadau at welliannau penodol, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i fod yn gliriach ynglŷn â'r safbwynt sydd gan Uchelgais Gogledd Cymru fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a ble mae'n ceisio cefnogaeth gan Lywodraeth Cymru a'r Asiant Cefnffyrdd i ymdrin â phroblemau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth ar gefnffyrdd o fewn ac yn cysylltu Gogledd Cymru.

Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Rheoli Risg Llifogydd (FRM)	O ran yr adran sy'n ymwneud ag ystyriaethau llifogydd, mae CNC yn teimlo bod lle i wella ar y waelodlin. Rydym yn cyfeirio at y materion trafnidiaeth o ganlyniad i'r llifogydd ar yr A55 yn 2015 (Llifogydd Gogledd Cymru - Newyddion BBC) a dylai'r NWRTP drafft adolygu'r gwaith a wnaed gan ymgynghorwyr ar ran Llywodraeth Cymru. Cyfeiriodd yr ymgynghoriad at y cynlluniau a'r polisïau FRM perthnasol ar gyfer ardal y cynllun fel y'u rhestrwyd yn rhannau 1.1 i 1.5 (tudalennau 64-77 o 503); fodd bynnag, bydd angen i'r cynllun ystyried erydiad arfordirol hefyd. Y Cynllun Rheoli Traethlin (SMP) sy'n cynnwys ardal y cynllun Trafnidiaeth hwn fyddai Grŵp Arfordirol Gorllewin Cymru a Grŵp Arfordirol Gogledd-orllewin Lloegr a Gogledd Cymru. Gellir cael rhagor o fanylion drwy ein gwefannau yn Cyfoeth Naturiol Cymru / Cynlluniau Rheoli Traethlin.	Mae gwaelodlin yr IWBA yn Atodiad B wedi'i diweddaru i gynnwys adran ar erydiad arfordirol, gan gyfeirio at Grŵp Arfordirol Gorllewin Cymru a Chynllun Rheoli Traethlin Grŵp Arfordirol Gogledd-orllewin Lloegr a Gogledd Cymru.
Atodiad B - Gwaelodlin (tudalen 122)	Pennod 7 Amodau'r Ddaear (priddoedd a daeareg): 7.2.6 Yn cyfeirio at lifogydd dŵr daear. Ni chyfeirir at y 12 Ardal ddraenio fewnol yn ardal y cynllun sy'n agored i lifogydd dŵr daear. Gweler- Cyfoeth Naturiol Cymru / Gwneud cais am ganiatâd draenio tir.	Mae gwaelodlin yr IWBA yn Atodiad B wedi'i diweddaru i gynnwys adran ar Ardaloedd Draenio Mewnol yng Ngogledd Cymru, yn cynnwys y 12 ardal sy'n agored i lifogydd dŵr daear.
Atodiad B - Gwaelodlin (tudalen 122)	Pennod 8 Yr Amgylchedd Dŵr: Dim ond un paragraff a geir sy'n ymwneud â llifogydd (tud.179/503) sy'n bryderus. Er ei fod yn rhoi cyngor ar lifogydd o bob ffynhonnell, ni chrybwyllir risg llifogydd o'r môr. Ymddengys bod Ffigwr 8-3 â'r disgrifiad anghywir a dylid ei labelu fel Parthau Llifogydd 2 a 3 o Afonydd. Efallai y bydd hi hefyd yn briodol cynnwys ffigwr/ffigyrau arall yn dangos Llifogydd 2 a 3 o'r Môr, ynghyd â disgrifiad o ffynhonnell y data a nodi bod y ffigyrau yn dangos y risg llifogydd presennol h.y. Mapiau Asesiad Risg Llifogydd Cymru (FRAW). Petai mapiau newid hinsawdd yn cael eu defnyddio, yna byddai'r map Llifogydd ar gyfer Cynllunio yn briodol. Mae'r mapiau FRAW hefyd yn dangos haenau eraill megis risg o ddŵr wyneb a chyrsiau dŵr/cronfeydd dŵr bach ac ati. Cyfoeth Naturiol Cymru / Gwiriwch eich risg llifogydd ar fap (Map Asesu Risg Llifogydd Cymru) / Cyfoeth Naturiol Cymru / Map llifogydd ar gyfer cynllunio / map cyngor datblygu.	Mae Ffigwr 8-3 IWBA wedi cael ei ddiweddaru a'i labelu fel Parthau Llifogydd 2 a 3 o Afonydd. Mae ffigwr ychwanegol wedi'i ychwanegu yn dangos Parthau Llifogydd 2 a 3 o'r Môr.

Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Mynediad	Mae CNC yn cytuno bod angen ystyried canolfannau trafnidiaeth a chysylltiadau da wrth gynllunio ar gyfer datblygiadau newydd. Mae hyn er mwyn ei gwneud hi'n haws i bobl deithio heb ddibyniaeth ar gar ac yn cysylltu pobl â gwasanaethau hanfodol. Dylai hyn fod yn flaenoriaeth uchel i Awdurdodau Lleol wrth ystyried datblygiadau newydd. Mae CNC wedi codi materion mynediad mewn ymgynghoriadau blaenorol gan Awdurdodau Lleol i dynnu sylw at y diffyg trefniadau mynediad mewn trefi a phentrefi gwledig. Mae hynny er bod gan yr ardaloedd hyn rwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus sylweddol a all fod yn hygyrch yn ystod oriau golau dydd. Am chwe mis o'r flwyddyn trwy'r Hydref i'r Gwanwyn, mae mynediad wedi'i gyfyngu i ddarnau sydd ag ychydig iawn o olau. Mae hyn yn cyfyngu ar fynediad diogel i bawb yn yr ardaloedd hyn. O ran effaith ar safleoedd gwarchodedig, bydd rhaid i awdurdodau lleol gynnal asesiadau o'u cynlluniau a'u prosiectau ar gyfer effeithiau posibl (Asesiadau Rheoleiddio Cynefinoedd) ar Ardaloedd Cadwraeth Arbennig ac Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig a byddai'n rhaid iddynt sicrhau eu bod yn cydymffurfio â Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981. Nodwn fod trafnidiaeth a mynediad yn faterion mawr sy'n effeithio ar rai cymunedau ledled Gogledd Cymru, oherwydd cynnydd yn nifer yr ymwelwyr yn dilyn Covid. Mae gan Fwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Gwynedd a Môn is-grŵp sy'n treialu gwahanol ddulliau yn Niwbwrch lle bydd dysgu defnyddiol ar gael i ardaloedd a chymunedau eraill. Dylai hyn fod yn ddull ar draws Ynys Môn sy'n cynnwys gwell teithio llesol a lle mae'r dewis arall hwnnw ar gael.	Mae sicrhau mynediad at drafnidiaeth dda mewn trefi a phentrefi gwledig, yn enwedig o ran goleuadau ar hyd HTC yn cael ei ystyried yn yr asesiad IWBA. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn parhau i ymgysylltu ag Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru, gan gynnwys Gwynedd ac Ynys Môn i helpu i rannu dysgu ac arfer gorau.

Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
	Yn ei Raglen ar gyfer y Llywodraeth (2021-2026), mae Llywodraeth Cymru wedi nodi ei ymrwymiad i ddynodi Parc Cenedlaethol newydd i Gymru. Fel yr awdurdod dynodi ar gyfer unrhyw Barc Cenedlaethol a Thirweddau Cenedlaethol newydd yng Nghymru, mae CNC wedi bod yn asesu'r achos am Barc Cenedlaethol newydd yng Ngogledd Ddwyrain Cymru. Cynhaliodd CNC gyfnod ymgynghori cyhoeddus o ddeg wythnos rhwng 7 Hydref 2024 ac 16 Rhagfyr 2024 ar Ardal Ymgeisiol (ffin drafft) ar gyfer Parc Cenedlaethol. Arweiniodd yr ymgynghoriad at lefelau sylweddol o ymateb ac mae CNC wedi comisiynu *Resources for Change* i gynnal dadansoddiad manwl o'r ymateb i'r ymgynghoriad. Bydd yr Adroddiad Ymgynghori Cyhoeddus yn cael ei gyhoeddi ym mis Ebrill 2025, byddwn yn trefnu i anfon copi ymlaen pan fydd ar gael. Fe wnaeth y rhyngwyneb rhwng cynnydd disgwyliedig yn nifer yr ymwelwyr, goblygiadau i'r rhwydwaith trafnidiaeth a'r isadeiledd cysylltiedig a'r angen am reolaeth ofalus i osgoi effaith ar gymunedau a'r amgylchedd naturiol amlygu'i hun fel thema allweddol. Roedd sawl elfen gysylltiedig â'r ymateb gan gynnwys: Cynnydd disgwyliedig yn lefel y traffig ar hyd y priffyrdd sy'n darparu mynediad i'r Ardal Ymgeisiol;Goblygiadau i'r rhwydwaith ffyrdd o fewn yr Ardal Ymgeisiol;Effaith ar, ac argaeledd isadeiledd cysylltiedig megis parcio ceir;Pwysigrwydd cludiant cyhoeddus a mynediad i'r llai abl;Cynnal a chadw'r rhwydwaith llwybrau cyhoeddus ar draws yr Ardal Ymgeisiol a'r angen i reoli ymddygiad amhriodol yn well.Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sydd yn yr arfaeth yn darparu fframwaith strategol i helpu i gynllunio'n rhagweithiol ar gyfer, a rheoli'r pwysau a'r cyfleoedd sy'n deillio o Barc Cenedlaethol newydd. Byddem yn hapus i gyfarfod i drafod ac ymhelaethu ar y materion a amlinellir uchod.	Mae materion traffig gan ymwelwyr, parcio ceir, rhwydwaith ffyrdd ac amodau diogelwch yn ogystal â thrafnidiaeth gyhoeddus hygyrch a llwybrau teithio llesol yn cael eu trafod yn yr IWBA. Wrth ystyried Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol CB15 (Gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i ymchwilio i ddulliau ar gyfer annog ymwelwyr â gogledd Cymru i deithio'n gynaliadwy tra hefyd yn gwella profiad ymwelwyr a rhoi hwb i'r economi ymwelwyr), mae'r cynllun yn nodi bod angen i ni warchod a gwella ein mannau harddwch naturiol fel Pen Llŷn, a Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy (sy'n cael ei ystyried fel Parc Cenedlaethol newydd) mae'n hanfodol bod ein rhwydwaith trafnidiaeth yn cefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth. Wrth ystyried Polisi LU3, mae'r cynllun yn nodi, yn ogystal â chanolfannau economaidd ar gyfer twf, dylai ein Cynlluniau Datblygu Lleol sy'n dod i'r amlwg a'r Cynllun Datblygu Strategol hefyd ystyried unrhyw anghenion mynediad cynaliadwy pellach i Fryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy pe bai'n dod yn Barc Cenedlaethol newydd yn y dyfodol, gan gydnabod bod anghenion ein rhwydwaith trafnidiaeth i gefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth.

Coetsis a chludiant cymunedol (tudalen 7)	Byddem yn cefnogi'r cyfleoedd ar gyfer coetsis Parcio a Theithio a chyfnewidfa gymunedol a fyddai'n caniatáu parcio a theithio i ac o gyrchfannau twristiaeth poblogaidd ledled Gogledd Cymru, er enghraifft, gorsaf drenau Bangor a hefyd cysylltu â Pharc Cenedlaethol Eryri ac ati. Byddai'r cyfleuster hwn yn annog pobl i adael eu ceir naill ai gartref neu'r tu allan i'r Parc Cenedlaethol neu'r ardal Tirwedd Genedlaethol a defnyddio cludiant cyhoeddus i grwydro Gogledd Cymru. Byddai'n cyd-fynd yn dda â'r adolygiad trafnidiaeth a pharcio a gynhaliwyd gan Bartneriaeth Eryri. Dylai cerdded ac olwyno gael eu cynnwys mewn ymdrechion i integreiddio rhwng gwahanol ddulliau o deithio. Mae gofyn i'r diffiniad o Deithio Llesol yn y cynllun fod yn ehangach i gynnwys teithio ar gyfer hamdden, cysylltu pobl â'r llefydd maent yn mwynhau ymweld â hwy yn hytrach na chyfeirio at deithio i'r gwaith neu'r ysgol yn unig. Dylai'r rhain gynnwys cysylltiadau rhwng adnoddau cyhoeddus lleol megis pyllau nofio a chanolfannau hamdden, yn ogystal â llefydd lleol ar gyfer natur megis gwarchodfeydd natur, traethau a choedwigoedd. Dylai hefyd ystyried cysylltiadau â phrif drenau a phorthladdoedd a theithio trawsffiniol i alluogi gwell cysylltedd ar gyfer teithio llesol dros bellter hir gan ddefnyddio sawl opsiwn teithio. Dylai trenau fod â chyfleusterau ar gyfer beiciau sy'n diwallu anghenion beicwyr modern fel storio a gwefru. Mae cyfleusterau storio presennol ar drenau ar gyfer beiciau yn aml yn wael ac yn hen, ac yn achosi anghydfod rhwng grwpiau defnyddwyr. Wrth ystyried gwasanaethau bws cyhoeddus, mae'n werth gwerthuso'r cysylltiad Gogledd De. Mae angen mwy o ddealltwriaeth o ba mor bwysig yw'r gwasanaethau cludiant hyn i symudedd, mynediad i wasanaethau a gweithgarwch economaidd.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r IWBA yn ystyried buddion Parcio a Theithio ac opsiynau cludiant cymunedol i annog defnydd o drafnidiaeth cyhoeddus cynaliadwy a lleihau'r defnydd o gerbydau preifat, yn enwedig mewn tirweddau parc cenedlaethol. Yn ogystal, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r IWBA hefyd yn ystyried manteision gosod cyfleusterau storio a gwefru beiciau yn ogystal â hawliau tramwy cyhoeddus hygyrch i annog dulliau teithio llesol, i gysylltu â dulliau trafnidiaeth eraill hefyd.

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Cynllun Monitro a Gwerthuso

Gorffennaf 2025








Cynllun Monitro a Gwerthuso

Cynnwys

1. Cyflwyniad a dull gweithredu 2

1.1 Cyd-destun a phwrpas y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn 2

1.2 Canllaw Arfarnu Trafnidiaeth Cymru ar fonitro a gwerthuso 3

1.3 Arweiniad Llywodraeth Cymru i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar fonitro a gwerthuso 4

2. Cyd-fynd ag amcanion cenedlaethol a rhanbarthol 5

2.1 Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 5

2.2 Fframwaith monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 6

2.3 Amcanion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 7

2.4 Nodau Fframwaith Asesiad Llesiant Integredig (IWBA) Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 8

3. Beth fydd yn cael ei fonitro a'i werthuso a sut 10

3.1 Themâu polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 10

3.2 Mesurau a dangosyddion polisi trafnidiaeth 11

3.3 Mesurau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 11

3.4 Dangosyddion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 13

3.5 Cyflawni cynlluniau a monitro cynnydd 15

ATODIADAU 17

A.1 Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru (ar gael fel offeryn rhyngweithiol) 18

A.2 Rhestr hir o bolisïau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 19

A.3 Sut mae mesurau'r RTP yn cyd-fynd â'r amcanion a'r polisïau cenedlaethol a rhanbarthol 28

1. Cyflwyniad a dull gweithredu

1.1 Cyd-destun a phwrpas y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn

Mae Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 yn cynnwys darpariaeth ar gyfer creu Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBC) sy'n cael eu ffurfio i hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol trwy fframwaith cyson a reolir yn ddemocrataidd. Mae'n ofynnol i CBC gydymffurfio â holl ddyletswyddau cyrff cyhoeddus a chânt gyfrifoldeb statudol dros baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP)[1] y mae'n rhaid iddynt nodi polisïau trafnidiaeth i weithredu'r Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021[2], gan ddarparu gweledigaeth hirdymor ar gyfer y 5 mlynedd nesaf.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru'n nodi'r weledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon yng Nghymru. Y mecanweithiau cyflawni i wireddu'r uchelgeisiau hyn yw Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2022-2027, ac ar lefel ranbarthol, y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Paratowyd y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn i gefnogi'r gwaith o weithredu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 2025-2030 yn llwyddiannus, ynghyd â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP) a'r Arfarniad Lles Integredig (IWBA), y dylid eu darllen ar y cyd â'r ddogfen hon.

Bydd y Cynllun hwn yn cael ei fabwysiadu yn amodol ar gymeradwyaeth Llywodraeth Cymru i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (a'i RTDP cefnogol ar gyfer cynlluniau awdurdodau lleol, ac IWBA). Dylai'r gwaith gwerthuso a monitro ddechrau ar y dyddiad y mabwysiadir y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

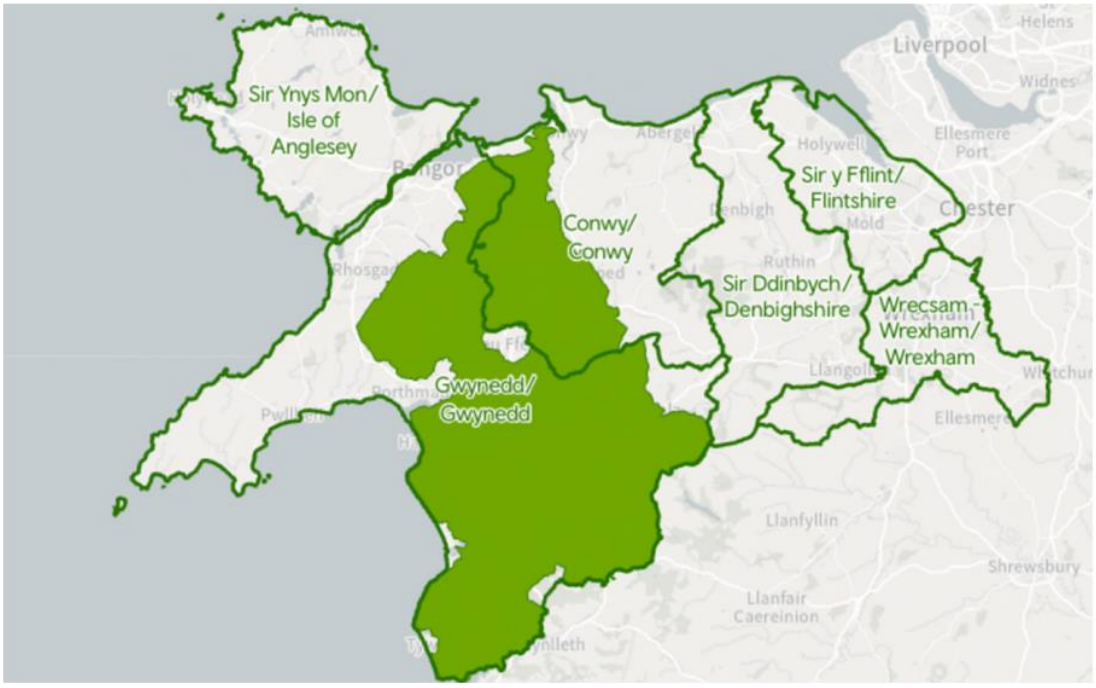
Uchelgais Gogledd Cymru fydd berchen y cynllun fel Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd ac UGC fydd hefyd yn atebol am ei gyflawni. Y CBC a'i awdurdodau lleol fydd yn gyfrifol am gyflawni'r hyn sydd yn y cynllun.

Gall unigolion barhau i ymgysylltu ag Uchelgais Gogledd Cymru yn ystod cyfnod gweithredu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a thu hwnt, gan ddefnyddio'r manylion cyswllt canlynol: info@ambitionnorth.wales

Mae CBC y Gogledd yn cynnwys cynrychiolwyr o chwe ardal awdurdod lleol Ynys Môn, Wrecsam, Conwy, Sir y Fflint, Sir Ddinbych, a Gwynedd fel y gwelir yn Ffigwr 1, ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri ar gyfer materion cynllunio.

[1] Mae gan Gyd-bwyllgorau Corfforedig hefyd gyfrifoldeb am baratoi Cynlluniau Datblygu Strategol

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



Ffigwr 1 – Awdurdodau Lleol sydd yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (gyda Pharc Cenedlaethol Eryri mewn gwyrdd)

1.2 Canllaw Arfarnu Trafnidiaeth Cymru ar fonitro a gwerthuso

Mae'r Canllaw diweddaraf ar Werthuso Trafnidiaeth Cymru[3] (WELTAG) a gyhoeddwyd ym mis Chwefror 2024, yn darparu canllawiau ar bum cam cynllunio a gwerthuso trafnidiaeth, pum dimensiwn achos busnes ar gyfer ymyraethau trafnidiaeth, a rôl yr arfarniad lles integredig (IWBA). Mae'n berthnasol i raglenni a pholisïau trafnidiaeth strategol, yn ogystal â phrosiectau trafnidiaeth unigol yng Nghymru. Mae'n defnyddio dull cam-wrth-gam i gynllunio prosiectau lle mae monitro a gwerthuso yn cael ei ystyried fel Cam 5, sydd hefyd yn berthnasol i ddatblygu polisïau.

Waeth beth yw maint, cwmpas a chymhlethdod prosiect – WelTag byr, WelTAG safonol neu WelTAG manwl – mae'r WelTAG yn gofyn i bob prosiect a ariennir gan Lywodraeth Cymru fonitro'n rheolaidd a darparu adroddiadau cynnydd blynyddol. Mae'n datgan:

"Bydd adroddiad cynnydd blynyddol yn cynnwys gwybodaeth am yr hyn y mae'r rhaglen neu brosiect wedi'i gyflawni. Mae adroddiad cynnydd blynyddol yn fersiwn llai manwl o'r adroddiad gwerthuso llawn. Mae'n darparu manylion y prosiect, unrhyw newidiadau a sut mae'r cynllun ymgysylltu wedi'i roi ar waith. Mae'n egluro pa wahaniaeth mae'r prosiect wedi'i wneud i bobl, beth weithiodd yn dda a beth oedd ddim cystal, a'r gwersi a ddysgwyd."

Mae'n cydnabod y gall fod yna risgiau nad oeddynt wedi'u rhagweld a bod y modd o gyflawni'r rhaglen neu brosiect yn gallu newid. Bydd monitro a diweddariadau rheolaidd yn helpu i ganfod unrhyw broblemau yn ystod y camau cynnar. Efallai y bydd angen i raglenni a phrosiectau mwy cymhleth gyflwyno gwerthusiad cynhwysfawr ar ôl ei weithredu i egluro sut y maent yn cyflawni gwerth am arian.

[3] Canllaw Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), 2024. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/welsh-transport-appraisal-guidance-weltag

1.3 Arweiniad Llywodraeth Cymru i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar fonitro a gwerthuso

Mae Arweiniad Llywodraeth Cymru ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol i Gyd-bwyllgorau Corfforedig[4] yn amlinellu'r isod:

1. Rhaid i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gynnwys Cynllun Monitro a Gwerthuso sy'n dangos sut y bydd cynnydd yn rhanbarthol o ran cyflawni blaenoriaethau ac uchelgeisiau cenedlaethol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso. Rhaid i hyn gynnwys cyfraniad y rhanbarth i dargedau datgarboneiddio a newid moddol cenedlaethol.

2. Dylai'r Cynllun Monitro a Gwerthuso gynnwys cyfres o fesurau gyda gwybodaeth waelodlin ar gyfer pob un. Gall y mesurau gynnwys deilliannau ansoddol a mesurau meintiol.

3. Dylai'r mesurau fod yn seiliedig ar y fframwaith o fesurau a ddefnyddir yn yr Arfarniad Lles Integredig (IWBA) a dylid eu diweddaru os oes angen, gan ddefnyddio Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ar gyfer anghenion rhanbarthol. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi cyhoeddi data gwaelodlin ar gyfer Fframwaith Monitro WTS ac mae'n adolygu a diweddaru hyn yn barhaus.

4. Rhaid i CBC gyflwyno adroddiadau perfformio blynyddol ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru pob blwyddyn.

5. Dylid paratoi gwerthusiad cynhwysfawr ar ôl tair blynedd i asesu p'un a yw'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyflawni ei ddeilliannau, yn darparu gwerth am arian a ph'un a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol. Dylai hyn ddilyn canllawiau cyhoeddedig ac arfer gorau ar werthuso.

6. Bydd canlyniadau'r gwerthusiad cynhwysfawr hwn yn bwydo i mewn i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol dilynol ar gyfer pob Cyd-bwyllgor Corfforedig, a'r NTDP dilynol.

Mae Atodiad 4 i'r Arweiniad ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (Fframwaith y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol) hefyd yn egluro y dylai Cynllun Monitro a Gwerthuso ddisgrifio sut y bydd pob ymyrraeth, a'i effeithiau, yn cael ei fonitro ac y dylai hyn ddilyn canllawiau WelTAG fel sy'n briodol.

[4] Cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol: arweiniad ar gyfer Cyd-bwyllgorau Corfforedig, 2023. Ar gael ar-lein yn: https://www.gov.wales/regional-transport-plans-guidance-corporate-joint-committees

2. Cyd-fynd ag amcanion cenedlaethol a rhanbarthol

Mae Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS) yn nodi gweledigaeth Cymru i ddarparu system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon sy'n addas ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol ac sy'n rhoi pobl ac ymdrin â newid hinsawdd wrth galon gwneud penderfyniadau.

Y weledigaeth ar gyfer Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) yw y bydd gan Gogledd Cymru rwydwaith trafnidiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a llesiant.

Cefnogir y gweledigaethau hyn gan amcanion sy'n darparu arweiniad i'r Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn ac mae angen iddo gyd-fynd â'r amcanion trafnidiaeth rhanbarthol a chenedlaethol cyffredinol i sicrhau ei fod yn cyfrannu at eu diwallu.

2.1 Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru

Cyhoeddwyd Llwybr Newydd gan Lywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2021. Mae'r Strategaeth yn nodi'r weledigaeth ar gyfer Trafnidiaeth yng Nghymru yn y dyfodol, ei blaenoriaethau yn y pum mlynedd nesaf a'i huchelgais dros yr 20 mlynedd nesaf.

Mae Llwybr Newydd yn manylu ar y tair blaenoriaeth a'r pedwar uchelgais canlynol, sy'n sail i'w gweledigaeth:

- Blaenoriaeth 1 – Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio;
- Blaenoriaeth 2 – Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy wasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon; a
- Blaenoriaeth 3 – Annog pobl i newid i fathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth.

- Uchelgais 1 – Da i bobl a chymunedau;
- Uchelgais 2 – Da i'r amgylchedd;
- Uchelgais 3 – Da i'r economi a'r lleoedd yng Nghymru; ac
- Uchelgais 4 – Da i ddiwylliant a'r iaith Gymraeg

2.2 Fframwaith monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru

Mae Fframwaith monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru[5] wedi cael ei ddylunio i helpu i dracio cynnydd wrth gyflawni'r blaenoriaethau ac uchelgeisiau cenedlaethol. Mae'r fframwaith monitro yn cynnwys chwe mesur trawsbynciol allweddol (M1 i M6), sy'n ymwneud â themâu a nodau allweddol fel rhan o Raglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru (Datganiad Llesiant 2021-2026[6]) sy'n ymestyn y tu hwnt i ddim ond trafnidiaeth. Mae yna 27 o fesurau ategol hefyd (S1 i S27) sydd wedi'u dylunio i gefnogi a darparu cyd-destun ychwanegol i'r mesurau allweddol. Ystyrir mai'r mesurau allweddol yw rhan bwysicaf y fframwaith o ran cefnogi nodau cyffredinol Llywodraeth Cymru o ddatgarboneiddio a newid moddol. Mae Tabl 2-1 yn rhestru'r holl fesurau allweddol ac ategol yn y fframwaith monitro.

Tabl 2-1 Fframwaith monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a mesurau allweddol ac ategol2

Cyf.	Mesurau Allweddol	Cyf.	Mesurau Ategol
M1	% y teithiau wrth gerdded, beicio a chludiant cyhoeddus	S1	Amser teithio cyfartalog i wasanaethau addysg, iechyd a hamdden
M2	% y cerbydau sydd ag allyriadau isel iawn neu ddim allyriadau	S2	% y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at wasanaethau yn eu hardal leol
M3	Cyfanswm y cilomedrau y mae cerbydau wedi'u teithio	S3	% y bobl sydd o fewn pellter cerdded i ddulliau cludiant cynaliadwy
M4	Pellter cyfartalog a deithiwyd fesul person	S4	% y bobl sy'n cerdded neu feicio o leiaf unwaith yr wythnos fel modd o deithio
M5	% y gweithlu sy'n gweithio o bell ar sail reolaidd	S5	% y teithiau i orsaf drenau wrth gerdded, beicio neu ar y bws
M6	Allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth	S6	% y teithiau i atyniadau ymwelwyr drwy ddulliau teithio cynaliadwy
		S7	% Rhwydwaith rheilffyrdd sydd wedi'i drydaneiddio
		S8	% Nwyddau ar y tir sy'n cael eu cludo ar y rheilffyrdd
		S9	% gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd ar amser
		S10	Nifer y pwyntiau gwefru cerbydau trydan sydd ar gael i'r cyhoedd
		S11	% y bobl sy'n fodlon â'u siwrne
		S12	% y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at gludiant cyhoeddus yn annibynnol
		S13	% Gorsafoedd rheilffordd sydd heb stepiau
		S14	% Bysiau a threnau sydd â gwybodaeth sain-weledol

[5] Adroddiad Technegol Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2022. Ar gael ar-lein yn: https://tfw.wales/sites/default/files/2022-06/Wales%20Transport%20Strategy%20Monitoring%20Framework%20Technical%20Report%2l02022.pdf

[6] Llywodraeth Cymru: Datganiad Llesiant 2021-2026. Ar gael ar-lein yn https://www.gov.wales/programme-for-government-2021-to-2026-well-being-statement-html

Cyf.	Mesurau Allweddol	Cyf.	Mesurau Ategol
		S15	% y siaradwyr Cymraeg sy'n defnyddio gwasanaethau iaith Gymraeg yn y sector trafnidiaeth
		S16	% Oedi cyfartalog fesul cilomedr a deithiwyd
		S17	% Cost gyfartalog fesul cilomedr a deithiwyd ar drafnidiaeth gyhoeddus
		S18	% y bobl sy'n teimlo na allant fforddio teithio ar gludiant cyhoeddus
		S19	Pobl sydd wedi'u lladd neu'u hanafu ar y rhwydwaith trafnidiaeth
		S20	% y bobl sy'n teimlo'n ddiogel a bod croeso iddynt wrth deithio
		S21	% y seilwaith trafnidiaeth sydd mewn cyflwr da
		S22	% y seilwaith trafnidiaeth sydd mewn perygl o lifogydd
		S23	Lefel y llygryddion aer o'r sector trafnidiaeth
		S24	% y bobl sy'n cael eu poeni'n rheolaidd gan sŵn o'r tu allan i'r cartref a achosir gan drafnidiaeth
		S24	Hectarau o gynefin ar yr ystâd drafnidiaeth gaiff eu cynnal neu eu gwella er budd bioamrywiaeth
		S26	% y gwastraff a gynhyrchir gan y sector trafnidiaeth sy'n cael ei ailddefnyddio neu ei ailgylchu
		S27	% Asedau hanesyddol dynodedig ar yr ystâd drafnidiaeth sydd mewn cyflwr sefydlog neu'n gwella

Mae'r fframwaith monitro yn cyflwyno data sy'n darparu gwaelodlin ar gyfer y mesurau yn y fframwaith monitro, ac mae Trafnidiaeth Cymru yn ceisio diweddaru'r data yn flynyddol o 2023.

2.3 Amcanion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn amlinellu pedwar amcan SMART allweddol (Penodol, Mesuradwy, Cyraeddadwy, Perthnasol ac Amserol) ar gyfer monitro a gwerthuso llwyddiant y Cynllun. Nod yr amcanion SMART hyn yw sefydlu targedau a sicrhau cysondeb rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a blaenoriaethau a nodau llesiant y WTS, fel sy'n ofynnol yn Arweiniad Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Llywodraeth Cymru. Y rhain yw:

1. Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol: Byddwn yn galluogi 30% neu fwy o bobl yng Ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030 trwy gynllunio 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 sut maent yn teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddleoedd allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristaidd. 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 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 trafnidiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda, ac effeithlon sy'n darparu twf economaidd cynaliadwy drwy wella hygyrchedd i ardaloedd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd o leiaf 50% o aelwydydd Gogledd Cymru yn gallu teithio'n bellach o fewn un awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol erbyn 2030.

2.4 Nodau Fframwaith Asesiad Llesiant Integredig (IWBA) Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

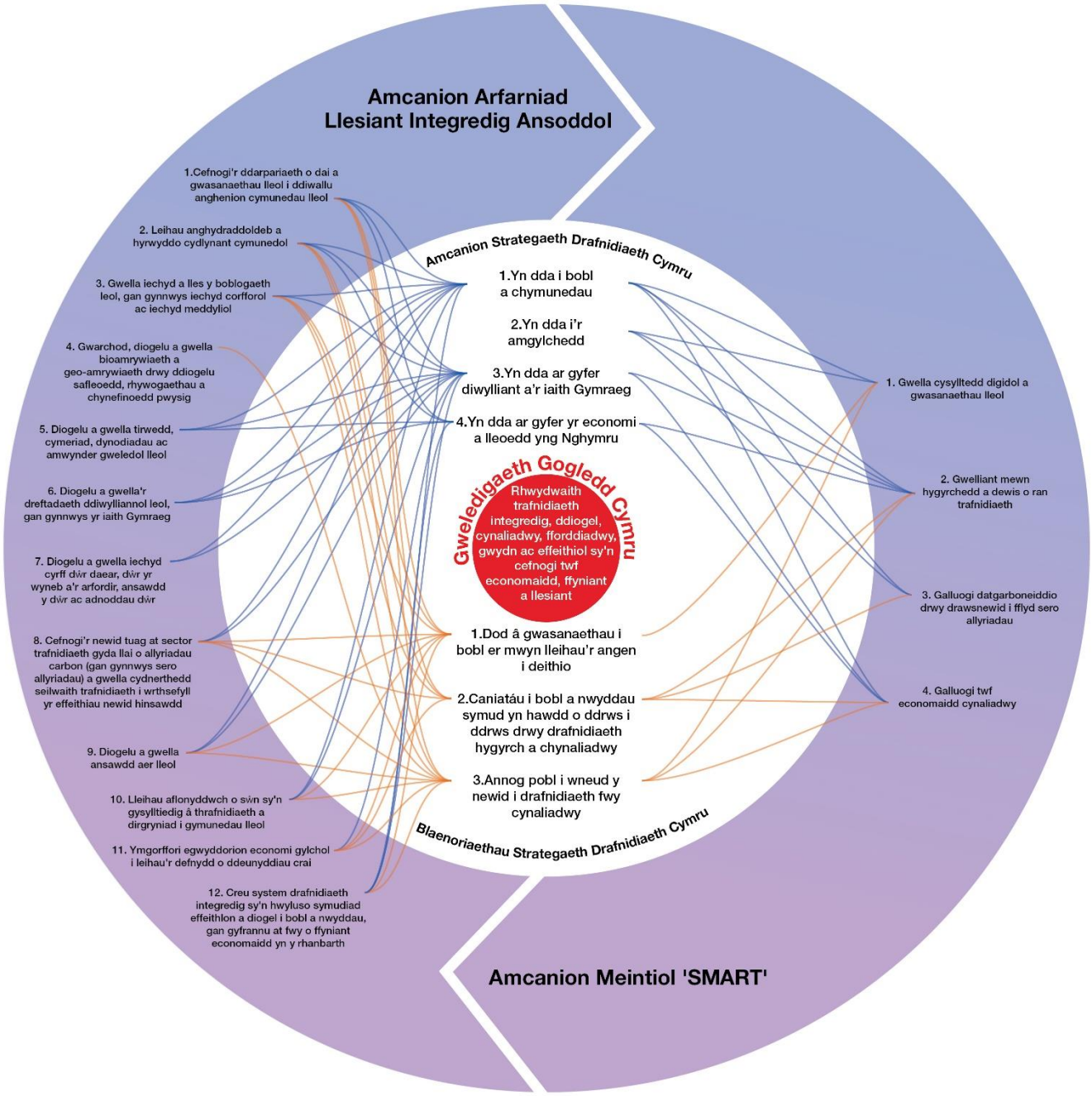
Mae'r IWBA yn dangos sut mae llesiant wedi cael ei ystyried wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yn cynnwys y cyfraniad at lesiant economaidd, amgylcheddol, cymdeithasol a diwylliannol, a sut y paratowyd ar gyfer defnyddio'r pum ffordd o weithio a hyrwyddir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae hefyd yn cynnwys asesiadau effaith, gan ystyried, er enghraifft, sut y mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi ystyried a chyfrannu at ddeilliannau ansawdd, iechyd ac amgylcheddol ehangach.

Mae 12 amcan IWBA wedi'u nodi yn unol â'r rheoliadau SEA ar gyfer asesu effeithiau posib y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac i osod datblygu cynaliadwy yng nghanol y broses gwneud penderfyniadau. Mae Tabl 2-2 yn rhestru'r 12 Amcan IWBA.

Cyf.	Amcanion y Fframwaith IWBA
1	Cefnogi'r gwaith o ddarparu tai a gwasanaethau lleol i ddiwallu anghenion cymunedau lleol
2	Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol
3	Gwella iechyd a llesiant y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas ag iechyd corfforol a meddyliol
4	Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig
5	Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol
6	Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg
7	Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.
8	Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafnidiaeth gydag allyriadau carbon is (yn cynnwys sero) a gwella gwytnwch yr isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd
9	Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol
10	Lleihau aflonyddwch o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth i gymunedau lleol
11	Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai
12	Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth

Tabl 2-2 Amcanion IWBA2

Ffigwr 2: Y rhyng-berthynas rhwng Gweledigaeth Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, amcanion (SMART) ac amcanion IWBA, a sut maent yn cyd-fynd â Blaenoriaethau ac Uchelgeisiau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.



Ffigwr 2: Y rhyng-berthynas rhwng Gweledigaeth Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, amcanion (SMART) ac amcanion IWBA, a sut maent yn cyd-fynd â Blaenoriaethau ac Uchelgeisiau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Gan ystyried WelTAG a chanllawiau Llywodraeth Cymru i CBC, mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn yn cynnwys cyfres o fesurau, gyda gwybodaeth waelodlin, yn seiliedig ar y fframwaith o fesurau a ddefnyddir yn yr IWBA gan ystyried ei amcanion, a thynnu ar Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a'i fesurau.

Mae gweddill adrannau'r Cynllun hwn yn canolbwyntio ar beth fydd yn cael ei fonitro a'i werthuso, a sut.

3. Beth fydd yn cael ei fonitro a'i werthuso a sut

Fel yr amlinellir yn adran 2, mae angen i'r Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn gyd-fynd ag amcanion trafnidiaeth rhanbarthol a chenedlaethol i sicrhau ei fod yn cyfrannu at eu cyflawni. Felly, bydd y gwaith monitro a gwerthuso yn canolbwyntio ar gyd-fynd ag amcanion SMART ac IWBA y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ogystal â blaenoriaethau ac uchelgeisiau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Yn y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn, trefnir y mesurau a'r dangosyddion yn ôl themâu polisi'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'i bolisïau o fewn y themâu hynny, er mwyn medru tracio cynnydd yn haws tuag at y nod ehangach o ddatgarboneiddio a thargedau newid moddol.

3.1 Themâu polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Mae gweledigaeth ac amcanion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, fel y'u disgrifir yn adran 1.4 y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn, yn cyd-fynd yn agos â pholisïau a strategaethau cenedlaethol a rhanbarthol allweddol, yn cynnwys blaenoriaethau ac uchelgeisiau llesiant Llwybr Newydd, sef Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Er mwyn helpu i fframio'r polisïau a'r ymyraethau fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae cyfres o themâu polisi wedi'u hadnabod, yn seiliedig ar naw cynllun bach Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ar gyfer pob dull trafnidiaeth. Mae'r rhain yn cynrychioli meysydd allweddol i ganolbwyntio arnynt ar gyfer polisïau trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru. Mae polisïau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, wedi'u cefnogi gan raglenni a phrosiectau, yn gosod y fframwaith i'r cynlluniau i'w cyflawni gan Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd hyn yn sicrhau bod yr hyn a gaiff ei gyflawni trwy'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyfrannu'n uniongyrchol at flaenoriaethau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol.

Mae'r themâu polisi (gweler **Atodiad A2** am ragor o wybodaeth) yn cynnwys:

Cynllunio defnydd tir	Bws[7]	Porthladdoedd a chludo nwyddau
Cysylltedd Digidol	Coetsis, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol	Ffyrdd, strydoedd a pharcio
Cerdded, olwyno a beicio	Integreiddio rhwng dulliau	Uchelgeisiau'r rheilffyrdd
Mynediad ar y ddaear at awyrennau	Galluogi newid i ymddygiad teithio	Uchelgeisiau ffyrdd strategol

Nid yw'r isadeiledd rhwydwaith rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru wedi'i ddatganoli, sy'n golygu mai cyfrifoldeb Llywodraeth y DU ydyw drwy Network Rail. Mae lefelau gwasanaeth yn cael eu pennu i raddau helaeth gan Lywodraeth Cymru ar gyfer Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru, a'r Adran Drafnidiaeth, gan weithio gyda'r Cwmnïau Gweithredu Trenau (Trafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast ar hyn o bryd). Mae Cwmnïau Gweithredu Cludo Nwyddau yn gwasanaethu anghenion cwsmeriaid, sy'n golygu bod gwasanaethau cludo

[7] *Noder: Mae'r gwasanaethau bws, coetsis, ymateb i'r galw a chymudo yn cael eu grwpio dan un thema polisi yn y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn oherwydd eu natur trawsbynciol. Mae'r categoreiddio hwn yn seiliedig ar y rhagdybiaeth bod y gwasanaethau hyn yn rhannu mesurau a dangosyddion tebyg, sy'n hwyluso gwerthusiad cydlynol a chynhwysfawr.*

nwyddau yn cael eu harwain yn fasnachol. Darperir y trac ar gyfer cludo teithwyr a nwyddau ar y rheilffyrdd gan Network Rail, gyda rheoliadau gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

Golyga hyn nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig ac awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru unrhyw ddylanwad uniongyrchol dros wasanaethau neu isadeiledd rheilffyrdd, felly nid oes polisïau penodol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, na chynlluniau sy'n ymwneud â rheilffyrdd yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Yn sgil hynny, maent hefyd tu allan i gwmpas y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn.

3.2 Mesurau a dangosyddion polisi trafnidiaeth

Mae mesurau polisi trafnidiaeth yn strategaethau a chamau gweithredu i reoli, rheoleiddio a gwella systemau trafnidiaeth. Gall mesurau polisi anelu i wella symudedd, lleihau tagfeydd, gwella diogelwch, lleihau'r effaith amgylcheddol a hyrwyddo datblygu cynaliadwy.

Mae dangosyddion polisi trafnidiaeth yn fetrigau neu newidynnau i asesu, monitro a gwerthuso effeithiolrwydd polisïau trafnidiaeth a'u heffeithiau. Yn wahanol i fesurau polisi, sy'n gamau gweithredu neu strategaethau penodol i gyflawni nodau polisi, mae dangosyddion yn offer i fesur canlyniadau, cynnydd neu berfformiad y camau gweithredu hynny. Mae dangosyddion polisi trafnidiaeth yn darparu adborth hanfodol sy'n caniatáu i lunwyr polisi ddeall a yw eu mesurau'n cyflawni'r effeithiau a fwriadwyd, neu a oes angen gwneud addasiadau. Er enghraifft, efallai y byddai mesur polisi trafnidiaeth yn ceisio lleihau allyriadau ceir drwy hyrwyddo cludiant cyhoeddus, tra byddai dangosydd yn olrhain y gwir allyriadau neu'r nifer sy'n defnyddio cludiant i gadarnhau bod y polisi'n gweithio yn unol â'r bwriad.

Yn gryno, y mesurau yw'r strategaethau neu'r camau gweithredu sydd eu hangen i ddylanwadu ar ddeilliannau trafnidiaeth, a'r dangosyddion sy'n olrhain ac yn adrodd ar effeithiau neu gynnydd y mesurau hynny. Mae'r naill a'r llall yn hanfodol wrth greu fframwaith monitro a gwerthuso sy'n ymatebol ac atebol.

Mae adran nesaf y Cynllun hwn yn amlinellu'r mesurau a'r dangosyddion polisi trafnidiaeth a argymhellir ar gyfer monitro a gwerthuso Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, sut y maent wedi'u trefnu, a'u perthnasedd i'r themâu polisi trafnidiaeth.

3.3 Mesurau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Mae mesurau polisi trafnidiaeth (neu'n syml, 'mesurau' yn y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn) yn seiliedig ar Fframwaith Monitro'r WTS, wedi'u haddasu i ystyried amcanion SMART ac IWBA y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae'r angen i ystyried ystod mor eang o amcanion wedi'i gydbwyso yn erbyn yr angen i fod yn realistig ynghylch y gallu i gyflawni gwaith monitro a gwerthuso yng nghyd-destun y pwysau sydd ar adnoddau awdurdodau lleol, a'r angen i sicrhau bod ymdrechion yn canolbwyntio ar sicrhau llwyddiant y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac unrhyw fersiynau ohono yn y dyfodol. I flaenoriaethu'r mesurau a'r adnoddau dan sylw, maent wedi'u categoreiddio'n fras fel a ganlyn, sy'n adlewyrchu strwythur Fframwaith Monitro'r WTS:

Mesurau Allweddol: Mae'r mesurau hyn yn cyfrannu'n uniongyrchol i brif themâu a nodau Llywodraeth Cymru, fel yr amlinellir yn Fframwaith Monitro'r WTS, yn cynnwys datgarboneiddio a newid moddol cenedlaethol. Gan fod gan Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru ei uchelgeisiau a'i amcanion rhanbarthol ei hun hefyd, mae'r mesurau allweddol yn cael eu dewis i sicrhau eu bod yn cyd-fynd â'r ddwy gyfres o nodau (yn cynnwys y Fframwaith IWBA hefyd). Felly, bydd y mesurau allweddol hyn yn cyfrannu'n uniongyrchol at gyflawni uchelgeisiau a blaenoriaethau WTS, yn ogystal ag amcanion SMART ac IWBA y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Maent wedi'u rhestru yn Atodiad A3 ac maent yn cynnwys y 15 mesur a ganlyn:

- LUP-3: Agosrwydd i gludiant cyhoeddus
- DC-5: Gweithio o bell
- WC-5: Pobl sy'n teithio'n llesol pob wythnos
- BC-1: Prydlondeb bysus a choetsis
- BC-6: Cyfansoddiad y fflyd (cyfran y bws yn ôl math o injan)
- IM-2: Teithiau i orsaf drenau wrth gerdded, beicio neu ar fws
- EBC-1: Cyfran modd ar gyfer cludiant cyhoeddus
- EBC-2: Teithiau i atyniadau ymwelwyr ar gludiant cyhoeddus
- EBC-4: Y galw a'r cyflenwad ar gyfer gwefru cerbydau trydan
- PF-2: Cyfansoddiad y fflyd (cyfran y cerbydau cludo nwyddau yn ôl math o injan)
- RSP-1: Cyfran o gyfanswm y km yn ôl math o gerbyd
- RSP-2: Pellter a deithiwyd fesul person
- RSP-5: Damweiniau ffordd
- RSP-6: Cerbydau sydd ag allyriadau isel iawn neu ddim allyriadau
- AD-1: Allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth

Mesurau ategol: Mae'r mesurau ategol wedi'u dylunio i gefnogi a darparu cyd-destun ychwanegol i'r mesurau allweddol. Dangosir cydberthynas a chymhwysedd pob mesur i'r amcanion a pholisïau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (wedi'u trefnu yn ôl y themâu polisi) yn **Atodiad A3.**

Mae'r ffigwr yn dangos bod angen dull integredig o fonitro ar CBC y Gogledd er mwyn mynd i'r afael â'r holl amcanion; ni all un mesur fynd i'r afael â nhw i gyd.

Ar ben hynny, mae rhai mesurau yn cael effaith gref ar amcanion penodol ond yn cael effaith eilaidd neu rannol ar eraill.

Dylid blaenoriaethu'r mesurau allweddol gan mai'r rhain fydd yn cael yr effaith gryfaf wrth fonitro a gwerthuso'r amcanion a'u bod yn cyd-fynd yn agos â Fframwaith Monitro'r WTS, a fydd o fudd i'r adnoddau angenrheidiol sydd eu hangen i ymgymryd â gweithgareddau monitro a gwerthuso.

3.4 Dangosyddion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

I ddatblygu Cynllun Monitro a Gwerthuso mae angen defnyddio ystod eang o ddata a chyfrifiadau i gefnogi dangosyddion i olrhain cynnydd yn erbyn sefyllfa waelodlin, gyda diweddariadau rheolaidd i ddeall a yw amcanion yn cael eu cyflawni dros amser.

I helpu i wneud hyn yn haws a sicrhau cysondeb yn y dull lle gall awdurdodau lleol fewnbynnu data lefel lleol i gyfrannu at ddarlun rhanbarthol, datblygwyd offeryn olrhain ar Excel (Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru) sy'n amlinellu'r mesurau a'r dangosyddion, yn cynnwys dulliau cyfrifo a data. Mae hyn wedi'i gynnwys yn **Atodiad A1**.

Mae gweddill yr adran hon yn crynhoi'r fethodoleg a argymhellir ar gyfer casglu data ac adrodd ar ddata ac yn diffinio'r rolau a'r cyfrifoldebau ar gyfer monitro a gwerthuso i helpu i gyflawni'r targedau a'r deilliannau a osodir gan yr amcanion rhanbarthol a chenedlaethol.

3.4.1 Casglu data

Mae Llwybr Newydd yn cydnabod pwysigrwydd casglu data i ddeall y dewisiadau trafnidiaeth mae pobl yn eu gwneud a'r ffactorau sy'n dylanwadu arnynt. Er mwyn cael man cychwyn cyson a safonol ar gyfer olrhain cynnydd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru tuag at amcanion rhanbarthol a chenedlaethol, dylid casglu setiau data gan ddilyn methodoleg gyson pan fo hynny'n bosib, fydd hefyd yn galluogi meincnodi a chymharu cynhwysfawr rhwng awdurdodau lleol a Gogledd Cymru fel rhanbarth yn erbyn y waelodlin genedlaethol. Mae rhywfaint o ddata yn cael ei gasglu ar lefel leol, ar lefel Cymru a lefel y DU, ac ystyrir hyn yn Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru yn Atodiad A1.

Pan fo data ond ar gael ar lefel genedlaethol, mae'n rhoi darlun o'r sefyllfa bresennol ac yn cynnig procsi ar gyfer Gogledd Cymru, lle bydd mesurau a setiau data amgen yn darparu cymharwyr ategol. Defnyddiwyd y dull hwn wrth ddiffinio mesurau ***allweddol*** ac ***ategol*** fel y disgrifir yn fanylach isod.

Dylai CBC y Gogledd flaenoriaethu monitro a gwerthuso'r mesurau ***allweddol*** ac mae data monitro Trafnidiaeth Cymru ar gael fel rhan o Fframwaith Monitro'r WTS i ddarparu gwaelodlin ddibynadwy. Yn gyffredinol, mae hyn yn seiliedig ar gyhoeddiadau'r Adran Drafnidiaeth (er enghraifft yr Arolwg Teithio Cenedlaethol) wedi'i ategu gan setiau data'r Swyddfa Ystadegau Gwladol (megis yr Arolwg Llafurlu) a data awdurdodau lleol (er enghraifft mae'r awdurdodau lleol perthnasol yn cofnodi cerbydau tacsi a cherbydau preifat trwyddedig). Nodir hyn yn glir yn Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru fel mesurau sy'n "seiliedig ar Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru". Mae rhywfaint o ddata yn dod i'r amlwg a bydd yn cael ei gasglu gan Arolwg Teithio Cenedlaethol Cymru, sy'n cael ei ystyried yn yr adran isod fel rhan o gasglu data yn y dyfodol.

Mae Adroddiad Technegol Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2022[8] yn amlinellu ffynonellau data a dulliau cyfrifo ar gyfer ei fesurau - mae rhai o'r rhain wedi newid ers mis Awst 2023, a byddant yn cael eu hadlewyrchu mewn adroddiad ar 2023. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn cyhoeddi Adroddiad Technegol ar gyfer 2023 sy'n cynnwys disgrifiad llawn o'r dull cyfrifo a ddefnyddir ar gyfer pob un o'r mesurau, gan gynnwys eu diffiniad technegol a gwybodaeth am eu ffynonellau data a'r amlder. Oherwydd newidiadau a gwiriadau parhaus i ddata a dulliau technegol yn y Fframwaith Monitro, bydd Trafnidiaeth Cymru yn cyhoeddi adroddiad technegol wedi'i ddiweddaru yng ngwanwyn 2025. Byddant yn diweddaru eu gwefan i ddatgan hyn. Gellir anfon unrhyw ymholiadau am ffynonellau data neu fethodolegau cyfrifo at WTSMonitoring@tfw.wales.

[8] Adroddiad Technegol Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2022. Ar gael ar-lein yn: https://tfw.wales/sites/default/files/2022-06/Wales%20Transport%20Strategy%20Monitoring%20Framework%20Technical%20Report%202022.pdf

Bydd monitro a gwerthuso'r mesurau ***ategol*** yn helpu i greu darlun cynhwysfawr o'r system drafnidiaeth a'i pherfformiad yng Ngogledd Cymru. Mae rhai o'r mesurau'n deillio'n uniongyrchol o Fframwaith Monitro'r WTS, neu'n cynnwys mesurau pwrpasol sy'n deillio o'r Fframwaith IWBA.

Mae Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru yn darparu argymhellion ar gyfer casglu data gan gynnwys enw'r set ddata, dolen i'r set ddata, perchennog y data a ffynhonnell y data.

Rhoddwyd ystyriaeth arbennig i gysylltu'r mesurau ***allweddol*** i ddangosyddion sy'n cynnwys data sydd ar gael i'r cyhoedd, gan helpu i gynorthwyo awdurdodau lleol a CBC y Gogledd i gasglu data ac ymgymryd â'r ymarfer monitro a gwerthuso. Gall y gwaith casglu data sydd ei angen i gefnogi mesurau ***ategol*** gynnwys dadansoddiad mwy cymhleth, ac i fod o gymorth, mae Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru yn darparu dulliau a fformiwla cyfrifo. Os nad yw rhai o'r setiau data a argymhellir ar gael yn y dyfodol, awgrymir y dylai CBC y Gogledd ar y cyd â'i awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru gytuno ar set(iau) data arall/eraill. Bydd hyn yn arbennig o angenrheidiol pan ddaw setiau data newydd ar gael, gan gynnwys Arolwg Teithio Cenedlaethol Cymru.

3.4.2 Casglu data yn y dyfodol ac Arolwg Teithio Cenedlaethol Cymru[9]

Arolwg Teithio Cenedlaethol 2012 oedd yr un olaf a oedd yn cwmpasu Cymru, gyda fersiynau diweddarach yn cwmpasu Lloegr yn unig. Lansiwyd Arolwg Teithio Cenedlaethol Cymru (W-NTS) newydd ym mis Mawrth 2025. Mae'r arolwg yn casglu data ar agweddau ac ymddygiad teithio gan sampl ar hap o bobl sy'n byw yng Nghymru bob blwyddyn. Bydd yr arolwg yn gynrychioliadol o bobl Cymru ac yn hygyrch iddynt a gellir ei gwblhau naill ai yn y Gymraeg neu yn y Saesneg. Bydd y data a gesglir yn caniatáu cynnydd tuag at dargedau a osodir yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a Chymru Sero Net Cyllideb Garbon. Bydd yn llywio'r broses o wneud penderfyniadau a gwella'r sylfaen o dystiolaeth am drafnidiaeth yng Nghymru, gan ein galluogi i gael gwell dealltwriaeth o anghenion ein defnyddwyr. Mae'r Ganolfan Genedlaethol ar gyfer Ymchwil Gymdeithasol (National Centre for Social Research) yn gweithredu'r arolwg ar ran Trafnidiaeth Cymru. Maent yn bwriadu cyhoeddi data rhagarweiniol sy'n cwmpasu'r 6 mis cyntaf yr arolwg ym mis Mawrth 2026. Cyhoeddir data blynyddol o'r flwyddyn arolwg lawn gyntaf yn ystod tymor y Hydref 2026.

Pan gaiff ei gyhoeddi gan Drafnidiaeth Cymru, bydd hyn yn cynorthwyo'r CBC Gogledd Cymru a'i awdurdodau lleol ymhellach i fonitro cynnydd tuag at y targedau cenedlaethol a rhanbarthol yn ddibynadwy. Dylai CBC Gogledd Cymru ddiweddaru ei setiau data o'r dyddiad cyhoeddi'r W-NTS yn unol â hynny.

3.4.3 Gosod gwaelodlin a thargedau ar gyfer cynnydd

Dylid cyfrifo gwerthoedd gwaelodlin i ddangos man cychwyn y gellir mesur unrhyw gynnydd yn y dyfodol yn ei erbyn. O fewn Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru, mae gwerthoedd gwaelodlin wedi'u darparu ar gyfer pob un o'r mesurau ***allweddol*** yn erbyn blynyddoedd sylfaen er mwyn eu cymharu'n y dyfodol.

Fel y disgrifir uchod, mae Trafnidiaeth Cymru wedi cyhoeddi data gwaelodlin ar gyfer Fframwaith Monitro'r WTS. Felly, darperir gwerthoedd gwaelodlin gyda blynyddoedd sylfaen cyfatebol ar gyfer yr holl fesurau sy'n uniongyrchol gysylltiedig â Fframwaith Monitro'r WTS.

Ar gyfer gwerthoedd gwaelodlin ar gyfer y mesurau sy'n seiliedig ar IWBA a rhai mesurau ***ategol*** dylid casglu data gwaelodlin ar gyfer y flwyddyn ddiweddaraf sydd ar gael, gyda chasglu data i ddechrau o pan fydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael ei fabwysiadu. Unwaith caiff y gwerthoedd eu cyfrifo a phennir y flwyddyn sylfaen, dylid eu cofnodi'n glir yn Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru a'u defnyddio fel gwaelodlin ar gyfer pob blwyddyn fonitro wedi hynny.

[9] Trafnidiaeth Cymru: Arolwg Teithio Cymru, 2012. Ar gael ar-lein yn: https://tfw.wales/projects/wales-national-travel-survey

Bydd targedau yn helpu i fonitro a gwerthuso perfformiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn erbyn y mesurau a'r dangosyddion. Pan fo hynny'n briodol, mae targedau wedi'u gosod yn Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru ar gyfer y mesurau ***allweddol*** yn seiliedig ar amcanion SMART, sy'n cynnig dyheadau meintiol ar gyfer newid, yn cyd-fynd â thargedau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Ar gyfer y mesurau ***ategol***, argymhellir y gallai CBC y Gogledd ystyried gosod targedau ar gyfer mesurau ar lefel awdurdod lleol, neu i gyd-fynd â thargedau cenedlaethol ehangach fel y rhai sydd eisoes wedi'u gosod fel rhan o fesurau Fframwaith Monitro'r WTS cysylltiedig. Bydd gosod targedau dan arweiniad awdurdodau lleol yn helpu i integreiddio'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol â chynlluniau corfforaethol lleol a thargedau cysylltiedig, er enghraifft yn ymwneud â'r Gymraeg, neu mewn perthynas â'r camau gweithredu yn ei strategaeth newid hinsawdd yn cynnwys cyflwyno seilwaith gwefru cerbydau trydan.

Gall adnabod lle mae rhai ardaloedd penodol yn methu ddangos bod angen blaenoriaethu buddsoddiad yn yr ardaloedd hyn. Yn yr un modd, gall tueddiadau sy'n dangos bod cynnydd yn gadarnhaol mewn ardal benodol roi'r cyfle i wersi gael eu dysgu a'u rhannu, gan helpu i sefydlu diwylliant o arfer gorau a chydweithio rhanbarthol.

3.4.4 Adrodd ar ddata

Mae'r mesurau a'u dangosyddion yn amrywio ar raddfeydd gofodol fel y disgrifir uchod, ac felly mae Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru yn nodi'n glir "fanylder y monitro" i ystyried y graddfeydd adrodd lleol a rhanbarthol sydd eu hangen, a "cyfrifoldeb monitro" i'w gwneud yn glir p'un ai awdurdodau lleol neu CBC y Gogledd ddylai fod yn gyfrifol am y cyfrifiadau a'r adroddiadau sy'n gysylltiedig â'r dangosyddion, gan ystyried graddfeydd geo-ofodol monitro a gwerthuso ar gyfer gwahanol fesurau.

Mae'r cyfrifoldeb cyffredinol am oruchwylio'r gwaith o gasglu, adrodd a rheoli perfformiad data yn unol â'r Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn yn eistedd gydag Uchelgais Gogledd Cymru fel CBC y Gogledd, gyda chefnogaeth ei Is-bwyllgor Trafnidiaeth. Maent yn gyfrifol am weithredu'r Cynllun Monitro a Gwerthuso unwaith y bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael ei fabwysiadu.

Yn unol â Chanllawiau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Llywodraeth Cymru, dylai CBC y Gogledd gyflwyno adroddiad perfformiad blynyddol ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru. Caiff hyn ei adlewyrchu yn yr adran "amlder monitro" yn Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru. Dylid blaenoriaethu hyn ar gyfer y mesurau ***allweddol***, ond i gael darlun mwy cynhwysfawr o'r system drafnidiaeth a pherfformiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, dylai'r mesurau ***ategol*** hefyd gael eu monitro'n flynyddol pan fo hynny'n bosib ac yn ymarferol, gan roi gadw mewn cof y galw am adnoddau awdurdodau lleol, neu o leiaf ar ôl tair blynedd i asesu p'un ai yw'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyflawni ei ddeilliannau, yn darparu gwerth am arian a ph'un a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol.

Bydd canlyniadau'r gwerthusiad cynhwysfawr ar ôl tair blynedd yn cael eu bwydo i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol dilynol, a'r NTDP dilynol.

Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn wedi'i sefydlu yn gynnar iawn yn oes y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ond caiff ei adolygu'n flynyddol i sicrhau ei fod yn parhau'n berthnasol ac yn cyfrif am unrhyw newidiadau.

3.5 Cyflawni cynlluniau a monitro cynnydd

Tra bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi polisïau ar gyfer trafnidiaeth yn rhanbarth Gogledd Cymru, ceir gwybodaeth fwy penodol am sut y bydd y polisïau hynny'n cael eu cyflawni gan awdurdodau lleol yn ei Gynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae hyn ar ffurf rhestr o gynlluniau sydd wedi cael eu gwerthuso a'u blaenoriaethu o ran yr effaith ar gyflawni yn erbyn yr amcanion rhanbarthol a chenedlaethol, ar y cyd â meini prawf cyflawni ehangach. Mae'r rhain yn cynrychioli'r cynlluniau y mae awdurdodau trafnidiaeth lleol yng Ngogledd Cymru, a Llywodraeth Cymru ac awdurdodau cyllido eraill pan fo hynny'n

berthnasol, yn bwriadu buddsoddi ynddynt er mwyn cyflawni Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru.

Bydd CBC y Gogledd a'i Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn ystyried cynnydd polisïau ac ymyraethau yn y cynlluniau sydd wedi'u cymeradwyo mewn cysylltiad â rheoli perfformiad cyllid datganoledig gan Lywodraeth Cymru i'r CBC ochr yn ochr â dyfarniadau cyllid eraill o ffynonellau amgen, y gellir eu dyfarnu'n uniongyrchol i awdurdodau lleol.

Felly, bydd Uchelgais Gogledd Cymru ar y cyd ag awdurdodau lleol yn cynnal gwaith i fonitro gwariant grantiau a chynnydd y cynllun yn ystod y flwyddyn, a fydd yn cyfateb i'r monitro grantiau chwarterol a wneir gan awdurdodau lleol ar hyn o bryd. Mae gofynion a strwythur adrodd Llywodraeth Cymru yn cael eu hystyried fel rhan o'r broses foderneiddio grantiau.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi ymrwymo i ymgymryd â'i gyfrifoldebau monitro a gwerthuso ar draws ei gynlluniau mewn ffordd ar y cyd, lle bo'n briodol ac yn berthnasol. Bydd cyfarfodydd CBC y Gogledd yn cael eu cynnal yn chwarterol lle bydd swyddogion trafnidiaeth awdurdodau lleol yn rhoi diweddariadau ar gynnydd y gwaith o weithredu'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (ar ôl ei fabwysiadu), ynghlwm â pherfformiad cyffredinol y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol o ran cyfrannu at y mesurau a nodir yn y Cynllun Monitro a Gwerthuso hwn.

ATODIADAU

A.1 Offeryn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru (ar gael fel offeryn rhyngweithiol)

A.2 Rhestr hir o bolisïau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Cynllunio Defnydd Tir	LU1	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r egwyddor o Ddatblygu sy'n Seiliedig ar Dramwy ar gyfer datblygiadau newydd yng Ngogledd Cymru.
	LU2	Bydd yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy yn cael ei defnyddio i helpu sicrhau bod datblygiadau yn cefnogi cerdded a beicio, cludiant cyhoeddus a cherbydau gydag allyriadau isel iawn dros gerbydau modur preifat eraill.
	LU3	Bydd cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy i ardaloedd allweddol ar gyfer twf a gweithgarwch economaidd yn y dyfodol yn cael eu cyflwyno.
	LU4	Dylai datblygiadau ond gael eu cefnogi pan maent yn hyrwyddo cysylltedd teithio llesol drwy ddiogelu, gwella ac ehangu'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol.
	LU5	Dylid annog datblygiadau sy'n agos at gyfleusterau cludiant cyhoeddus, a dylid dylunio datblygiadau i helpu i hwyluso a gwella cysylltedd cludiant cyhoeddus mewn ardaloedd trefol a gwledig.
	LU6	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi lleihau'r safonau parcio ar gyfer datblygiadau newydd (fel sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru), yn enwedig mewn ardaloedd trefol lle byddwn yn gweithredu i wella dewisiadau amgen o drafnidiaeth gynaliadwy.
Cysylltedd Digidol	DC1	Dylid chwilio am gyfleoedd i weithio gyda chymunedau a busnesau i hyrwyddo a hwyluso canolfannau gweithio o bell.
	DC2	Dylai addysg a hyfforddiant llythrennedd ddigidol fod ar gael yn helaeth i helpu trigolion gogledd Cymru i fynd ar-lein a dod o hyd i'r wybodaeth y mae arnynt ei hangen i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.
	DC3	Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gyflwyno'r wybodaeth ddiweddaraf a digidol am wasanaethau cludiant cyhoeddus, gan flaenoriaethu arddangosfeydd digidol mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth allweddol, a gweithio tuag at y wybodaeth ddiweddaraf mewn safleoedd bysiau ar draws Gogledd Cymru.
Cerdded, Olwyno a Beicio	AT1	Bydd ansawdd a graddfa'r isadeiledd a ddarperir ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno yng Ngogledd Cymru yn parhau i gael ei wella yn unol â'r Map Rhwydwaith Teithio Llesol. Gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu gyfleusterau presennol wedi'u huwchraddio a gallant gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd i flaenoriaethu dulliau cynaliadwy.
	AT2	Mewn ardaloedd nad ydynt yn wledig, rhoddir blaenoriaeth i uwchraddio isadeiledd teithio llesol lle mae'r potensial mwyaf ar gyfer cynyddu'r defnydd o'r rhwydwaith.
	AT3	Pan fo'n bosib, dylai isadeiledd cerdded a beicio fod yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl sydd ag amhariadau symudedd, pobl mewn cadeiriau olwyn a phobl sy'n gwthio pramiau.

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	AT4	Mewn ardaloedd gwledig, bydd gwella isadeiledd teithio llesol yn canolbwyntio ar fudd cymunedol cynlluniau; gwella diogelwch a llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gydag aneddleoedd a gwasanaethau mwy.
	AT5	Lle mae budd teithio llesol, bydd llwybrau sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn cael eu gwella i safon sy'n addas ar gyfer teithiau teithio llesol bob dydd.
	AT6	Byddwn yn ymchwilio i gyflwyno Lonydd Tawel yng ngogledd Cymru yn unol â chanllawiau cenedlaethol.
	AT7	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i edrych ar sefydlu Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru
	AT8	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi cytundebau cyllid aml-flwyddyn ar gyfer isadeiledd teithio llesol fydd yn hwyluso'r gwaith o ddatblygu a chyflawni rhaglen aml-flwyddyn o welliannau.
	AT9	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi newidiadau i feini prawf cyllid teithio llesol fydd yn rhoi mwy o bwyslais ar gynlluniau mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd preswyl.
	AT10	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn ymchwilio i ffrydiau ariannu ychwanegol at y Gronfa Teithio Llesol sy'n cefnogi cyflawni gwelliannau isadeiledd teithio llesol mewn ardaloedd gwledig.
	AT11	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu templedi a phecynnau cymorth i gefnogi cymunedau lleol i ddatblygu a gweithredu eu prosiectau eu hunain lle mae'r llywodraeth yn chwarae rôl hwyluso a chefnogi, yn hytrach na rôl o wneud a chyflawni.
	AT12	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y sectorau cymunedol a gwirfoddol, i gefnogi cynlluniau llogi beiciau ac e-feiciau cymunedol sy'n cefnogi mynediad at gyflogaeth neu addysg.
	AT13	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y sector masnachol, i gyflwyno cynllun llogi beiciau ac e-feiciau cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymweld.
	AT14	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth e-feiciau, gan gynnwys cynlluniau benthyca a grantiau.
Mynediad ar y Ddaear i Awyrennau	AV1	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r gwelliannau i fynediad ar y ddaear at feysydd awyrennau rhyngwladol a domestig, gan ganolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus
Bysus, Coetsis a	PT1	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a phartneriaid yn gweithio gyda TC a Llywodraeth Cymru i gefnogi dechrau masnachfreinio bysiau yng ngogledd Cymru, a ddylai gynnwys cyllid aml-flwyddyn fydd yn darparu sicrwydd ar gyfer y cyhoedd sy'n teithio, awdurdodau a gweithredwyr.

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Chludiant Cymunedol	PT2	Dylai pob bws newydd sy'n cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru fod yn ddi-allyriadau. Pan fo bysiau newydd yn welliant hirdymor, dylid chwilio am gyfle i ail-bweru'r fflyd gyfredol.
	PT3	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu'r datblygiad o ganolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy ymchwilio i gyflwyno fflyd bysiau hydrogen.
	PT4	Bydd y Rhwydwaith Trawsnewid Gwasanaeth Bws yn cael ei gyflwyno yng Ngogledd Cymru. Bydd hyn yn cynnwys rhwydwaith craidd o wasanaethau rhwng ac o fewn aneddleoedd mawr a safleoedd cyflogaeth gydag amlder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i'r nos.
	PT5	Bydd gwasanaethau bws y dyfodol yng ngogledd Cymru yn cynnwys yr isod: • amlder uchel ac oriau gweithredu hir • amseroedd ymadael rheolaidd/cyson • amserlenni ar ddydd Sul mor agos at amlder dyddiau'r wythnos â phosib i gefnogi'r galw gan gymudo, hamdden a'r economi ymweld • wedi'u cydlynu i ddarparu amserlen synhwyrol • lleihau amseroedd teithio rhwng y tarddiad a'r cyrchfannau gyda'r galw uchaf • defnyddio llwybrau uniongyrchol sy'n aros yr un fath drwy'r dydd • bydd y llwybr yn mynd drwy gyfnewidfeydd trafnidiaeth a gorsafoedd rheilffordd • wedi'u hintegreiddio gyda gwasanaethau bws lleol a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw deinamig • yn gyfforddus ar gyfer teithiau hir
	PT6	Bydd dull partneriaeth sy'n cynnwys awdurdodau priffyrdd lleol, Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru yn cael ei roi ar waith i adnabod a gweithredu mesurau blaenoriaeth bws sy'n cefnogi cyflwyno'r rhwydwaith trawsnewid bysus yng Ngogledd Cymru. Gall hyn gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd.
	PT7	Bydd yr holl gyfleusterau aros mewn safle bws yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda cyn belled â bod modd cyflawni hyn drwy gyllidebau refeniw awdurdodau lleol.
	PT8	Bydd safleoedd bysiau allweddol, megis y rhai yng nghanol pentrefi, rhai sy'n cael eu defnyddio llawer, a rhai lle mae cyfnewidfa rhwng dulliau neu wasanaethau yn gyffredin, yn cael eu blaenoriaethu i'w gwella, gan gynnwys: • Cyrbiau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle • Cyrbiau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws • Golau, neu oleuadau stryd gerllaw • Llochesi • Seddi • Y wybodaeth ddiweddaraf a gwybodaeth am y siwrne gyswllt • Storio beiciau

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	PT9	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi Gweledigaeth Llywodraeth Cymru o 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' ar gyfer system fysiau sy'n cael ei llywodraethu a'i chynllunio i wasanaethu budd y cyhoedd, gyda'r cwmpas daearyddol ehangaf posibl, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, yr amleddau gwasanaeth uchaf posibl, a thocynnau a gwybodaeth hawdd eu defnyddio, unedig, syml.
	PT10	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys gweithredwyr ac awdurdodau lleol, i wneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i bobl gydag anableddau neu symudedd cyfyngedig. Dylai gwelliannau dynnu oddi ar arferion da ar draws y byd, ond dylai'r gwelliannau gynnwys: • Cyrbiau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle • Cyrbiau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws • Llochesi a Seddi mewn safleoedd • Cyhoeddiadau Clyweledol • Gwybodaeth ar y bws mewn ffurfiau hygyrch
	PT11	Dylai gwasanaethau peilot Fflecsi llwyddiannus fod yn barhaol, a dylai gwasanaethau Fflecsi ychwanegol gael eu dylunio gyda'r gymuned leol a'u cyflwyno mewn ardaloedd eraill, yn unol â chynigion rhwydwaith trawsnewid bysus.
	PT12	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig, awdurdodau lleol a TrC yn cydweithio â chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu i ariannu a darparu gwasanaethau trafnidiaeth gymunedol sy'n diwallu anghenion sydd heb eu diwallu fel arall.
	PT13	Byddwn yn gweithio gyda darparwyr cerbydau hurio preifat a thacsis i hyrwyddo diogelwch ar gyfer teithwyr a gyrwyr a helpu i gynyddu argaeledd cerbydau gydag allyriadau isel neu gerbydau heb foduron.
	PT14	Pan fo cyllid ar gael, cymerir cyfleoedd i symud ymlaen â theithiau coetsis pellter hirach, i gysylltu Gogledd Cymru a De Cymru, a hefyd o'r dwyrain i'r gorllewin i gysylltu â chanolfannau economaidd yn Lloegr.
	PT15	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi grwpiau cymunedol sy'n anelu i wella profiad teithio ar reilffordd ar gyfer teithwyr newydd a phresennol.
Integreiddio rhwng dulliau	IN1	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi datblygiad a chyflwyniad Canolfannau Symudedd a Gorsafoedd Porth i'w gwneud hi'n haws newid rhwng dulliau trafnidiaeth cynaliadwy ar daith.
	IN2	Bydd creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bysiau allweddol yn cael ei wella. Dylai hyn ystyried cysylltiadau ymlaen i atyniadau allweddol a bydd hyn yn cael ei wneud mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys grwpiau sy'n cynrychioli cymunedau â nodweddion gwarchodedig.

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	IN3	Bydd gwelliannau Isadeiledd Teithio Llesol a nodwyd ar Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu cyflawni, a bydd Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu datblygu ar gyfer y gorsafoedd hynny nad oes ganddynt un ar hyn o bryd.
	IN4	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r broses o gyflwyno tocynnau integredig ar draws dulliau trafnidiaeth sy'n darparu'r gwerth gorau i deithwyr.
	IN5	Dylai unrhyw gynlluniau teithio a pharcio newydd geisio annog cyflawni'r daith gyfan trwy fodd cynaliadwy, dylent gael eu lleoli i leihau milltiroedd cerbydau preifat, a chael eu lleoli mewn man sy'n medru derbyn gwasanaethau cludiant cyhoeddus gydag r effaith leiaf.
	IN6	Dylid ystyried safleoedd parcio a rhannu strategol yn y Cynllun Datblygu Strategol.
Galluogi Newid i Ymddygiad Teithio	CB1	Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i safleoedd cyflogaeth mawr yn cael eu hadnabod a'u datblygu os oes cyllid ar gael. Dylai gwelliannau ystyried patrymau gwaith shifft, patrymau gweithio tymhorol, a ble gellir cyflawni'r effaith fwyaf.
	CB2	Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau sy'n annog teithio cynaliadwy i'r gwaith mewn safleoedd cyflogaeth sy'n agos at y ffin, megis Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Diwydiannol Wrecsam, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer, a chanol dinas Wrecsam a Chaer.
	CB3	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gydag Awdurdodau Lleol a Chyfunol cyfagos, gan gynnwys Gorllewin Swydd Gaer a Chaer, a Rhanbarth Dinas Lerpwl i sicrhau dull ategol i Gynllunio Trafnidiaeth, yn enwedig yn Is-ranbarth Merswy-Dyfrdwy. Dylai hyn ystyried teithiau cymudo a symudiadau cludo nwyddau.
	CB4	Dylai cymudwyr i Barth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam fedru cael mynediad at swyddi gan ddefnyddio isadeiledd seiclo a cherdded o ansawdd uchel, gwell gorsafoedd rheilffordd cyfagos, neu wasanaethau bws sy'n ddeniadol ac yn adlewyrchu patrymau gwaith y cyflogwyr yn y Parth Buddsoddi.
	CB5	Pan fo'n bosibl, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i ddefnyddio cyllid y Parth Buddsoddi ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth gynaliadwy sy'n gwella mynediad at gyflogaeth ac yn cefnogi cyflwyniad a llwyddiant y Parth Buddsoddi.
	CB6	Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau dewisiadau doethach sy'n hwyluso cymudo mwy cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth yng Ngwynedd ac Ynys Môn.
	CB7	Byddwn yn ymchwilio i greu Partneriaethau Trafnidiaeth Strategol mewn lleoliadau cyflogaeth mawr.

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	CB8	Rhoddir blaenoriaeth i ariannu cynlluniau a gwasanaethau sy'n gwella mynediad cynaliadwy at wasanaethau hanfodol sy'n cyfoethogi bywyd, megis addysg, gofal iechyd, canol trefi a chyfleusterau cymunedol. Unwaith y bydd yn ei le, dylid blaenoriaethu unrhyw isadeiledd sy'n cefnogi mynediad at y gwasanaethau hyn ar gyfer cynnal a chadw pan fo'n briodol.
	CB9	Byddwn yn ymchwilio i gyflwyno Contract Gwasanaethau Cyffredinol yn un o'r ardaloedd awdurdod lleol yng ngogledd Cymru, gyda golwg ar gyflwyno'n ehangach ar draws y rhanbarth pe byddai'n llwyddiannus.
	CB10	Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i sefydliadau addysg yn cael eu hadnabod a'u datblygu os oes cyllid ar gael. Mae hyn yn cynnwys: Safleoedd Addysg Uwch (prifysgolion ym Mangor a Wrecsam, ond hefyd y rhai yng ngogledd orllewin Lloegr); Safleoedd Addysg Bellach (yn cynnwys Grŵp Llandrillo Menai a Choleg Cambria); Ysgolion Uwchradd; ac Ysgolion Cynradd.
	CB11	Dylai awdurdodau lleol ymestyn eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy ar gyfer plant, rhieni a staff.
	CB12	Bydd awdurdodau lleol yn parhau i ddefnyddio setiau data lleol a pholisïau megis y Mesur Teithio gan Ddysgwyr i flaenoriaethu llwybrau i'r ysgol ar gyfer gwelliannau diogelwch.
	CB13	Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gyflawni'r gwelliannau trafnidiaeth angenrheidiol cymdeithasol sy'n atal ynysu gwledig. Dylai hyn flaenoriaethu cysylltu cymunedau gwledig yn well i: • Gymunedau cyfagos • Trefi gerllaw • Cyfleusterau cymunedol cyfagos a gwasanaethau allweddol, megis iechyd, siopau ac addysg • Cyfnewidfeydd trafnidiaeth ar gyfer teithio pellach
	CB14	Bydd ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu yn cael eu datblygu sy'n ystyrlon ac yn canolbwyntio ar godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy. Bydd ymgyrchoedd yn defnyddio technegau arloesol i dargedu'r gynulleidfa gywir, yn enwedig y grwpiau hynny sy'n anoddach i'w cyrraedd. Dylid gwneud hyn ar sail ranbarthol pan fo'n briodol.
	CB15	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i ymchwilio i ddulliau ar gyfer annog ymwelwyr i ogledd Cymru i deithio yn gynaliadwy wrth hefyd ehangu ar brofiad yr ymwelydd a gwella'r economi ymweld.
	CB16	Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gefnogi'r economi ymweld drwy reoli parcio i fysiau a chartrefi modur yn agos at atyniadau yng ngogledd Cymru. Dylai hyn ystyried cyfleoedd gwefru ar gyfer cerbydau allyriadau sero.
	CB17	Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i wneud gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor; ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach.

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	CB18	Trwy weithio mewn partneriaeth, bydd gwelliannau pellach yn cael eu cyflwyno i annog ymwelwyr ag Eryri i deithio trwy ddulliau heblaw'r car. Bydd y rhain yn cynnwys gwella dewisiadau amgen, rheoli cyfleusterau, a gwell gwybodaeth ac addysg. Gallai'r rhain gael eu hariannu gan ffynonellau cyllid arloesol.
	CB19	Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewidfa ar safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri.
	CB20	Bydd datrysiadau arloesol ar gyfer rhoi mynediad i atyniadau mewn ardaloedd gwledig yn cael eu hadnabod. Dylai hyn ystyried, ond heb fod yn gyfyngedig i, gwasanaethau bysiau tymhorol, llogi e-feiciau a dulliau micro-symudedd eraill, ynghyd ag ymgyrchoedd gwybodaeth.
	CB21	Byddwn yn ymchwilio i fanteision gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaid yng ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymweld a hyrwyddo integreiddio â rhwydweithiau rheilffordd a bws ehangach. Dylai hyn ystyried nid yn unig y daith i'r gyrchfan, ond teithio ymlaen i atyniadau.
	CB22	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a rhan-ddeiliaid yn y sector twristiaeth ar yr arfordir i adnabod mesurau fydd yn cefnogi newid at ddulliau cynaliadwy o gael mynediad at atyniadau poblogaidd tra'n parhau i sicrhau bod gogledd Cymru yn parhau i fod yn gyrchfan o ddewis ar gyfer gwyliau a theithiau dydd.
	CB23	Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i ddatblygu cynllun ar gyfer gwella gwasanaethau rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru ymhellach sy'n cefnogi'r economi ymwelwyr yn well.
Porthladdoedd a Chludo Nwyddau	PF1	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gefnogi twf ein porthladdoedd a safleoedd datblygu cyfagos yng ngogledd Cymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd ar gyfer cydleoli gweithgynhyrchu, ynni, dosbarthu hamdden a thwristiaeth. Yn benodol, byddwn yn blaenoriaethu cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy i Borthladd Rhydd Ynys Môn a phorthladdoedd yng Nghaergybi a Mostyn ac yn cefnogi eu cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio.
	PF2	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i adnabod gwelliannau mynediad cerbydau i Borthladd Caergybi. Dylai hyn wella mynediad i'r porthladd ar gyfer pob cerbyd, gan gynnwys cludiant nwyddau, ond hefyd wella mynediad cynaliadwy i'r porthladd a'r orsaf reilffordd.
	PF3	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i wella cyfleusterau ar gyfer gyrwyr HGV, yn enwedig wrth gyrraedd Porthladd Caergybi.
	PF4	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu datblygiad canolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy gefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo nwyddau yn y rhanbarth.
	PF5	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i adnabod cyfleoedd i drydaneiddio cerbydau ar gyfer danfoniadau lleol.

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	PF6	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i adnabod datrysiadau i effeithiau lleol symudiadau HGV. Mae hyn yn cynnwys datblygu rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo nwyddau pe byddai'n ymddangos y bydd un i wasanaethu Gogledd Cymru yn economaidd hyfyw.
	PF7	Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol ystyried gofynion tir ar gyfer rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo nwyddau.
	PF8	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a'r sector dosbarthu i adnabod datrysiadau arloesol i leihau'r effaith amgylcheddol o ddanfoniadau lleol.
	PF9	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant rheilffyrdd i gefnogi newid i reilffyrdd ar gyfer symud nwyddau, gan gynnwys logisteg ysgafn ar y rheilffordd.
Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	RS1	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer cynnal a chadw strwythurau ac arwynebau sy'n sicrhau gweithrediad parhaus a gwytnwch asedau priffyrdd presennol.
	RS2	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid i addasu'r isadeiledd ffyrdd presennol i ymdopi'n well â newid yn yr hinsawdd a gwella bioamrywiaeth.
	RS3	Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi dull Gweledigaeth Sero Llywodraeth Cymru o ddiogelwch ar y ffyrdd a bydd yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer mesurau diogelwch ar y ffyrdd ledled Gogledd Cymru.
	RS4	Bydd y dull o ymdrin â diogelwch ar y ffyrdd yn cynnwys cyflwyno cynlluniau gwella priffyrdd sy'n cynyddu diogelwch neu ganfyddiadau o ddiogelwch i holl ddefnyddwyr y ffordd, a rhaglenni addysg parhaus gyda'r nod o annog defnydd diogel o'r rhwydweithiau priffyrdd a thrafnidiaeth.
	RS5	Bydd rôl taliadau a rheolaethau parcio yn cael ei ystyried wrth geisio rheoli'r galw am barcio ac atal defnydd diangen o geir gyda dim ond un person ynddynt.
	RS6	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ail-ddyrannu mannau parcio ceir a lle ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol er mwyn gwella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.
	RS7	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r trawsnewid i gerbydau trydan yng Ngogledd Cymru drwy sicrhau bod isadeiledd gwefru teg ar gael mewn ardaloedd trefol ac yn helpu i hwyluso gosod isadeiledd preifat neu gymunedol mewn ardaloedd gwledig.
	RS8	Pan fo'n bosib, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i uno darparwyr gwefru cerbydau trydan - neu'r apiau ac aelodaeth angenrheidiol - ar draws gogledd Cymru er mwyn gwneud gwefru cerbydau trydan yn fwy cyfleus.

Thema Polisi	Cyf.	Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
	RS9	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu ymgyrch gyfathrebu gynhwysfawr i annog pobl i ddefnyddio EV, gan ddysgu o'r arfer orau.
	RS10	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a phartneriaid yn gweithio gyda'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i gynyddu capasiti'r grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefru cerbydau trydan. Dylai hyn hefyd fod yn ystyriaeth allweddol i'r Cynllun Datblygu Strategol wrth adnabod datblygiadau newydd.
	RS11	Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol a chymell y defnydd o gerbydau trydan.
	RS12	Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gynyddu nifer y clybiau ceir yng Ngogledd Cymru drwy weithio ar y cyd â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol mewn ardaloedd gwledig a threfol; ac mewn gorsafoedd, mewn mannau gwaith a chanolfannau symudedd.
	RS13	Dylid defnyddio'r broses cynllunio teithio i annog rhannu ceir ar gyfer cymudo.

A.3 Sut mae mesurau'r RTP yn cyd-fynd â'r amcanion a'r polisïau cenedlaethol a rhanbarthol

Thema Polisi Gogledd Cymru: Defnydd Tir a Chynllunio

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Mentrau datblygiad sy'n seiliedig ar Systemau Trafnidiaeth (TOD)	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	LU1	1, 2, 3, 5, 8, 9, 10, 12											
Dwysedd datblygiadau defnydd cymysg	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	LU2, LU3, LU4, LU5	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Agosrwydd at drafnidiaeth gyhoeddus	**Allweddol**	**Yn seiliedig ar WTS MF**	AT1, AT7, AT9, LU2, LU3, LU5	1,2, 3, 8, 9 , 10, 12											
Mynediad i fannau gwyrdd	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	AT1, LU2, LU4, AT6	2, 3, 8											
Amser teithio i wasanaethau addysg, iechyd a hamdden	Ategol	**Yn seiliedig ar WTS MF**	PT5, PT6, CB8, LU5	1, 2, 3, 8, 12											
Bodlon gyda mynediad i'r gwasanaeth	Ategol	**Yn seiliedig ar WTS MF**	AT1, LU2	1, 2, 3, 8, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Thema Polisi Gogledd Cymru: Cysylltedd Digidol

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Sylw Wi-fi mewn canolfannau trafnidiaeth	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	DC2, DC3, IN1	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Argaeledd gwybodaeth amser real	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	DC3	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Mabwysiadu gwasanaethau digidol	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	DC2, CB14	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Mynediad digidol mewn ardaloedd gwledig	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	DC1, DC2, DC3, CB14	1, 2, 3, 8, 12											
Gweithio o bell	**Allweddol**	**Yn seiliedig ar WTS MF**	DC1	8, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Thema Polisi Gogledd Cymru: Cerdded, Olwynio a Beicio

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Rhwydwaith cerdded a beicio	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	AT2, AT5, LU4, LU2, CB1, CB4, CB8, CB10, CB12, CB13, CB20	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Argaeledd cyfleusterau parcio beiciau	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	AT1, AT12, AT13	1, 2, 3, 5, 8, 9, 10, 12											
Hygyrchedd gorsafoedd	Ategol	**Yn seiliedig ar WTS MF**	AT1, AT3, AT4, AT11, IN3, CB13, CB14	1, 2, 3, 8, 12											
Damweiniau ffordd i ddefnyddwyr teithio llesol	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	AT1, AT4, LU4, LU2, CB1, CB12, CB13, CB14	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Cyfranogwyr teithio llesol wythnosol	**Allweddol**	**Yn seiliedig ar WTS MF**	AT1, AT2, AT4, AT5, AT12, AT13, AT14, LU4, LU2, CB1, CB10, CB13	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Cynnydd mewn defnyddwyr teithio llesol	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	AT1, AT2, AT4, AT5, AT6, LU4, LU2, CB1, CB10, CB13	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Thema Polisi Gogledd Cymru: Mynediad ar y Ddaear i'r Diwydiant Awyrennau

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Hygyrchedd trafnidiaeth gyhoeddus i feysydd awyr	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	LU2, LU3, LU5, AV1, PT5, CB15, CB16, IN1, IN4	1, 2, 8, 9, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Thema Polisi Gogledd Cymru: Bws, Choets a Thrafnidiaeth Gymunedol

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Perfformiad ar amser	Allweddol	Yn seiliedig ar WTS MF	PT1, PT4, PT6, CB1, CB2, CB8, CB10, CB13	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Mynegai amser taith bws o'i gymharu â cherbyd preifat	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	PT1, PT5, PT6, CB1, CB2, CB6, CB8, CB10, CB13	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Cost fesul cilomedr (Trafnidiaeth gyhoeddus)	Ategol	Wedi ei ddiwygio o'r WTS MF	PT1, PT9, CB1, CB6, CB8, CB10, CB13, CB21, CB22, IN4	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Fforddiadwyedd trafnidiaeth gyhoeddus	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	LU2, LU3, LU4, PT1, PT9, CB2, CB5, CB6, CB7, CB8, CB14, IN4	1, 2, 3, 8, 12											
Cyfradd twf teithwyr	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	PT1, PT4, PT5, PT8, PT9, PT10, CB1, CB2, CB5, CB6, CB8, CB10, CB17	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Cyfansoddiad fflyd (cyfran o fws yn ôl math o injan)	Allweddol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	PT2, PT3, PT13, CB16	8, 9, 10, 12											
Amser ymateb cyfartalog ar gyfer Trafnidiaeth Ymatebol i'r Galw (DRT)	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	PT12	1, 2, 3, 12											
Teithwyr misol ar gyfer Trafnidiaeth Ymatebol i'r Galw (DRT)	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	PT11, PT12, PT13, CB1, CB2, CB4, CB5, CB6, CB8, CB10, CB13, CB14, CB20	1, 2, 3, 8, 12											
Cyfansoddiad fflyd (cyfran o Drafnidiaeth Ymatebol i'r Galw (DRT) yn ôl math o injan)	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	RS10, RS11, PT13, CB16	8, 9, 10, 12											

Thema Polisi Gogledd Cymru: Integreiddio rhwng Dulliau

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaetha u lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneid dio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaetha u i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Datblygiad canolfannau aml-foddol	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	IN1, IN2, DC3	1, 2, 3, 8, 12											
Teithiau i orsaf drên wrth gerdded, beicio, neu fws	**Allweddol**	**Yn seiliedig ar WTS MF**	AT1, AT2, AT4, AT5, AT12, AT13, LU4, LU2, IN3, IN4	1, 2, 3, 8, 9, 10, 12											
Boddhad cwsmeriaid gyda'u taith	Ategol	**Yn seiliedig ar WTS MF**	AT3, AT4, AT11, AT12, AT13, PT5, PT6, PT7, PT8, PT9, PT10, IN2, IN3, IN4, CB1, CB5, CB7, CB8, CB10, CB12, CB13, CB14, CB18, DC3	1, 2, 3, 8, 12											
Boddhad cwsmeriaid â diogelwch wrth deithio	Ategol	**Yn seiliedig ar WTS MF**	AT4, AT11, PT7, PT8, PT10, IN2, CB12, CB13, CB14	1, 2, 3, 8, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Thema Polisi Gogledd Cymru: Galluogi Newid i Ymddygiad Teithio

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Cyfran modd trafnidiaeth cyhoeddus	Allweddol	Yn seiliedig ar WTS MF	AT1, AT2, AT5, AT12, AT13, AT14, LU2, LU3, LU5, PT5, PT8, PT9, CB7, CB17, CB19, CB21	1, 2, 3, 8, 12											
Teithiau i atyniadau ymwelwyr ar drafnidiaeth gyhoeddus	Allweddol	Yn seiliedig ar WTS MF	AT13, PT5, PT8, PT9, PT15, CB15, CB17, CB18, CB19, CB20, CB21, CB22, CB23	1, 2, 3, 8, 12											
Teithio i'r gwaith	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	IN5, IN6, RS5, RS6, RS12, RS13	1, 8, 9, 12											
Galw a chyflenwad gwefru Cerbydau Trydan	Allweddol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	LU2, RS7, RS8, RS9, RS10, RS11, CB16	8, 9, 10, 12											
Bysiau gyda gwybodaeth glyweledol	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	PT8, PT10, CB14, DC3	1, 2, 3, 12											
Boddhad cwsmeriaid gyda'u gallu i gael mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus yn annibynnol	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	PT7, PT8, PT10, CB14	1, 2, 3, 8, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Thema Polisi Gogledd Cymru: Porthladdoedd a Chludiant Nwyddau

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Cludiant nwyddau'r tir trwy reilffyrdd	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	PF9, CB3	8, 9, 10, 12											
Cyfansoddiad fflyd (cyfran o gerbydau cludo nwyddau yn ôl math o injan)	Allweddol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	PF4, PF5	8, 9, 10, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Thema Polisi Gogledd Cymru: Ffordd, Strydoedd a Pharcio

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Cyfran o'r cyfanswm cilomedr yn ôl math o gerbyd	Allweddol	Yn seiliedig ar WTS MF	AT1, AT2, PT1, PT4	8, 9, 10, 12											
Pellter a deithiwyd fesul person	Allweddol	Yn seiliedig ar WTS MF	LU2, AT2, AT12, AT13, AT14, PT4, PT5, CB1, CB5, CB7	8, 9, 10, 12											
Sgôr cyflwr ffyrdd a chynnal a chadw	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	LU4, AT3, AT12, AT13, AT14, RS1	3, 5, 8, 12											
Lefel y tagfeydd ar y prif lwybrau	Ategol	Newydd/ yn seiliedig ar IWBA	PT6, CB7, CB22, RS12	3, 5, 8, 12											
Damweiniau ffordd	Allweddol	Yn seiliedig ar WTS MF	AT1, RS3, RS4	3, 8, 12											
Cerbydau sydd ag allyriadau isel iawn neu sero allyriadau	Allweddol	Wedi ei ddiwygio o'r WTS MF	RS7, RS8, RS9, RS10, RS11, CB16	8, 9, 10, 12											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

Mesurau Ychwanegol

Mesurau Monitro RTP	Categori mesur	Statws	Cyfraniad mesurau i bolisïau'r RTP	Cyfraniad at Amcanion Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)	Cyfraniad at Amcanion 'SMART' RTP				Cyfraniad at Flaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			Cyfraniad at Uchelgeisiau Llesiant Strategaeth Trafnidiaeth Cymru			
					Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwella hygyrchedd a dewis o ran trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd sero allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda ar gyfer diwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd yng Nghymru
Allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth	Allweddol	Yn seiliedig ar WTS MF	RS7, RS8, RS9, RS10, RS11, CB13, CB14, CB16, PF8	3, 8, 9, 10, 12											
Lefel y llygryddion aer o'r sector trafnidiaeth	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	PT2, PT3, RS7, RS8, RS9, RS10, RS11, CB10	3, 8, 9, 10, 12											
Pobl sy'n cael eu poeni'n rheolaidd gan sŵn a achosir gan drafnidiaeth	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	AT6	3, 10											
Seilwaith trafnidiaeth sydd mewn perygl o lifogydd	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	PF2, PF3	2, 3, 7, 8, 12											
Gwella a chynnal cynefinoedd	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	RS2, PT15, C21, C22, C23	4, 7											
Asedau hanesyddol dynodedig ar ystad drafnidiaeth i'w gwella	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	CB17, CB18, CB19, CB20	5, 6											
Gwastraff a gynhyrchir gan y sector trafnidiaeth sy'n cael ei ailddefnyddio neu ei ailgylchu	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	PT3, PF4	8, 9, 11											
Gwasanaethau Cymraeg yn y sector trafnidiaeth	Ategol	Yn seiliedig ar WTS MF	PT8, PT10, CB14, DC2, DC3	2, 3, 6											

Allwedd	
Cyfraniad tuag at amcanion "Yn gryf"	
Cyfraniad tuag at amcanion yn "Rhannol"	
Dim cyfraniad	

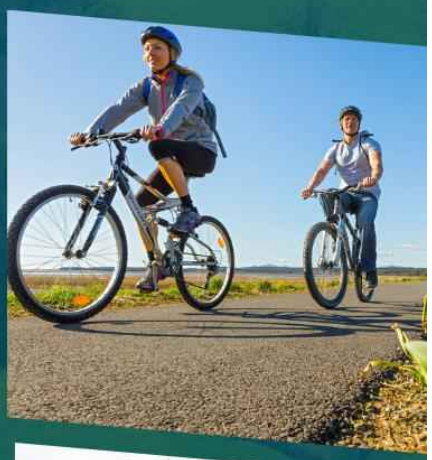
Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Adroddiad Ymgynghori

Gorffennaf 2025








Adroddiad Ymgynghori

Cynnwys

1. CYFLWYNIAD 4

1.1 Trosolwg 4

1.2 Alinio â gweithdrefnau statudol 4

1.3 Strwythur 5

2. DULL O YMGYNGHORI CYHOEDDUS 6

2.1 Trosolwg 6

2.2 Dull a arweinir yn ddigidol ac ystafell arddangos rithwir ar-lein 7

2.3 Lleoliadau cadw dogfennau 7

2.4 Digwyddiadau lleol 7

2.5 Ffyrdd y gallai pobl ymateb 9

2.6 Cyhoeddusrwydd 9

3. YMATEBION I'R YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS 11

3.1 Trosolwg 11

3.2 Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol 13

3.3 Cynllun Monitro a Gwerthuso 17

3.4 Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol 19

3.5 Arfarniad Llesiant Integredig 22

3.6 Unrhyw sylwadau eraill 24

3.7 Ymateb i'r Ymgyrch 26

3.8 Ymatebion sefydliadol 28

4. SUT MAE ADBORTH WEDI'I YSTYRIED 28

Tablau

TABL 1: LLEOLIAD YMATEBWYR HOLIADUR (YMGYSYLLTIAD RHITHWIR WEDI'I GYNNWYS) YN SEILIEDIG AR Y COD POST A DDARPARWYD. 11

TABL 2: LLEOLIAD YMATEBWYR I'R YMGYRCH YN SEILIEDIG AR Y COD POST A DDARPARWYD. 12

Ffigyrau

Ffigwr 1: Lleoliad ymatebwyr ystafell Ymgysylltiad Rhithwir (detholiad sy'n canolbwyntio ar ogledd Cymru). 12

Ffigwr 2: Lleoliad ymatebwyr i'r ymgyrch yn seiliedig ar y cod post a ddarparwyd (detholiad sy'n canolbwyntio ar ogledd Cymru).13

Ffigwr 3:Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r weledigaeth a'r amcanion a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol?'14

Ffigwr 4: Atebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r polisïau a'r ymyraethau a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?' 14

Ffigwr 5: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft.15

Ffigwr 6: Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft?' 17

Ffigwr 7: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft.18

Ffigwr 8: Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft?'20

Ffigwr 9: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft.20

Ffigwr 10: Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Harfarniad Llesiant Integredig drafft?'22

Ffigwr 11: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Arfarniad Llesiant Integredig drafft.22

Ffigwr 12: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i unrhyw gwestiynau eraill.25

Atodiadau[11]

A.1 HOLIADUR YMGYNGHORI (CYMRAEG A SAESNEG)**2**

A.2 BYRDDAU ARDDANGOS YR ARDDANGOSFA (CYMRAEG A SAESNEG)**3**

A.3 SGRINLUNIAU YMGYSYLLTIAD RHITHWIR**4**

A.4 LLEOLIADAU CADW**5**

A.5 ENGHREIFFTIAU O GYHOEDDUSRWYDD**12**

A.6 'FE WNAETHOCH CHI DDWEUD, FE WNAETHON NI WNEUD'**21**

1. Cyflwyniad

1.1 Trosolwg

Mae'r Adroddiad Ymgynghori hwn yn rhoi crynodeb o'r ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd mewn cysylltiad â datblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP). Fe'i cynhaliwyd am gyfnod o 12 wythnos, o'r 20fed Ionawr i'r 14eg Ebrill 2025.

Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus i helpu i geisio cael adborth ar yr NWRTP drafft a'i ddogfennau cysylltiedig, gan gynnwys:

- NWRTP drafft: nodi'r weledigaeth hirdymor ar gyfer system drafnidiaeth y rhanbarth, ochr yn ochr ag amcanion, polisïau ac ymyraethau ar gyfer gwella'r isadeiledd a'r gwasanaethau trafnidiaeth. Helpodd 'Hawdd ei Ddeall' (Anabledd Dysgu Cymru) a chopïau 'Hawdd eu Deall' i bawb gyda diddordeb yn y cynigion i ymgysylltu.
- Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol Drafft (RTDP): yn nodi cynlluniau'r awdurdodau lleol i fynd i'r afael â'r amcanion, y polisïau a'r ymyraethau a nodir yn yr NWRTP drafft. Mae dogfennau diagramau PDF rhyngweithiol cefnogol ar wahân yn helpu i ddangos y cynlluniau a'u manylion.
- Cynllun Monitro a Gwerthuso: amlinellu sut y bydd yr NWRTP yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso, gan geisio sicrhau y bydd yn helpu i gyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (WTS). Mae'n cynnwys cyfraniad y rhanbarth at dargedau datgarboneiddio cenedlaethol a newid moddol.
- Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA): yn dangos sut y bydd polisïau'r NWRTP yn cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth asesiadau effaith sy'n ystyried materion fel yr amgylchedd, iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth. Mae Crynodeb Nad yw'n Dechnegol yn cefnogi'r IWBA.

Helpodd holiadur bobl i gyflwyno eu sylwadau ar y dogfennau ymgynghori. Mae'r adborth a dderbyniwyd wedi'i ddadansoddi a'i ystyried yn ofalus, sydd wedi helpu i lywio newidiadau a gwelliannau i'r copïau terfynol yn barod i'w hystyried a'u cymeradwyo gan Lywodraeth Cymru.

1.2 Alinio â gweithdrefnau statudol

Mae'r NWRTP yn mabwysiadu agwedd gydweithredol a chyfranogol, gan ystyried gofynion Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru). Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi helpu i lunio'r NWRTP, er enghraifft mae Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru wedi dweud wrthym am yr hyn y maent am ei weld ar gyfer y system drafnidiaeth yng ngogledd Cymru.

Mae'n ofyniad cyfreithiol i awdurdodau cyfrifol ymgymryd ag Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA) o gynlluniau a rhaglenni sy'n amodol ar gael eu paratoi a/neu eu mabwysiadu gan awdurdod ar lefel leol, ranbarthol neu genedlaethol ac sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol, rheoleiddio neu weinyddol ac yn arwain at ddatblygiad a allai gael effeithiau amgylcheddol sylweddol. Mae'r NWRTP yn gynllun sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol (Rheoliadau CBC yn dilyn Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021) ac sy'n debygol o arwain at brosiectau a allai gael effeithiau amgylcheddol sylweddol. Felly, mae SEA yn ofyn statudol, a defnyddiwyd y broses SEA fel sail i'r IWBA oherwydd ei bod yn broses gydnabyddedig a systematig ar gyfer gwerthuso canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni. Trwy ehangu'r broses SEA i gynnwys gofynion asesiadau eraill (gan gynnwys Rheoliadau Cynefinoedd, Deddf Cydraddoldeb, ac ati), mae ein IWBA yn darparu un asesiad cydlynol gan ddefnyddio dull cydweithredol ar draws gwahanol agweddau cynaliadwyedd, yn hwyluso gwybodaeth a rennir ac yn nodi'r croestoriad rhwng y pynciau a ystyriwyd.

Paratowyd adroddiad cwmpasu IWBA a'i gyflwyno i ymgyngoreion statudol (gan gynnwys Cyfoeth Naturiol Cymru a Cadw) am gyfnod o bump wythnos rhwng 15fed Hydref a'r 19eg Tachwedd 2024. Amlinellodd yr adroddiad cwmpasu ddull o ymdrin â'r asesiadau effaith fel rhan o'r IWBA, y data gwaelodlin, cynlluniau rhyngwladol, cenedlaethol a rhanbarthol perthnasol, polisïau ac amcanion cynaliadwyedd, a'r fethodoleg asesu. Roedd hefyd yn awgrymu amcanion IWBA i osod fframwaith ar gyfer asesu (y Fframwaith IWBA).

Cyflwynwyd yr IWBA ochr yn ochr â dogfennau drafft yr NWRTP ar gyfer ymgynghoriad fel a ddisgrifir uchod, gydag hysbysiadau wedi'u hanfon yn uniongyrchol at Gyfoeth Naturiol Cymru a Cadw yn gofyn am adborth ar y dogfennau ymgynghori.

Cyflwynodd Cyfoeth Naturiol Cymru eu hymateb i'r ymgynghoriad o fewn y cyfnod ymgynghori, ond ni ddarparodd Cadw unrhyw sylwadau pellach y tu hwnt i'w hymateb cwmpasu. Mae sylwadau Cyfoeth Naturiol Cymru a sylwadau eraill a dderbyniwyd gan unigolion a sefydliadau mewn cysylltiad â'r IWBA wedi'u hystyried yn ofalus a, lle bo hynny'n angenrheidiol neu'n briodol, gwnaed newidiadau i fynd i'r afael ag adborth. Mae Datganiad Ôl-fabwysiadu ar gyfer yr IWBA wedi'i baratoi ochr yn ochr â'r Adroddiad Ymgynghori hwn ac ar wahân iddo, sy'n esbonio sut mae'r adborth wedi siapio'r IWBA a sut mae'r IWBA wedi llywio dogfennau'r NWRTP yn unol â hynny.

1.3 Strwythur

Cyflwynir yr Adroddiad Ymgynghori hwn fel a ganlyn:

Adran 2: Dull o ymgynghori cyhoeddus – crynodeb o sut y gallai unrhyw unigolyn neu sefydliad ymateb i'r ymgynghoriad, gan gynnwys dulliau ymgysylltu, gweithgareddau a chyhoeddusrwydd.

Adran 3:Ymatebion i'r ymgynghoriad cyhoeddus – crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad, gan ddarparu ystadegau a themâu allweddol o adborth mewn perthynas â'r sylwadau a dderbyniwyd.

Adran 4:Sut mae adborth wedi'i ystyried – darparu ymateb ‘Fe Wnaethoch chi Ddweud, Fe Wnaethon ni Wneud’ i'r adborth a dderbyniwyd, i ddangos sut mae sylwadau wedi'u hystyried a sut maent wedi llywio ein cynlluniau terfynol.

2. Dull o Ymgynghori Cyhoeddus

2.1 Trosolwg

Oherwydd natur strategol y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a chwmpas daearyddol eang y rhai a allai fod â diddordeb mewn trafnidiaeth o fewn ac yn cysylltu'r rhanbarthau, cytunodd y CBCau i gymryd agwedd ddigidol tuag at eu hymgynghoriadau cyhoeddus. Trafododd a chytunodd Uchelgais Gogledd Cymru fel CBC Gogledd Cymru gyda'i bwyllgorau perthnasol a'i grwpiau swyddogion i gynnal ymgynghoriad ar-lein gyda holiadur ar-lein, wedi'i ategu gan ddulliau mwy traddodiadol o ymgynghori drwy sicrhau bod dogfennau ar gael i bobl eu darllen mewn lleoliadau cyhoeddus, llinell gyswllt ffôn, a chyfeiriad post yn ogystal ag e-bost i bobl anfon eu hymatebion. Gwahoddwyd awdurdodau lleol i drefnu digwyddiadau lleol yn ôl eu disgresiwn.

2.1.1 Holiadur

Cynlluniwyd holiadur i helpu ymatebwyr gyflwyno eu sylwadau ar y dogfennau ymgynghori. Roedd hwn ar gael i'w gwblhau ar-lein mewn ystafell arddangos rithwir, ac ar bapur ar ôl ei argraffu, ac ar gael mewn digwyddiadau lleol, neu drwy gopïau a ddarparwyd trwy'r post ar gais.

Roedd yr holiadur yn cynnwys cwestiynau ansoddol a meintiol, gyda dewisiadau opsiynol, gan ei gwneud mor hawdd â phosib i bobl ddweud eu dweud trwy ymateb i unrhyw gwestiwn ac mewn cyn lleied neu gymaint o fanylion ag yr oeddent yn ei ddewis.

Cynhyrchwyd copi 'Hawdd ei Ddeall' (Anabledd Dysgu Cymru) o'r holiadur ynghyd â chopi 'Hawdd ei Ddeall' o'r NWRTP drafft i helpu pawb i ddweud eu dweud.

Roedd copi argraffadwy i'w lawrlwytho hefyd ar gael, gan geisio lleihau effaith amgylcheddol yr ymgynghoriad trwy dynnu delweddau a defnyddio cynnwys du a gwyn yn hytrach na lliw.

Gellid darparu gwybodaeth bersonol fel rhan o'r holiadur, gan helpu i sicrhau tryloywder ac atebolrwydd fel rhan o'r broses, yn ogystal â helpu i nodi demograffeg ymatebwyr (e.e. oedran, lleoliad, cyflogaeth neu statws addysgol) a sicrhau bod ystod amrywiol o safbwyntiau yn cael eu cynrychioli, yn ogystal â helpu i ystyried a yw'r ymgynghoriad wedi cyrraedd grwpiau rhanddeiliaid neu gymunedau allweddol.

Darperir copi o'r holiadur a'i fersiwn Hawdd ei Ddeall yn Atodiad 1.

2.1.2 Data

Darparwyd datganiad data i bob darpar gyfranogwr yn yr ymgynghoriad wedi'i wneud yn eglur ar yr holiadur yn ogystal â thrwy neges groeso a gafwyd yn yr ystafell arddangos rithwir. Roedd yn cadarnhau bod Arup yn cynnal yr ymgynghoriad cyhoeddus ar Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru ar ran Uchelgais Gogledd Cymru, gyda dolen i'r we wedi'i darparu i bolisi data Uchelgais Gogledd Cymru. Eglurai bod Arup yn gweithredu fel Prosesydd Data ar ran Uchelgais Gogledd Cymru, ac ar ddiwedd yr ymgynghoriad y bydd yr holl wybodaeth bersonol yn cael ei throsglwyddo i Uchelgais Gogledd Cymru. Nid yw gwybodaeth bersonol yn cael ei chadw y tu hwnt i'r cyfnod hwn. Pan fyddwn yn storio gwybodaeth dros dro, caiff ei storio'n ddiogel yn ein hisadeiledd cwmwl sydd wedi'i leoli yn yr UE.

2.1.3 Cwestiynau Cyffredin

Yn cefnogi'r ymgynghoriad cyhoeddus roedd dogfen Cwestiynau Cyffredin (FAQ), a helpodd i nodi gwybodaeth allweddol a phwysig gyda'r nod o helpu pobl i ymgysylltu ac ymateb. Roedd hyn yn

cynnwys diffiniadau, swyddogaethau a disgrifiadau o'r CBC, Uchelgais Gogledd Cymru, a'r dogfennau ymgynghori. Roedd hefyd yn nodi sut y gallai pobl ddweud eu dweud, beth fyddai'n digwydd i unrhyw wybodaeth bersonol, y camau nesaf ar ôl yr ymgynghoriad, a phwy i gysylltu â nhw os byddai unrhyw gwestiynau neu ymholiadau.

2.2 Dull a arweinir yn ddigidol ac ystafell arddangos rithwir ar-lein

Creodd Arup ar ran Uchelgais Gogledd Cymru ystafell arddangos rithwir ar-lein bwrpasol gan ddefnyddio eu platfform Ymgysylltu Rhithwir. Roedd hyn ar gael am gyfnod yr ymgynghori trwy'r wefan a hysbysebwyd: https://northwalesregionaltransportplan.virtual-engage.com/[1].

Nod yr ystafell arddangos rithwir oedd, cyn belled ag y bo modd, adlewyrchu lleoliad 'neuadd y dref' traddodiadol, gan helpu i arddangos gwybodaeth trwy fyrddau arddangos yr arddangosfa, caniatáu i bartïon â diddordeb weld a lawrlwytho'r dogfennau ymgynghori, a darparu eu hadborth gan ddefnyddio holiadur ar-lein.

Roedd y dull hwn yn darparu gwasanaeth 24/7, gan ganiatáu i unrhyw un gael mynediad at yr wybodaeth oedd ar gael, at y dogfennau, a chael dweud eu dweud ar unrhyw adeg o'r dydd yn ystod y cyfnod ymgynghori.

Roedd y byrddau arddangos yn cyflwyno'r ymgynghoriad, yn amlinellu'r polisïau a'r ymyraethau allweddol, ac yn nodi sut y gallai pobl ddweud eu dweud ochr yn ochr â'r camau nesaf (gweler Atodiad 2).

Darparwyd datganiad data a manylion cyswllt ffôn, e-bost a rhadbost yn yr ystafell i helpu pobl i ofyn cwestiynau, gofyn am gopïau papur o ddogfennau neu'r holiadur, a chyflwyno adborth.

Darparwyd yr holl wybodaeth a deunyddiau yn y Gymraeg a'r Saesneg.

Yn debyg iawn i gofrestr mewn amgylchedd neuadd bentref draddodiadol, mae'r platfform Ymgysylltu Rhithwir yn caniatáu i bobl gofrestru ar y wefan ac mae'n casglu data ar safbwyntiau ac ymweliadau (gweler adran 3.1 am fanylion). 0

Gellir dod o hyd i sgrinluniau o'r ystafell Ymgysylltu Rhithwir yn Atodiad 3.

2.3 Lleoliadau cadw dogfennau

Gan gydnabod bod yn well gan rai pobl ymweld a darllen dogfennau ymgynghori yn bersonol, neu gael mynediad i'r rhyngrwyd o leoliadau cymunedol, gadawyd copïau papur mewn adeiladau cyhoeddus ledled gogledd Cymru. Roedd hyn yn cynnwys llyfrgelloedd, canolfannau cymunedol a chanolfannau addysgol lle gallai pobl gael mynediad i'r rhyngrwyd i weld y cynigion ar gais. Darperir rhestr o leoliadau cadw yn Atodiad 4.

2.4 Digwyddiadau lleol

Gwahoddwyd awdurdodau lleol i drefnu digwyddiadau lleol yn ôl eu disgresiwn, i helpu pobl i drafod yr NWRTP drafft a'i ymgynghoriad, yn ogystal ag annog cyfranogiad.

[1] Mae'r wefan ymgynghori hon bellach wedi cau. Gallwch ddarganfod mwy am Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru yma: https://ambitionnorth.wales/

- Awgrymiadau, er bod llawer yng ngogledd Cymru yn ystyried meysydd awyr Lerpwl a Manceinion fel meysydd awyr allweddol, y gall Birmingham fod yn faes awyr haws i'w gyrraedd ar y rheilffordd o orsaf reilffordd Wrecsam.

2.5 Ffyrdd y gallai pobl ymateb

Mae Uchelgais Gogledd Cymru o'r farn ei bod yn bwysig cynyddu cyfranogiad a thrwy hynny ei gwneud mor hawdd â phosib i bobl ddweud eu dweud a chyflwyno eu hadborth. Yn unol â hynny, hwyluswyd ystod o ddulliau adborth ar-lein a rhai mwy traddodiadol fel y disgrifir isod.

2.5.1 Cyfeiriad e-bost yr ymgynghoriad

Sefydlwyd cyfeiriad e-bost prosiect pwrpasol northwalesregionaltransportplan@arup.com, yn cael ei gynnal a'i fonitro gan Arup, ar gyfer yr ymgynghoriad. Roedd y cyfeiriad e-bost yn caniatáu i'r cyhoedd a phartïon eraill â diddordeb ofyn cwestiynau penodol am y cynigion, yr ymgynghoriad, gofyn am gopïau o ddogfennau trwy e-bost neu drwy'r post, a/neu gyflwyno eu hadborth. Pan dderbyniwyd ymatebion e-bost i'r ymgynghoriad, roedd rhai yn cynnwys copi atodedig o holiadur wedi'i gwblhau, ac roedd eraill yn cynnwys gohebiaeth ysgrifenedig atodedig trwy lythyr neu destun rhydd arall (heb ei gyflwyno ar ffurf holiadur).

2.5.2 Gwasanaeth ffôn a negeseuon rhadffôn yr Ymgynghoriad

Roedd gwasanaeth peiriant ateb i adael neges llais a oedd hefyd yn cael ei gynnal a'i fonitro gan Arup, gan ddarparu neges ddwyieithog. Roedd hyn yn helpu pobl a allai gael trafferth cael mynediad i'r rhyngrwyd a/neu a allai fod yn dymuno siarad ag aelodau o dîm y prosiect yn uniongyrchol i ofyn cwestiynau neu drafod eu pryderon. Roedd y gwasanaeth neges llais yn helpu unrhyw un i adael neges a oedd yn cynnwys cais am gopi papur neu gais am alwad yn ôl gyda manylion cyswllt, er enghraifft.

2.5.3 Cyfeiriad rhadbost yr ymgynghoriad

Er mwyn darparu ar gyfer ymatebion papur i'r ymgynghoriad, sefydlwyd cyfeiriad rhadbost gyda'r Post Brenhinol i ganiatáu i unrhyw un anfon ymateb i'r ymgynghoriad drwy'r post heb unrhyw gost postio iddynt (gyda'r ffi wedi'i thalu gan Uchelgais Gogledd Cymru). Roedd hyn yn cyfeirio ymatebion yn uniongyrchol i swyddfa Arup i'w prosesu. Hyrwyddwyd yr e-bost, y ffôn a'r cyfeiriad rhadbost trwy'r wybodaeth ymgynghori (Atodiad 2) a'r cyhoeddusrwydd cysylltiedig (Atodiad 5).

2.6 Cyhoeddusrwydd

Arweiniodd Uchelgais Gogledd Cymru a'i dîm cyfathrebu gyhoeddusrwydd yr ymgynghoriad, gan geisio gwneud cymaint o unigolion a sefydliadau â phosib yn ymwybodol o'r cyfle i ddweud eu dweud. Fe wnaethant weithio gyda phartneriaid a'u hadrannau cyfathrebu eu hunain (gan gynnwys awdurdodau lleol gogledd Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru) ar y cyd i helpu i hysbysebu'r ymgynghoriad drwy wahanol sefydliadau a chyfryngau fel y crynhoir isod. Roedd yr holl gyhoeddusrwydd yn ddwyieithog.

2.6.1 Datganiadau i'r wasg

Cyhoeddodd Uchelgais Gogledd Cymru ddatganiadau i'r wasg ar gerrig milltir ymgynghori allweddol, gan gynnwys yn ystod lansiad yr ymgynghoriad, i gynorthwyo i godi ymwybyddiaeth. Cyhoeddodd sawl ffynhonnell o'r cyfryngau fanylion o'r datganiadau i'r wasg; cyflwynir enghreifftiau o'r rhain yn Atodiad 5.

2.6.2 Gwefan

Diweddarwyd gwefan Uchelgais Gogledd Cymru gyda thudalen ymgynghori bwrpasol i ddarparu gwybodaeth am yr ymgynghoriad, i sicrhau bod dogfennau ymgynghori allweddol ar gael i'w lawrlwytho, a nodi'r camau nesaf. Roedd yn cynnwys dolen i'r ystafell arddangos rithwir, gan annog pobl i lenwi'r holiadur ar-lein neu ddweud eu dweud trwy'r dulliau amgen oedd ar gael. Gellir dod o hyd i sgrinluniau o'r diweddariadau gwefan a gyhoeddwyd yn Atodiad 5.

2.6.3 Hysbysiadau e-bost

Cynhaliodd Uchelgais Gogledd Cymru gronfa ddata rhanddeiliaid o gysylltiadau allweddol lle roedd manylion cyswllt yn y parth cyhoeddus neu lle gofynnodd sefydliadau am gael yr wybodaeth ddiweddaraf am y cynlluniau. Anfonwyd negeseuon e-bost uniongyrchol yn rheolaidd yn ystod yr ymgynghoriad i annog ymgysylltu ac ymatebion.

2.6.4 Postiadau ar y cyfryngau cymdeithasol

Gwnaed postiadau ar y cyfryngau cymdeithasol trwy gydol y cyfnod ymgynghori trwy wefan Facebook, X (Twitter gynt) a LinkedIn Uchelgais Gogledd Cymru, i gyhoeddi lansiad yr ymgynghoriad, ac annog cyfranogiad yn rheolaidd ar adegau trwy gydol y cyfnod ymgynghori. Bu awdurdodau a sefydliadau eraill oedd â diddordeb hefyd yn rhannu neu'n postio o'u cyfrifon eu hunain, er enghraifft yn cynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i Awdurdodau Lleol a chynghorau tref/cymuned. Gellir dod o hyd i sgrinluniau gydag enghreifftiau yn Atodiad 5.

2.6.5 Posteri

Paratowyd a dangoswyd posteri gan Uchelgais Gogledd Cymru i hyrwyddo'r ymgynghoriad yn swyddfeydd Llywodraeth Cymru yng Nghyffordd Llandudno (Sarn Mynach) trwy'r cyfnod.

2.6.6 Digwyddiadau, gweithdai a chyfarfodydd ffocws y diwydiant

Mynychodd Uchelgais Gogledd Cymru a chymryd rhan fel siaradwyr gwadd mewn amrywiaeth o ddigwyddiadau, gweithdai a chyfarfodydd ffocws y diwydiant gyda'r bwriad o drafod yr NWRTP drafft a'i ymgynghoriad, gan annog adborth hefyd. Ymhlith yr enghreifftiau roedd Sefydliad y Cyfarwyddwyr Gogledd Cymru ar 19eg Mawrth 2025, Cangen CBI Gogledd Cymru ar 21ain Mawrth 2025, Digwyddiad Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant (CIHT) Cymru Wales a Grŵp Swyddogion Cynllunio Gogledd Cymru ar wahân ar 4ydd Ebrill 2025. Cynhaliwyd gweithdy trafnidiaeth rhanbarthol gyda Chomisiwn Dylunio Cymru ar 7fed Ebrill 2025. Trwy gydol datblygiad y Cynllun drafft, cyfarfu Uchelgais Gogledd Cymru hefyd â swyddogion ac aelodau awdurdodau lleol gogledd Cymru, yn ogystal ag Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri drwy ei gyfrifoldebau CBC mewn cysylltiad â thrafnidiaeth a chynllunio strategol. Cyfarfu hefyd ag Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru mewn cysylltiad â'r rhwydwaith ffyrdd strategol, a Thrafnidiaeth Cymru mewn cysylltiad â'r rhwydwaith rheilffyrdd. Cynhaliwyd cyfarfodydd o leiaf yn fisol hefyd gyda Llywodraeth Cymru am yr NWRTP a'i ymgynghoriad, sydd wedi arwain at adborth gan swyddogion y tu allan i'r ymgynghoriad, sydd wedi llywio'r cynlluniau.

3. Ymatebion i'r Ymgynghoriad Cyhoeddus

3.1 Trosolwg

Er bod unigolion a sefydliadau yn cael eu hannog i gyflwyno ymatebion ffurfiol gan ddefnyddio'r holiadur adborth a ddarparwyd, darparodd rhai ymatebion ar ffurf e-bost neu radbost. Mae pob un wedi'i ystyried pan gafodd ei dderbyn yn ystod y cyfnod ymgynghori. Derbyniwyd tri ymateb ar ôl i'r cyfnod ymgynghori ddod i ben. Roedd un o'r rheiny gan sefydliad a oedd yn esbonio mater technolegol a derbyniodd Uchelgais Gogledd Cymru yr ymateb hwyr gan ddefnyddio ei ddisgresiwn. Ni dderbyniwyd y ddau ymateb hwyr arall ond maent wedi cael eu hystyried y tu allan i'r Adroddiad Ymgynghori hwn gan Uchelgais Gogledd Cymru, ac mae gohebiaeth uniongyrchol wedi parhau i helpu i fynd i'r afael ag adborth.

Cafwyd cyfanswm o 1,684 o ymatebion ac fe'u derbyniwyd. O'r rhai hynny,

- cafwyd 199 o ymatebion trwy'r ystafell arddangos ar-lein (Ymgysylltiad Rhithwir).
- Cafwyd 51 o ymatebion e-bost (gan gynnwys dau gan ddefnyddio'r ffurflen holiadur Hawdd ei Ddeall).
- Ymatebodd 13 o gyfranogwyr gan ddefnyddio'r holiadur adborth papur trwy'r post.
- Roedd 1,421 yn gysylltiedig ag ymateb i ymgyrch gydlynol gan Ymddiriedolaethau Natur Cymru.

O'r 199 o ymatebion Ymgysylltiad Rhithwir, 49 o ymatebion e-bost a 15 ymateb trwy'r post a ddarparodd ddata personol fel rhan o'u cyflwyniad:

- roedd 7% o dan 25, 17% rhwng 25-39, 42% rhwng 40-60 a 33% yn 60+.
- Nododd 53% eu bod yn ddynion a 47% yn fenywod.
- Nododd 87% nad oedd ganddynt anabledd a nododd 13% eu bod yn anabl.
- Nododd 70% eu bod mewn cyflogaeth a nododd 13% eu bod mewn addysg/hyfforddiant.

Cadarnhaodd y rhai a ddarparodd ddata personol fel rhan o'u hymateb i'r holiadur eu cod post, sy'n helpu i adnabod eu lleoliad. Mae'r canlyniadau wedi'u nodi yn Nhabl 1 a Ffigwr 1 isod.

Tabl 1: Lleoliad ymatebwyr holiadur (ymgysylltiad rhithwir wedi'i gynnwys) yn seiliedig ar y cod post a ddarparwyd.

Awdurdod Lleol	Conwy	Sir Ddinbych	Sir y Fflint	Gwynedd	Ynys Môn	Wrecsam	Cymru Arall	Y tu allan i Gymru
Cyfanswm nifer yr ymatebwyr	36	14	62	26	26	11	3	3

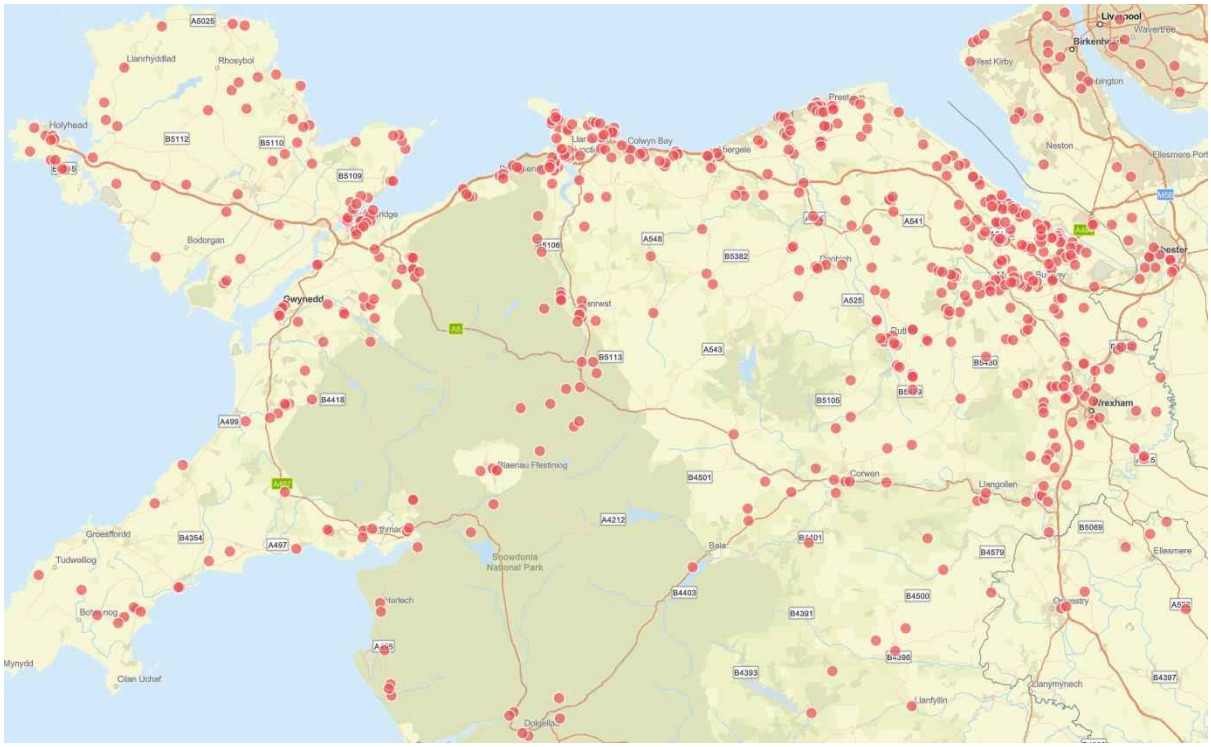


Ffigwr 1: Lleoliad ymatebwyr ystafell Ymgysylltiad Rhithwir (detholiad sy'n canolbwyntio ar ogledd Cymru).

Rhoddodd mwyafrif y rhai a gyflwynodd ymateb i ymgyrch Ymddiriedolaethau Natur Cymru enw a chod post. Mae hyn hefyd yn ein helpu i nodi eu lleoliad. Dylid nodi nad oedd modd dod o hyd i rai codau post, a allai fod wedi bod yn wall defnyddiwr. Mae'r canlyniadau wedi'u nodi yn Nhabl 2 a Ffigwr 2 isod.

Tabl 2: Lleoliad ymatebwyr i'r ymgyrch yn seiliedig ar y cod post a ddarparwyd.

Awdurdod Lleol	Conwy	Sir Ddinbych	Sir y Fflint	Gwynedd	Ynys Môn	Wrecsam	Cymru Arall	Y tu allan i Gymru
Cyfanswm nifer yr ymatebwyr	139	101	245	113	70	55	67	618



Ffigwr 2: Lleoliad ymatebwyr i'r ymgyrch yn seiliedig ar y cod post a ddarparwyd (detholiad sy'n canolbwyntio ar ogledd Cymru).

Cafodd yr ymatebion eu gwirio i wneud yn siŵr nad oedd unrhyw ymatebion dyblyg wedi'u cyfrif. Ar ôl adolygu'r data, dilëwyd unrhyw gofnodion a ailadroddwyd.

Mae'r adrannau isod yn rhoi trosolwg o bob cwestiwn a ofynnwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus. Lle roedd ymatebwyr yn gallu darparu ymateb ansoddol, cynhaliwyd ymarfer codio a dadansoddi i ddarparu themâu adborth ar gyfer pob cwestiwn a chymhwyso barn broffesiynol.

Rhoddwyd ymateb llawn i'r holl sylwadau yn Adran 4.0

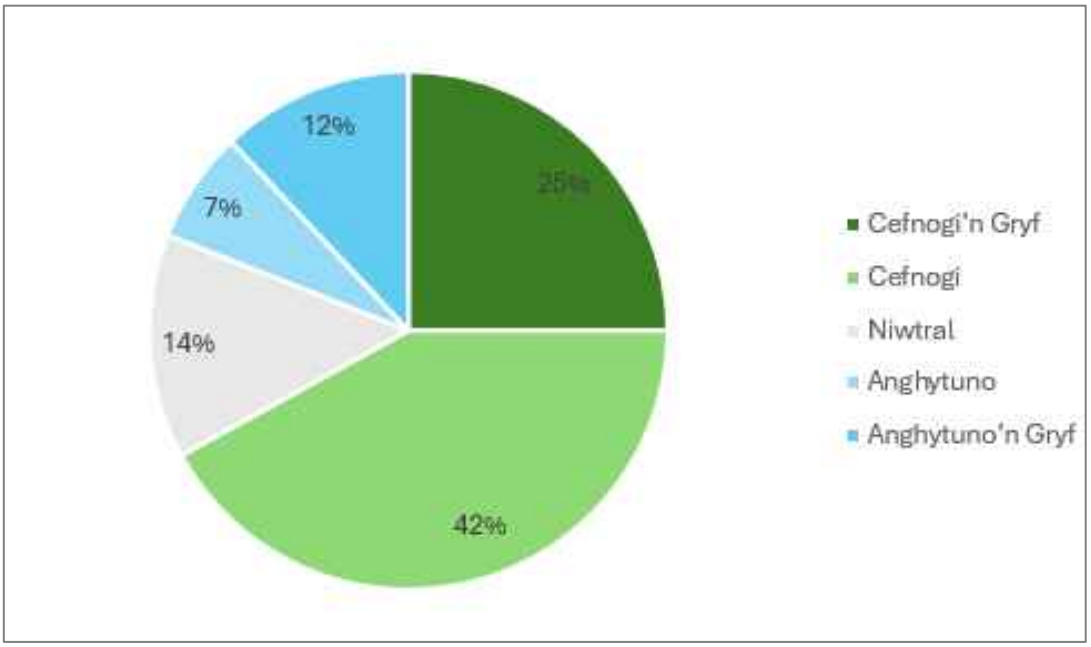
O ystyried bod yr holiadur yn caniatáu i unrhyw un lenwi unrhyw gwestiwn, dewisodd rhai ateb pob cwestiwn, tra dewisodd eraill ateb un neu fwy. Oherwydd hyn, wedi ei gynnwys yn y dadansoddiad o bob cwestiwn mae hefyd werth rhifiadol o faint o ymatebion a dderbyniwyd mewn perthynas â phob cwestiwn, er mwyn helpu i ddarparu cyd-destun.

3.2 Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

3.2.1 I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r weledigaeth a'r amcanion a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?

Rhoddodd 213 o gyfranogwyr eu barn ar y cwestiwn hwn. Mae Ffigwr 1 isod yn darparu darlun gweledol o'r canlyniadau meintiol. Mae'n dangos bod 67% wedi dewis eu bod naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf, 14% wedi dweud eu bod yn niwtral, a 19% wedi dewis eu bod naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf.

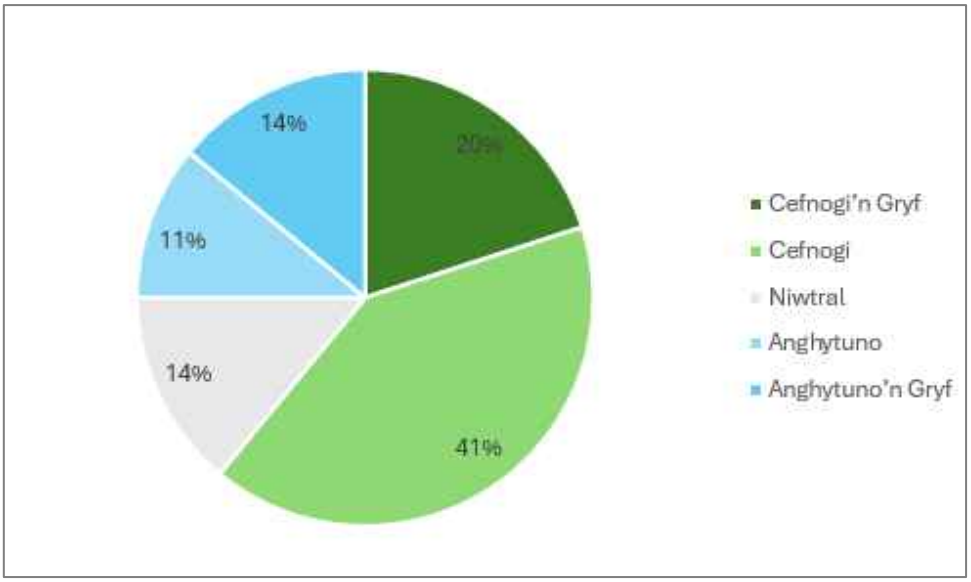
Ffigwr 3:Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r weledigaeth a'r amcanion a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol?'



3.2.2 I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r polisïau a'r ymyraethau a nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?

Rhoddodd 200 o gyfranogwyr eu barn ar y cwestiwn hwn. Mae Ffigwr 2 isod yn darparu darlun gweledol o'r canlyniadau meintiol. Mae'n dangos bod 61% wedi dewis eu bod naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf, 14% wedi dweud eu bod yn niwtral, a 25% wedi dewis eu bod naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf.

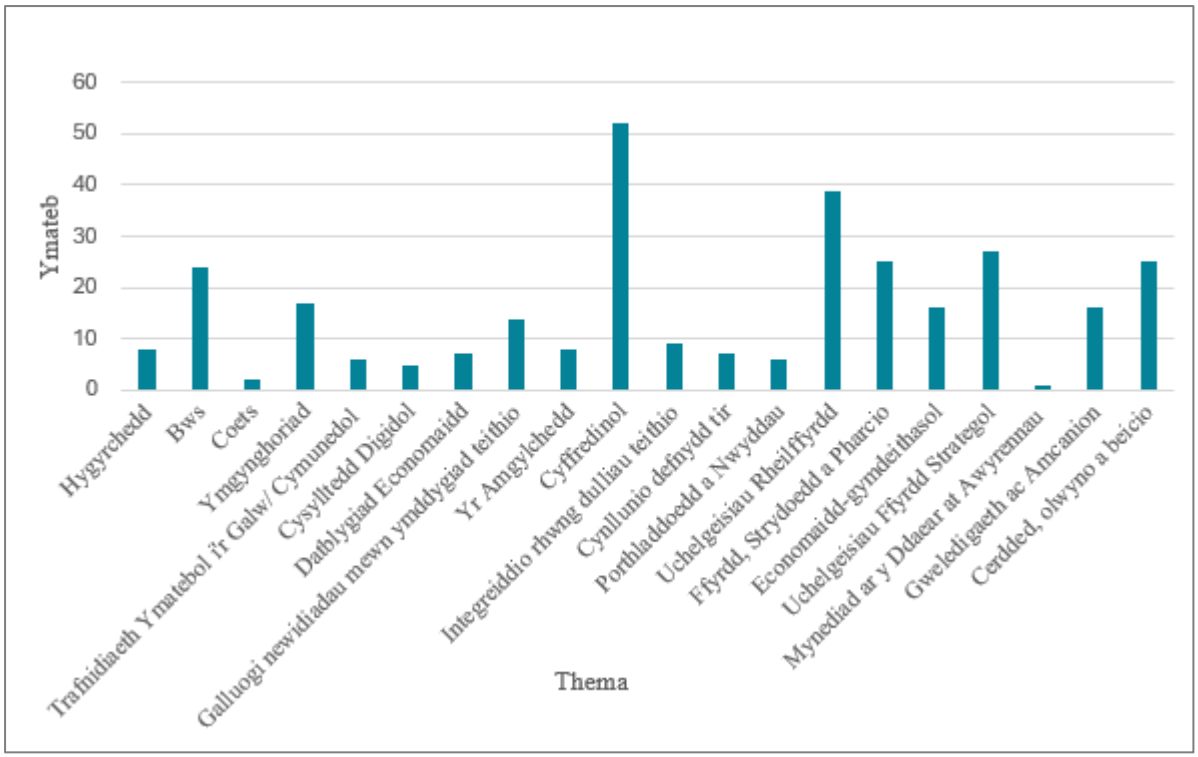
Ffigwr 4: Atebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r polisïau a'r ymyraethau a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?'



3.2.3 Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma.

Ymatebodd 159 o gyfranogwyr i'r cwestiwn hwn. Amlinellir isod grynodeb lefel uchel o'r themâu allweddol a godwyd yn y sylwadau a dderbyniwyd mewn ymateb i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft. Darperir manylion ac ymatebion yn Atodiad 6.

Ffigwr 5: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft.



Hygyrchedd**:** Rhoddodd wyth ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Fe wnaeth chwech ymatebydd sylwadau ar bwysigrwydd cysylltiadau trafnidiaeth ag ardaloedd gwledig. Awgrymodd y ddau ymatebydd arall y dylid canolbwyntio mwy ar wella teithio cynaliadwy/llesol i gymudwyr.

Bws**:** Rhoddodd 24 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, canolbwyntiodd 12 o'r ymatebwyr ar bwysigrwydd gwasanaeth dibynadwy, mwy aml. Roedd gan PT1 un sylw yn cefnogi, ac un sylw yn gwrthwynebu. Dywedodd tri ymatebydd fod prisiau tocynnau bws yn rhy ddrud. Rhoddodd ymatebwyr eraill adborth ar lwybrau bysiau, preifatrwydd, a chysylltiad rhwng gwasanaethau bysiau.

Coets**:** Rhoddodd dau ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Canolbwyntiodd un ymatebydd ar y rôl y gall coetsis ei chwarae mewn cysylltedd ledled gogledd Cymru, tra bod yr ymatebydd arall wedi gwneud sylwadau ar y gogwydd tuag at drafnidiaeth ffyrdd o'i chymharu â rheilffyrdd.

Ymgynghoriad**:** Rhoddodd 17 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gydag 16 yn rhoi awgrymiadau ar sut y gellid gwella'r dogfennau ymgynghori. Cefnogodd un ymatebydd y dogfennau a'r broses ymgynghori.

Trafnidiaeth sy'n Ymateb i'r Galw/Trafnidiaeth Gymunedol**:** Rhoddodd chwech ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Roedd tri sylw yn canolbwyntio ar Fflecsi, y sylwadau eraill yn canolbwyntio ar fuddsoddiad, twristiaid a beirniadaeth o'r cynllun am beidio â mynd i'r afael â thrafnidiaeth gymunedol.

Cysylltedd Digidol**:** Rhoddodd pump ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, rhoddodd tri awgrymiadau amgen ynghylch digideiddio mewn arosfannau bysiau a chymhwysiad integredig. Canolbwyntiodd dau ar gyflymder band eang.

Datblygiad Economaidd: Rhoddodd saith ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gan ddarparu awgrymiadau ar dai ac isadeiledd, llwybrau cludo nwyddau, a hwb hydrogen Caergybi.

Galluogi newidiadau mewn ymddygiad teithio: Rhoddodd 14 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda saith yn awgrymu dewisiadau amgen ar lwybrau penodol, cymhellion ar gyfer newid, a mecanweithiau ariannu. Rhoddodd tri ymatebydd adborth cyffredinol. Canolbwyntiodd yr ymatebwyr eraill ar gefnogaeth i Bolisi LU1, pryderon diogelwch ac ardaloedd awdurdodau lleol penodol.

Yr Amgylchedd: Rhoddodd wyth ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, pump yn canolbwyntio ar y newid hinsawdd/sero net. Mynegodd un ymatebydd bryderon ynghylch pwyslais annigonol ar bynciau tirwedd a gweledol, mynegodd ymatebydd arall bryderon am y themâu trawsbynciol oedd yn eithrio datgarboneiddio a gwytnwch hinsawdd.

Cyffredinol: Rhoddodd 52 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, 21 yn cefnogi'r NWRTP, 17 yn gwrthwynebu. Canolbwyntiodd yr ymatebwyr eraill ar dynnu sylw at bryderon ynghylch cyllid, dibynadwyedd, amserlenni, ardaloedd gwledig, a darparu awgrymiadau.

Integreiddio rhwng dulliau teithio: Rhoddodd pump ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, pedwar o'r rhain yn awgrymiadau am ddewisiadau amgen ynghylch defnyddio beiciau ar drafnidiaeth gyhoeddus, llwybrau penodol, coetsis ar lwybrau trên a pharcio diogel. Cytunodd un ymatebydd gydag integreiddio dulliau trafnidiaeth, ond nid ar draul yr amgylchedd naturiol.

Cynllunio Defnydd Tir: Rhoddodd saith ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda thri yn gwrthwynebu'r trawsnewid i Gerbydau Trydan (EV). Cwestiynodd un ymatebydd gyflwyno gwefru EV i gyrraedd y targedau a osodwyd gan Lywodraeth y DU. Awgrymodd yr ymatebwyr eraill ddewisiadau amgen a chwestiynu Dyhead 3 SRN a Pholisi RS1.

Porthladdoedd a Chludiant Nwyddau: Rhoddodd chwech ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, darparodd pump ddewisiadau amgen a pholisïau ychwanegol ynghylch cludo nwyddau rheilffordd i Gaergybi, llwybrau eraill, a gweithio mewn partneriaethau. Rhoddodd un ymatebydd gefnogaeth i'r gwelliannau i lwybrau allweddol fydd yn hwyluso symud nwyddau yn effeithlon.

Uchelgeisiau Rheilffyrdd: Rhoddodd 39 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, awgrymodd 22 o'r rhain ddewisiadau amgen, gan gynnwys 17 yn tynnu sylw at hepgor Gorsaf Maes Glas. Canolbwyntiodd 12 ymatebydd ar orsafoedd a llwybrau a'r ymatebwyr eraill ar ddibynadwyedd ac amlder.

Ffyrdd, strydoedd a pharcio: Rhoddodd 25 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda phedwar ymatebydd yn datgan eu bod yn anghytuno â therfynau cyflymder 20mya. Canolbwyntiodd ymatebwyr eraill ar y trawsnewid i EV, cyllid, cynnal a chadw parhaus, a pholisïau penodol.

Economaidd-gymdeithasol: Rhoddodd 16 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda phedwar yn canolbwyntio ar iechyd a llesiant pobl yng ngogledd Cymru. Canolbwyntiodd pedwar ymatebydd ar effeithiau twristiaeth yn yr ardal. Gwnaeth yr ymatebwyr eraill sylwadau ar effeithiau a rhoi awgrymiadau ar ddiwylliant, cymudo, twf economaidd a chynhwysiant ardaloedd gwledig.

Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol: Rhoddodd 27 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Gwnaeth pump ymatebydd sylwadau ar 'Lwybr Coch' Sir y Fflint gyda phedwar yn ei wrthwynebu ac un yn ei gefnogi. Soniodd pump ymatebydd am bolisïau penodol gan gynnwys SRN 3, SRN 4 ac SRN 5. Mynegodd tri ymatebydd wrthwynebiadau ac roedd un ymatebydd yn cefnogi'r Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol. Awgrymodd yr ymatebwyr eraill ddewisiadau amgen oedd yn ymwneud â therfynau cyflymder, rheoli traffig a systemau priffyrdd.

Mynediad ar y ddaear at awyrennau: Mynegodd un ymatebydd yr angen am lwybrau trên mwy aml ac uniongyrchol yng ngogledd Cymru i faes awyr.

Gweledigaeth ac Amcanion: Darparodd 16 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, dau yn cefnogi, a dau yn gwrthwynebu'r Weledigaeth a'r Amcanion. Gofynnodd dau ymatebydd sut y byddai'r weledigaeth a'r amcanion yn cael eu hariannu. Tynnodd gweddill yr ymatebwyr sylw at bolisi, heriau i ardaloedd gwledig, heriau trafnidiaeth presennol ac adborth cyffredinol.

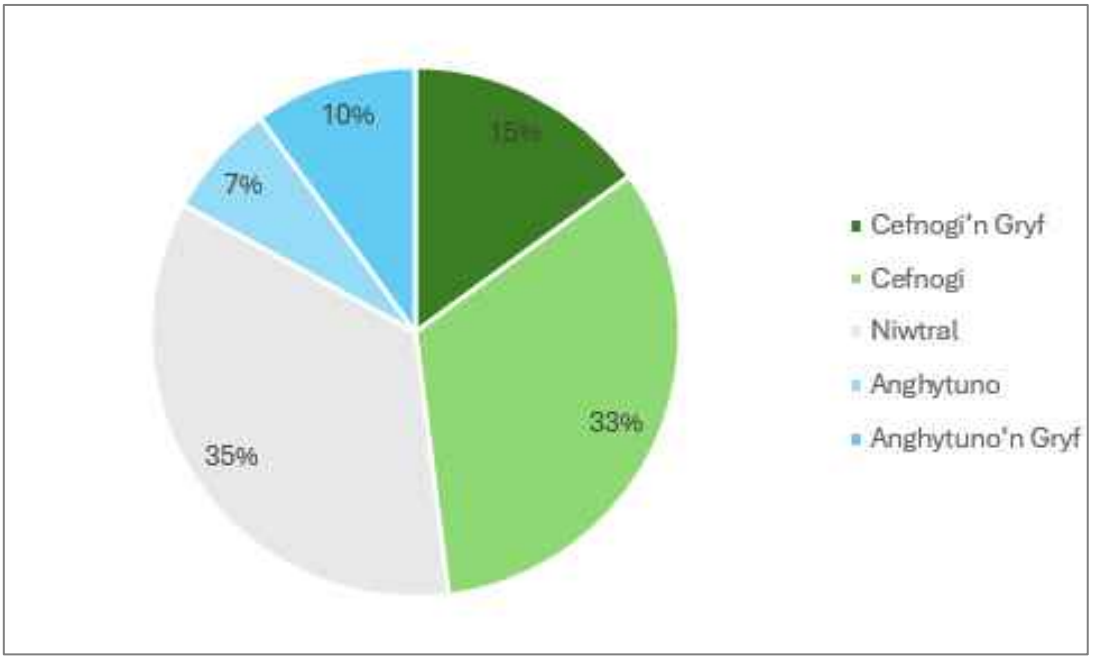
Cerdded, olwyno a beicio**:** Rhoddodd 25 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, cododd saith ymatebydd bryderon ynghylch diogelwch. Canolbwyntiodd yr ymatebwyr eraill ar welliannau awgrymedig ac adborth cyffredinol. Roedd dau ymatebydd yn gwrthwynebu'r cynllun, a chyfleodd dau eu cefnogaeth i'r cynllun.

3.3 Cynllun Monitro a Gwerthuso

3.3.1 I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft?

Rhoddodd 207 o gyfranogwyr eu barn ar y cwestiwn hwn. Mae Ffigwr 3 isod yn darparu darlun gweledol o'r canlyniadau meintiol. Mae'n dangos bod 48% wedi dewis eu bod naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf, 35% wedi dweud eu bod yn niwtral, a 17% wedi dewis eu bod naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf.

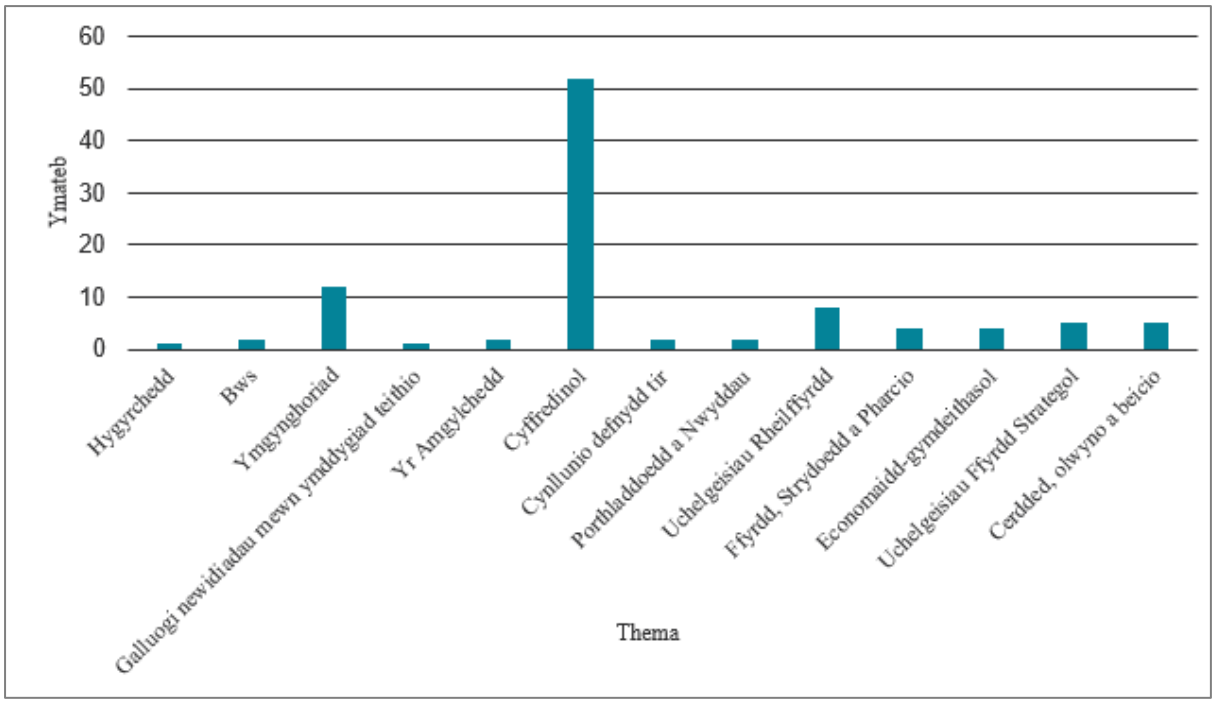
Ffigwr 6: Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft?'



3.3.2 Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma.

Ymatebodd 81 o gyfranogwyr i'r cwestiwn hwn. Amlinellir isod grynodeb lefel uchel o'r themâu allweddol a godwyd yn y sylwadau a dderbyniwyd mewn ymateb i'r Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft. Darperir manylion ac ymatebion yn Atodiad 6.

Ffigwr 7: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft.



Hygyrchedd**:** Derbyniwyd un ymateb ar gyfer y pwnc hwn yn tynnu sylw at bwysigrwydd mynediad at wasanaethau teithio/trafnidiaeth, yn enwedig o ran gwasanaethau trên mwy aml.

Bws**:** Adroddodd dau ymatebydd yn ôl ar y pwnc hwn, un yn tynnu sylw at bwysigrwydd defnyddio'r isadeiledd bysiau presennol, fel bysiau trydan, cyn buddsoddi ymhellach, tra bod un arall yn cefnogi'r cyfle i gydweithio wrth ddatgarboneiddio fflyd bysiau'r sector cyhoeddus a dylunio isadeiledd trawsffiniol.

Ymgynghoriad**:** Rhoddodd 12 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, ac roedd naw ohonynt yn cyflwyno safbwyntiau oedd yn gwrthwynebu neu'n pryderu am y broses ymgynghori, yn enwedig o ran cael mynediad at ddogfennau ymgynghori. Mynegodd ymatebion eraill gefnogaeth i'r broses, gan werthfawrogi'r cyfle i roi adborth, tra bod eraill yn tynnu sylw at yr angen i ddefnyddio'r adborth a roddwyd i wella'r cynllun, gydag awgrymiadau i ddefnyddio grwpiau ffocws neu gynghorwyr lleol i fonitro boddhad ar wahanol gamau o weithredu'r NWRTP.

Galluogi newidiadau mewn ymddygiad teithio**:** Derbyniwyd un ymateb ar y pwnc hwn yn tynnu sylw at yr angen i ddefnyddio gwasanaethau bysiau a threnau cyhoeddus presennol i ddarparu ar gyfer cludiant ysgolion, fel bod myfyrwyr yn arfer â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, galluogi newid ymddygiad, a lleihau dyblygu gwasanaethau, yn cefnogi polisi CB10.

Yr Amgylchedd**:** Rhoddodd dau ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Roedd un ymatebydd yn gwrthwynebu gostyngiadau terfyn cyflymder gan eu bod o'r farn bod hyn yn lleihau ansawdd aer. Gofynnodd ymatebydd arall sut mae'r cynllun yn anelu at fesur effeithiau amgylcheddol cynlluniau ffyrdd.

Cyffredinol**:** Rhoddodd 52 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda 21 ohonynt yn mynegi cefnogaeth gyffredinol, tra bod 15 ymatebydd wedi mynegi gwrthwynebiad neu bryder am y cynllun. Tynnodd ymatebwyr eraill sylw at feysydd lle gellid mireinio'r cynllun monitro a gwerthuso ymhellach i ddarparu mwy o eglurder, yn enwedig o ran mesurau monitro. Gwnaed y sylwadau sy'n weddill ynghylch cynnwys pob ardal awdurdod lleol a'r angen i fuddsoddi mewn trafnidiaeth gyhoeddus i ddatgloi cyfleoedd ar draws y rhanbarth.

Cynllunio Defnydd Tir: Rhoddodd dau ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gan gyfeirio at isadeiledd EV, gan fynegi pryder am ddyfodol gwefru EV heb wydnwch grid ac awgrymu'r angen i gynnwys y fframwaith caffael genedlaethol i symleiddio'r broses gaffael gan sicrhau cysondeb ar draws pob rhanbarth.

Porthladdoedd a Chludiant Nwyddau**:** Rhoddodd dau ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Tynnodd un ymatebydd sylw at gefnogaeth i gludo nwyddau ar reilffyrdd, gydag un arall yn cynnig awgrym i integreiddio'r cyfuniad o HGVs yn y Cynllun Rhanbarthol.

Uchelgeisiau Rheilffyrdd**:** Rhoddodd wyth ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda saith o'r ymatebion yn tynnu sylw at yr angen i gynnwys Gorsaf Maes Glas yn y cynlluniau. Roedd ymateb pellach yn cefnogi gwasanaethau rheilffordd bob awr rhwng Crewe a Llandudno.

Ffyrdd, strydoedd a pharcio**:** Rhoddodd pedwar ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, ac roedd dau ohonynt yn gwrthwynebu gweithredu polisi 20mya Llywodraeth Cymru. Tynnodd eraill sylw at yr angen am well cysylltiadau ffyrdd a gwella safleoedd tagfeydd ledled y rhanbarth, gyda sylw pellach yn awgrymu y dylid cynnwys ffocws ar gymhellion ariannol EV yn yr NWRTP.

Economaidd-gymdeithasol**:** Rhoddodd pedwar ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gyda themâu iechyd a llesiant a chynhwysiant ardaloedd gwledig. Awgrymodd ymatebwyr hefyd fod anghenion teithio i'r gwaith wedi'u hanwybyddu, ac y dylid teithio i ysgolion ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol: Rhoddodd pump ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Mynegwyd gwrthwynebiad i uchelgeisiau SRN2, SRN3 ac SRN4, tra mynegodd eraill yr angen i wella cysylltiadau ffyrdd a safleoedd tagfeydd.

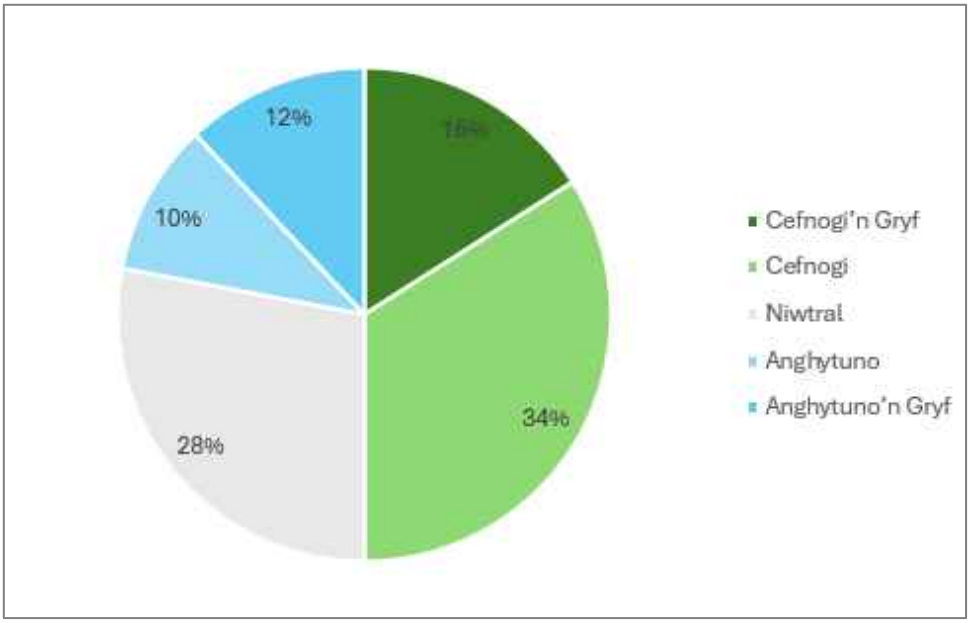
Cerdded, olwyno a beicio**:** Rhoddodd pump ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda dau ymateb yn cefnogi a dau yn gwrthwynebu cynlluniau. Gwnaed sylw pellach yn awgrymu y dylai'r Cynllun Monitro a Gwerthuso ddarparu gwell monitro o deithio llesol ac y dylid cydnabod cysylltiadau gydag iechyd a llesiant yn well.

3.4 Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol

3.4.1 I ba raddau yr ydych chi'n cytuno â'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?

Rhoddodd 202 o gyfranogwyr eu barn ar y cwestiwn hwn. Mae Ffigwr 4 isod yn darparu darlun gweledol o'r canlyniadau meintiol. Mae'n dangos bod 50% wedi dewis eu bod naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf, 28% wedi dweud eu bod yn niwtral, a 22% wedi dewis eu bod naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf.

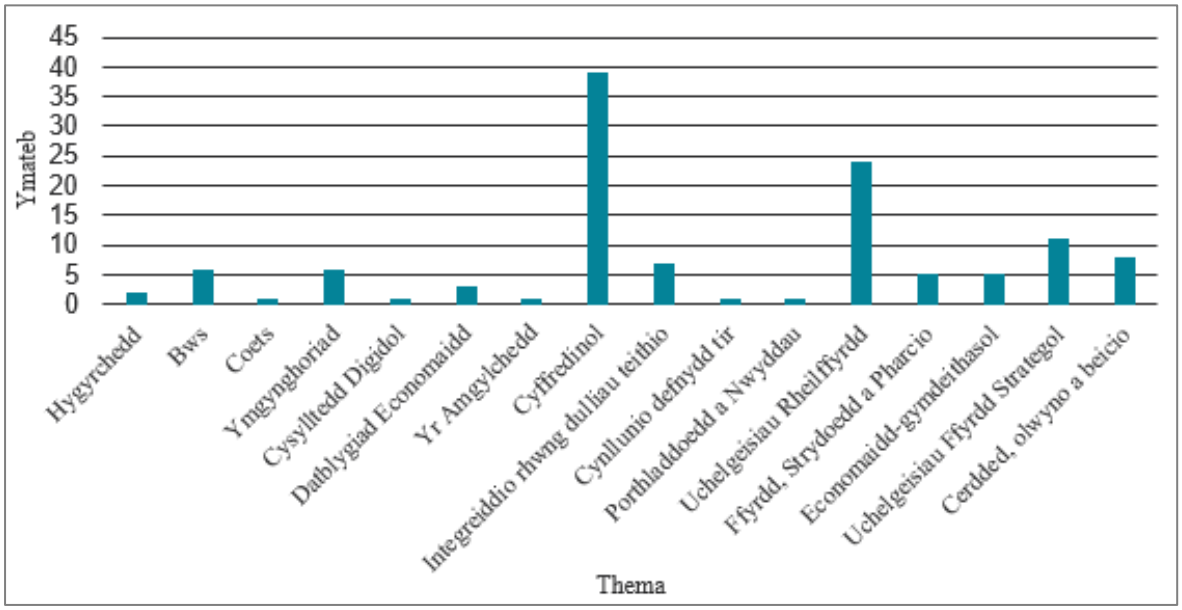
Ffigwr 8: Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft?'



3.4.2 Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma.

Ymatebodd 85 o gyfranogwyr i'r cwestiwn hwn. Amlinellir isod grynodeb lefel uchel o'r themâu allweddol a godwyd yn y sylwadau a dderbyniwyd mewn ymateb i'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft. Darperir manylion ac ymatebion yn Atodiad 6.

Ffigwr 9: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft.



Hygyrchedd**:** Rhoddodd dau ymatebydd adborth ar y pwnc hwn ynglŷn â mynediad at wasanaethau teithio/trafnidiaeth, yn enwedig mwy o hygyrchedd at drenau a bysiau i unigolion anabl.

Bws**:** Rhoddodd chwech ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan dynnu sylw at yr angen am well isadeiledd bysiau, yr angen i gynyddu amlder a dibynadwyedd gwasanaethau, yn ogystal â'r farn nad yw'r cynllun yn gwella'r sefyllfa bresennol yng ngogledd Cymru.

Coets: Rhoddodd un ymatebydd adborth ar y pwnc hwn yn cwestiynu'r angen am goets gyflym newydd yr ystyrir ei bod yn dyblygu'r rhwydwaith trenau presennol.

Ymgynghoriad: Rhoddodd chwech ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, yn ystyried bod dogfennau ac opsiynau adborth yn gymhleth a bod angen ymgysylltu ehangach.

Cysylltedd digidol: Rhoddodd un ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan fynegi cefnogaeth i isadeiledd digidol mewn arosfannau bysiau, gan gefnogi polisi DC3.

Datblygiad Economaidd: Rhoddodd tri ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, i gyd yn ystyried y bydd y mwy o gysylltedd a ddarperir gan y cynllun yn cefnogi datblygiad economaidd gogledd Cymru yn fawr.

Yr Amgylchedd: Rhoddodd un ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gyda phryderon am fioamrywiaeth wrth ddatblygu llwybrau teithio llesol.

Cyffredinol: Rhoddodd 39 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gan fynegi teimlad cyffredinol, a sylwadau ynghylch yr angen i wella trafnidiaeth gyhoeddus yn gyffredinol, ac i flaenoriaethu ardaloedd awdurdodau lleol.

Integreiddio rhwng dulliau teithio: Rhoddodd saith ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan fynegi cefnogaeth neu awgrymu ychwanegiadau at gynlluniau gan gynnwys sylwadau ar docynnu rhyngfoddol, safleoedd cyfnewidfeydd ychwanegol a chysylltiadau â thrafnidiaeth gymunedol. Rhoddwyd cefnogaeth gyffredinol i gyfleusterau parcio a theithio newydd, gan gefnogi polisi IN5.

Cynllunio defnydd tir: Rhoddodd un ymatebydd adborth ar y pwnc hwn ynglŷn â datblygu polisi i gynnwys gwell cysylltiadau â chynllunio aml-adran.

Porthladdoedd a chludo nwyddau: Rhoddodd un ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan awgrymu y dylid rhoi mwy o bwyslais ar ffynonellau tanwydd amgen fel datrysiadau hydrogen a cherbydau hydrogen, a drafodwyd ym mholisi PF4.

Uchelgeisiau Rheilffyrdd: Rhoddodd 24 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, ac mae 11 ohonynt yn tynnu sylw at yr angen am Orsaf Maes Glas gyda sylwadau pellach yn awgrymu llwybrau a gorsafoedd eraill y dylid eu hystyried. Mynegodd eraill nad oedd y cynllun yn cynnig gweledigaeth oedd o ddifrif ynglŷn â gwella rheilffyrdd, tra bod eraill yn cefnogi gwelliannau'r cynlluniau.

Ffyrdd, strydoedd a pharcio: Rhoddodd pump ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan gynnwys cefnogaeth a gwrthwynebiad i gynlluniau EV, pryderon diogelwch ar hyd llwybrau penodol, yr angen i wella cysylltiadau ffyrdd a cheisiadau i gael gwared ar derfynau cyflymder 20mya.

Economaidd-gymdeithasol: Rhoddodd pump ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gyda sylwadau ynglŷn â'r angen i gynnwys ardaloedd gwledig, yr angen i flaenoriaethu cynlluniau sy'n cynnig twf economaidd ac am ystyriaeth bellach i'r sector twristiaeth.

Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol: Rhoddodd 11 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan gynnwys newidiadau a awgrymwyd ar gynlluniau a pholisïau penodol (SRN2 a 3), yr angen i ymgorffori cyfeiriadau at welliannau rhwydwaith priffyrdd, gwrthwynebiad i gynnwys isadeiledd ffyrdd a'r Llwybr Coch.

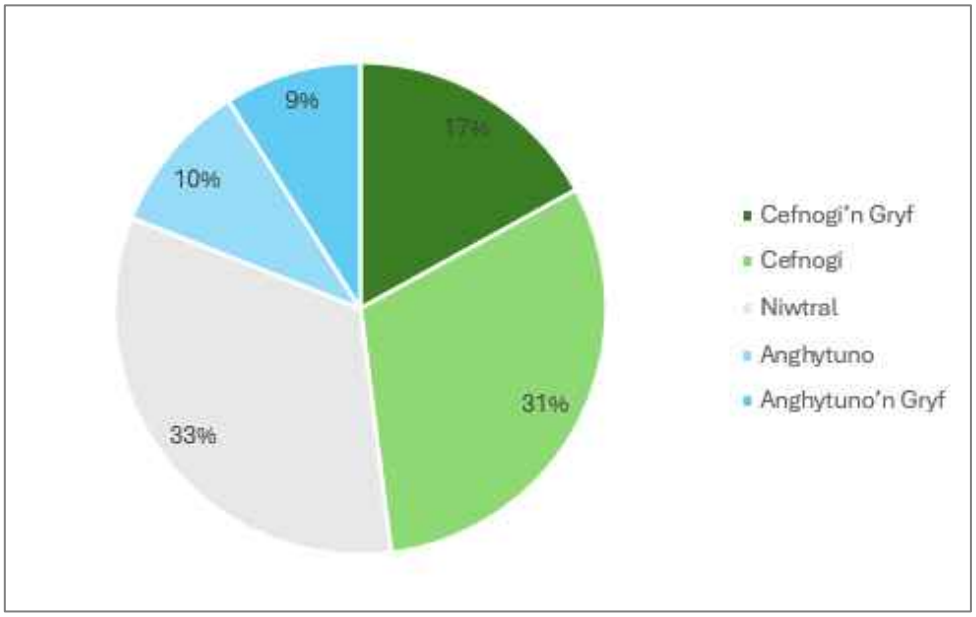
Cerdded, olwyno a beicio: Rhoddodd wyth ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan awgrymu newidiadau i bolisïau neu bolisïau ychwanegol, gyda gwelliannau cefnogol i deithio llesol tra bod eraill yn gwrthwynebu cynlluniau o blaid ceir preifat.

3.5 Arfarniad Llesiant Integredig

3.5.1 I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Hasesiad Llesiant Integredig drafft?

Rhoddodd 193 o gyfranogwyr eu barn ar y cwestiwn hwn. Mae Ffigwr 5 isod yn darparu darlun gweledol o'r canlyniadau meintiol. Mae'n dangos bod 48% wedi dewis eu bod naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf, 33% wedi dweud eu bod yn niwtral, a 19% wedi dewis eu bod naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf.

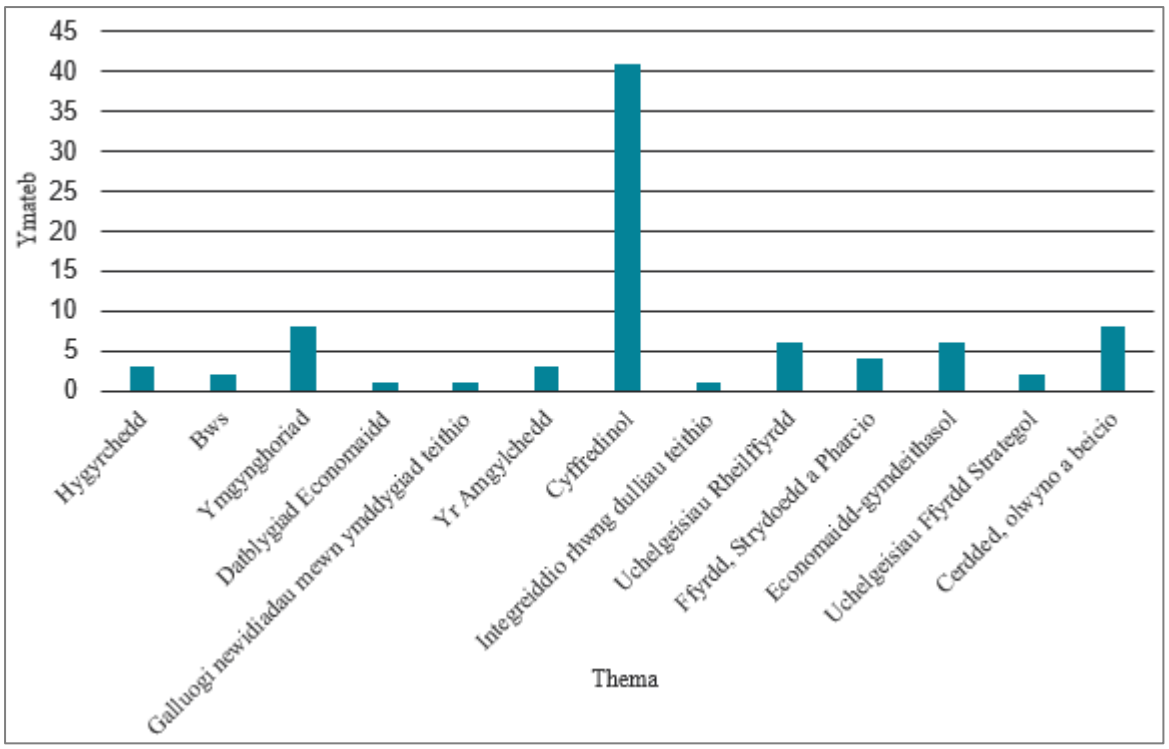
Ffigwr 10: Ymatebion i 'I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Harfarniad Llesiant Integredig drafft?'



3.5.2 Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Harfarniad Llesiant Integredig drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma.

Ymatebodd 66 o gyfranogwyr i'r cwestiwn hwn. Amlinellir isod grynodeb lefel uchel o'r themâu allweddol a godwyd yn y sylwadau a dderbyniwyd mewn ymateb i'r Arfarniad Llesiant Integredig drafft. Darperir manylion ac ymatebion yn Atodiad 6.

Ffigwr 11: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i'r Arfarniad Llesiant Integredig drafft.



Hygyrchedd: Rhoddodd tri ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gan dynnu sylw at bwysigrwydd mynediad at wasanaethau teithio/trafnidiaeth, yn enwedig gan nad yw teithio llesol yn addas i bawb, a bod llesiant yn cael ei gynorthwyo gan fynediad da at wasanaethau.

Bws: Rhoddodd dau ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan dynnu sylw at yr angen am wasanaethau mwy aml a dibynadwy gyda gwasanaethau bysiau gwledig yn cael eu lleihau, ddim yn rhedeg ar adegau cyfleus a theithiau bws yn cymryd yn rhy hir i fod yn ddull amgen effeithlon.

Ymgynghoriad: Rhoddodd wyth ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan fynegi pryder/gwrthwynebiad i'r broses ymgynghori gyffredinol gan ystyried yn benodol bod diffyg ymgysylltiad cyffredinol wedi bod, yn enwedig gyda grwpiau lleiafrifol, a bod deunyddiau ymgynghori yn annigonol.

Datblygiad Economaidd: Derbyniwyd un ymateb ar y pwnc hwn ynglŷn â chysylltedd, yn mynegi cefnogaeth i ailagor maes awyr Ynys Môn.

Galluogi newidiadau mewn ymddygiad teithio: Derbyniwyd un ymateb ar y pwnc hwn yn mynegi cefnogaeth i Bolisi CB10 a CB11, yn trafod yn benodol yr angen i gynnwys addysg ar gyfer sefydliadau a all wneud gwahaniaeth i ddiwylliant ac agwedd preswylwyr.

Yr Amgylchedd: Derbyniwyd tri ymateb ar y pwnc hwn gan gynnwys cais i adael i dir ar ymylon ffyrdd dyfu'n wyllt. Mynegodd sylwadau hefyd wrthwynebiad i gynnwys yr IWBA.

Cyffredinol: Rhoddodd 42 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn yn bennaf yn mynegi cefnogaeth gyffredinol neu wrthwynebiad/pryder am yr IWBA. Roedd sylwadau cefnogol cyffredinol o'r farn bod yr IWBA yn annog y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a gwella iechyd trwy gerdded a beicio ac yn cefnogi agwedd y cynlluniau i roi lles yr amgylchedd a'r boblogaeth wrth wraidd y cynllun. Roedd y rhai a gyflwynodd wrthwynebiad i'r cynllun o'r farn nad yw'n diwallu anghenion llesiant pobl leol a'i fod yn methu ag asesu materion anymarferol trafnidiaeth neu unrhyw sgil-effeithiau ar gymunedau lleol wrth ddatblygu isadeiledd ffyrdd. Mae'r gwrthwynebiad arall yn fwy cyffredinol gan ystyried nad yw'r cynllun yn angenrheidiol/defnydd o arian cyhoeddus, nad yw'n gweithio i ardaloedd gwledig, gyda'r syniadau a gyflwynir yn rhai 'gwrth-fodurwyr'. Trafodwyd datblygu polisi a heriau

trafnidiaeth presennol yma hefyd gydag integreiddio a llesiant yn cael eu dynodi'n bwysig i ddatblygu cynigion ymhellach.

Integreiddio rhwng dulliau teithio: Derbyniwyd un ymateb ar y pwnc hwn yn tynnu sylw at yr angen i gydweithio â darparwyr bysiau, coetsis a threnau a hefyd gyda chwsmeriaid presennol a darpar gwsmeriaid i gynllunio integreiddio'n effeithiol a symud i ffwrdd o ddefnyddio ceir.

Uchelgeisiau Rheilffyrdd: Rhoddodd chwech ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan awgrymu gorsafoedd neu lwybrau ychwanegol y dylid eu hychwanegu at y cynllun, yn enwedig Gorsaf Maes Glas, a'r angen am wasanaethau mwy aml a dibynadwy.

Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio: Rhoddodd pedwar ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gyda rhai yn awgrymu mai gwella cysylltiadau ffyrdd a phwyntiau tagfeydd ledled y rhanbarth yw prif ofyniad y cynllun, tra bod eraill yn pwysleisio'r angen nad yw adeiladu ffyrdd newydd yn effeithiol ac y dylid mynd i'r afael â materion cynnal a chadw parhaus yn gyntaf.

Economaidd-gymdeithasol: Rhoddodd chwech ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan dynnu sylw at yr angen i wella'r ardal leol i bobl leol cyn lletya eraill. Tynnwyd sylw hefyd at iechyd a llesiant gyda rhai ymatebwyr yn cefnogi ymgysylltu â thrafnidiaeth gyhoeddus a defnyddio teithio llesol, gydag eraill yn mynegi pryder gan nad yw teithio llesol yn addas i bawb.

Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol: Rhoddodd dau ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan ganolbwyntio ar bolisi penodol (SRN5) gan ddadlau bod angen rheoli traffig yn hytrach nag adeiladu pont newydd dros y Fenai, gan nodi rhesymau amgylcheddol. Mae ymatebion eraill yn tynnu sylw at farn mai gwella cysylltiadau ffyrdd ar draws y rhanbarth yw'r prif ofyniad.

Cerdded, olwyno a beicio: Rhoddodd wyth ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Er bod rhai yn cefnogi'r cynlluniau, roedd eraill yn bryderus bod mesurau teithio llesol yn anymarferol i ardaloedd gwledig, cymunedau lleol a modurwyr. Tynnodd eraill sylw at yr angen i gynlluniau teithio llesol ddarparu rhwydwaith integredig, nid dim ond gwneud mân welliannau. Tynnwyd sylw hefyd at y ffaith bod angen mwy o lwybrau beicio gyda cherddwyr a beicwyr wedi'u gwahanu lle bo hynny'n bosib i leihau pryderon diogelwch.

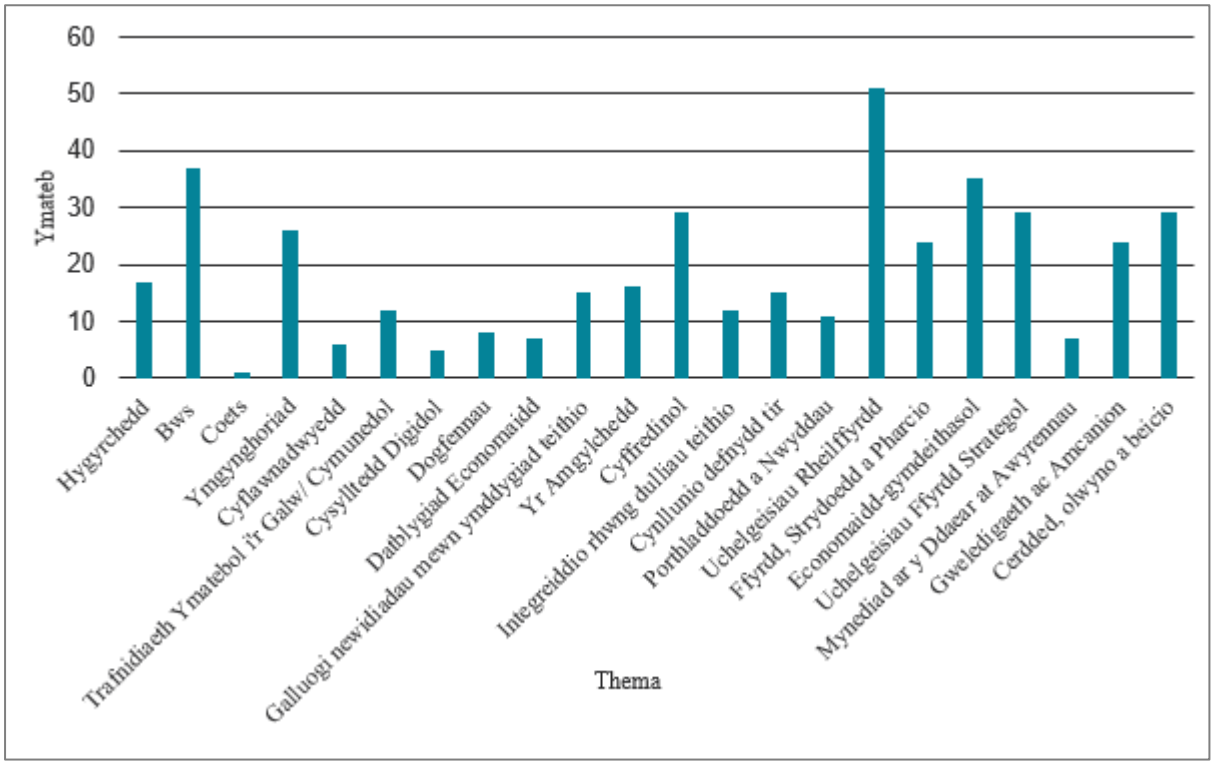
3.6 Unrhyw sylwadau eraill

3.6.1 A oes gennych unrhyw sylwadau eraill am yr ymgynghoriad hwn neu ein cynigion?

Amlinellir isod grynodeb o'r themâu allweddol a godwyd yn y sylwadau 'eraill' a dderbyniwyd mewn ymateb i'r Cynllun Trafnidiaeth Gogledd Cymru drafft. Mae'r crynodeb hwn yn rhoi'r rheswm dros yr ymatebion a dderbyniwyd trwy'r platfform ymgysylltu rhithwir ar-lein ac a dderbyniwyd trwy e-bost mewn perthynas â'r maes ffocws dan sylw. Er eglurder, mae unrhyw ymatebion a gyflwynwyd (ar wahân i'r ymatebion i'r ymgyrch, sy'n cael eu hystyried yn Atodiad 6, sydd wedi'u derbyn heb fod ar ein fformat templed holiadur (e.e. ymatebion ar ffurf rydd)) wedi'u hystyried yma.

Rhoddodd 157 o gyfranogwyr eu barn ar neu mewn perthynas â'r cwestiwn hwn.

Ffigwr 12: Themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr mewn ymateb i unrhyw gwestiynau eraill.



Hygyrchedd**:** Rhoddodd 17 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gan dynnu sylw at faterion ynghylch mynediad at deithio, amseroedd gwasanaeth a'r heriau y mae cymunedau gwledig yn eu hwynebu.

Bws**:** Rhoddodd 37 ymatebydd eu barn ar y pwnc hwn, gyda mwyafrif yr ymatebwyr yn canolbwyntio ar isadeiledd bysiau. Canolbwyntiodd ymatebwyr eraill ar lwybrau, amlder a dibynadwyedd gwasanaethau cyfredol.

Coets**:** Rhoddodd un ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gan ddarparu ei gefnogaeth i uwchraddio coetsis ar lwybrau lle nad oes gwasanaeth yn rhedeg.

Ymgynghoriad**:** Rhoddodd 26 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gan awgrymu bod yr ymgynghoriad yn annigonol neu'n cynnwys deunyddiau anhygyrch.

Cyflawnadwyedd: Rhoddodd chwech ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, y thema fwyaf cyffredin a godwyd oedd argaeledd cyllid.

Trafnidiaeth sy'n Ymateb i'r Galw/Trafnidiaeth Gymunedol**:** Rhoddodd 12 ymatebydd eu barn ar y pwnc hwn, gyda'r mwyafrif yn tynnu sylw at yr angen am drafnidiaeth gymunedol.

Cysylltedd Digidol: Rhoddodd pump ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda'r mwyafrif yn cefnogi cysylltedd digidol. Nodwyd bod angen gwella cyflymder band eang mewn ardaloedd gwledig.

Datblygu Economaidd: Rhoddodd saith ymatebydd eu barn ar y pwnc hwn; y prif themâu a godwyd oedd cysylltedd, mynediad cludo nwyddau a pharthau buddsoddi.

Galluogi newidiadau mewn ymddygiad teithio: Rhoddodd 15 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn. Awgrymodd mwyafrif yr ymatebwyr ddewisiadau amgen ynghylch prisio, cefnogi cerdded, gyda phryderon cyllid a diogelwch hefyd yn cael eu codi.

Yr Amgylchedd: Rhoddodd 16 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gyda'r mwyafrif yn tynnu sylw at yr effeithiau ar newid hinsawdd a sero net.

Cyffredinol: Rhoddodd 37 ymatebydd adborth cyffredinol, gyda sylwadau cefnogol a gwrthwynebiad. Gwnaed wyth sylw mewn perthynas â dogfennau penodol; pedwar ar yr RTDP, tri ar yr IWBA ac un ar yr M&E.

Integreiddio rhwng dulliau teithio: Rhoddodd 12 ymatebydd eu barn ar y pwnc hwn, gyda'r rhan fwyaf o'r sylwadau yn canolbwyntio ar ddewisiadau amgen a pholisïau ychwanegol a awgrymwyd gan gynnwys tocynnau integredig, creu cysylltiadau newydd i deithio ymlaen a gwella cysylltiadau trafnidiaeth cyfredol.

Cynllunio defnydd tir: Rhoddodd 15 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn; roedd y mwyafrif o blaid y cynllun gyda dewisiadau amgen awgrymedig wedi'u hychwanegu yn cynnwys cynyddu darpariaeth beicio, a datgarboneiddio.

Porthladdoedd a Chludiant Nwyddau: Rhoddodd 11 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn; rhoddodd y sylwadau awgrymiadau ychwanegol i wella cysylltiadau porthladdoedd a chludo nwyddau gan gynnwys cynyddu nifer y pontydd, lleihau cymudo pellter hir a llwybrau penodol.

Uchelgeisiau Rheilffyrdd: Rhoddodd 51 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, a chanolbwyntiodd cyfran fawr o'r ymatebwyr ar yr angen am Orsaf Maes Glas. Roedd ymatebion eraill yn cynnwys llwybrau a gorsafoedd newydd a awgrymwyd.

Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio: Rhoddodd 24 o ymatebwyr eu barn ar y pwnc hwn; roedd y themâu yn cynnwys cynnal a chadw parhaus, gwrthwynebiad i EV, dewisiadau amgen a awgrymwyd, a phryderon amgylcheddol.

Economaidd-gymdeithasol: Rhoddodd 35 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn, gan ganolbwyntio ar dwristiaeth, awgrymu dewisiadau amgen, iechyd a llesiant a theithio i'r gwaith.

Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol: Rhoddodd 29 ymatebydd eu barn ar y pwnc hwn; awgrymodd mwyafrif yr ymatebwyr ddewisiadau amgen gan gynnwys llwybrau penodol, mathau o lwybrau ac uwchraddio ffyrdd presennol.

Mynediad ar y ddaear at awyrennau: Rhoddodd saith ymatebydd adborth ar y pwnc hwn; dywedodd tri o'r ymatebwyr y dylai agor maes awyr Ynys Môn fod yn flaenoriaeth, a dywedodd un na ddylid gwella mynediad i'r meysydd awyr. Roedd sylwadau eraill yn canolbwyntio ar gefnogaeth gyffredinol ac amlder trafnidiaeth gyhoeddus.

Gweledigaeth ac Amcanion : Rhoddodd 24 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gyda themâu allweddol yn cynnwys heriau trafnidiaeth presennol, dewisiadau amgen a awgrymwyd a chyllid.

Cerdded, olwyno a beicio: Rhoddodd 29 ymatebydd adborth ar y pwnc hwn gyda themâu allweddol yn cynnwys pryderon diogelwch, iechyd a llesiant, a chyllid.

3.7 Ymateb i'r Ymgyrch

Drwy gydol yr ymgynghoriad, derbyniwyd 1,421 o ymatebion i'r ymgyrch gan Ymddiriedolaethau Natur Cymru yn gwrthwynebu Coridor yr A494/A55/Sir y Fflint, y cyfeirir ato fel y 'Llwybr Coch'. Roedd pob ymateb i'r ymgyrch a dderbyniwyd yn debyg iawn oherwydd templed e-bost ymgyrch a

hyrwyddwyd ar wefan Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru[2]. Mae'r holl ymatebion a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori wedi'u hystyried.

Roedd yr ymateb i'r ymgyrch fel arfer yn darllen fel a ganlyn:

Derbyniwch hwn fel fy ngwrthwynebiad i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru ynglŷn â'i gyfeiriad at yr A494/A55/Coridor Sir y Fflint y cyfeirir ato'n aml fel y Llwybr Coch.

[Testun wedi'i deilwra/ testun unigryw]

Rwy'n gwrthwynebu cynnwys y cynllun priffyrdd newydd hwn yn y rhestr o 'ddyheadau' a nodir ym mharagraff 2 o dudalen 39 o'r ddogfen ymgynghori, am y rhesymau a ganlyn:

- *Byddai'r ffordd ddeuol yn dinistrio ardaloedd helaeth o fywyd gwyllt cyfoethog ac unigryw Sir y Fflint, gan gynnwys er enghraifft, coetir hynafol Leadbrook a'r glaswelltir sy'n gyfoethog o rywogaethau.*
- *Byddai'r brifffordd newydd yn creu traffig newydd, a byddai'r cynnydd mewn allyriadau carbon o ganlyniad, gan gynnwys allyriadau sy'n gysylltiedig ag adeiladu, yn peri niwed difrifol i frwydr Cymru yn erbyn newid hinsawdd.*
- *Nid oes angen y prosiect. Byddai datblygiadau diweddar mewn technoleg traffig SMART, mân waith priffyrdd 'ar-lein' nad ydyw'n cynnwys adeiladu priffyrdd newydd, ynghyd â gwell trafnidiaeth gyhoeddus a llesol yn mynd yn bell iawn tuag at fynd i'r afael ag unrhyw faterion tagfeydd, ar ffracsiwn fechan o gost a chyllideb garbon y Llwybr Coch.*
- *Mae'r gost eisoes wedi mynd allan o reolaeth – amcangyfrifodd diweddariad diwethaf cyllideb y Llywodraeth yn 2019 fod cost y Llwybr Coch yn £300m. Byddai'r gost, pe bai'r Llwybr Coch yn mynd rhagddo nawr, yn £5700m, cynnydd o £207m neu 70%. Mae'n debyg bod hyd yn oed y symiau anferth hyn wedi eu tanamcangyfrif.*
- *Mae canllawiau Llywodraeth Cymru yn nodi bod Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol i fod i ganolbwyntio ar wneud y defnydd gorau o'r isadeiledd trafnidiaeth presennol a helpu i ddileu'r cymhelliant dros ddefnyddio ceir, felly mae cynnwys y Llwybr Coch fel dyhead yn mynd yn groes i gylch gorchwyl y cynllun.*

Felly, os gwelwch yn dda dilëwch y Llwybr Coch o'r rhestr o gynlluniau 'dyheadol' a nodir yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru.

[Enw a chod post]

Lle cynhwyswyd testun wedi'i deilwra/unigryw, roedd themâu cynnwys cyffredin yn cynnwys pryderon am y 'Llwybr Coch' mewn perthynas â:

- Llesiant, meddyliol a chorfforol.
- Cynnydd mewn perygl llifogydd.
- Effaith amgylcheddol a bioamrywiaeth.
- Effaith ar goetir hynafol.
- Yr argyfwng hinsawdd.
- Cost y llwybr.

[2] home page | North Wales Wildlife Trust

- Bod y cynlluniau yn anghyfiawn.

Nid rôl Uchelgais Gogledd Cymru yw lobïo dros y Llwybr Coch, fodd bynnag, swyddogaeth y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yw darparu opsiynau i fynd i'r afael â phroblemau trafnidiaeth ar yr SRN drwy Sir y Fflint, gogledd Cymru a thu hwnt. Mae'r pwynt hwn wedi'i egluro gyda diweddariadau i'r cynlluniau.

Dylid nodi bod Ymddiriedolaethau Natur Cymru wedi cyflwyno ymateb manwl unigryw i'r ymgynghoriad, a gafodd ei ystyried a'i ystyried ar wahân, ac ymatebwyd iddo hefyd gyda themâu allweddol a nodwyd yn Atodiad 6.

3.8 Ymatebion sefydliadol

Ochr yn ochr ag ymatebion unigol i'r ymgynghoriad, nodwyd bod ymatebion hefyd yn cynrychioli sefydliadau fel a ganlyn (efallai na fydd y rhestr yn gynhwysfawr):

1. Bwrdd Teithio Llesol
2. Ynni Carbon Lleol Uchelgais Gogledd Cymru
3. Cyngor Dinas Bangor
4. Prifysgol Bangor
5. Cyngor Tref Caernarfon
6. Cyngor Gorllewin Swydd Gaer a Chaer
7. CIHT Cymru
8. Cymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol (CTA)
9. Crafty Jo (manwerthwr)
10. Cycling UK
11. Darwin Gray (cwmni cyfreithiol)
12. Cyngor Sir Ddinbych
13. Comisiwn Dylunio Cymru
14. Cymdeithas Cerbydau Trydan
15. Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri
16. FI Real Estate Management
17. Cyfeillion y Ddaear Rhuthun
18. Cyngor Gwynedd
19. Cyngor Tref Treffynnon
20. Sefydliad y Peirianwyr Sifil (ICE) Cymru
21. Cyngor Sir Ynys Môn
22. Cyngor Cymuned Llanddaniel
23. Cyngor Cymuned Llanengan
24. Logistics UK
25. M-SParc
26. Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol
27. Cyngor Cymuned Llaneurgain
28. Cyfoeth Naturiol Cymru
29. RML Consult (Richards, Moorehead & Laing Ltd)
30. RNIB Cymru
31. Snowdonia Hub
32. Dileu'r Llwybr Coch (Stamp Out The Red Route) ac Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru (ymateb ar y cyd)
33. Sustrans
34. Cymdeithas Eryri
35. Trafnidiaeth i'r Gogledd
36. Vision Support
37. Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Mae'r rhestr hon yn helpu i ddangos yr amrywiaeth eang o ddiddordebau sy'n cymryd rhan yn yr ymgynghoriad ac yn cynrychioli'r economi, y gymdeithas, y diwylliant a'r amgylchedd yng ngogledd Cymru a thu hwnt.

4. Sut mae adborth wedi'i ystyried

Mae'r holl adborth wedi'i ystyried yn ofalus, gan lywio'r NWRTP terfynol a'i ddogfennau ategol.

Er mwyn helpu i ddangos sut mae adborth wedi'i ystyried, mae pynciau adborth wedi'u grwpio ac ymatebion wedi'u darparu mewn dull ‘Fe Wnaethoch Chi Ddweud, Fe Wnaethon Ni Wneud’, sydd i'w weld yn Atodiad 6. Lle mae'r NWRTP neu unrhyw un o'i ddogfennau ategol wedi'u diwygio i fynd i'r afael ag adborth, eglurir hyn yn yr ymatebion a ddarparwyd.

Fel y nodir yn adran 1.2, mae Datganiad Ôl-fabwysiadu ar gyfer yr IWBA wedi'i baratoi ochr yn ochr â'r Adroddiad Ymgynghori hwn ac ar wahân iddo, sy'n esbonio sut mae'r adborth wedi siapio'r IWBA a sut mae'r IWBA wedi llywio dogfennau'r NWRTP yn unol â hynny (yn unol â'r SEA a'r gweithdrefnau cysylltiedig).

Mae'r NWRTP a'r dogfennau ategol yn amodol ar gymeradwyaeth Llywodraeth Cymru, a phan gaiff ei rhoi bydd yn arwain at y cynlluniau yn cael eu mabwysiadu a'u cyhoeddi gan Uchelgais Gogledd Cymru.

A.1 Holiadur Ymgynghori (Cymraeg a Saesneg)

Ymgynghoriad ar Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru

Holiadur

Mae'r ymgynghoriad yn rhedeg o 20 Ionawr 2025 am 12 wythnos. Anfonwch eich ymateb atom erbyn 23:59pm ar 14 Ebrill 2025.

Dweud eich dweud

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn ceisio'ch barn ar Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol arfaethedig Gogledd Cymru a'i ddogfennau ategol, sy'n cynnwys cynllun monitro a gwerthuso, cynllun cyflawni ar gyfer cynlluniau awdurdodau lleol, ac arfarniad llesiant integredig.

Gallwch weld ein cynlluniau ac ymateb i'n hymgynghoriad drwy lenwi holiadur ar-lein, sydd ar gael yn ein hystafell arddangos rithwir yma: **https://northwalesregionaltransportplan.virtual-engage.com/**

Fel arall, gallwch e-bostio ymatebion i **northwalesregionaltransportplan@arup.com**

Neu, ysgrifennwch atom a phostiwch gopïau argraffedig o'r holiadur at:
FREEPOST UGC / ANW

Os hoffech siarad â ni am ein cynlluniau, gallwch hefyd ein ffonio ar: **01172 405 350**

Gellir darparu copïau papur neu amgen i chi ar gais drwy anfon e-bost atom neu adael neges i ni ar ein gwasanaeth ffôn (manylion uchod).

Byddwn yn ystyried yr holl adborth a gawn yn ofalus, a fydd yn cael ei ddefnyddio i ddiweddaru a chwblhau ein cynlluniau. Ein nod yw cyhoeddi a mabwysiadu ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn Haf 2025.

Amdanoch chi

Mae'n ddewisol i chi ddarparu'r wybodaeth isod ond trwy ddarparu'r data hwn i ni, bydd yn ein helpu i ddeall pwy sydd wedi cymryd rhan yn yr ymgynghoriad hwn, a fydd yn rhoi cipolwg p'un a yw'r sylwadau a dderbynnir yn gynrychioliadol o'r gymuned yng Ngogledd Cymru. Bydd hefyd yn ein helpu i ystyried sut i gynnal ymgynghoriadau tebyg yn y dyfodol. Byddwn ond yn defnyddio'r wybodaeth hon i gysylltu â chi os oes gennym unrhyw faterion technegol annisgwyl gyda'ch ymatebion.

Os nad ydych am gwblhau'r rhan hon o'r ffurflen, rhowch eich cod post i ni yn unig, a fydd yn ein helpu i ddeall o ble mae pobl yn cael dweud eu dweud.

Cod post

Enw Cyntaf / Cyfenw

Oedran

☐ o dan 25 ☐ 25-39 ☐ 40-60 ☐ 60+

Rhyw

☐ gwryw ☐ benyw ☐ anneuaidd

☐ well gennyf hunan-ddisgrifio ☐ mae'n well gen i beidio â dweud

arall

Ydych chi'n ystyried eich hun yn anabl?

☐ Ydw ☐ Nac ydw

Ydych chi mewn cyflogaeth?

☐ Ydw ☐ Nac ydw

Ydych chi mewn addysg neu hyfforddiant?

☐ Ydw ☐ Nac ydw

Cyfeiriad e-bost

Diogelu data

Mae Arup yn cynnal ymgynghoriad cyhoeddus ar Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru ar ran Uchelgais Gogledd Cymru. Gellir gweld polisi data Uchelgais Gogledd Cymru yma: Diogelu data (llyw.cymru) . Mae Arup yn gweithredu fel Prosesydd Data ar ran Uchelgais Gogledd Cymru. Ar ddiwedd yr ymgynghoriad mae'r holl wybodaeth bersonol yn cael ei throsglwyddo i Uchelgais Gogledd Cymru. Nid yw gwybodaeth bersonol yn cael ei chadw y tu hwnt i'r cyfnod hwn. Pan fyddwn yn storio eich gwybodaeth dros dro, caiff ei storio'n ddiogel yn ein hisadeiledd cwmwl sydd wedi'i leoli yn yr UE.

Bydd eich adborth gan gynnwys unrhyw sylwadau yn ddienw ac yn cael ei ddefnyddio i'n helpu i gwblhau ein cynigion. Gellir llunio cofnod o sylwadau y gellid eu cyhoeddi. Ni ellir priodoli sylwadau i unrhyw unigolyn neu sefydliad os bydd hyn yn digwydd.

Cwestiynau

Mae'r holl gwestiynau yn ddewisol.

1. Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

B. I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r weledigaeth a'r amcanion a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?

- Cefnogi'n gryf
- Cefnogi
- Niwtral
- Anghytuno
- Anghytuno'n gryf

C. I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r polisïau a'r ymyraethau a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?

- Cefnogi'n gryf
- Cefnogi
- Niwtral
- Anghytuno
- Anghytuno'n gryf

D. Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma . . .

2. Cynllun Monitro a Gwerthuso

A. I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft?

- Cefnogi'n gryf
- Cefnogi
- Niwtral
- Anghytuno
- Anghytuno'n gryf

B. Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma . . .

3. Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol

A. I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft?

- Cefnogi'n gryf
- Cefnogi
- Niwtral
- Anghytuno
- Anghytuno'n gryf

B. Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma . . .

4. Arfarniad Llesiant Integredig

A. I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Hasesiad Llesiant Integredig drafft?

- Cefnogi'n gryf
- Cefnogi
- Niwtral
- Anghytuno
- Anghytuno'n gryf

B. Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein Harfarniad Llesiant Integredig drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill yma . . .

5. Unrhyw sylwadau eraill

A oes gennych unrhyw sylwadau eraill am yr ymgynghoriad hwn neu ein cynigion?

Consultation on the draft North Wales Regional Transport Plan Questionnaire

The consultation runs from 20th January 2025 for 12 weeks. Please submit your response to us by 23:59pm on 14th April 2025.

Have your say

Ambition North Wales are seeking your views on the proposed Regional Transport Plan for North Wales and its supporting documents, which include a monitoring and evaluation plan, delivery plan for local authority schemes, and an integrated well-being appraisal.

You can view our plans and respond to our consultation by completing a questionnaire online, available in our virtual exhibition room here: **https://northwalesregionaltransportplan.virtual-engage.com/**

Alternatively, you can email responses to **northwalesregionaltransportplan@arup.com**

Or, write to us and post printed copies of the questionnaire to: **FREEPOST UGC / ANW**

If you'd like to speak to us about our plans, you can also call us on: **01172 405 350**

Paper or alternative copies can be provided to you on request by emailing us or leaving us a message on our telephone service (details above).

We will carefully consider all the feedback we receive, which will be used to update and finalise our plans. We are aiming to publish and adopt our Regional Transport Plan in the Summer 2025.

About you

The following information is optional for you to provide, but by providing us with this data it will help us to understand who has participated in this consultation, which will provide insight on whether comments received are representative of the community in North Wales. It will also help us to consider how to undertake similar consultations in the future. We would only use this information to contact you should we have any unforeseen technical issues with your responses.

If you do not want to complete this section of the form, please only provide us with your postcode, which will help us understand from where people are having their say.

Postcode

First Name / Last Name

Age

☐ under 25 ☐ 25-39 ☐ 40-60 ☐ 60+

Gender

☐ male ☐ female ☐ non-binary

☐ prefer to self-describe ☐ prefer not to say

other

Do you consider yourself to be disabled?

☐ Yes ☐ No

Are you in employment?

☐ Yes ☐ No

Are you in education or training?

☐ Yes ☐ No

Email address



Data protection

Arup is undertaking a public consultation on the North Wales Regional Transport Plan on behalf of Ambition North Wales. Ambition North Wales's data policy can be found here: Data protection (llyw.cymru). Arup act as a Data Processor on behalf of Ambition North Wales. At the end of the consultation all personal information is transferred to Ambition North Wales. Personal information is not retained beyond this time. When we do temporarily store your information, it is stored securely in our cloud infrastructure located within the EU.

Your feedback including any comments will be anonymised and used to help us finalise our proposals. A record of comments may be produced that could be published. Comments will not be made attributable to any individual or organisation if this happens.

Questions

All questions are optional.

1. Regional Transport Plan

B. To what extent do you support the vision and objectives set out in our draft Regional Transport Plan?

- Strongly support
- Support
- Neutral
- Disagree
- Strongly disagree

C. To what extent do you support the policies and interventions set out in our draft Regional Transport Plan?

- Strongly support
- Support
- Neutral
- Disagree
- Strongly disagree

D. Please tell us what you think about our draft Regional Transport Plan or make alternative suggestions here . . .

2. Monitoring and Evaluation Plan

A. To what extent do you support the approach we have taken to our draft Monitoring and Evaluation Plan?

- Strongly support
- Support
- Neutral
- Disagree
- Strongly disagree

B. Please tell us what you think about our draft Monitoring and Evaluation Plan or make alternative suggestions here . . .

3. Regional Transport Delivery Plan

A. To what extent do you support the approach we have taken to our draft Regional Transport Delivery Plan?

- Strongly support
- Support
- Neutral
- Disagree
- Strongly disagree

B. Please tell us what you think about our draft Regional Transport Delivery Plan or make alternative suggestions here . . .

4. Integrated Well-being Appraisal

A. To what extent do you support the approach we have taken to our draft Integrated Well-being Appraisal?

- Strongly support
- Support
- Neutral
- Disagree
- Strongly disagree

B. Please tell us what you think about our draft Integrated Well-being Appraisal or make alternative suggestions here . . .

5. Any other comments

Do you have any other comments about this consultation or our proposals?

Hawdd ei Ddeall

Cyd-Bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru
North Wales Corporate Joint Committee

Ein cynllun ar gyfer trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru

Ffurflen ymateb



Mae'r ddogfen yma wedi cael ei hysgrifennu gan **Uchelgais Gogledd Cymru**. Mae'n fersiwn hawdd ei ddeall o '**Ymgynghoriad ar Holiadur drafft Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru**'.

Mawrth 2025

Am y ffurflen ymateb yma

Dyma ffurflen ymateb hawdd ei ddeall. Efallai y byddwch chi angen help o hyd i'w darllen. Gofynnwch i rywun rydych chi'n ei adnabod eich helpu chi.



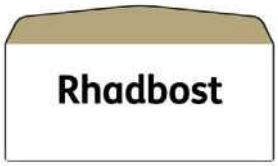
Darllenwch "Ein cynllun ar gyfer trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru". Ac yna atebwch y cwestiynau yn y ffurflen ymateb yma.



Anfonwch eich atebion i ni erbyn: **14 Ebrill 2025**.



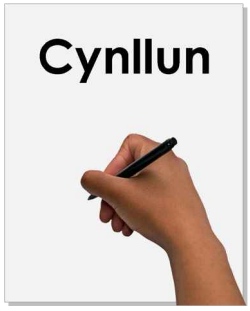
Rydych chi'n gallu e-bostio'r ffurflen at: northwalesregionaltransportplan@arup.com



Neu ei bostio i: **FREEPOST UGC / ANW**



Fe fyddwn ni'n gwrando ar beth mae pobl yn ei ddweud.



Yna fe fyddwn ni'n gwneud cynllun terfynol yn haf 2025.

Mae Hawdd ei Ddeall Cymru wedi gwneud y ddogfen yma yn Hawdd ei Ddeall gan ddefnyddio **Photosymbols**. I ddweud wrthyn ni beth rydych chi'n feddwl am y fersiwn hawdd ei ddeall yma, cliciwch yma.

Rhiftrwydded Photosymbols 4035272477

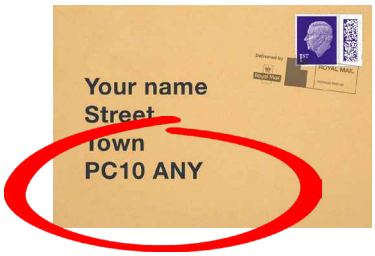
Cwestiynau amdanoch chi



Does dim rhaid i chi ateb y cwestiynau amdanoch chi. Ond fe fydd yn ein helpu i ddysgu mwy am bwy sy'n cymryd rhan.

Dywedwch wrthyn ni beth ydy eich:

Cod post:



Enw Llawn:



Oed:



Rhyw:



Cyfeiriad ebost:





Ydych chi'n cyfrif eich hun yn anabl?

☐ Ydw

☐ Nac ydw



Oes gennych chi swydd?

☐ Oes

☐ Nac oes

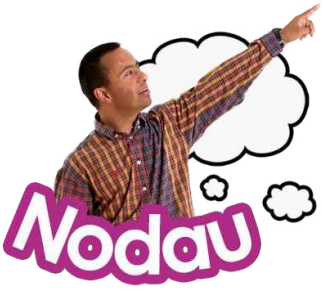


Ydych chi mewn addysg neu hyfforddiant?

☐ Ydw

☐ Nac ydw

Cwestiynau am y cynllun



1. Faint ydych chi'n cytuno â'r newidiadau rydyn ni eisiau eu gwneud yn y cynllun?

- ☐ Cytuno'n gryf
- ☐ Cytuno
- ☐ Dim un ohonyn nhw
- ☐ Anghytuno
- ☐ Anghytuno'n gryf



2. Dywedwch wrthyn ni beth rydych chi'n feddwl am y cynllun. Ac unrhyw syniadau sydd gennych chi:



3. Ydych chi'n cytuno â sut fyddwn ni'n edrych dros y cynllun?

- ☐ Cytuno'n gryf
- ☐ Cytuno
- ☐ Dim un ohonyn nhw
- ☐ Anghytuno
- ☐ Anghytuno'n gryf



4. Dywedwch wrthyn ni am unrhyw farn neu syniadau sydd gennych chi am edrych dros y cynllun yma:



5. Oes yna unrhyw beth arall rydych chi eisiau ei ddweud am y cynllun?

Sut rydyn ni'n edrych ar ôl eich gwybodaeth bersonol



Mae cwmni o'r enw Arup yn rheoli'r holiadur yma i ni.



Fydd eich gwybodaeth breifat ddim yn cael ei rhannu ag unrhyw un arall. Fe fyddwn ni'n gwneud yn siŵr bod eich gwybodaeth yn cael ei chadw'n ddiogel ac yn breifat.



Fyddwn ni ddim yn rhannu eich gwybodaeth bersonol gyda'ch atebion i'r cwestiynau.



Cysylltwch â ni os ydych chi eisiau rhagor o wybodaeth am hyn. Rydych chi'n gallu:

Ffôn: 01172 405 350

Neu ebostiwch:
northwalesregionaltransportplan@arup.com

Easy Read

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Our plan for transport in North Wales

We want to know what you think








This document was written by the **Ambition North Wales**. It is an easy read version of '**North Wales Regional Transport Plan**'.

March 2025

How to use this document

This is an easy read document. You may still need support to read it. Ask someone you know to help you.

Where the document says **we**, this means **Ambition North Wales.** For more information contact:

Website: Ambition North Wales | North Wales Regional Transport Plan (draft) - Public Consultation

Email: northwalesregionaltransportplan@arup.com

Phone: 01172 405 350

Easy Read Wales made this document into Easy Read using **Photosymbols**. To tell us what you think about this easy read version, click here.

Photosymbols Licence number 403527247

Contents

About this plan **4**

What we want to change **6**

Changes to trains 7

Trunk roads 8

Bus 9

Coach and community transport 10

Walking, wheelchairs and cycling 11

Ports and freight 12

Roads, streets and parking 13

Access to airports 14

Digital connection 15

Travel behaviour 17

Better connections 18

Planning 18

Checking this plan **19**

Have your say **20**

About this plan

We are **Ambition North Wales**.



We are made up of the 6 councils in North Wales. And some universities and colleges.

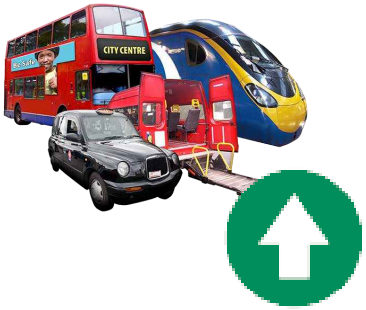


We have worked together to make this plan.



It is really important that people can get around easily in North Wales. For example, it should be easy for people to:

- get to work,
- go to school,
- go shopping
- and many other things.



We have made this plan to improve transport in North Wales.



It says what needs to be done in the next 5 years.



We would like to know what you think about this plan.

What we want to change



We want it to be safer to walk, cycle, use wheelchairs and use public transport.



We want public transport to be cheaper.



We want buses and trains to run more often and on time.



We want buses and trains to be better for the environment.



We want it to be easier to plan journeys using the internet and phones.



Some of the changes we want to make are:

Changes to trains



Railways in North Wales are run by the UK Government. So local councils have no control over them.



But we would like to see these things improved:

- North Wales Main Line and Chester Station
- Borderlands Line and Padeswood
- Shotton Station Interchange
- New Station at Deeside Industrial Park
- Shrewsbury – Wrexham – Chester Line
- Conwy Valley and Cambrian Coast Lines

Trunk roads



This means really large, main roads. They connect places to make it easier for people to travel long distances, and to deliver goods.

We do not control these roads. But we would like to see:



- The roads improved. So they are safer and less busy.



- Better connections across the Menai Strait.

Bus



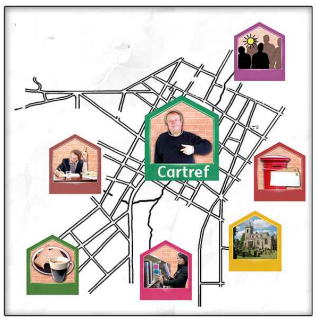
We want buses to be better for the environment.



We want more buses going to more places.



There should be buses at least every hour between main towns. From 7am to 10pm.



Buses should connect villages to large towns at least 3 times a day.



We will support the Welsh Government with how bus services are managed.

Coach and community transport



Coaches can be useful for long trips. And for routes buses do not cover.



We support the services called '**Fflecsi**' and '**Ring and Ride**'. These are transport services that can pick you up and drop you off in places more easier for you.



We want '**Sherpa'r Wyddfa**' to keep going. This is a bus service that travels around Yr Wyddfa. We want this service to connect with other buses and trains better.



We want more coach services between towns and cities where there are no trains.

Walking, wheelchairs and cycling



We want it to be easier to do these things.

We want to see changes like:



- Make it quicker and safer to do these things



- Support hiring bikes and other equipment in a safe way. And that people can afford.

Ports and freight



This is about moving products by ships and lorries.

Some of the changes we want to see are:



- Improve ports and have more jobs there



- Make services for drivers of big lorries safer and easier



- Improve using clean fuel. For example, electric vehicles



- Use more railways to move products. This is better for the environment.

Roads, streets and parking



We want people to travel in ways that are cleaner for the environment.



But we know many journeys still need to be made by car. For example, in countryside areas.



We want roads to be safe and in good condition.



We will help people think about greener ways of travelling. This means travel that is better for the environment.



We want our streets and areas to feel safe. We will look into our car parks and costs.



We will support car sharing schemes. This is where people travelling to the same place, travel together in 1 car.

Access to airports



There are 3 large airports close to North Wales. They are in Liverpool, Manchester and Birmingham.



There is also Anglesey Airport for short flights.



We want to make it easier to travel to airports.

Digital connection



The Welsh Government wants many more people to work away from their office.



This will help reduce traffic and pollution.



So it is important that people can get online and use computers easily.

Some changes we want to see are:



- Better local working hubs



- More training on computers and online services



- Better online information about public transport services and times.

Travel behaviour



We want people to have more choices about travel.



We want people to make good choices about travel. For example, thinking about the environment.



We want people to get the information they need about travel easily.

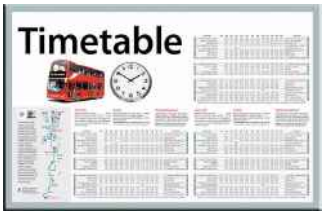


We want visitors to use public transport and support tourism in the area.

Better connections



People often have to use more than 1 type of transport for a trip. It should be easier to do so.



The different types of transport need to connect together well.



This includes tickets being used on more than one type of transport. And better timetables.

Planning



Planning for cities and towns needs to think more about transport and links.

Checking this plan



We will check how well the goals of this plan are being achieved.



There will be regular meetings about developments and updates.



We will write a report every year for the Welsh Government. And a bigger report every 3 years.

Have your say



We want to know what you think about this plan.



You can call us and speak to us on: 01172 405 350.



You can also complete the questionnaire online here: https://northwalesregionaltransportplan.virtual-engage.com/



You can download the form with the questions here: Draft: Regional Transport Plan North Wales.



Then email it back to:
northwalesregionaltransportplan@arup.com



We can also post you a questionnaire. Please call us on 01172 405 350. Or email us at:
northwalesregionaltransportplan@arup.com

A.2 Byrddau Arddangos yr Arddangosfa (Cymraeg a Saesneg)

Croeso

Croeso i'n hymgynghoriad ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol arfaethedig ar gyfer Gogledd Cymru.

Darllenwch y wybodaeth sy'n cael ei harddangos a darganfod sut y gallwch chi roi eich adborth ar ein cynigion drwy'r panel 'Dweud eich dweud'. Mae'r ymgynghoriad hwn yn cael ei gynnal gan Uchelgais Gogledd Cymru, sy'n cynrychioli Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, sy'n gyfrifol am y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Pwy yw Uchelgais Gogledd Cymru?
Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn gyd-bwyllgor a chorff sy'n gwneud penderfyniadau sy'n goruchwylio Cynllun Twf Gogledd Cymru, cytundeb a fydd yn cynhyrchu cyfanswm buddsoddiad o dros £1 biliwn i Ogledd Cymru er mwyn creu dros 4000 o swyddi newydd erbyn 2036. Uchelgais Gogledd Cymru fydd yn ysgwyddo cyfrifoldebau Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, ac wrth symud ymlaen gobeithiwn y byddwch yn clywed llawer mwy amdanom wrth i ni helpu i lunio Gogledd Cymru fwy bywiog, cynaliadwy a gwydn.

Beth yw Cyd-bwyllgor Corfforedig?
Mae Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CJCs) yn sefydliadau llywodraeth ranbarthol newydd sydd â phwerau a dyletswyddau tebyg i awdurdodau lleol yng Nghymru, ac maent yn gyfrifol am les economaidd, cynllunio defnydd tir strategol, a chynllunio trafnidiaeth rhanbarthol. Mae ein Cyd-bwyllgor Corfforedig yma yn y Gogledd yn cynnwys cynrychiolwyr o'r chwe chyngor sef Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Gwynedd, Ynys Môn, a Wrecsam, yn ogystal ag Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri ar gyfer materion cynlluni.

Pam ein bod angen Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol? Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn ein helpu i ymdrin â materion trafnidiaeth lleol a rhanbarthol yn awr ac yn y dyfodol dros y 5 mlynedd nesaf (2025-2030) drwy ddarparu fframwaith ar gyfer penderfyniadau ar fuddsoddiad yn y dyfodol. Bydd yn disodli'r angen am gynlluniau trafnidiaeth lleol ac mae'n hanfodol er mwyn sicrhau y gall Gogledd Cymru gyfrannu at gyflawni strategaethau cenedlaethol ochr yn ochr â blaenoriaethau rhanbarthol a lleol, gan adeiladu ar y gwaith helaeth sydd eisoes wedi'i wneud a'i gynllunio. Yn y dyfodol, bydd cyllid trafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn cyd-fynd â Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ledled Cymru.

Am beth yr ydym eisiau eich barn?
Rydym eisiau gwybod beth yw eich barn am ein fersiwn ddrafft o'r **Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol,** ei weledigaeth, amcanion, polisïau ac ymyraethau.

Er mwyn helpu i sicrhau ein bod yn cyrraedd ein targedau a'n hamcanion, megis y rhai sy'n gysylltiedig â newid hinsawdd a dulliau cynaliadwy o deithio, rydym wedi paratoi ein **Cynllun Monitro a Gwerthuso.** Hoffem wybod a ydych yn cytuno â'n dull arfaethedig o fonitro a gwerthuso llwyddiant ein polisïau a'n hymyraethau.

Mae ein **Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol** yn cefnogi ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n nodi'r ymyraethau y bydd ein hawdurdodau lleol yn eu datblygu. Hoffem wybod a ydych yn cytuno â'n blaenoriaethau a awgrymir i'w cyflawni dros yr ychydig flynyddoedd nesaf.

Mae ein **Harfarniad Llesiant Integredig** hefyd yn cefnogi ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n cynnwys yr asesiadau effaith yr ydym wedi'u cynnal i ystyried materion fel yr amgylchedd, iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth. Hoffem ddeall a ydych yn cytuno â'n harfarniad a'n hasesiadau i sicrhau ein bod yn gwneud y mwyaf o gyfraniad trafnidiaeth at les ledled Gogledd Cymru.

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft yn amlinellu'r weledigaeth, yr amcanion a'r polisïau a'r ymyraethau strategol ar gyfer gwella'r rhwydwaith trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru dros y pum mlynedd nesaf.

Rydym am greu rhwydwaith trafnidiaeth integredig diogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles yng Ngogledd Cymru. Mae ein hamcanion yn glir: gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol, gwella hygyrchedd a'r dewis o drafnidiaeth, galluogi datgarboneiddio trwy'r newid i fflyd dim allyriadau, a meithrin twf economaidd cynaliadwy a chynhwysol.

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft yn crynhoi'r heriau a'r cyfleoedd unigryw i Ogledd Cymru ac yn amlinellu ein polisïau ac ymyraethau strategol ar draws gwahanol ddulliau o deithio, gan gynnwys rheilffyrdd, ffyrdd, bws, cerdded a beicio. Rydym yn cydnabod bod cael mynediad at wybodaeth gywir a chyfredol ar gyffyrddiad botwm yn gallu moderneiddio a thrawsnewid profiad cymudwyr felly mae arwyddocâd cysylltedd digidol yn cael ei gynyddu yn ein Cynllun drafft.

Mae ein cynigion hefyd yn canolbwyntio ar newid ymddygiad a lleihau'r angen i deithio mewn car, er enghraifft drwy integreiddio trafnidiaeth â datblygu economaidd a chynllunio defnydd tir yn well. Rydym hefyd yn ystyried anghenion ein systemau ynni wrth i ni gynyddu ein dibyniaeth ar ffynonellau tanwydd cynaliadwy amgen, fel cerbydau trydan.

Mae'r ymgynghoriad hwn a'r dogfennau drafft ategol yn cynrychioli ymdrechion cyfunol Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, ei Is-bwyllgor Trafnidiaeth, a'n partneriaid, gan gynnwys awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru ac Arup - sydd wedi darparu cyngor arbenigol i lywio ei ddatblygiad. Rydym nawr eisiau eich barn ar ein cynigion i'n helpu i lunio a datblygu ein cynlluniau.



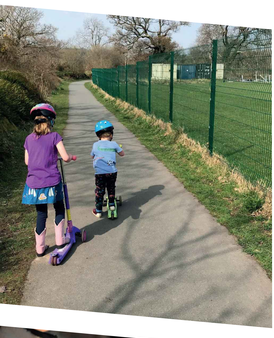
Cynllun Monitro a Gwerthuso

Mae ein Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft yn nodi sut rydym yn bwriadu monitro a gwerthuso cynnydd ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, ei bolisïau a'i amcanion. Uchelgais Gogledd Cymru, fel Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, fydd yn gyfrifol am fonitro a gwerthuso, gan weithio gydag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru i gasglu data a thracio cynnydd yn erbyn ein mesurau a'n dangosyddion arfaethedig.

Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cynnwys mesurau allweddol ac ategol yn seiliedig ar amcanion y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yr Arfarniad Llesiant Integredig, a chysylltiadau agos â Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae mesurau allweddol yn cynnwys mynediad at gludiant cyhoeddus, gweithio o bell, teithio llesol (cerdded, olwyno a beicio), gwasanaethau bysiau, a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr. Bydd y dull hwn yn helpu i ddangos sut mae ein cynnydd rhanbarthol yn cyfrannu at dargedau cenedlaethol ar gyfer newid moddol a datgarboneiddio.

Er mwyn helpu'r CJC ac awdurdodau lleol i ymgymryd â'r gwaith monitro a'r gwerthusiad a'i flaenoriaethu, rydym wedi datblygu Teclyn Monitro a Gwerthuso Gogledd Cymru i helpu i dracio a chofnodi data a chynnydd dros gyfnod y cynllun.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cyflwyno adroddiadau blynyddol i Lywodraeth Cymru a bydd gwerthusiad cynhwysfawr yn cael ei baratoi ar ôl tair blynedd i asesu a yw'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyflawni ei ddeilliannau disgwyliedig, gan ddarparu gwerth am arian ac a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol. Bydd hyn yn bwydo i mewn i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol dilynol, a'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol yn y dyfodol.











Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft yn amlinellu'r camau penodol sydd eu hangen i weithredu'r amcanion a'r polisïau ehangach a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae'n nodi'r ymyraethau fydd ein hawdurdodau lleol yn eu datblygu dros y 5 mlynedd nesaf. Mae'n cynnwys ein blaenoriaethau dros amser, gan ystyried costau, effeithiau a chyfraniadau tebygol i'n hamcanion rhanbarthol. Nid yw'n cynnwys cynlluniau 'cefnffyrdd' strategol, na phrosiectau rheilffyrdd, a fyddai'n cael eu darparu gan gyrff eraill fel Llywodraeth Cymru a Network Rail.

Er bod ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'i Gynllun Monitro a Gwerthuso ategol yn amlinellu'r hyn yr ydym am ei gyflawni, gan osod targedau priodol yn unol â'n hamcanion, mae ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi sut rydym yn bwriadu cyflawni'r deilliannau yr ydym eu heisiau (gan ystyried materion fel fforddiadwyedd, cyflawniad a rheolaeth) a phryd (gan gynnwys amserlenni).

Mae ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi rhestr flaenoriaeth o'r cynlluniau y bydd ein hawdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru yn eu datblygu i helpu i gyflawni ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a oruchwylir gan Uchelgais Gogledd Cymru fel Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd. Bydd hyn yn golygu gweithio'n agos gyda Thrafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru ochr yn ochr â phartneriaid eraill fel y bo'n briodol. Drwy gydweithio, rydym wedi ystyried cynlluniau a'u cyfraniad i'n hamcanion, a materion gan gynnwys effeithiau tebygol ar yr amgylchedd, cynllunio defnydd tir, derbynioldeb a chyflawniad rhanddeiliaid.

Mae hyn er enghraifft wedi ein helpu i feddwl sut y gallai cynllun helpu i gyfrannu at newid dulliau teithio, datgarboneiddio, a pha gostau a buddion allai ei gael. Drwy ddilyn y dull hwn, rydym wedi nodi ein blaenoriaethau dros y blynyddoedd nesaf, yn y tymor byr, canolig a thymor hwy.

Bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth a ddarperir gan ein hawdurdodau lleol yn cael ei ddyrannu'n seiliedig ar y cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Yn bwysig, mae Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â'i gynlluniau ar gyfer proses moderneiddio grantiau, sy'n ceisio dod â nifer o grantiau trafnidiaeth lleol ynghyd, gan alinio'r ffrydiau ariannu hyn gyda'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u Cynlluniau Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Nod hyn yw rhoi mwy o allu i ni wneud penderfyniadau o ran sut mae arian grant trafnidiaeth lleol yn cael ei wario. Drwy ddyrannu cyllid i drafnidiaeth ranbarthol, bydd hyn hefyd yn helpu i leihau'r baich gweinyddol ar ein hawdurdodau lleol. Byddwn yn parhau i weithio gyda'n partneriaid i adnabod ffynonellau cyllid ar lefel leol, ranbarthol, genedlaethol a'r DU i ddatblygu ein cynlluniau ar gyfer rhwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy o ansawdd uchel ledled gogledd Cymru.



Arfarniad Llesiant Integredig

Mae angen Arfarniad Llesiant Integredig fel rhan o Ganllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru. Mae ein Hasesiad Llesiant Integredig ar gyfer Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft Gogledd Cymru yn dangos sut y bydd ein polisïau yn cyfrannu at lesiant. Mae hyn yn cynnwys ystyried effeithiau sy'n gysylltiedig â materion fel yr amgylchedd, iechyd, cydraddoldeb, diwylliant a'r Gymraeg, hawliau plant a bioamrywiaeth.

Nid ymarfer 'ticio bocs' yn unig yw Arfarniad Llesiant Integredig. Yn ogystal â chyflawni'r ddyletswydd statudol ar gyfer ystod o asesiadau effaith, rhaid defnyddio deilliannau'r asesiad i ddangos sut yr eir i'r afael â llesiant; cynnwys buddion yn y dyluniad ac eithrio unrhyw effeithiau niweidiol posibl o'r dyluniad. Mae Arfarniad Llesiant Integredig yn mynd i'r afael â phedwar cwestiwn allweddol yn seiliedig ar y pedwar uchelgais yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru:

Sut fydd y rhaglen neu'r prosiect o fudd i bobl a chymunedau? (cydraddoldeb, iechyd, diogelwch a hyder)

Sut y bydd o fudd i'r amgylchedd? (lleihau allyriadau carbon, buddiol i fioamrywiaeth a gwytnwch ecosystemau a lleihau gwastraff)

Sut y bydd o fudd i leoedd a'r economi? (creu lleoedd, arloesi, cludo)

Sut y bydd o fudd i ddiwylliant a'r Gymraeg? (y celfyddydau a chwaraeon a'r amgylchedd hanesyddol)

Wrth helpu i ateb y cwestiynau hyn, mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn cyfuno gofynion sawl asesiad effaith, gan gynnwys rhai sy'n statudol, fel Asesiad Amgylcheddol Strategol ac Asesiad Effaith Cydraddoldeb, ymhlith eraill. Mae hefyd yn cynnwys asesiadau anstatudol fel Asesiad o'r Effaith ar Iechyd, ac eraill sy'n ystyried ardaloedd gwledig a newid hinsawdd.

Mae'r prif ganfyddiadau yn cynnwys:

Effeithiau cadarnhaol

Gwell mynediad at wasanaethau, llai o unigedd cymdeithasol, gwell iechyd corfforol a meddyliol, a chefnogaeth ar gyfer twf economaidd.

Effeithiau negyddol

Effeithiau niweidiol posibl ar fioamrywiaeth, sŵn, llygredd aer ac ansawdd dŵr o ddatblygiad isadeiledd.

Gwnaed argymhellion i helpu i osgoi neu liniaru effeithiau negyddol, megis ymgorffori mesurau diogelu bioamrywiaeth, sicrhau hygyrchedd mewn dylunio trafnidiaeth, a hyrwyddo'r defnydd o gerbydau dim allyriadau. Yn gyffredinol, rydym o'r farn bod gan y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol y potensial i wella llesiant trigolion Gogledd Cymru trwy hyrwyddo datrysiadau trafnidiaeth cynaliadwy ac integredig sy'n diwallu anghenion y cymunedau y maent yn anelu at eu gwasanaethu.



Dweud eich dweud

Rydym yn gwahodd eich adborth ar ein cynigion ar gyfer ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer Gogledd Cymru. Mae ein hymgynghoriad cyhoeddus yn rhedeg o 20 Ionawr 2025 am 12 wythnos. Anfonwch eich ymateb atom erbyn 23:59 ar 14 Ebrill 2025. Efallai na fydd ymatebion a dderbynnir ar ôl hynny yn cael eu hystyried.

Gallwch ymateb i'r ymgynghoriad hwn drwy gwblhau ein holiadur ar-lein yn yr ystafell arddangos rithwir hon trwy glicio ar yr eicon papur ar waelod y bwrdd arddangos hwn, neu a welir yn y panel llywio yn y sgrin ystafell arddangos rithwir hon.

Fel arall, gallwch lawrlwytho copi electronig trwy glicio ar y ddogfen holiadur, y gallwch ddod o hyd iddi wedi'i gosod ar y bwrdd yn yr ystafell arddangos rithwir hon.

Gallwch e-bostio eich ymatebion at **northwalesregionaltransportplan@arup.com** neu ysgrifennu atom a phostio copïau printiedig o'r holiadur i: **FREEPOST UGC / ANW.**

Os oes gennych gwestiynau am yr ymgynghoriad, gallwch gyfeirio at ein dogfen Cwestiynau Cyffredin (FAQ), sydd hefyd ar gael i'w gweld ar y bwrdd yn yr ystafell arddangos rithwir hon.

Gallwch hefyd siarad â'n tîm prosiect, neu ofyn am gopïau papur a fformatau amgen drwy gysylltu â thîm y prosiect ar y cyfeiriad e-bost uchod neu ein ffonio ni ar **01172 405 350.**

Gallwch weld copi papur o'n Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn y rhan fwyaf o adeiladau llyfrgell, canolfannau cymunedol, colegau a phrifysgolion lleol ledled Gogledd Cymru. Os nad ydych yn siŵr, cysylltwch â ni i gadarnhau cyn i chi wneud ymweliad drwy anfon e-bost atom neu ein ffonio.

Gall awdurdodau lleol drefnu igwyddiadau lleol i helpu pobl i drafod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac annog cyfranogiad yn yr ymgynghoriad. Cysylltwch â'ch awdurdod lleol os ydych chi am wybod mwy. Hefyd, gellir hysbysebu manylion unrhyw ddigwyddiadau awdurdodau lleol ar wefan Uchelgais Gogledd Cymru yn ystod y cyfnod ymgynghori.

Beth fydd yn digwydd nesaf

Byddwn yn ystyried yr holl adborth a gawn yn ofalus a bdd yn cael ei ddefnyddio i ddiweddaru a chwblhau ein cynlluniau, a fydd yn cael eu hanfon at Lywodraeth Cymru i'w cymeradwyo yng **ngwanwyn 2025.** Rydym yn bwriadu cyhoeddi a mabwysiadu ein cynlluniau yn **haf 2025.**

Byddwn yn llunio adroddiad ymgynghori i esbonio sut mae eich adborth wedi'i ystyried. Gellir llunio cofnod o sylwadau y gellid eu cyhoeddi. Bydd eich adborth, gan gynnwys unrhyw sylwadau, yn ddienw ac ni fyddant yn cael eu priodoli i unrhyw unigolyn na sefydliad.

Wrth i ni symud ymlaen, rydym wedi ymrwymo i weithio ar y cyd i weithredu ein cynlluniau a chyflawni ein gweledigaeth ar y cyd ar gyfer Gogledd Cymru bywiog, cynaliadwy a gwydn. Rydym yn eich gwahodd i ymuno â ni ar y daith hon, wrth i ni ymdrechu i greu system drafnidiaeth integredig sydd o fudd i bawb ac sy'n cefnogi dyfodol ffyniannus a llewyrchus i Ogledd Cymru a thu hwnt.

Welcome

Welcome to our consultation on the proposed Regional Transport Plan for North Wales.

Please read the information on display and find out how you can provide your feedback on our proposals via the 'Have your say' panel. This consultation is being undertaken by Ambition North Wales, representing the North Wales Corporate Joint Committee, which is responsible for the Regional Transport Plan.

Who is Ambition North Wales?
Ambition North Wales is a joint committee and decision-making body overseeing the North Wales Growth Deal, which is an agreement that will generate a total investment of over £1 billion for North Wales in order to generate over 4000 new jobs by 2036. Ambition North Wales will take on the responsibilities of the North Wales Corporate Joint Committee, and moving forwards we hope you will hear about us a lot more as we help shape a more vibrant, sustainable and resilient North Wales.

What is a Corporate Joint Committee?
Corporate Joint Committees (CJCs) are new regional government organisations with similar powers and duties to local authorities in Wales, and are responsible for economic well-being, strategic land use planning, and regional transport planning. Our North Wales Corporate Joint Committee includes representatives from the six councils of Conwy, Denbighshire, Flintshire, Gwynedd, Isle of Anglesey, and Wrexham, as well as Eryri National Park Authority for planning matters.

Why do we need a Regional Transport Plan? This Regional Transport Plan will help us to address current and future local and regional transport issues over the next 5 years (20252030) by providing a framework for decisions on future investment. It will replace the need for local transport plans and is essential for ensuring that North Wales can contribute to the delivery of national strategies alongside regional and local priorities, building on the extensive work already undertaken and planned. In the future, the Welsh Government funding of transport will be aligned to Regional Transport Plans across Wales.

What do we want your views on?
We want to know what you think about our draft **Regional Transport Plan,** its vision, objectives, policies and interventions.

To help ensure we meet our targets and objectives, such as those related to climate change and sustainable forms of transport, we have prepared our **Monitoring and Evaluation Plan.** We'd like to know if you agree with our proposed approach to monitoring and evaluating the success of our policies and interventions.

Supporting our Regional Transport Plan is our **Regional Transport Delivery Plan,** which sets out the interventions our local authorities will be progressing. We'd like to know whether you agree with our suggested priorities for delivery over the next few years.

Also supporting our Regional Transport Plan is our **Integrated Well-being Appraisal,** which includes the impact assessments we have undertaken to consider issues such as the environment, health, equality, and biodiversity. We'd like to understand if you agree with our appraisal and assessments to make sure that we maximise transport's contribution to wellbeing across North Wales.

The North Wales Regional Transport Plan

Our draft Regional Transport Plan outlines the vision, objectives, and strategic policies and interventions for improving the transport network in North Wales over the next five years.

We want to create a safe, sustainable, affordable, resilient, and effective integrated transport network that supports economic growth, prosperity, and well-being in North Wales. Our objectives are clear: to improve digital connectivity and local services, enhance accessibility and transport choice, enable decarbonisation through the transition to a zero-emission fleet, and foster sustainable and inclusive economic growth.

Our draft Regional Transport Plan captures the unique challenges and opportunities for North Wales and outlines our strategic policies and interventions across various modes of transport, including rail, road, bus, walking and cycling. We recognise that having access to accurate and up to date information at the touch of a button can modernise and transform commuter experience therefore the significance of digital connectivity is amplified in our draft Plan.

Our proposals also focus on behaviour change and reducing the need to travel by car, for example by better integrating transport with economic development and land use planning. We also consider the needs of our energy systems as we increase our reliance on alternative sustainable fuel sources, such as electric vehicles.

This consultation and supporting draft documents represent the collective efforts of the North Wales Corporate Joint Committee, its Transport Sub-Committee, and our partners, including local authorities, Transport for Wales, the Welsh Government and Arup - who have provided expert advice to inform its development. We now want your views on our proposals to help us shape and progress our plans.



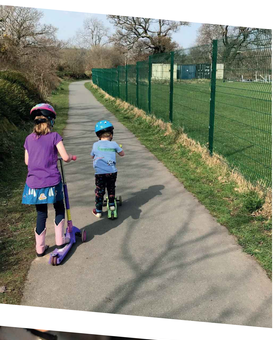
Monitoring and Evaluation Plan

Our draft Monitoring and Evaluation Plan sets out how we intend to monitor and evaluate the progress of our Regional Transport Plan, its policies and objectives. Ambition North Wales, as the North Wales Corporate Joint Committee, will be responsible for monitoring and evaluation, working with local authorities and Transport for Wales to undertake data collection and track progress against our proposed measures and indicators.

The Monitoring and Evaluation Plan includes key and subsidiary measures based on the objectives of the Regional Transport Plan, the Integrated Well-being Appraisal, and closely links to the Wales Transport Strategy Monitoring Framework. Key measures include access to public transport, remote working, active travel (walking, wheeling and cycling), bus services, and reducing greenhouse gas emissions. This approach will help demonstrate how our regional progress is contributing to national targets for modal shift and decarbonisation.

To help the CJC and local authorities undertake and prioritise the monitoring and evaluation, we have developed the North Wales Monitoring and Evaluation Tool to help track and record data and progress over the plan period.

Ambition North Wales will submit annual reports to the Welsh Government and a comprehensive evaluation will be prepared after three years to assess whether the Regional Transport Plan is delivering its expected outcomes, providing value for money and whether there are any unintended consequences. This will feed into the subsequent Regional Transport Plan, and the future National Transport Delivery Plan.



















Regional Transport Delivery Plan

Our draft Regional Transport Delivery Plan outlines the specific actions needed to implement the broader objectives and policies set out in our Regional Transport Plan. It sets out the interventions our local authorities will be progressing over the next 5 years. It includes our priorities over time, taking into account likely costs, impacts, and contributions to our regional objectives. It does not include strategic 'trunk' road schemes, or rail projects, which would be delivered by other bodies such as the Welsh Government and Network Rail.

Whilst our Regional Transport Plan and its supporting Monitoring and Evaluation Plan outline what we want to achieve, setting appropriate targets in line with our objectives, our Regional Transport Delivery Plan sets out how we intend to achieve the outcomes we want (considering matters such as affordability, deliverability, and management) and when (including timescales).

Our Regional Transport Delivery Plan identifies a prioritised list of the schemes that our North Wales local authorities will progress to help deliver our Regional Transport Plan, overseen by Ambition North Wales as the North Wales Corporate Joint Committee. This will involve working closely with Transport for Wales and the Welsh Government alongside other partners as appropriate. By working collaboratively, we have considered schemes and their contribution to our objectives, and issues including likely impacts on the environment, land use planning, stakeholder acceptability and deliverability.

This has for example helped us think about how a scheme might help contribute to modal shift, decarbonisation, and what its costs and benefits might be. By taking this approach, we have identified our priorities over the next few years, in the short, medium and longer term.

The Welsh Government's funding for transport schemes to be delivered by our local authorities will be allocated based on the schemes included in the Regional Transport Delivery Plan. Importantly, the Welsh Government is progressing its plans for a grant modernisation process, which seeks to bring together several local transport grants, aligning these funding streams with the Regional Transport Plans and their Regional Transport Delivery Plans.

This aims to provide us with greater decision-making capability in how local transport grant funding is spent. By allocating funding to regional transport, this will also help to reduce the administrative burden on our local authorities. We will continue to work with our partners to identify sources of funding at a local, regional, national and UK level to progress our plans for a high-quality sustainable transport network across North Wales.



Integrated Well-being Appraisal

Integrated Well-being Appraisal is required as part of the Welsh Transport Appraisal Guidance. Our Integrated Well-being Appraisal for the draft North Wales Regional Transport Plan shows how our policies will contribute to well-being. This includes consideration of impacts related to issues such as the environment, health, equality, culture and Welsh language, children's rights and biodiversity.

Integrated Well-being Appraisal is not just a 'tick box' exercise. As well as meeting the statutory duty for a range of impact assessments, the assessment outcomes must be used to show how well-being has been addressed; designing in benefits whilst designing out any potentially harmful impacts. Integrated Well-being Appraisal addresses four key questions based on the four ambitions in the Wales Transport Strategy:

How will the programme or project benefit people and communities? (equality, health and safety and confidence)

How will it benefit the environment? (reducing carbon emissions, benefiting biodiversity and ecosystems resilience and reducing waste)

How will it benefit places and the economy? (place-making, innovation, freight)

How will it benefit culture and the Welsh language? (arts and sport and the historic environment)

In helping answer these questions, the Integrated Well-being Appraisal combines the requirements of several impact assessments, including ones that are statutory, such as Strategic Environmental Assessment, and Equalities Impact Assessment, among others. It also includes non-statutory assessments such as Health Impact Assessment, and others that consider rural areas and climate change.

Key findings include:

Positive impacts

Omproved access to services, reduced social isolation, enhanced physical and mental health, and support for economic growth.

Negative impacts

Potential adverse effects on biodiversity, noise, air pollution and water quality from infrastructure development.

Recommendations have been made to help avoid or mitigate negative impacts, such as incorporating biodiversity protection measures, ensuring accessibility in transport design, and promoting the use of zero-emission vehicles. Overall, we consider that the Regional Transport Plan has the potential to enhance the well-being of North Wales residents by promoting sustainable and integrated transport solutions which meet the needs of the communities they aim to serve.



Have your say

We invite your feedback on our proposals for our Regional Transport Plan for North Wales. Our public consultation runs from 20th January 2025 for 12 weeks. Please submit your response to us by 23:59 on 14th April 2025. Responses received after then may not be considered.

You can respond to this consultation by completing our online questionnaire in this virtual exhibition room by clicking on the paper icon at the bottom of this display board, or found in the navigation panel in this virtual exhibition room screen.

Alternatively, you can download an electronic copy by clicking on the questionnaire document, which you can find placed on the table in this virtual exhibition room.

You can email your responses to **northwalesregionaltransportplan@arup.com** or write to us and post printed copies of the questionnaire to: **FREEPOST UGC / ANW.**

If you have questions about the consultation you can refer to our FAQ document, also available to view from the table in this virtual exhibition room.

You can also speak to our project team, or request paper copies and alternative formats by contacting the project team on the email address above or call us on **01172 405 350.**

You can view a paper copy of our Regional Transport Plan at most local library, community centre, college and university buildings across North Wales. If unsure, please contact us to confirm before you make a visit by emailing or calling us.

Local authorities may arrange local events to help people discuss the Regional Transport Plan and encourage participation in the consultation. Please reach out to your local authority to find out more. Any details of local authority events may also be advertised on the Ambition North Wales website during the consultation period.

What will happen next

We will carefully consider all the feedback we receive, which will be used to update and finalise our plans, which will be sent to the Welsh Government for approval in the **Spring 2025.** We are aiming to publish and adopt our plans in **Summer 2025.**

We will produce a consultation report to explain how your feedback has been considered. A record of comments may be produced that could be published. Your feedback including any comments will be anonymised will not be made attributable to any individual or organisation.

As we move forward, we are committed to working collaboratively to implement our plans and achieve our shared vision for a vibrant, sustainable, and resilient North Wales. We invite you to join us on this journey, as we strive to create an integrated transport system that benefits everyone and supports a thriving and prosperous future for North Wales and beyond.

A.3 Sgrinluniau Ymgysylltiad Rhithwir

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Gogledd Cymru Ymgynghoriad cyhoeddus
North Wales Regional Transport Plan
Public consultation
Croeso
Welcome
Cynllun
Trafnidiaeth
Rhanbarthol
Gogledd Cymru

Cynllun Monitro a Gwerthuso
Monitoring and Evaluation Plan
Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol
Regional Transport Delivery Plan
Arfarniad Llesiant Integredig

Dweud eich dweud
Have your say

A.4 Lleoliadau Cadw

Lleoliad	Cyfeiriad
Canolfan Lôn Abaty	5-9 Lôn Abaty, Bangor LL57 2EA
Hwb Cymunedol Aberffraw	52 Stryd yr Eglwys, Aberffraw, Tŷ Croes LL63 5LQ
Llyfrgell Abergele	Stryd y Farchnad, Abergele, LL22 7BP
Llyfrgell Abermaw	Ffordd yr Orsaf, Abermaw, LL42 1LU
Canolfan Adnoddau Cymunedol Acton	Ffordd Owrtyn, Wrecsam LL12 7LB
Llyfrgell Amlwch	Ffordd Parys, Amlwch LL68 9AB
Canolfan Gymunedol Bagillt	Bagillt CH6 6BB
Y Bala	Heol Ffrydan, Y Bala LL23 7RU
Llyfrgell Gyhoeddus Bangor	Ffordd Gwynedd, Bangor LL57 1DT
Prifysgol Bangor	Gwynedd LL57 2DG
Llyfrgell Prifysgol Bangor	Prif Adeilad y Brifysgol, Ffordd y Coleg, Bangor LL57 2DG
Llyfrgell Biwmares	Ffordd yr Ysgol Ramadeg, Biwmares LL58 8AL
Llyfrgell Blaenau Ffestiniog	7 Stryd Maenofferen, Blaenau Ffestiniog LL41 3DH
Canolfan Gymunedol Bodelwyddan	Ronaldsway, Bodelwyddan, Y Rhyl LL18 5TE
Neuadd Gymunedol Brychdyn a Bretton	1 Brookes Ave, Brychdyn, Caer CH4 0RD
Llyfrgell Brychdyn	119 Ffordd Broughton Hall, Brychdyn, Caer CH4 0QO
Canolfan Gymunedol Bryn Cadno	Bryn Cadno, Bae Colwyn LL29 6DW
Llyfrgell Bwcle (adeilad a rennir gyda Connects)	Y Precinct, Ffordd Brunswick, Bwcle CH7 2EF

Lleoliad	Cyfeiriad
Llyfrgell Caernarfon	Allt Pafiliwn, Caernarfon LL55 1AS
Canolfan Ddiwylliant Conwy	Town Ditch Rd, Conwy LL32 8NU
Canolfan Dewi Sant	South Parade, Pensarn, Abergele LL22 7RG
Canolfan Ebeneser	Stryd y Bont, Llangefni LL77 7PN
Canolfan Esceifiog	Gaerwen LL60 6HS
Canolfan Glanhwfa	Ffordd Glanhwfa, Llangefni LL77 7EN
Canolfan Gymuned	Llys yr Eifl, Caernarfon LL55 2LJ
Canolfan Gymunedol Coed Mawr	1 Ffordd Coed Mawr, Bangor LL57 4TB
Canolfan Gymunedol Noddfa	Cil Peblig, Caernarfon LL55 2RS
Canolfan Penmynydd	Penmynydd, Llanfairpwllgwyngyll LL61 6PG
Canolfan Penrhosgarnedd	Penrhosgarnedd, BangorLL57 2NN
Canolfan Gymunedol Capel Curig	Canolfan Gymunedol Capel Curig, Betws-y-coedLL24 0EE
Llyfrgell Cefn Mawr	Lôn Plas Kynaston, Cefn Mawr, Wrecsam LL14 3AT
Llyfrgell Cerrigydrudion	Y Llyfrgell, Stryd y Brenin, Cerrigydrudion, Corwen LL21 9UB
Llyfrgell y Waun	Lôn y Capel, Y Waun, Wrecsam LL14 5NF
Clwb yr Efail	Stryd Berry, Conwy LL32 8DG
Llyfrgell Coedpoeth	1A Ffordd y Castell, Coedpoeth, Wrecsam LL11 3NU
Coleg Cambria	Amrywiol
Llyfrgell Cei Connah (adeilad a rennir gyda Connects)	Wepre Drive, Cei Connah, Glannau Dyfrdwy CH5 4HA
Canolfan Deuluol Gogledd Conwy, Abergele	Canolfan Dinorben, Rhodfa'r Faenol, Abergele LL22 7HT

Lleoliad	Cyfeiriad
Canolfan Deuluol Gogledd Conwy, Bae Colwyn	Canolfan Ffordd Douglas, 3 Ffordd Douglas, Bae Colwyn LL29 7PE
Canolfan Deuluol Gogledd Conwy, Llandudno	Eryl Wen, Plas Eryl, Llandudno LL30 2TX
Llyfrgell Corwen	Ffordd Llundain, Corwen LL21 0DR
Swyddfeydd y Cyngor, Rhuthun	Neuadd y Sir, Ffordd Wynnstay, Rhuthun LL15 1YN
Canolfan Chwaraeon a Chymunedol Craig-y-don	Heol y Frenhines, Craig-y-don Llandudno LL30 1TE
Llyfrgell Cricieth	Canolfan Encil y Coed, Stryd Fawr, Cricieth LL52 0RN
Canolfan Gweithgareddau CRNCA	Cefn Mawr, Wrecsam LL14 3PA
Cyngor Conwy	Coed Pella, Ffordd Conwy, Bae Colwyn LL29 7AZ
Canolfan Gymunedol David Hughes	1 Cadnant Ct, Biwmares LL58 8AL
Llyfrgell Glannau Dyfrdwy (a llyfrgell symudol)	Ffordd Caer, Glannau Dyfrdwy CH5 1SA
Llyfrgell Dinbych	Sgwâr y Neuadd, Dinbych LL16 3NU
Swyddfeydd Cyngor Sir Ddinbych, Y Rhyl	Russell House, Ffordd Churton, Y Rhyl LL18 3DP
Llyfrgelloedd Sir Ddinbych, swyddfeydd y Rhyl a Rhuthun	Rheoli Cyfathrebu ac Ymgyrchoedd, Gwasanaethau Cymorth Corfforaethol: Pobl, Cyngor Sir Ddinbych, Lefel 3, Neuadd y Sir, Ffordd Wynnstay, Rhuthun LL15 1YN
Llyfrgell Dolgellau	Ffordd y Bala, Dolgellau LL40 2YF
Llyfrgell Gymunedol Dyffryn Ogwen	Ffordd Coetmor, Bethesda, Bangor LL57 3NL
Neuadd Gymunedol Dyserth	Ffordd Cwm, Dyserth, Y Rhyl LL18 6BA
Canolfan Gymunedol Eirianfa	Llain y Ffatri, Dinbych LL16 3TS
Canolfan Gymunedol Ffrith a Llanfynydd	Stryd Fawr, Ffrith, Wrecsam LL11 5LH
Llyfrgell y Fflint	Stryd yr Eglwys, Y Fflint CH6 5AP
Sir y Fflint yn Cysylltu	Flintshire Connects, Stryd Fawr, Treffynnon, Sir y Fflint CH8 7TD
Swyddfeydd Cyngor Sir y Fflint	Stryd y Capel, Y Fflint, Sir y Fflint CH6 5BD
Canolfan Gymunedol Froncysyllte	1 Gate Rd, Froncysyllte, Llangollen LL20 7RH
Canolfan Gymunedol y Garth	Allt y Garth, Bangor LL57 2SY
Llyfrgell Gymunedol Gresffordd a'r Cyffiniau	GDCL, Lôn y Ficerdy, Gresffordd Wrecsam LL12 8UW
Neuadd Goffa Ymddiriedolaeth Gresffordd	Ymddiriedolaeth Gresffordd, Stryd Fawr, Gresffordd LL12 8PS

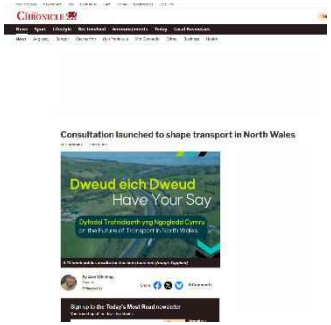
Lleoliad	Cyfeiriad
Campysau Grŵp Llandrillo (Rhos, Y Rhyl, Bangor, Parc Menai, Llwyn Brain, Llangefni, Pwllheli, Dolgellau)	Llandrillo Menai, Ffordd Penlan, Parc Menai, Bangor LL57 4HJ
Canolfan Gymunedol Gwelfor	Ffordd Tudur, Caergybi LL65 2DH
Llyfrgell a Chanolfan Adnoddau Gwersyllt	Second Ave, Gwersyllt, Wrecsam LL11 4ED
Canolfan Adnoddau Cymunedol Hightown	Ffordd y Ffiwsilwyr, Wrecsam LL13 7YF
Llyfrgell Caergybi	Neuadd y Farchnad, Stryd Stanley, Caergybi LL65 2DH
Llyfrgell Treffynnon	Canolfan Hamdden Treffynnon, Ffordd y Gogledd, Treffynnon CH8 7TQ
Llyfrgell Gymunedol yr Hôb	Ffagl Lane, Yr Hôb, Wrecsam LL12 9PY
HWB Cemaes	Ffordd Glascoed, Bae Cemaes LL67 0HN
Canolfan Gymunedol Johnstown	Heol Kenyon, Johnstown, Wrecsam LL14 2BE
Canolfan Gymunedol y Jiwbilî	Seabank Drive, Prestatyn LL19 7PP
Canolfan Gymunedol Neuadd y Brenin	Rhodfa'r Brenin, Prestatyn LL19 9AA
Canolfan Gymunedol Kingsland	Caergybi, LL65 2TF
Canolfan Gymunedol Bae Cinmel	Ffordd y Foryd, Bae Cinmel, Y Rhyl LL18 5BT
Llyfrgell Bae Cinmel	Canolfan Gymunedol, Ffordd Kendal, Bae Cinmel LL18 5BT
Canolfan Gymunedol Coed-llai	Stryd y Brenin, Coed-llai, Yr Wyddgrug CH7 4SB
Llyfrgell Coleg Cambria	Ffordd Parc y Gelli, Wrecsam Ll12 7AB
Canolfan Gymunedol Llanberis	Y Ganolfan, Llanberis LL55 4UR
Canolfan Ieuenctid a Chymunedol Llanddulas	Ffordd y Traeth, Llanddulas, Abergele LL22 8HB
Canolfan Gymunedol Llan-faes	17 Hampton Way, Llan-faes, Biwmares LL58 8LG
Canolfan Gymunedol Llanfairfechan	Ffordd y Pentref, Llanfairfechan LL33 2AB
Llyfrgell Llanfairfechan	Ffordd y Pentref, Llanfairfechan LL33 0AA
Canolfan Gymunedol Llanfwrog	Stryd Mwrog, Rhuthun LL15 1LE
Llyfrgell Llangefni a llyfrgelloedd symudol	Llyfrgell Llangefni, Lôn Y Felin, Llangefni LL77 7RT
Llyfrgell Llangollen	Stryd y Castell, Llangollen LL20 8NU
Llyfrgell Llanrwst	Glasdir, Llanrwst LL26 0DF
Llyfrgell Llai	Sgwâr y Farchnad, Llai LL12 0TR
Canolfan Adnoddau Parc Llai	Sgwâr y Farchnad, Canolfan Adnoddau Llai, Llai, Wrecsam LL12 0SA

Lleoliad	Cyfeiriad
Llyfrgell Bae Colwyn a Swyddfa'r Cyngor yng Nghoed Pella	Woodland Road West, Bae Colwyn LL29 7DH
Llyfrgell Bae Penrhyn	Ffordd Llandudno, Bae Penrhyn, Llandudno LL30 3NH
Llyfrgell Benllech	Min-yr-afon, Benllech, Tyn-y-gongl LL74 8TF
Llyfrgell Llandudno	48 Stryd Mostyn, Llandudno LL30 2SW
Llyfrgell Porthaethwy	Ffordd y Ffair, Porthaethwy LL59 5AS
Llyfrgell Mancot	Lôn Mancot, Mancot, Glannau Dyfrdwy CH5 2AH
Canolfan Gymunedol Maesgwyn	Lilac Way, Wrecsam LL11 2BB
Cymdeithas Gymunedol Meliden	10 Ffordd Talargoch, Meliden, Prestatyn LL19 8LA
Canolfan Gymunedol Millbank	Ffordd Bryn Gwyn, Caergybi LL65 1ST
Llyfrgell ac Amgueddfa'r Wyddgrug (adeilad a rennir gyda Connects)	Ffordd yr Iarll, Yr Wyddgrug CH7 1AP
Canolfan Gymunedol Mostyn	Ffordd Ddyfrdwy, Mostyn, Treffynnon CH8 9PF
Llyfrgell Nefyn	Rhodfa'r Môr, Nefyn, Pwllheli LL53 6EB
Canolfan Gymunedol Newry	1 Stryd Newry, Caergybi LL65 1LA
Canolfan y Dderwen	Ffordd Las, Y Rhyl LL18 2DY
Llyfrgell Owrtyn	Cocoa Rooms, Stryd Pen-y-llan, Owrtyn, Wrecsam LL13 0EE
Canolfan Gymunedol Parkfields	Ash Grove, Yr Wyddgrug CH7 1TB
Canolfan Gymunedol Penmaenmawr	Ffordd Conwy, Constitution Hill, Penmaenmawr LL34 6AB
Llyfrgell Penmaenmawr	Llyfrgell Penmaenmawr, Ffordd Bangor, Penmaenmawr LL34 6DA
Canolfan Gymunedol Pentre Gwyn	Ffordd Abenbury, Wrecsam LL13 0NT
Canolfan Gymunedol Pentre Helygain	Martins Hl, Pentre Helygain, Treffynnon CH8 8JE
Canolfan Gymunedol Pentredŵr	Pentredŵr, Llangollen LL20 8DG
Llyfrgell Penygroes	Canolfan Dechnoleg Dyffryn Nantlle, Heol y Dŵr, Penygroes LL54 6LR
Canolfan Gymunedol Plas Pentwyn	1A Ffordd y Castell, Coedpoeth, Wrecsam LL11 3NU
Porthi Dre	Ffordd Santes Helen, Caernarfon LL55 2YD
Llyfrgell Porthmadog	Stryd y Llan, Porthmadog LL49 9HX
Neuadd Gymunedol Prestatyn	1 Church Walks, Prestatyn LL19 9BY
Llyfrgell Prestatyn	Rhodfa'r Brenin, Prestatyn LL19 9AA

Lleoliad	Cyfeiriad
Llyfrgell Pwllheli	Stryd Penlan, Pwllheli LL53 5DE
Canolfan Gymunedol Rhosddu	Price's Lane, Wrecsam LL11 2NB
Llyfrgell Rhosllannerchrugog	Ffordd y Tywysog, Rhosllanerchrugog, Wrecsam LL14 1AB
Llyfrgell Rhosneigr	1 Awel-y-môr, Rhosneigr LL64 5UJ
Neuadd Bentref Rhosneigr	Stryd Fawr, Rhosneigr LL64 5UX
Canolfan Gymunedol Rhuddlan	5AW Stryd y Senedd, Rhuddlan, Y Rhyl
Llyfrgell Rhuddlan	9 Lôn y Ficerdy, Rhuddlan, Y Rhyl LL18 2UE
Cymdeithas Gymunedol y Rhyl	Ffordd Las, Y Rhyl LL18 2DY
Llyfrgell y Rhyl	Stryd yr Eglwys, Y Rhyl LL18 3AA
Llyfrgell Rhiwabon	Llyfrgell Rhiwabon, Caer Llan, Rhiwabon, Wrecsam LL14 6NH
Llyfrgell Rhuthun	Stryd y Llys, Rhuthun LL15 1DS
Canolfan Gymunedol Sandycroft	Sandycroft, Glannau Dyfrdwy CH5 2PD
Llyfrgell Llanelwy	Llyfrgell, Y Roe, Llanelwy LL17 0LU
Canolfan Gymunedol Sant Joseff	Rhodfa Brackley, Bae Colwyn LL29 7UU
Canolfan Gyfleoedd, Plas Madoc	Plas Madoc, Ffordd Hampden, Acrefair, Wrecsam LL14 3US
Canolfan Trinity, Llandudno	Rhodfa'r Drindod, Llandudno LL30 2TQ
Y Ganolfan Ieuenctid a Chymuned	Rhodfa Penrhyn, Bangor LL57 1LS
Canolfan Gymunedol Towyn	Ty'n y Coed, 9ES Ffordd Towyn, Towyn, Abergele
Neuadd Bentref Trearddur	Lôn y Traeth, Trearddur, Caergybi LL65 2YJ
Neuadd Bentref Trefnant	Neuadd y Pentref, A525 Trefnant, Dinbych LL16 5UG
Tŷ Calon	Tŷ Calon, Glannau Dyfrdwy CH5 1SA
Canolfan Gymunedol Tŷ Caradog	4 Ffordd Caradog, Prestatyn LL19 7PF
Tŷ Llywelyn	Ffordd Tŷ'r Orsedd, Llandudno LL30 1LA
Canolfan Gymunedol Tynewydd	19A Ffordd Tynewydd, Y Rhyl LL18 3ST
Llyfrgell Tywyn	Ffordd Neifion, Tywyn LL36 9HA
Canolfan Gymunedol Wellington	Ffordd Wellington, Y Rhyl LL18 1LE
Llyfrgell Wrecsam	Arweinydd Llyfrgelloedd Wrecsam, Llyfrgell Wrecsam, Ffordd Rhosddu, Wrecsam LL11 1AU
Llyfrgell Wrecsam	Ffordd Rhosddu, Wrecsam LL11 1AU

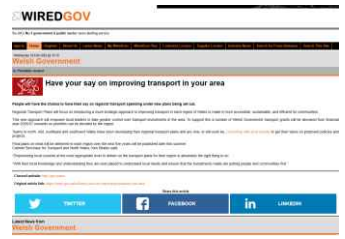
Lleoliad	Cyfeiriad
Campws Prifysgol Wrecsam	Swyddog Cyfathrebu a Marchnata Cyhoeddus, Prifysgol Wrecsam, Ffordd yr Wyddgrug, Wrecsam LL11 2AW
Y Ganolfan	Stryd Fawr, Porthmadog LL49 9LU
Y Ganolfan Pentrefelin	A497 Pentrefelin, Cricieth LL52 0PU
Yr Orsaf	Heol y Dŵr, Penygroes, Caernarfon LL54 6LP

A.5 Enghreifftiau o Gyhoeddusrwydd

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
20fed Ionawr 25	The Leader	Have Your Say on the Future of Transport in North Wales	https://www.leaderlive.co.uk/news/24870533.say-future-transport-north-wales/	
20fed Ionawr 25	Golwg360	Ymgynghoriad cyhoeddus ar ddyfodol trafnidiaeth yn y gogledd	Ymgynghoriad cyhoeddus ar ddyfodol trafnidiaeth yn y gogledd – Golwg360	
21ain Ionawr 25	North Wales Chronicle	Consultation launched to shape transport in North Wales	Consultation launched to shape transport in North Wales | North Wales Chronicle	

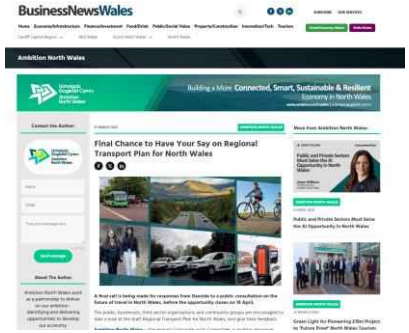
Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
21ain Ionawr 25	Business News Wales	Have Your Say on the Future of Transport in North Wales	https://businessnewswales.com/have-your-say-on-the-future-of-transport-in-north-wales/	
21ain Ionawr 25	North Wales Pioneer	Consultation launched to shape transport in North Wales	https://www.northwalespioneer.co.uk/news/24869286.consultation-launched-shape-transport-north-wales/?ref=rss	
21ain Ionawr 25	Rhyljournal.co.uk	Consultation launched to shape transport in North Wales	https://www.rhyljournal.co.uk/news/24869286.consultation-launched-shape-transport-north-wales/	
22ain Ionawr 25	Placenorthwest.co.uk	Input sought on Ambition North Wales transport vision	https://www.placenorthwest.co.uk/input-sought-on-ambition-north-wales-transport-vision/	

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
24ain Ionawr 25	Wrexham.com	Residents asked to help shape future of North Wales' travel networks	https://wrexham.com/news/residents-asked-to-help-shape-future-of-north-wales-travel-networks-264149.html	
24ain Ionawr 25	Llyr Gruffydd ar X	Launch of public consultation	https://x.com/LlyrGruffydd/status/1882785875530260923?mx=2	
21ain Chwefror 25	MSN	Public consultation launched to shape the future of travel across the region	Public consultation launched to shape the future of travel across the region	

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
14eg Chwefror 25	The Leader	Reversing long-term impact of austerity will take time'	Reversing long-term impact of austerity will take time' | The Leader	
19eg Chwefror 25	WiredGov	Have your say on improving transport in your area	https://www.wired-gov.net/wg/news.nsf/articles/Have+your+say+on+improving+transport+in+your+area+19022025141500?open	
21ain Chwefror 25	MSN	Public consultation launched to shape the future of travel across the region	Public consultation launched to shape the future of travel across the region	

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
26ain Chwefror 25	Business News Wales	New Eco-Tourism Drive Encourages Visitors to Explore North Wales by Train and Bus	New Eco-Tourism Drive Encourages Visitors to Explore North Wales by Train and Bus	
6ed Mawrth 25	The Leader	Campaign to bring back 'critical' A483 Wrexham Bypass congestion plan	https://www.leaderlive.co.uk/news/24986509.campaign-bring-back-critical-a483-wrexham-bypass-congestion-plan/	
6ed Mawrth 25	The Leader	Wrexham pledges rural bus support as Welsh franchise plans progress	https://www.leaderlive.co.uk/news/24987707.wrexham-pledges-rural-bus-support-welsh-franchise-plans-progress/	

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
25ain Mawrth 25	North Wales Live	Revival plan for controversial 'Red Route' road 'could cost every North Wales household £1,770'	https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/revival-plan-controversial-red-route-31275954	
25ain Mawrth 25	Daily Post.co.uk	Revival plan for controversial 'Red Route' road 'could cost every North Wales household £1,770'	https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/revival-plan-controversial-red-route-31275954	
25ain Mawrth 25	Deeside.com	Flintshire: Red Route rethink sparks outcry from wildlife trust	https://www.deeside.com/flintshire-red-route-rethink-sparks-outcry-from-wildlife-trust/	

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
26ain Mawrth 25	BBC News online	Fears for wildlife after road scheme revived	https://www.bbc.co.uk/news/articles/c7782j0evjko	
26ain Mawrth 25	The Leader	Controversial A55 'Red Route' emerges in transport plan	https://www.leaderlive.co.uk/news/25036711.controversial-a55-red-route-emerges-transport-plan/	
27ain Mawrth 25	Business News Wales	Final Chance to Have Your Say on Regional Transport Plan for North Wales	https://businessnewswales.com/final-chance-to-have-your-say-on-regional-transport-plan-for-north-wales/	

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
27ain Mawrth 25	Wrexham Council News	Come find out more about the regional Transport Plan for North Wales	https://news.wrexham.gov.uk/come-find-out-more-about-the-regional-transport-plan-for-north-wales/	
27ain Mawrth 25	WalesOnline	Toll charge' call over renewed proposal to build controversial 'Red Route' road	https://www.walesonline.co.uk/news/wales-news/toll-charge-call-over-renewed-31292874	
1af Ebrill	Chester Standard.co.uk	Controversial A55 'Red Route' emerges in transport plan	https://www.chesterstandard.co.uk/news/25052716.controversial-a55-red-route-emerges-transport-plan/	

Dyddiad	Cyhoeddiad/ Hysbysiad	Pennawd	Dolen	Delwedd o'r Erthygl
10fed Ebrill 25	The Leader	Welsh Government questioned over Delyn transport priorities	https://www.leaderlive.co.uk/news/25075527.welsh-government-questioned-delyn-transport-priorities/	
15fed Ebrill 25	Uchelgais Gogledd Cymru – Ambition North Wales on LinkedIn	YN CAU HEDDIW – CLOSING TODAY	https://www.linkedin.com/posts/ambitionnorthwales_bilingual-post-yn-cau-heddiw-activity-7317441675256094720-mL2Q?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAD5tDH8BR4Kv7_Gbp93YqkXf6X6ei8zcZk0	

A.6 Fe Wnaethoch chi Ddweud, Fe Wnaethon ni Wneud

Mae'r ddogfen hon yn darparu ymatebion i sylwadau a wnaed yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus ar Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (drafft) a'r dogfennau cysylltiedig.

Mae'r tabl isod yn rhoi trosolwg o sylwadau fesul themâu cyffredin, gydag ymateb ar gyfer pob un.

Mae'r ymatebion wedi llywio gwelliannau i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, yn ei ffurf derfynol, a'r dogfennau cysylltiedig.

Mae ymatebion gan Cyfoeth Naturiol Cymru a Cadw fel ymgynghoreion statudol yn cael eu hystyried yn Natganiad Ôl-fabwysiadu yr Arfarniad Llesiant Integredig.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Gweledigaeth ac Amcanion	Mae rhai ymatebwyr, er eu bod yn cytuno'n gyffredinol â gweledigaeth y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yn teimlo nad yw'n sôn am lesiant ac y dylai ganolbwyntio mwy ar drafnidiaeth gynaliadwy.	Er bod cyfeiriad at lesiant yn ein gweledigaeth, mae Arfarniad Llesiant Integredig cynhwysfawr wedi'i gwblhau i gefnogi'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n ystyried sut y bydd y polisïau yn cyfrannu at lesiant. Mae ein hamcanion a'n themâu trawsbynciol fel sydd wedi'u nodi yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ceisio ymgorffori trafnidiaeth gynaliadwy yn y cynigion.
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth gryf i weledigaeth ac amcanion y cynllun, gan nodi eu bod yn adlewyrchu'r targedau cenedlaethol ar gyfer newid dulliau teithio a datgarboneiddio trafnidiaeth.	Nodwyd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn annog ymrwymiad i hygyrchedd a chynhwysiant fel rhan o'r datganiad gweledigaeth. Byddai hyn yn adlewyrchu cryfderau'r Amcanion, gyda ffocws clir ar 'wella hygyrchedd a dewis trafnidiaeth.' Argymhellir bod yr holl Amcanion yn ystyried anghenion pobl anabl, gan gynnwys pobl ddall ac sy'n gweld yn rhannol, trwy ychwanegu manylion ar integreiddio technolegau cynorthwyol a nodweddion hygyrchedd corfforol. Bydd hyn yn galluogi ac yn helpu pawb i symud o gwmpas rhwydwaith trafnidiaeth gwell ac integredig yng Ngogledd Cymru.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i gryfhau ymrwymiad Uchelgais Gogledd Cymru i hygyrchedd a chynhwysiant fel rhan o'i ddatganiad gweledigaeth. Cyfeiriwyd ymhellach at integreiddio technolegau cynorthwyol a nodweddion hygyrchedd ffisegol yn adran cysylltedd digidol y cynllun i helpu pawb i symud o gwmpas rhwydwaith trafnidiaeth gwell ac integredig yng Ngogledd Cymru.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y byddai'n ddefnyddiol manylu ar sut mae amcanion yn gweithio i gyflawni'r weledigaeth ac i osod mwy o amcanion SMART (Cyraeddadwy, Amserol, Mesuradwy, Penodol, Uchelgeisiol, Synhwyrol) ar gyfer pob maes polisi. Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at Amcan 4 fel un sy'n arbennig o amwys, a bod y datganiad 'mwy o ystod o deithio o fewn 1 awr' yn cael ei ystyried yn un nad yw'n uchelgeisiol nac yn fesuradwy.	Mae ein pedwar amcan CAMPUS wedi'u datblygu ymhellach i 15 uchelgais cychwynnol y cytunwyd arnynt gydag awdurdodau lleol Gogledd Cymru, a manylir arnynt yn yr Achos dros Newid. Maent yn adlewyrchu'r targedau cenedlaethol ar gyfer newid dulliau teithio a datgarboneiddio trafnidiaeth, a fydd yn helpu i sicrhau bod cynnydd a llwyddiannau ein rhanbarth yn cyfrannu'n gadarnhaol at ganlyniadau cenedlaethol. Mae ein hamcanion yn llywio ein Cynllun Monitro a Gwerthuso, sy'n cyd-fynd â'r amcanion cenedlaethol a rhanbarthol cyffredinol ar gyfer trafnidiaeth i helpu i sicrhau ei fod yn cyfrannu at eu cyflawni, gan ystyried pob maes polisi gyda chyfres o fesurau a dangosyddion.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Uchelgeisiau'r rheilffyrdd	Mae rhai ymatebwyr yn argymell bod y cynlluniau yn ystyried pwysigrwydd Rhaglen Trawsnewid Manceinion a'r Gogledd Orllewin / Tasglu Manceinion i ddatgloi tagfeydd ym Manceinion, fel galluogwr i ddarparu mwy o gysylltiadau rheilffyrdd rhanbarthol â Gogledd Cymru. Awgrymir bod y cynlluniau yn cyfeirio at raglen TriLink i adnewyddu Prif Lein Arfordir y Gorllewin i'r gogledd o Crewe. Awgrymir bod ymrwymiadau i Lein y Gororau yn cyd-fynd ag uchelgais Dinas-ranbarth Lerpwl (LCR) ar gyfer gorsaf newydd yn Woodchurch, ac y byddai gorsaf newydd yn Daresbury hefyd yn cynnig manteision i Ogledd Cymru. Awgrymir hefyd bod LCR hefyd yn cefnogi gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy.	Caiff rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol Gogledd Cymru ei reoli a'i gynnal gan Network Rail, gyda gwasanaethau teithwyr yn cael eu gweithredu gan Drafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd cysylltedd trawsffiniol rhwng Gogledd Cymru a Gogledd Orllewin Lloegr, ac mae'r awgrymiadau defnyddiol hyn wedi'u hystyried a'r cynlluniau wedi'u diweddaru yn unol â hynny fel rhan o uchelgeisiau'r rheilffyrdd. Mae Cyngor Sir y Fflint yn cefnogi'r sylwadau ar gyfer gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ar Lein y Gororau.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried yr angen i Ddyhead Rheilffyrdd 9 flaenoriaethu eto y capasiti a'r gwelliannau i'r gwasanaeth ar Lein Dyffryn Conwy a Lein Arfordir y Cambrian, i fynd i'r afael â risgiau gwasanaeth gwledig ac anfanteision economaidd. Awgrymir bod y cynllun yn flaenoriaeth rhy isel ac wedi methu rhoi diffiniad penodol o'r uchelgais o ran ehangu amlder gwasanaethau trên Lein Arfordir y Cambrian neu Lein Dyffryn Conwy.	Nid yw'r cynlluniau i flaenoriaethu capasiti a gwella'r gwasanaeth ymhellach ar Lein Dyffryn Conwy a Lein Arfordir y Cambrian wedi'u cynnwys ym Mlaenoriaethau'r Bwrdd Rheilffyrdd na'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol. Er nad oes unrhyw waith achos busnes wedi'i wneud i nodi'r lefelau gwasanaeth sy'n cael eu ffafrio, bydd Trafnidiaeth Cymru yn parhau i fonitro lefelau'r cymorth a'r cyllid posib. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn helpu i barhau i ymgysylltu â Trafnidiaeth Cymru, gan geisio sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yng Ngogledd Cymru yn diwallu anghenion ei chymunedau o safbwynt oriau gweithredu ac amlder. O ran bysiau, mae gwasanaethau yn destun adolygiad parhaus a bydd unrhyw welliannau sy'n amodol ar gyllid yn parhau i gael eu hystyried gan Gyngor Gwynedd.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen am fwy o wasanaethau sy'n amlach a threnau (neu fysiau) hwyrach ar gyfer cymudwyr, yn enwedig rhai sy'n cysylltu Tywyn, Aberdyfi a Machynlleth.	

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod y cynllun yn iawn i gydnabod y gwelliannau yng Ngorsaf Caer sy'n unol â'r cynigion ar gyfer Porth Dinas Caer, ac yn cefnogi'r dyheadau ar gyfer gwelliannau i Lein y Gororau -gan gynnwys darparu gwasanaethau uniongyrchol i Lerpwl - a fyddai'n darparu manteision sylweddol i drigolion Gorllewin Swydd Gaer a Chaer yn Neston a Parkgate. Fodd bynnag, ceisir sicrwydd nad yw'r gwelliannau hyn yn arwain at effeithiau negyddol ar wasanaethau rheilffyrdd ar rwydwaith Merseyrail yng Ngorllewin Swydd Gaer a Chaer -mae grwpiau yn awyddus i weithio gyda'i gilydd i sicrhau bod gwelliannau posib ar Lein y Gororau a gwelliannau posibl o Hooton i Barc Busnes ORIGIN yn Ellesmere Port yn gydnaws â'i gilydd.	Mae Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid trawsffiniol i nodi'r atebion sy'n cael eu ffafrio i wella gwasanaethau ar Lein y Gororau a chynyddu capasiti yng ngorsaf Caer. Byddai penderfyniadau ar fanylion gwasanaeth yn y dyfodol o ran gwasanaethau Merseyrail i Gaer yn fater i Ranbarth Dinas Lerpwl a fyddai'n ymgynghori ar y rhain yn unol â'u gofynion a'u rhaglenni eu hunain.
	Mae rhai ymatebwyr yn nodi nad yw pont droed Gorsaf Rhiwabon erioed wedi'i newid am un newydd, a bod hyn i gynnwys mynediad i bobl anabl - sydd ar hyn o bryd yn atal mynediad a'r defnydd o wasanaethau, yn enwedig wrth deithio i'r gogledd neu ddod oddi ar y trên i'r de.	Mae dyluniad amlinellol ar gyfer cynllun Mynediad i Bawb yn Rhiwabon wedi'i gwblhau gyda Network Rail yn gweithio gyda phartneriaid i fynd drwy'r broses gymeradwyo a chaniatáu.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi pryder ynghylch y ffaith ei bod yn ymddangos fel bod gorsaf Maes Glas / Treffynnon wedi'i hepgor o'r cynlluniau. Mae rhai yn codi pryderon na wnaeth Trafnidiaeth Cymru gyflwyno Astudiaeth Trafnidiaeth Gogledd Sir y Fflint 2021 i'r Comisiwn Trafnidiaeth. Mae hepgor yr orsaf hon yn cael ei weld fel rhywbeth sy'n cael effaith negyddol ar adfywio lleol. Awgrymir bod Cyngor Tref Treffynnon yn mynegi cefnogaeth gref i Orsaf Maes Glas mewn argymhellion rheilffyrdd yn y dyfodol, gan nodi bod astudiaeth Cam 1 Canllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) wedi'i chwblhau, a bod Cymal 2 WelTAG wedi'i gwblhau gan mwyaf. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod bwlch mewn mynediad i'r rheilffyrdd ar hyd arfordir y gogledd rhwng Prestatyn a'r Fflint heb yr orsaf, ac y byddai'r seilwaith presennol ym Maes Glas yn gofyn am ychydig o waith er mwyn dod ag ef yn ôl yn weithredol. Byddai hyn yn rhoi cyfle i deithio ar y trên i nifer fawr o bobl yn Nhreffynnon. Mae rhai ymatebwyr yn codi pryderon ynglŷn â blaenoriaethu prosiectau, gan awgrymu bod cynlluniau Metro Gogledd Cymru Trafnidiaeth Cymru wedi cael eu lleihau trwy hepgor gorsaf newydd ym Maes Glas.	Caiff rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol Gogledd Cymru ei reoli a'i gynnal gan Network Rail, gyda gwasanaethau teithwyr yn cael eu gweithredu gan Drafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i esbonio'r sefyllfa efo unrhyw gynlluniau ar gyfer gorsaf ym Maes Glas. Lle mae achos cryf dros orsafoedd neu seilwaith rheilffyrdd newydd a fydd yn gwella mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd heb effeithio'n andwyol ar wasanaethau presennol ac yn annog teithio cynaliadwy, yna bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu'r rhain. Bydd y gwaith hwn hefyd yn ystyried opsiynau ehangach ar gyfer cysylltu cymunedau yn well â gorsafoedd rheilffordd. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn parhau i ymgysylltu â Trafnidiaeth Cymru, gan gydnabod bod lleoliadau lle mae cefnogaeth leol ar gyfer gorsaf newydd yn cynnwys Maes Glas.
	Mae rhai ymatebwyr yn siomedig nad yw cynigion i wella'r seilwaith yn cael eu blaenoriaethu i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno (RA4). Awgrymir bod hyn yn methu â bodloni'r dyheadau a nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac nad yw'n ystyried pwysigrwydd Gorsaf Reilffordd Caergybi a allai ddarparu ar gyfer teithwyr rhyngwladol i gysylltu eu taith ymlaen o/i Iwerddon â gweddill y DU neu hyd yn oed i Ewrop trwy Lundain ac i Borthladd Rhydd Ynys Môn.	Caiff rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol Gogledd Cymru ei reoli a'i gynnal gan Network Rail, gyda gwasanaethau teithwyr yn cael eu gweithredu gan Drafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast. Mae'r achos busnes dros welliannau gwasanaeth ar Brif Lein Gogledd Cymru yn nodi bod buddion yn gostwng, a bod costau'n cynyddu ymhellach i'r gorllewin. Fodd bynnag, byddai'r lefelau gwasanaethau a ffafrir a nodwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn darparu gwasanaethau gwell ym

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod angen gwell cysylltiadau rhwng Cyffordd Llandudno a Llandudno o'r gorllewin.	mhob gorsaf rhwng Caergybi a Chaer ac mae gwaith uwchraddio wedi'i raglennu i helpu i sicrhau piblinell fforddiadwy o welliannau ledled Gogledd Cymru. Bydd y cynigion ar gyfer Porth Caergybi yn ei gwneud hi'n fwy hwylus i newid yn yr orsaf, ac yn ei gwneud hi'n haws cael mynediad i'r orsaf drwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus, tra'n gwella'r amgylchedd lleol wrth y porth pwysig hwn i Gymru. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau ar wella mynediad i'r Porthladd Rhydd a Phorthladd Caergybi, a bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda phartneriaid i helpu i nodi sut y gellir gwneud hyn. O ran cysylltiadau yng Nghyffordd Llandudno i Landudno o'r gorllewin, mae Trafnidiaeth Cymru wedi awgrymu ei bod yn annhebygol y byddai datrysiad seilwaith yn fforddiadwy neu'n ymarferol.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod uchelgeisiau gorsaf Bangor yn aneglur, gan awgrymu bod cyfle i greu Hwb trafnidiaeth deinamig a safonol sy'n cynnig opsiynau clir a rhwydd i deithio yn eich blaen, yn ogystal â chyfeirio pobl i'r cyfeiriad cywir ar gyfer ardaloedd i ymweld â nhw a sut i wneud hyn yn gynaliadwy.	Bydd cynigion Porth Bangor, a ddatblygwyd gan Trafnidiaeth Cymru mewn partneriaeth â Chyngor Gwynedd, yn creu cyfnewidfa drafnidiaeth deinamig o ansawdd uchel. Bydd manylion yn dod i'r amlwg wrth i'r cynigion fynd rhagddynt.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen i gynyddu amlder ac argaeledd gwasanaethau trên yn y lleoliadau canlynol: • Gwasanaeth trên bob awr rhwng Crewe a Llandudno i wella'r cysylltiad. • Wrecsam i Gaerdydd, gan ei bod ar hyn o bryd yn gyflymach ac yn haws teithio i Lundain. • Porthladd Caergybi, ar gyfer gweithwyr sy'n gweithio shifftiau cynnar. • Treffynnon i Gaer. • Cysylltu Caernarfon â'r rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol er mwyn cael cysylltiadau gorllewin/de sy'n fwy cyfleus.	Mae Trafnidiaeth Cymru wedi ymgymryd â gwaith achos busnes i helpu i adnabod y patrymau gwasanaeth mwyaf effeithiol ar Brif Lein Gogledd Cymru. Mae hyn wedi bwydo i'r dyheadau lefel gwasanaeth sy'n cael eu nodi yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae astudiaethau wedi'u cynnal ar gysylltu Caernarfon fel rhan o astudiaethau llwybrau ehangach. Er y gallai fod peth mantais yn hyn o beth wrth ddarparu cyswllt rheilffordd uniongyrchol i Gaernarfon, mae'n gymhleth ac yn annhebygol o gael ei flaenoriaethu yn y tymor canolig. Fodd bynnag, mae gan y dref gysylltiadau bws uniongyrchol â gorsaf Bangor ar Brif Lein Gogledd Cymru, a Phorthmadog a Machynlleth ar Lein y Cambrian drwy'r gwasanaeth Traws T2. Mae amseroedd teithio Wrecsam i Gaerdydd a Llundain yn debyg. Lle mae achos cryf dros orsafoedd neu seilwaith rheilffyrdd newydd a fydd yn gwella mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd heb effeithio'n andwyol ar wasanaethau presennol ac yn annog teithio cynaliadwy, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu'r rhain. Bydd y gwaith hwn hefyd yn ystyried opsiynau ehangach ar gyfer cysylltu cymunedau yn well â gorsafoedd rheilffordd. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn parhau i ymgysylltu â Trafnidiaeth Cymru, gan gydnabod bod lleoliadau lle mae cefnogaeth leol ar gyfer gorsaf newydd yn cynnwys Treffynnon / Maes Glas ymhlith eraill.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at gefnogi buddsoddiad mewn amserlenni trenau a gwella capasiti i wella gwasanaethau rheilffyrdd, yn enwedig ym Mhenarlâg a Shotton.	Nodwyd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu yn lle canolbwyntio ar Lein Caer a'r Gororau, dylid rhoi blaenoriaeth i wneud gwelliannau i Lein Arfordir Gogledd Cymru gan mai hon yw'r brysuraf a'r un sydd angen ei gwella fwyaf. Mae'r ymatebwyr hefyd yn tynnu sylw at ddiffyg sylw i wella seilwaith rheilffyrdd ym Mangor er cydnabod mai dyma'r orsaf a ddefnyddir fwyaf yn y rhanbarth.	Caiff rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol Gogledd Cymru ei reoli a'i gynnal gan Network Rail, gyda gwasanaethau teithwyr yn cael eu gweithredu gan Drafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast. Mae Lein y Gororau yn darparu cyswllt pwysig o'r gogledd i'r de yn nwyrain ein rhanbarth. Mae'r potensial i ddarparu gwasanaethau uniongyrchol i Lerpwl yn rhoi cyfle sylweddol i gynyddu mynediad at swyddi i holl drigolion Gogledd Cymru ac yn cynyddu'r farchnad lafur i gyflogwyr yn ein rhanbarth. Mae Prif Lein Gogledd Cymru wedi derbyn buddsoddiad yn fwy diweddar na Lein y Gororau ac ni ellir cyflawni'r lefelau gwasanaeth a ddymunir heb waith i gynyddu capasiti yng Ngorsaf Caer, felly mae hyn yn allweddol i wella gwasanaethau rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru. Bydd y cynigion ar gyfer Porth Bangor yn hwyluso gwell cyfnewidfa yn yr orsaf, ac yn ei gwneud hi'n haws cael mynediad i'r orsaf drwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus, tra'n gwella amgylchedd lleol yr orsaf sy'n cael ei defnyddio fwyaf yng Ngogledd Cymru.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at ddiffyg trafodaeth yn y cynlluniau ynghylch llifogydd cyson ar lein Dyffryn Conwy a'r cyfyngiadau sylweddol y mae hyn yn eu creu ar gyfer ei dibynadwyedd.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i gydnabod pwysigrwydd gwytnwch a dibynadwyedd ar seilwaith Dyffryn Conwy/Arfordir y Cambrian.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol Rhif 9 (Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus strategol: Gwell mynediad i Orsaf Rhiwabon a Gorsaf Gwersyllt), gael ei restru ar wahân, gan eu bod ar wahanol leiniau ac y byddant yn cael eu cyflawni ar wahân.	Mae'r newid hwn wedi'i wneud i'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol ar ôl ymgysylltu â Thrafnidiaeth Cymru ar y mater hwn.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen am gysylltiadau cryf parhaus â Llundain a Gogledd-orllewin Lloegr fel blaenoriaeth yn y tymor hir i gysylltu pobl ymlaen o Ddulyn ac ar gyfer teithio busnes i'r rhai sy'n dewis preswylio ar yr Ynys [Ynys Môn] a byddai'n werthfawr iawn ar gyfer 'gweithio hybrid'. Yn hyn o beth, ymddengys bod Polisi PF1 yn groes i hyn lle mae'r polisi yn hyrwyddo blaenoriaethu cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy â Chaergybi, ond nid yw'n ymddangos bod yr uchelgais i wella seilwaith yn ymestyn y tu hwnt i Gyffordd Llandudno. Yn yr un modd, nid yw cost teithio ar y trên (a gynyddwyd yn ddiweddar gan Trafnidiaeth Cymru) a'r diffyg gwasanaethau stopio yn y rhan fwyaf o orsafoedd ar Ynys Môn yn annog defnydd rheolaidd dros geir preifat.	Mae Trafnidiaeth Cymru wedi cytuno bod uchelgais i flaenoriaethu Crewe i Gyffordd Llandudno yn gywir gan mai dyna lle mae'r achos busnes ar ei gryfaf a byddai'n rhoi manteision i'r lein gyfan i Gaergybi. Mae Trafnidiaeth Cymru yn cydnabod bod y rhan(nau) i Gaergybi yn fwy heriol, ac mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i gydnabod bod Bangor a Chaergybi yn ddyheadau tymor hwy gyda'r bwriad o archwilio rhaglen fforddiadwy o uwchraddio.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod diffyg ymrwymiad i ddiogelu'r hen aliniad rheilffordd o Benyffordd i'r Wyddgrug rhag datblygu - manylwyd ar hyn yn 'Ehangu'r Rhwydwaith Rheilffyrdd'9, sef yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well yn 2019 - ble nodwyd bod y rheilffordd yn deilwng o gael blaenoriaeth i gael ei hailagor- gan weld bod hyn wedi'i hepgor yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu diffyg synergedd â Llwybr Newydd mewn perthynas ag ailddefnyddio leiniau rheilffordd segur. Cyfeiriodd un rhanddeiliad at y cyfle i ased Lein Amlwch gael ei ddefnyddio, gan awgrymu y gallai ailddefnyddio asedau rheilffyrdd segur (i'w defnyddio yn y dyfodol) greu economi ymwelwyr gadarnhaol ac ased cymunedol o'u hailagor.	Nid yw Trafnidiaeth Cymru yn ymwybodol o unrhyw ddyheadau na gwaith sy'n cael ei wneud i ailagor yr hen aliniad rheilffordd o Benyffordd i'r Wyddgrug - a fyddai'n gynllun hirdymor y byddai angen uwchraddio signalau cyfan Lein y Gororau i gyflawni uwchraddiadau pellach. Ond, rhannwyd y sylw hwn â swyddogion cynllunio defnydd tir gyda'r bwriad o ystyried y pwynt fel rhan o'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynllun Datblygu Lleol Sir y Fflint. Argymhellodd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (NWTC) ddiogelu hen leiniau rheilffordd rhag cael eu datblygu yn y dyfodol, a datblygu llwybrau cerdded a beicio ar eu hyd lle bo hynny'n briodol, gyda gwasanaethau bws o ansawdd uchel i'r cymunedau ochr yn ochr â nhw, sy'n gyson â'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Cydnabu'r NWTC fod rhywfaint o ddiddordeb mewn adfer rheilffyrdd Amlwch – Gaerwen a Bangor – Porthmadog a daeth i'r casgliad nad dyma'r defnydd mwyaf effeithiol o arian cyhoeddus o'i gymharu â'r argymhellion eraill. Fodd bynnag, lle nad yw'r datblygiad wedi digwydd eisoes, mae'n ddoeth diogelu llwybrau rheilffordd blaenorol ar draws y rhanbarth. Roedd yn cefnogi creu cyswllt teithio llesol rhwng Amlwch a Llangefni yn unol â newid dulliau teithio carbon isel, teithio i'r gwaith a hamdden. Yn ogystal, argymhellodd y dylid cyflwyno llwybrau bysiau, wedi'u hintegreiddio â'r rhwydwaith rheilffyrdd, ar hyd coridorau Amlwch – Gaerwen a Bangor – Porthmadog. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi bod cyfle hefyd, mewn ardaloedd mwy gwledig, i ddefnyddio hen leiniau rheilffordd ar gyfer teithio llesol a threfi cysylltu - dylid eu harchwilio fel mesurau ategol i ddarparu'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod angen ailagor mwy o leiniau trenau a gorsafoedd, gan nodi'n benodol: • Bangor i Gaernarfon • Pwllheli i Fangor • Lein Nant Conwy • Gorsafoedd Porthaethwy, Plas Menai a/neu Gaerwen • Gorsafoedd Johnstown, Gresffordd a Marford • Lein ddolen o Lefel Uchel Shotton i Lein Ganol Gogledd Cymru (a fyddai hefyd yn caniatáu ar gyfer gwasanaethau trawsffiniol i Birmingham) • Trenau uniongyrchol o Gaergybi i Lime Street drwy Halton Curve (mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi bod gwasanaeth rheilffordd uniongyrchol i Lerpwl, ond nid yw hyn yn wir ar Brif Lein Gogledd Cymru) • Gorsaf yng Nglannau Dyfrdwy (i leihau traffig i'r gwaith) • Bangor i Afon Wen • Bangor i Langefni • Amlwch • Amwythig – Wrecsam – Caer • Y Waun – fel Gorsaf Borth (Polisi IN1)	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys cynlluniau awdurdodau lleol sy'n ceisio gwella'r cysylltiad â gwasanaethau rheilffyrdd, er enghraifft gorsaf newydd ar gyfer Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy (datblygu gorsaf reilffordd newydd gyda llwybr bws cysylltiol) ochr yn ochr â dyheadau ar gyfer Amwythig, Wrecsam a Chaer. Lle mae achos cryf dros orsafoedd neu seilwaith rheilffyrdd newydd a fydd yn gwella mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd heb effeithio'n andwyol ar wasanaethau presennol ac yn annog teithio cynaliadwy, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu'r rhain. Bydd y gwaith hwn hefyd yn ystyried opsiynau ehangach ar gyfer cysylltu cymunedau yn well â gorsafoedd rheilffordd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Uchelgeisiau ffyrdd strategol	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y gallai fod angen newid Dyhead SRN 3 sy'n darllen yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft "Dylai'r achos dros gyflwyno detholiad o gynlluniau priffyrdd strategol a oedwy", sy'n awgrymu bod cynlluniau y cyfeirir atynt wedi'u canslo gan Lywodraeth Cymru (fel rhan o'i Hadolygiad Ffyrdd). Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu ei bod yn ddryslyd cael SRN3 a RS1, cynnal a chadw asedau priffyrdd presennol, nad yw'n sôn am yr angen posibl am wella'r rhwydwaith priffyrdd.	Rhoddodd y Panel Adolygu Ffyrdd gyngor i Lywodraeth Cymru ar brosiectau ffyrdd a sut y dylem ystyried prosiectau ffyrdd yn y dyfodol. Mae Llywodraeth Cymru yn fodlon â'r drafftio presennol ac mae Dyhead SRN 3 yn cynnwys adolygiad o gyflawni rhai cynlluniau priffyrdd strategol, yn enwedig y rhai a all ddarparu manteision ehangach a gwella cyfleusterau. Mae hyn yn awgrymu canolbwyntio ar ail-werthuso prosiectau a dewisiadau amgen a allai gynnig gwelliannau sylweddol i'r rhwydwaith trafnidiaeth. Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN) yng Ngogledd Cymru yn cael ei reoli a'i gynnal gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru, tra bod y rhwydwaith priffyrdd lleol – yn adran 'ffyrdd, strydoedd a pharcio' y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol - yn gyfrifoldeb i'n hawdurdodau lleol. Mae gwelliannau yn canolbwyntio mwy ar wydnwch y rhwydwaith yn hytrach na chapasiti.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen i gynlluniau gael eu hadolygu trwy lens yr egwyddorion a nodir gan Adroddiad Adolygu Ffyrdd Cymru: Dyfodol buddsoddiad ffyrdd yng Nghymru.	

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried adeiladu mwy o gynlluniau cefnffyrdd ac ni fyddai trydedd pont dros y Fenai yn annog unrhyw newid mewn ddulliau teithio i ffwrdd o ddefnydd ffyrdd. Mae rhai o'r farn y byddai cynllun trydedd bont y Fenai yn gamgymeriad (heb eglurhad). Mynegodd eraill gefnogaeth i welliannau o'r fath, gan ystyried ei fod yn gyfle i Ynys Môn a Gogledd-orllewin Cymru ddatrys her drafnidiaeth ac economaidd. Mae rhai yn pwysleisio bod dyheadau ar gyfer newid isadeiledd trawsnewidiol gyda thrydedd pont y Fenai yn hanfodol i gadernid coridor yr A55 (llwybr Euro-22) - sef prif wythïen trafnidiaeth rhanbarth Gogledd Cymru ar gyfer cysylltedd rhyngwladol ag Iwerddon. Mae rhai yn pwysleisio'r effeithiau andwyol y mae cau pontydd yn ei gael ar lesiant economaidd a chymdeithasol trigolion.	Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol yng Ngogledd Cymru yn cael ei reoli a'i gynnal gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru. Mae hyn yn golygu nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig nac awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau ehangach ar gyfer cysylltedd ehangach i Ogledd Cymru. Mae Dyhead SRN 4 a 5 yn ymwneud â gwytnwch croesi'r Fenai, gan gefnogi achos dros drydedd bont a phecyn o ymyriadau gan gynnwys gwella isadeiledd trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol, allwyryddion gwynt, gwelliannau wrth gyffyrdd, a mesurau rheoli traffig. Yn dilyn argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, mae Llywodraeth Cymru wedi bwrw ymlaen â'r gwaith ar yr argymhellion blaenoriaeth uchaf gan gynnwys gwelliannau i gyffyrdd ac aliniadau ffyrdd cerbydau, cyflwyno gwyfeirwyr gwynt i Bont Britannia a gwelliannau ar gyfer cerdded a beicio. Mae'r astudiaeth hon bellach yn agosáu at ei chwblhau, a bydd yn gallu penderfynu a chyhoeddi manylion yr opsiynau a ffafrir a'r camau datblygu nesaf yn haf 2025. Nid yw hyn yn diystyru trydedd bont yn y dyfodol, ond mae Llywodraeth Cymru o'r farn y gellid gwneud mwy yn y tymor byr i'r tymor canolig i wella gwytnwch y croesfannau presennol.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried yr angen i uwchraddio ffordd osgoi Y Waun (A483) yn ffordd ddeuol i gyd-fynd â gweddill yr ardal, gyda gormod o draffig yn ffurfio trwy gydol y dydd oherwydd y darn sy'n ffordd sengl.	Ar hyn o bryd nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gynlluniau i ddeuoli'r A483 yn y Waun. Bydd strategaethau rheoli llwybrau ar gyfer llwybrau strategol yn cael eu datblygu yng Nghymru gan ddechrau gyda'r A55 a'r M4 gydag ystyriaethau a chynllunio rhan o'r gwaith hwn yn y dyfodol a fydd yn ystyried ymgorffori cynigion RTP.
	Mae llawer o ymatebwyr yn gwrthwynebu Coridor yr A494/A55/Sir y Fflint (y cyfeirir ato'n gyffredin fel y 'Llwybr Coch' mewn ymatebion) sy'n rhan o ddyheadau SRN y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft. Mae llawer yn mynegi y dylid ailystyried cyfeirio ato /ei gynnwys yn y cynlluniau, yn aml yn nodi na fydd yn helpu i leihau tagfeydd ond y bydd yn cael effaith amgylcheddol negyddol sylweddol (gyda chyfeiriadau penodol at fywyd gwyllt, coetir hynafol a pherygl llifogydd). Dylid nodi bod rhai ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth i wella ffyrdd, yn enwedig gan gyfeirio at y Llwybr Coch (ond gyda mwy o sylwadau yn gwrthwynebu nag yn cefnogi oherwydd ymgyrch mewn cysylltiad ag Ymddiriedolaethau Natur Cymru). Mae rhai yn codi pryderon nad oes unrhyw ystyriaeth o Ddyhead SRN 3 a 4 (rhai yn cyfeirio'n benodol at y Llwybr Coch) yn erbyn Sero Net a thargedau hinsawdd.	Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol yng Ngogledd Cymru yn cael ei reoli a'i gynnal gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru. Mae hyn yn golygu nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig nac awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau ehangach ar gyfer cysylltu Gogledd Cymru. Mae Llywodraeth Cymru yn fodlon â'r drafftio presennol ac mae Dyhead SRN 3 yn cynnwys adolygiad o gyflawni rhai cynlluniau priffyrdd strategol, yn enwedig y rhai a all ddarparu manteision ehangach a gwella cyfleusterau. Mae hyn yn golygu ail-werthuso prosiectau a dewisiadau amgen a allai gynnig gwelliannau sylweddol i'r rhwydwaith trafnidiaeth. Nid

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu'r bwriad i ddisodli Pont Afon Dyfrdwy ond yn codi pryderon am ddiffyg cydlyniant parhaus yn y rhwydwaith cyfagos. Credir y gallai'r cynllun gynnig cyfleoedd i wella gwytnwch y system priffyrdd yn y lleoliad hwn, yn enwedig ar gyfer traffig tua'r gorllewin.	rôl Uchelgais Gogledd Cymru yw pwyso am y Llwybr Coch, fodd bynnag, swyddogaeth y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yw darparu opsiynau i ymdrin â phroblemau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth ar yr SRN drwy Sir y Fflint, Gogledd Cymru a thu hwnt. Mae'r pwynt hwn wedi'i egluro'n fanylach gyda diweddariadau i'r cynlluniau. Mae Llywodraeth Cymru'n cadarnhau nad yw'n bwrw ymlaen â Gwelliannau i Goridor Sir y Fflint A55/A494/A548 ar hyn o bryd yn dilyn argymhellion y Panel Adolygu Ffyrdd. Mae'r Llywodraeth yn y broses o gomisiynu gwaith i ddatblygu Strategaeth Llwybr ar gyfer yr A55/A494 fydd yn tynnu sylw at yr heriau a'r problemau ar hyd y coridor, gydag ymyraethau posib i ymdrin â nhw.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod y newid canlynol yn cael ei wneud i Welliannau Trafnidiaeth Llanbedr: Mae Cyngor Gwynedd yn cydweithio â phartneriaid i nodi pecyn o atebion trafnidiaeth gynaliadwy i wella mynediad a lliniaru problemau trafnidiaeth yn Llanbedr. Mae hyn yn symud ymlaen drwy'r broses WelTAG yn unol ag Adolygiad Ffyrdd 2021.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i wneud y newid hwn.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn cwestiynu sut y bydd yr A55 o Lanfairfechan i Landudno yn cael ei gwella ac yn cwestiynu a fydd unrhyw newidiadau i gynigion yr A494 o ystyried materion tir sensitif a phrynu tai.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys nifer o gynlluniau sy'n ceisio gwelliannau ar hyd yr A55 a chynllun i nodi a gweithredu cysylltiadau teithio llesol lleol mewn cysylltiad â Phont Afon Dyfrdwy. Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau bod Adnewyddu Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494 yn dal i fwrw ymlaen gydag opsiwn a ffafrir i'w gyhoeddi yn yr haf 2025. Bydd hyn yn cynnwys llwybr teithio llesol yn gyfochrog â'r A494 gyda chysylltiadau â rhwydweithiau teithio llesol eraill yn yr ardal. Fel rhan o'r broses statudol, mae disgwyl i Orchmynion drafft a Datganiad Amgylcheddol gael eu cyhoeddi yn Hydref 2025 a fydd yn nodi'r tir sydd ei angen ar gyfer y cynllun. Gellir cynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus yn dibynnu ar natur yr ymatebion/gwrthwynebiadau a dderbyniwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen i uwchraddio'r ffordd rhwng y Cross Foxes i Fachynlleth trwy Corris, gan fynegi rhwystredigaeth nad yw'r gwaith ar gynnal a chadw yn ddigon.	Mae'r sylw hwn yn ymwneud â chefnffordd yr A487, sy'n gyfrifoldeb i Lywodraeth Cymru ac sy'n cael ei chynnal a'i chadw gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n cefnogi gwaith i adolygu'r llwybrau allweddol a fydd yn helpu i leddfu tagfeydd, er yn awgrymu y gallai diffyg cyllid a ddyrannwyd i wella ffyrdd arwain at beidio â bwrw ymlaen â llawer o'r prosiectau. Mae rhai ymatebwyr o'r farn ei bod yn hanfodol bod y cynlluniau yn ceisio gwella cysylltiadau ffyrdd ar draws y rhanbarth gyda'r farn bod trigolion yn annhebygol o feicio neu gymryd y bws os oes ganddynt geir, yn enwedig yn ystod tagfeydd yn yr Haf. Sonnir yn benodol bod angen buddsoddiad pellach ar yr A55 i leihau problemau tagfeydd, yn enwedig gwella Cyffyrdd 14 i 16 – nodir bod hyn angen ei flaenoriaethu yn dilyn cynlluniau sydd wedi'u stopio, oherwydd bod y cylchfannau yn achosi rhwystrau mawr, yn debyg i gyfyngiad Pontydd y Fenai. Soniodd ymatebwyr eraill hefyd y bydd materion amgylcheddol mewn pentrefi yn parhau heb ffyrdd newydd. Mae rhai ymatebwyr eraill yn mynegi gwrthwynebiad i unrhyw ffyrdd newydd.	Fel yr amlinellir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae ffyrdd yng Ngogledd Cymru yn cael eu cynnal a'u cadw gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru sy'n golygu nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig nac Awdurdodau Lleol ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'r dyheadau polisi a amlygwyd yn yr adrannau 'Rhwydwaith Ffyrdd Strategol' ac adrannau 'Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio' y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yn tynnu sylw at sut y bydd y cynllun yn parhau i sicrhau bod llwybrau'n parhau i fod yn ddiogel ac yn ddibynadwy (SRN1/RS1), yn ogystal â sut y gellir gwella'r rhwydwaith ffyrdd i wella cyfleusterau ar gyfer teithio cynaliadwy (SRN3/RS6). Mae SRN3 yn esbonio y bydd rhai cynlluniau priffyrdd, sydd ar stop, yn cael eu hadolygu lle gallant helpu i fynd i'r afael â thagfeydd a chefnogi dyheadau ehangach ar gyfer trafnidiaeth gynaliadwy. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i wneud hyn yn gliriach. Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau ei bod wedi comisiynu astudiaeth (WelTAG 1 a 2) i ystyried heriau gweithredol y rhwydwaith, gwytnwch a diogelwch ar y ffyrdd rhwng Cyffyrdd 14 a 18 ar yr A55. Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn comisiynu gwaith i ddatblygu Strategaeth Llwybr yr A55/A494.
Galluogi newidiadau i ymddygiad teithio	Mae rhai ymatebwyr yn nodi'r angen am newidiadau i'r Cod Priffyrdd ynghylch hierarchaeth defnyddwyr y ffordd i helpu i wneud newid cadarnhaol i bobl sy'n teithio mewn ffyrdd eraill ar wahân i gar. Awgrymir yr ymgyrchoedd cenedlaethol CLOCS a Kerbcraft hefyd fel ffordd o godi ymwybyddiaeth, yn enwedig mewn ysgolion.	Er bod newidiadau i'r Cod Priffyrdd y tu allan i gylch gwaith Uchelgais Gogledd Cymru a'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae wedi'i ddiweddaru i adlewyrchu'r angen am wybodaeth dda i helpu pobl i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy a diogel.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi'r cynigion i hyrwyddo a hwyluso mwy o weithio o bell, ac mae rhai yn cyfeirio at yr enghraifft dda o ddatblygu mannau gweithio cydweithredol fel y rhai a ddarperir yn M-SParc. Awgrymir y gallai cyfleoedd 'desg boeth' a rhwydweithio helpu i fynd i'r afael â rhai o heriau gweithio gartref / o bell yn ogystal â hyrwyddo cydweithredu, arloesi ac entrepreneuriaeth, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Awgrymir hefyd bod hyn yn arbennig o bwysig i gefnogi busnesau micro a bach sy'n rhan allweddol o'r economi ranbarthol.	Mae Cynllun Twf Gogledd Cymru, drwy brosiect Egni gyda Phrifysgol Bangor, yn canolbwyntio ar ddatblygu Canolfan Ragoriaeth Ynni Carbon Isel ym Mhrifysgol Bangor ac M-Sparc. Bydd hyn yn gwella gallu'r rhanbarth i ymchwilio, dylunio ac arloesi ym maes ynni carbon isel a bydd yn darparu cyfleoedd ar gyfer ymchwil bellach, datblygu cadwyn gyflenwi a gwneud Gogledd Cymru yn ddeniadol ar gyfer cyfleoedd mewnfuddsoddi. Mae gwella capasiti yn M-Sparc yn greiddiol i'r prosiect hwn a bydd yn hwyluso mwy o gydweithio ar draws busnesau a'r gymuned ehangach.
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi'r cynigion ar gyfer ymgysylltu â'r cyhoedd ac ymgyrchoedd i rannu gwybodaeth, ymwybyddiaeth a helpu i fynd i'r afael â rhwystrau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Mae eraill yn awgrymu bod yn rhaid i'r math hwn o weithgaredd gael ei adeiladu o amgylch naratif cydlynol a negeseuon cyson ar draws y rhanbarth, bod yn berthnasol i bobl, a'u cymell i wneud penderfyniadau mwy cynaliadwy. Mae rhai yn awgrymu y bydd hyn yn gofyn am ymrwymiad sylweddol o ran amser ac adnoddau, a bydd angen ei gydlynu'n effeithiol i sicrhau effaith.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod bod darparu'r isadeiledd a'r gwasanaethau sy'n caniatáu i bobl wneud dewisiadau teithio cynaliadwy yn bwysig ond, er mwyn i hyn fod yn effeithiol, mae'n rhaid i bobl fod yn ymwybodol ohonynt a'r manteision o'u defnyddio. Mae ymgyrchoedd marchnata a chyfathrebu yn hanfodol ac yn gallu cael eu teilwra i ganolbwyntio ar grwpiau defnyddwyr targed penodol, megis trigolion a defnyddwyr hamdden, cymudwyr, pobl ifanc, neu bobl hŷn. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gydag arbenigwyr cyfathrebu a sefydliadau partner i helpu i sicrhau bod ganddo'r sgiliau a'r adnoddau sydd eu hangen i gyflawni ei gynlluniau.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried y cyfle i addysg wneud gwahaniaeth i ddiwylliant ac agweddau trigolion, gan gynnwys addysg sy'n seiliedig ar drafnidiaeth mewn ysgolion.	Roedd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd darparu dewisiadau i bobl ynglŷn â sut maen nhw'n cael mynediad at addysg, a bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol i gefnogi addysg sy'n seiliedig ar drafnidiaeth.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu hyrwyddo teithio i grwpiau penodol, gan gynnwys twristiaid neu berchnogion tai newydd.	Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid fel y bo'n briodol i helpu i nodi a hyrwyddo dulliau arloesol o annog dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy. Perthnasol yw Polisi CB14 (ymgyrchoedd marchnata a chyfathrebu) a Pholisi CB15 (gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i ymchwilio i ddulliau o annog ymwelwyr â Gogledd Cymru i deithio'n gynaliadwy).
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen i drafnidiaeth gyhoeddus fod yn fwy fforddiadwy er mwyn cynyddu nifer yr ymwelwyr.	Mae fforddiadwyedd yn thema drawsbynciol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid i helpu i wella mynediad at drafnidiaeth gynaliadwy fforddiadwy.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at Bolisi CB23 (Bydd dull partneriaeth yn cael ei gymryd i ddatblygu cynllun ar gyfer gwella gwasanaethau rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru sy'n cefnogi'r economi ymwelwyr yn well) fel un sy'n bwysig yn y ffordd y mae ymwelwyr yn dod i'r ardal. Ond, maent yn awgrymu bod angen ystyried opsiynau teithio ymlaen, storio bagiau, systemau gwybodaeth a storio beiciau fel sy'n bodoli yn y rhan fwyaf o wledydd eraill lle mae rheilffyrdd yn ffordd gyffredin o deithio.	Er mai ategol yw polisïau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol eraill, er enghraifft Polisi DC3 (bydd dull partneriaeth yn cael ei gymryd i gyflwyno gwybodaeth ddigidol ac amser real ynghylch gwasanaethau cludiant cyhoeddus, gan flaenoriaethu arwyddion digidol mewn cyfnewidfeydd cludiant allweddol, gan weithio tuag at wybodaeth amser real mewn safleoedd bws ledled gogledd Cymru) a PT8 (safleoedd bws allweddol, megis y rhai mewn canolfannau pentref, rhai lle mae llawer o ddefnydd ohonynt, a'r rhai lle mae cyfnewid rhwng dulliau trafnidiaeth yn gyffredin, yn cael ei flaenoriaethu ar gyfer gwelliannau...), mae Polisi CB23 wedi'i ddiweddaru (Bydd dull partneriaeth yn cael ei gymryd i ddatblygu cynllun ar gyfer gwelliannau pellach i wasanaethau rheilffordd yng Ngogledd Cymru sy'n cefnogi'r economi ymwelwyr yn well), a hynny i egluro'n gliriach cefnogaeth Uchelgais Gogledd Cymru i alluogi darpariaethau mewn cysylltiad â gwasanaethau cludiant cyhoeddus.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu Polisi CB16 (Ceisir cyfleoedd i gefnogi'r economi ymwelwyr drwy reoli parcio bysiau a chartrefi modur ar safleoedd addas yn agos at atyniadau yng Ngogledd Cymru. Dylai hyn ystyried cyfleoedd codi tâl ar gyfer cerbydau dim allyriadau) - ond gan argymell geiriad ychwanegol i'r polisi hwn yn unol â'r canlynol: Cytunir bod angen rheoli parcio bysiau a chartrefi modur, ond bydd angen i'r dewis o safleoedd newydd ystyried lleoliadau sy'n osgoi effeithiau niweidiol, megis ar Rinweddau Arbennig Parc Cenedlaethol Eryri, a bod yn unol â pholisïau'r Cynllun Datblygu.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i wneud y newid hwn.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu gwneud Polisi CB18 yn fwy eglur, drwy gynnwys cyfeiriad at ehangu capasiti parcio a theithio mewn lleoliadau 'porth' sy'n gwasanaethu'r Wyddfa a Dyffryn Ogwen, ynghyd â gostyngiad graddol yn y ddarpariaeth barcio presennol ar hyd ffyrdd trwy'r amgylchedd mynyddig hynod sensitif.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i wneud y newid hwn.
	Mae rhai o'r farn nad yw'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn darparu unrhyw eglurder ar sut y bydd ymyriadau i newid ymddygiad yn cyflawni'r newid mewn dulliau teithio y cyfeirir ato.	Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn nodi cyfres o fesurau a dangosyddion i helpu i ystyried cynnydd tuag at dargedau a nodwyd. Mae polisïau ac ymyriadau sy'n seiliedig ar newid ymddygiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ceisio cyfrannu at helpu i gyflawni'r targedau hynny.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu polisïau sy'n gwneud defnydd ceir yn ddrytach ar adegau ac mewn mannau lle mae'r defnydd o ffyrdd yn drwm. Gyda natur wledig yr ardal yn golygu bod codi tâl am dagfeydd yn annhebygol o fod yn ateb effeithiol, dylid ystyried codi tâl am barcio yn y gweithle, er enghraifft.	Mae'r ffocws allweddol yn ein cynigion ar roi mwy o ddewis i bob grŵp o bobl ynghylch pryd a sut maent yn teithio. Ar hyn o bryd nid oes gan Uchelgais Gogledd Cymru unrhyw gynlluniau i gyflwyno polisi ar gyfer codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd na chodi tâl am barcio yn y gweithle.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried yr angen i wella mynediad at fysiau a threnau er mwyn atal ynysu, gan nodi materion gan gynnwys: • Problemau gweledegdd wrth groesfan i gyrraedd arosfannau a gorsafoedd • Pellteroedd stopio o'r palmentydd sy'n ei gwneud hi'n anoddach mynd ar ac oddi ar fysiau • Trenau newydd sydd â grisiau uwch i fynd ymlaen ac oddi arnynt, yn ogystal â phellter o ymyl y platfform • Nid yw bysiau lleol yn hygyrch mewn cadair olwyn	Mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi ymrwymo i wneud trafnidiaeth gyhoeddus yng Ngogledd Cymru yn decach ac yn hygyrch i bawb. Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol PT10 yn enghraifft, lle byddwn yn gweithio gyda phartneriaid gan gynnwys awdurdodau lleol a chwmnïau i wneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i bobl â symudedd cyfyngedig neu anableddau. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru hefyd yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru i helpu i sicrhau bod gwasanaethau rheilffyrdd a gorsafoedd yn hygyrch.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried y dylid rhoi mwy o bwysigrwydd ar greu llwybrau beicio diogel, yn enwedig o amgylch ysgolion. Mae rhai ymatebwyr o'r farn y dylai trenau a bysiau cyhoeddus fod yn rhan o drafnidiaeth ysgol, fel bod myfyrwyr yn dod yn gyfarwydd â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Mae rhai ymatebwyr yn pryderu y byddai refeniw yn cael ei arbed trwy stopio bysiau ysgol yn sgil hyrwyddo a gwella llwybrau teithio llesol, gan arwain at fwy o ddefnydd o geir preifat.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau sy'n canolbwyntio ar roi dewisiadau i bobl ynglŷn â sut maen nhw'n cael mynediad at wasanaethau, gan gynnwys ysgolion ac addysg. Mae'r rhain yn ceisio helpu i sicrhau y rhoddir blaenoriaeth i gynlluniau a gwasanaethau ariannu sy'n gwella mynediad cynaliadwy (Polisi CB8), mynd ar drywydd contract gwasanaethau cyfan i gyfuno gwasanaethau i ddarparu gwell gwasanaeth i'r cyhoedd ac i leihau dyblygu adnoddau (Polisi CB9), a rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut y maent yn cael mynediad at addysg (Polisïau CB10, 11 a 12).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Bws	Er bod rhai ymatebwyr yn teimlo bod y posibilrwydd o fasnachfreinio bysiau yn rhywbeth calonogol, mae rhai hefyd yn mynegi pryder gan nodi newidiadau i Wasanaethau TrawsCymru (T3) sy'n newid llwybrau ac amlder sy'n arwain at ostyngiad yn nifer y teithwyr. Mae ymatebwyr eraill yn tynnu sylw at y ffaith bod cyllid eisoes yn gostwng oherwydd diffyg galw am wasanaethau - nid yw'n glir sut y bydd masnachfreinio yn helpu heblaw arbed cost gyfalaf cerbydau i'r Senedd. Mae ymatebwyr eraill yn tynnu sylw at yr angen i weithredwyr bysiau llai gael lle yn y model newydd, i gynyddu dewis a thegwch.	Mewn cysylltiad â Pholisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol PT1 (gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru i gefnogi'r broses o gyflwyno masnachfreinio bysiau yng Ngogledd Cymru, a ddylai gynnwys cyllid aml-flwyddyn a fyddai'n rhoi sicrwydd i'r cyhoedd sy'n teithio, awdurdodau a gweithredwyr) - mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i egluro y bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru i helpu i gyflawni'r rhwydwaith gorau posibl i drigolion Gogledd Cymru a ddylai ddiwallu anghenion cymunedau. Rydym hefyd yn cydnabod bod angen i Fusnesau Bach a Chanolig (SME) / gweithredwyr llai fod yn rhan o'r ateb ac na ddylid eu hanwybyddu gyda'r model masnachfreinio newydd. Rydym hefyd yn cydnabod bod y busnesau bach a chanolig / gweithredwyr llai yn chwarae rhan bwysig wrth ddarparu cludiant o'r cartref i'r ysgol i awdurdodau lleol.
	Mae rhai ymatebwyr yn annog y cynlluniau i ystyried sut y gellid ystyried cyflenwi a dosbarthu hydrogen ar sail drawsffiniol ochr yn ochr â hybiau hydrogen yng Ngogledd Cymru, gan fanteisio ar brosiectau fel Hynet North West. Mae rhai ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth i gerbydau sy'n cael eu pweru gan hydrogen, gan gyfeirio at sut mae hyn wedi'i ystyried yn y Cynlluniau Ynni Ardal Leol ar gyfer fflyd y cyngor a cherbydau nwyddau trwm.	Er bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod bod hydrogen yn ateb posibl i ddatgarboneiddio'r fflyd fysiau (Polisi PT3) a cherbydau nwyddau trwm allyriadau isel (Polisi PF4), bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn ystyried y cyfleoedd ehangach gyda rhanddeiliaid. Bydd hyn yn cael ei gynnwys fel rhan o Strategaeth Ynni Gogledd Cymru, sydd wedi cael mwy o ystyriaeth fel rhan o ddiweddaru'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at rwystredigaethau pan fydd llwybrau bysiau yn cael eu rhedeg gan wahanol gwmnïau ac nid yw amserlenni'n cyd-fynd. Pe bai hyn yn cael ei wella, credir y byddai'r defnydd yn cynyddu. Mae rhai yn dweud bod hyn yn bryder neilltuol ac yn gyfle arbennig mewn ardaloedd gwledig, lle gall pobl gael eu hallgau'n gymdeithasol trwy ddiffyg opsiynau trafnidiaeth.	Mae ein cynlluniau ar gyfer teithio ar fws yn cael eu hystyried o fewn cyd-destun y rhwydwaith bysiau arfaethedig ledled Cymru yn y dyfodol mae Trafnidiaeth Cymru wrthi'n ei ddatblygu fel rhan o gynigion Llywodraeth Cymru i gyflwyno masnachfreintiau bws. Mae'r cynlluniau hyn wedi'u hamlinellu ym mhapur gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' a'r ddogfen Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau. Mae disgwyl i'r cynigion hyn gyflawni system drafnidiaeth aml-ddull integredig, di-dor, gyda gwybodaeth, prisiau siwrnai a thicedi gwell i gwsmeriaid o 2026 ymlaen. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y cynlluniau diweddaraf ar gyfer masnachfreinio bysiau ar ôl i Lywodraeth Cymru gyhoeddi'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ar 31 Mawrth 2025. Mae hefyd wedi'i ddiweddaru i bwysleisio pwysigrwydd integreiddio amserlenni i'w gwneud hi'n haws i bobl wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi gwella cysylltiad bysiau ar draws y ffin , ac yn anelu at ryngwynebu cynlluniau masnachfreinio bysiau a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru a'r rhai sy'n cael eu datblygu yn Ninas-ranbarth Lerpwl.	Nodwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen i ardaloedd gwledig gael gwasanaethau bws dibynadwy 7 diwrnod yr wythnos – mae gwasanaethau cyfyngedig ers y pandemig yn arwain at ddibyniaeth ar geir preifat ac ynysu. Roedd rhai hefyd yn tynnu sylw at yr angen i ystyried effaith y polisïau 20mya ar amserlenni bws, gyda gostyngiad mewn gwasanaethau wedi'i nodi ers gweithredu'r polisi.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys Polisi PT1 i PT5 sy'n ceisio galluogi gwasanaethau bws bob dydd sy'n addas i'r diben. Mae cynigion ar gyfer gwelliannau i fysiau yng nghyd-destun polisi 20mya Llywodraeth Cymru.
	Mae rhai ymatebwyr yn canmol Polisi PT10 fel ymrwymiad annibynnol i hygyrchedd, gan gytuno bod angen i deithio ar fws fod yn haws ac yn decach i bawb.	Nodwyd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Nododd rhai ymatebwyr angen neu ddymuniad am lwybrau bysiau penodol a mesurau blaenoriaeth, gan gynnwys: • Yr Wyddgrug • Dolgellau i Flaenau • Wrecsam i Gaer • Llandudno i Flaenau Ffestiniog • De Sir y Fflint i Gaer • Dolwyddelan • Cwm Lledr • Dyffryn Conwy • Caergybi i Ynys Lawd • Talacre • Bangor – Felinheli – Caernarfon • Bangor – Ynys Môn • Ynys Môn Wledig • Llaneurgain • Gerddi Bodnant	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol PT4 yn ceisio cefnogi'r gwaith o gyflwyno'r Rhwydwaith Trawsnewid Gwasanaethau Bysiau yng Ngogledd Cymru. Bydd hyn yn cynnwys rhwydwaith craidd o wasanaethau rhwng aneddiadau mawr a safleoedd gwaith gyda dau i bedwar bws yr awr, - gyda'r nos hefyd. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys cynlluniau bysiau a fydd yn cael eu blaenoriaethu dros gyfnod y cynllun. Mae astudiaeth wedi'i chynnal ledled Gogledd Cymru i ystyried gwaith y gellid ei wneud i roi mwy o flaenoriaeth i fysiau ac mae awdurdodau lleol yn edrych ymlaen at weithio gydag Uchelgais Gogledd Cymru, Trafnidiaeth Cymru, a Llywodraeth Cymru, i fwrw ymlaen â'r prosiect hwn, yn amodol ar gyllid. O ran bysiau, mae gwasanaethau yn destun adolygiad parhaus a bydd unrhyw welliannau sy'n dibynnu ar gyllid yn parhau i gael eu hystyried gan awdurdodau lleol. Roedd Dolgellau i Flaenau yn llwybr uniongyrchol o'r blaen y mae gwasanaethau'r T2 a'r T22 bellach yn ei wasanaethu. Bydd Cyngor Sir Ynys Môn yn parhau i ymgysylltu â rhanddeiliaid yng Ngwarchodfa Natur Ynys Lawd ynghylch mynediad cynaliadwy. Nid yw'r maes parcio wedi cael ei wasanaethu gan wasanaeth bws cofrestredig ers nifer o flynyddoedd ac mae cael cerbydau i symud yn ddiogel wedi bod yn broblem.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Coetsys, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod gwasanaethau Fflecsi yn allweddol i boblogaethau gwledig, gan gysylltu cymunedau â rhai galwadau am gyllid pellach ar gyfer cynlluniau o'r fath. Gwneir cais penodol am weithredu cynllun Fflecsi yn Ynys Môn ac i ganiatáu i wasanaethau groesi ffiniau os ydynt am fod yn effeithiol. Fodd bynnag, mae ymatebwyr eraill o'r farn bod gwasanaethau Fflecsi yn anhyblyg gyda diffyg capasiti a ddim yn gweithio'n dda i dwristiaid. Pwysleisir na ddylai'r ddibyniaeth ar Fflecsi atal gwaith i wella neu ddatblygu trafnidiaeth yn y dyfodol. Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at y ffaith nad yw gwasanaethau Fflecsi ar hyn o bryd yn gweithredu fel gwasanaeth neidio ar fws a neidio oddi ar fws (*hop-on-hop-off)*, ac mae angen trefnu bythefnos ymlaen llaw yn enwedig yn ystod y tymor prysur. Mae hefyd yn dibynnu ar gael ffôn symudol neu fynediad i'r rhyngrwyd, gan arwain at anghydraddoldeb mewn opsiynau teithio.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i gadarnhau y bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru i adolygu a gwella cynnig Fflecsi yng Ngogledd Cymru i helpu i sicrhau bod Trafnidiaeth sy'n Ymateb i'r Galw yn diwallu anghenion cymunedau nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus arall orau.

	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi bod angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ystyried trafnidiaeth gymunedol a Chynllun Bach y Trydydd Sector, sef Llwybr Newydd, ymhellach. Trwy beidio ag ystyried trafnidiaeth gymunedol yn fwy llawn, awgrymir bod effaith ar y rhestr o gynlluniau â blaenoriaeth o fewn y Cynllun Cyflawni cysylltiedig. Dyma rai o'r argymhellion i: • Dylai'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gynnwys ymrwymiad i gynyddu nifer y Cynlluniau Trafnidiaeth Gymunedol, i gynyddu faint mae'r sector yn ei gyrraedd a darparu mwy o opsiynau trafnidiaeth sy'n gwbl gynhwysol. • Datblygu Cynllun Datblygu Trafnidiaeth Gymunedol ar gyfer pob ardal awdurdod lleol yng Ngogledd Cymru, fel rhan o ddull integredig ar draws rhanbarth Gogledd Cymru. • Cynlluniau Datblygu Trafnidiaeth Gymunedol i'w cefnogi gan Gynlluniau Buddsoddi i gyflymu'r gyfradd ddatblygu ar gyfer mynediad cyfartal i drafnidiaeth ledled Cymru i bobl sydd â gofynion symudedd ychwanegol. • Ymgorffori'r Llwybr Gwledig o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a chynnwys polisïau, rhaglenni a phrosiectau i fuddsoddi mewn mentrau trafnidiaeth a arweinir gan y gymuned mewn ardaloedd gwledig, a datblygu'r mentrau hynny. • Mae'r Cynllun Datblygu Trafnidiaeth Gymunedol i gynnwys llwybr datgarboneiddio ar gyfer y sector yng Ngogledd Cymru, a dyraniad o adnoddau parod, fel y Gronfa Allyriadau Isel Iawn, i gynorthwyo darparwyr trafnidiaeth gymunedol nid er elw. • Cynnwys ymrwymiad o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer buddsoddi mewn cynlluniau	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys adran ar goetsys, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol. Mae gwerth trafnidiaeth gymunedol a'r trydydd sector yn cael ei gydnabod ac mae Cynllun Bach y Trydydd Sector, sef Llwybr Newydd, wedi cael mwy o ystyriaeth fel rhan o ddiweddariadau i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	prawf cysyniad Olwynion i'r Gwaith, a gwerthusiad annibynnol Cymru gyfan. • Cynnwys y Gymdeithas Trafnidiaeth Gymunedol a gweithredwyr trafnidiaeth gymunedol yn y gwaith o ddatblygu cynllun peilot Contract Gwasanaeth Cyflawn. • Ochr yn ochr â'r ymrwymiad i gynyddu nifer y clybiau ceir, dylai fod ymrwymiad tebyg i gynyddu nifer y cynlluniau Car Cymunedol.	
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried bod y cynlluniau yn gwasanaethu cymunedau arfordirol a threfol yn weddol dda, ond gan feddwl am drefi marchnad gwledig a llai wedyn. Er eu bod yn croesawu polisïau PT11 a PT12 yn gyffredinol, mae fflecsi a mentrau trafnidiaeth gymunedol yn aml yn cael eu hystyried fel yr ail ateb orau. Mae profiad lleol yn dangos y gallant fod yn annibynadwy ac yn gyfyngedig yn enwedig o ran gwasanaethau gyda'r nos a phenwythnos a dylent weithio ochr yn ochr â mentrau trafnidiaeth twristaidd. Mae rhai yn awgrymu nad yw polisi cenedlaethol yn ystyried yn llawn yr heriau sy'n wynebu ardaloedd gwledig yn y sector trafnidiaeth - mae'r diffyg trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig yn gwaethygu'r ddibyniaeth ar geir, gyda diffyg dewisiadau amgen realistig.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd a gwerth cysylltiadau trafnidiaeth i gymunedau trefi gwledig a marchnad, ac mae'n cynnwys polisïau sy'n canolbwyntio ar ddarparu dewisiadau i bobl mewn ardaloedd gwledig a lled-drefol. Un o'r themâu trawsbynciol yn y cynllun yw tegwch neu gydraddoldeb opsiynau trafnidiaeth, sy'n golygu sicrhau bod gan bawb yng Ngogledd Cymru fynediad teg at opsiynau trafnidiaeth. Mae'n cydnabod bod gan wahanol bobl anghenion gwahanol, yn enwedig y rhai sy'n perthyn i grwpiau difreintiedig, neu'r rhai mewn cymunedau gwledig.
	Mae rhai ymatebwyr yn gwerthfawrogi cydnabyddiaeth o'r gwasanaeth bws Sherpa, gan dynnu sylw at yr angen am wasanaeth o'r fath yn Eryri, ble mae problemau parcio rheolaidd trwy gydol y tymor, ac nid oes llawer o opsiynau teithio cynaliadwy yn yr ardal hon. Mae gweithio gyda chymunedau i nodi eu hanghenion yn y cyfnodau prysur hyn yn hanfodol.	Nodwyd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn cwestiynu pam bod bws cyflym yn cael ei gynnig ar gyfer Caergybi i Lerpwl pan fo hyn yn dyblygu'r rhwydwaith rheilffyrdd presennol i raddau helaeth.	Mae'r gwasanaeth bws cyflym arfaethedig o Gaergybi i Lerpwl yn cael ei ddatblygu gan Trafnidiaeth Cymru sy'n canolbwyntio ar hyd coridor yr A55, llwybr strategol sydd heb opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus rheolaidd ar hyn o bryd. Nod y gwasanaeth hwn yw pontio bylchau sylweddol yn y rheilffyrdd drwy gysylltu ardaloedd heb eu gwasanaethu yng Ngogledd Cymru, fel Bodelwyddan a Threffynnon. Ar ben hynny, byddai'n darparu cysylltiadau uniongyrchol â chyrchfannau yng Ngogledd Orllewin Lloegr, gan gynnwys Lerpwl ac ardaloedd eraill sydd heb gysylltiadau uniongyrchol trwy'r rhwydwaith rheilffyrdd fel Cheshire Oaks a Maes Awyr Lerpwl. Trwy integreiddio â gwasanaethau rheilffordd yng Nghyffordd Llandudno a chysylltu â gwasanaethau bysiau lleol ar hyd ei lwybr, mae'r gwasanaeth bysiau yn ceisio sefydlu rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus integredig yng Ngogledd Cymru, gan wella hygyrchedd i drigolion ac ymwelwyr yn y rhanbarth.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Cerdded, olwyno a beicio	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod y cynlluniau yn rhy drwm o blaid teithio llesol, bydd yn anymarferol mewn ardaloedd gwledig – mae'r cynlluniau yn anwybyddu'r angen i wella trafnidiaeth gyhoeddus o ran amlder, dibynadwyedd, cost, a chwmpas cyn blaenoriaethu gostyngiad yn y defnydd o geir a chynnydd mewn teithio llesol. Mae rhai yn tynnu sylw at yr angen am weithredu ar lefel weithredol pan ddaw'n fater o newid ymddygiad er mwyn i bobl ddefnyddio teithio llesol yn effeithiol - mae angen i'r cynllun roi mwy o bwyslais ar deithio llesol dros ddefnyddio car preifat.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ceisio hyrwyddo a gwella'r dewis o drafnidiaeth ledled Gogledd Cymru, gan gynnwys ardaloedd gwledig. Mae'r cynlluniau yn ymateb i bolisi Llywodraeth Cymru a'r Hierarchaeth Teithio Cynaliadwy yn Llwybr Newydd yn ogystal â nodau lleol i wella teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus, a chyfrannu at newid mewn dulliau teithio i leihau'r ddibyniaeth ar y car. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau i alluogi newidiadau mewn ymddygiad teithio i helpu i gyflawni newid mewn dulliau teithio. Fel y nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae cynlluniau wedi'u nodi, eu gwerthuso ac mae ymgynghoriad wedi bod arnynt i helpu i sicrhau bod y cynlluniau yn addas i'r diben ac yn cael eu cymeradwyo mor eang â phosibl. Mae mesurau teithio llesol yn cael eu hystyried yn bwysig i helpu i leihau dibyniaeth ar y car ar gyfer teithiau byrrach, ac mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd darparu dewisiadau i bobl mewn ardaloedd gwledig a lled-drefol.
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi ei bod yn braf gweld y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yn cael ei grybwyll.	Nodwyd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod awdurdodau lleol yn gwneud mân welliannau yn unig trwy eu Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol ac nad yw rhwydwaith integredig yn cael ei ddarparu. Mae chynnal a chadw llwybrau troed yn wael ar y cyfan, ac nid oes posib defnyddio llwybrau yn aml. Gwnaed awgrym pellach y dylai teithio llesol gynnwys llwybrau sy'n addas ar gyfer ceffylau.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol AT5 yn ceisio helpu i sicrhau y dylai awdurdodau lleol ganolbwyntio yn gyntaf ar lwybrau sydd â'r cyfle mwyaf i gysylltu cymunedau â chyrchfannau lleol, gan ddod â nhw i safon a allai helpu i gynyddu cerdded, olwyno, beicio a marchogaeth mewn ardaloedd gwledig. Mae Polisi AT6 yn cefnogi creu Lonydd Tawel yng Nghymru. Y bwriad yw i'r rhain alluogi cerddwyr, beicwyr, rhai sy'n marchogaeth a phobl gyda nam symudedd, i fwynhau lonydd gwledig yn ddiogel, drwy annog traffig i deithio'n arafach a llai o draffig yn gyffredinol. Mae polisi RS1 yn ceisio helpu i sicrhau refeniw digonol yn ogystal â chyllid cyfalaf ar gyfer arwynebu a chynnal a chadw.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn y gallai'r cynlluniau fod yn gliriach am y mecanweithiau a fydd yn cael eu defnyddio i flaenoriaethu ac ariannu'r rhaglenni gwaith presennol yn unol â'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol ym mhob awdurdod lleol. Yn ogystal, mae cefnogaeth gref i gytundebau cyllido aml-flwyddyn ac mae ymatebwyr o'r farn bod angen cynllun cyflawni clir ochr yn ochr â'r trefniadau cyllido.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r dull o flaenoriaethu'r cynllun a'i ganlyniadau. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau i'w datblygu gan awdurdodau lleol yn unol â'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol ym mhob awdurdod lleol. Mae Uchelgais Gogledd Cymru, drwy'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a dull cynllunio a chyflawni rhanbarthol, yn ceisio sicrhau dull cyson a chydlynol ledled Gogledd Cymru. Rydym yn cydnabod bod timau teithio llesol awdurdodau lleol eisoes yn ddarbodus ac yn aml heb adnoddau, a bydd cydlynu rhanbarthol yn helpu i rannu'r arferion gorau, cyfuno adnoddau, lleihau dibyniaeth ar ymgynghorwyr, a blaenoriaethu lle mae'r anghenion mwyaf.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn ei bod yn aneglur sut y bydd cynllunio teithio llesol rhanbarthol a lleol yn cael ei alinio. Croesewir yr awgrym o un swyddogaeth Teithio Llesol ranbarthol, ond codir pryder os yw hyn yn arwain at ostyngiad cyffredinol mewn capasiti teithio llesol ledled y rhanbarth.	

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig ar gyfer Uned Cyflawni Teithio Llesol gyda'r amod ei bod yn osgoi biwrocratiaeth ychwanegol ddiangen ac yn manteisio ar arbenigedd presennol o fewn awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a sefydliadau'r trydydd sector fel Sustrans.	Mae llawer o'r cyfrifoldeb am gyflawni cynlluniau cerdded a beicio yn yr awdurdodau lleol. Mae nifer o sefydliadau gwahanol yn rhan o'r gwaith o wella'r seilwaith cerdded a beicio, yn cynnwys Trafnidiaeth Cymru, y Cyd-bwyllgor Corfforedig, Sustrans ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru, gyda chyllid gan Lywodraeth Cymru. Gallai cyflwyno Uned Teithio Llesol i ogledd Cymru hwyluso'r cydweithio a rhesymoli'r gwaith o ddarparu cynlluniau teithio llesol, rhannu arbenigedd ac arfer dda, a chydlynu'n well yr adnoddau ar gyfer rhaglenni cyflawni a chyllido.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylid ymgynghori â Sustrans ar yr holl gynlluniau a allai effeithio ar y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol a bod Cynllun Datblygu Rhwydwaith Sustrans yn llywio blaenoriaethu prosiectau.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r dull o flaenoriaethu'r cynllun a'i ganlyniadau. Mae hyn yn seiliedig ar broses y cytunwyd arni sy'n cynnwys Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru ochr yn ochr ag awdurdodau lleol. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau i'w datblygu gan awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am gyflawni, ac a ddylai ymgysylltu â Sustrans fel rhan o waith cynllunio, dylunio a datblygu prosiect fel y bo'n briodol.
	Mae rhai ymatebwyr yn codi pryderon am Bolisi AT14 yn y ffordd y mae'n cyfeirio at archwilio defnydd E-sgwteri, gan awgrymu eu bod yn peri perygl i bobl ddall a rhannol ddall, ac y dylai unrhyw gynlluniau E-feiciau hyrwyddo ymddygiad diogel a pharchus gan ddefnyddwyr ac ymwybyddiaeth o golli golwg.	Bydd Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yng Nghymru yn parhau i gadw llygad ar ganlyniadau treialon y DU ac yn darparu unrhyw gyngor wedi'i ddiweddaru yn y dyfodol fel y bo'n briodol - dylai hyn ystyried anghenion pob grŵp gan gynnwys pobl ddall a phobl sy'n rhannol ddall.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu'r ymrwymiad o'r newydd i Fapiau Rhwydwaith Teithio Llesol ond yn mynegi siom nad ydynt yn gweld yr un ymrwymiad i gynnal y safonau a nodir yng Nghanllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol - bydd cynnal y safonau hyn yn bwysig wrth wneud y mwyaf o gyllid ar gyfer datblygiadau teithio llesol. Awgrymir bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol terfynol yn cynnwys datganiad clir y bydd Canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol yn cael eu cynnal.	Mae Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am gyhoeddi ei Chanllawiau Deddf Teithio Llesol, sy'n cynnwys yr arferion gorau o ran dylunio seilwaith ac yn rhoi canllawiau ar sut i ddarparu cyfleusterau cysylltiedig fel lle parcio beiciau. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys cynlluniau i'w datblygu gan awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am gyflawni, ac a ddylai gymhwyso'r canllawiau perthnasol fel rhan o waith cynllunio, dylunio a datblygu prosiect fel y bo'n briodol.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai'r cynlluniau gynnwys y cynlluniau canlynol: • Llwybrau trawsffiniol a nodwyd gan Gynghrair Merswy a Dyfrdwy yn eu Strategaeth Teithio Llesol 2024 a'r cyfle i newid dulliau teithio yn y llif ar draws y ffin. • Elfennau allweddol o argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, yn enwedig 'uwchraddio a chwblhau rhannau coll o'r NCN5 ar hyd yr arfordir' (nodir rhai gwelliannau unigol ond dylid ystyried y llwybr fel ased rhanbarthol).	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r dull a gymerwyd tuag at nodi a blaenoriaethu cynlluniau, a chanlyniadau. Mae hyn yn seiliedig ar broses y cytunwyd arno sy'n cynnwys Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru ochr yn ochr ag awdurdodau lleol. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau trawsffiniol i'w datblygu gan awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am gyflawni.

	Mae rhai ymatebwyr yn nodi lleoliadau penodol ble maen nhw'n gweld bod darpariaeth teithio llesol annigonol, gan gynnwys: • Gwynedd i Ynys Môn • Caernarfon a Bangor i Lanberis • Ynys Môn i'r tir mawr • Treffynnon i Brestatyn • Dolwyddelan i Fetws-y-Coed • A470 Cwm Lledr • Llanfachraeth • Bodedern • Wrecsam i'r Wyddgrug Awgrymwyd hefyd y dylid trosi hen leiniau rheilffordd yn llwybrau teithio llesol, gan ganiatáu llwybrau ar wahân i feicwyr, cerddwyr a defnyddwyr eraill y ffordd, yn benodol: • Yr Wyddgrug i Rydymwyn a thu hwnt trwy Gwm Chwiler i Ddinbych • Y Rhyl i Gaer • Rhuthun i Ddinbych	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys ystod eang o gynlluniau teithio llesol sy'n ceisio gwella cysylltedd a darpariaeth ar gyfer cerdded, olwyno a beicio. Bydd y coridorau/llwybrau y gofynnir amdanynt yn cael eu hystyried fel rhan o adolygiadau Map Rhwydwaith Teithio Llesol. Mae'r Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol AT4 wedi'i anelu at wella teithio llesol mewn ardaloedd gwledig ac mae'n ystyried yn benodol y cyfle i ddefnyddio hen leiniau rheilffordd ar gyfer teithio llesol a chysylltu trefi, - dylid eu harchwilio fel mesurau ategol i ddarparu'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol. Llywodraeth Cymru a'r Asiant Cefnffyrdd sy'n gyfrifol am ddwy bont y Fenai, a bydd Cyngor Ynys Môn yn parhau i ymgysylltu ochr yn ochr ag Uchelgais Gogledd Cymru ynghylch mynediad cadarn a chynaliadwy yn yr ardal hon. Mae Cynllun A5 Llanfairpwll eisoes wedi datblygu i gysylltu â Dolen Menai. Mae Bodedern a Llanfachraeth y tu allan i'r aneddiadau teithio llesol, fodd bynnag, bydd y potensial i wella cysylltiad â Bodedern yn cael ei ystyried fel rhan o Astudiaeth WelTAG a fydd yn cysylltu Awyrlu Brenhinol y Fali â'r Fali. Gellid ailedrych ar y ddarpariaeth yn Llanfachraeth pe bai'r datblygiadau yn Wylfa Newydd yn mynd rhagddo. Mae prosiect Pont Reilffordd Afon Clwyd o fewn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn bwriadu defnyddio rhychwant diangen y bont reilffordd i ddarparu llwybr teithio llesol newydd sy'n cysylltu'r Rhyl a Bae Cinmel. Mae Llwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yn cysylltu Prestatyn â'r ffin rhwng Sir Ddinbych a Sir y Fflint, ac mae sylwadau yn cael eu nodi.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried bod angen i'r cynlluniau hyrwyddo a gwella llwybrau teithio llesol yn well. Mae'r awgrymiadau a wnaed yn cynnwys: • Mynedfeydd hawl tramwy • Gweithredu mesurau tawelu traffig • Gwahanu beicwyr oddi wrth gerddwyr i wella diogelwch • Angen 'ystyriaeth hanfodol' wrth benderfynu ar led y llwybr i warchod cynefinoedd bywyd gwyllt ac ystyried defnyddwyr eraill y ffordd • Ystyried effaith 20mya ar feicwyr – mae rhai o'r farn ei bod yn beryglus cael traffig cerbydau yn teithio ar yr un cyflymder â beicwyr • Marciau ffyrdd i ddangos blaenoriaeth i gerddwyr • Gwella diogelwch o amgylch safleoedd cyfnewidfa posibl e.e. safleoedd bws • Mwy o hyblygrwydd mewn Canllawiau Dylunio Teithio Llesol ar gyfer teithiau cerdded gwledig i ganiatáu i awdurdodau lleol ddatblygu llwybrau teithio llesol yn llwyddiannus er budd pob defnyddiwr • Darparu llwybrau teithio llesol i ysgolion	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r dull o flaenoriaethu'r cynlluniau, a'r canlyniadau. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau teithio llesol i'w datblygu gan awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am gyflawni, a fydd yn ystyried y canllawiau teithio llesol perthnasol a'r arfer orau wrth ddylunio a datblygu eu cynlluniau.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Integreiddio rhwng dulliau	Mae rhai ymatebwyr yn cytuno bod angen integreiddiad pellach rhwng dulliau, yn enwedig rhwng bws a rheilffyrdd, gyda mwy o hygyrchedd. Mae rhai yn awgrymu bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn canolbwyntio ar ddulliau trafnidiaeth ar wahân, ac yn awgrymu bod angen mwy o ffocws ar ryng-gysylltedd. Mae rhai ymatebwyr yn nodi hyn ar gyfer y llwybrau bws rhwng Bangor a Chyffordd Llandudno, a ddylai fod yn stopio yn yr orsaf, nid Conwy yn unig.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd integreiddio dulliau teithio a rhwydwaith, ac un o'i themâu trawsbynciol yw integreiddio. Mae'n cydnabod bod newid dulliau teithio yn gofyn am ddull holistig, integredig o gynllunio teithiau, gan weithio ar draws gwahanol ddulliau a sectorau i'w gwneud hi'n haws i bobl deithio o ddrws i ddrws gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth cynaliadwy. Mae'n canolbwyntio ar wella integreiddio a chysylltedd trawsffiniol, ac integreiddio effeithiol rhwng gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd trwy ei gwneud hi'n haws newid Mae themâu polisi yn cynnwys integreiddio rhwng dulliau gyda pholisïau ac ymyriadau penodol IN1-5. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys cynlluniau sy'n ceisio gwella cysylltedd bysiau drwy integreiddio trafnidiaeth Gorsaf Cyffordd Llandudno; Integreiddio trafnidiaeth Ardal Gorsaf Porth Bangor; a Hwb Symudedd ym Mangor. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd yn cynnwys cynllun i wella canol tref Bae Colwyn sy'n cynnwys gwella seilwaith y ffordd y tu allan i flaengwrt yr orsaf ym Mae Colwyn.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylid mynd i'r afael ag integreiddio trenau a bysiau ym Mae Colwyn, mewn ffordd debyg i'r hyn a wnaed yn Llandudno a'r Rhyl, gyda seilwaith safleoedd bws hefyd angen ei uwchraddio.	Mae'r Cynllun Cyflawni yn cynnwys Cynllun 8 Integreiddio â gwasanaethau trafnidiaeth strategol: Integreiddio trafnidiaeth gorsaf Bae Colwyn, a fydd yn gwella canol tref Bae Colwyn sy'n cynnwys gwella seilwaith y ffordd y tu allan i flaengwrt yr orsaf ym Mae Colwyn.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried yr angen am leoliadau cyfnewid yng: • Nghaernarfon, gan gynnwys cysylltiadau â rhwydweithiau Sherpa/Traws Cymru • Llanfairpwll	Mae Cyngor Gwynedd yn cadarnhau bod cyfnewidfa Caernarfon ar hyn o bryd yn hwyluso cysylltiadau â gwasanaethau Sherpa/ Traws Cymru. Mae cyfnewidfa fysiau ym Mhorthaethwy a gwasanaeth gwell ar gael ym Mangor tra byddai cyfnewidfa yn Llanfairpwll yn dyblygu'r ddarpariaeth bresennol. Ystyrir y dylai'r ffocws fod ar integreiddio amserlenni bysiau a rheilffyrdd yn Llanfairpwll. Byddai hyn yn bosibl fel opsiwn i newid dulliau teithio. Ar hyn o bryd, nid yw amserlenni'r gwasanaeth bysiau ar Ynys Môn yn cael eu llunio i sicrhau integreiddio ag amserlenni rheilffyrdd, felly mae potensial i wella.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod angen i bolisïau integreiddio ystyried gweithredu a chost tocynnau integredig.	Mae ein cynlluniau ar gyfer teithio ar fws yn cael eu hystyried o fewn cyd-destun y rhwydwaith bws arfaethedig ledled Cymru ar gyfer y dyfodol, - mae Trafnidiaeth Cymru wrthi'n datblygu hyn fel rhan o gynigion Llywodraeth Cymru i gyflwyno masnachfreintiau bws. Mae disgwyl i'r cynigion hyn gyflawni system drafnidiaeth aml-ddull sy'n integredig a llyfn, gyda gwybodaeth well, prisiau siwrnai a thicedu gwell i gwsmeriaid o 2026 ymlaen.
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu'n arbennig Polisi IN5 ac yn gobeithio y bydd opsiynau yn cael eu hystyried yn fuan ar gyfer Parcio a Theithio i fynd i'r afael â'r problemau tagfeydd a pharcio difrifol yn ardal Eryri yn ystod oriau prysur.	Nodwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu cysylltu Porthaethwy â gorsafoedd trên Llanfairpwll a Bangor yn gynharach ac yn hwyrach yn y dydd ac ar ddydd Sul.	Nodwyd (yn amodol ar wneud penderfyniadau masnachol a gallai Cyngor Sir Ynys Môn ailymweld fel rhan o fasnachfreinio bysiau).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen am well integreiddio rhwng dulliau teithio, yn enwedig amseroedd bysiau a threnau, i ddarparu ar gyfer cymudwyr a disgyblion ysgol, neu sicrhau bod meysydd parcio mewn gorsafoedd bysiau a threnau yn ddiogel ac ar gael fel nad oes rhaid cwblhau teithiau yn gyfan gwbl mewn car.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ymateb i'r angen am wella integreiddio rhwng dulliau yn ei bolisïau IN1-6.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod darpariaeth barcio mewn gorsafoedd ar lein y Gororau ym Mwcle, Penarlâg a Shotton yn ddigonol a byddai rhwystr i fwy o ddefnydd o'r lein pe bai'r gwelliant gwasanaeth arfaethedig yn digwydd.	Nodwyd. Mae hyrwyddo teithio llesol ac integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus yn cael eu hannog fel rhan o'r cynlluniau i helpu i sicrhau newid mewn ddulliau teithio, gan gydnabod nad yw'n ymarferol cynyddu'r ddarpariaeth parcio ceir yn y gorsafoedd hyn. Mae Cyngor Sir y Fflint yn awgrymu y dylid rhoi ystyriaeth bellach i ddatblygu Gorsaf Penyffordd (Caer) fel cyfle Parcio a Theithio ar gyfer y rheilffordd. Hefyd, lle mae parcio yn cael ei ystyried, mae angen i hyn hyrwyddo darpariaeth cerbydau trydan.
Porthladdoedd a chludo llwythi	Mae rhai ymatebwyr yn dweud nad yw'r cynlluniau yn gosod targed i gefnogi'r symudiad at gludo nwyddau ar y rheilffordd. Awgrymir y dylai'r targed alinio â tharged cenedlaethol yr Adran Drafnidiaeth (twf o 75% mewn cludo nwyddau ar y rheilffyrdd erbyn 2050) a tharged Trafnidiaeth i'r Gogledd i dreblu cyfran cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i 25.5% erbyn 2050.	Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn nodi cyfres o fesurau a dangosyddion i helpu i ystyried cynnydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol tuag at dargedau a nodwyd, yn unol â Fframwaith Monitro Trafnidiaeth Cymru, gan ymateb i ganllawiau Llywodraeth Cymru i'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn cynnal eu prosesau monitro eu hunain ar dargedau cenedlaethol.
	Mae rhai yn argymell cyfeiriad pellach at Borthladd Lerpwl i adlewyrchu rôl y Porthladd yn y rhanbarth a goblygiadau traffig HGV, gan adlewyrchu'r angen i liniaru, datgarboneiddio a symud at y rheilffyrdd lle bo hynny'n bosibl.	Mae'r cynlluniau yn cydnabod pwysigrwydd trafnidiaeth a chysylltedd trawsffiniol, ac mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i gynnwys cyfeiriad at Borthladd Lerpwl yn unol â hynny.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi'r newid o'r ffordd i'r rheilffordd ar gyfer cludo nwyddau i helpu i leihau tagfeydd a llygredd. Fodd bynnag, tynnir sylw at y ffaith na ellir gweld nwyddau yn cael eu cludo ar y rheilffordd yn gyfan gwbl, yn hytrach nag ar y ffordd. Gall y ddau ddull trafnidiaeth hyn weithio gyda'i gilydd, i gefnogi symudiadau logisteg, ond pan fydd angen symud nwyddau ar fyr rybudd, yn aml yr opsiwn gorau yw'r ffordd. Felly, byddai buddsoddiad strategol yn y rhan hon o'r rhwydwaith ffyrdd yn ddefnyddiol i'r holl weithredwyr logisteg (ym Mhrydain Fawr ac Iwerddon), gan y bydd yn helpu i sicrhau bod nwyddau yn cael eu symud yn y ffordd fwyaf effeithlon..	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys ystod o bolisïau sy'n ceisio sicrhau bod trafnidiaeth ar y ffyrdd a'r rheilffyrdd, a hynny ar gyfer cludo nwyddau hefyd, yn addas i'r diben. Mae'r Cynllun yn ceisio cefnogi datgarboneiddio nwyddau hefyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y llwybrau canlynol ar gyfer cludo nwyddau ar y rheilffordd: • Caer i borthladd Caergybi i helpu i leihau tagfeydd ar yr A55. • Llangefni ac Amlwch ar gyfer rheilffordd ysgafn.	Bydd Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol PF9 (gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant rheilffyrdd i gefnogi newid i reilffyrdd ar gyfer symud nwyddau, gan gynnwys logisteg ysgafn ar reilffyrdd) yn helpu i nodi'r angen am welliannau gan gynnwys y rhai a awgrymwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi twf porthladd, gorsaf reilffordd a safleoedd Porthladd Rhydd cyfagos yng Nghaergybi (Polisïau PF1-PF3) ond yn tynnu sylw y gallai fod goblygiadau pellach oherwydd mwy o symud nwyddau. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod angen uwch-gynllun holl-gynhwysfawr ar gyfer y porthladd a'r orsaf reilffordd ehangach (yn ogystal â chysylltiadau priffyrdd) gan fod hyn yn cael ei ystyried yn ddarn allweddol o seilwaith strategol i sbarduno trafnidiaeth ac adfer datblygiad economaidd yn y rhanbarth.	Perchennog Porthladd Caergybi yw Stena Line Ports Limited, is-gwmni i Stena Line. Mae Stena Line yn rheoli Porthladd Caergybi a byddai'n gyfrifol am gyflwyno unrhyw uwch-gynllun mewn cydweithrediad â phartneriaid neu randdeiliaid allweddol yn y sector cyhoeddus. Drwy'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae cynlluniau awdurdodau lleol perthnasol yn cynnwys Cynllun 169 Gwelliannau mynediad ar y ddaear a gwaith cysylltiedig i oresgyn cyfyngiadau trafnidiaeth i gael mynediad i safleoedd porthladd rhydd Ynys Môn; Cynllun 255 Mynediad i Safleoedd Porthladd Rhydd; a Chynllun 168 Tanwyddau Amgen Cludo Nwyddau (Hydrogen yng Nghaergybi).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y bydd cynllunio ar gyfer trydaneiddio cludo nwyddau yn hanfodol ac y byddai adnabod safleoedd a seilwaith ar gyfer codi tâl am gludo nwyddau, yn enwedig ar hyd coridor yr A55, yn ychwanegiad buddiol i Bolisi RS10.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol PF4 (cefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo nwyddau yn y rhanbarth) a Pholisi PF5 (cyfleoedd ar gyfer trydaneiddio cerbydau ar gyfer danfon yn lleol) yn berthnasol. Mae cefnogaeth ar gyfer adnabod safleoedd a seilwaith rhagweithiol ar gyfer codi tâl am gludo nwyddau, yn enwedig ar hyd coridor yr A55, wedi cael mwy o ystyriaeth wrth ddiweddaru'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod trafnidiaeth ar y môr yn cael ei hanwybyddu gydag angen am amserlen fferi fwy hawdd ei ddefnyddio rhwng Dulyn a Gogledd Cymru. Mae Stena Line a Irish Ferries yn weithredwyr fferi masnachol cystadleuol ac mae eu llongau yn dilyn amserlen debyg iawn, yn gyffredinol yn gadael bwlch chwe awr rhwng hwylio. Byddai hwylio tua bob tair awr yn llawer mwy ffafriol i gryfhau a thyfu'r cysylltiadau economaidd a chymdeithasol rhwng Cymru ac Iwerddon.	Mae amserlenni hwylio yn gyfrifoldeb i'r gweithredwyr masnachol presennol ond mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ceisio cefnogi datblygiad porthladdoedd a'r bobl a'r nwyddau sy'n symud drwyddynt trwy bolisïau sy'n ceisio gwella mynediad a chysylltedd.
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth i Bolisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol PF1-PF3, gan nodi bod gwelliannau yn y dyfodol i gefnogi twf y porthladd, gorsaf reilffordd a safleoedd Porthladd Rhydd cyfagos yn cael eu croesawu. Mae rhai o'r farn bod angen uwch-gynllun holl-gynhwysfawr ar gyfer y porthladd a'r orsaf reilffordd ehangach.	Nodwyd. Mae Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol 6 (Uwch-gynllun Trafnidiaeth Caergybi) yn ceisio cefnogi Trafnidiaeth Cymru a sefydliadau partner eraill i helpu i symud ymlaen gyda dull cynhwysfawr ac integredig o gynllunio ar gyfer gwelliannau yn yr ardal.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu defnyddio amonia a gynhyrchir gan ddefnyddio hydrogen gwyrdd a glas mewn porthladdoedd, gan awgrymu bod hyn yn debygol o dyfu'n sylweddol fel tanwydd morol carbon isel amgen sy'n galluogi datgarboneiddio'r sector morol. Gallai hyn gynnwys llongau sy'n gweithio sy'n mynd i mewn ac yn gadael porthladdoedd Mostyn a Chaergybi, llongau cargo, cludiadau fferi HGV, a thwristiaeth. Awgrymir bod y cynllun yn gwneud rhai cyfeiriadau byr at weithio gyda phartneriaid i ddatblygu hybiau ail-lenwi trafnidiaeth hydrogen ar gyfer cerbydau ffordd, ond dylai hefyd ystyried gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiannau morol a rheoli porthladdoedd i alluogi cynhyrchu, storio a chyflenwi amonia ar gyfer y diwydiant morol.	Mae cynhyrchu, storio a chyflenwi amonia ar gyfer y diwydiant morol y tu allan i gwmpas y Cynllun Trafnidiaeth ond bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn ystyried yn ofalus sut orau i ymgysylltu â rhanddeiliaid i gefnogi'r porthladdoedd i ddatblygu eu capasiti a'u gallu mewn perthynas â gwell mynediad a dadgarboneiddio.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn meddwl y gellid cynnwys polisi neu gynllun yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n canolbwyntio ar ddatgarboneiddio cerbydau nwyddau trwm.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi nad oes unrhyw gyfleusterau yng Ngogledd Cymru ar hyn o bryd fyddai'n cefnogi cludwyr yn y rhanbarth sy'n ceisio newid i ddefnyddio cerbydau allyriadau isel. Byddai cefnogi cludwyr i wneud y newid hwn yn lleihau effaith leol cerbydau HGV yng ngogledd Cymru. Mae Polisi PF4 (cefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo nwyddau yn y rhanbarth) a Pholisi PF5 (cyfleoedd ar gyfer trydaneiddio cerbydau ar gyfer danfoniadau lleol) yn ceisio helpu i ymdrin â'r angen am welliannau. Bydd Cynllun Twf Gogledd Cymru, drwy ei brosiect Hwb Hydrogen Caergybi gyda'i ariannwr arweiniol, Menter Môn Cyf, yn sefydlu cyfleuster dosbarthu a chynhyrchu hydrogen gwyrdd ym Mharc Cybi, Caergybi, o fewn parth Porthladd Rhydd Ynys Môn - bydd yn darparu ar gyfer cwsmeriaid trafnidiaeth y ffordd, morwrol a rheilffordd ar draws Gogledd Cymru. Bydd yr hwb yn cynyddu sicrwydd ynni hydrogen, gan leihau'r ddibyniaeth ar fewnforion a lleihau allyriadau carbon, yn enwedig yn y sector cludiant. Bydd y prosiect yn chwarae rhan allweddol yn natblygiad economi hydrogen y rhanbarth, gan ysgogi masnacheiddio a mabwysiadu hydrogen fel tanwydd, denu mewnfuddsoddiad, a chreu swyddi gwerth uchel yn y tymor hir.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried pwysigrwydd hanfodol Porthladd Caergybi i'r rhanbarth (a'r DU ehangach) gyda chefnogaeth i bolisïau PF2 a PF3 sy'n anelu at wella mynediad cerbydau a chyfleusterau i yrwyr HGV. Mae eraill yn awgrymu bod angen cyfleusterau parcio HGV naill ochr i'r Fenai.	Nodwyd. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys Cynllun 117 (Darparu parcio HGV yng Nghaergybi, ar hyd yr A55 ac ar ddwy ochr Pont Britannia).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai'r cynlluniau gynnwys fferïau trydan ar gyfer twristiaid.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol PF1 yn ceisio cefnogi twf ein porthladdoedd a'n safleoedd datblygu cyfagos yng Ngogledd Cymru, a chefnogi eu cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio. Mae datgarboneiddio cerbydau porthladd a fferïau wedi cael mwy o ystyriaeth fel rhan o ddiweddariadau i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Ffyrdd, strydoedd a pharcio	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu ffocws y Cynllun ar gefnogi'r trawsnewidiad cerbydau trydan (EV) trwy ddarparu isadeiledd gwefru digonol a chysylltiad â chynllunio defnydd tir. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod ardaloedd gwledig yn dioddef o ddiffyg darpariaeth i gerbydau trydan gyda'r posibilrwydd o osod pwyntiau gwefru yn amrywio ar draws y rhanbarth. Mae ymatebwyr eraill yn cefnogi gweithredu isadeiledd cerbydau trydan a'r posibilrwydd o fysiau trydan yn ogystal â cheir. Awgrymir bod Fframwaith Isadeiledd Gwefru Trafnidiaeth EV i'r Gogledd ac adroddiad Isadeiledd Presennol EV ar gael i'r cyhoedd a gallant ddarparu tystiolaeth ehangach ynglŷn â sut y gall partneriaid gynyddu eu defnydd o EV mewn dull trawsffiniol. Mae ymatebwyr eraill yn codi pryderon am y gor-ddibyniaeth bosibl ar y grid cenedlaethol ar gyfer cynnydd yn y galw am wefru EV sy'n arwain at gamgynrychioli posibl o fanteision datgarboneiddio. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu ail-bwrpasu isadeiledd tanwydd a gorsafoedd gwasanaeth presennol, mwy o gefnogaeth i berchnogaeth gymunedol o wefru EV, a'r angen am wybodaeth fwy gwrthrychol i drigolion am gerbydau allyriadau isel. Mae rhai yn mynegi cefnogaeth i bwyntiau gwefru gaiff eu sybsideiddio ar strydoedd preswyl a chanolfannau cymunedol fel cymhellion i annog mwy o ddefnydd o geir trydan.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd datgarboneiddio trafnidiaeth trwy ei bolisïau perthnasol RS7-11 a PF5 ac mae wedi'i ddiweddaru i gyfeirio ac ystyried Fframwaith Isadeiledd Gwefru EV Trafnidiaeth i'r Gogledd a'r adroddiad isadeiledd EV presennol a sut y gall partneriaid gynyddu'r defnydd o EV mewn dull trawsffiniol. Mae'r Cynllun hefyd wedi'i ddiweddaru i gryfhau'r ymrwymiad i gerbydau allyriadau isel, gan gynnig cefnogaeth i ail-bwrpasu isadeiledd tanwydd a gorsafoedd gwasanaeth presennol, perchnogaeth gymunedol o gyfarpar gwefru EV, a'r angen am wybodaeth fwy gwrthrychol am gerbydau allyriadau isel i drigolion. Mae'r Cynllun hefyd wedi'i ddiweddaru i gyfeirio at strategaeth ynni gogledd Cymru, sy'n galw am fwy o ynni adnewyddadwy i ateb y galw yn y dyfodol i gyflawni sero net erbyn 2050, a chywiro anghysondebau yn y dyddiadau targed ar gyfer cerbydau allyriadau sero.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn canolbwyntio'n helaeth ar gerbydau trydan (EVs) ac isadeiledd gwefru, gan ddibynnu ar ehangu'r grid cenedlaethol i gwrdd â'r galw cynyddol yma am drydan, ac nid yw'n mynd i'r afael â sut y bydd y trydan hwn yn cael ei gyflenwi. Awgrymir hefyd y dylai'r cynlluniau sicrhau bod ynni adnewyddadwy yn cwrdd â'r galw cynyddol i gyflawni manteision sero net a chynaliadwyedd. Nodir hefyd bod anghysondebau yn y dyddiadau targed ar gyfer cerbydau allyriadau sero yng Ngogledd Cymru (wedi'u nodi fel 2030 ar t27 a 2035 ar t93).	Mae isadeiledd cynhyrchu ynni y tu allan i gwmpas y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, ond mae wedi'i ddiweddaru i roi mwy o ystyriaeth i synergeddau â Strategaeth Ynni Ranbarthol berthnasol gogledd Cymru. Mae anghysondebau yn y dyddiadau targed ar gyfer cerbydau allyriadau sero yng ngogledd Cymru (a nodir fel 2030 ar t27 a 2035 ar t93) wedi'u cywiro.
	Mae rhai ymatebwyr yn eiriol dros gynnwys Systemau Rhybuddio Acwstig i Gerbydau (AVAS) i gerbydau trydan, a bod hynny'n fandadol, gan esbonio bod hyn yn arbennig o bwysig i bobl ddall a rhannol ddall sy'n dibynnu ar arwyddion clywedol.	Mae cynnwys Systemau Rhybuddio Acwstig i Gerbydau (AVAS) i gerbydau trydan, yn orfodol, y tu allan i gwmpas y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, ond bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol i helpu sicrhau bod eu cerbydau fflyd eu hunain yn cael eu galluogi.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod Polisi RS6 yn cefnogi ymgorffori paneli haul ar y to neu ganopi meysydd parcio a rennir, a fyddai'n osgoi colli tir ac amrywiaeth yn sgil ffermydd solar newydd. Gellid cymhwyso'r dull hwn hefyd i orsafoedd a depos bysiau sy'n cyd-fynd â nodau Strategaeth Ynni Gogledd Cymru o hyrwyddo ynni adnewyddadwy a lleihau effeithiau ar ddefnydd tir.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol RS6 wedi'i ddiweddaru i ymgorffori gorsafoedd a depos bysiau, gan gyd-fynd â Strategaeth Ynni Gogledd Cymru.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y byddai cynnwys y fframwaith caffael cenedlaethol a ddatblygwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer isadeiledd cerbydau trydan yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn fuddiol iawn.	Mae Llywodraeth Cymru yn datblygu fframwaith caffael cenedlaethol ar gyfer isadeiledd gwefru cerbydau trydan i safoni a gwella safonau'r diwydiant, gan sicrhau isadeiledd gwefru cyson ac integredig ledled Cymru. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i gyfeirio at y gwaith hwn.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod cefnogi clybiau ceir cymunedol gan gynnwys Car-n-arfon (Polisi RS12) yn cyd-fynd â'r Strategaeth Ynni Ranbarthol, cam gweithredu 4G, i ddarparu isadeiledd a gwasanaethau trafnidiaeth carbon isel sy'n canolbwyntio ar y gymuned.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol RS12 wedi'i ddiweddaru i ymgorffori cyfeiriad at Car-n-arfon fel enghraifft o isadeiledd a gwasanaethau trafnidiaeth carbon isel sy'n canolbwyntio ar y gymuned, gan gyd-fynd â Strategaeth Ynni Gogledd Cymru.
	Mae rhai ymatebwyr yn pwysleisio'r pwysigrwydd bod cyllid digonol ar gael i gynnal isadeiledd presennol priffyrdd, gan gynnwys ffyrdd a phontydd ac asedau cysylltiedig. Mae hyn yn arbennig o bwysig o ran gwytnwch hinsawdd. Nododd rhai arwyddocâd ansawdd wyneb y ffordd i feicwyr a gwasanaethau bysiau.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol RS1 yn darparu cyfle i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig weithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer arwynebau a chynnal a chadw strwythur sy'n sicrhau gweithrediad parhaus a gwytnwch asedau presennol priffyrdd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau yn erbyn modurwyr tra'n awgrymu nad oes unrhyw system drafnidiaeth gyhoeddus amgen, y gellir ei defnyddio, yn cael ei darparu. Galwodd rhai ymatebwyr am gael gwared ar bolisi 20mya Llywodraeth Cymru yn ogystal â mynegi ymdeimlad bod modurwyr dan anfantais oherwydd cyfyngiadau cyflymder is, ac mae rhai yn awgrymu bod hyn yn aml yn achosi tagfeydd traffig ac oedi. Er bod rhai ymatebwyr yn cytuno bod trafnidiaeth rhatach sydd ar gael yn haws yn beth da, ystyrir hefyd na ddylai hyn fod ar draul trafnidiaeth breifat sydd ei angen, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.	Nod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yw hyrwyddo a gwella pob dewis trafnidiaeth sydd ar gael ar draws gogledd Cymru, gan gynnwys y rhai sy'n defnyddio ceir preifat. Nod y dyheadau o dan yr Uchelgais Ffyrdd Strategol yw cynnal a gwella'r rhwydwaith ffyrdd ar gyfer modurwyr preifat yn ogystal â defnyddiau trafnidiaeth amgen. Fel yr amlinellir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae ffyrdd yng ngogledd Cymru yn cael eu cynnal gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru sy'n golygu nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig na'r Awdurdodau Lleol ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Mae Uchelgais Gogledd Cymru wedi ymrwymo i ddatgarboneiddio trafnidiaeth ac annog newid mewn modd teithio lle ac fel y bo'n briodol. Mae'r cynllun 20mya yn Strategaeth Llywodraeth Cymru sydd y tu allan i gylch gorchwyl y Cyd-bwyllgor Corfforedig. Yn dilyn cyfnod gwrando cyhoeddus a chyhoeddi canllawiau diwygiedig, mae awdurdodau lleol Cymru wedi bod yn ymgynghori ar newidiadau posibl i'r cyfyngiad cyflymder diofyn o 20mya, gyda rhai awdurdodau'n dechrau asesu ffyrdd a chynnig newidiadau yn ôl i 30mya mewn rhai achosion lle mae achos wedi'i wneud dros eithriadau.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn codi pryderon ynglŷn â'r gostyngiad posibl mewn parcio yng nghanol trefi ac ardaloedd twristaidd gan dynnu sylw at y ffaith bod angen ceir ar y rhan fwyaf o dwristiaid i grwydro drwy ogledd Cymru. Gwneir rhai awgrymiadau gan gynnwys cydweithredu â ffermwyr lleol i gynyddu'r ddarpariaeth parcio pan fo angen ac i leihau parcio yng nghanol tref lle mae dewisiadau amgen ar gael. Mae ymatebwyr eraill yn tynnu sylw at y defnydd o gyfleusterau Parcio a Theithio sy'n effeithiol, os yw taliadau parcio yn rhesymol. Mae rhai ymatebwyr yn ystyried yr angen am ddull cyson ar gyfer costau parcio ceir ledled y rhanbarth.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol RS5 a RS6 yn ceisio cefnogi parcio cyhoeddus i geir, sy'n gynaliadwy, mewn trefi a dinasoedd. Mae'r awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru yn rheoli ac yn gweithredu ystod o feysydd parcio cyhoeddus sy'n gwasanaethu canol trefi a dinasoedd yn ein rhanbarth. Yr awdurdodau lleol sy'n pennu faint o le parcio sydd ar gael a'r tâl am barcio a rhaid iddynt ystyried y cydbwysedd rhwng faint o le parcio sydd ei angen i gefnogi busnesau lleol, gan annog newid i deithio mwy cynaliadwy, a chost gweithredu'r gwasanaeth parcio. Mae'n rhaid i awdurdodau lleol ddatblygu strategaeth integredig ar barcio i gefnogi polisïau trafnidiaeth a lleoliadol cyffredinol eu cynlluniau datblygu lleol. Dylai awdurdodau lleol ystyried materion parcio ar y cyd ag awdurdodau cyfagos. Dylid defnyddio safonau parcio gyda hyblygrwydd, gan geisio lefelau is o barcio i gefnogi datblygiad lleoedd o ansawdd uchel. Weithiau gall darparu meysydd parcio dra-arglwyddiaethu ar ein trefi a'n dinasoedd, gyda meysydd parcio a pharcio ar y stryd yn cymryd llawer iawn o le. Weithiau gellid defnyddio'r gofod hwn yn well i gyfoethogi creu lleoedd a gwella'r amgylchedd leol. Mae Siarter Creu Lleoedd Cymru yn pwysleisio pwysigrwydd creu lleoedd sydd wedi'u cynllunio'n dda, yn gynaliadwy ac yn gynhwysol. Mae'n annog awdurdodau lleol a datblygwyr i ystyried effeithiau ehangach parcio ceir ac i flaenoriaethu egwyddorion creu lleoedd wrth gynllunio trefi.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn nad oes digon o bwyslais ar fioamrywiaeth ac isadeiledd gwyrdd, yn enwedig o ran goleuadau stryd, a chredir y dylai awdurdodau priffyrdd leihau hyn. Ystyriwyd nad oes gan awdurdodau priffyrdd yr awydd i weithredu isadeiledd gwyrdd ac felly ystyrir nad yw Polisi RS6, sy'n cyfeirio at ailddyrannu mannau parcio i wella'r amgylchedd lleol, yn effeithiol.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod y gallai trawsnewid ardaloedd parcio sy'n cael eu tanddefnyddio neu newid y ffordd y mae pobl yn cyrchu ein lleoedd mewn car arwain at fwy o leoedd yn dod i ddefnydd cymunedol gwell fel parciau neu erddi, a all wella bioamrywiaeth drefol, darparu mannau hamdden a gwella ansawdd aer. Trwy ailfeddwl sut mae parcio ceir wedi'i integreiddio yn ein trefi a'n dinasoedd yng ngogledd Cymru, gallwn greu cyfleoedd i fod o fudd i'n hamgylcheddau lleol, hyrwyddo teithio cynaliadwy, a chreu mannau cyhoeddus mwy deniadol ac ymarferol. Mae adran 6 o Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) yn rhoi dyletswydd ar awdurdodau cyhoeddus gan gynnwys Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd ac awdurdodau lleol i 'geisio cynnal a gwella bioamrywiaeth' i'r graddau y mae'n gyson ag arfer priodol y swyddogaethau hynny. Wrth wneud hynny, rhaid i awdurdodau cyhoeddus hefyd geisio 'hyrwyddo gwytnwch ecosystemau'. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wrth ystyried Polisi RS6 wedi'i ddiweddaru i gyfeirio at y ddyletswydd honno.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth i welliannau i'r A548 gan nodi y byddent yn lleihau traffig ar Aston Hill ac yn creu mynedfa fwy croesawgar i dwristiaid.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod y cyfle i fwrw ymlaen â gwelliannau i'r A548 ac mae'n cynnwys cynllun Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy ar gyfer gwella diogelwch llwybrau'r A548. Mae Cyngor Sir y Fflint yn cadarnhau bod cyflwyniadau blaenorol wedi'u gwneud i Lywodraeth Cymru ac Asiant y Cefnffyrdd i'r A548 fod yn gefnffordd drwy Sir y Fflint. Dylid ystyried cyswllt mwy cadarn o'r A55 a'r A548 fel ffactor brys a hanfodol sy'n rhoi cyfle i lwybro'r A550/A55 i ffwrdd o fannau cyfyng presennol wrth bont Queensferry ac Aston Hill. Trwy ddarparu llwybr amgen i ran arfordirol yr A55 o rwydwaith traffyrdd Lloegr, gellid lleihau'r llwybr presennol o ran capasiti, trwy dynnu'r tros-bontydd o gyfnewidfeydd Queensferry ac Ewlo. Byddai hyn yn darparu gwelliant amgylcheddol ac o ran llygredd a gwytnwch i un o'r llwybrau prysuraf i mewn i Gymru a llwybr Ewropeaidd allweddol i Iwerddon. Byddai cynnal rhywfaint o gapasiti ond symud y rhan fwyaf o'r traffig i'r A548 yn rhoi'r fantais ychwanegol o ddarparu cylchffordd gylchredol lawn o amgylch ardal Glannau Dyfrdwy, Queensferry, Cei Connah gan leihau'r problemau tagfeydd a brofir yn yr ardal ar hyn o bryd.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried ei bod yn flaenoriaeth allweddol i adeiladu cyswllt rhwng pont y Fflint a Llaneurgain.	Mae Cyngor Sir y Fflint yn ymwybodol o ganlyniad Adolygiad Ffyrdd yr A55, yr A494 a llwybrau SRN eraill, oedd yn dilyn argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ac yn cyd-fynd â'r profion adeiladu ffyrdd yn y dyfodol. Roedd Sir y Fflint wedi awgrymu opsiynau amgen ar gyfer gwelliannau i'r coridor hwn a elwir yn opsiwn "Gwyrdd", a fyddai wedi cynyddu gwytnwch, ond nid oedd angen y ffordd gyswllt.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu'r ymrwymiad o'r newydd i gefnogi dull 'Gweledigaeth Sero' Llywodraeth Cymru o ddiogelwch ar y ffyrdd, gan nodi bod y cynigion manwl yn pwysleisio rôl cynlluniau newydd. Mae ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth i gofleidio'r rôl y mae rheoli asedau yn ei chwarae wrth sicrhau diogelwch holl ddefnyddwyr y ffordd, gan gynnwys troedffyrdd a chroesfannau. Mae ymatebwyr eraill o'r farn nad oes digon yn cael ei wneud i fynd i'r afael â phryderon diogelwch, gan sôn yn benodol am gyfleusterau gollwng a pharcio ar Cross Tree Lane – Penarlâg.	Mae Cyngor Sir y Fflint yn cadarnhau bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Sir y Fflint ei hun yn cefnogi uchelgais Gweledigaeth Sero i ddileu marwolaethau ac anafiadau difrifol ar y ffyrdd yn ogystal â chydnabod pwysigrwydd rheoli asedau parhaus wrth gynnal isadeiledd diogel a hygyrch i bob defnyddiwr. Mae pryderon lleol a godwyd mewn perthynas â Cross Tree Lane fel arfer yn cael sylw trwy fecanweithiau presennol a arweinir gan y cyngor, gan gynnwys archwiliadau diogelwch ffyrdd, adolygiadau trafnidiaeth lleol, ac asesiadau traffig ardal-benodol. Mae'r rhain yn caniatáu i awdurdodau lleol nodi problemau, ymgynghori â chymunedau, a blaenoriaethu gwelliannau. Bydd y pryderon a godwyd yn cael eu cyfeirio at yr awdurdod lleol perthnasol i'w hystyried ymhellach o fewn y fframwaith hwn, gan sicrhau bod unrhyw ymyraethau arfaethedig yn seiliedig ar dystiolaeth ac yn cyd-fynd â'r strategaeth ehangach Gweledigaeth Sero.
	Mae rhai ymatebwyr yn cytuno bod tagfeydd yng nghanol trefi ac ardaloedd trefol yn broblem, gyda chyfeiriadau penodol at y Bala, Shotton a Chei Connah. Fodd bynnag, mae rhai yn tynnu sylw at y dull blanced hwn sy'n dargyfeirio'r holl draffig ac y gall hyn arwain at ganol trefi gwag, gyda risg bod y sector twristiaeth yn colli ymwelwyr. Felly, ystyrir ei bod yn bwysig bod mesurau llacio tagfeydd yn rhan o weledigaeth ehangach.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod yr angen am atebion i greu lleoedd da wrth fynd i'r afael â dibyniaeth ar geir, gan gynnwys Polisi RS6. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd yn cydnabod gwerth y diwydiant twristiaeth yng ngogledd Cymru ac yn cynnwys polisïau CB15-23 sy'n helpu pobl i fwynhau ein hatyniadau ymwelwyr a chefnogi'r diwydiant twristiaeth.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Mynediad ar y ddaear at awyrennau	Mae rhai yn awgrymu y byddai gwell cysylltedd â Maes Awyr Lerpwl o fudd i ogledd Cymru ac yn cyd-fynd â dyheadau Rhanbarth Dinas Lerpwl (LCR) i wella mynediad ar y ddaear gan ddefnyddio trafnidiaeth gyflym bysiau. Mae rhai ymatebwyr wedi tynnu sylw at y ffaith nad oes mynediad i Feysydd Awyr Lerpwl neu Fanceinion ar hyn o bryd heblaw am yn y prynhawn.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod gwerth a phwysigrwydd cysylltedd â Maes Awyr John Lennon Lerpwl a Maes Awyr Manceinion ac mae Polisi AV1 yn cefnogi gwelliannau i fynediad daear i feysydd awyr domestig a rhyngwladol, gan ganolbwyntio ar wella gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod y sôn am Faes Awyr Ynys Môn ar dudalen 10 a 19 yn anghywir ers i'r maes awyr hwnnw gau yn 2022. Mae hyn yn pwysleisio'r angen am gysylltiadau trafnidiaeth cyflym amgen ar gyfer cysylltedd ledled y wlad. Mae rhai yn awgrymu adfer maes awyr Ynys Môn, a fyddai'n helpu datblygiad economaidd yr ardal ac a fyddai'n haws ei chyrraedd drwy ddefnyddio cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus presennol.	Er bod y maes awyr yn dal i gael ei ddefnyddio, mae'n gwasanaethu gweithgareddau hedfan cyffredinol yn bennaf, gan gynnwys hyfforddiant a hediadau anfasnachol eraill.
Cysylltedd digidol	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried y gellid gweithredu'r camau canlynol i uwchraddio gorsafoedd trên ac arosfannau bysiau i hyrwyddo mwy o ddefnydd: ailenwi gorsafoedd i dynnu sylw at gysylltedd; uwchraddio cysgodfannau ac ychwanegu nodweddion fel teledu cylch cyfyng i atal fandaliaeth; ychwanegu gwybodaeth cyrraedd amser real i orsafoedd bysiau. Mae ymatebwyr eraill yn atgyfnerthu'r angen i barhau i ddarparu amserlenni bysiau ysgrifenedig i'r rhai sydd ddim ar-lein.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd hyrwyddo'r defnydd o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus trwy isadeiledd ddiogel a deniadol. Mae'r polisïau a ganlyn yn berthnasol: Polisi DC2 (Hyfforddiant ac addysg llythrennedd digidol), Polisi DC3 (cyflwyno gwybodaeth ddigidol ac amser real) a Pholisi PT8 (Gwella arosfannau bysiau allweddol i gynnwys cysgodfannau, gwybodaeth amser real a gwybodaeth am gysylltiad teithio ymlaen ac ati).
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth i Bolisi PT6, ac er eu bod yn croesawu cynlluniau i wella mynediad at wybodaeth amser real mewn arosfannau bysiau, maent yn cynghori bod hyn yn cael ei weithredu yn unol â Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Gwybodaeth Hygyrch) 2023.	Nodwyd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn y byddai digideiddio gwasanaethau yn gwella'r defnydd a wneir o drafnidiaeth gyhoeddus. Mae rhai ymatebwyr yn cytuno â'r angen am well gwybodaeth am wasanaethau ac yn ystyried y byddai gwell gwybodaeth amser real yn cynyddu hyder wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, sydd ar hyn o bryd yn teimlo'n annibynadwy. Byddai amserlenni byw wedi'u digido a chymhwysiad integredig a chodau QR hefyd yn cefnogi hyn. Mae rhai ymatebwyr yn codi'r angen am gyfeiriadau mwy penodol yn y cynlluniau i uwchraddio gwasanaethau 4G/5G ar gyfer gwell gwasanaeth i ddyfeisiadau symudol ar drafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig gwasanaethau trên Arfordir Gogledd Cymru a gwasanaethau bysiau.	Mae'r Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol DC3 yn cefnogi dull partneriaeth o gyflwyno gwybodaeth ddigidol ac amser real am wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, ac mae'n nodi, gan weithio gyda gweithredwyr gwasanaeth a gorsafoedd gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru a Network Rail, ein bod am weld gwell Wi-Fi i deithwyr ar wasanaethau bysiau a rheilffyrdd yn ogystal â mewn cyfnewidfeydd trafnidiaeth, i'w gwneud hi'n haws ac yn fwy deniadol i bobl ddod o hyd i'w ffordd o gwmpas a gwella'r profiad teithio.
Cynllunio Defnydd Tir	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried bod polisïau sy'n anelu at hyrwyddo datblygiadau sy'n ystyried trafnidiaeth a thorri dibyniaeth ar geir preifat trwy ddatblygu cynaliadwy yn gadarnhaol, gyda'r angen am ddatblygiad pellach mewn Cynlluniau Datblygu Strategol. Mae rhai ymatebwyr yn annog defnyddio Siarter Creu Lleoedd Cymru fel offeryn ar gyfer dadansoddi a strategaeth yn seiliedig ar leoedd yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Datblygu Strategol. Mae un ymatebydd yn cyfeirio at Borth Wrecsam fel enghraifft lle dylid cymhwyso dull cyfannol o brosiectau i ganolfannau trafnidiaeth a chyfnewidfeydd allweddol. Pwysleisir y dylai ymyraethau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth fynd law yn llaw â mentrau datblygu economaidd eraill ar lefel ranbarthol a lleol.	Mae Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol LU1 yn cefnogi'r egwyddor o Ddatblygu ar sail Trafnidiaeth ar gyfer datblygiadau newydd. Fel rhan o Bolisi RS6 cyfeirir at Siarter Creu Lleoedd Cymru, i bwysleisio pwysigrwydd creu lleoedd sydd wedi'u cynllunio'n dda, yn gynaliadwy ac yn gynhwysol. Mae'n annog awdurdodau lleol a datblygwyr i ystyried effeithiau ehangach parcio ceir ac i flaenoriaethu egwyddorion creu lleoedd wrth gynllunio trefi. Bydd hyn yn mynd ymlaen i'r Cynllun Datblygu Strategol sy'n dod i'r amlwg.

	Mae rhai ymatebwyr yn annog ystyried dull sy'n seiliedig ar le sy'n mynd i'r afael â'r materion gofodol, cyfleoedd a pholisïau fel pecyn o fesurau, yn hytrach na bod y cynllun yn cael ei gyflwyno mewn categorïau sy'n seiliedig ar bwnc.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i osod i fframio ein polisïau a'n ymyraethau sy'n ystyried themâu polisi yn seiliedig ar naw cynllun bach Strategaeth Trafnidiaeth Cymru i bob dull o drafnidiaeth. Mae'n mynd ymlaen i esbonio sut mae angen mwy o fannau cyhoeddus wedi'u cynllunio'n dda sy'n ystyried dull sy'n seiliedig ar le ac anghenion y gymuned gyfan. Mae'n esbonio bod creu lleoedd a mesurau canfod ffyrdd deniadol yn gyfranwyr allweddol at wella trafnidiaeth gynaliadwy i bobl. Wrth ystyried Polisi RS6, mae'r cynllun yn nodi sut mae Siarter Creu Lleoedd Cymru yn pwysleisio pwysigrwydd creu lleoedd wedi'u cynllunio'n dda, yn gynaliadwy a chynhwysol. Mae'n annog awdurdodau lleol a datblygwyr i ystyried effeithiau ehangach parcio ceir ac i flaenoriaethu egwyddorion creu lleoedd wrth gynllunio trefi. Wrth ystyried polisïau cynllunio defnydd tir y cynllun, mae'n nodi bod Cynlluniau Creu Lleoedd yng Nghymru hefyd yn adeiladu ar y polisi Canol Tref yn Gyntaf, sy'n ffordd o greu gweledigaeth ar gyfer dyfodol ardal, ac i nodi camau gweithredu a all ei gwella. Anogir cynlluniau creu lleoedd ym mhob tref a chanolfannau mwy trefol eraill yng ngogledd Cymru i ddarparu dull trosfwaol o ymdrin â sut y dylai lle edrych, teimlo a gweithredu nawr ac yn y dyfodol, a dylent ymgorffori ystyriaethau ynghylch darparu trafnidiaeth, yn enwedig cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol wedyn yn amlinellu'r dull sy'n seiliedig ar rwydwaith a ddilynwyd yn ein cynigion, gan esbonio bod rhaglenni a phrosiectau yn cael eu nodi i gael effaith ranbarthol neu is-ranbarthol, ar y graddfeydd gofodol canlynol: Pob rhan o ogledd Cymru; Trefi mawr gyda phoblogaeth o dros 10,000; Trefi bach ac ymylon trefi mawr; Pentrefi; Pentrefannau ac anheddau anghysbell.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu gweithredu mapiau asedau ehangach sy'n dangos pob safle twristiaeth posibl gydag awgrymiadau o Blas Newydd (Ynys Môn) fel safle delfrydol i dreialu tocyn ymwelwyr a theithio cyfunol.	Fel y nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu rhoi'r gallu i awdurdodau lleol godi treth ymwelwyr ar arhosiad dros nos yn eu cymunedau. Bydd y cyfraniad hwn yn cael ei dalu gan ymwelwyr a'i fuddsoddi mewn twristiaeth gynaliadwy. Mae Polisi CB22 yn amlinellu y byddwn yn gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y diwydiant twristiaeth ar yr arfordir i adnabod mesurau a fydd yn cefnogi newid i ddulliau cynaliadwy i gael mynediad at atyniadau poblogaidd tra'n parhau i sicrhau bod gogledd Cymru yn parhau i fod yn gyrchfan o ddewis ar gyfer gwyliau a theithiau dydd. Er enghraifft, mae Cyngor Sir Ynys Môn yn bwriadu ystyried cynllun teithio i ymwelwyr ar gyfer yr holl brif atyniadau twristaidd ar yr Ynys gyda mewnbwn gan randdeiliaid ac atyniadau.
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi cefnogaeth gref i Bolisi LU4 (Dylid cefnogi datblygiadau dim ond lle maent yn hyrwyddo cysylltedd teithio llesol) ac yn awgrymu y dylid ymgorffori hyn yn y Cynllun Datblygu Strategol.	Nodwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig ar gyfer Partneriaeth Trafnidiaeth Strategol sy'n cynnwys cyflogwyr mawr ar draws Wrecsam a Sir y Fflint, fel cam cadarnhaol tuag at fanteisio i'r eithaf ar opsiynau teithio ar gyfer cymudo mewn ardaloedd cyflogaeth a chlystyrau allweddol, gyda'r cynllun yn cydnabod clystyrau teithio trawsffiniol i'r gwaith o amgylch Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, canol dinasoedd Wrecsam a Chaer, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer, ac Ystâd Ddiwydiannol Wrecsam.	Nodwyd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod angen cydlynu gwell rhwng polisïau cynllunio defnydd tir lleol a chynllunio trafnidiaeth a gyda mwy o gyfeiriad at y gwelliannau rhwydwaith priffyrdd a fydd yn angenrheidiol i hwyluso datblygiadau newydd.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys adran benodol ar gynllunio defnydd tir, sy'n ceisio esbonio'r berthynas â'r Cynllun Datblygu Strategol sy'n dod i'r amlwg, a'r polisïau perthnasol sy'n anelu at gyfuno trafnidiaeth a chynllunio defnydd tir yn well.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried yr angen i wella cysylltiadau trawsffiniol ac i ranbarthau ehangach Cymru, yn enwedig i wella mynediad at waith ac addysg, gan hyrwyddo datblygiad economaidd. Mae rhai ymatebwyr yn falch bod y Cynllun yn cydnabod pwysigrwydd hanfodol cysylltedd trafnidiaeth drawsffiniol effeithiol, cynaliadwy rhwng Gorllewin Swydd Gaer a Chaer a gogledd Cymru. Mae hyn yn cael ei ystyried yn arbennig o arwyddocaol o ystyried rôl Caer fel porth allweddol i rwydweithiau ffyrdd a rheilffyrdd strategol gogledd Cymru, ac fel canolfan ranbarthol sy'n cysylltu coridor yr A483/A55 a gydnabyddir yn y cynllun fel catalydd ar gyfer twf economaidd ehangach.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd a gwerth cysylltedd trawsffiniol ac yn cyflwyno tystiolaeth i gefnogi'r angen am well hygyrchedd, yn enwedig rhwng gogledd Cymru a Gogledd Orllewin Lloegr. Enghraifft o bolisi perthnasol sy'n ceisio helpu i gyflawni hyn yw Polisi CB3 (Gweithio gydag Awdurdodau Lleol a Chyfun cyfagos gan gynnwys Gorllewin Swydd Gaer a Chaer a Rhanbarth Dinas Lerpwl i sicrhau dull cyflenwol o Gynllunio Trafnidiaeth, yn enwedig yn Is-ranbarth Merswy-Dyfrdwy. Dylai hyn ystyried teithiau cymudo a symudiad nwyddau).
	Roedd rhai ymatebwyr yn falch o weld Polisi CB19 (Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewid ar safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri ac yn ystyried y dylai trafodaethau ddechrau ar frys.)	Nodwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried bod polisïau defnydd tir yn ddyheadau yn hytrach na thargedau i gyflawni deilliannau cadarnhaol, ac yn awgrymu ail-eirio cynlluniau i wneud targedau'n fwy eglur.	Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn nodi cyfres o fesurau a dangosyddion i helpu i ystyried cynnydd tuag at y targedau a nodwyd. Mae polisïau ac ymyriadau y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ceisio helpu i gyfrannu at gyflawni'r targedau hynny.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at effaith diffyg trafnidiaeth gyhoeddus ar yr henoed, pobl anabl a phobl ifanc, gyda phryderon am lefelau presennol o ddarpariaeth sydd yn groes i Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a'r Ddeddf Cydraddoldeb, gan nodi ei bod yn ei gwneud hi'n anodd mynychu apwyntiadau, gwaith ac ysgol. Awgrymir bod disgyblion ysgol uwchradd yn aml yn dibynnu ar rieni i fynd i'r ysgol ac oddi yno gyda bysiau sydd ddim yn gwasanaethu'r diben hwn ac yn aml heb unrhyw opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus eraill ar gael. Mae ymatebwyr eraill yn croesawu polisïau sy'n canolbwyntio ar sicrhau mynediad effeithiol i safleoedd addysgol (CB10, CB11, CB12) trwy drafnidiaeth gynaliadwy, ond yn cynghori bod angen cyfuniad o fesurau i sicrhau newid ystyrlon, gan gynnwys mabwysiadu strydoedd ysgolion.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd teithio i'r ysgol ac opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy i wella hygyrchedd i waith, cyfleusterau ac addysg (yn enwedig 'Darparu dewisiadau i bobl ynglŷn â sut maent yn cael mynediad at wasanaethau'). Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig ategol yn ystyried effaith y cynllun yn ofalus ar feysydd lles a chydraddoldeb.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried yr angen i'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy gael llinyn cryf trwy gydol y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gyda'r holl bolisïau a phrosiectau yn cael eu halinio'n glir â'r hierarchaeth a'r nod o greu lleoedd cynaliadwy. Mae rhai ymatebwyr yn canmol y rhannau o'r cynllun sydd wedi eu gosod yn nhrefn yr hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy ac mae'n cynnwys Polisi LU2 (Bydd yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy yn cael ei ddefnyddio i helpu i sicrhau bod datblygiadau'n cefnogi cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau allyriadau isel iawn dros gerbydau modur preifat eraill).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu defnyddio cyllid Adran 106 neu Ardoll Isadeiledd Cymunedol (CIL) ar dai newydd a datblygiadau masnachol i ariannu gwell gwybodaeth am wasanaethau bysiau neu ar gyfer tocynnau tymor cychwynnol i breswylwyr newydd. Awgrymir y bydd cytundebau Adran 106 yn bwysig wrth sicrhau bod datblygwyr mawr yn cyfrannu at wella isadeiledd a mentrau trafnidiaeth, gan nodi cyfle i'r rhanbarth fanteisio ar strategaethau gwerth cymdeithasol a chynlluniau cyflawni o'r llif prosiectau isadeiledd mawr arfaethedig/posibl yng ngogledd Cymru. Awgrymir y gallai gweithio'n agos gyda hyrwyddwyr prosiect a datblygwyr hefyd arwain at gyllid/adnoddau ychwanegol tuag at gyflawni amcanion y Cynllun.	Er bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau sy'n ceisio chwalu'r ddibyniaeth ar y car preifat drwy ddatblygu cynaliadwy (yn benodol, Polisi LU4 a 5), mae wedi'i ddiweddaru i gyfeirio at rai o'r offer sydd ar gael i gynllunwyr i helpu i gyflawni hyn, gan gynnwys adran 106 a CIL.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Cyflawnadwyedd a fforddiadwyedd	Mae rhai ymatebwyr o'r farn nad yw'r cynlluniau yn realistig nac yn ymarferol, o ran cyllid ac oherwydd natur yr ardal sy'n wledig, er gwaethaf yr awgrym mai yn yr ardaloedd hynny y mae angen y gwelliannau fwyaf. Er bod rhai ymatebwyr yn cytuno â'r gwaith a wnaed i nodi, blaenoriaethu ac ariannu cynlluniau, mae eraill yn codi pryderon am fforddiadwyedd, ac mae angen mwy o fanylion i ddangos sut a ble y bydd newidiadau'n cael eu gwneud. Mae rhai ymatebwyr yn galw ar y CBC i ystyried symleiddio'r allbynnau o'r broses ymgynghori a blaenoriaethu adnabod pib-linell o brosiectau sydd â thebygolrwydd uchel o fynd rhagddynt yn ystod cyfnod y cynllun, yn dilyn pryder bod llu o gynlluniau yn rhwystr i sefydlu cyd-dealltwriaeth o flaenoriaethau. Mae rhai yn pwysleisio bod effeithiolrwydd y CTRh yn dibynnu ar weithredu'r Cynllun Cyflawni, ac mae angen mecanwaith i sicrhau bod cyllid yn cael ei rannu'n gyfartal ar draws y rhanbarth.	Darperir ffrydiau cyllido presennol ac amserlenni gweithredu yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, a fydd yn parhau i gael ei adolygu trwy gydol proses weithredu'r cynllun. Mae fforddiadwyedd yn ystyriaeth allweddol, yn enwedig mewn rhannau mwy gwledig o ogledd Cymru, ac mae diweddariadau wedi'u gwneud i'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol i ystyried costau a chyllid yn fanylach mewn perthynas â ffynonellau cyllid Llywodraeth Cymru. Bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth a ddarperir gan awdurdodau lleol yn cael ei ddyrannu ar sail y cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y Cynllun Cyflawni. Yn bwysig, mae Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â'i chynlluniau ar gyfer proses foderneiddio grantiau, sy'n ceisio dod â nifer o grantiau trafnidiaeth lleol ynghyd, gan alinio'r ffrydiau ariannu hyn â'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a bydd hyn yn rhoi mwy o allu i'r CBCau wneud penderfyniadau ynghylch sut mae cyllid grant trafnidiaeth leol yn cael ei wario ochr yn ochr â'u hawdurdodau lleol, mewn ffordd gydweithredol wrth i'r rhaglen gyflawni bob blwyddyn weithredu'r Cynllun Cyflawni a chael ei thrafod a'i chytuno yn y dyfodol, gan ei mabwysiadu ar ôl y cynllun.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Nododd rhai ymatebwyr bryderon ynglŷn â ble mae'r Cynllun yn dangos meysydd lle mae gan Uchelgais Gogledd Cymru ddylanwad cyfyngedig neu ddim dylanwad uniongyrchol na chyfrifoldebau mewn perthynas â thrafnidiaeth (e.e. prosiectau cefnffyrdd a rheilffyrdd) gan geisio eglurhad ynglŷn ag os oes mecanweithiau yn eu lle neu y bwriedir eu cael i sicrhau bod buddiannau'r rhanbarth yn cael eu cynrychioli'n llawn ac yn hafal pan fo penderfyniadau sy'n dylanwadu ar gynaliadwyedd trafnidiaeth yn y dyfodol yng ngogledd Cymru yn cael eu gwneud gan Lywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a/neu asiantau eraill.	Rhaid i'n Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gynnwys polisïau i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, a chyd-fynd â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol. Mae'n cysylltu â chynlluniau a pholisïau strategol cenedlaethol a rhanbarthol perthnasol fel y nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, er enghraifft Adolygiad Cysylltedd Undeb y DU, Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan Cymru ac ati. Mae hyn yn helpu i sicrhau bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyfrannu at gyflawni blaenoriaethau cenedlaethol, a bod ffynonellau cyllid Llywodraeth Cymru a'r DU yn amlwg yn gysylltiedig â'n cynlluniau, fel y manylir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig bwerau tebyg i awdurdod lleol, a bydd yn gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid fel y bo'n briodol i fwrw ymlaen â chynlluniau ar gyfer trafnidiaeth yn y rhanbarth.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried y cynlluniau i fod yn "wastraff arian" ar gynlluniau nad ydynt yn cael eu hystyried yn flaenoriaethau (yn eu barn nhw), gan ganolbwyntio ar deithio llesol ac isadeiledd gwefru cerbydau trydan.	Fel y nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae cynlluniau wedi'u nodi, eu gwerthuso ac wedi ymgynghori arnynt i helpu sicrhau bod y cynlluniau yn addas i'r diben ac wedi eu cymeradwyo mor eang â phosibl. Ystyrir bod mesurau isadeiledd teithio llesol a gwefru cerbydau trydan yn bwysig i helpu lleihau dibyniaeth ar y car ar gyfer teithiau byrrach, ac maent yn cefnogi datgarboneiddio trafnidiaeth ac yn adlewyrchu strategaeth a pholisi Llywodraeth Cymru.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried y dylai teithio llesol dderbyn o leiaf 10% o gyfanswm gwariant trafnidiaeth, gyda chyllid wedi'i neilltuo ar gyfer cerdded, olwynion, a beicio, a gyda CBCau yn sefydlu mecanwaith glir a chyson i ddosbarthu cyllid teithio llesol i awdurdodau lleol. Mae eraill yn ychwanegu bod angen mecanwaith o hyd i sicrhau bod cyllid yn cael ei rannu'n gyfartal er mwyn darparu buddion pendant i bob cymuned ledled gogledd Cymru.	Fel y nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth i'w darparu gan ein hawdurdodau lleol yn cael ei ddyrannu yn seiliedig ar y cynlluniau sydd yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Yn bwysig iawn, mae Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â'i gynlluniau ar gyfer proses moderneiddio grantiau, sy'n ceisio dod â nifer o grantiau trafnidiaeth lleol ynghyd, gan alinio'r ffrydiau ariannu hyn gyda'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u Cynlluniau Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Nod hyn yw rhoi mwy o allu i ni wneud penderfyniadau o ran sut mae arian grant trafnidiaeth lleol yn cael ei wario. Drwy ddyrannu cyllid i drafnidiaeth ranbarthol, bydd hyn hefyd yn helpu i leihau'r baich gweinyddol ar ein hawdurdodau lleol. Byddwn yn parhau i weithio gyda'n partneriaid i adnabod ffynonellau cyllid ar lefel leol, rhanbarthol, cenedlaethol a'r DU i ddatblygu ein cynlluniau ar gyfer rhwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy o ansawdd uchel ledled gogledd Cymru. Mae cynlluniau cerdded, olwyno a beicio yn chwarae rhan bwysig yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol.
	Mae rhai ymatebwyr yn codi pryderon os yw'r swm o gyllid sydd ar gael i gyflawni'r cynlluniau yn sylweddol llai nag sydd ei angen, yna gallai teithio llesol fod ar ei golled i nifer fach o brosiectau proffil uchel a drud.	
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at weinyddu grantiau o flwyddyn i flwyddyn sy'n rhoi cyfyngiad neu risg sylweddol ar awdurdodau lleol ac yn awgrymu nad yw'r fecanwaith ar gyfer dosbarthu cyllid yn ddigonol nac yn deg, sy'n golygu bod gwahaniaeth sylweddol yn aml rhwng lefel y ddarpariaeth a'r gallu i deithio rhwng ardaloedd trefol a gwledig.	
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylid cynnwys adran bwrpasol ar gymhellion ariannol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n pwysleisio cydweithio â llywodraeth y DU ac archwilio amrywiol fodelau fforddiadwyedd a pherchnogaeth ar gyfer cerbydau allyriadau sero. Gellid cynnwys mecanwaith adolygu yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i asesu ac addasu cyfnodau cyllido a hyd contractau ar gyfer y Gronfa Trafnidiaeth Leol.	

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod angen eglurder pellach ynglŷn ag o ble y daw'r gallu a'r adnoddau i gyflawni'r Cynllun Cyflawni. Mae angen taro cydbwysedd mewn perthynas â gweledigaeth a dyheadau Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth yng ngogledd Cymru yn erbyn y cyllid fydd ar gael i gyflawni'r dyheadau – mae perygl y byddwn yn codi disgwyliadau pobl heb sicrwydd y bydd y cyllid ar gael i gyflawni'r blaenoriaethau allweddol.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i ystyried yn fanylach y wybodaeth am gostau cyfalaf a refeniw, a fforddiadwyedd yng nghyd-destun cyllidebau Llywodraeth Cymru.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried bod angen blaenoriaethu clir a statws presennol y prosiectau a fydd yn ffurfio'r ymyraethau. Yn ogystal, byddai arwydd o'r dyraniad cyllid a sicrhawyd neu sy'n cael ei geisio (gyda graddfa amser) ac amserlen ar gyfer cyflawni'r ymyraethau posibl yn ddefnyddiol iawn. Yn benodol, gwahaniaethu rhwng y rhai yn y 5 mlynedd nesaf, y rhai sy'n dod yn ddiweddarach, a'r rhai sy'n strategol. Gyda hyn wedi'i restru yn erbyn pob prosiect o fewn y cynllun, byddai'n osgoi'r risg o 'restr ddymuniadau' heb werth ychwanegol / gwerth ychwanegol cyfyngedig o'r wybodaeth sydd eisoes wedi'i chynnwys yn y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn amlinellu yn ei atodlen Enw'r Cynllun, Disgrifiad, Polisi / thema, Awdurdod(au) Lleol Arweiniol, Amserlen Gyflawni a Ragwelir, Amcangyfrif o Lefel Cost CAPEX, Amcangyfrif o Lefel Cost OPEX, Ffynhonnell Ariannu Posibl a Blaenoriaeth (byr, canolig, hir, uchelgeisiol).
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu blaenoriaethu rhai 'enillion cyflym' neu 'bethau hawdd i'w torri' er mwyn bwrw iddi a dangos bod cyflawniad yn erbyn yr amcanion. Awgrymir y byddai profi gwelliannau tymor byr yn helpu i ennill ymddiriedaeth a chefnogaeth i'r cynlluniau, a fyddai yn ei dro yn ysgogi partneriaid cyflawni, cymunedau lleol ac aelodau o'r cyhoedd. Mae rhai yn pryderu y bydd 'enillion hawdd' ar hyd yr A55 a chynlluniau yng Ngogledd Ddwyrain Cymru yn cael eu blaenoriaethu gyda'r angen i sicrhau cydraddoldeb ar draws y rhanbarth.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r dull a gymerir tuag at, a chanlyniadau, blaenoriaethu cynlluniau. Mae hyn yn seiliedig ar broses y cytunwyd arni sy'n cynnwys Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru ochr yn ochr ag awdurdodau lleol sy'n helpu i sicrhau bod cynlluniau yn cael eu blaenoriaethu ar sail ranbarthol. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau tymor byr, canolig a hir yn ogystal â chynlluniau uchelgeisiol. Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio ar raglen ar gyfer cyflawni'r flwyddyn gyntaf yn amodol ar gytuno ar ei gynlluniau gyda Llywodraeth Cymru (a fydd yn cymeradwyo'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Cynlluniau y Cynllun Cyflawni	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi bod y gwelliannau a'r cynlluniau blaenoriaeth uwch a nodwyd yn y cynlluniau yn cael eu croesawu a'u bod yn eglur i'w deall. Fodd bynnag, mae rhai yn awgrymu nad oes gan rai o'r cynlluniau a nodwyd yr uchelgais gyffredinol fel y nodir yn y ddogfen bolisi ar gyfer ardal y Parc Cenedlaethol. Yn benodol, codir pryderon am y cynlluniau canlynol: • Cynllun 4. Mae rhai yn awgrymu y dylid ystyried integreiddio trafnidiaeth Gorsaf Porth Bangor fel blaenoriaeth llawer uwch, gan awgrymu ei bod yn hanfodol ateb heriau traffig craidd y rhanbarth ac annog canran llawer uwch o drafnidiaeth i'r ardal ar drafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach na char. • Cynllun 5. Mae rhai yn mynegi nad ydynt yn ymwybodol o'r gwelliannau arfaethedig i Ben y Pas, Ogwen, Nantgwynant a Geirionnydd a hoffent weld rhagor o fanylion a deall lefel yr uchelgais. • Cynllun 20. Mae rhai yn mynegi, er bod gwasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus twristiaid/ymwelwyr am ddim yn uchelgeisiol ac yn seiliedig ar dreth twristiaeth posibl, mae angen i'r gwasanaethau a gynigir yn gyntaf fod yn eu lle ac o safon ddigon da i bawb allu defnyddio dull amgen ymarferol i geir, cyn ystyried y cynnig hwn. • Cynllun 29. Mae rhai yn awgrymu y dylai'r Hwb Symudedd ym Mangor nid yn unig fod yn uchelgeisiol ond yn rhan hanfodol o'r strategaeth gyffredinol.	Cynllun 4 a 29 – Mae Cyngor Gwynedd wedi gweithio'n agos gydag Uchelgais Gogledd Cymru a'i bartneriaid i helpu i gytuno ar flaenoriaethu'r cynllun, a fydd yn parhau i gael ei adolygu'n barhaus fel rhan o'r ymarfer monitro a gwerthuso. Cynllun 5 – mae'r holl fanylion sydd ar gael ar hyn o bryd wedi'u darparu fel rhan o'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Darperir rhagor o wybodaeth wrth i'r cynllun fynd yn ei flaen. Cynllun 20 – mae'r awdurdodau lleol perthnasol yn cytuno ar sail yr ardoll twristiaid posibl, bod angen i'r gwasanaethau a gynigir yn gyntaf fod ar waith ac o safon ddigon da i bawb allu defnyddio dewis amgen ymarferol yn lle ceir, cyn ystyried y cynnig hwn.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu ar gyfer Cynllun Rhif 4, Porth Bangor (mae Trafnidiaeth Cymru wedi nodi cyfle yng ngorsaf Bangor i wella'r croeso i mewn i ddinas Bangor a gwella'r gyfnewidfa â'r dulliau teithio ymlaen. Mae astudiaeth Chwarter yr Orsaf yn cael ei chynnal i ddeall y problemau a'r rhwystrau cyfredol sy'n wynebu pobl wrth deithio i, o ac wrth ddefnyddio Gorsaf Bangor), dylai'r disgrifiad gynnwys y frawddeg gyntaf yn unig, gan fod yr ail frawddeg eisoes wedi'i chwblhau.	Mae disgrifiad y cynllun wedi'i ddiwygio ar ôl ymgysylltu â Thrafnidiaeth Cymru.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylid ailedrych ar y Cynllun Cyflawni pe bai datblygiadau strategol neu newidiadau yn digwydd yn ystod cyfnod y cynllun, gan nodi'r cynigion ar gyfer Wylfa, y Porthladd Rhydd, y Parc Cenedlaethol newydd arfaethedig, a'r Parth Buddsoddi yng ngogledd Cymru.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi ystyried y potensial ar gyfer datblygiadau strategol yn y dyfodol a newidiadau yn ei dystiolaeth, ei bolisïau a'i ymyriadau, gan gynnwys y rhai a grybwyllir fel rhai sy'n bwysig ledled gogledd Cymru. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r blaenoriaethau cyfredol ar gyfer cynlluniau awdurdodau lleol dros y pum mlynedd nesaf, gan ystyried yr hyn sydd wedi'i gynllunio neu ei ymrwymo ar hyn o bryd. Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn esbonio sut y bydd y cynlluniau yn y Cynllun Cyflawni yn cael eu hadolygu a'u hystyried yn ystod cyfnod y cynllun, gan gydnabod y gallai fod newidiadau i flaenoriaethau dros amser.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod angen blaenoriaethu Ynys Môn gyda phryderon nad oes digon o fesurau wedi'u cynnwys yn y cynlluniau i wella isadeiledd Ynys Môn. Mae'r awgrymiadau a wnaed yn cynnwys: • Uwchraddio pont Ynys Môn gyda tholl i annog y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus i'r ynys ac oddi yno. • Gwella gwasanaethau bysiau trwy well integreiddio / gwasanaethau cyfunol. • Gwella isadeiledd EV ar yr ynys, sy'n cael ei ystyried yn gyfyngedig ar hyn o bryd. • Darparu bysiau neu gyfleuster parcio a theithio dros y pontydd ar adegau brig i wella llif traffig	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi Dyheadau Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (4 a 5) i fynd i'r afael â gwytnwch Croesfan Y Fenai. Mae rhai o gynlluniau perthnasol y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer Ynys Môn yn cynnwys: • Datblygu rhwydwaith teithio llesol cynhwysfawr, cyfforddus, deniadol a diogel sy'n ymestyn o ddau ben y ddwy bont i gysylltu cymunedau a chyrchfannau pwysig yn Ynys Môn gyda gogledd Gwynedd • Cynlluniau i adnabod a datblygu gwelliannau mynediad i'r ddaear a gwaith cysylltiedig i Safleoedd Porthladd Rhydd Ynys Môn • Gweithredu'r rhwydwaith trawsnewid bysiau • Gwefru EV cyhoeddus mewn meysydd parcio cyhoeddus a chydlynu gwybodaeth Mae trefniadau Pont Menai o dan awdurdodaeth Llywodraeth Cymru. Dylai masnachfreinio bysiau wella'r trefniadau integreiddio presennol. Mae Cynllun Gweithredu Cyngor Sir Ynys Môn yn cael ei ddatblygu i reoli cyflwyniad hyn yn y dyfodol a rhaid iddo fod yn gost-effeithiol i'r awdurdod lleol. Bydd Astudiaeth Gwytnwch Y Fenai dan arweiniad Llywodraeth Cymru yn ymateb i'r pwynt ynglŷn â chyfleusterau parcio a theithio / llif traffig. Y gobaith yw y byddai gweithredu'r rhwydwaith trawsnewid bysiau yn gweld gwelliant yn lefel y ddarpariaeth gwasanaeth bysiau. Uchelgais Gogledd Cymru i archwilio cyfleoedd gyda CSYM i ddatblygu canolfan ddosbarthu tanwydd mewn cysylltiad â Hwb Hydrogen Caergybi ym Mharc Cybi, mewn cydweithrediad â Menter Môn

	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai Cynllun Cyflawni'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gynnwys o leiaf un prosiect trafnidiaeth blaenoriaeth uchel dan arweiniad y gymuned, sy'n treialu integreiddio aml-foddol rhwng Cynlluniau Trafnidiaeth Gymunedol presennol a dulliau trafnidiaeth eraill. Gwneir awgrymiadau gan gynnwys: • Peilot Prawf Cysyniad Olwynion i'r Gwaith (Wheels to Work) mewn safleoedd dethol yng ngogledd Cymru a gwerthusiad annibynnol cyn eu cyflwyno o bosibl • Prosiect Pathfinder Trafnidiaeth Gymunedol Trafnidiaeth i Iechyd i wella mynediad at ofal iechyd a gwasanaethau lles eraill sy'n gwella bywyd • Cynnwys gwasanaethau trafnidiaeth gymunedol o fewn y Contract Cyfanswm Gwasanaethau yn ardal beilot yr Awdurdod Lleol • Cynnwys cynlluniau ceir cymunedol ochr yn ochr â chlybiau ceir, gan ddatblygu rhwydwaith ledled gogledd Cymru mewn cymunedau llai, mwy gwledig • Cyflwyno prosiectau e-feiciau ar draws y sector Trafnidiaeth Gymunedol yng ngogledd Cymru • Datgarboneiddio bysiau i gynnwys y sector Trafnidiaeth Gymunedol fel safon a chefnogi mynediad at isadeiledd allyriadau sero • Pecyn cychwynnol o gymorth i gymunedau 'Newydd i Drafnidiaeth Gymunedol' sy'n dymuno sefydlu eu menter drafnidiaeth eu hunain dan arweiniad y gymuned	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod y rôl bwysig y gall trafnidiaeth dan arweiniad y gymuned ei chwarae wrth ddiwallu anghenion cymunedau gwledig a chymunedau sydd heb eu gwasanaethu. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol yn parhau i weithio gyda Llywodraeth Cymru ar drefniadau masnachfreinio a chyllido bysiau i helpu i sicrhau bod darparwyr trafnidiaeth gymunedol yn parhau i allu cael gafael ar gyllid. Gall mentrau fel 'Wheels to Work' fod â rôl bwysig yn rhai o'n cymunedau mwy gwledig lle gall mynd i ac o gyflogaeth fod yn heriol iawn i drigolion nad oes ganddynt fynediad at gar. Yn aml, nid yw gwasanaethau bws yn dechrau yn ddigon cynnar, neu'n gorffen yn ddigon hwyr i weddu gyda sifftiau cyflogaeth benodol fel shifftiau cynnar mewn ffatrïoedd, neu orffen yn hwyr yn y sector bwyd a lletygarwch. Er ei bod yn debygol y bydd ardaloedd gwledig yn cael eu gwasanaethu fwyfwy gan wasanaethau tebyg i Fflecsi unwaith y bydd masnachfreinio bysiau yn cael ei weithredu, mae'r gwasanaethau presennol yn aml ar gael yn ystod yr adegau prysur o'r dydd ac fel arfer yn ystod y diwrnod ysgol gan fod yr un cerbydau yn aml yn cael eu defnyddio ar gyfer cludiant ysgol at ddibenion effeithlonrwydd. Mae'r Cynllun yn cefnogi rhwydwaith trafnidiaeth aml-foddol, cynhwysol ac yn darparu fframwaith lle gall awdurdodau lleol, mewn partneriaeth â chyrff rhanbarthol a sefydliadau'r trydydd sector, archwilio a threialu atebion trafnidiaeth arloesol. Mae mecanweithiau presennol o fewn cynghorau, gan gynnwys Fforymau Trafnidiaeth Gymunedol a ffrydiau cyllido peilot, sy'n caniatáu adnabod a chefnogi prosiectau o'r fath. Bydd yr awgrymiadau a godir yn cael eu rhannu gyda'r gweithgor rhanbarthol i'w hystyried fel rhan o ddatblygiad parhaus o gynlluniau peilot, gan sicrhau bod lleisiau cymunedol yn parhau i siapio cyflenwi trafnidiaeth. Mae awdurdodau lleol yn mynegi cefnogaeth i gynlluniau peilot yn amodol ar gyllid gan Lywodraeth Cymru.

	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod diffyg ymyraethau yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol fel a nodwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol mewn perthynas â cherbydau trydan a'i fod ar hyn o bryd ond yn cynnwys arwyddion y bydd strategaethau yn cael eu cynhyrchu. Awgrymir bod hyn yn llawer llai o weithgarwch na'r hyn sy'n cael ei wneud yn y rhanbarth ar hyn o bryd gan y chwe awdurdod lleol yn annibynnol, ac yn cael ei ariannu drwy Gronfa Allyriadau Isel Iawn Llywodraeth Cymru. Gwneir awgrymiadau ar gyfer: • Ymyraethau i hyrwyddo codi tâl cyrchfan i safleoedd twristiaeth ac, yn arbennig, darparwyr llety • Rhaglenni cyfathrebu a newid ymddygiad sy'n cynnwys hyrwyddo'r defnydd o gerbydau trydan, a'r cyfle i gael Cerbydau Trydan ail-law. • Galluogi gwefru yn y cartref • Cynlluniau gwefru ar y stryd • Cynlluniau peilot gwefru cerbydau cludo nwyddau	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd cyflymu'r trawsnewid i gerbydau allyriadau sero ac yn cefnogi gweithredu rhanbarthol cydgysylltiedig i ategu a gwella'r gwaith parhaus gan awdurdodau lleol. Er bod y Cynllun Cyflawni yn amlinellu datblygu strategaeth i ddechrau fel cam cyntaf, bwriedir iddi fod yn ddogfen fyw sy'n esblygu ochr yn ochr ag argaeledd cyllid, cynnydd lleol, a pharodrwydd technolegol. Mae awdurdodau lleol ledled gogledd Cymru eisoes yn cael mynediad at arian Llywodraeth Cymru, gan gynnwys y Gronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn, i gyflawni ystod o fentrau. Mae'r Cynllun Cyflawni yn darparu fframwaith ar gyfer ehangu'r gwaith hwn yn rhanbarthol, gan gefnogi cydweithredu, cysondeb a rhannu'r hyn a ddysgir. Mae awdurdodau lleol ledled Gogledd Cymru yn datblygu eu strategaethau isadeiledd cerbydau trydan, sy'n mynd i'r afael â'r materion a'r awgrymiadau a wneir. Mae'r rhan fwyaf ohonynt ar y gweill a byddant yn cael eu hariannu y tu allan i'r cyllidebau trafnidiaeth oni bai eu bod wedi'u pennu yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Er enghraifft, bydd Cynllun Gweithredu EV Ynys Môn yn ystyried y pwyntiau a godwyd ac mae Hwb Hydrogen Caergybi yn dangos sut mae tanwyddau carbon isel amgen yn cael eu hystyried. Bydd yr awgrymiadau a godwyd yn cael eu hystyried fel rhan o waith datblygu'r strategaeth cerbydau trydan rhanbarthol, a bydd cyfleoedd ar gyfer cynlluniau peilot a mentrau ar y cyd yn cael eu harchwilio trwy fecanweithiau cydlynu traws-awdurdod presennol. Gall cyllid cyfalaf annigonol a chapasiti rhwydwaith ynni lleol fod yn rhwystr i gyflwyno pwyntiau gwefru pellach, ac mae gwefru ar y stryd yn codi anawsterau ymarferol. Cytunir felly fod angen dull rhanbarthol o geisio mynd i'r afael â'r heriau hyn, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a'r sector cyflenwi a dosbarthu ynni. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn helpu i hwyluso'r dull hwn.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn y dylai Cynllun 174 (Gwelliannau i	Ystyrir bod Cynllun 174 yn flaenoriaeth is oherwydd y diffyg

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	isadeiledd yng nghyffiniau Cyffordd 4 a Phorth y Gorllewin) fod yn flaenoriaeth uwch nag a gynigir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft gan fod hyn yn cael ei ystyried yn sylfaenol i sicrhau twf economaidd cynaliadwy yn Wrecsam.	gwybodaeth ar hyn o bryd, fodd bynnag, mae WelTAG Lite/1&2 ar fin cael ei gwblhau a bydd yn rhoi mwy o eglurder ar y prosiect, gan gynnwys y gost debygol, a'r ffordd ymlaen.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu, er y bydd rhai elfennau o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael eu gweithredu ar lefel leol, y dylid ceisio safoni lle bo hynny'n bosibl, gydag enghreifftiau yn cael eu darparu fel ffioedd parcio safonol neu gynllun trwydded barcio aml-sir.	Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi ceisio cyflwyno safoni lle bo hynny'n briodol, er mwyn helpu i ddod o hyd i gysondeb ac effeithlonrwydd. Er enghraifft, mae gan bob awdurdod lleol gynllun ar gyfer gwefru cerbydau trydan cyhoeddus, a fydd yn edrych ar ddarparu cynlluniau pwyntiau gwefru ym mhob maes parcio cyhoeddus.
Monitro a Gwerthuso	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu'r Cynllun Monitro a Gwerthuso drafft gan gynnwys cyfarfodydd chwarterol, adolygiadau blynyddol a'r cyfle i awdurdodau lleol gymryd rhan mewn trafodaethau ar gyllid a datblygiadau newydd. Fodd bynnag, mae eraill yn codi pryderon ynghylch sut y bydd cyflawni yn cael ei fonitro, gyda chwestiynau ynghylch y cosbau posibl i awdurdodau lleol a chwmnïau preifat os na chyflawnir yr amcanion. Gwnaed awgrymiadau y byddai rhyngweithio a monitro pellach (a mwy rheolaidd) rhwng sefydliadau yn gwella atebolrwydd gan fod y cynllun yn cynnwys gwerthusiad cynhwysfawr ym mlwyddyn tri yn unig. Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod angen eglurder pellach ynglŷn â chyfrifoldeb, p'un a yw'n cael ei gynnal ar sail cynllun wrth gynllun, neu mewn dull mwy cyfannol o fesur perfformiad ar draws y rhanbarth.	Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a'i Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn gyfrifol am weithredu'r Cynllun Monitro a Gwerthuso, pan fydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael ei fabwysiadu. Fel rhan o reoli perfformiad, bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a'i Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn ystyried cynnydd polisïau ac ymyraethau yn y cynlluniau sydd wedi'u cymeradwyo mewn cysylltiad â dyraniadau cyllid, gyda'r broses moderneiddio grantiau sy'n dod i'r amlwg yn ceisio datganoli cyllid i'r haen ranbarthol o lywodraethu. Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso wedi'i ddiweddaru i egluro'r trefniadau hyn ymhellach.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyd-fynd i raddau helaeth â Strategaeth Ynni Gogledd Cymru (NWES) a'r Cynlluniau Ynni Ardal Leol (LAEP) ac yn pwysleisio pwysigrwydd monitro camau gweithredu'n agos i sicrhau bod yr ymdrechion yn cyd-fynd.	Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso wedi'i ddiweddaru i ddarparu cyfeiriad ac ymrwymiad i Uchelgais Gogledd Cymru i ymgymryd â'i gyfrifoldebau monitro a gwerthuso ar draws ei gynlluniau mewn ffordd ar y cyd lle bo'n briodol ac yn ymarferol.
	Mae rhai ymatebwyr yn annog y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i nodi targedau clir mewn perthynas â newid moddol, ac i ddangos sut y bydd y data sy'n dod i'r amlwg o'r Arolwg Teithio Cenedlaethol yn cael ei ddadansoddi ac yn cyfrannu at fesur llwyddiant neu fel arall wrth gyrraedd y targedau hynny.	Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cynnwys mesurau a dangosyddion i helpu i ystyried cynnydd tuag at dargedau a nodwyd. Mae wedi cael ei ddiweddaru i roi'r wybodaeth ddiweddaraf am statws yr Arolwg Teithio Cenedlaethol a sut y bydd yn cyfrannu at weithgareddau monitro a gwerthuso.
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod angen eglurder ynghylch a fydd monitro a gwerthuso yn cael eu cynnal ar sail cynllun wrth gynllun, neu mewn ffordd fwy cyfannol i fesur perfformiad ar draws y rhanbarth.	Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cynnwys mesurau a dangosyddion i helpu i ystyried cynnydd tuag at dargedau a nodwyd. Mae wedi cael ei ddiweddaru i ddarparu rhagor o wybodaeth am fonitro'r cynllun mewn cysylltiad â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol.
	Mae rhai ymatebwyr yn pryderu nad yw'r cynllun yn nodi mecanweithiau i bobl ddarparu adborth.	Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso wedi'i ddiweddaru i esbonio sut y gall pobl barhau i ymgysylltu ag Uchelgais Gogledd Cymru yn ystod cyfnod gweithredu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a thu hwnt.
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi pryder nad yw'r cynlluniau yn mynd i'r afael â sut y bydd gwrthwynebiadau gan drigolion (NIMBYism) yn cael eu trin a sut y bydd datblygiadau newydd yn cael eu cyfathrebu i'r rhai a allai eu gwrthwynebu.	

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Llesiant	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi barn wahanol mewn perthynas â'r Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) drafft. Er bod rhai ymatebion o'r farn bod yr IWBA yn gadarn ac yn dyfynnu mesurau ymarferol ac addasadwy i gyflawni'r amcanion, mae eraill o'r farn nad yw rhai pobl eisiau i'w dewisiadau iechyd a lles gael eu pennu iddynt yn dilyn y pandemig Covid, tra'n tynnu sylw at y ffaith bod nodau lles yn amrywio rhwng pobl. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai llesiant fod yn sail i bolisi trafnidiaeth er mwyn tynnu sylw at fanteision iechyd defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Mae rhai ymatebwyr yn cwestiynu a allai'r IWBA edrych ymhellach ar y rhesymau pam y gallai pobl â nodweddion gwarchodedig penodol fod yn fwy neu'n llai tebygol o ddewis mathau penodol o drafnidiaeth. Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod yr IWBA yn ystyried y cwestiynau cywir o safbwynt sut y bydd y rhaglen neu'r prosiectau o fudd i gymunedau, yr amgylchedd, lleoedd a'r economi, diwylliant a'r Gymraeg a'r effeithiau cadarnhaol a negyddol yn y cyd-destun hwn.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn dangos sut y bydd ein cynlluniau yn cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth yr asesiadau effaith yr ydym wedi'u cynnal i ystyried materion fel iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth. Mae wedi cael ei ddiweddaru i fynd i'r afael â sylwadau gan Gyfoeth Naturiol Cymru a rhanddeiliaid eraill, er enghraifft gyda mwy o wybodaeth waelodlin.
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at bryder am fregusrwydd y coridor ffyrdd/rheilffyrdd ar hyd arfordir gogledd Cymru i newid yn yr hinsawdd.	Nid oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig nac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol na'r rhwydwaith rheilffyrdd. Fodd bynnag, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol a'r rhwydwaith rheilffyrdd gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer gogledd Cymru. Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Ffactorau Hinsawdd (adran 9), ac mae newid yn yr hinsawdd yn cael ei gynnwys yn Amcan 8 IWBA (Cefnogi trawsnewidiad tuag at sector trafnidiaeth gyda llai (gan gynnwys sero) o allyriadau carbon a gwella gwytnwch isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid yn yr hinsawdd).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn darparu ystod eang o dystiolaeth ac ystadegau am drafnidiaeth ac anghenion pobl ddall a rhannol ddall.	Nid oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig nac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith rheilffyrdd. Fodd bynnag, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer rheilffyrdd gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer gogledd Cymru. Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig a'i wybodaeth sylfaenol wedi'i ddiweddaru i ddefnyddio'r adborth a'r dystiolaeth a rennir lle bo hynny'n briodol.
	Mae rhai ymatebwyr yn ystyried bod yn rhaid rhoi blaenoriaethu i gadw pobl ddall a rhannol ddall yn ddiogel mewn gorsafoedd rheilffordd.	Mae'r uchelgeisiau rheilffyrdd yn y cynllun wedi'u diweddaru i bwysleisio pwysigrwydd gorsafoedd i bawb, gan ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu nad yw'r IWBA wedi arwain at ddylunio buddion wrth ddylunio allan unrhyw effeithiau a allai fod yn niweidiol mewn perthynas â'r hinsawdd a natur, gan ystyried y byddai'n ddefnyddiol gweld graddfa effaith gwahanol bolisïau ac amcanion h.y. beth yw'r effaith a ragwelir o ran carbon. Mae rhai ymatebwyr o'r farn nad oes cydnabyddiaeth ac ymgorfforiad digonol o allyriadau carbon, gwytnwch hinsawdd, difrod neu welliant i natur ac nad yw themâu trawsbynciol yn cynnwys datgarboneiddio neu wytnwch hinsawdd ac yn credu y dylent eu hymgorffori.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Ffactorau Hinsawdd (mae cyd-destun gwaelodlin i'w weld yn Atodiad B adran 9), ac mae newid yn yr hinsawdd yn cael ei gofnodi yn Amcan 8 yr IWBA (Cefnogi trawsnewidiad tuag at sector trafnidiaeth gyda llai o allyriadau carbon (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid yn yr hinsawdd). Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Bioamrywiaeth (mae cyd-destun gwaelodlin i'w weld yn adran 4 Atodiad B), ac mae bioamrywiaeth yn cael ei ddal yn Amcan 4 yr IWBA (Gwarchod, diogelu a gwella buddiannau bioamrywiaeth a geoamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig). Mae Atodiad C yn ystyried y Rheoliadau Cynefinoedd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai o'r farn, er bod yr arfarniad yn ystyried llesiant defnyddwyr, nid yw'n asesu'n ddigonol unrhyw effeithiau niweidiol i gymunedau lleol a allai gael eu heffeithio gan ddatblygu isadeiledd ffyrdd.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried polisïau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan gynnwys ar gyfer ffyrdd, strydoedd a pharcio. Nid oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig ac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod hyn yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer gogledd Cymru.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Llesiant Economaidd	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at "gylch dieflig" sydd wedi ffurfio dibyniaeth ar geir preifat i gyrraedd safleoedd cyflogaeth oherwydd gwasanaethau cyhoeddus gwael, ochr yn ochr â materion am ddirywiad cyflogaeth yng ngogledd Cymru. Mae rhai yn codi nad yw'n glir sut y gellir gwahanu polisi trafnidiaeth o'r economi gyffredinol. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai'r cynlluniau ystyried yr economi gylchol i helpu i leihau olion troed materol.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod bod cyfle cryf ar gyfer dull rhanbarthol o ddatblygu yng ngogledd Cymru, gyda thrafnidiaeth, defnydd tir a datblygu economaidd, i gyd yn croestorri fel diagram Venn wedi'i gynllunio'n dda. Mae'r cydrannau hyn yn creu un system gydlynol gyda'r amcan o sicrhau bod y Gogledd mewn safle da i ddarparu'r sgiliau, y gyflogaeth a'r cyfleoedd economaidd sy'n hanfodol ar gyfer dyfodol llewyrchus. 'Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy' yw un o bedwar amcan y cynllun, ac amlinellir ymyraethau lluosog i helpu i leihau dibyniaeth ar y car preifat i gael mynediad at gyflogaeth, er enghraifft Polisi CB4 (Dylai cymudwyr i Barth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam allu cael mynediad at swyddi gan ddefnyddio isadeiledd cerdded a beicio o ansawdd uchel, gorsafoedd rheilffordd cyfagos gwell, neu wasanaethau bws sy'n ddeniadol ac yn adlewyrchu patrymau gwaith cyflogwyr yn y Parth Buddsoddi). Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried yr economi (mae cyd-destun gwaelodlin i'w weld yn Atodiad B adran 15) ac mae llesiant economaidd yn cael ei gofnodi yn Amcan 12 yr IWBA (Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symud effeithlon a diogel pobl a nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth). Amcan 11 yw ymgorffori egwyddorion economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai, sydd hefyd yn ystyriaeth allweddol yn yr arfarniad.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod y Cynllun yn cyd-fynd ag Adolygiad Cysylltedd Undeb Llywodraeth y DU i ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth strategol. Mae rhai yn croesawu bod y cynlluniau yn cydnabod pwysigrwydd pyrth rhyngwladol allweddol, yng ngogledd Cymru fel Porthladd Caergybi, ac yng ngogledd Lloegr, fel Porthladd Lerpwl, Maes Awyr Manceinion a Maes Awyr Lerpwl. Mae ymatebwyr o'r farn bod y pyrth rhyngwladol hyn yn hanfodol i gefnogi twf economaidd, darparu cyflogaeth a gwasanaethu marchnadoedd nwyddau.	Nodwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol am ei botensial i hybu isadeiledd, cysylltedd a thwf economaidd. Awgrymir y bydd y rhwydweithiau trafnidiaeth gwell yn denu buddsoddiad, yn creu swyddi, ac yn cryfhau cadwyni cyflenwi, gan elwa o dwf diwydiannol twristiaeth ac ehangu busnes yng ngogledd Cymru.	Nodwyd.
Yr Iaith Gymraeg	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod diffyg ystyriaeth i'r Gymraeg yn y cynlluniau.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod bod gan Ogledd Cymru un o'r cyfrannau uchaf o siaradwyr Cymraeg yng Nghymru gyda 42% yn siarad Cymraeg, ac yng Ngwynedd mae hyn hyd yn oed yn uwch gydag oddeutu 70%, ac wrth i ni gysylltu cymunedau Cymraeg â marchnadoedd Saesneg, rhaid i ni ddiogelu a gwella cyfleoedd i'r iaith Gymraeg drwy ein polisïau a'n camau gweithredu. Mae'r cynllun wedi'i ddatblygu i gyd-fynd â'r strategaeth genedlaethol Llwybr Newydd, sy'n cynnwys canllawiau ar ddiogelu diwylliant ac iaith Cymru. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddaru i dynnu sylw at sut y gall trafnidiaeth helpu'r Gymraeg i ffynnu. Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried yr iaith Gymraeg sy'n cael ei gofnodi yn Amcan 6 yr IWBA (Diogelu a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys y Gymraeg).

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
Cyffredinol / arall	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu dull y Cynllun o gysylltu trafnidiaeth, defnydd tir a datblygu economaidd fel elfennau mewn dull system gydlynol, er mwyn galluogi Gogledd Cymru i gyflawni'r deilliannau a nodwyd o amgylch sgiliau, cyflogaeth a chyfleoedd economaidd. Roedd rhai o'r farn bod amcan y polisi wedi'i gysylltu yn dda â dull y Cynllun Cyflawni o gyflawni'r deilliant hwn, drwy amlinellu'r ymyraethau ar draws y dulliau i wella cysylltedd trafnidiaeth ar draws Gogledd Cymru a chyda ardaloedd cyfagos, yn enwedig yn Is-ranbarth Merswy-Dyfrdwy. Mae rhai yn llongyfarch Uchelgais Gogledd Cymru am nodi'r cynigion yn glir o fewn y cyd-destun lleol, rhanbarthol a chenedlaethol ehangach, ac mewn ffordd sy'n hawdd ei ddilyn.	Nodwyd.
	Mae rhai ymatebwyr â barn wahanol am lefel yr uchelgais a gyflwynir yn y cynlluniau, gyda rhai yn dadlau nad yw rhai materion trafnidiaeth allweddol wedi'u cynnwys (heb wneud awgrymiadau amgen), tra bod eraill o'r farn bod y cynlluniau yn gynhwysfawr, gyda gwerthfawrogiad o'r ffocws ar ddulliau trafnidiaeth amgen a'r pwyslais cryf ar rôl trafnidiaeth wrth leihau allyriadau carbon.	Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys polisïau i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, ac mae'n cyd-fynd â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol. Ar ben hynny, rhaid i'n cynlluniau wneud y cyfraniadau mwyaf posibl i'r mesurau a nodir yn Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae hynny'n helpu i sicrhau ein bod yn diwallu ein targedau trafnidiaeth a newid hinsawdd.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod y cynllun yn cwmpasu pob ardal yng ngogledd Cymru yn effeithiol tra bod eraill yn anghytuno, gan awgrymu bod y cynllun yn canolbwyntio ar ardaloedd mwy fel Wrecsam a Glannau Dyfrdwy neu ardaloedd allweddol i'r diwydiant twristiaeth yn unig, gyda'r teimlad bod cymunedau bach a gwledig yn cael eu hesgeuluso.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cydnabod pwysigrwydd a gwerth cysylltiadau trafnidiaeth i gymunedau trefi marchnad gwledig, ac mae'n cynnwys polisïau sy'n canolbwyntio ar ddarparu dewisiadau i bobl mewn ardaloedd gwledig a lled-drefol. Un o'r themâu trawsbynciol yn y cynllun yw tegwch neu gydraddoldeb opsiynau trafnidiaeth, sy'n golygu sicrhau bod gan bawb yng ngogledd Cymru fynediad teg at opsiynau trafnidiaeth. Mae'n cydnabod bod gan wahanol bobl anghenion gwahanol, yn enwedig y rhai sy'n perthyn i grwpiau difreintiedig, neu'r rhai mewn cymunedau gwledig.
	Mae rhai ymatebwyr yn codi pryderon nad yw Bae Colwyn yn cael ei nodi ar y map a ddangosir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft, ac mae angen sylw priodol i'r dref, yn enwedig gyda gwasanaethau bysiau yn yr ardal yn wael.	Mae'r sylw hwn wedi'i ddatrys gyda diweddariad a wnaed i'r cynllun.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu nad oes sôn am y Parc Cenedlaethol newydd yng ngogledd ddwyrain Cymru, a fydd angen isadeiledd teithio gweithredol a chyhoeddus newydd, sy'n dangos bwlch posibl yn y cynlluniau.	Wrth ystyried Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol CB15 (Gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i ymchwilio i ddulliau ar gyfer annog ymwelwyr â gogledd Cymru i deithio'n gynaliadwy tra hefyd yn gwella profiad ymwelwyr a rhoi hwb i'r economi ymwelwyr), mae'r cynllun yn nodi bod angen i ni warchod a gwella ein mannau harddwch naturiol fel Pen Llŷn, a Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy (sy'n cael ei ystyried fel Parc Cenedlaethol newydd) mae'n hanfodol bod ein rhwydwaith trafnidiaeth yn cefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth. Wrth ystyried Polisi LU3, mae'r cynllun yn nodi, yn ogystal â chanolfannau economaidd ar gyfer twf, dylai ein Cynlluniau Datblygu Lleol sy'n dod i'r amlwg a'r Cynllun Datblygu Strategol hefyd ystyried unrhyw anghenion mynediad cynaliadwy pellach i Fryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy pe bai'n dod yn Barc Cenedlaethol newydd yn y dyfodol, gan gydnabod bod angen i'n rhwydwaith trafnidiaeth gefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu'r pwyslais ar weithio mewn partneriaeth yn ogystal â'r dull rhanbarthol o fynd i'r afael â heriau a chyfleoedd mewn perthynas â thrafnidiaeth. Ceisir eglurder pellach ynghylch sut y bydd cydweithredu o'r fath yn gweithio'n ymarferol, yn enwedig mewn sefyllfaoedd lle gallai fod tensiwn/gwrthdaro rhwng blaenoriaethau a dyheadau partneriaid unigol a/neu leoedd yn y rhanbarth.	Cymerwyd agwedd gydweithredol a chyfranogol gan ystyried y pum ffordd o weithio a amlinellwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) ac mae ymgysylltu wedi ein helpu i ddeall anghenion a dyheadau ein rhan-ddeiliaid, gan adeiladu ar wybodaeth a phrofiad cynlluniau trafnidiaeth lleol a rhanbarthol blaenorol. Rydym yn parhau i weithio'n agos ar ein cynlluniau gyda'n hawdurdodau lleol, awdurdodau cyfagos, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, defnyddwyr a gweithredwyr trafnidiaeth. Rydym wedi gwrando'n ofalus ar yr adborth a ddarparwyd gan ran-ddeiliaid i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, a helpodd i lunio eu hargymhellion ar gyfer gwelliannau ar draws ein rhanbarth. Rydym hefyd wedi ystyried yr adborth gan weithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus ac awdurdodau lleol yr ymgynghorwyd â hwy gan Trafnidiaeth Cymru yn helaeth ers 2021 ynghylch rhwystrau i, a chyfleoedd ar gyfer, trafnidiaeth gynaliadwy yng ngogledd Cymru. Mae hyn wedi helpu i sicrhau ein bod yn adeiladu ar y gwaith rhagorol a wneir gan eraill sydd â phwrpas cyffredin er budd pobl, busnesau ac ymwelwyr gogledd Cymru. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd yn cael ei lywio gan Arfarniad Llesiant Integredig, wedi'i lywio gan asesiadau effaith eang, sydd wedi elwa o ymgynghori â Chyfoeth Naturiol Cymru a Cadw, ymhlith eraill. Mae'r ymarfer ymgynghori cyhoeddus hefyd wedi ein helpu i ddeall gwahanol safbwyntiau ac ystyried ein blaenoriaethau a'n dyheadau gan hefyd ystyried yr adborth. Wrth symud ymlaen bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda'r Cyd-bwyllgor Corfforedig a'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth ochr yn ochr â phartneriaid i hyrwyddo cydweithrediad rhanbarthol a helpu i weithredu'r cynlluniau mewn ffordd gydweithredol, yn unol â ffyrdd gweithio y Ddeddf Llesiant.

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Mae rhai ymatebwyr yn croesawu pwyslais y cynllun ar gerbydau trydan ac yn mynegi cefnogaeth i gydnabyddiaeth y cynllun o bwysigrwydd trydaneiddio cerbydau preifat ochr yn ochr ag opsiynau newid moddol a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn ogystal â nodi'r cynllun beiciau trydan a bysiau fel cyfleoedd pwysig a hyfyw y tu hwnt i'r fflyd ceir a faniau preifat.	Nodwyd.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai fod rhaglen gyfathrebu ac ymgysylltu glir i sicrhau bod dealltwriaeth a chyd-gyfrifoldeb i gyflawni ymhlith amryfal randdeiliaid.	Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio ar raglen ar gyfer cyflawni yn amodol ar gytuno ar ei gynlluniau gyda Llywodraeth Cymru (a fydd yn cymeradwyo'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol).
Ymgynghoriad	Mynegodd rhai ymatebwyr bryderon am gyfleoedd ar gyfer ymgysylltu yn bersonol, gydag ymholiadau ynghylch pa mor dda oedd digwyddiadau cyhoeddus yn cael eu hysbysebu.	Ystyriodd awdurdodau lleol a ddylid trefnu digwyddiadau lleol i helpu pobl i drafod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac annog pobl i gyfrannu yn yr ymgynghoriad. Cynhaliodd Cynghorau Ynys Môn, Sir y Fflint a Wrecsam ddigwyddiadau wyneb yn wyneb yn ystod yr ymgynghoriad, a hysbysebwyd gan yr awdurdodau lleol. Pan gysylltodd unigolion ag Uchelgais Gogledd Cymru i ofyn am unrhyw gyfleoedd i fynychu digwyddiadau wyneb yn wyneb, rhannwyd manylion fel oedd yn briodol. Hyrwyddwyd yr ymgynghoriad cyhoeddus a'i ddulliau i bobl ddweud eu dweud drwy Uchelgais Gogledd Cymru a phartneriaid (gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol) gan ddefnyddio sianeli cyfryngau cymdeithasol, datganiadau i'r wasg, a hysbysiadau e-bost uniongyrchol lle roedd manylion cyswllt ar gael. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn ystyried y ffordd orau o ymgysylltu â sectorau sydd wedi codi cyfleoedd i ymgysylltu ymhellach yn eu hadborth.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu bod diffyg ymgysylltiad ystyrlon â sector trafnidiaeth gymunedol Gogledd Cymru yn ystod y broses ymgynghori.	
	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi pryder am y diffyg ymgysylltiad â rhanddeiliaid sy'n cynrychioli cerbydau preifat, yn ogystal â mewn perthynas â cherbydau trydan.	

Thema	Crynodeb o'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad	Ymateb
	Croesawodd rhai ymatebwyr yr ystafell ymgysylltu rithwir tra bod eraill yn mynegi amheuon am y pwyslais a roddwyd ar ddulliau digidol fel y prif ffordd o ymgysylltu, gydag un ymatebydd yn esbonio anghenion penodol pobl ddall a rhannol ddall.	Gallai pobl ddweud eu dweud yn ystod y cyfnod ymgynghori drwy lenwi holiadur ar-lein, oedd ar gael yn ein hystafell arddangos rithwir, neu fel arall, drwy e-bostio ymatebion i'n cyfeiriad e-bost pwrpasol. Gallai unrhyw unigolyn neu sefydliad hefyd ysgrifennu atom a phostio copïau printiedig o'r holiadur i gyfeiriad rhadbost. Roedd yna hefyd ffôn bwrpasol gyda gwasanaeth llais dwyieithog i unrhyw un a oedd eisiau siarad â ni am ein cynlluniau, neu ofyn am gopi papur o'r cynllun a'r holiadur. Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cytuno bod ymgysylltu ystyrlon â phobl ag anableddau yn fwy na dim ond bodloni yr isafswm gofynion hygyrchedd ond gall gynnwys trefnu grwpiau ffocws, ymweliadau safle a chyfleoedd i gael adborth gan bobl leol sydd wedi colli eu golwg, o'r cam cynharaf o waith cynllunio. Creodd Uchelgais Gogledd Cymru gopi hawdd i'w darllen o'r ddogfen ymgynghori mewn partneriaeth ag Anabledd Dysgu Cymru, gan ategu copi hawdd ei ddarllen. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn parhau i ymgysylltu â grwpiau a sefydliadau allweddol i ddysgu gwersi am sut gellir sicrhau bod ymgynghoriadau mor hygyrch â phosibl.

Hawdd ei Ddeall

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

Ein cynllun ar gyfer trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru








Mae'r ddogfen yma wedi cael ei hysgrifennu gan **Uchelgais Gogledd Cymru**. Mae'n fersiwn hawdd ei ddarllen o '**Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru**'.

Gorffennaf 2025

Sut i ddefnyddio'r ddogfen yma

Dyma ddogfen hawdd ei deall. Efallai y byddwch chi angen help o hyd i'w darllen. Gofynnwch i rywun rydych chi'n ei adnabod eich helpu chi.

Lle mae'r ddogfen yn dweud **ni**, mae hyn yn meddwl **Uchelgais Gogledd Cymru**. Am ragor o wybodaeth cysylltwch â:

Gwefan: www.uchelgaisgogledd.cymru

Ebost: gwyb@uchelgaigogledd.cymru

Mae Hawdd ei Ddeall Cymru wedi gwneud y ddogfen yma yn Hawdd ei Ddeall gan ddefnyddio **Photosymbols**. I ddweud wrthyn ni beth rydych chi'n feddwl am y fersiwn hawdd ei ddeall yma, cliciwch yma.

Rhiftrwydded Photosymbols 403527247

Cynnwys

Am y cynllun yma 4

Beth rydyn ni eisiau ei newid 6

Newidiadau i drenau 7

Cefnffyrdd 8

Bws 9

Bysiau a thrafnidiaeth gymunedol 10

Cerdded, cadeiriau olwyn a beicio 11

Porthladdoedd a nwyddau 12

Ffyrdd, strydoedd a pharcio 13

Mynediad i feysydd awyr 14

Cysylltiad digidol 15

Ymddygiad teithio 17

Gwell cysylltiadau 18

Cynllunio 18

Edrych dros y cynllun yma 19

Am y cynllun yma

Ni ydy **Uchelgais Gogledd Cymru**.



Rydyn ni'n cynnwys y 6 cyngor yng Ngogledd Cymru. A rhai prifysgolion a cholegau.



Rydyn ni wedi gweithio gyda'n gilydd i wneud y cynllun yma.



Mae'n bwysig iawn bod pobl yn gallu mynd o gwmpas yn hawdd yng Ngogledd Cymru. Er enghraifft, fe ddylai hi fod yn hawdd i bobl:

- mynd i'r gwaith,
- mynd i'r ysgol,
- mynd i siopa,
- a llawer o bethau eraill.



Rydyn ni wedi gwneud y cynllun yma i wella trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru.



Mae'n dweud beth sydd angen ei wneud yn y 5 mlynedd nesaf.



Fe wnaethon ni ofyn i'r cyhoedd beth roedden nhw'n feddwl o'r cynllun.

Beth rydyn ni eisiau ei newid



Rydyn ni eisiau iddo fod yn fwy diogel i gerdded, beicio, defnyddio cadeiriau olwyn a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.



Rydyn ni eisiau i drafnidiaeth gyhoeddus fod yn rhatach.



Rydyn ni eisiau i fysiau a threnau redeg yn amlach ac ar amser.



Rydyn ni eisiau i fysiau a threnau fod yn well i'r amgylchedd.



Rydyn ni eisiau iddi fod yn haws cynllunio teithiau gan ddefnyddio'r rhyngrwyd a ffonau.



Rhai o'r newidiadau rydyn ni eisiau eu gwneud ydy:

Newidiadau i drenau



Mae rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru yn cael eu rhedeg gan Lywodraeth y DU. Felly does gan gynghorau lleol ddim unrhyw reolaeth drostyn nhw.



Ond rydyn ni eisiau gweld y pethau yma yn gwella:

- Prif Reilffordd Gogledd Cymru a Gorsaf Caer
- Llinell Wrecsam i Lerpwl
- Cyfnewidfa Gorsaf Shotton
- Gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy
- Llinell Amwythig – Wrecsam – Caer
- Llinellau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambria

Cefnffyrdd



Mae hyn yn meddwl prif ffyrdd mawr iawn. Maen nhw'n cysylltu lleoedd i'w gwneud hi'n haws i bobl deithio pellteroedd hir, ac i ddosbarthu nwyddau.

Dydyn ni ddim yn rheoli'r ffyrdd yma. Ond rydyn ni eisiau gweld:



- Y ffyrdd yn cael eu gwella. Felly maen nhw'n fwy diogel ac yn llai prysur.



- Gwell cysylltiadau ar draws Afon Menai.

Bws



Rydyn ni eisiau i fysiau fod yn well i'r amgylchedd.



Rydyn ni eisiau mwy o fysiau yn mynd i fwy o leoedd.



Fe ddylai fod yna fysiau o leiaf bob awr rhwng y prif drefi. Rhwng 7am a 10pm.



Fe ddylai bysiau gysylltu pentrefi â threfi mawr o leiaf 3 gwaith y dydd.



Fe fyddwn ni'n cefnogi Llywodraeth Cymru gyda'r ffordd mae gwasanaethau bysiau yn cael eu eu rheoli.

Bysiau a thrafnidiaeth gymunedol



Mae coetsys yn gallu bod yn ddefnyddiol ar gyfer teithiau hir. Ac ar gyfer llwybrau lle nad oes yna fysiau.



Rydyn ni eisiau mwy o wasanaethau bysiau rhwng trefi a dinasoedd lle nad oes trenau.



Rydyn ni'n cefnogi'r gwasanaethau o'r enw **'Fflecsi'** a **'Ring and Ride'**. Mae'r rhain yn wasanaethau trafnidiaeth sy'n gallu eich codi a'ch gollwng mewn lleoedd sy'n haws i chi.



Rydyn ni eisiau i **'Sherpa'r Wyddfa'** barhau i fynd. Mae hwn yn wasanaeth bws sy'n teithio o amgylch Yr Wyddfa. Rydyn ni eisiau i'r gwasanaeth yma gysylltu â bysiau a threnau eraill yn well.

Cerdded, cadeiriau olwyn a beicio



Rydyn ni eisiau iddi fod yn haws gwneud y pethau yma.

Rydyn ni eisiau gweld newidiadau fel:



- Gwneud hi'n gyflymach ac yn fwy diogel i wneud y pethau yma.



- Cefnogi llogi beiciau ac offer arall mewn ffordd ddiogel. Ac mae pobl yn gallu ei fforddio.

Porthladdoedd a nwyddau



Mae hyn yn meddwl symud cynhyrchion ar longau a lorïau.

Rhai o'r newidiadau rydyn ni eisiau eu gweld ydy:



- Gwella porthladdoedd a chael mwy o swyddi yno.



- Gwneud gwasanaethau i yrwyr lorïau mawr yn fwy diogel ac yn haws.



- Gwella trwy ddefnyddio tanwydd glân. Er enghraifft, cerbydau trydan.



- Defnyddio mwy o reilffyrdd i symud cynhyrchion. Mae hyn yn well i'r amgylchedd.

Ffyrdd, strydoedd a pharcio



Rydyn ni eisiau i bobl deithio mewn ffyrdd sy'n lanach i'r amgylchedd.



Ond rydyn ni'n gwybod bod angen gwneud llawer o deithiau mewn car o hyd. Er enghraifft, mewn ardaloedd cefn gwlad.



Rydyn ni eisiau i ffyrdd fod yn ddiogel ac mewn cyflwr da.



Fe fyddwn ni'n helpu pobl i feddwl am ffyrdd gwyrddach o deithio. Mae hyn yn meddwl teithio sy'n well i'r amgylchedd.



Rydyn ni eisiau i fwy o bobl ddefnyddio cerbydau trydan gan fod y rhain yn well i'r amgylchedd na cheir petrol a diesel.



Rydyn ni eisiau i'n strydoedd a'n hardaloedd deimlo'n ddiogel. Fe fyddwn ni'n edrych ar ein meysydd parcio a'n costau.



Fe fyddwn ni'n cefnogi cynlluniau rhannu ceir. Dyma lle mae pobl sy'n teithio i'r un lle, yn teithio gyda'i gilydd mewn 1 car.

Mynediad i feysydd awyr



Mae 3 maes awyr mawr yn agos at Ogledd Cymru. Maen nhw yn Lerpwl, Manceinion a Birmingham.



Mae yna hefyd Faes Awyr Môn ar gyfer teithiau byr.



Rydyn ni eisiau ei gwneud hi'n haws teithio i feysydd awyr.

Cysylltiad digidol



Mae Llywodraeth Cymru eisiau i lawer mwy o bobl weithio i ffwrdd o'u swyddfa.



Fe fydd hyn yn helpu i leihau traffig a llygredd.



Felly mae'n bwysig bod pobl yn gallu mynd ar-lein a defnyddio cyfrifiaduron yn hawdd.

Rhai newidiadau rydyn ni eisiau eu gweld ydy:



- Gwell canolfannau gweithio lleol. Lleoedd ydy'r rhain lle mae pobl yn gallu gweithio yn agos at eu cartref. Mae'n helpu i stopio teithio i leoedd prysur.



- Mwy o hyfforddiant ar gyfrifiaduron a gwasanaethau ar-lein.



- Gwell gwybodaeth ar-lein am wasanaethau ac amseroedd trafnidiaeth gyhoeddus.

Ymddygiad teithio



Rydyn ni eisiau i bobl gael mwy o ddewisiadau teithio.



Rydyn ni eisiau i bobl wneud dewisiadau da am deithio. Er enghraifft, meddwl am yr amgylchedd.



Rydyn ni eisiau i bobl gael y wybodaeth maen nhw ei angen am deithio yn hawdd.



Rydyn ni eisiau i ymwelwyr ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a chefnogi twristiaeth yn yr ardal.

Gwell cysylltiadau



Mae pobl yn aml yn gorfod defnyddio mwy nag 1 math o drafnidiaeth ar gyfer taith. Fe ddylai fod yn haws gwneud hynny.



Mae angen i'r gwahanol fathau o drafnidiaeth gysylltu'n dda.



Mae hyn yn meddwl tocynnau yn cael eu defnyddio ar fwy nag un math o drafnidiaeth. Ac amserlenni gwell.

Cynllunio



Mae angen i gynllunio ar gyfer dinasoedd a threfi feddwl mwy am drafnidiaeth a chysylltiadau.

Edrych dros y cynllun yma



Fe fyddwn ni'n edrych pa mor dda mae nodau'r cynllun yma yn cael eu cyflawni.



Fe fydd cyfarfodydd rheolaidd am ddatblygiadau a diweddariadau.



Fe fyddwn ni'n ysgrifennu adroddiad bob blwyddyn ar gyfer Llywodraeth Cymru. Ac adroddiad mwy bob 3 blynedd.

Rhodri Jones
Support Officer
North Wales Corporate Joint Committee
c/o Gwynedd County Council
Shirehall Street
Caernarfon
LL55 1SE

27 June 2025

Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru
North Wales Wildlife Trust

northwaleswildlifetrust.org.uk
info@northwaleswildlifetrust.org.uk

Prif Swyddfa:
Llys Garth, Ffordd Garth,
Bangor, Gwynedd, LL57 2RT
01248 351 541

Swyddfa Dwyrain:
Aberduna, Ffordd Maeshafn,
Maeshafn, Sir Ddinbych,
CH7 5LD
01248 351 541

Head Office:
Llys Garth, Garth Road,
Bangor, Gwynedd, LL57 2RT
01248 351 541

East Office:
Aberduna, Maeshafn Road,
Maeshafn, Denbighshire,
CH7 5LD
01248 351 541

Dear Mr Jones,

The North Wales Regional Transport Strategy

The North Wales Wildlife Trust and STAMP make the following objection to North Wales CJC Strategic Transport Sub-Committee (NWCJCSTSC) in respect of its consideration of the draft North Wales Regional Transport Plan (dNWRTP). Please consider this submission as a supplementary objection to the Jan-Apr 2025 consultation on the dNWRTP.

Please give an oral report on the content of this letter of the Monday 30th June meeting of the NWCJCSTSC, and please circulate copies of it to NWCJCSTSC members and officers at the meeting.

We are firmly of the view that this item should be removed from the agenda of the 30th of June meeting of the NWCJCSTSC and re-tabled at the subsequent meeting.

Our objection is based on the following grounds:

1. The papers for this meeting, which are very voluminous, including the dNWRTP in its entirety proposed for approval and 16 appendices several hundred pages in length, were released on the 25th of June 2025, leaving NWCJCSTSC only four working days to read and absorb them to the level where they are capable of making an informed decision as to whether to approve the dNWRTP. This is clearly an impossibility and contrary to the Welsh Government's 2022 'CJCs: Statutory Guidance' that states at page 3 para 2 that:

'CJC must take informed and transparent decisions' (emphasis added)

In order to be able to enact this duty, NWCJCSTSC members must therefore be able to make an informed decision, which has very far-reaching consequences for North Wales and, indeed, all Wales.

This is not possible, therefore, the item should be removed from the agenda and re-tabled at the next sub-committee meeting.

The NWCJCSTSC is reminded that in a normal committee of a local authority in Wales, members receive papers at least 10 to 14 days prior to a committee

meeting at which decisions are expected of them. Page 3 para 7 of the above statutory guidance states:

'CJCs will be subject to broadly the same powers and duties as their constituent councils'

We consider that, in the absence of this, any decision made by the NWCJCSTSC could be considered unsound and vulnerable.

2. We object to the absence of Appendix 6 of the agenda, which purports to be a detailed consideration of our objection by Arup. It does not appear amongst the committee papers and we presume that it has been redacted because *inter alia* it questions the legality of some elements of the way in which the dNWRTP has been formulated and is proposed to be approved.

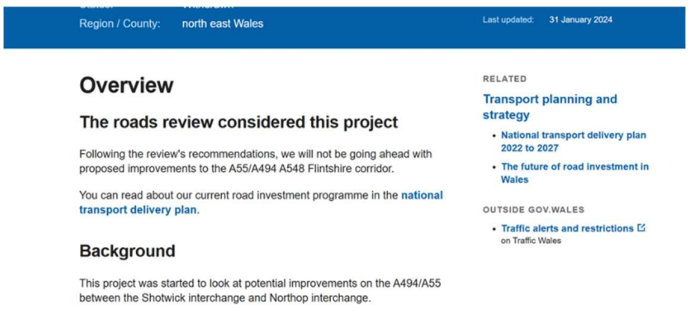
Appendix 6 should not have been redacted because, in the interest of transparency, the ways in which the sub-committee's consultant Arup addresses the grounds for objection, including legal grounds made in our objection, should be in the public domain. This is in order that the public, including NWWT/STAMP, can gain a full appreciation of how such matters are addressed, and in order that we and others may consider whether we wish to take further action, including possible legal action. The redaction unjustifiably denies us and others the opportunity to do so, and should be reversed.

As stated above, the Welsh Government's 2022 'CJCs: Statutory Guidance' states at page 3 para 2 that:

'CJC must take informed and transparent decisions' (emphasis added)

We consider that Appendix 6 should be released into the public domain and tabled with the other agenda items at the subsequent meeting of the NWCJCSTSC.

3. The consultation report contains a factual error. The highway schemes examined as part of the Welsh Government's Roads Review process were not open 'paused'; they were cancelled as can be seen from the screengrab below from https://www.gov.wales/a55-a494-a548-flintshire-corridor



northwaleswildlifetrust.org.uk
info@northwaleswildlifetrust.org.uk

Prif Swyddfa:
Llys Garth, Ffordd Garth,
Bangor, Gwynedd, LL57 2RT
01248 351 541

Swyddfa Dwyrain:
Aberduna, Ffordd Maeshafn,
Maeshafn, Sir Ddinbych,
CH7 5LD
01248 351 541

Head Office:
Llys Garth, Garth Road,
Bangor, Gwynedd, LL57 2RT
01248 351 541

East Office:
Aberduna, Maeshafn Road,
Maeshafn, Denbighshire,
CH7 5LD
01248 351 541

I would be grateful if you could confirm receipt of this objection via email. Please keep me informed in relation to developments in relation to this matter. We reserve the right to make further representations in respect of this matter.

Yours sincerely,



Adrian Lloyd Jones
Head of Living Landscapes

northwaleswildlifetrust.org.uk
info@northwaleswildlifetrust.org.uk

Prif Swyddfa:
Llys Garth, Ffordd Garth,
Bangor, Gwynedd, LL57 2RT
01248 351 541

Swyddfa Dwyrain:
Aberduna, Ffordd Maeshafn,
Maeshafn, Sir Ddinbych,
CH7 5LD
01248 351 541

Head Office:
Llys Garth, Garth Road,
Bangor, Gwynedd, LL57 2RT
01248 351 541

East Office:
Aberduna, Maeshafn Road,
Maeshafn, Denbighshire,
CH7 5LD
01248 351 541

Charity Number: 230772
Company Number: 773995
Rhif Elusen: 230772
Rhif Cwmni: 773995

Uchelgais Gogledd Cymru
Ambition North Wales

Adeiladau'r Llywodraeth
Sarn Mynach
Cyffordd Llandudno
Conwy
LL31 9RZ
gwyb@uchelgaisgogledd.cymru

Drwy e-bost: adrian.jones@northwaleswildlifetrust.org.uk

Ein Cyf / Our Ref:	AW/ls
Eich Cyf / Your Ref:	27.06.2025
Dyddiad / Date:	09 Gorffennaf, 2025

Annwyl Mr Jones,

YNGLŶN Â: Strategaeth Drafnidiaeth Ranbarthol Gogledd Cymru

Diolch am eich gohebiaeth dyddiedig 27 Mehefin 2025, yr ydych yn ei ddisgrifio fel gwrthwynebiad atodol i'ch cyflwyniad ymgynghori ar Gynllun drafft Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru.

Rydym wedi ystyried eich gohebiaeth yn ofalus, yn enwedig eich barn y dylid tynnu'r Cynllun drafft oddi ar raglen cyfarfod 30 Mehefin 2025 o Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol CBC y Gogledd (a'i ailgyflwyno mewn cyfarfod dilynol). Fel y gofynnwyd, fe wnaethom ddarparu adroddiad llafar ar gynnwys eich gohebiaeth yn yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol, ac roeddem wedi cylchredeg copïau ohono ymlaen llaw i aelodau a swyddogion y cyfarfod. Er ein bod wedi darparu ymateb amlinellol i gynnwys eich gwrthwynebiad yn ystod y cyfarfod, teimlwn ei bod yn bwysig ymateb i'ch llythyr yn llawn ac yn ysgrifenedig. Mae gweddill yr ymateb hwn yn darparu ein safbwynt mewn perthynas â'ch tair sail gwrthwynebu yn eu tro.

Ni chefnogwyd eich barn y dylid tynnu'r eitem ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft (RTP) oddi ar y rhaglen, ac amlinellir y rhesymau yn y tair sail a godwyd gennych isod.

Sail 1 (nad oedd papurau ar gyfer y cyfarfod wedi'u rhyddhau i ddarparu digon o amser ar gyfer gwneud penderfyniadau gwybodus)

Mae'r is-bwyllgor yn gwneud argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig, ac felly nid yw'n fforwm gwneud penderfyniadau. Gofynnwyd i'r is-bwyllgor argymell i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig y dylid cyflwyno'r RTP drafft i Lywodraeth Cymru. Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cyfarfod ar 18 Gorffennaf, gyda chymeradwyaeth wedi'i gadw i Weinidog Cymru. Mae'r RTP yn uchelgeisiol yn nodi angen trafnidiaeth ledled y rhanbarth a datblygu polisïau i gefnogi datrysiadau. Nid yw'r Cynllun yn arwydd o gefnogaeth gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig i unrhyw gynllun penodol.

Mae aelodau'r is-bwyllgor a'r Cyd-bwyllgor Corfforedig wedi cael cyfranogiad helaeth yn natblygiad yr RTP drafft a'r broses ymgynghori gyda mynediad i'r holl ddogfennaeth berthnasol a briffio rheolaidd. Mae'n fater i bob Awdurdod, ond mae'r CBC yn ymwybodol y gallai rhai Awdurdodau hefyd fod wedi dilyn y mater trwy eu trefniadau Gweithredol eu hunain.

Er y derbynnir bod y ddogfennaeth gyhoeddedig yn swmpus nid yw ei gynnwys yn newydd i'r Aelodau, ac fel y cynghorwyd, cadwyd at y cyfnod cyhoeddi statudol o dri diwrnod gwaith clir.

Sail 2 (na ddylai Atodiad 6 o'r rhaglen fod wedi cael ei olygu)

Eich barn chi yw y dylai'r eitem fod wedi cael ei dileu oherwydd eich gwrthwynebiad i absenoldeb Atodiad 6 o'r rhaglen, yr ydych yn awgrymu ei fod yn "honni ei fod yn ystyriaeth fanwl o'n gwrthwynebiad gan Arup." Ystyriwn efallai eich bod wedi drysu rhwng Atodiad 6 yr Adroddiad

Ymgynghori gydag Atodiad 6 o'r Rhaglen. Er eglurder, nid yw Atodiad 6 o'r Adroddiad Ymgynghori wedi'i olygu ac mae wedi'i baratoi i helpu i ddangos sut cafodd adborth i'r ymgynghoriad ei ystyried. Tra bod Atodiad 6 o'r rhaglen yn ddogfen eithriedig, sy'n ymwneud â Chynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol Atodiad B2 [Offeryn Rhyngweithiol] Persbectif Cyflawni Awdurdodau Lleol. Fel yr eglurir yng ngwybodaeth y rhaglen: "Mae diddordeb cyhoeddus cydnabyddedig mewn bod yn agored mewn perthynas â'r defnydd o adnoddau cyhoeddus a materion ariannol cysylltiedig. Cydnabyddir hefyd bod achlysuron, er mwyn diogelu buddiannau ariannol awdurdodau cyhoeddus, lle mae angen trafod materion sy'n ymwneud â gwybodaeth fasnachol heb iddynt gael eu cyhoeddi. Byddai hyn yn groes i'r budd cyhoeddus ehangach o sicrhau gwerth am arian a'r canlyniad cyffredinol gorau. Mae'r elfennau sydd wedi'u golygu yn cynrychioli ymateb cymesur i'r cais hwn tra'n cadw hawl y cyhoeddiad i gael gwybodaeth am gynllun rhanbarthol pwysig, yn unol â Pharagraff 14 o Atodlen 12A o Ddeddf Llywodraeth Leol 1972."

Er eglurder, nid yw'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol a'i atodiadau yn cynnwys gwybodaeth sy'n berthnasol i Goridor Sir y Fflint A55/A494/A548. Fel y manylir yn y Canllawiau i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (2023): "Ar gyfer pob ymyrraeth lefel uchel a nodwyd yn yr RTP, dylai'r RTDP nodi'r cynlluniau penodol a gynigir i'w cyflawni. Dylai'r rhain gynnwys cynigion ar gyfer cynlluniau sydd o fewn cylch gwaith awdurdod lleol yn unig ac ni ddylent, er enghraifft, gynnwys cynlluniau sy'n ymwneud â'r rhwydwaith rheilffyrdd neu gefnffyrdd."

Sail 3 (bod yr adroddiad ymgynghori yn cynnwys gwall ffeithiol yn ei gyfeiriad at gynlluniau priffyrdd a archwiliwyd fel rhan o broses Adolygu Ffyrdd Llywodraeth Cymru)

Yn gyntaf, rydym o'r farn ei bod yn bwysig darparu'r cyd-destun ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gan gynnwys dyheadau ar gyfer y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN). Mae nifer ohonom yn dibynnu ar ein ffyrdd A i fynd o le i le. Mae'r rhwydwaith cefnffyrdd yn ein rhanbarth yn cynnwys yr A5, A55, A458, A470, A483, A487, A489, A494, a'r A550. Mae'r SRN yn darparu'r priffyrdd economaidd ar gyfer Gogledd Cymru ac maent yn gyswllt pwysig i drefi a chymunedau lleol. Mae'r SRN yng Ngogledd Cymru yn cael ei reoli a'i gynnal gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru. Mae hyn yn golygu nad oes gan y CBC ac awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar yr SRN. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi opsiynau i fynd i'r afael â phroblemau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth ar yr SRN ac yn tynnu sylw at ddyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer Gogledd Cymru. Felly, rydym wedi ymgysylltu â'r Asiant Cefnffyrdd a Llywodraeth Cymru i helpu i ddeall eu blaenoriaethau a'u cynlluniau, i lywio 'dyheadau rhwydwaith ffyrdd strategol' y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan gynnwys rhaglenni cynnal a chadw priffyrdd, prosiectau gwella capasiti a diogelwch ar draws ac yn cysylltu Gogledd Cymru. Rydym wedi cyflwyno dyheadau SRN ac nid polisïau SRN, oherwydd nid oes gan y CBC ddylanwad uniongyrchol ar yr SRN.

Roedd eich cyflwyniad ymgynghori i'r ymgynghoriad drafft ar y Cynllun yn canolbwyntio ar wrthwynebiad i gynnwys Gwelliannau Coridor Sir y Fflint A55/A494/A548. Fodd bynnag, mae'r Cynllun drafft yn ei Ddyhead SRN 3, yn cefnogi Llywodraeth Cymru yn adolygu'r achos dros gynlluniau priffyrdd strategol lle gall y rhain ddarparu manteision ehangach a gwella cyfleusterau ar gyfer teithio cynaliadwy (gan nodi mai'r llwybrau blaenoriaeth yw'r A494/A55/Coridor Sir y Fflint a'r A483 Wrecsam). Nid yw'r Cynllun drafft yn ceisio cefnogi unrhyw gynllun a gynigiwyd yn flaenorol, ond mae'n cefnogi datrysiad cynaliadwy i'r problemau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth fel y disgrifir yn y Cynllun drafft. Llywodraeth Cymru sydd â'r cyfrifoldeb am unrhyw opsiynau, asesiad amgylcheddol, cydsynio a chyflawni unrhyw gynllun SRN.

Yn ystod ac ers yr ymgynghoriad, rydym wedi parhau i ymgysylltu â Llywodraeth Cymru ar faterion mewn cysylltiad â'r SRN. Mae hyn wedi helpu i sicrhau bod y fersiwn ddiweddaraf o'r Cynllun drafft, fel y cyflwynwyd yn yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol, yn egluro eu safbwynt diweddaraf. Hynny yw, yn gryno, mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau nad yw Gwelliannau Coridor Sir y Fflint A55/A494/A548 yn bwrw ymlaen ar hyn o bryd a bydd yn comisiynu Strategaeth Llwybr i ystyried ymyriadau posibl i'r heriau a'r materion a nodwyd ar hyd y coridor.

Yn eich gwrthwynebiad atodol, rydych yn awgrymu na chafodd y cynlluniau priffyrdd a archwiliwyd fel rhan o broses Adolygu Ffyrdd Llywodraeth Cymru "eu 'hoedi' yn agored; cawsant eu canslo", gan gynnwys dolen a chiplun o wefan prosiect Llywodraeth Cymru ar gyfer yr A55 A494 A548: Coridor Sir y Fflint. Nid yw gwefan Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r naill derm, yn hytrach mae'n nodi "Yn dilyn argymhellion yr adolygiad, ni fyddwn yn mynd ymlaen â gwelliannau arfaethedig i goridor Sir y Fflint A55/A494 A548." Yna, mae'n esbonio'r 'cefndir' ac yn nodi manylion y 'cynlluniau blaenorol sydd wedi'u cynnwys'. Cyn ymgynghoriad drafft y Cynllun, fe wnaethom ymgysylltu â Llywodraeth Cymru mewn perthynas â drafftio'r dyhead perthnasol 'Dyhead SRN 3'. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru eu bod yn fodlon â'r derminoleg fel y'i defnyddiwyd bryd hynny. P'un a gafodd ei 'oedi' neu ei 'ganslo', y gwir amdani yw mai penderfyniad Llywodraeth Cymru yw p'un ai i fwrw ymlaen ag unrhyw welliannau arfaethedig i goridor Sir y Fflint A55/A494 A548. Felly, rydym yn fodlon nad yw'r adroddiad ymgynghori yn cynnwys gwall ffeithiol, ac nid oedd unrhyw dystiolaeth i gefnogi tynnu'r eitem oddi ar y rhaglen.

Ar ôl ystyried y drafodaeth a'r argymhellion a wnaed yn ystod yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol, rydym yn bwriadu gwneud diwygiad pellach i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Nodir y newid isod, gyda'r diwygiadau wedi'u dangos mewn testun gyda llinell drwyddo a thestun wedi'i danlinellu. Mae hyn yn ceisio egluro, cyn belled â phosibl, Dyhead SRN 3 y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a statws y gwaith datblygu perthnasol sy'n cael ei arwain gan Lywodraeth Cymru.

"Dyhead SRN 3: Dylid adolygu'r achos dros gyflawni cynlluniau priffyrdd strategol ~~dewisol wedi'u hoedi,~~ yn enwedig lle gall y rhain ddarparu manteision ehangach a gwella cyfleusterau ar gyfer teithio cynaliadwy. Y llwybrau â blaenoriaeth yw'r A494/A55/Coridor Sir y Fflint a'r A483 Wrecsam.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau nad yw'r cynlluniau blaenorol ar gyfer Gwelliannau Coridor Sir y Fflint A55/A494/A548 yn bwrw ymlaen ~~ar hyn o bryd~~ yn dilyn argymhellion yr Adolygiad Ffyrdd ac mae ar hyn o bryd yn y broses o gomisiynu gwaith newydd i ddatblygu Strategaeth Llwybr ar gyfer yr A55/A494 a fydd yn nodi'r heriau a'r problemau ar hyd y coridor ynghyd ag ymyriadau posibl i fynd i'r afael â nhw. Mae hyn yn cynnwys cadarnhad gan Lywodraeth Cymru ei bod wedi comisiynu astudiaeth (Camau 1 a 2 WelTAG) i ystyried heriau gweithredol y rhwydwaith, gwytnwch a diogelwch ffyrdd rhwng Cyffordd 14 ac 18 ar yr A55".

Rwy'n gobeithio bod y llythyr hwn wedi bod o gymorth, ac os oes gennych unrhyw bryderon pellach, rwy'n hyderus y gallwn barhau i gael deialog gynnar ac agored i gefnogi dealltwriaeth.

Yn gywir,

Alwen Williams

Alwen Williams
Prif Weithredwr

Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee

North Wales Regional Transport Plan

Integrated Well-being Appraisal Report

July 2025








Integrated Well-being Appraisal Report

Contents

1.	Introduction	1
1.1	What is the North Wales Regional Transport Plan	1
1.2	What is sustainable development?	2
1.3	What is an Integrated Well-being Appraisal?	2
1.4	Statutory impact assessments	5
1.5	Welsh Government required assessments	7
2.	North Wales Regional Transport Plan	10
2.1	How does the NWRTP fit with the Wales Transport Strategy?	10
2.2	How does it fit with other land use plans?	11
2.3	NWRTP vision and objectives	12
2.4	Transport Policies	12
3.	Relevant Plans, Programmes and Sustainability Objectives	13
3.1	Scope of review	13
3.2	Key themes	14
4.	Baseline information and identification of key sustainability issues and opportunities	17
4.1	Introduction	17
4.2	Scoping of key sustainability issues and opportunities	18
5.	Appraisal	26
5.1	IWBA Objectives	26
5.2	Appraisal outcomes	32
5.3	The Well-being of Future Generations Five Ways of Working	52
6.	Recommendations	53
7.	Monitoring & Evaluation	56
Appendix A		1
Review of plans, policies and sustainability objectives		1
Appendix B		2
Baseline 2		
Appendix C		3

HRA Screening 3
Appendix D 4
HIA/EqIA Screening for Vulnerable Groups and Protected Characteristic Groups 4
Appendix E 5
Full IWBA outcomes 5

Tables

Table 1-1 Information requirements for the SEA Environmental Report and where these are covered by the IWBA 5
Table 1-2 Scoping opinions from Statutory consultees 9
Table 3-1 Summary of document types reviewed 14
Table 3-2 Key Social, cultural, economic and environmental themes applicable to the North Wales RTP 15
Table 4-1 Sustainability issues and opportunities of relevance to the NWRTP 19
Table 5-1 IWBA objectives, appraisal questions and how they align with each IWBA topic and overarching theme 27
Table 5-2 IWBA scoring criteria 32
Table 5-3 IWBA appraisal scores for each policy/policy group against each IWBA objective 33
Table 5-4 Summary of effects against each IWBA objective 38
Table 6-1 Mitigation recommendations for policies which may have negative effects 53

Figures

Figure 1 Local Authorities covered by the North Wales Regional Transport Plan (with Eryri National Park in Green) 1
Figure 2 Stages of IWBA (aligned to SEA process) and NWRTP development 4

1. Introduction

1.1 What is the North Wales Regional Transport Plan

The Local Government and Elections (Wales) Act 2021 includes provision for the creation of Corporate Joint Committees (CJCs) which are formed to promote regional collaboration through a consistent and democratically controlled framework. CJCs are required to comply with all public body duties and are assigned statutory responsibility for the preparation of Regional Transport Plans (RTPs)[1] which must set out transport policies to implement the Llwybr Newydd: the Wales Transport Strategy 2021[2], providing a long-term vision for the next 5 years. The CJC for North Wales includes representatives from six local authority areas of the Isle of Anglesey, Wrexham, Conwy, Flintshire, Denbighshire, and Gwynedd as shown in Figure 1 and the Eryri National Park Authority.



Figure 1 Local Authorities covered by the North Wales Regional Transport Plan (with Eryri National Park in Green)

Llwybr Newydd states that Wales must think differently about the way people travel. The vision for the North Wales Regional Transport Plan (NWRTP) is that North Wales will have a safe, sustainable, affordable, resilient, and effective integrated transport network that supports economic growth, prosperity and well-being.

[1] CJCs also have responsibility for the preparation of Strategic Development Plans

[2] Llwybr Newydd: the Wales transport strategy 2021 – Available online at: https://www.gov.wales/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021 [Accessed 23/04/24]

1.2 What is sustainable development?

Sustainable development is defined by the United Nations[3] as development that *"meets the needs of the present, without compromising the ability of future generations to meet their own needs."* Underpinning sustainable development is the need to balance economic growth, social inclusion, and environmental protection. The balancing of these three elements is required to support the long-term wellbeing of individuals and society. The Welsh Government's Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015[4] includes seven well-being goals to guide sustainable development, and which must be considered when developing new policy. These are:

- A prosperous Wales
- A Resilient Wales
- A More Equal Wales
- A Healthier Wales
- A Wales of Cohesive Communities
- A Wales of Vibrant Cultural and Thriving Welsh Language
- A Globally Responsible Wales

Sustainable development promotes the building of an inclusive, sustainable, and resilient future for both people and the planet. This includes creating inclusive and equitable economic growth, creating opportunities for all, reducing inequalities, and promoting integrated and sustainable management of natural resource and ecosystems[5].

1.3 What is an Integrated Well-being Appraisal?

The Welsh Government's Guidance to Corporate Joint Committees on Regional Transport Plans[6] sets out that an Integrated Well-being Appraisal (IWBA) is required for the NWRTP, and supporting information should include more detailed statutory impact assessments, technical studies, consultation and engagement summaries, or other information that have been used to inform the development of the NWRTP or IWBA. It explains how current guidance on IWBA is set out in the Welsh transport appraisal guidance (WelTAG) guidance[7].

WelTAG sets out that integrated well-being appraisal is a rigorous, structured approach to understanding the impact of a programme or project on well-being, using quantitative and qualitative information. Every transport programme, policy or project funded by Welsh Government must include an integrated well-being appraisal that shows how it will contribute to well-being in Wales including the four well-being ambitions and the specific targets for transport. These four ambitions include:

- Good for people and communities
- Good for the environment
- Good for the economy and places
- Good for culture and the Welsh language

The IWBA should be tailored to the needs of the project, programme or policy. WelTAG explains the requirement for IWBA does not replace the need for statutory impact assessments and an IWBA may need to be supported by the relevant statutory and regulatory impact assessments.

[3] Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. United Nations, 1987. Available online at https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf [Accessed 30 April 2024]

[4] Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015. June 2015. Available online at: https://www.gov.wales/well-being-future-generations-act-essentials-html [Accessed 13/12/2024]

[5] Sustainable Development Agenda, Goals for People, for Planet. November 2023. Available online at: https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/ [Accessed 19/11/24]

[6] Regional transport plans: guidance for Corporate Joint Committee. Available online at https://www.gov.wales/regional-transport-plans-guidance-corporate-joint-committees

[7] Welsh transport appraisal guidance (WelTAG). Available online at: https://www.gov.wales/welsh-transport-appraisal-guidance-weltag

An IWBA is therefore a process for assessing the potential social, cultural, economic, and environmental impacts of a plan and aims to place sustainable development at the centre of decision making. IWBA is a valuable tool that can help influence plan development, aligning it with the Welsh Transport Strategy and demonstrating application of the principles of sustainable development.

Where necessary IWBA can be used to show how the following **legislative requirements** are being met:

- Environmental Assessment of Plans and Programmes Regulations (SI 2004/1656) (Strategic Environmental Assessment (SEA) Regulations)
- Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015
- Welsh Language (Wales) measure 2011 and Standards
- Children's Rights Impact Assessment (CRIA), as required by the Rights of Children and Young Persons (Wales) Measure 2011
- Equalities Impact Assessment (EqIA), as required by the Equality Act (2010)
- Sustainable Management of Natural Resources (SMNR) and the Natural Resources Policy (NRP) as required by the Environment (Wales Act (2016)
- Habitat Regulations Assessment, as required by the Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 as amended (known as the Habitats Regulations 2017).

More detail of the statutory and non-statutory assessments that have been embedded within this

IWBA can also used to incorporate the **non-legislative requirements** of assessments relating to:

- Rural proofing
- Health effects
- Climate change

IWBA is provided in Section 1.4 and Section 1.6 below.

It is a **legal requirement** for responsible authorities to undertake SEA of plans and programmes that are subject to preparation and/or adoption by an authority at a local, regional or national level, are required by legislative, regulatory or administrative provisions and result in development that may have significant environmental effects.

The North Wales Regional Transport Plan is a plan that is required by legislative provisions (CJC Regulations[8] post the Local Government and Elections (Wales) Act 2021[9]) and is likely to result in projects that could have significant environmental effects.

SEA is therefore a statutory requirement, and the SEA process has been used as a basis for the IWBA because it is a recognised and systematic process for evaluating the environmental consequences of plans and programmes.

[8] Consultation on the Corporate joint committees: draft statutory guidance, 2021. Welsh Government. Available online at: https://www.gov.wales/consultation-corporate-joint-committees-draft-statutory-guidance-html [Accessed 14/05/24]

[9] Local Government and Elections (Wales) Act 2021. Available online at: https://www.legislation.gov.uk/asc/2021/1/contents [Accessed 14/05/24].

By expanding the SEA process to include the requirements of other assessments (as listed above), this IWBA delivers one cohesive assessment using a collaborative approach across the different facets of sustainability, facilitating shared knowledge and identifying the intersectionality between the topics considered.

This approach eliminates unnecessary repetition and complies with all legal requirements. It also enables a thorough and transparent assessment that identifies sustainable development issues and opportunities, which can be iteratively fed back into the development of the NWRTP. Section 1.4.1 below sets out the requirements of the SEA Regulations, identifying where these requirements have been satisfied by the IWBA.

1.3.1 Stages of this IWBA process

Guidance produced by the UK Government[10] sets out a relatively prescribed set of stages for SEA. These same stages have been adopted for this IWBA to meet the legal requirements of the SEA Regulations, whilst allowing for the inclusion of the wider assessments required.

Figure 2 sets out the main stages of the IWBA as it aligns with the development of the NWRTP. This report covers **Stage C: Assessment and Environmental Report** but is referred to as an IWBA report due to the other statutory and non-statutory assessments (including the WelTAG requirements) that are incorporated into it.

1.3.2 Geographical scope of the IWBA (study area)

The geographical scope of the IWBA is dictated by the geographical scope of the NWRTP, i.e. the local authority areas of Isle of Anglesey, Wrexham, Conwy, Flintshire, Denbighshire, and Gwynedd. The geographical scope of some baseline topics is closely related to neighbouring areas of Wales and England, in particular Chester and Liverpool as there is significant migration both ways across the border in relation to employment, services (e.g. health) and education. The coastal areas of the study area also means that both terrestrial and marine effects (up to the mean low water mark) are possible and will need to be considered in the IWBA.

1.3.3 Temporal Scope of the IWBA

The NWRTP sets the 5-year plan for the region (2025-2030) which from an appraisal perspective is considered to be short term. The appraisal has identified that all impacts resulting from the Policies of the NWTRP would likely result in effects that extend beyond this five-year time frame and have therefore been identified as 'long-term'.

1.3.4 Appraisal process

The IWBA is predominantly qualitative in nature. Whilst the NWRTP is transport focused it has the potential to support wider targets and have far reaching benefits including increasing physical activity of the population, habitat creation, improving equity of access to education and employment, stimulation of economic activity and boosting tourism. One of the primary functions of the IWBA is therefore to capture these wider benefits and integrate them into the development of the NWRTP.

This IWBA Report, which is published alongside the NWRTP will be used to document the outcome of this process and to communicate how the NWRTP supports sustainable development.

Section 1.4 describes each of the statutory and non-statutory assessments that have been embedded within the IWBA, listing which IWBA objectives used in the assessment, cover the various requirements of each separate assessment. Full details of the IWBA assessment framework (i.e. the IWBA objectives and guiding assessment questions) is included in Section 5.

[10] Gov.uk, 2005. A Practical guide to the Strategic Environmental Assessment Directive. Available online at: https://www.gov.uk/government/publications/strategic-environmental-assessment-directive-guidance [Accessed 23/04/24]

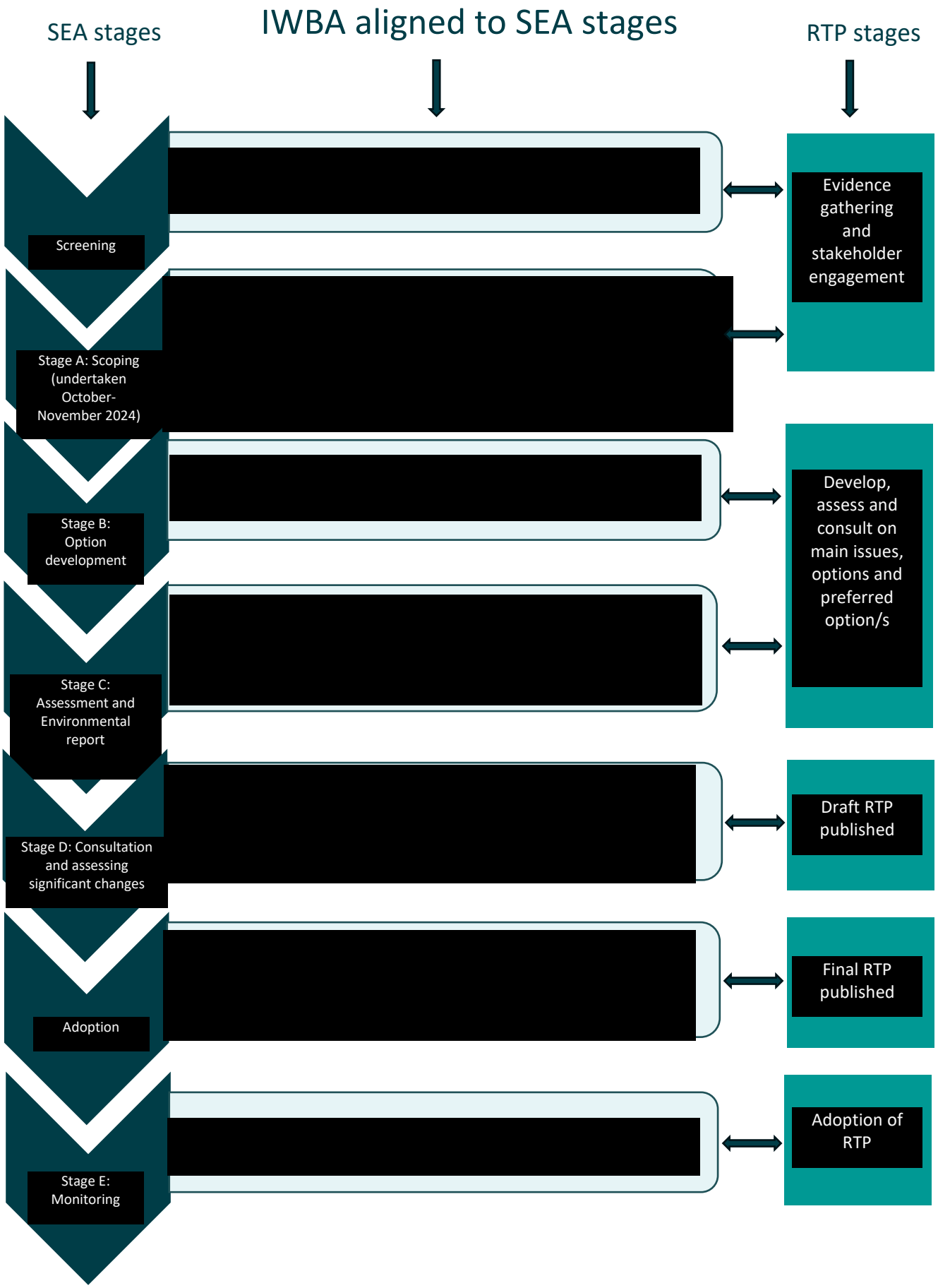


Figure 2 Stages of IWBA (aligned to SEA process) and NWRTP development

1.4 Statutory impact assessments

The following section lists the impact assessments that are a statutory requirement and includes details of how they have been integrated into the IWBA framework.

1.4.1 Strategic Environmental Assessment (SEA)

SEA is required by the SEA (Wales) Regulations (2004) which requires the preparation of an Environmental Report (Regulation 12), the content of which is described in Schedule 2 of the SEA Regulations. Table 1-1 sets out where these various requirements have been satisfied in the IWBA.

Table 1-1 Information requirements for the SEA Environmental Report and where these are covered by the IWBA

SEA Regulation: Schedule 2 requirement	Where covered in the IWBA
1. An outline of the contents and main objectives of the plan or programme, and of its relationship (if any) with other relevant plans and programmes.	Section 2 for an overview of the NWRTP objectives, Section 3 for a summary of relevant plans and programmes and Appendix A for full review of plans and programmes.
2. The relevant aspects of the current state of the environment and the likely evolution thereof without implementation of the plan or programme.	Appendix B for full baseline, Table 4 -1 for summary of key environmental (and wider sustainability) issues relevant to the NWRTP.
3. The environmental characteristics of areas likely to be significantly affected	Appendix B for full baseline, Table 4 -1 for summary of key environmental (and wider sustainability) issues relevant to the NWRTP.
4. Any existing environmental problems which are relevant to the plan or programme including, in particular, those relating to any areas of a particular environmental importance, such as areas designated pursuant to Council Directive 79/409/EEC on the conservation of wild birds and the Habitats Directive.	Appendix B for full baseline, Table 4 -1 for summary of key environmental (and wider sustainability) issues relevant to the NWRTP. Appendix C for a HRA Screening Report.
5. The environmental protection objectives, established at international, community or Member State level, which are relevant to the plan or programme and the way those objectives and any environmental considerations have been taken into account during its preparation.	Appendix A: Policy, Plan and Sustainability Objectives
6. The likely significant effects on the environment, including short, medium and long term effects, permanent and temporary effects, positive and negative effects, and secondary, cumulative and synergistic effects on issues including - biodiversity, population, human health, fauna, flora, soil, water, air, climatic factors, material assets, cultural heritage including architectural and archaeological heritage, landscape and the interrelationship between the issues referred to in sub-paragraphs (a) to (l).	Section 5.2 provides a summary of the effects the NWRTP policies/group of policies is likely to have on each IWBA objective. The full appraisal is included in Appendix E.
7. The measures envisaged to prevent, reduce and as fully as possible offset any significant adverse effects on the environment of implementing the plan or programme	Section 6 includes a description of the recommendations for mitigation/enhancement
8. An outline of the reasons for selecting the alternatives dealt with, and a description of how the assessment was undertaken including any difficulties encountered in compiling the required information.	A Post Adoption Statement has been produced to be read alongside the IWBA and NWRTP.
9. A description of the measures envisaged concerning monitoring in accordance with regulation 17.	Section 7– these are also aligned with the NWRTP Delivery Plan.
10. A non-technical summary of the information provided under the paragraphs 1-9.	A non-technical summary has been produced of the IWBA.

1.4.2 Welsh Language Impact Assessment

The Welsh Language (Wales) measure 2011 and Standards require that consideration is given to whether the NWRTP would have an effect (positive or negative) on the opportunities for people to use the Welsh language, or on the requirement to treat the Welsh language no less favourably that the English language.

The requirements for a Welsh language impact assessment are addressed through the following IWBA Objectives: 6 (see Table 5 -1 for more details).

Transport can play an important part in connecting people and places, which includes opportunities for engaging with the Welsh language and Welsh culture. Conversely, poorly developed or implemented transport can place barriers to engagement with the language.

1.4.3 Children's Rights Impact Assessment

The Rights of Children and Young persons (Wales) Measure 2011 embeds consideration of the United Nations convention on the Rights of the Child (UNCRC)[11] and the optional protocols into Welsh law. The main duty within the Measure, under Section 1, requires Ministers to have due regard to the UNCRC when exercising any of their functions.

The process of having due regard can range from thinking about the impact of decisions on children in the course of day-to-day work, to a formal impact assessment with an accompanying record of the outcome.

Transport has the potential to affect children in several ways, e.g. through facilitating access to education, healthcare and other social infrastructure, creating healthy travel options (such as active travel), reducing air quality impacts from transport emissions, allowing safe spaces for play and recreation, and providing safe travel options to stay socially connected with friends and family. The Articles within the UNCRC have been reviewed and the following Articles are identified as being most relevant to the NWRTP: Article 12 (respect for the views of the child); Article 15 (freedom of association); Article 23 (children with a disability); Article 24 (health and health services); Article 27 (adequate standard of living); Article 28 (right to an education); Article 30 (children from minority or indigenous groups); Article 31 (leisure, play and culture).

The requirements for a children's rights impact assessment are addressed through the following IWBA Objectives: 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 12 (see Table 5 -1 for more details). Consideration of how the relevant UNCRC Articles have been met are integrated into the appraisal responses.

1.4.4 Equalities Impact Assessment (EqIA)

The Equality Act (2010)[12] places a general duty on public bodies to have 'due regard' to the need to eliminate unlawful discrimination, harassment and victimisation, as well as to advance the equality of opportunity and to foster good relations between people who share protected characteristics and those who do not.

Protected characteristics (as defined by the Equality Act) are age, disability, gender reassignment, marriage and civil partnership, pregnancy and maternity, race, religion or belief, sex and sexual orientation. In Wales there is also a socio-economic duty on the public sector to consider how proposals are likely to affect levels of socioeconomic disadvantage of individuals and communities.

[11] United Nations Convention on the Rights of the Child. Available online at https://www.unicef.org.uk/what-we-do/un-convention-child-rights/ [Accessed 24/04/24].

[12] Equality Act 2010. Available online at: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/15/contents [Accessed 11/04/24]

Transport and the NWRTP is likely to have potential disproportionate and/or differential impacts on protected characteristic groups. At this stage all protected characteristic groups, with the exception of marriage and civil partnership, have been screened into the assessment.

Consideration of socioeconomic disadvantage is also screened into the assessment. The inclusion of these groups is based on the different needs and vulnerabilities that each protected characteristic group has in relation to transport, for example ease of access, actual and perceptions of safety, economic barriers, journey planning requirements, physical capability.

An EqIA is a systematic analysis of the potential effects of a project, plan or policy on groups of people who share protected characteristics. It considers whether protected characteristic groups could be affected disproportionately or differentially, and the assessment informs the identification of actions to address any adverse effects whilst also supporting the delivery of any beneficial effects. An EqIA helps to demonstrate that the duties under the Equality Act (Public Sector Equality Duty) are being met and provides evidence that equality issues have been considered in decision making.

The requirements for the EqIA have been covered by the following IWBA objectives: 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 12 (see Table 5 -1 for more details). Appendix D provides an EqIA Screening which considers transport related vulnerabilities of protected characteristic groups. These vulnerabilities and specific needs have been taken into account in the assessment of the NWRTP policies against the IWBA objectives.

1.4.5 Habitat Regulations Assessment (HRA)

The Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 as amended (known as the Habitats Regulations 2017) sets out the stages of assessment which must be undertaken to determine if a development project or plan could significantly harm the designated features of a European site. As part of the Habitats Regulations 2019 amendment, a National Site Network (NSN) has been created (as UK sites no longer form part of the EU's Natura 2000 ecological network) on land and sea and include inshore and offshore marine areas in the UK. The NSN includes existing Special Areas of Conservation (SACs), Special Protection Areas (SPAs) and new SACs and SPAs designated following the creation of the NSN.

The Habitats Regulations 2017 states that any plan or project not directly connected with, or necessary to, the management of an internationally important site, but which would be likely to have a significant effect on such a site, either individually or in combination with other plans or projects, must be subject to appropriate assessment of its implications for the internationally important site in view of its conservation objectives.

Transport can have impacts on land use which could lead to impacts on protected habitats. For this reason, consideration is given to how the NWRTP may impact on natural habitats and ecosystems. A separate HRA screening exercise has been undertaken for this stage of NWRTP development (Appendix C).

The requirement for assessing impacts on biodiversity and the natural environment have been covered by the following IWBA objectives: 4, 5, 7 (see Table 5 -1 for more details).

1.5 Welsh Government required assessments

In addition to the statutory impact assessments Welsh Government also requires further impact assessments to ensure that policies and plans consider a wide range of potential impacts at the earliest stages of their development:

1.5.1 Rural proofing impact assessment

Rural proofing is a policy commitment by both the UK Government and the Welsh Government. A rural proofing assessment aims to consider how a policy or plan may positively or negatively affect rural areas which often have different needs and priorities to urban areas. There are large areas of North Wales that are rural and therefore the NWRTP is likely to have the potential to impact on rural communities.

Access to services, education and employment, in addition to the economic development within and between rural and urban areas is likely to be impacted by the choices being put forward in the developing NWRTP.

The assessment of the NWRTP in the rural context is covered by the following IWBA Objectives: 1, 2, 3, 5, 6, 11, 12 (see Table 5 -1 for more details).

1.5.2 Health impact assessment (HIA)

The Public Health (Wales) Act 2017 (Part 6) places a duty on Welsh Ministers to make regulations which require public bodies to carry out HIA in specified circumstances. Whilst this duty has not yet been enacted, it is mandated within the Welsh Transport Appraisal Guidance Process (WelTAG). HIA considers factors which influence population health and well-being (health determinants) may be impacted by a proposed action, policy or plan, and how these changes may lead to changes in health and well-being outcomes. Consideration of how different groups of people within a population may be impacted differently (distributional impacts and health inequalities) are also considered.

Transport planning can have large scale implications for population health and well-being because the way in which people are able to move about influences many factors which contribute to maintaining good physical and mental health. Effectively planned active travel provision enables people to have realistic accessible choices for engaging in walking, wheeling and cycling which therefore contribute to maintaining and improving physical and mental health. Accessibility to services, education, employment and social networks via transport provision is known to be a determinant of health.

The requirements for the HIA have been covered by the following IWBA objectives: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 (see Table 5 -1 for more details). When undertaking HIA it is important to consider which groups within the population may be particularly vulnerable to changes in factors that influence health (health determinants). Appendix D includes a review of population groups and what health vulnerabilities they may have in relation to impacts of NWRTP policies.

1.5.3 Climate change assessment

A climate change assessment considers how the proposed NWRTP may potentially contribute to climate change, alongside how resilient proposals are considered to be to the known effects of existing and future climate change.

Changes in the climate are likely to affect the way that people choose (or need to) travel and therefore the NWRTP needs to consider how it will be able to adapt to the changing climate, whilst also minimising the impact transport systems can have on the climate.

Climate change is captured in the following IWBA objectives: 8, (See Table 5 -1 *for more details).*

1.5.4 Scoping and consultation stages of the Integrated Well-being Impact Assessment

An Impact Assessment Scoping report was prepared, setting out the scope of the how each of the assessments would be captured within an integrated process, the context of the assessments and the NWRTP, establishing the baseline, reviewing the key plans, programmes and sustainability objectives relevant to the NWRTP, and identifying the appraisal objectives for the appraisal framework. The Impact Assessment Scoping Report was submitted for consultation with Statutory Consultees (Cadw and Natural Resources Wales) in addition to the Welsh Government, Transport for Wales and North Wales local authorities between 15th October 2024 and 19th November 2024.

Table 1-2 sets out the scoping responses:

Table 1-2 Scoping opinions from Statutory consultees

Statutory consultee	Scoping opinion	Response
Cadw	Cadw confirmed that Cultural Heritage is appropriately covered in the scoping report. They also sent the assessment team the Cadw paper on Historic Environment and Regional Transport Plans.	The appraisal framework has been refined to include the factors recommended to be taken account of in the assessment.
NRW	No opinion provided	

A draft IWBA was submitted alongside a draft NWRTP for consultation for a period of 12 weeks (from 20 January to 14th April 2025). Comments received have been carefully considered and, where necessary changes made to address comments. The final NWRTP will be adopted and published alongside a Post Adoption Statement that explains how the IWBA and feedback has shaped the documents.

1.5.5 Integrated Well-being Impact Assessment report structure

The remainder of this IWBA report is set out as follows:

- Section 2: North Wales Regional Transport Plan – this section provides an overview of the NWRTP, its purpose and objectives.
- Section 3: Relevant Plans, Programmes and Sustainability Objectives – this section summarises key plans, programmes and sustainability objectives that are of relevance to the NWRTP and which have been used to help develop the IWBA objectives. Appendix A includes the full review.
- Section 4: Baseline Context and identification of key sustainability issues and opportunities – this section provides an overview of the sustainability context of the NWRTP and outlines the themes and issues of relevance to the NWRTP.
- Section 5: Appraisal – this section sets out the IWBA objectives and presents a summary of the appraisal outcomes for each NWRTP policy area against each IWBA objective. The full appraisal tables are found in Appendix E.
- Section 6: Recommendations – based on the appraisal outcomes, recommendations for mitigation have been identified. These mostly relate to how mitigation measures may be needed at project delivery phase to mitigate any potential adverse impacts or enhance potential positive impacts.

2. North Wales Regional Transport Plan

2.1 How does the NWRTP fit with the Wales Transport Strategy?

The Wales Transport Strategy (WTS) sets out the vision for Wales to provide an accessible, sustainable and efficient transport system that is fit for future generations and which tackles climate change. The vision set out in the WTS is supported by four long-term ambitions with supporting objectives. The long-term ambitions ae to deliver a transport system that is good for:

- People and communities (equality, health, safety and confidence)
- The environment (transport emissions, biodiversity and waste)
- Places and the economy (place making and innovation, job creation, affordability and reducing socioeconomic disadvantage)
- Culture and the Welsh language (including arts, sport, and the historic environment).

The three short-term priorities include:

- bringing services to people in order to reduce the need to travel.
- allowing people and goods to move easily from door to door by accessible, sustainable and efficient transport services and infrastructure.
- encouraging people to make the change to more sustainable forms of transport.

The NWRTP must include policies to support the vision and ambitions of the WTS with an emphasis on delivering on the three short-term priorities through a series of clearly articulated actions. The NWRTP must also deliver on the following:

- Include policies and actions to make best use of existing transport infrastructure.
- Where new infrastructure is needed the NWRTP must follow the sustainable transport hierarchy (i.e. in order of importance: walking, wheeling and cycling, public transport, ultra-low emissions vehicles, other private motor vehicles).
- Identify barriers to sustainable travel for different groups of people using the COM-B model of behaviour change (this includes the premise that for changes in behaviour to happen there must be individual capability, motivation and opportunity).
- Include policies and actions for a range of behaviour change projects.
- Include policies to support cross-cutting pathways (this includes decarbonisation, equality, integrated journeys, and rural pathways).
- Include policies and actions which maximise contribution to the measures in the WTS Monitoring Framework.
- Be developed using the five ways of working of the Well-being Act (i.e. long term, prevention, integration, collaboration, and involvement).

2.2 How does it fit with other land use plans?

RTPs provide a good platform for better integration with land use planning. RTPs must take account of:

- Future Wales: the National Plan 2040[13]
- Planning Policy Wales[14]
- the Wales Infrastructure Investment Plan[15]
- work undertaken to produce existing and new Local Development Plans (LDPs) and emerging work on their Strategic Development Plans (SDPs).

CJCs must also take account other policies and plans, including:

- Local Authority well-being assessments and well-being plans
- Town Centre First[16]
- Regional Economic Frameworks (North Wales Regional Economic Framework)[17]
- Net Zero Wales[18]
- A Healthier Wales[19]
- Clean Air Plan for Wales: Healthy Air, Healthy Wales[20]
- Noise and Soundscape Plan for Wales[21]

Paragraph 1.4.6 of the RTP Guidance[22] sets out CJCs must comply with their statutory duties, listing some of the relevant legislative requirements and considerations. Whilst the RTP Guidance is not explicit, there are associated legislative and regulatory procedures and requirements, including but not limited to consultation, associated with those duties.

[13] Future Wales – The National Plan 2040. Welsh Government. Available online at: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/future-wales-the-national-plan-2040.pdf [Accessed 08/05/24].

[14] Planning Policy Wales Edition 12, February 2024. Welsh Government. Available online at: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2024-02/planning-policy-wales-edition-12_1.pdf [Accessed 08/05/24].

[15] Wales infrastructure investment plan: project pipeline March 2021. Welsh Government. Available online at: https://www.gov.wales/wales-infrastructure-investment-plan-project-pipeline-2021 [Accessed 08/05/24].

[16] Town Centres: position statement, 2 May 2023. Welsh Government. Available online at: www.gov.wales/sites/default/files/pdf-versions/2024/2/4/1708619381/town-centres-position-statement.pdf [Accessed 08/05/24].

[17] North Wales Regional Economic Framework. Ambition North Wales. Welsh Government, 2022. Available online at: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-02/north-wales-regional-economic-framework.pdf [Accessed 08/05/24].

[18] Net Zero Wales, October 2021. Welsh Government. Available online at: https://www.gov.wales/net-zero-wales [Accessed 08/05/24].

[19] A healthier Wales: Our plan for health and social care. June 2018. Welsh Government. Available online at: www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-09/a-healthier-wales-our-plan-for-health-and-social-care.pdf [Accessed 08/05/24].

[20] Clean Air Plan for Wales: Healthy Air, Healthy Wales. August 2020. Welsh Government. Available online at: https://www.gov.wales/clean-air-plan-wales-healthy-air-healthy-wales [Accessed 08/05/24].

[21] Noise and Soundscape Plan for Wales 2023-2028 (consultation draft). June 2023. Welsh Government. Available online at: www.gov.wales/sites/default/files/consultations/2023-06/draft-noise-and-soundscape-plan-for-wales.pdf [Accessed 08/05/24].

[22] Guidance to corporate Joint Committees on Regional Transport Plans, 2023. Welsh Government. Available online at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-07/guidance-to-corporate-joint-committees-on-regional-transport-plans-2023.docx. [Accessed 08/05/24].

2.3 NWRTP vision and objectives

The vision that has been developed for the NWRTP states:

'North Wales will have a safe, sustainable, affordable, resilient, and effective integrated transport network that supports economic growth, prosperity for all, inclusivity and well-being'.

The vision is supported by four objectives, which will help monitor and evaluate the success of NWRTP:

1. Improve digital connectivity and local services**:** We will enable 30% or more of people in North Wales to work remotely by 2030 through better land use planning and improved digital connectivity, which should reduce the overall need to travel and enable shorter trips better suited to sustainable modes.

1. Improved accessibility and transport choice: We will develop infrastructure and services that provide people with a choice about how they travel for each journey and support sustainable economic growth through improved access to key settlements, employment, educational sites and tourist attractions. The accessibility of each key trip attractor should be improved, supporting the national mode share target of 45% of journeys to be undertaken by walking, wheeling, cycling and public transport by 2040.

2. Enable decarbonisation through transition to a zero-emission fleet**:** We will develop supporting infrastructure and support incentives to enable at least 50% of motor vehicles and all public buses operating in North Wales to be zero emission by 2035.

3. Enable Sustainable Economic Growth**:** We will develop a resilient, safe, well-maintained, and efficient transport network that delivers sustainable economic growth by improving accessibility to existing and planned employment areas. At least 50% of households in North Wales will have an increased range of travel within 1 hour by public transport, supporting access to key employment sites and regional centres by 2030.

2.4 Transport Policies

The policies that have been developed for the NWRTP are based around policy themes which include:

- Enabling changes to travel behaviour
- Bus
- Coach, demand responsive and community transport
- Walking, wheeling and cycling
- Integration between modes
- Ports and freight
- Roads, streets, and parking
- Surface access to aviation
- Digital connectivity
- Land use planning

There are two further policy themes including rail and strategic road. However, the CJC and local authorities have no direct influence over these areas so there are no explicit policies in the NWRTP covering these themes.

For full details of the policies please refer to the NWRTP. The IWBA considers each of the policies (or group of policies) under these policy themes (Section 5 for appraisal outcomes).

3. Relevant Plans, Programmes and Sustainability Objectives

The NWRTP could be influenced in different ways by other existing plans, programmes and sustainability objectives (PPO) set out in existing policy or laid down in legislation. It is important to understand the relationship between these PPOs and the NWRTP in order to maximise opportunities and address any conflicts or inconsistencies.

Schedule 2 of the SEA Regulations require the following in relation to the relevant plans and programmes to be considered:

> *"1. An outline of the contents and main objectives of the plan or programme, and of its relationship with other relevant plans and programmes...*
>
> *5. The environmental protection objectives, established at international, community or national level, which are relevant to the plan or programme and the way those objectives and any environmental considerations have been taken into account during its preparation".*

The review of existing plans, programmes and sustainability objectives to inform the IWBA process and subsequently influence the development of the NWRTP was undertaken at Scoping stage and included:

- Identifying any social, environmental, cultural or economic objectives that should be mirrored in the IWBA framework.
- Identifying any issues that might influence the preparation of the NWRTP.
- Identifying any objectives or aims that would contribute positively to the development of the NWRTP.
- Identifying any potential conflicts or challenges between other identified plans, programmes or sustainability objectives and the emerging draft NWRTP.

3.1 Scope of review

The NWRTP sets the policies for implementing the existing national-scale Wales Transport Strategy (WTS) within the North Wales Region. The North Wales RTP must therefore be consistent with the WTS and support its vision and ambitions. The WTS itself, and the national, UK or international-scale plans, programmes and sustainability objectives identified in relation to the WTS, have therefore been identified as the key top-level strategies which must be taken into account. It is considered that all the national, UK or international plans, programmes and sustainability objectives identified for the WTS are also applicable to the North Wales RTS. These have therefore been reviewed for this IWBA in relation to the NWTP and a gap analysis carried out to identify any changes, updates or additions that need to be included.

Table 3 -1 summarises the document types reviewed. The full review of plans, programmes and sustainability objectives is included in Appendix A with the focus primarily being on the review of the relevant regional and local level plans, programmes and sustainability objectives. Identified key sustainability themes that have been woven into the IWBA framework are identified in Table 3-2.

Table 3-1 Summary of document types reviewed

Level	Summary
International and European	Key International Conventions and European Directives were previously reviewed for the national-level WTS and relevant interactions have been brought forward for to the North Wales RTP. European Directives are transposed into national legislation in each individual Member State and, therefore, there should be a trickle-down effect of the key principles and an application to the relevant national planning documents. Whilst the UK is no longer a Member State the legislative requirements from when it was, mostly remain in place.
UK-wide	Key UK-wide plans and programmes were previously reviewed for the national-level WTS and relevant interactions have been brought forward for the North Wales RTP. The objectives of these plans, as well as some of the challenges they raise need to be taken into consideration.
Wales	Wales national level plans and programmes were previously reviewed for the national-level WTS and relevant interactions have been brought forward for the North Wales RTP. Many of these documents are produced by Welsh Government and specifically address strategic issues such as the economy; health; safety; sustainable communities; housing; employment; and environmental protection.
Regional	A review has been undertaken of plans produced at the regional level of North Wales. This includes regional plans related to the natural environment, economic development, transport planning, landscape management, energy plans, and tourism.
Local	A review was undertaken of plans produced at the local level. This includes plans within the following local authority areas: • Isle of Anglesey County • Conwy County Borough • Denbighshire County • Flintshire County • Eryri (Snowdonia) National Park Authority • Wrexham County Borough • Gwynedd County

3.2 Key themes

The key themes identified from the review previously undertaken for the national-level WTS[23], the review of international and national PPO identified since the national-level WTS, and the review of regional and local PPO within the North Wales Region are outlined in Table 3-2.

The IWBA topics have been selected to meet the requirements of the SEA Regulations whilst also aligning with the more general topics of the IWBA guidance: people and communities, the environment, culture and language and economy.

[23] Welsh Government (2020) Consultation Document Wales Transport Strategy: scoping report. Date of issue: 5 May 2020. Available online: https://www.gov.wales/wales-transport-strategy-scoping-report

Table 3-2 Key Social, cultural, economic and environmental themes applicable to the North Wales RTP

IWBA Topic	Key Themes from the review of the regional and local plans, programmes and sustainability objectives
Population (communities)	Improvement of the connectivity between, and integration of, communities Better planning and design of communities Promotion of greater equality of opportunity for all citizens. Creation of safe, sustainable, balanced and cohesive communities, in both rural and urban areas. Provision of equitable access to high quality outside/green space. Reducing the isolation of rural communities Creating more inclusive public transport and access to it. Enabling flexible working so that people can work from home if desired.
Human health	Improvement of the physical and mental health and well-being of the population Reduction in health inequalities (across all health determinants) to create a healthier Wales
Biodiversity	Maintenance and enhancement of biodiversity, habitats and species with healthy functioning and resilient ecosystems, including connected networks of green infrastructure throughout rural and urban areas. Enhancement of ecosystem services provided by green infrastructure to take advantage of climate change resilience & mitigation, enhancements to biodiversity, geodiversity and soils and filtering air and water.
Land use and landscape	Establishment of a strong tourist economy, sensitively capitalising on environmental, heritage, and leisure assets. Protection and enhancement of the distinctiveness of landscapes and their settings. Protection of Areas of Outstanding Natural Beauty (AONBs) Creation of a new National Park in North Wales.
Cultural heritage	Protection and enhancement of the distinctiveness of the historic environment, historic assets and their settings. Protection, enhancement and promotion of the Welsh language, culture and heritage.
Ground conditions (geology and soils)	Conservation of soil resources to control soil erosion and maintain their quality.
Water environment	Reduction in the risk of flooding (river, surface water and coastal). Promotion of protection of floodplains or areas of managed realignment. Protection and improvement in the quality and quantity of water resources.
Climatic factors	Sustainable management of natural resources. Addressing the underlying transport factors contributing to climate change. Creation of a climate-resilient transport network, including both new and existing infrastructure. This includes resilience to weather events as well as the long-term impacts of future climate change.

IWBA Topic	Key Themes from the review of the regional and local plans, programmes and sustainability objectives
Air quality	Reduction in air pollution. Improvements in air quality contributing to a healthier Wales.
Noise	Reduction in transport related noise. Alignment with the Soundscape Plan for Wales. Maintenance of tranquillity where applicable and practicable.
Infrastructure	Improvement of the connectivity between, and integration of, communities to improve access to services and reduce isolation, particular in rural communities. Provisioning of inclusive and equitable public transport and access to it.
Transport	Promotion of sustainable patterns of mobility and enhancement of sustainable transport provision to improve air quality, physical health and support the economy. Future proofing planned transport infrastructure in terms of how its use may change over time and therefore affect demand. For example, changes in relation to the international connectivity of regional ports and airports that facilitate international connectivity (e.g. Holyhead Port).
Resources and waste	Management of mineral extraction and minimisation of waste generation Increasing levels of reuse and recycling to achieve more sustainable waste management and reduce landfill. Increasing energy efficiency, stimulating investment and innovation, and promoting the sustainable use of national renewable energy resources to relieve pressure on natural resources. Sustainably manage natural resources and tackle the causes of climate change
Economy	Promotion of quality employment opportunities and economic activity. Promotion of sustainable economic growth, diversity and business competitiveness. Establishment of a strong tourist economy, sensitively capitalising on environmental, heritage, and leisure assets.

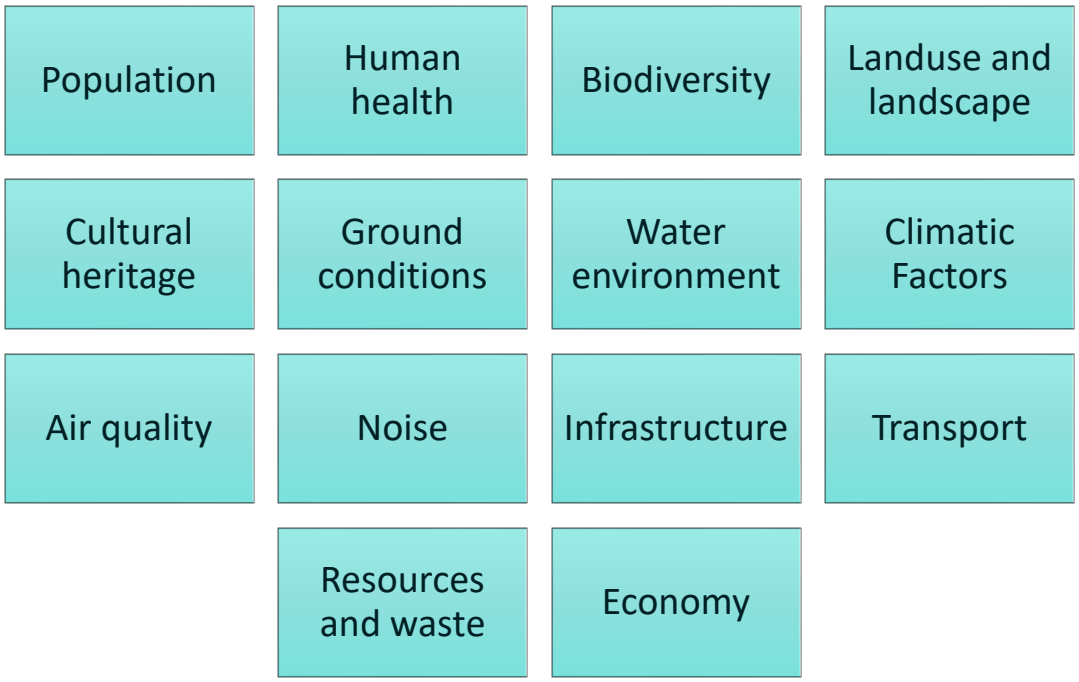
4. Baseline information and identification of key sustainability issues and opportunities

4.1 Introduction

The baseline data collected at IWBA Scoping stage served as the groundwork for identifying potential environmental, social, economic, and cultural issues and opportunities relevant to the study area. This information, combined with the themes extracted from the plans, programme, and sustainability objectives review, is used to formulate the IWBA objectives within the assessment framework. These objectives guide the iterative assessment of the NWRTP policies and, if necessary, provide recommendations for any required modifications or alternative approaches.

This IWBA is focused on the study area defined by the North Wales Regional Transport Plan, i.e. the local authority areas of Isle of Anglesey, Wrexham, Conwy, Flintshire, Denbighshire and Gwynedd (Figure 1**Error! Reference source not found.**). Where data is not available at the regional level (e.g. climatic factors) national data is utilised.

The appraisal topics that are considered as part of baseline mirror those considered in the PPO review and include:



Baseline information has been sourced from publicly available baseline datasets available from open data sources, in addition to information reported in published documents and reports. All data sources are referenced and primarily are sourced from Welsh Government, National Resources Wales, Stats Wales and Office of National Statistics. The baseline is presented in Appendix B, and it should be noted that information relevant to each of the assessments has been collated and included within the topic headings listed above. Where mapping of data adds value to the presentation and understanding of the baseline, figures have been prepared and are included.

The SEA Regulations require that 'material assets' are included in the assessment. In this context, material assets refer to a range of assets within the study area that are valuable, for example cultural heritage, social services such as schools and hospitals, in addition to good quality agricultural land, cultural heritage assets and valued landscapes. This IWBA considers material assets across the topics identified above.

4.2 Scoping of key sustainability issues and opportunities

The main environmental, social and economic issues of relevance to the NWRTP were identified during the Scoping stage using information gathered from the review of relevant plans, programmes and sustainability objectives (outlined in Section 3 above and Appendix A), the baseline review (Appendix B), and the current understanding of the overarching scope of the NWRTP.

The anticipated environmental, economic, and social trends (assuming the NWRTP is not implemented) have been determined by analysing existing plans, programmes, and sustainability objectives, in conjunction with the current baseline data and historical patterns. These trends will serve as the 'future baseline' against which the NWRTP will be evaluated.

Additionally, opportunities for the NWRTP to positively contribute to sustainability have been identified. These issues and opportunities will serve as guidance for the development of the NWRTP, ensuring that negative effects are minimised and opportunities for maximising benefits are integrated into the plan. Given the strategic nature of the NWRTP, the identified opportunities and issues are currently at a high level. As the Plan progresses and more details become available, they will be further developed and refined. However, they already reflect the broader benefits that can be achieved through collaboration across sectors and jurisdictions.

Sustainability issues and opportunities that require consideration during the development of the NWRTP are outlined in Table 4 -1 below. None of the IWBA topics have been scoped out of the assessment. This is because transport planning has a wide range of likely significant effects, across all topics. Additionally, due to the integrated assessment approach, which includes certain statutory assessments, scoping out specific topics is not feasible.

Table 4-1 Sustainability issues and opportunities of relevance to the NWRTP

IWBA Topic	Issues relevant to the Regional Transport Plan	Regional Transport Plan Opportunities
Population (communities)	• Decreasing regional population size could impact the effectiveness or financial viability of some of the NWRTP options. • There is an aging population in North Wales which will impact transport needs, such as travel and commuting patterns. • There is lower diversity of ethnicities, religions, languages and LBGTQ+ populations than average, the NWRTP will need to ensure that it makes provision for these groups. • There is a high apprenticeship level and a relatively strong educational attainment across the region, therefore the NWRTP needs to ensure that the travel needs of young people are appropriately accommodated. • There is an existing lack of rural connectivity.	• Help reduce isolation of rural communities through providing appropriate transport links to connect more remote communities, both to each other and to urban hubs and services. • Develop an integrated and efficient transport system which meets needs of all citizens, promotes equal opportunity, and supports projected population changes. • Develop transport initiatives which support the creation of safe, sustainable, balanced and cohesive communities. • Provide transport services that support changes in lifestyles and travel patterns in a post-pandemic society. • Creation of more inclusive transport options which also provide more equitable access to services and places.

IWBA Topic	Issues relevant to the Regional Transport Plan	Regional Transport Plan Opportunities
Human health	• Increased need for development of transport services to support an aging population. • The way in which transport availability impacts on mental health needs to be considered. • Increases in traffic can have an adverse impact on the physical and mental health and wellbeing on residents. This can be through severance, air quality issues, and reductions in tranquillity (noise). • Health inequalities are prevalent throughout the region which can be exasperated as a result of poor transport options (especially for people experiencing socio-economic disadvantage.	• Improve the connectivity of communities and key health services to reduce prevalence of isolation and loneliness; improving traffic safety. • Creating more accessible public transport and providing public amenity (such as public benches and shelters). • Include health promotion measures such as those that promote physical activity (e.g. active travel, walking, wheeling and cycling infrastructure) and social cohesion (e.g. improved access to services and community facilities). • Opportunities to enhance the transport network and infrastructure for the population with physical impairment / sensory loss, neurodiversity and disability needs (inclusive design). • There is the opportunity for the NWRTP to address socio-economic disadvantages (including issues of unemployment, lower educational attainment, housing insecurity and financial insecurity) through promoting the delivery of an inclusive, cost sensitive, sustainable transport network and infrastructure that connects employment opportunities to areas of higher deprivation to promote better mental and physical health.
Biodiversity	• Designated sites present through the catchment that could be impacted by the placement of interventions, including through habitat loss and degradation. • Protected and priority habitats and species could be impacted by the placement of interventions, including through changes to habitat, and disturbance.	• Built interventions could incorporate measures to restore, recover, reconnect, and enhance existing habitats to help minimise further biodiversity loss and habitat fragmentation and deliver a Net Benefit for Biodiversity. • There is opportunity to use a natural capital approach to help inform the development of interventions. • Built interventions could contribute to creating habitats that are more resilient to climate change.

IWBA Topic	Issues relevant to the Regional Transport Plan	Regional Transport Plan Opportunities
Land use and landscape	• Any intervention within the study area will need to be cognisant of landscape character and designations, such as Eryri National Park, Anglesey AONB, Llŷn AONB, and Clwydian Range and Dee Valley AONB to minimise any detrimental impact.	• Sympathetic and community-led design can offer the opportunity to further enhance the landscape and character of different areas and change the way communities interact with them. • Reduce the negative impact of traffic on the setting of landscape designations through including measures to improve public transport and active travel infrastructure to access key assets such as Eryri National Park. • Enhance access to rural landscape through active travel networks; cycle/PROW network and public transport. • Protect and conserve soil resources.
Cultural heritage	• Potential for cultural heritage assets to be directly and indirectly impacted by physical changes to the built environment. This includes potential adverse impacts to the setting of heritage assets due to changes in the volumes and composition of traffic experienced in their locality. • High proportion of Welsh language speakers and a strong cultural identity.	• Enhance bi-lingual aspects of the NWRTP and its proposals. • Connect Welsh speaking communities, strengthening the cultural belonging and linguistic ties within the region. • Enhance and integrate the network across the region and improve its resilience for the future to enable better and more inclusive access to significant cultural sites. • Encourage the preservation and enhancement of the historic environment, including the setting of heritage assets. • Avoid works which would alter the character or physical survival of heritage assets (including archaeology).
Ground conditions (soils and geology)	• Geological hazards, such as coastal erosion, have the potential to disrupt and damage transport infrastructure.	• Protect and improve the quality and quantity of groundwater resources.

IWBA Topic	Issues relevant to the Regional Transport Plan	Regional Transport Plan Opportunities
Water environment	• Interventions associated with the NWTP could contribute to the deterioration in WFD status of waterbodies (including groundwater), such as through changes to build infrastructure and drainage from the transport network. • Transport infrastructure could be adversely impacted from flooding (river, surface water and coastal) and coastal erosion.	• Opportunities to meet the objectives for protected areas and achieving good overall Water framework Directive (WFD) status for surface and groundwaters should be explored, including mitigating adverse impacts of the transport sector. This should align with the local measures outlined in River Basin Management Plans and the catchment summaries of the opportunity catchments within the study area (i.e. Ynys Mon/Anglesey, Conwy, Clwyd and Dee). • Where possible the NWTP should seek to implement measures to restore and work with natural processes to maximise wider water environmental benefits and outcomes.
Climatic factors	• Future climate change is likely to increase the severity and frequency of extreme weather events including flooding and droughts and cause hotter summers and wetter winters. This has the potential to adversely impact transport infrastructure and cause travel disruption. • Changes in climate are likely to affect travel choices people make. For example, wetter winters may deter people from choosing public transport options if there is no shelter available for waiting or if the services are unreliable.	• Opportunity to reduce emissions from transport by implementing low-carbon or zero-carbon solutions including reducing car trips, transition to zero-emission fleet and creating resilient and efficient transport networks. • Incorporate measures to ensure that the transport network is resilient to the impacts of future climate change.
Air quality	• Air quality is generally good and not a major issue in the NWTP area given that it is predominantly rural in nature. • Promotion of a transition to electric vehicles can support reductions in air pollution associated with carbon dioxide, carbon monoxide and nitrous oxides (such as NO_2). However electric vehicles still release particular matter pollution (PM_{10} and $PM_{2.5}$) associated with wear from tyres and breaks. • There is a risk that new development in the area (such as the Anglesey Freeport and Wrexham Investment Zone) could increase the volume of freight travelling in the locality, leading to increase air pollution and worsening of local air quality	• In order to have the greatest impact on air quality, interventions should focus on reducing the number of vehicles on the road by supporting the transition to active travel and public transport wherever possible. • Creation of active travel links that are sufficiently separated from road traffic can help reduce the amount of pollution that walkers and cyclists are exposed to and increase uptake in active travel through creating safe active travel options. • The NWRTP should include relevant transport initiatives for businesses (e.g. promotion of transportation of goods by rail, and e-cargo bikes for small businesses in main towns) to ensure that the health of local communities and habitats are not detrimentally impacted.

IWBA Topic	Issues relevant to the Regional Transport Plan	Regional Transport Plan Opportunities
Noise	• Noise pollution associated with roads is a key concern in the NWRTP area, particularly along major routes such as the A55. • There is a risk that new development in the area (such as the Anglesey Freeport and Wrexham Investment Zone) could increase the volume of freight travelling in the locality, leading to increase in noise pollution and impact on local residents.	• The NWRTP has an opportunity to help reduce noise pollution experienced by local communities by reducing the number of vehicles on the roads (through promoting a transition to use of public transport and active travel) and supporting the transition to electric vehicles. • The NWRTP should include relevant transport initiatives (e.g. promotion of transportation of goods by rail) to ensure that the health of local communities are not detrimentally impacted. • Reducing road traffic noise (and ensuring that this does not increase) around Eryri National Park can help maintain and improve the tranquillity of the area and support health and wellbeing of users. • The NWRTP should align with the Soundscape Plan for Wales where possible.
Infrastructure	• Over 1,000 new dwellings may need to be provided in North Wales each year to meet housing demand. • House building rates vary across North Wales, with Denbighshire, Conwy and Isle of Anglesey having the highest completion rates and Gwynedd the lowest. • Future hydrogen infrastructure, including production centres and transmission networks, are planned for North Wales that will link to Northwest England. • Two locations within North Wales have been identified for large scale on-shore wind energy development. • North Wales offers a variety of higher and further education institutes, including Bangor University.	• Holyhead Port plays an essential role in the international movement of imports and exports and also as a cruise port and the NWRTP should include appropriate interventions to support this asset. • Enhancement of public transport connectivity of the higher and further educational establishments, health facilities, and other social infrastructure (e.g. libraries, social, religious, and leisure facilities) to local and regional communities.

IWBA Topic	Issues relevant to the Regional Transport Plan	Regional Transport Plan Opportunities
Transport	• There are rural parts of North Wales that are more reliant on private car use and have less opportunity to benefit from other modes of public transport and active travel initiatives. • A very small proportion of people in North Wales live close to rail stations with frequent services. • There are limited freight services on the rail network. • Incidents on the Menai Crossings to Anglesey have an adverse impact on connectivity, journey reliability and crossing times. • Long distances to key services, resulting in high rates of car ownership and low levels of walking, wheeling and cycling. • There is currently little provision in North Wales for road freight operators seeking a switch to cleaner fuels. • Car parking is a contentious issue at key beauty spots including within Eryri National Park.	• To enhance rail services, the key priorities for improvements are the Borderlands Line, increasing capacity at Chester Station, and increased service levels on the North Wales Main Line. Consideration should be given to the importance of connections to key centres such as London, Cardiff, Manchester (including the airport), Liverpool, Crewe, and Warrington (for Northern Powerhouse Rail). Consideration should also be given to sustainable travel links to interchange facilities at rail stations. • Influence bus services to see that timetables, routes and fares better meet local needs and demand. • Support initiatives to decarbonise the freight and logistics networks in North Wales, e.g. through increasing the proportion of freight carried on the North Wales Main Line. • The NWTP can help implement measures to increase provision and use of public transport and active travel. • Future proofing planned transport infrastructure. • The NWTP should include interventions to support and improve public transport links with Chester as this is an important gateway for North Wales and key link for the north-east Wales economy. • Improvements to public transport and active travel access to tourist attractions.
Resources and waste	• There are existing mineral reserves within Wales, however some areas will experience shortfalls in material available in the future unless new allocations are identified. Built infrastructure required as part of the NWTP should resource material as locally as possible to reduce emissions, freight and support the local economy.	• The NWRTP should incorporate circular economy principles. This includes reducing the need to build infrastructure in the first place, reusing recycled materials and reducing use of raw materials. • Improve on energy efficiency across the transport network.

IWBA Topic	Issues relevant to the Regional Transport Plan	Regional Transport Plan Opportunities
Economy	• Lack of transport infrastructure and links between key destinations in North Wales impacts opportunities to attract tourists and inward economic investment. This includes links between east Wales and northwest England, as well as links between North and South Wales. • Many tourist locations including Eryri National Park are hard to reach without access to a car. • Gross Value Added (GVA) per head in North Wales is lower than the Welsh average, however this varies between local authorities. • High proportions of second homes and holiday lets within the housing stock are an issues in parts of North Wales, including Gwynedd and Anglesey.	• Increased public transport options would be beneficial to access key attractions and to reduce the volume of traffic and parking on rural roads and near beauty spots. • Ensure infrastructure is sufficient to support Freeport and investment zones, including for freight and workers. • Implement appropriate transport initiatives and infrastructure that promotes sustainable economic growth and access to quality employment opportunities for all.

5. Appraisal

5.1 IWBA Objectives

The IWBA Framework encompasses a set of objectives that have been developed to assess to the sustainability of the polices (or group of policies) set out in the NWRTP. These are complementary to the NWRTP four objectives and the IWBA objectives are required to provide a means by which the environmental performance of the plan can be assessed. These objectives, listed in Table 5 -1 alongside appraisal questions, were initially identified at Scoping Stage and have been created to take account of the following:

- NWRTP Context: key themes from the PPO review (Section 0) and the key sustainability issues and opportunities from the baseline data review (Section 0), have been used to develop appraisal objectives specific to the NWRTP.
- Well-being Goals: The Wales Transport Strategy's well-being ambitions are closely tied to the goals of the Well-being of Future Generations Act 2015. This legislation emphasises long-term well-being, environmental protection, and social progress.
- Statutory assessments – the appraisal objectives have been developed to encompass the requirements of the statutory assessments outlined in Section 1.4

In summary, the IWBA Framework provides a structured approach to ensure that the NWRTP aligns with broader well-being goals and contributes to sustainable development in North Wales.

The IWBA (WelTAG) guidance identifies a set of four questions, based on the four ambitions in the WTS, that should be answered by the appraisal:

- How will the programme or project benefit **people** and **communities**? (equality, health and safety and confidence)
- How will it benefit the **environment**? (reducing carbon emissions, benefiting biodiversity and ecosystems resilience and reducing waste)
- How will it benefit **places** and the **economy**? (place-making, innovation, freight)
- How will it benefit **culture** and the **Welsh language**? (arts and sport and the historic environment)

Each of these questions have been answered by using the IWBA objectives to consider a wide range of potential effects of the NWRTP policies. Table 5 -1 identifies which IWBA objective is of relevance to each of the IWBA topics scoped into the appraisal, as well as which WTS ambition they aim to address.

Table 5-1 IWBA objectives, appraisal questions and how they align with each IWBA topic and overarching theme

IWBA Objective	How will we test if the objective has been met? Will the NWTP……	Relevant IWBA Topic	WTS ambition alignment
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	• Support the creation of communities which offer viable and sustainable transport options within and between locations? • Improve access to local services?	Population Human health Infrastructure Economy	People and Communities
2. Reduce inequality and promote community cohesion	• Improve environmental conditions and quality of life for the most deprived communities? • Support the needs of members of society who have protected characteristics? • Improve the accessibility of public transport and active travel for all members of society? • Engage with stakeholders, partners and local communities? • Create opportunities for community participation? • Support the transport needs of children?	Population Human health Cultural heritage Transport Economy	People and communities

IWBA Objective	How will we test if the objective has been met? Will the NWTP……	Relevant IWBA Topic	WTS ambition alignment
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	• Encourage uptake in active travel? • Improve connectivity between local communities, particularly within rural areas? • Reduce social isolation? • Reduce physical damage and improve the safety of transport services and infrastructure? • Improve access to key health services? • Improve access to recreation activities? • Improve public access to green spaces?	Population Human health Land use and landscape Air quality Noise Economy	People and communities
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	• Cause harm or any deterioration in the condition of any designated sites? • Result in the loss of valuable habitats? • Deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats? • Deliver net benefit for biodiversity and contribute to ecosystem resilience?	Biodiversity Ground conditions Water environment	Environment
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	• Cause harm to any designated or protected landscapes? • Result in the enhancement to the condition and character of any protected or designated landscapes? • Reduce the adverse impacts of road traffic and parking on landscapes and designations? • Result is loss of amount of Best and Most Versatile (BMV) land? • Contribute to the efficient management of travel in tourist areas during peak periods?	Land use and landscape Cultural heritage Economy	Places and economy

IWBA Objective	How will we test if the objective has been met? Will the NWTP……	Relevant IWBA Topic	WTS ambition alignment
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	• Cause direct or indirect harm to designated heritage assets? • Enhance the condition or setting of designated heritage assets? • Provide measures to avoid and/or mitigate harm to non-designated heritage assets? • Support Welsh speaking communities? • Include initiatives to implement and encourage use of Welsh language?	Population Cultural heritage	Culture and Welsh language
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	• Have a negative impact on water resources used for water abstraction? • Have a negative impact on the quality of water resources? • Have a negative impact on the general health of waterbodies? • Help to achieve the WFD water body measures and support WFD waterbodies achieve 'good' ecological status?	Ground conditions Water environment	Environment
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	• Help meet Wales targets to be 'net zero' by 2050? • Increase modal shift from private cars to public transport and active travel. • Include opportunities to support decarbonisation of the transport section? • Support an uptake in the use of cleaner fuels for transport, including electric vehicles? • Include measures to increase the resilience of existing and new infrastructure to the effects of climate change? • Reduce the impact of extreme weather events on the transport network? • Reduce the need to travel to access key amenities and services?	Climatic factors Transport	Environment

IWBA Objective	How will we test if the objective has been met? Will the NWTP……	Relevant IWBA Topic	WTS ambition alignment
9. Protect and enhance local air quality.	• Improve air quality for communities? • Cause any deterioration in air quality? • Include initiatives to encourage the uptake of active travel and public transport?	Human health Air quality	Environment
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	• Improve the local soundscapes? • Result in a reduction in noise pollution? • Include initiatives to encourage the uptake of active travel and public transport?	Human health Noise	People and communities
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	• Use sustainably sourced materials and ensure materials and resources are used efficiently? • Include transport initiatives and infrastructure that enable recycling and waste to be collected, transported, sorted and managed effectively? • Support the transition of waste collection fleets to cleaner fuels, such as use of EV? • Encourage use of locally sourced material?	Resources and waste Economy	Environment

IWBA Objective	How will we test if the objective has been met? Will the NWTP……	Relevant IWBA Topic	WTS ambition alignment
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	• Increase the land available for employment development? • Support equitable access to employment, education and training opportunities? • Improve the reliance and resilience of the transport network to better support businesses and workers? • Encourage regeneration and investment, particularly in more deprived areas? • Improve access between England and North Wales and improve access between North and South Wales? • Encourage sustainable access to tourist facilities and attractions? • Support the rural economy? • Protect and enhance the natural beauty of the area?	Population Economy Transport	Places and economy

5.1.1 Appraisal scoring criteria

The NWRTP options are assessed against the IWBA objectives using the corresponding questions identified in Table 5 -1. A score has been assigned to each objective using the criteria outlined in Table 5 -2 depending on the type and level of effect that the NWRTP Policy, or group of policies is likely to have on the objective. This is accompanied by a qualitative narrative appraisal which describes the identified likely effects, providing references where appropriate.

Table 5-2 IWBA scoring criteria

IWBA Score	Definition
++	Likely significant positive effect
+	Likely minor positive effect
0	Likely negligible effect
-	Likely minor negative effect
--	Likely significant negative effect
?	Likely effect uncertain
+/-	Likely to be a mix of positive and negative effects

5.2 Appraisal outcomes

The full appraisal outcomes are found in Appendix E while Table 5 - 3 provides an overview of the appraisal score outcomes for each objective against each policy/group of policies.

5.2.1 Summary of effects for each IWBA objective

Table 5-4 provides an overview of all the effects identified in relation to each IWBA objective. No scoring is given in this summary, rather it should be read in conjunction with the scoring outcomes in Table 5 - 3 and the full assessment in Appendix E.

Table 5-3 IWBA appraisal scores for each policy/policy group against each IWBA objective

IWBA Objectives	1. Delivery of housing and local services	2. Reduce inequality and promote community cohesion	3. Health and Wellbeing	4. Biodiversity	5. Landscape character areas and designated sites	6. Welsh culture and language	7. Water health	8. Decarbonisation	9. Air quality	10. Noise and local soundscapes	11. Circular economy and reduced raw material use	12. Economic prosperity
WTS ambition / **Policy group**	**People & communities**	**People & communities**	**People & communities**	**Environment**	**Places and Economy**	**Culture & Welsh language**	**Environment**	**Environment**	**Environment**	**People & communities**	**Environment**	**Places & Economy**
Enabling changes to travel behaviour												
Policy CB1 – CB7: Providing people with a choice about how they commute	++	?	++	?	+/-	+	+	+	+	+	+	++
Policy CB8 – CB10: Providing people with choices about how they access services and education	++	++	++	?	0	+	+	++	+	+	+	+
Policy CB13: Providing people with choices in rural and semi urban areas	+	++	++	+	0	+	+	+	+	+	+	+
Policy CB14 - CB23: Providing people with information to make more sustainable travel choices & supporting the tourism sector	0	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Bus, coach and community transport												
Policy PT1: Bus Franchising	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	++

IWBA Objectives	1. Delivery of housing and local services	2. Reduce inequality and promote community cohesion	3. Health and Well-being	4. Biodiversity	5. Landscape character areas and designated sites	6. Welsh culture and language	7. Water health	8. Decarbonisation	9. Air quality	10. Noise and local soundscapes	11. Circular economy and reduced raw material use	12. Economic prosperity
WTS ambition / **Policy group**	**People & communities**	**People & communities**	**People & communities**	**Environment**	**Places and Economy**	**Culture & Welsh language**	**Environment**	**Environment**	**Environment**	**People & communities**	**Environment**	**Places & Economy**
Policy PT2 - PT3: Decarbonising the bus fleet	0	+	+	+	0	0	+/-	++	+	0	+	0
Policy PT4 – PT5: Bus Transformation Network	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	++
Policy PT6 – PT8: Improving bus infrastructure	+	++	+	+	+	+	+/-	+	+	+	+	+
Policy PT9 – PT10: Making bus travel easier	+	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Coach, demand responsive and community transport												
Policy PT11 – PT12: Fflecsi and Ring & Ride services	++	++	+	+	0	+	+	?	?	+	+	+
Policy PT13: Taxi	+	+	+	+	0	+	0	+	+	0	+	+
Policy PT14: Longer distance coach services	0	+	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+
Policy PT15: Community involvement in rail	+	+	+	+	0	+	0	+	+	0	+	+

IWBA Objectives	1. Delivery of housing and local services	2. Reduce inequality and promote community cohesion	3. Health and Wellbeing	4. Biodiversity	5. Landscape character areas and designated sites	6. Welsh culture and language	7. Water health	8. Decarbonisation	9. Air quality	10. Noise and local soundscapes	11. Circular economy and reduced raw material use	12. Economic prosperity
WTS ambition / **Policy group**	**People & communities**	**People & communities**	**People & communities**	**Environment**	**Places and Economy**	**Culture & Welsh language**	**Environment**	**Environment**	**Environment**	**People & communities**	**Environment**	**Places & Economy**
Walking, Wheeling and Cycling												
Policy AT1 – AT2: Further improving infrastructure	+	++	++	+/-	0	+	+	++	+	+	+	+
Policy AT4 – AT6: Making active travel more attractive in rural areas	+	++	++	+/-	0	+	+	++	+	+	?	+
Policy AT7 – AT11: Leadership and funding	+	+	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+
Policy AT12 – AT14: Cycle hire, E-bikes and E-scooters	+	++	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+
Integration between modes												
Policy IN1 – IN3: Mobility hubs and Gateway stations	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Policy IN4: Improving bus and rail integration	+	++	++	+	+	+	+	+	+	+	+	++
Policy IN5 – IN6: Park & ride or Park & share schemes	+	+/-	0	+/-	+	+	+	+	0	0	+	+/-

IWBA Objectives	1. Delivery of housing and local services	2. Reduce inequality and promote community cohesion	3. Health and Wellbeing	4. Biodiversity	5. Landscape character areas and designated sites	6. Welsh culture and language	7. Water health	8. Decarbonisation	9. Air quality	10. Noise and local soundscapes	11. Circular economy and reduced raw material use	12. Economic prosperity
WTS ambition / **Policy group**	**People & communities**	**People & communities**	**People & communities**	**Environment**	**Places and Economy**	**Culture & Welsh language**	**Environment**	**Environment**	**Environment**	**People & communities**	**Environment**	**Places & Economy**
Ports and Freight												
Policy PF1 – PF2: Ports	+	+	+/-	- -	+	+	?	+/-	+/-	+/-	-	++
Policy PF3: Road freight	+	+	+	?	?	+	-	?	+/-	+	0	0
Policy PF4: Low Emission HGVs	0	+	+	0	0	0	+/-	++	+	0	+	+
Policy PF5 – PF8: Local deliveries	+	+	+/-	?	?	?	+/-	+	+	+	+	+
Policy PF9: Rail freight	0	+/-	+	0	0	0	+	+	+	+	+	+
Roads, Streets and Parking												
Policy RS1 – RS2: Maintenance	+	+	+	+	+	+	0	+	0	+	0	+
Policy RS3 – RS4: Road Safety	++	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	+
Policy RS5 – RS6: Public car parking in towns and cities	+/-	+/-	+/-	+	+	0	+	+	+	+	+	+
Policy RS7 – RS11: Low emission vehicles	+	+	+	+	0	0	+	+	+	0	+	+
Policy RS12 – RS13: Car clubs and sharing	+	++	+	0	0	0	0	+	+	0	+	+

IWBA Objectives	1. Delivery of housing and local services	2. Reduce inequality and promote community cohesion	3. Health and Well-being	4. Biodiversity	5. Landscape character areas and designated sites	6. Welsh culture and language	7. Water health	8. Decarbonisation	9. Air quality	10. Noise and local soundscapes	11. Circular economy and reduced raw material use	12. Economic prosperity
WTS ambition / **Policy group**	**People & communities**	**People & communities**	**People & communities**	**Environment**	**Places and Economy**	**Culture & Welsh language**	**Environment**	**Environment**	**Environment**	**People & communities**	**Environment**	**Places & Economy**
Surface access to aviation												
Policy AV1: Surface access to aviation	+	+	0	0	0	0	0	--	+	0	+	+
Digital Connectivity												
Policy DC1: Digital connectivity	+	+	+	+	0	+	+	++	+	+	+	+
Land use planning												
Policy CB19 – LU6	The Strategic Development Plan for North Wales is also the responsibility of the CJC. However, as it will itself require various statutory assessments, this has not been included within this IWBA.											

Table 5-4 Summary of effects against each IWBA objective

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	**People and communities**	Policies related to enabling changes in travel behaviour (CB1-CB15) emphasise enhancing public transport services and active travel routes, which are crucial for improving access to employment sites and essential services such as healthcare, education, and transport interchanges. By focusing on the needs of local communities, particularly in areas with high levels of deprivation, these initiatives aim to provide sustainable transport options that improve connectivity while reducing reliance on private vehicles, particularly in rural areas. This approach not only addresses immediate travel needs but also has the potential to promote long-term housing growth in areas where access to services is improved. Furthermore, the collaborative planning approach across North Wales and with neighbouring authorities would ensure that transport solutions are tailored to community needs, fostering greater social inclusion and cohesion. Policies related to public transport (PT1-PT15) in North Wales highlight a comprehensive approach to enhancing public transport through improved ticketing, better journey and waiting times and accessible, reliable services. This ensures reliable access to essential services like employment, education and social opportunities. This would be particularly beneficial in areas that are more deprived where people may be more reliant on public transport including areas such as Holyhead Town, Marchog, Peblig, Glyn and Rhyl that lie within the 10% most deprived areas.,. The policies aim to improve connectivity by supporting viable transport options to meet diverse community needs, particularly benefiting residents of rural areas through safe, flexible and community-led transport solutions. Since these policies enable flexible services which have been designed through community involvement and are locally run and managed, they would improve access to local services and help meet community identified specific needs. Policies related to active travel (AT1-AT14) focus on enhancing active travel infrastructure to promote healthier lifestyles and equitable access to services such as healthcare, education and transport interchanges. Integrated transport policies (IN1-IN6) would also facilitate improved accessibility to services and improved affordability for multimodal travel. This would be achieved through better integration of bus and rail networks with development of mobility hubs, improved active travel accessibility to further transport and Park &Ride/Park &Share schemes. It would be particularly beneficial where public transport options are scarce or not suitable. The policies regarding port developments and freight (PF1- PF9), support the delivery of local services by improving access to essential resources for local communities, particularly in deprived areas like Holyhead and Mostyn. The policies would also enhance employment opportunities within the ports as they expand and the focus on sustainable transport connectivity to port developments and rail stations improves accessibility for local communities to those economic opportunities. Policies PF1-PF9 also support the needs of local communities by improving the local delivery system (making them easier and quicker to use) and contributing to reducing congestion which benefits the local environment and amenity.

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		Policies related to roads, streets and parking (RS1-RS13) support road infrastructure improvements that are climate resilient, facilitating the delivery of housing and access to existing and future services. They also contribute to the mitigation of adverse impacts such as travel delays caused by damage to infrastructure that is not regularly maintained. Improvements to road infrastructure also helps reduce the risk of accidents which has high economic and personal costs associated with it. Sustainable transport options are encouraged through control of parking charges and reallocation of space from parking (RS5 – RS6) which aim to improve local amenity and encourage a greater uptake in public transport and active travel. However, there may be adverse impacts if reduced parking/increased parking charges is not balanced by sufficient and suitable alternative active transport options/ public transport because this would reduce accessibility to services. Improved availability of sustainable transport services improves accessibility to essential services for those that rely more on public transport as well as for those who would prefer to use public transport but feel that they currently do not have a reasonable alternative to the car. Policies enhancing digital connectivity (DC1-DC2) facilitate remote working and improve access to services, including increased access to employment opportunities with a reduced need to travel. They also enable more members of communities to travel using public transport more confidently through digital literacy initiatives. Largely, the assessment reveals that all policies do not have a significant impact on the delivery of housing services, although policies relating to improvements and/or promotion of active travel, would contribute to providing any new housing with appropriate active travel connectivity to existing services.
2. Reduce inequality and promote community cohesion	**People and communities**	Enhancement of public transport services, particularly supported by Policies PT1-PT10, supports access to essential services, employment, training and education opportunities, as well as to recreational opportunities. This benefits everyone but particularly people who are more reliant on public transport and/or active travel including socio-economically disadvantaged people, younger people, older people, disabled people, and people from global ethnic majority groups[24]. These Policies focus on creating a more integrated transport network that facilitates easier movement between communities and encourages active travel modes like walking and cycling. This approach is expected to foster social interactions, reducing social isolation, and enhancing overall community well-being. Furthermore, by prioritising connecting rural areas to neighbouring communities and community facilities, the policy improves access to essential services like health, education and employment in rural and semi-urban areas reducing inequality of opportunity that can arise as a result of lack of transport connectivity in rural areas. Enhancement of services does not specifically mention accessibility improvements, resulting in an uncertain impact in this regard. For example, no policy specifically defines which accessibility standards should be followed to ensure accessibility for all users.

[24] Welsh Government (2014) National Survey for Wales – Transport. Available online at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		Policies PT11 – PT15 emphasise flexible, community-led and public transport solutions that cater to vulnerable and isolation populations such as people living deprived areas, older people and people with disabilities, enhancing mobility and social interaction. The promotion of taxi services that promotes safe travel of passengers would be particularly beneficial for vulnerable groups at higher risk of experiencing hate crimes, such as the LGBTQ+ community, and people who are racialised[25]. Policies related to walking, wheeling and cycling (AT1 – AT14) aim to improve active travel infrastructure, making walking, wheeling and cycling more accessible for people with disabilities or mobility impairment, older people and other wheelchair users and people with infants in prams, and for people experiencing deprivation who do not have access to a vehicle/bike. This reduces inequality of access to transport as does improved multimodal transport (IN1 – IN6) which helps improve connectivity to central locations. However, Policies IN5 – IN6 could result in further social exclusion when P&R (or P&S) facilities are developed at the expense of investment in conventional public transport and if services are exclusively aimed at motorists[26]. By improving sustainable transport options to ports, particularly in deprived areas like Holyhead and Mostyn, these policies create better access to employment opportunities at port developments (and within areas on the port public transport routes), which would contribute to a reduction in economic inequality between areas of North Wales. The improved road safety and local amenity as a result of rerouting HGVs to more suitable rest locations would be beneficial for communities that are close to the port and which experience more socio-economic deprivation that other areas in North Wales Encouraging the switch to low emission vehicles, and modal shift to public transport/active travel would contribute to a reduction in air emissions, particularly for communities along the North Wales coast. This would bring health benefits, particularly for vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality including children, older people, people with respiratory disease and pregnant women. A reduction in road freight vehicles with a shift to rail supported by Policy PF9 could lead to loss of employment for HGV drivers which would disproportionately impact men who are more likely to be employed in the road haulage sector. Policies DC1-DC3 focus on improving digital infrastructure and literacy, supporting opportunities for remote working whilst also enhancing accessibility of digital information that helps people plan journeys using public transport (i.e. digital access to real time service information). This would support people less able to travel for work such as disabled people, pregnant women, people with caregiving responsibilities and young people, whilst also supporting people who are more likely to be digitally illiterate (older people). Overall, policies are supportive in strengthening community ties and fostering a more equitable and inclusive society.

[25] Out in London: LGBTQ+ People's Safety on London's Transport Network. London Travel Watch, 2023. Available online at: https://www.diversitytrust.org.uk/2023/11/new-study-lgbtq-people-feel-threatened-and-face-abuse-on-london-public-transport/ [Accessed 15/11/24]

[26] Parkhurst, G. Social inclusion implications of park-and-ride. *Municipal Engineer 156,* 2003

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	**People and communities**	Policies CB1 – CB23 focus on enhancing public transport services and active travel routes to improve connectivity between residential areas and key employment sites, city centres, and cross-border regions. These improvements would encourage modal shift, encouraging increased physical activity levels which promotes improved health outcomes including reducing risks of chronic diseases like obesity, cardiovascular issues, and diabetes, whilst also enhancing mental wellbeing[27] [28]. These policies would achieve this by contributing to better access to sustainable transport options, which helps to alleviate social isolation, particularly among vulnerable groups such as older people, young people, socioeconomically disadvantaged, and disabled people who are more reliant on public transport. Furthermore, improved access to essential healthcare services, recreational spaces, and community facilities, which means that people can more easily access the healthcare and services they need whilst also fostering community cohesion, contributing to overall improved health and wellbeing. Policies PT1-PT10 focus on improving the bus network and would be crucial for connecting individuals to key health services, recreation activities and green spaces. This increases better (simplified) access to opportunities for physical exercise (gyms, parks, natural areas, etc.) contributing to improved health outcomes for all, but particularly for groups who rely more on public transport. An improved bus network with transport hubs would also encourage physical activity, as users are more likely to walk or cycle to these transport hubs. The policies also contribute to reduced air pollution and improved road safety, providing health benefits to communities in deprived and low-income areas. Policies PT11 to PT15 include demand-responsive transport solutions with a particular focus on meeting the travel needs in rural areas. This would contribute to improved health for rural communities as they would be more able to access healthcare along with opportunities for recreation, employment, education and social interactions. Policies like PT13 focus on low-emission vehicles which would contribute to mitigating adverse health impacts caused by air pollution such as respiratory infections, heart disease and stroke[29]. The active travel Policies (AT1 to AT14) would create supportive environments for active travel through investments in infrastructure that would make active travel more attractive, safer and accessible to a wider range of the population including people with infants in prams, people in wheelchairs, and disabled people (particularly with difficult mobility). These investments would promote better access to active travel, increasing travel choice, agency, community engagement and access to social infrastructure that contributes to better physical and mental health outcomes.

[27] Cycling and walking for individual and population health benefits: A rapid evidence review for health and care system decision makers. Public Health England, 2018. Available online at: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757756/Cycling_and_walking_for_individual_and_population_health_benefits.pdf [Accessed 12/11/24]

[28] Health benefits from recreation, natural capital, UK - Office for National Statistics

[29] European Environment Agency, Health impacts of air pollution, 2022; Available online at: Health impacts of air pollution in Europe, 2022 — European Environment Agency (Accessed 27/11/2024)

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		Policies IN1 to IN6 advocate for an integrated transport network that simplifies transitions between various modes. This includes simplified and integrated ticketing, placemaking and wayfinding, and improved convenience when transitioning between transport modes (e.g. from bike to bus or train or from train to bus). This would improve connectivity between local communities and larger settlements, reducing social isolation for less well connected areas (particularly rural areas). Collectively, these initiatives contribute to a healthier, more cohesive society by prioritising safety, accessibility, and inclusivity in transportation. The policies relating to port developments (PF1 – PF9), have mixed impacts on health. Whilst they support the health and wellbeing of the local population by providing sustainable transport options to employment opportunities in Holyhead and Mostyn ports, the anticipated increase in heavy goods vehicle (HGV) movements due to port expansion poses risks to local air quality and noise levels, potentially adversely affecting communities along the road routes to the Ports. Vulnerable groups including children, people with respiratory disease and older people would be more affected by any decreases in air quality. Conversely, a shift to hydrogen fuels for road and rail freight, along with the introduction of freight consolidation centres and EV for local deliveries, would contribute to reduced traffic and improved air quality for local communities. Where there is an increased use of e-cargo bikes for local deliveries this could cause anxiety for some pedestrians if they are ridden on shared spaces and cyclists of e-bikes themselves can experience increased anxiety levels when cycling in busy urban areas[30]. Policies PF1-PF9 support the health and wellbeing of HGV drivers with the provision of rest facilities, reducing fatigue and anxiety amongst drivers and reducing risks of accidents and improving overall road safety. However, Policies RS1-RS13 which relate to roads and streets contribute to the creation of road infrastructure that is better maintained, safer for pedestrians, cyclists and motorists, and better able to support the changing needs of EV vehicles. These policies therefore support continued connectivity between communities and essential services, including healthcare, employment, education and recreational facilities Better maintained infrastructure is also more resilient to extreme weather events which means that there would be less disruption during such events, maintaining access to social infrastructure. Whilst reduced car parking and increased charges would encourage reallocation of space to uses that may encourage more physical activity (e.g. improved pedestrian areas, urban green spaces) it may also induce anxiety for some people if they worry about the ability to find suitable parking or about the increased cost of parking. This would potentially deterring access to urban areas negatively impacting physical and mental health as access to services becomes more challenging.

[30] Pejhan, S., Agelin-Chaab, M., Yusuf, M., & Eng, D. Analysis of ebike dynamics and cyclists' anxiety levels and interactions with road vehicles that influence safety. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 159, 2021.

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		Policies (DC1 – DC3) which focus on enhancing digital connectivity and digital literacy would (DC1 – DC3) aim to facilitate remote working and improve connectivity between communities, including more rural areas. By reducing the need for travel, these policies can alleviate commuting-related stress, make employment opportunities accessible to people who may otherwise struggle to find suitable employment (e.g. people with caring responsibilities or disabled people). These increased opportunities alongside better connectivity promote better mental and physical health outcomes.
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	**Environment**	Where policies of the NWRTP aim to increase use of active travel and public transport, and/or increase use of low emission vehicles, this would result in a reduction in emissions and pollution run off from roads, both of which can adversely impact species and habitats. This includes policies which aim to improve and enhance sustainable transport options so that there is a modal shift (both active travel and public transport) (Policies CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), as well as polices which aim to enhance accessibility and connectivity of those sustainable transport options (PT11-PT13 and DC1-DC3). In both cases it is likely that there would be a modal shift away from the private car resulting in positive effects on biodiversity. Improved sustainable travel options to access tourist attractions including national parks and coastal areas, help prevent ecological damage caused by inappropriate parking. At this stage it is not known whether infrastructure improvements would require any physical land take. For example, active travel infrastructure and P&R and P&S schemes (IN5-IN6) pose potential risks to biodiversity and geodiversity, if not sensitively designed, given the unknown status of development locations and land take requirements. Careful planning will be required at project level to mitigate potential negative impacts on biodiversity. Policies IN1 to IN6 facilitate seamless transitions between transport modes, encouraging a modal shift to sustainable transport, while safeguarding ecological sites. However, Policies aimed at enhancing ports and freight infrastructure (PF1 – PF9), present potential risks to biodiversity where this increases land take and development. This would particularly be the case for designated sites like the Anglesey Tern Special Protection Area and the North Anglesey Marine Special Area of Conservation where development activities may increase pressures on these sensitive habitats. As the land requirements and locations of any development at ports (or related to ports such as freight consolidation centres and rest facilities for HGV drivers) outlined in policies is unknown, the impact on biodiversity interests in these cases is uncertain. Policies RS1 – RS13 contribute to enhancing biodiversity where the policies result in space currently dedicated to parking being replaced by high quality place-making that includes ecological enhancement (net benefit for biodiversity). Policy RS2 particularly focuses on enhancing biodiversity interests to contribute to climate and ecosystem resilience.

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		While digital connectivity policies (DC1 – DC3) do not directly address biodiversity, they can facilitate reduced travel needs, leading to lower emissions and less disturbance to natural habitats.
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	**Places and economy**	The policies with the NWRTP are not anticipated to impact Best and most versatile (BMV) agricultural land. However, where infrastructure developments are proposed, there is no additional information about locations and land take and which results in an uncertain impact. Therefore, careful planning and consideration is recommended during implementation. Policies CB1 – CB23 and PT1-PT15 focus on enhancing public transport services and active travel routes contributing towards mitigating the adverse impacts of increased traffic, particularly in sensitive areas such as Eryri National Park. By promoting sustainable travel options, these policies can help reduce tourism induced road congestion and parking pressures, thereby mitigating adverse impacts of inappropriate parking on visual amenity in these areas and maintaining the integrity of local landscapes. Transport infrastructure enhancements may result in adverse effects on designations and landscapes where physical changes are required (e.g. road building, port expansion, and parking or active travel infrastructure) so careful planning and implementation will be crucial at project level to ensure that any associated developments do not impact the area's scenic and cultural value. While policies AT1 - AT14 support improvements to active travel infrastructure, making active travel more accessible, even to tourists, the policies are unlikely to reduce vehicle usage in more remote areas which are noted for their special landscape character. Policies IN1 - IN6 promote the development of mobility hubs and better integration of public transport, facilitating transitions between transport modes and supporting a modal shift from private vehicles to sustainable transport. This shift is expected to alleviate adverse effects of traffic congestion and parking pressures on popular tourist destinations, enhancing visual amenity.
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	**Culture and Welsh language**	Policies of the NWRTP which aim to improve public transport services and active travel infrastructure (CB1 – CB23; PT1 – PT15; AT1 – AT14; IN1 – IN6), would facilitate better connectivity between communities and key cultural sites as well as Welsh medium educational facilities. By reducing traffic congestion and enhancing accessibility, these initiatives make it easier for individuals, particularly those without private vehicles, to visit cultural venues, heritage sites, and improve connectivity between local Welsh-speaking communities. This increased patronage of cultural attractions supports their economic viability. Improved connectivity between Welsh-speaking communities and to educational resources for learning Welsh, are crucial for promoting the daily use of the Welsh language.

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		The policies support initiatives that create opportunities for community engagement and improving access to social opportunities for Welsh speaking communities, especially in areas of Gwynedd and Anglesey that consist of the highest proportion of Welsh speakers. The policies would also facilitate the use of Welsh language in social and community spaces such as transport interchanges, bus waiting areas, bus stops and buses themselves in verbal and written formats.[31] Overall, the Policies collectively contribute to the preservation and promotion of local cultural heritage without posing risks to designated heritage assets.
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	**Environment**	Policies of the NWRTP which aim to enhance public transport services and active travel routes and thereby encourage a modal shift away from private vehicles would reduce the volumes of traffic on the roads. Volumes of traffic on roads would also be decreased by Policy PF9 which supports a shift to rail freight, and Policies DC1-DC3 which focus on digital connectivity reduce travel needs by supporting remote working opportunities and encouraging public transport use. This reduction in road traffic, particularly from HGVs would lead to several environmental benefits: fewer vehicles mean less oil, grease, and other pollutants entering waterways during rain events, thereby improving the quality of rivers, lakes, and streams and protecting aquatic ecosystems. Additionally, decreased traffic lowers airborne pollutants that can settle on surfaces and subsequently wash into water bodies, including harmful nitrogen oxides and sulphur dioxides that contribute to nutrient pollution [32]. Conversely Policy PF3 supports the delivery of infrastructure for improving HGV movements and providing specific HGV facilities which would result in an intensification of HGVs in some locations therefore an intensification of pollution and carbon emissions from HGVs that result in the runoff of road pollutants into water bodies. In addition, any development works required to introduce new physical infrastructure (e.g. road engineering works for bus lane introductions) has the potential to result in adverse effects during construction if not appropriately mitigated.

[31] Welsh Government, 2024. Cymraeg 2050: Welsh language strategy action plan 2024 to 2025. Available online at: https://www.gov.wales/cymraeg-2050-welsh-language-strategy-action-plan-2024-2025-html [Accessed 13/11/24]

[32] Environmental Agency 2019, 2021 River basin management plans – Pollution from towns, cities and transport. Available online at: https://consult.environment-agency.gov.uk/++preview++/environment-and-business/challenges-and-choices/user_uploads/pollution-from-towns--cities [Accessed 25/11/24]

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		Policy PF4 also has potential to negatively impact water resources as the development of hydrogen hubs would require water for hydrogen production as well as other services like cooling. There are risks to human and aquatic life associated with potential leakage of ammonia used in hydrogen production.[33] Policies concerning port development (PF1 – PF9) have the potential to adversely impact the quality of water bodies nearby (through pollution runoff). However, at this stage there is insufficient information detail about what port expansion would and therefore any impact is uncertain. Further, by promoting a modal shift from road to rail for freight transport, the policies aim to reduce the number of heavy goods vehicles (However, there are concerns regarding increased port activities and the development of freight consolidation centres, particularly under Policy PF3, which may lead to a rise in HGV traffic and associated pollution. Policy AV1 related to surface access to aviation is not anticipated to affect water quality.
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of	**Environment**	Policies within the NWRTP which focus on improving and enhancing sustainable transport options such as public transport and active travel would facilitate a modal shift away from private vehicles, leading to lower transport related carbon emissions. This includes Policies CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT14 and IN1-IN6. By integrating zero-emission vehicles into public transport systems (PT2- PT3) and improving infrastructure resilience to adverse weather, these policies aim to mitigate the impacts of climate change on transport networks. For example, offering links to alternative public transport services when particular route/s are affected by extreme weather events such as flooding. These initiatives are expected to contribute positively to achieving Wales' net-zero targets by 2050, while also enhancing the adaptability of transport infrastructure in the face of climate-related challenges. Additionally, with a shift to cleaner fuels and zero-emission vehicles, policies support the decarbonisation of the transport sector and improve climate resilience of the transport network with reduced dependency on fossil fuels and related disruptions caused to their supply chain through climate change [34]. Policies PT11 - PT15 emphasise community-led transport initiatives, such as the Fflecsi Dynamic Demand Responsive Transport and rail travel, which helps reduce reliance of private vehicles and reduce emissions in rural areas. However, it is unknown whether the community transport will be zero/low emissions, and the impact is therefore uncertain.

[33] Hydrogen: A renewable energy perspective. A report prepared for the 2nd Hydrogen Energy Ministerial Meeting in Tokyo, Japan. 2019. International Renewable energy Agency. Available online at: https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2019/Sep/IRENA_Hydrogen_2019.pdf [Accessed 12/11/24]

[34] International Renewable Energy Agency (IRENA), Bracing for Climate Impact: Renewables as a Climate Change Adaptation Strategy, August 2021; Available online at: Bracing for Climate Impact: Renewables as a Climate Change Adaptation Strategy (Accessed 25/11/2024)

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
climate change.		Policies PF1 – PF9 aim to support the growth of the regional ports and associated infrastructure which are accessible by sustainable (decarbonised) transport options. However, the policy initiatives may result in increased HGV traffic which currently are less likely to be decarbonised. However, the introduction of hydrogen hubs to support hauliers in the region switch to low emission vehicles (PF4) along with a shift to rail freight (PF9) offers promising avenues for reducing emissions. In relation to local deliveries, Policies PF5-PF8 support for the use of electric vehicles and e-cargo bikes, contributing to decarbonisation and mitigating the environmental impacts of caused by local deliveries. A wider shift to EVs more generally is supported by Policies RS7-RS11 which aim to improve EV charging infrastructure across the region, contributing to the decarbonisation of the transport sector. Policy AV1 improves public transport connectivity to airports, which could indirectly lead to increased air travel emissions, being an adverse effect on the aim to reduce emissions. Policies DC1-DC3 focus on digital connectivity and therefore supports carbon reduction by facilitating remote work, reducing the need to travel. In addition, improved digital access to public transport information, would make it easier to travel using sustainable transport modes, also reducing carbon emissions.
9. Protect and enhance local air quality.	**Environment**	Where policies of the NWRTP aim to increase use of active travel and public transport, and/or increase use of low emission vehicles, this would result in a reduction in emissions which can adversely impact air quality. This includes policies which aim to improve and enhance sustainable transport options so that there is a modal shift (both active travel and public transport) (Policies CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), as well as polices which aim to enhance accessibility and connectivity of those sustainable transport options (PT11-PT13, and DC1-DC3). In both cases it is likely that there would be a modal shift away from the private car resulting in reduced emissions and subsequent improvements in air quality. Additionally, Policies which seek to support the transition to low (zero) emission vehicles would be beneficial to air quality (PT2-PT3, AT12-AT14, PF4, and RS7-RS11). Improved air quality would benefit everyone, but vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality including children, people with respiratory disease, pregnant women and older people[35,36] would benefit disproportionately and differentially.

[35] World Health Organisation, Health consequences of air pollution on populations, June 2024; Available online at: Health consequences of air pollution [Accessed 14/11/2024]

[36] Health impacts of air pollution in Europe, 2022 — European Environment Agency. Available online at: https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/health-impacts-of-air-pollution [Accessed 27/11/24]

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		More urban centres which have more road transport such as Wrexham and Bangor, as well as the main roads and routes with heavy traffic congestions such as A5, A55 and A4807, are locations where improvements in air quality are more likely to be experienced. These areas often correspond to areas where people experience socio-economic deprivation. The policies focused on port development and freight (PF1 – PF9), promote sustainable transport options to ports and rail stations, helping reduce traffic emissions and improve air quality in areas around Holyhead and Mostyn. However, the policies may result in an increase of HGV movements likely contributing to adverse air quality impacts for local communities near port development areas. Policy PF3 would have the potential to improve air quality for some areas as a result of reduced congestion caused by HGVs but reduce air quality in the areas to which HGVs are directed (e.g. parking specifically for HGVs would concentrate a large number of HGVs in one location). A shift to hydrogen fuels and rail for freight movements and zero emission vehicles for local deliveries would contribute to improved air quality conditions for local communities. Policies DC1-DC3 focus on digital connectivity and therefore supports a reduction in emissions by facilitating remote work, reducing the need to travel. In addition, improved digital access to public transport information, would make it easier to travel using sustainable transport modes, also reducing transport related emissions.
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	**People and communities**	Policies of the NWRTP which aim to improve and enhance sustainable transport options (Policies CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), as well as polices which aim to enhance accessibility and connectivity of those sustainable transport options (PT11-PT13, and DC1-DC3), are likely to result in a modal shift away from the private car (to active travel and public transport use) resulting in less traffic and reduced transport related noise and vibration. This would be particularly beneficial in areas identified as noise priority zones, such as along the A55 and A483, as well as more generally improving local soundscapes and tranquillity in residential areas. Policies PF1-PF9 relate to enhancement of port facilities and facilities for freight drivers. The increased economic, activities in the port and nearby development areas may lead to some increased noise from transport, including within residential areas outside the port. Improvements in HGV facilities (rest stops and parking) would increase noise in the locations chosen for these developments. However, it is anticipated that site selection would include consideration of noise impacts on residents which would mitigate this adverse effect. Reduced HGV traffic in town centres, supported by freight consolidation centres and a shift to rail freight, as well as uptake in EV would also contribute towards reducing traffic related noise disturbances. Policies RS1-RS13 support road maintenance and safety which would help reduce noise and vibration caused by poorly maintained roads.

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		Reduced road traffic as a result of the initiatives supported by DC1 – DC3, could lead to reduced disturbances from transport related noise and vibration to local communities living near major roads. Policies DC1-DC3 focus on digital connectivity and therefore contributes to a reduced need to travel, particularly in relation to employment. In addition, improved digital access to public transport information would make it easier to travel using sustainable transport modes resulting in modal shift and reduced private vehicle use. Both of these would reduce noise related to transport movements.
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	**Environment**	Policies PT2, PT3 and PF4 (freight movements) support the transition to cleaner fuels alongside the development of hydrogen hubs at Deeside and Holyhead which would support the use of locally sourced materials and resources. Policies of the NWRTP which aim to improve and enhance sustainable transport options (Policies CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), as well as polices which aim to enhance accessibility and connectivity of those sustainable transport options (PT11-PT13, and DC1-DC3), are likely to result in a modal shift away from the private car (to active travel and public transport use) resulting in reduced use of fuel cars and therefore a reduction in resource use. Policies DC1-DC3 focus on digital connectivity and therefore contributes to a reduced need to travel, particularly in relation to employment, which would also contribute to reduced consumption of fuel. Policies which suggest support for infrastructure development (e.g. AT4 – AT6, PF1) would likely require the consumption of materials. However, there is insufficient information at this stage and therefore any impact is uncertain. Policies PF1 - PF2 support growth at the ports which could result in an increase in HGV movements around the local areas of Holyhead and Mostyn. This would result in increased consumption of raw materials (i.e. fuels). Additionally, Policies RS7 – RS11 would support the transition to cleaner fuels, such as use of EV through the provisioning of improved EV charging infrastructure across locations. This would also contribute to a reduced use of raw materials (fossil fuel).
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people	**Places and economy**	Policies related to enabling changes to travel behaviour (CB1 – CB23) focus on improving public transport services and active travel routes to major employment sites (Deeside Industrial Park, Wrexham Industrial Estate, and Chester Business Park), education and travel destinations. This supports equitable access to employment, education, and training opportunities, particularly benefiting communities in coastal towns that experience higher levels of social deprivation as well as commuters to investment zones. Community led transport initiatives improve the reliance and resilience of the transport network, supporting businesses and workers and encouraging sustainable tourism. Improved sustainable transport connectivity to economic hubs and tourist attractions, encourages regeneration and investment in more deprived and rural areas.

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.		Policy initiatives improving sustainable transport connectivity also contribute to improved access between England and North Wakes and North and South Wales for employment and tourism, further enhancing economic prosperity. The policies related to bus, coach and community transport (PT1 – PT10, IN4) focus on improving bus services, facilitating travel by public transport between major areas of employment both in North Wales and adjacent areas of Northern England including Chester and Deeside and focusing on target areas of concerns like the Menai crossings. By fostering connectivity between communities and these employment hubs, the policies seek to provide equitable access to job opportunities, education, and essential services, particularly benefiting people experiencing socioeconomic deprivation and individuals who rely more on public transport modes. Policies include initiatives to design routes and services to meet customer needs, enhancing connectivity and access to opportunities and services. Policies PT11 – PT15 focus on demand-responsive transport solutions enhancing safety, accessibility and flexibility. The policies support local economies by improving access to workplaces for people without access to a private car and extend tourism geographies accessible by public transport. This can further encourage regeneration and investment in more deprived areas. The integration of low-emission vehicles strengthens the transport network's resilience, mitigating risks from fossil fuel disruptions. Policies supporting improvements to active travel infrastructure (AT1 – AT14, IN1-IN2) is likely to encourage more sustainable travel (including more public transport uptake) to access educational, training and employment opportunities benefiting long term economic prosperity of the region. AT12 – AT14 support cycle/e-bike hire generating income for these businesses and facilitating active travel to and from city centres among tourist, supporting local economies... Policies IN5-IN6 relate to improvements to P&R and P&S schemes, which would contribute to reduced congestion in urban centres. Whilst lower congestion reduces travel time (and therefore frees up time for more productive work) and may encourage businesses to locate in an area (due to better local amenity), it may have the opposite effect if subsidies are required from the local economy, therefore stifling economic growth[37]. However, it has also been shown that P&R projects are most successful where they are explicitly for providing more parking for economic growth or traffic management reasons, rather than to enhance sustainable mobility[38]. Economic outcomes would therefore depend on the location and intention of the P&R and P&S facilities.

[37] Park and Ride first principles assessment, University of Leeds

[38] Parkhurst, G. & Meek, S. (2014). The effectiveness of park-and-ride as a policy measure for more sustainable mobility. Chapter 9 in Ison, S. & Mulley, C. (Eds) Parking Issues and Policies. Emerald, 185-211.

IWBA Objective	WTS Ambition alignment	Summary of policy effects related to each IWBA objective
		Policies PF1-PF2 support the growth of port developments providing more employment opportunities and contributing to economic growth. This would encourage regeneration and investment in areas around ports of Holyhead, Anglesey and Mostyn, benefitting more deprived communities in the areas. The policies also focus on freight and improve connectivity beyond the ports, further boosting economic development. By supporting the development of hydrogen hubs, PF4 contributes to increased employment opportunities in North Wales. Further, the introduction of freight consolidation centres through PF6 – 7, could create new employment opportunities. A shift to rail freight (PF9) would improve reliance and resilience of the transport network (through improved rail freight reliability, capacity and frequency, and also reducing congestion on the roads) better supporting businesses and workers and encouraging investment in the region. Policies RS1 – RS11 relating to roads, streets and parking, promote safe, climate-resilient and reliable transport links to improve access to employment, education, and tourism. Sustainable transport infrastructure such as P&R, P&S schemes and EV charging infrastructure, could improve road and travel conditions, offering lower travel costs and transport options for those without cars, encouraging tourism and supporting the local economies. Better regional and cross-country connectivity would also encourage regeneration and investment, particularly in more deprived areas that are connected to highway networks. Improved public transport access to airports (AV1) could facilitate international business opportunities. Enhanced digital connectivity (DC1 – DC3) will support remote work opportunities, facilitating economic activity by encouraging additions to the job markets by offering flexible working schedules and a reduced need to travel. It also helps improve reliance of the transport network, supporting better journey planning via sustainable transport, supporting commuting workers and encouraging sustainable tourism.

5.3 The Well-being of Future Generations Five Ways of Working

The Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015 sets out the five ways of working – Thinking of the long term, Prevention, Integration, Collaboration and Involvement. Public bodies must demonstrate consideration of these principles in their decision making to show they are acting in accordance with the sustainable development principle, defined as 'acting in a manner that seeks to ensure that the needs of the present are met without compromising the ability of future generations to meet their own needs'. The North Wales Regional Transport Plan has considered these ways of working in the following ways:

Thinking for the long term: The Regional Transport Plan covers the period 2025-2030. It considers alignment with other strategic and national plans, including the Wales Transport Strategy (up to 2041), National Transport Delivery Plan (up to 2027), Future Wales (up to 2040) and the emerging Strategic Development Plans (a 25-year plan). The Regional Transport Delivery Plan addresses key issues, needs, and opportunities up to 2030/31, as well as aspirational schemes that may progress beyond 5 years. It emphasises the importance of avoiding short-termism by considering the well-being of both current and future generations. The plan balances immediate needs with the necessity to safeguard long-term interests. The IWBA also consider current and future issues and opportunities, considering the impact of policies and plans on wellbeing in the long term.

Prevention: The Case for Change outlines the challenges and opportunities associated with the key issues in the Regional Transport Plan. By acting early and collaboratively, the proposed policies and interventions aim to tackle root causes before they escalate, leading to better outcomes for individuals, public bodies, and society. This proactive approach ensures that resources are deployed to prevent problems from occurring or worsening, contributing to the well-being objectives of Welsh Government and other stakeholders. The IWBA also flags potential impacts on wellbeing associated with different policies and provides recommendations to mitigate these impacts and offers suggestions for positive benefits.

Integration: The Regional Transport Plan integrates strategies across land use, transportation, and economic development, ensuring a cohesive approach to transport mode integration. The Regional Transport Plan sets out its alignment with other strategic and national plans as described above, which helps to integrate national and regional (as well as local) plans and priorities. The Regional Transport Plan also considers cross border connectivity and helps to approach economic development, land use and transport planning in a joined up and holistic way across regions. The IWBA adopts a comprehensive framework that aligns with the Welsh Government's Wellbeing Act, considering all aspects of wellbeing in an integrated manner, encompassing people, places, and the environment.

Involvement: Our Regional Transport Plan and IWBA emphasise the importance of involving a diverse range of stakeholders to shape decisions and services that impact their lives. By engaging with local authorities, transport users, and operators, and conducting a 12-week public consultation, we ensure our plans reflect the needs and aspirations of the community. This collaborative approach, guided by the Wellbeing of Future Generations (Wales) Act, helps us build on previous efforts and create a sustainable transport system for North Wales. Further details about this approach is available in the engagement section of the Regional Transport Plan.

Collaboration: Ambition North Wales has collaborated closely with other CJCs, Transport for Wales, the Welsh Government, local authorities, and key stakeholders representing the economy, society, culture and environment across the region, incorporating feedback from the North Wales Transport Commission and public consultations. The IWBA also promotes active collaboration with local communities in the implementation of policies and plans. This collaborative approach ensures that resources and expertise are maximised to meet the well-being objectives of all involved parties.

6. Recommendations

Based on the outcomes of the IWBA, a series of recommendations have been identified which would help mitigate potential adverse effects. Table 6-1 identifies which policies these are, along with associated recommendations, but these should be read alongside the corresponding assessment tables in Appendix E for context. The need for these mitigation measures should be explored more thoroughly at project or scheme level as more details become available.

Table 6-1 Mitigation recommendations for policies which may have negative effects

Policies	Recommendations
Objective 1: Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	
Interaction between modes (IN1 – IN3)	During the implementation of policies, it will be vital to make sure that they meet the actual needs of the communities. Community consultation and engagement with local and community organisation would facilitate better understanding of what these needs are so that they can be met. This should be led by local authorities overseen by Ambition North Wales.
Objective 2: Reduce inequality and promote community cohesion	
Bus (PT1)	Community engagement should be used to design routes and timetables. This would increase sense of community cohesion and create a network that meets local needs. Accessibility should be embedded into the design of new services, infrastructure and vehicles (project level). This would support equitable access to public transport and active travel, whilst also encouraging more people to shift to these modes. This should be led by the scheme designers and planners, overseen by the scheme owner, which is likely to be local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.
Walking, wheeling and cycling (AT4 – AT6)	Engagement with community stakeholders, particularly those who represent Protected Characteristic/Vulnerable Groups, would ensure that accessibility concerns, ideas and lived experiences are embedded into designs. This should be led by local authorities overseen by Ambition North Wales.
Interaction between modes (IN5-IN6)	When policies relating to P&R and P&S facilities are being implemented, review should be made to ensure that investment in these facilities is not at the expense of investment in conventional public transport and that they do not only benefit motorists (i.e. non-motorist should still be able to benefit from any service). Stakeholder consultation recommends looking at the Gwynedd and Môn Public Service Board which has a subgroup piloting different approaches at Niwbwrch where useful learning will be available for other areas and communities. They advocate for this to be an Ynys Môn wide approach involving improved active travel where that alternative is available. This should be led by local authorities overseen by Ambition North Wales.
Roads, Streets and Parking (RS5 – RS6)	It is important that reallocation of road and parking space is implemented along with initiatives to provide better public transport or carpooling infrastructure to prevent any unintended adverse impacts on accessibility to essential services like healthcare, recreation and green spaces. Any reallocation should also be accompanied by a review of disabled parking requirements in these locations. This should be led by local authorities overseen by Ambition North Wales.

Policies	Recommendations
Digital Connectivity (DC1 – DC3)	Digital training and education delivered by DC2 should incorporate the different learning needs of people with physical or mental disabilities to overcome barriers to digital inclusion. This should be led by local authorities overseen by Ambition North Wales.
Roads, Streets and Parking (RS3 – RS4)	Consideration should be given to the potential use of segregated cycle lanes and pedestrian routes which would make active travel a more attractive mode of transport for more people and increase safety. This should be led by local authorities overseen by Ambition North Wales.
Objective 4: Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	
Bus (PT4 - PT5)	At project level, protected sites/areas of natural habitat need to be considered where infrastructure developments require land take. Appropriate survey and design mitigation should be incorporated at that stage. This should be led by the scheme designers and planners, overseen by the scheme owner, which is likely to be local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.
Ports and Freight (PF1 – PF2)	Mitigation measures should be in place to protect biodiversity and geodiversity interests. The HRA Screening Report and recommendations must be followed. This should be led by the scheme designers and planners, overseen by the scheme owner, which is likely to be local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.
Ports and Freight (PF3)	Areas of protected habitats must be avoided if new areas of land are required. The HRA Screening Report and recommendations must be followed. This should be led by the scheme designers and planners, overseen by the scheme owner, which is likely to be local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.
Objective 8: Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	
Coach, demand responsive and community transport (PT14)	Use of zero emission vehicles for longer distance coach services could contribute to decarbonisation for the transport sector. This should be encouraged. This should be led by local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.
Objective 7: Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	
Ports and Freight (PF3)	Appropriate drainage should be installed in any new facilities that would experience an intensification of HGVs. This should be led by the scheme designers and planners, overseen by the scheme owner, which is likely to be local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.
Roads, Streets and Parking (RS3 – RS4)	Flood mitigation should be incorporated into highway maintenance. This should be led by local authorities overseen by Ambition North Wales.

Objective 10: Reduce disturbance from transport related noise and vibration	
Ports and Freight (PF3)	Any new services (and their access) for HGV parking should be located away from residential areas and protected habitats. This should be led by the scheme designers and planners, overseen by the scheme owner, which is likely to be local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.
Objective 12: Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	
Bus (PT6 -PT7)	The A55, the "North Wales Expressway" is the busiest road in North Wales, a dual carriageway primarily connecting Chester to Holyhead, along the coast of North Wales and passing Llandudno Junction, Conwy, and Bangor. It is one of Wales's most important roads that runs through to the port of Holyhead. The crossing of the Menai to Anglesey is important both locally and strategically as, though separated by the Menai Strait and in different local authority areas, towns on both sides of the Strait form a single economic area. A focus on these routes in the improvement of the bus network, policy PT6 could have an enhanced contribution to increased economic prosperity.
Interaction between modes (IN1 – IN3)	Integration of transport services should include as much integration as possible, taking account of local needs and differing needs of the various groups within communities. For example, the transport needs of a person accessing employment (travelling A to B) is likely to be different to a parent who is making several trips within their day (travelling A-B-D-C-A). All user needs should be taken account of. This should be led by local authorities in partnership with operators and overseen by Ambition North Wales.

7. Monitoring & Evaluation

The Guidance to Corporate Joint Committees on Regional Transport Plans[39] outlines that an IWBA should utilise an Integrated Well-being Appraisal Framework. This framework incorporates the four well-being ambitions in the Wales Transport Strategy (WTS) and the measures in the WTS Monitoring Framework, including modal shift and decarbonisation targets.

The NWRTP Monitoring and Evaluation Plan seeks to help demonstrate regional progress in achieving the national priorities and ambitions set out in the WTS. It details how the success of the NWRTP will be monitored, measured, and evaluated, considering the objectives set for transport and associated well-being outcomes. This will help to show the region's contribution to national decarbonisation and modal shift targets.

The Monitoring and Evaluation Plan includes a set of measures based on the WTS Monitoring Framework, adapted to the NWRTP's SMART and IWBA objectives. Each measure, designed from the IWBA Framework, is provided with baseline information and, where appropriate, sets targets for improvements over the Plan period up to 2030. For example, the plan aims to enable 30% or more of people in North Wales to work remotely by 2030, to support the national mode share target of 45% of journeys by walking, cycling, and public transport by 2040, to ensure at least 50% of motor vehicles and all public buses in North Wales are zero emission by 2035, and to increase the range of travel within 1 hour by public transport for at least 50% of households in North Wales by 2030, supporting access to key employment sites and regional centres.

The monitoring and evaluation measures also address the well-being objectives outlined in the Integrated Well-being Appraisal. These measures draw on the WTS Monitoring Framework and published baseline data from the Welsh Government and Transport for Wales. For example, to ensure that at least 50% of motor vehicles and all public buses in North Wales are zero emission by 2035, the monitoring and evaluation plan includes measures such as fleet composition (share of each mode by engine type). These measures are aligned with IWBA objectives 8 (supporting a transition toward a transport sector with reduced, including zero, carbon emissions and enhancing the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change), 9 (protecting and enhancing local air quality), 10 (reducing disturbance from transport-related noise and vibration to local communities), and 12 (creating an integrated transport system that facilitates the efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region).

Quarterly North Wales committee meetings will provide progress updates from local authority transport officers on the implementation of the Regional Transport Plan (including IWBA) and the Regional Transport Delivery Plan. These meetings will also consider any changing drivers for change and priorities, such as new strategic developments or unforeseen funding opportunities.

For more detailed information, please refer to the detailed Monitoring and Evaluation Plan that is submitted as part of the NWRTP.

[39] Regional transport plans: guidance for Corporate Joint Committee. Available online at https://www.gov.wales/regional-transport-plans-guidance-corporate-joint-committees

Appendix A

Review of plans, policies and sustainability objectives

Integrated Well-being Appraisal

Appendix A: Plans, Programmes and Sustainability Objectives Review

Contents

1.	Introduction	1
1.1	List of International Plans, Programmes, and Sustainability Objectives	2
1.2	List of European Plans, Programmes and Sustainability Objectives	3
1.3	List of UK Plans, Programmes and Sustainability Objectives	5
1.4	National (Wales) Plans and Programmes	8
1.5	Regional and local plans, programmes and protection objectives	14
2.	International plans, programmes and protection objectives	16
3.	National plans, programmes and protection objectives	24
4.	Regional plans, programmes and protection objectives	44
5.	Local plans, programmes and protection objectives	54

1. Introduction

The North Wales RTP could be influenced in different ways by other existing plans, programmes and sustainability objectives set out in existing policy or laid down in legislation. It is important to understand the relationship between these policies and the North Wales RTP in order to maximise opportunities and address any conflicts or inconsistencies.

Schedule 2, Regulation 12(3), of The Environmental Assessment of Plans and Programmes (Wales) Regulations 2004 (the SEA Regulations) require the following in relation to the relevant plans and programmes to be considered:

"1. An outline of the contents and main objectives of the plan or programme, and of its relationship with other relevant plans and programmes...

5. The environmental protection objectives, established at international, Community or national level, which are relevant to the plan or programme and the way those objectives and any environmental considerations have been taken into account during its preparation".

The North Wales Regional Transport Plan (RTP) will set the policies for implementing the existing national-scale Wales Transport Strategy (WTS) within the North Wales Region. The RTP must therefore be consistent with the WTS and support its vision and ambitions.

The WTS, and the plans, programmes and environmental objectives identified in relation to the WTS, have therefore been identified as the key top level strategies which must be taken into account.

It is considered that all the national, UK or international plans, programmes and protection objectives identified for the WTS are also applicable to the North Wales RTS, and so have been included in the list of relevant plans and programmes below. A gap analysis has been undertaken to identify any new or previously unidentified national, UK or international-scale documents published since the WTS Sustainability Appraisal was undertaken.

The second part of this review focuses on the plans, programmes and protection objectives specifically within the North Wales Region, which weren't generally included in the national-scale IWBA for the WTS.

The review of plans, programmes and sustainability protection objectives aims to inform the Integrated Sustainability Appraisal by identifying key external documents that contain direction on sustainability issues. More information on the role is explained and a summary for each topic is provided in Section 4 of the main Integrated Well-being Appraisal - Scoping Report.

Sections 0 to 1.5 below list all of the identified PPO. The contents and main sustainability objectives of the most pertinent documents, which are identified in underlined text within Sections 1.2 to 1.6, are then included in the following tables:

- Table A.1 International plans, programmes and sustainability objectives
- Table A.2 National (UK and Wales) plans, programmes and sustainability objectives
- Table A.3 Regional plans, programmes and sustainability objectives
- Table A.4 Local plans, programmes and sustainability objectives

1.1 List of International Plans, Programmes, and Sustainability Objectives

The following international plans, programmes and sustainability objectives have been reviewed:

- UNESCO (1971) The Ramsar Convention on Wetlands (1971)
- UNESCO (1972) Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage
- UNESCO (1973) Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora
- UNESCO (1979) Geneva Convention on Long Range Transboundary Air Pollution
- United Nations (1979) The Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals, also known as the Convention on Migratory Species (CMS) or the Bonn Convention
- United Nations (1989) UN convention on the Rights of the Child 1989
- United Nations (1989) Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal
- United Nations (1992) The Rio Convention on Biological Diversity
- United Nations (1992) The Rio Declaration on Environment and Development
- United Nations (1994) The United Nations Framework Convention on Climate Change
- United Nations (1997) Kyoto Protocol to the UN Framework Convention on Climate Change
- United Nations (2002) The World Summit on Sustainable Development (Political Declaration and Implementation Plan)
- United Nations (2006) Convention on the Rights of Persons with Disabilities
- United Nations (2009) The Copenhagen Accord
- United Nations (2010) Cancun Adaptation Framework
- United Nations (2015) the 2030 Agenda for Sustainable Development (setting out the 17 Sustainable Development Goals)
- United Nations (2016) Paris Agreement
- United Nations (2016) Committee on the Rights of the Child Recommendations report
- United Nations (2019) The PEP Partnerships (in relation to the Transport, Health and Environment Pan European Programme (THE PEP), established in 2002)
- United Nations, World Health Organisation and United Nations Economic Commission for Europe (2017) Cycling and Green Jobs
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) (1998) The UNECE Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters, known as The Aarhus Convention
- World Health Organization (1999) Guidelines for Community Noise
- World Health Organisation (2004) Children's Environment and Health Action Plan for Europe

- World Health Organisation (2013) Health 2020: A European policy framework supporting action across government and society for health and well-being
- World Health Organisation (2014) Developing National Action Plans on Transport, Health and Environment
- World Health Organisation (2018) Making THE (Transport, Health and Environment) Link: Transport, Health and Environment Pan-European Programme and the Sustainable Development Goals
- World Health Organisation (2018): Healthy Environments for Healthier People
- World Health Organisation (2021): Sustainable development in Wales and other regions in Europe: achieving health and equity for present and future generations

1.2 List of European Plans, Programmes and Sustainability Objectives

The following European plans, programmes and sustainability objectives have been reviewed:

- Council of Europe (1981) Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats - The Bern Convention
- Council of Europe (1992) European Convention on the Protection of the Archaeological Heritage
- Council of Europe (2000) European Landscape Convention
- European Council (2013) Seventh EU Environmental Action Plan (EAP) (2013-2020)
- European Commission (2006) Groundwater Directive 2006/118/EC
- European Commission (1992) EU Directive on the Conservation of Natural Habitats and Wild Fauna and Flora - The Habitats Directive 92/43/EEC
- European Commission (1999) European Spatial Development Perspective (ESDP) (97/150/EC)
- European Commission (2001) National Emissions Ceiling Directive 2001/81/EC
- European Commission (2002) Environmental Noise Directive (END) 2002/49/EC
- European Commission (2003) Public Sector Information Directive (PSI) 2003/98/EC
- European Commission (2004) Environmental Liability Directive 2004/35/EC
- European Commission (2005) EU Thematic Strategy on Air Quality
- European Commission (2006) Sustainable Development Strategy
- European Commission (2006) Action Plan on Biodiversity
- European Commission (2007) Together for Health - A Strategic Approach for the EU 2008-2013
- European Commission (2007) The Integrated Climate and Energy Package
- European Commission (2007) Green Paper: Towards A New Culture for Urban Mobility
- European Commission (2007) The Floods Directive 2007/60/EC

- European Commission (2008) Ambient Air Quality and Cleaner Air for Europe Directive 2008/50/EC
- Framework Fourth Daughter Directive 2004/107/EC
- European Commission (2008) Environmental Quality Standards Directive 2008/105/EC
- European Commission (2009) Review of the EU Sustainable Development Strategy European Commission (2009)
- European Commission (2009) The Birds Directive 2009/147/EC
- European Commission (2009) Renewable Energy Directive 2009/8/EC
- European Commission (2009) Promotion of Clean and Energy – Efficient Road Transport Vehicles Directive 2009/33/EC
- European Commission (2009) Action Plan on Urban Mobility
- European Commission (2009) White Paper: A Sustainable Future for Transport
- European Commission (2010) Industrial Emissions Directive (integrated pollution prevention and control) 2010/75/EU
- European Commission (2010) Europe 2020: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth
- European Commission (2010) Energy 2020 - A Strategy for Competitive, Sustainable and Secure Energy
- European Commission (2011) A Roadmap for Moving to a Competitive Low Carbon Economy in 2050
- European Commission (2011) Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system
- European Commission (2012) Energy Efficiency Directive (2012/27/EU)
- European Commission (2013) Strategy on Adaptation to Climate Change
- European Commission (2013) Towards Social Investment for Growth and Cohesion 2014-2020
- European Commission (2013) Seventh Environmental Action Programme to 2020 'Living well, within the limits of our planet'
- European Commission (2014) 2030 Policy Framework for Climate and Energy
- European Commission (2015) An Aviation Strategy for Europe
- European Commission (2016) A European Strategy for Low – Emission Mobility
- European Commission (2017) Strategic Plan 2016 to 2020 – Mobility and Transport
- European Commission (2020) EU Biodiversity Strategy for 2030
- European Union (2001) SEA Directive (2001/42/EC)
- European Union (2005) Emissions Trading Scheme (EU ETS)

- European Union (2014) Environmental Impact Assessment Directive 2014/52/EU amending Directive 2011/92/EU

1.3 List of UK Plans, Programmes and Sustainability Objectives

The following UK wide plans, programmes and sustainability objectives have been reviewed:

- The Department for Business, Innovation and Skills (BIS) (2010) Local Growth: Realising Every Place's Potential (Local Growth White Paper)
- Committee on Climate Change (2017) UK Climate Change Risk Assessment 2017 Evidence Report
- Defra (2007) The Air Quality Strategy for England, Scotland, Wales and Northern Ireland (in Wales, this has been replaced by the Clean Air Plan published in 2020)
- Defra (2007) Conserving Biodiversity the UK Approach 2007
- Defra (2010) Air Pollution: Action in a Changing Climate
- Defra (2010) Adapting to Coastal Change: Developing a Policy Framework
- Defra (2011) Air Quality Plans for the Achievement of EU Air Quality Limit Values for Nitrogen Dioxide (NO2) in the UK: List of UK and National Measures
- Defra (2011) The Natural Choice: Securing the Value of Nature (Natural Environment White Paper) Defra (2011) Mainstreaming Sustainable Development
- Defra (2012) UK Climate Change Risk Assessment: Government Report
- Defra (2023) Third National Adaptation Programme (NAP3), setting out the actions that government and others will take to adapt to the impacts of climate change from 2023 to 2028
- Defra and Department for Transport (2017) Air Quality plan for NO2 in the UK Defra (2017)
- The National Adaptation Programme: Making the Country Resilient to a Changing Climate
- DECC (2009) UK Ports for the Offshore Wind Industry: Time to Act
- DECC (2011) Carbon Plan: Delivering our Low Carbon Future
- DECC (2011) UK Renewable Energy Roadmap
- DECC (2014) UK National Energy Efficiency Action Plan
- Department for Levelling Up, Housing and Communities and Ministry of Housing, Communities & Local Government (2018) Coastal communities (How government is helping coastal communities flourish as places to live, work and visit)
- Department for Culture, Media & Sport (2007) Heritage Protection for the 21st Century
- Department for Culture, Media & Sport (2013) Scheduled Monuments & Nationally Important but Non-Scheduled Monuments
- Department for Transport (2007) Ports Policy Review Interim Report
- Department for Transport (2008) Delivering a Sustainable Transport System

- Department for Transport (2012) National Policy Statement for Ports (currently under review as of March 2023)
- Department for Transport (2016) Rail Freight Strategy
- Department for Transport (2017) Transport Investment Strategy – Moving Britain Forward
- Department for Transport (2017) Transport Infrastructure Efficiency Strategy
- Department for Transport (2017) Connecting People: A Strategic Vision for Rail
- Department for Transport (2017) Cycling and Walking Investment Strategy
- Department for Transport (2018) Aviation 2050: The future of UK Aviation
- Department for Transport (2018) The Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People
- Department for Transport (2019) Future of Mobility: Urban Strategy
- Department for Transport (2019) Clean Maritime Plan: Maritime 2050
- Department for Transport (2019) Port Air Quality Strategies
- Department for Transport (2020) Decarbonising Transport: Setting the Challenge
- Defra, Scottish Government, Welsh Government (2008) The Invasive and Non-Native Species Framework Strategy for Great Britain
- Environment Agency (2010) Managing the Environment in a Changing Climate
- Environment Agency (2013) Groundwater Protection Policy and Practice (GP3)
- Health Protection Agency (2007) Children's Environment and Health Action Plan
- Health Protection Agency (2008) Health Effects of Climate Change in the UK 2008 - An update of the Department of Health report 2001/2002
- HM Government (1949) National Parks and Access to the Countryside Act 1949
- HM Government (1967) Forestry Act 1967
- HM Government (1973) The Protection of Wrecks Act 1973
- HM Government (1979) Ancient Monuments and Archaeological Areas Act 1979
- HM Government (1981) Wildlife and Countryside Act
- HM Government (1986) Agriculture Act (with numerous revisions) 1986
- HM Government (1990) Environmental Protection Act
- HM Government (1990) Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act 1990
- HM Government (1996) The Treasure Act 1996
- HM Government (1995) Environment Act 1995
- HM Government (2000) Transport Act 2000
- HM Government (2000) Countryside and Rights of Way Act 2000

- HM Government (2002) The National Heritage Act 2002
- HM Government (2006) The Stern Review: The Economics of Climate Change
- HM Government (2006) Government of Wales Act 2006
- HM Government (2006) Transport (Wales) Act 2006
- HM Government (2006) Natural Environment and Rural Communities Act 2006
- HM Government (2006) Commons Act 2006
- HM Government (2007) Offshore Marine Conservation (Natural Habitats, &c.) Regulations 2007 (as amended 2010)
- HM Government (2008) Climate Change Act 2008
- HM Government (2008) The Energy Act 2008
- HM Government (2009) The Climate Change Act 2008 (2020 Target, Credit Limit and Definitions) Order 2009
- HM Government (2009) Flood Risk Regulations 2009
- HM Government (2009) The Marine and Coastal Access Act 2009
- HM Government (2010) Flood and Water Management Act 2010
- HM Government (2010) The Air Quality Standards Regulations
- HM Government (2010) The Equality Act 2010
- HM Government (2010) Marine Strategy Framework Directive - putting in place the legal framework for implementation
- HM Government (2010) Conservation of Habitats & Species Regulations 2010 (as amended 2011)
- HM Government (2010) Marine Strategy Regulations 2010
- HM Government (2013) Aviation Policy Framework
- HM Government (2015) Ozone-Depleting Substances Regulations 2015
- HM Government (2016) Environmental Permitting (England and Wales) Regulations 2016
- HM Government (2017) The Water Environment (Water Framework Directive) (England and Wales) Regulations 2017
- HM Government (2017) Industrial Strategy: Building a Britain fit for the Future
- HM Government (2017) Air quality plan for nitrogen dioxide (NO2) in UK (2017)
- HM Government (2017) Clean Growth Strategy
- HM Government (2017) Wales Act 2017
- HM Government (2017) The Conservation of Habitats and Species Regulations 2017
- HM Government (2018) The Environmental Permitting (England and Wales) (Amendment) Regulations 2018

- HM Government (2018) The Road to Zero: Next steps towards cleaner road transport and delivering our Industrial Strategy
- HM Government (2018) A Green Future: Our 25 Year Plan to Improve the Environment
- HM Government (2019) Clean Air Strategy 2019
- HM Government, NI Executive, Scottish Government, Welsh Government (2011) UK Marine Policy Statement
- HM Government (2020) Road Investment Strategy 2 (RIS2): 2020 to 2025
- HM Government (2021) Environment Act 2021
- HM Government (2021) Preparing the third road investment strategy
- HM Government (2021) Net Zero Strategy: Build Back Greener
- HM Treasury (2011) UK Plan for Growth
- HM Treasury (2014) National Infrastructure Plan
- HM Treasury (2021) Build Back Better: our plan for growth
- House of Commons (2016) Regional Airports
- Joint Nature Conservation Committee and Defra (2012) UK Post-2010 Biodiversity Framework
- Natural England and JNCC (2011) Marine Conservation Zone (MCZ) Project
- NERC (2010) Marine Environmental Mapping Programme (MAREMAP)
- Network Rail (2023) England and Wales Strategic Business Plan Control Period 7
- Network Rail Long-Term Planning Process documents
- Sustainable Development Commission (2010) Sustainable Development: The Key to Tackling Health Inequalities
- UK Marine Monitoring and Assessment Strategy (2010) Charting Progress 2: The State of UK Seas
- UK National Ecosystem Assessment (2011) UK National Ecosystem Assessment: Understanding Nature's Value to Society

1.4 National (Wales) Plans and Programmes

The following national (Wales) plans, programmes and sustainability objectives have been reviewed:

- Chwarae Teg (2019) Gender Equality: A Roadmap for Wales
- Climate Change Committee (2017) UK Climate Change Risk Assessment 2017 Evidence Report, Summary for Wales
- Climate Change Committee (2017) Building a low-carbon economy in Wales – Setting Welsh carbon targets
- Climate Change Committee (2020) The path to Net Zero and progress on reducing emissions in Wales

- Climate Change Committee (2023) Adaptation and the nature emergency
- Climate Change Committee (2023) Adaptation and social justice
- Climate Change Committee (2023) Adaptation and decarbonisation
- Climate Change Committee (2023) Adapting to Climate Change – Progress in Wales
- Countryside Council for Wales (now Natural Resources Wales) (2001) Register of Landscapes of Historic Interest
- Countryside Council for Wales (now Natural Resources Wales) (2015) National Seascape Assessment for Wales, LUC, NRW
- Joint Nature Conservation Committee (ongoing) Geological Conservation Review
- National Assembly for Wales (2009) Environmental Damage (Prevention and Remediation) (Wales) Regulations 2009
- National Assembly for Wales (2010) The Air Quality Standards (Wales) Regulations 2010
- National Assembly for Wales (2011) Welsh Language (Wales) Measure 2011
- National Assembly for Wales (2011) Rights of Children and Young Persons (Wales) Measure 2011
- National Assembly for Wales (2012) Contaminated Land (Wales) (Amendment) Regulations 2012
- National Assembly for Wales (2014) Social Services and Well-being (Wales) Act 2014
- National Assembly for Wales (2015) Planning (Wales) Act 2015
- National Assembly for Wales (2015) Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015
- National Assembly for Wales (2016) Environment (Wales) Act 2016
- National Assembly for Wales (2016) Historic Environment (Wales) Act 2016
- National Assembly for Wales (2016) Public Health (Wales) Bill
- National Assembly for Wales (2019) The Future Development of Transport for Wales
- Natural Resources Wales (ongoing) LANDMAP Programme
- Natural Resources Wales (2015) LIFE Natura 2000 Programme for Wales
- Natural Resources Wales (2015) Natural Resources Policy Statement
- Natural Resources Wales (2016) State of Natural Resources Report (SoNaRR)
- Natural Resources Wales (2018) Vital nature: Making the connections between biodiversity and the people and places of Wales: NRW's strategic steer for biodiversity to 2022
- Natural Resources Wales (2017) Marine Area Statement
- Natural Resources Wales (2020) The National Peatland Action Programme 2020-2025
- Natural Resources Wales: Our corporate plan to 2030-- Nature and People Thriving Together
- NHS Wales (2011) Together for Health

- Public Health Wales (2015) A Healthier, Happier and Fairer Wales
- Sustainable Development Commission (2009) Low Carbon Wales
- Wales Council for Voluntary Action (2016) Shape Your Future – future trends: Implications for the third sector in Wales
- Welsh Assembly Government (2007) One Wales – A Progressive Agenda for the Government of Wales
- Welsh Assembly Government (2008) One Wales: Connecting the Nation
- Welsh Assembly Government (2008) Welsh Coastal Tourism Strategy
- Welsh Assembly Government (2009) Getting On Together – a Community Cohesion Strategy for Wales
- Welsh Assembly Government (2009) Capturing the Potential: A Green Jobs Strategy for Wales
- Welsh Assembly Government (2009) Rural Health Plan
- Welsh Assembly Government (2010) Improving Lives and Communities – Homes in Wales
- Welsh Assembly Government (2010) Setting the Direction: Primary & Community Services Strategic Delivery Programme
- Welsh Assembly Government (2010) A Major Events Strategy for Wales 2010 – 2020
- Wales Biodiversity Partnership (2010) Wales Biodiversity Framework
- Welsh Government (2006) Play Policy Implementation Plan
- Welsh Government (2006) Environment Strategy for Wales
- Welsh Government (2007) Coastal Access Improvement Programme
- Welsh Government (2007) Making the Most of Wales's Coast: The Integrated Coastal Zone Management Strategy for Wales
- Welsh Government (2008) Wales Transport Strategy
- Welsh Government (2008) People, Places, Future – The Wales Spatial Plan
- Welsh Government (2009) One Wales: One Planet, A New Sustainable Development Scheme for Wales Sustainable Development Scheme
- Welsh Government (2009) Living Well Living Independent Lives
- Welsh Government (2010) Economic Renewal: A New Direction
- Welsh Government (2010) Valuing the Welsh Historic Environment
- Welsh Government (2010) Low Carbon Revolution – the Welsh Government Energy Policy Statement
- Welsh Government (2010) Fulfilled Lives, Supportive Communities
- Welsh Government (2011) Policy Statement: Preparing for a Changing Climate
- Welsh Government (2011) Rural Development Plan for Wales (2014-2020)

- Welsh Government (2011) Welsh Language (Wales) Measure 2011
- Welsh Government (2012) Working Differently – Working Together
- Welsh Government (2011) Preparing Wales for Climate Change: Adaptation Delivery Plan
- Welsh Government (2012) Energy Wales: A Low Carbon Transition
- Welsh Government (2012) Sustaining a Living Wales: A Green Paper on a New Approach to Natural Resource Management in Wales
- Welsh Government (2012) Wales Infrastructure Investment Plan
- Welsh Government (2013) Partnership for Growth: The Welsh Government Strategy for Tourism 2013 – 2020
- Welsh Government (2013) National Flood and Coastal Erosion Strategy for Wales
- Welsh Government (2013) The Historic Environment Strategy for Wales
- Welsh Government (2013) Vibrant and Viable Places New Regeneration Framework
- Welsh Government (2013) The Strategy for Older People in Wales 2013-2023
- Welsh Government (2013) Active Travel (Wales) Act 2013
- Welsh Government (2014) Declaration of Rights for Older People
- Welsh Government (2015) Water Strategy for Wales
- Welsh Government (2015) Nature Based Climate Action Memorandum of Understanding
- Welsh Government (2015) Strategy for Tourism 2013 – 2020: Framework Action Plan Year 2
- Welsh Government (2016) Active Travel Action Plan for Wales
- Welsh Government (2016) Rolling out our Metro
- Welsh Government (2017) Natural Resources Policy
- Welsh Government (2017) Prosperity for All: The National Strategy
- Welsh Government (2017) Prosperity for All: Economic Action Plan
- Welsh Government (2017) Taking Wales Forward 2016 – 2021
- Welsh Government (2017) Welsh Transport Appraisal Guidance
- Welsh Government (2017) Future Trends Report
- Welsh Government (2017) Moving North Wales Forward: Our Vision for North Wales and the North East Wales Metro
- Welsh Government (2017) Cymraeg 2050: A Million Welsh Speakers
- Welsh Government (2018) Clean Air Zone Framework for Wales
- Welsh Government (2018) Improving Public Transport (White Paper)

- Welsh Government (2018) Noise and Soundscape Action Plan for Wales 2018-2023 (a new Soundscape Action Plan for the period 2023-2028 is out for consultation at the time of this review) (dated June 2023)
- Welsh Government (2018) The Climate Change (Carbon Budgets) (Wales) Regulations 2018
- Welsh Government (2018) Woodlands for Wales Strategy
- Welsh Government (2019) Climate Emergency Declaration
- Welsh Government (2019) Healthy Weight: Healthy Wales
- Welsh Government (2019) A railway for Wales: the case for devolution
- Welsh Government (2019) A Railway for Wales: Meeting the needs of future generations
- Welsh Government (2019) Public Transport (Wales) Bill: Draft Regulatory Impact Assessment
- Welsh Government (2019) National Transport Finance Plan 2018
- Welsh Government (2019) International Strategy – Draft for Consultation
- Welsh Government (2019) Prosperity for All: A Low Carbon Wales
- Welsh Government (2019) Prosperity for All: A Climate Conscious Wales
- Welsh Government (2019) Welsh National Marine Plan
- Welsh Government (2020) The Nature Recovery Action Plan for Wales 2020 – 21
- Welsh Government (2020) Connected Communities
- Welsh Government (2020) National Strategy for Flood and Coastal Erosion Risk Management in Wales
- Welsh Government (2020) Welcome to Wales: Priorities for the visitor economy 2020-2025
- Welsh Government (2020) The Clean Air Plan for Wales; Healthy Air, Healthy Wales (updated 2023)
- Welsh Government (2023) Review of the National Air Quality Strategy
- Welsh Government (2021) Wales Infrastructure Investment Strategy 2021
- Welsh Government (2021) Active Travel Act Guidance
- Welsh Government (2021) Llwybr Newydd: the Wales transport strategy 2021
- Welsh Government (2021) Future Wales: the national plan 2040 (National Development Framework, setting the direction for development in Wales to 2040).
- Welsh Government (2021) Electric vehicle charging: strategy and reports
- Welsh Government (2021) A Healthier Wales: our Plan for Health and Social Care
- Welsh Government (2021) The Climate Change (Wales) Regulations 2021: integrated impact assessment
- Welsh Government (2021) Net Zero Wales Carbon Budget 2 (2021 to 2025)

- Welsh Government (2021) The Climate Change (Interim Emissions Targets) (Wales) (Amendment) Regulations 2021
- Welsh Government (2021) The Climate Change (Carbon Budgets) (Wales) (Amendment) Regulations 2021
- Welsh Government (2022) Bws Cymru: connecting people with places
- Welsh Government (2022) One network, one timetable, one ticket: planning buses as a public service for Wales (Consultation White Paper)
- Welsh Government (Transport for Wales) (2023) National transport delivery plan 2022 to 2027
- Welsh Government (2023) Welsh Government response to the Roads Review (The Welsh Government's response to a report advising on current road projects and how to consider future projects).
- Welsh Government (2023) Draft Noise and Soundscape Action Plan for Wales 2023-2028 (national strategy on soundscapes) (consultation document June 2023)
- Welsh Government (2024) Planning Policy Wales (Edition 12)
- Welsh Government (2024) Net Zero Wales (Our second emissions reduction plan for Carbon Budget 2 (2021 to 2025), setting the foundations to make Wales net zero by 2050).
- Welsh Government (2024) Sustainable transport in rural areas: guidance for regional transport planning
- Welsh Government (2024) Road safety strategy (consultation document)
- Welsh Government/ NHS (2016) Measuring the health and well-being of a nation: Public Health Outcomes Framework for Wales
- Welsh Government (2009) Technical Advice Note (TAN) 5: Nature Conservation and Planning
- Welsh Government (2010) Technical Advice Note (TAN) 6: Planning for Sustainable Rural Communities
- Welsh Government (2005) Technical Advice Note (TAN) 8: Renewable Energy
- Welsh Government (1997) Technical Advice Note (TAN) 10: Tree Preservation Orders
- Welsh Government (1997) Technical Advice Note (TAN) 11: Noise
- Welsh Government (2016) Technical Advice Note (TAN) 12: Design
- Welsh Government (1997) Technical Advice Note (TAN) 13: Tourism
- Welsh Government (1998) Technical Advice Note (TAN) 14: Coastal Planning
- Welsh Government (2004) Technical Advice Note (TAN) 15: Development and Flood Risk
- Welsh Government (2007) Technical Advice Note (TAN) 18: Transport
- Welsh Government (2013) Technical Advice Note (TAN) 20: Planning and the Welsh Language
- Welsh Government (2014) Technical Advice Note (TAN) 23: Economic Development
- Welsh Government (2017) Technical Advice Note (TAN) 21: Waste

- Welsh Government (2017) Technical Advice Note (TAN) 24: The Historic Environment
- Welsh Government (2020) Building Better Places
- Welsh Government (2023) Town centres: position statement and Town centre first policies
- Welsh Government (2023) Noise and Soundscape Plan for Wales 2023-2028
- Welsh Government: Wales We Want National Conversation
- Welsh Water (2008) Surface Water Management Strategy
- Transport for Wales (TfW) Geospatial and Strategic Transport Analysis unit (G-STAT).
- Welsh Assembly Government (2008) The Wales Freight Strategy
- Welsh Assembly Government (2010) Towards Zero Waste One Wales: One Planet (The Overarching Waste Strategy Document for Wales)
- Natural Resources Wales Flood risk management plan 2023 to 2029: National Overview
- Transport for Wales Climate adaptation and resilience plan

1.5 Regional and local plans, programmes and protection objectives

The following regional plans, programmes and sustainability objectives have been reviewed:

- Natural Resources Wales: Forest Resource Plans for North West Wales and North East Wales (for named forests)
- Natural Resources Wales North East Wales Area Statement and North West Wales Area Statement
- Welsh Government (2022) North Wales Regional Economic Framework
- North Wales Economic Ambition Board (2016) A Growth Vision for the Economy of North Wales
- Natural Resources Wales Flood Risk Management Plan: North East Wales Place
- Natural Resources Wales Flood Risk Management Plan: North West Wales Place
- North Wales Joint Local Transport Plan 2015 (adopted 2015)
- Llŷn Peninsula Area of Outstanding Natural Beauty (AONB) Management plan 2015-2020
- Anglesey AONB Management Plan 2023-2028
- Clwydian Range and Dee Valley draft AONB Management Plan 2020-2025
- Ambition North Wales (The North Wales Economic Ambition Board) (2017) North Wales Growth Deal Bid (The Growth Deal agreement was signed in December 2020).
- Ambition North Wales (ANW) Annual Report (2022 – 2023)
- North Wales Corporate Joint Committee (CJC) (ongoing) emerging work on the North Wales Strategic Development Plan (SDP)

Existing and new Local Development Plans (LDPs) within the North Wales Region:

- Isle of Anglesey County Council (2017) Anglesey and Gwynedd Joint LDP (adopted July 2017)
- Isle of Anglesey County Council (2022) Replacement Joint Local Development Plan (Review Report)
- Conwy County Borough Council (2013) Conwy Local Development Plan 2007-2022 (adopted October 2013) (note that they are currently in the process of writing a new plan to go out to consultation).
- Denbighshire County Council (2013) Denbighshire County Council Local Development Plan 2006 – 2021 (Adopted June 2013) (The Deposit Plan for the Replacement LDP 2018 to 2033 is currently being developed)
- Flintshire County Council (2023) Flintshire Local Development Plan 2015-2030 (Adopted January 2023)
- Snowdonia National Park Authority (2016) Eryri Local Development Plan 2016-2031 (Adopted) (a review is currently underway)
- Wrexham County Borough Council (2023) Wrexham Local Development Plan 2 (LDP2) 2013 to 2028 (adopted December 2023)
- Wrexham County Borough Council (2005) Wrexham Unitary Development Plan 1996 - 2011

Local Authority well-being plans within the North Wales Region:

- Gwynedd and Anglesey Public Services Board (2022) Gwynedd and Anglesey Local Well-being Plan 2023-2028
- Flintshire and Wrexham Public Services Board () Our Well-Being Plan 2023 – 2028
- Conwy & Denbighshire Public Services Board (2022) Conwy Local Well-being Plan (2023-2028)

Plans of the Anglesey Freeport

- Plans for new nuclear developments at Trawsfynydd and Wylfa (note that the decision by UK Government on the future of nuclear development is still pending at the time of review)
- Plans for a new National Park in North Wales around the existing Clwydian Range and Dee Valley Area of Outstanding Natural Beauty (AONB) and potentially down into north Powys to include landmarks such as the Lake Vyrnwy reservoir.
- Plans of the Wrexham and Flintshire Investment Zone
- Isle of Anglesey County Council (2019) North Anglesey Economic Regeneration Plan (April 2019)
- Isle of Anglesey County Council (2021) Corporate Biodiversity Plan 2021-2022
- Isle of Anglesey County Council (2022) Towards Net Zero Plan March 2022 – March 2025
- Isle of Anglesey County Council (2023) Draft Destination Management Plan 2023-2028
- North Wales Transport Commission (2023) Written Statement: North Wales Transport Commission Final Reports
- North Wales Transport Commission (2023) Improving the Resilience of Connections Across the Menai Strait

2. International plans, programmes and protection objectives

Table A.1 International plans, programmes and sustainability objectives

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
International			
Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage	The Convention defines the kind of natural or cultural sites which can be considered for inscription on the World Heritage List. The Convention sets out the duties of States Parties in identifying potential sites and their role in protecting and preserving them. By signing the Convention, each country pledges to conserve not only the World Heritage sites situated on its territory, but also to protect its national heritage. Article 5 commits State Parties to integrating the protection of cultural and natural heritage into comprehensive planning programmes and to take the appropriate measures for the protection, conservation and rehabilitation of cultural and natural heritage.	The North Wales RTP should be developed to ensure that it supports the protection and preservation of the four UNESCO World Heritage sites within North Wales. The RTP should strive to align with the overarching principle set out in Article 4; ensuring the identification, protection, conservation, presentation and transmission of cultural and natural heritage.	Cultural heritage

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
Rio Convention on Biological Diversity	The Rio Convention on Biological Diversity (CBD) is the international legal instrument for "the conservation of biological diversity, the sustainable use of its components and the fair and equitable sharing of the benefits arising out of the utilization of genetic resources" that has been ratified by 196 nations. Its overall objective is to encourage actions, which will lead to a sustainable future. The CBD covers biodiversity at all levels: ecosystems, species and genetic resources.	The North Wales RTP should conserve and enhance biological diversity through avoiding negative impacts to habitat and species and delivering biodiversity net gain.	Biodiversity
Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals	The Convention was adopted in 1979 and came into force in 1983. It requires Parties to work together to conserve migratory species and their habitats by providing strict protection for endangered migratory species.	The North Wales RTP should conserve and enhance migratory species and their habitats. This includes where species may be impacted by the RTP where these are located out with the boundaries of the RTP.	Biodiversity
Convention on Wetlands of International Importance	The Convention is an intergovernmental treaty that aims to conserve wetlands through local and national action and international cooperation. Wetlands of International Importance (Ramsar Sites) declared under the Convention on Wetlands of International Importance especially as Waterfowl Habitat 1971 are considered European designated sites as a matter of Government Policy.	The North Wales RTP should conserve and enhance the Ramsar sites within the region and avoid both direct and indirect adverse effects to these sites.	Biodiversity

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
United Nations (2016) Paris Agreement	The Paris Agreement is a legally binding international treaty on climate change. It was adopted by 196 Parties at the UN Climate Change Conference (COP21) in Paris, France, on 12 December 2015. It entered into force on 4 November 2016. Its overarching goal is to hold "the increase in the global average temperature to well below 2°C above pre-industrial levels" and pursue efforts "to limit the temperature increase to 1.5°C above pre-industrial levels." The agreement sets long-term goals to guide all nations: Substantially reduce global greenhouse gas emissions to limit the global temperature increase in this century to 2 degrees Celsius while pursuing efforts to limit the increase even further to 1.5 degrees; Review countries' commitments every five years; Provide financing to developing countries to mitigate climate change, strengthen resilience and enhance abilities to adapt to climate impacts	The North Wales RTP should support the commitments in the Paris Agreement through helping to mitigate the effects of climate change. The scheme should also look to reduce carbon emissions, such as through the use of nature-based solutions. This will help support the commitments of the Paris Agreement, including reaching net zero by 2050.	Climatic factors

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
UN Sustainable Development Goals (2015)	The Sustainable Development Goals (SDGs) were adopted by the United Nations in 2015 as a universal call to action to end poverty, protect the planet, and ensure that by 2030 all people enjoy peace and prosperity. The 17 SDGs are Integrated—they recognize that action in one area will affect outcomes in others, and that development must balance social, economic and environmental sustainability. The SDGs are: SDG 1: No Poverty SDG 2: Zero Hunger SDG 3: Good Health and Well-Being SDG 4: Quality Education SDG 5: Gender Equality SDG 6: Clean Water and Sanitation SDG 7: Affordable and Clean Energy SDG 8: Decent Work and Economic Growth SDG 9: Industry, Innovation and Infrastructure SDG 10: Reduce Inequalities SDG 11: Sustainable Cities and Communities SDG 12: Responsible Consumption and Production SDG 13: Climate Action SDG 14: Life Below Water SDG 15: Life on Land SDG 16: Peace, Justice and Strong Institutions SDG 17: Partnership for the Goals	The North Wales RTP should integrate the UN SDGs. This should include looking at the targets and indicators for each SDG and consider how to transpose these into key performance indicators at a local level. The RTP has the potential to support many of the SDGs, including: SDG 3 Good health and wellbeing through supporting active travel and modal shift away from more polluting modes SDG 8 Decent Work and Economic Growth through providing access to good quality jobs, regardless of where they live and supporting the growth of the economy across North Wales in urban and rural areas. SDG 9 Industry, Innovation and Infrastructure through designing and integrating new infrastructure. SDG 11 Sustainable cities and communities through connecting people to services, supporting economic development, promoting active travel and more sustainable travel options. SDG 13 Climate action through strengthening resilience and adaptive capacity to climate- related hazards and modal shift. SDG 15 Life on land through ensuring the integration of ecosystem and biodiversity values into national and local planning.	Population (communities), Human health, Biodiversity, Land use and landscape, Cultural heritage, Ground conditions (geology and soils), Water environment, Climatic factors, Air quality, Noise, Infrastructure, Transport, Resources and waste, Economy

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
WHO (2021) Sustainable development in Wales and other regions in Europe: achieving health and equity for present and future generations	The United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development (2015), complemented by the WHO European policy framework and strategy for the 21st century, Health 2020, represents a milestone for human and planetary development. This publication proposes ways of maximizing opportunities to implement these agendas at the national and regional levels across the WHO European Region. Through primarily the Welsh example, it aims to enhance understanding of the key role of regions in translating global priorities into effective policies and actions, providing practical examples. It maps the sustainable-development journey in Wales. It also identifies enablers, challenges and opportunities related to sustainable development in Wales.	The North Wales RTP should maximise opportunities to implement these agendas and take account of the enablers, challenges and opportunities identified. The RTP should put health at the centre of the development.	Human health
UNESCO (1973) Geneva Convention on Long Range Transboundary Air Pollution	The convention is intended to protect the human environment against air pollution and to gradually reduce and prevent air pollution, including long-range transboundary air pollution. It is implemented by the European Monitoring and Evaluation Programme (EMEP), directed by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).	The North Wales RTP should seek to incorporate measures to improve air quality such as promoting low carbon initiatives and sustainable transport modes. The RTP should maximise the ability of Wales's natural habitats to absorb pollutants and improve air quality. The RTP should seek to improve air quality through low carbon and emissions reduction initiatives and policies and must not prioritise economic development without consideration of ecosystems services.	Air quality

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
WHO (2024) Sustainable behaviours for environment and health challenges: Behavioural and Cultural Insights policy brief	Behaviours are central to many environmental and health challenges, including actions by individuals, communities, commerce, industry and health service providers. Infrastructure, service and information provision, legislation, and regulation all play critical roles in enabling, supporting and promoting positive behaviours for a sustainable future. Behavioural and cultural insights (BCI) provide an approach to systematically understand behaviour and facilitate the changes needed to disrupt the negative impacts and promote positive environmental impacts on our health. This policy brief explores how a BCI approach can improve outcomes by increasing understanding of behavioural and cultural determinants, and by creating more evidence-based and cost-effective policies and interventions to address environment and health challenges.	The North Wales RTP should use the framework and tools provided: Consideration 1: Explore the drivers and barriers influencing specific environment and health (EH)-related behaviours. Consideration 2: Use person-centred and participatory methods to design interventions for advancing positive EH-related behaviours. Consideration 3: Use rigorous techniques to evaluate the feasibility and effectiveness of EH-related interventions. Consideration 4: Use BCI to maximize support for EH policies among decision-makers and the public Consideration 5: Use BCI to tackle misinformation and science denialism about climate change and the environment.	Human health
Cycling and Green Jobs (2017)	This study represents the first attempt to collect evidence from cities in the pan-European region on the number of cycling-related jobs, using a standardized approach, and highlights the role that green and healthy jobs can play.	The North Wales RTP should take account of the relevant policy recommendations: a) Integration of cycling into broader urban transport systems b) Monitoring cycling activity to inform future decision-making c) Effectively collecting and using information on the employment benefits of cycling d) Understanding the contribution of cycling to tourism e) Positioning cycling and a means of achieving multiple SDGs	Human health, Transport, Economy

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
WHO (1999) Guidelines for Community Noise	These guidelines document the adverse health effects of noise.	The North Wales RTP should aim to improve the physical and mental health and well-being of the affected population and reduce health inequalities.	Noise Human health
WHO (2018) Making THE (Transport, Health and Environment) Link: Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) and the Sustainable Development Goals	Transport plays an essential role in our societies and economies. It provides access to jobs, education, services, amenities and leisure, while contributing to economic growth, jobs and trade. At the same time, it has an impact on the environment and human health. Healthy and sustainable transport policies can make a major contribution to the attainment of many of the Sustainable Development Goals and fulfilment of the 2030 Agenda for Sustainable Development. Since 2002, the Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP), jointly serviced by the WHO Regional Office for Europe and the United Nations Economic Commission for Europe, has provided a unique intersectoral policy platform for Member States, and other stakeholders active in the pan-European region, to collaborate to integrate environment and health considerations into transport policies, and improve the integration of transport and urban planning. This publication presents an analysis of how Member States, working through THE PEP, can advance the 2030 Agenda on multiple fronts; and provides examples of how THE PEP can help.	The North Wales RTP should be aligned to the priority goals of The Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) and take note of the link to the SDGs and targets. 1. contribute to sustainable economic development and stimulate job creation through investment in environment- and health-friendly transport; 2. manage sustainable mobility and promote a more efficient transport system; 3. reduce emissions of transport-related greenhouse gases, air pollutants and noise; 4. promote policies and actions conducive to healthy and safe modes of transport; 5. Integrate transport, health and environmental objectives into urban and spatial planning policies.	Population (communities), Human health, Climatic factors, Air quality, Transport, Economy
Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats (ETS No. 104)	The Convention aims to ensure conservation of wild flora and fauna species and their habitats. Special attention is given to endangered and vulnerable species, including endangered and vulnerable migratory species. Member parties are required to undertake appropriate measures to ensure the conservation of the habitats of the wild flora and fauna species. Such measures should be included in the Parties planning and development policies and pollution control, with particular attention to the conservation of wild flora and fauna.	The North Wales RTP should conserve and enhance wild flora and fauna species and associated habitat. This includes endangered species.	Biodiversity

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
European Landscape Convention	The European Landscape Convention (ELC) promotes the protection, management and planning of European landscapes and organises European co-operation on landscape issues. It is open for signature by member states of the Council of Europe as well as European non-member states. The ELC requires "landscape to be integrated into regional and town planning policies and in cultural, environmental, agricultural, social and economic policies, as well as any other policies with possible direct or indirect impacts on landscape".	The North Wales RTP should integrate landscape protection, management and planning and recognise the importance of landscape as an essential part of a sustainable future. This may take the form of place-based green infrastructure, landscape objectives based on understanding of societal values, or climate change adaptation. The Noth Wales RTP should protect and enhance the local distinctiveness of our landscapes and the historic environment and its setting	Land use and landscape

3. National plans, programmes and protection objectives

Table A.2 National (UK and Wales) plans, programmes and sustainability objectives

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
The Environmental Assessment of Plans and Programmes (Wales) Regulations 2004	This legislation set out the need for sustainability appraisal and strategic environmental assessment in relation to plan development.	The North Wales RTP must be assessed in accordance with the requirements of the European SEA Directive (2001/42/EC) and the implementing regulations for Wales.	All topics
Welsh Government (2024) Net Zero Wales	The second emissions reduction plan for Carbon Budget 2 (2021 to 2025) sets out the foundations to make Wales net zero by 2050. It includes a series of documents: • Welsh public sector carbon emissions 2023: net zero report • Welsh Government Net Zero strategic plan • 6 December 2022 Policy and strategy • Engagement approach around Climate Change 2022-26 • Public Sector Net Zero data and recommendations • Net Zero Wales Carbon Budget 2 (2021 to 2025) • Net Zero Wales: sustainability appraisal • 27 October 2021 Impact assessment • Working together to reach net zero: all Wales plan • Team Wales - Tackling the Climate Emergency Together: infographic	The North Wales RTP must take account of and actively contribute towards the relevant policies and strategies set out within Net Zero Wales.	Climatic Factors
Welsh Government (2021) Net Zero Wales Carbon Budget 2 (2021 to 2025)	This Net Zero Wales Plan represents outlines Wales's decarbonisation journey with a new net zero target. This Plan sets out 123 policies and proposals, alongside commitments and action across Wales. The polices are broadly set out under the following categories: • Across the UK • Electricity and heat generation • Transport • Residential buildings • Industry and business	The North Wales RTP should adhere to the policies set out in the Net Zero Wales Carbon Budget. In addition, it should take into account the Climate Change Commission's latest Risk Independent Assessment.	Biodiversity, Land use and landscape, Climatic factors, Infrastructure, Transport, Resources and waste, Economy.

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• Agriculture • Land use, land use change & Forestry • Waste management • Public sector		
HM Treasury (2021) Build Back Better: our plan for growth	Policy paper from HM Treasury published March 2021.A publication setting out the government's plans to support economic growth through significant investment in infrastructure, skills and innovation. In creating growth it also aims to drive levelling up of the whole of the UK, support the transition to Net Zero and support the vision for Global Britain.	The North Wales RTP should support the transition to net zero through implementing low carbon interventions, including nature based solutions. It should also support the levelling up agenda through supporting economic growth and targeting measures to support those who are most at risk and vulnerable.	Population (communities), Human health, Climatic Factors, Infrastructure, Transport, Economy.
HM Government (2017) Clean Air Strategy 2019	This strategy sets out the comprehensive actions required across all parts of government and society to improve air quality. The strategy sets out how the government will: • Protect the nation's health • Protect the environment • Secure clean growth and innovation • Reduce emissions from transport, homes, farming and industry • Monitor progress	The North Wales RTP should aim to not only reduce pollutants, but also to improve air quality as much as possible, particularly where air quality is poor, thus using Air Quality Management Areas to support prioritisation of interventions.	Air Quality, Population (communities) and Human health
Clean Growth Strategy	This strategy sets out proposals for decarbonising all sectors of the UK economy through the 2020s. It explains how the whole country can benefit from low carbon opportunities, while meeting national and international commitments to tackle climate change.	The North Wales RTP should consider how to decarbonise transport and seek to boost the carbon sequestration and natural capital of the associated land.	Climatic factors, Population (communities), Human health Economy, Transport.
HM Government (2008) Climate Change Act 2008	The Climate Change Act 2008 commits the UK to reducing GHG emissions by 'at least 100% below the 1990 baseline year' (net zero Greenhouse Gas emissions) by 2050. The Climate Change Act also requires the UK government to produce a National Adaptation Programme (NAP), setting out actions for government and others to adapt to the challenges of climate change in England over a five-year period. The devolved administrations produce their own programmes and policies.	The North Wales RTP should consider the full risks from climate change to understand what the challenges and opportunities are in relation to the Plan. It should ensure that it can be achieved within the annual carbon budgets, given that these are aligned with the carbon glide path of the Paris Agreement and ensure net zero operations by 2050.	Climatic factors
Defra (2023) Climate change:	The National Adaptation Programme (NAP) sets the actions that government and others will take to adapt to the impacts	The North Wales RTP should help contribute to the actions and targets outlined in the NAP3.	Air quality, Biodiversity, Climatic

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
Third national adaptation programme (2023 to 2028)	of climate change in the UK. The NAP3 sets out the key actions for 2023 to 2028. This report forms part of the 5-yearly cycle of requirements laid down in the Climate Change Act 2008. The key actions are focused around protecting the natural environment, supporting business in adapting to climate change, adapting our infrastructure, protecting buildings and their surroundings, protecting public health and communities and mitigating international impacts on the UK.	This includes helping mitigate impacts to infrastructure from flooding and supporting restoration and enhancement of the natural environment to increase its resilience to the effects of climate change. For example through using nature-based solutions to help reduce society's vulnerability to climate risk and contribute to species recovery by providing more high-quality habitat for wildlife. The North Wales RTP should also help support health and wellbeing, and heritage actions outlined in the NAP, such as through providing green infrastructure that can help reduce overheating, and reducing flood risk of heritage assets.	factors, Cultural heritage, Economy, Land use and Landscape , Population (communities) and human health
HM Government (2000) Countryside and Rights of Way Act 2000	The Act deals with changes to access to the countryside. This includes open access land, Public Rights of Way, strengthening nature conservation measures and wildlife protection and Areas of Outstanding Natural Beauty.	Three AONBs are located within the North Wales Region. The North Wales RTP should ensure that it does not deter or detract from the natural beauty of the area and look to enhance this (additional information is provided for each AONB Management Plan within the table of regional and local policies).	Biodiversity, Infrastructure, Transport, Land use and landscape , Population (communities) and human health
HM Government (2010) Flood and Water Management Act 2010	The Act provides for better flood risk management for people, homes and businesses, whilst also addressing the threat of water scarcity and protecting the affordability of water drainage charges and protects water supplies to the consumer.	The North Wales RTP should comply with the requirements of the Act to help reduce risk of flooding to people, properties and infrastructure.	Population (communities), human health, Water environment
HM Government (2021) Net Zero Strategy: Build Back Greener	The UK Government's Net Zero Strategy sets out the Government's long-term plan to reduce greenhouse gas emissions to 1990 level and end the U''s domestic contribution to man-made climate change by 2050. Four key principles set out the approach to achieving the target: 1. We will work with the grain of consumer choice 2. We will ensure the biggest polluters pay the most for the transition 3. We will ensure that the most vulnerable are protected through government support	The North Wales RTP should be committed to reducing greenhouse gas emissions. The RTP should particularly support the principle of protecting those that are most vulnerable to climate change.	Climatic factors. Population (communities) and human health

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	4. We will work with businesses to continue delivering deep cost reductions in low carbon tech The strategy sets out policies and proposals for future 5-yearly carbon budgets, the Nationally Determined Contribution and a vision for a decarbonised economy in 2050. Policies and proposals in the Net Zero Strategy include: trebling woodland creation rates in England, restoring 280,000 ha of peat and delivering more than 300 walking and cycling schemes.		
Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act 1990	The Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act is a UK Act of Parliament introduced in 1990 that changed laws relating to the granting of planning permission for building works, with a particular focus on listed buildings and conservation areas. It created special controls for the demolition, alteration or extension of buildings, objects or structures of particular architectural or historic interest, as well as conservation areas. In Wales, this Act has been amended by the Historic Environment (Wales) Act 2016.	The Noth Wales RTP should be developed to ensure that it does not cause adverse impacts to listed buildings or conservation areas.	Cultural heritage
The Conservation of Habitats and Species Regulations 2017	A plan or project may require an Appropriate Assessment, as set out in the Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 (as amended), if it is considered likely to have significant effects on a site defined in the legislation, including candidate SACs, Sites of Community Importance, SACs, SPAs, Ramsar and any relevant Marine Sites. Regulation 63 of the Habitats Regulations 2017 states that any plan or project not directly connected with, or necessary to, the management of a European site, but which would be likely to have a significant effect on such a site, either individually or in combination with other plans or projects, must be subject to appropriate assessment of its implications for the European site in view of its conservation objectives.	There is potential for the North Wales RTP to affect SAC, SPA, Ramsar and other designated sites. The North Wales RTP should therefore undertake a HRA screening and appropriate assessment. The IWBA will take account of the findings of an appropriate assessment.	Biodiversity, Water environment

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	Regulation 63 of the Habitats Regulations 2017 states that consent should only be granted for a plan or project once the relevant competent authority has ascertained that that it will not adversely affect the integrity of European sites.		
HM Government (2010) Equality Act 2010	The Equality Act 2010 legally protects people from discrimination in the workplace and in wider society, whilst increasing equality of opportunity. The Act sets out who is protected from discrimination (nine protected characteristics), the types of discrimination under the law and what action one can take if one feels unfairly discriminated against in a range of scenarios, for example, in relation to services, education, premises and employment. Section 149 of the Act sets out the Public Sector Equality Duty ('the Duty'). This requires that public bodies have due regard to the need to: Eliminate discrimination, harassment, victimisation and any other conduct that is prohibited under the Act. Advance equality of opportunity between persons who share a relevant protected characteristic and persons who do not share it; and Foster good relations between persons who share a relevant protected characteristic and persons who do not share it.	The North Wales RTP will have due regard to the Public Sector Equality Duty identifying where any outcomes result in benefits or disbenefits that have disproportionate or differential impacts on protected characteristic groups within local communities.	Population (communities) and Human health
HM Government (2018) The Road to Zero: Next steps towards cleaner road transport and delivering our Industrial Strategy	The Road to Zero Strategy sets out long-term ambitions and policies built around a core mission: to put the UK at the forefront of the design and manufacturing of zero emission vehicles and for all new cars and vans to be effectively zero emission by 2040.	The North Wales RTP must support the policies set out within the strategy.	Climatic factors, Transport.
Environment Act 2021	This UK law sets out the framework for environmental governance, waste and resource efficiency, air quality, water, nature and biodiversity. It establishes the Office for Environmental Protection, environmental targets, producer responsibility, storm overflows biodiversity gain and conservation.	The North Wales RTP must meet or exceed the requirements set out within the Act.	All topics

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
HM Government (2018) A Green Future: Our 25 Year Plan to Improve the Environment	This 25 Year Environment Plan sets out government action to help the natural world regain and retain good health. It aims to deliver cleaner air and water in our cities and rural landscapes, protect threatened species and provide richer wildlife habitats. It calls for an approach to agriculture, forestry, land use and fishing that puts the environment first. The plan commits to sustainable development, clean growth and increased resource efficiency. By adopting this Plan we will achieve: 1. Clean air. 2. Clean and plentiful water. 3. Thriving plants and wildlife. 4. A reduced risk of harm from environmental hazards such as flooding and drought. 5. Using resources from nature more sustainably and efficiently. 6. Enhanced beauty, heritage and engagement with the natural environment. In addition, we will manage pressures on the environment by: 7. Mitigating and adapting to climate change. 8. Minimising waste. 9. Managing exposure to chemicals. 10.Enhancing biosecurity.	The north Wales RTP must meet the objectives and policies set out within the 25 Year Environment Plan.	All topics
Welsh Government (2021) Llwybr Newydd: the Wales transport strategy 2021	The new strategy sets out the vision for how the transport system can help to deliver the priorities for Wales, helping to put Wales on a pathway to creating a more prosperous, green and equal society. The vision is to create an accessible, sustainable and efficient transport system. These are the three headline priorities for the next five years. Priority 1: Bring services to people in order to reduce the need to travel;	This is the primary policy of importance that will shape the North Wales RTP. It must actively support its strategic direction, objectives and priorities to deliver across different transport modes and sectors.	All topics

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	Priority 2: Allow people and goods to move easily from door to door by accessible, sustainable and efficient transport services and infrastructure; Priority 3: Encourage people to make the change to more sustainable transport. The short-term priorities are designed to contribute to the four long-term, well-being ambitions over the next twenty years. These ambitions show how Walsh Government wants transport to contribute to the wider Welsh Government ambitions and to the goals in the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015. The well-being ambitions are: • Good for people and communities (including equality, health, and confidence and safety) • Good for the environment (including greenhouse gas emissions, Biodiversity and ecosystem resilience and waste) • Good for the economy and places in Wales (including Cohesive communities, Innovation, The distribution of goods, Affordability) • Good for culture and the Welsh language (including The Welsh language, Arts, sport and culture and Historic environment)		
Welsh Government (Transport for Wales) (2023) National transport delivery plan 2022 to 2027	This sets out the programmes, projects and policies to deliver Llwybr Newydd, the new Wales transport strategy.	This is a primary policy of importance that will shape the North Wales RTP. It must actively support the programmes, projects and policies within the national delivery plan to ultimately deliver Llwybr Newydd, the new Wales transport strategy.	All topics
Natural Resources Wales Marine Area Statement	This statement is one of a series of seven Area Statements that have been prepared for the whole of Wales to help solve a range of complex challenges that society, and the natural environment, now face.	The North Wales RDP will need to ensure alignment with the need to protect the marine environment and ecosystems and nature-based solutions and adaptation.	Biodiversity Population (communities) and human health

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	The Welsh Marine Area Statement covers the inshore waters of Wales extending out 12 nautical miles and making up 43% of the Welsh territory. The Statement recognises that the seas and coasts offer a number of incredibly valuable natural resources to the people of Wales. With over 60% of the population of Wales living or working at the coast, marine industries including tourism are incredibly important to our economy. The marine area around Wales Is home to a diverse array of species and habitats. The three identified themes include: • Building resilience of marine ecosystems • Nature-based solutions and adaptation at the coast • Making the most of marine planning		Water environment, Economy
Climate Change (Interim Emissions Targets) (Wales) (Amendment) Regulations 2021	These Regulations make amendments to the Climate Change (Interim Emissions Targets) (Wales) Regulations 2018, which set the interim emissions targets under Part 2 of the Environment (Wales) Act 2016. The Act requires Welsh Ministers to meet targets for reducing emissions of greenhouse gasses from Wales. In addition to increase the current 2050 target of 80% lower than the baseline to at least 100% ('net zero') (as outlined in The Environment (Wales) Act 2016 (Amendment of 2050 Emissions Targets), it increases the 2030 and 2040 interim targets to 63% and 89% respectively.	The North Wales RTP should contribute to helping Wales achieve its climate change targets through exploring the use of nature based solutions and low carbon alternatives to help reduce emissions and sequester carbon.	Climatic factors
Welsh Government (2024) Sustainable transport in rural areas: guidance for regional transport planning	This guidance is for local authorities, corporate joint committees (CJCs) and other organisations involved in improving rural transport. Welsh Government want rural communities in Wales to have sustainable and accessible public transport that connects with the services, employment, cultural, social,	The North Wales RTP must be aligned with the shorter and longer term goals within the guidance.	Transport, Population (communities),

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	leisure and education opportunities to enable them to thrive, whilst also meeting our climate change goals. It looks at different ways to meet rural transport needs without relying on the car, including learnings from other countries. It looks at how to make it a reality for rural Wales.		
Welsh Government (2019) Climate Emergency Declaration	In April 2019, the Welsh Environment Minister declared a climate emergency in Wales. The declaration sends a clear signal that the Welsh Government will not allow the process of leaving the EU to detract from the challenge of climate change, which threatens Wales's health, economy, infrastructure and Wales's natural environment.	The North Wales RTP should help reduce the impact of climate change on the environment, society and the economy. It should also explore the use of low carbon alternatives and measures that sequester carbon (such as habitat creation) to help reduce carbon emissions associated with the RTP and its contribution to carbon budgets.	Climatic factors
Environment (Wales) Act (2016)	The Environment (Wales) Act 2016 requires the 'sustainable management of natural resources' and sets out a framework to ensure this is a core consideration in decision making, including the State of Natural Resources Report (SoNARR) and a Natural Resources Policy (NRP). The NRP sets three national priorities for managing Wales's natural resources: • Delivering nature-based solutions • Increasing renewable energy and resource efficiency; and • Taking a place-based approach. The Environment (Wales) Act (2016) also sets a legal target of reducing greenhouse gas emissions in Wales by at least 80% in 2050.	The North Wales RTP should support the sustainable management of natural resources in accordance with the Act.	Biodiversity, Climatic factors , Land use and Landscape , Resources and waste
Historic Environment (Wales) Act 2016	The Historic Environment (Wales) Act 2016 made a number of important amendments to the Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act 1990. This includes in relation to consultation and interim protection, temporary stop notices, extending the scope of urgent works notices, applications for certificates of immunity from listing and heritage partnership agreements.	The north Wales RTP should adhere to the requirements outlined in the Act.	Cultural heritage

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
National Landscape Character Areas (Wales)	The National Landscape Character Areas report recognises landscape character, and the natural resources and cultural heritage that defines them. NLCAs are defined at a broad landscape scale throughout Wales. The descriptive profiles for the 48 individual character areas highlight what distinguishes one landscape from another, with reference to their regionally distinct natural, cultural and perceptual characteristics.	The North Wales RTP should have regard for the influences on the National Landscape Character Areas.	Land use and landscape
Welsh Government (2017) Natural Resources Policy	The focus of this Natural Resources Policy (NRP) is on improving the way Wales manages its natural resources. The three national priorities for the management of Wales's natural resources are: • Delivering nature-based solutions • Increasing renewable energy and resource efficiency and, • Taking a place-based approach.	The North Wales RTP should adhere to the policies set out to help improve the management of natural resources in Wales. This should include through taking a place-based approach to delivering nature-based solutions and increasing renewable energy and resource efficiency.	Biodiversity, Land use and landscape, Resources and waste
Natural Resources Wales (2020) The National Peatland Action Programme 2020-2025	The National Peatland Action Programme is a 5 year plan of peatland restoration in Wales. The National Peatland Action Programme has six priorities: • Peatland erosion • Peatland drainage • Sustainable management of blanket peats • Sustainable management of lowland peats • The restoration of afforested peatlands • The gradual restoration of our highest carbon-peatlands	The North Wales RTP should align opportunities for peatland protection and restoration with those opportunities and priorities identified by the programme.	Land use and Landscape, Biodiversity, Water environment Climatic factors
Natural Resources Wales Flood Risk Management Plan 2023 to 2029: National Overview	This Flood Risk Management Plan outlines NRW's priorities and proposed actions across Wales from 2023 to 2029, for the areas of flooding for which NRW have lead responsibilities. The plan's objective is to reduce the risk to people and communities from flooding from main rivers, reservoirs and the sea. To achieve this, NRW have set out 14 priorities including: • Responding to the climate and nature emergencies by seeking innovative practices, promoting adaptation and preparing for future change.	The North Wales RTP should align with the priorities identified by the plan. This includes through responding to the climate and nature emergencies, creating resilience, promoting and implementing nature-based solutions and implementing opportunities for enhancement and provision of wider benefits, such as to health and wellbeing, biodiversity and the environment.	Climatic factors, Population (communities), Juman health, Water environment, Biodiversity

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• Developing and delivering catchment approaches to reduce flooding and contribute to ecosystem resilience, working with partners and stakeholders where possible and appropriate. • Improving community resilience to current and future flood risk. Working with partners to support communities to become more aware and take action to mitigate their own flood risk. • Seeking and taking opportunities for enhancement to the health and wellbeing of communities, biodiversity and the environment, and the wider benefits they provide, to support NRW's response to the Nature Emergency. • Increasing resilience of flood risk management assets, to reduce the impacts of current and future flood risk. • Promoting, supporting and implementing nature-based solutions where appropriate to reduce the risk and impacts of flooding and to deliver wider ecosystem benefits. • Undertaking our strategic oversight role to understand all sources of flood risk on a national basis to inform investment and optimise how we plan work including with other partners.		
Natural Resources Wales: Our corporate plan to 2030–- Nature and People Thriving Together	This document outlines Natural Resources Wales's mission, values and objectives to help reach the vision of a Wales where nature and people thrive together. The three objectives outlined in the plan are: • Nature is recovering • Resilience to climate change • Minimising pollution through sustainable management of natural resources. These objectives are supported by a series of actions that will be implemented to help achieve them and the overarching vision for 2030.	The North Wales RTP should contribute towards all the goals outlined in the plan, supporting nature to recover, creating communities that are resilient to climate change and minimising pollution. The RTP should incorporate actions outlined in the plan, including measures to protect and restore nature, valuing nature in the decision-making process, reconnecting people and nature, scaling up delivery of nature based solutions, adapting to the risks and impacts of climate change, reducing carbon emissions, making nature and communities resilient to	Air quality, Biodiversity, Climatic factors , Ground conditions (geology and soils), Land use and landscape, Population (communities), Human health, Resources and waste, Water environment

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
		climate change and taking action to minimise pollution.	
Welsh Government (2024) Planning Policy Wales (PPW) Edition 12 (2024)	PPW sets out the land use planning policies of the Welsh Government. The primary objective of PPW is to ensure that the planning system contributes towards the delivery of sustainable development and improves the social, economic, environmental and cultural well-being of Wales, as required by the Planning (Wales) Act 2015, the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015 and other key legislation and resultant duties such as the Socio-economic Duty. PPW themes include: • Strategic & Spatial Choices • Active & Social • Productive & Enterprising • Distinctive & Natural The PPW sets out the need to for greater protection and enhancement of the environment. This includes green infrastructure assets and networks, including through undertaking green infrastructure assessments, providing net benefit for biodiversity, and greater protection of designated sites. It also sets out the 'Sustainable transport hierarchy', to guide decisions about new infrastructure and give priority to walking and cycling and public transport followed by ultra-low emissions and finally private vehicles.	The North Wales RTP should adhere to the land use planning policies set out in the PPW. This should include protecting and enhancing the environment, supporting the creation of accessible and healthy environments and green infrastructure, promoting economic activity and helping to unlock land for development.	All topics
Welsh Government (2017) Planning Policy Wales Technical Advice Note 24: The Historic Environment	The purpose of this Technical Advice Note (TAN) is to provide guidance on how the planning system considers the historic environment during development plan preparation and decision making on planning and Listed Building (LBC) applications. This TAN provides specific guidance on how the following aspects of the historic environment should be considered: • World Heritage Sites • Scheduled monuments • Archaeological remains	The North Wales RTP should implement best practice guidance outlined int the TAN to ensure heritage assets are protected and enhanced, including built assets, historic landscapes and buried archaeology.	Cultural heritage, Land use and landscape

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• Listed buildings • Conservation areas • Historic parks and gardens • Historic landscapes • Historic assets of special local interest		
Technical Advice Note 15: Development and Flood Risk	The TAN provides technical guidance which supplements the policy set out in Planning Policy Wales in relation to development and flooding. It advises on development and flood risk as this relates to sustainability principles and provides a framework within which risks arising from both river and coastal flooding, and from additional run-off from development in any location, can be assessed.	The North Wales RTP should aim to reduce the impacts of flooding on at risk communities, infrastructure and development. It should also incorporate measures to increase land available that is suitable for development, in line with the criteria and guidance outlined in the advice note.	Water environment, Ground conditions (geology and soils)
Technical Advice Note 5: Nature Conservation and Planning	The Technical Advice Note provides advice about how the land use planning system should contribute to protecting and enhancing biodiversity and geological conservation. This includes advice on sustainability appraisal and the strategic environmental assessment of development plans.	The North Wales RTP should implement best practice guidance outlines in the TAN to help ensure biodiversity is protected and enhanced. This includes providing biodiversity net gain and implementing measures to help species and habitats be more resilient to the effects of climate change.	Biodiversity, Ground conditions (geology and soils)
Welsh Government (2019) Prosperity for All: A Climate Conscious Wales	Prosperity for all: A Climate Conscious Wales is the Welsh Government's 5 year plan to adapt to the impacts Wales may face from climate change. The document aims to raise awareness of climate adaptation and offers knowledge and best practice to improve climate resilience.	The North Wales RTP should incorporate climate resilience.	Climatic factors, Population (communities) and Human health
The Air Quality Standards (Wales) Regulations 2010	The ambient air quality standards and objectives are given statutory backing in Wales through the Air Quality Standards (Wales) Regulations 2010. These Regulations seek to control human exposure to pollutants in outdoor air to protect human health and the environment by requiring concentrations to be within specified limit values. These Air Quality Standards Regulations set 'limit values', 'target values' and 'long-term objectives' for ambient concentrations of the pollutants	The North Wales RTP should adhere to The Air Quality Standards (Wales) Regulations, minimising air pollutions for the full lifecycle of interventions and their indirect impacts as well.	Air Quality, Biodiversity, Population (communities) and Human health
Welsh Government (2021) Future Wales: The National Plan 2040	The National Plan 2040 outlines the Welsh Government's twenty year plan for shaping the future growth and development of Wales. The development plan includes a strategy for addressing key national priorities through the	The North Wales RTP should support Welsh Government's National Plan. This includes supporting sustainable growth, investing in infrastructure to mitigate the impacts of	All topics

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	planning system including sustaining and developing a vibrant economy, achieving decarbonisation and climate resilience, developing strong ecosystems and improving the health and well-being of communities. The plan sets out 11 goals for the next 20 years. These include: • A Wales where people live and work In connected, inclusive and healthy places that everyone can be a part of. • A Wales where places manage natural resources and reduce pollution. • A Wales where there are biodiverse, resilient and connected ecosystems. The plan supports "growth of the right thing”" i.e. development in town and city centres that supports people's health and wellbeing such as green infrastructure, and "more green infrastructure" to protect and enhance biodiversity. Plans should value and protect nature, find areas to protect or turn into places for ecosystems and include more green infrastructure. Policies include: • Policy 1 – Where Wales will grow • Policy 2 – Shaping Urban Growth and Regeneration – Strategic Placemaking • Policy 3 – Supporting Urban Growth and Regeneration – Public Sector Leadership • Policy 8 – Flooding • Policy 9 – Resilient Ecological Networks and Green Infrastructure • Policy 15 – National Forest • Policy 25 – Regional Growth Areas – Mid Wales • Policy 26 – Growing the Mid Wales Economy	flooding, promoting the use of nature based solutions, enhancing biodiversity, increasing woodland cover and supporting the economic growth of North Wales.	
Welsh Government (2020) The Nature	The Nature Recovery Action Plan for Wales has been refreshed to take into account the growing evidence around	The North Wales RTP should positively contribution to each of the objectives of the	Biodiversity, Climatic factors

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
Recovery Action Plan for Wales 2020 - 21	the scale of the loss of biodiversity and the changing policy context in Wales. This includes the legislative framework and the Natural Resources Policy, the expected impacts of the UK's exit from the EU, the escalating ecological crisis and the need to respond urgently to that alongside the response to the climate emergency. The refreshed plan has five themes for action: • Aligning the responses to the climate emergency with the biodiversity crisis • Addressing the post EU exit funding gap for Agri-environment measures • Providing spatial direction for targeting action for biodiversity • Improving the condition of the Protected Sites Network • Exploring new and sustainable funding mechanisms for biodiversity action.	NRAP, including through embedding biodiversity in decision making, safeguarding species and habitats of principal importance, increasing resilience and restoring natural habitats, talking pressure on habitats.	
National Assembly for Wales (2015) Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015)	This primary legislation focuses on improving the social, economic, environmental and cultural well-being of Wales. The Act sets out the following seven goals, and makes clear that the listed public bodies must work to achieve all of them: • A Prosperous Wales – low carbon society, recognising planetary limits, efficient use of resources. • A Resilient Wales – maintain and enhance biodiverse natural environment, healthy functioning ecosystems that support resilience and adaptability. • A More Equal Wales – fulfilled potential no matter the background or circumstances. • A Healthier Wales – physical and mental well-being maximised. • A Wales of Cohesive Communities – attractive, viable, safe and well-connected communities.	The North Wales RTP must actively support the seven goals outlined in the Act. This should include incorporating measures to enhance the natural environment, support wellbeing and reduce inequalities, create safe communities and protect Welsh heritage.	All topics

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• A Wales of Vibrant Culture and Thriving Welsh Language – promote and protect Welsh language, heritage and culture. • A Globally Responsible Wales – positive contribution to global well-being. The Act requires public bodies to implement five key ways of working in its future decision making: looking to the long-term; taking an integrated approach; involving a diversity of the population; working with others in a collaborative way; and understanding the root causes of issues to prevent them from occurring.		
Welsh Government (2018) Woodlands for Wales: Strategy	The strategy outlines Welsh Government's vision and targets for Wales's trees, woodlands and forest. It is built around four strategic themes: • Responding to climate change • Woodlands for people • A competitive and integrated forest sector • Environmental quality The strategy acknowledges that woodlands and trees can contribute to water and soil management at a local and catchment level.	The north Wales RTP should consider the goals of this plan when exploring afforestation interventions, ensuring that woodland creation is guided by the objectives in this strategy and by the need to protect semi-natural habitats, historic features and characteristic landscapes.	Biodiversity, Ground conditions (soil and geology), Population (communities), human health, Resources and waste, Water environment, Climatic factors.
Welsh Government (2023) Town centres: position statement	Two thirds of Wales's population live in towns or cities with more than 10,000 people. This statement sets out the challenges faced by towns as well as the actions the Welsh Government will take to set the foundations for change and enable local delivery to develop its town centres as locations for a range of services, economic enterprise, employment and to be connected communities. Since the publication of Future Wales in 2021, Town Centre First has been a development plan policy requirement in Wales. It is also a cross cutting principle embedded in the Wales Infrastructure Investment Strategy.	The north Wales RTP should aim to deliver on the policies set out in the position statement to address the challenges faced by town centres and help to reinvigorate them.	Transport, Economy, Population (communities)

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
National Assembly for Wales (2011) Welsh Language (Wales) Measure 2011	The Welsh Language (Wales) Measure 2011 (the Measure) modernises the legal framework regarding the use of the Welsh language in the delivery of public services. It includes provision about the official status of the Welsh language and establishes the office of the Welsh Language Commissioner.	The North Wales RTP should contribute towards the future well-being of the Welsh language.	Population (communities), Cultural heritage
National Assembly for Wales (2011) Rights of Children and Young Persons (Wales) Measure 2011	A MEASURE of the National Assembly for Wales to make provision for and in connection with giving further effect in Wales to the rights and obligations set out in the United Nations Convention on the Rights of the Child; and for connected purposes.	The North Wales RTP should fully consider the rights and obligations set out in the United Nations Convention on the Rights of the Child and the Rights of Children and Young Persons (Wales) Measure 2011.	Population (communities)
Welsh Government (2020) The Clean Air Plan for Wales; Healthy Air, Healthy Wales (updated 2023)	The aim of the Clean Air Plan for Wales is to improve air quality and reduce the impacts of air pollution on human health, biodiversity, the natural environment and the economy. This Plan supports delivery of commitments under Prosperity for All: the national strategy. In particular, 'reducing emissions and delivering vital improvements in air quality' to support 'healthier communities and better environments'. It includes ambitions to meet and where possible exceed requirements set down in UK and international guidance and legislation. The Plan sets out a 10-year pathway to achieving cleaner air. It is structured around four core themes, with actions to enable collaborative approaches to reducing air pollution. • People: Protecting the health and well-being of current and future generations • Environment: Taking action to support our natural environment, ecosystems and biodiversity • Prosperity: Working with industry to reduce	The North Wales RTP should support delivery of the actions and commitments within the Clean Air Plan.	Air quality, Population (communities), Human health Biodiversity, Climatic factors, Economy, Land use and landscape

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	emissions, supporting a cleaner and more prosperous Wales • Place: Creating sustainable places through better planning, infrastructure and transport. The themes were designed through the lens of the Well-being of Future Generations Act to enable collaborative and integrated approaches to improving air quality, across a range of policy areas and sectors. The timescales for delivering actions are framed within three Senedd periods, short term: 2020 to 2021, medium term: 2021-26 and longer term: 2026-2031.		
Welsh Government (2021) Wales Infrastructure Investment Strategy 2021	The Wales infrastructure investment strategy 2021 (WIIS) sets out the Welsh Government's 10 year vision of the outcomes that investment in infrastructure should enable. There are several cross cutting principles, including tackling the climate and nature emergency, embedding social justice, resilience to future trends. It also focusses on Environmental Well-Being, Social Well-Being, Economic Well-Being and Cultural Well-Being.	The North Wales RTP should support delivery of the principles and commitments within the Strategy.	Climatic factors, Economy, Biodiversity, Population (communities) and Human health
Welsh Government (2021) Active Travel Act Guidance	Active travel is a key priority in the Welsh Transport Strategy – Llwybr Newydd – and is identified at the top of the sustainable transport hierarchy that guides all of Wales's transport activities.	The Wales RTP should prioritise Active Travel in accordance with the vision and priorities set out in the Guidance.	Population (Communities), Human Health
Transport for Wales Climate adaptation and resilience plan	This plan supports Welsh Government to create a "Resilient Wales" by ensuring TfW networks are adapted to withstand the impacts of future climate change. Creating resilience will underpin the successful delivery of the six other well-being goals, set out in the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015	The North Wales RTP must ensure the existing network and any new infrastructure is resilient to future climatic conditions.	Climatic factors, Transport
Welsh Government (2018) Noise and Soundscape Action	Under the Environmental Noise Regulations, the Welsh Ministers have an obligation to draw up action plans for places near major roads and major railways, and for	The North Wales RTP should contribute to minimising noise associated with transport, especially at the most sensitive locations.	Noise, Population (communities), Human health

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
Plan for Wales 2018-2023	agglomerations. The Regulations apply to environmental noise to which humans are exposed in particular in built-up areas, in public parks or other quiet areas in an agglomeration, and near schools, hospitals and other noise-sensitive buildings and areas. The noise action plan for Wales sets out what Welsh Government is doing to manage the impact of noise, and is updated every 5 years. It contains the following sections of particular relevance: • Integrating noise and air quality policy • Planning for new development • Tranquil green space in the built environment • Road traffic noise in Wales • Railway noise in Wales Note that a new Soundscape Action Plan for Wales for the period 2023-2028 is out for consultation at the time of this review)		
Welsh Government (2023) Draft Noise and Soundscape Plan for Wales 2023-2028	(consultation document June 2023) The Noise and Soundscape Plan 2023-2028 is Wales's national strategy on soundscapes, meaning the sound environment as perceived or experienced and/or understood by a person or people, in context. The Plan contains various policies. The following Sections are of particular relevance: • Section 3 Considering soundscapes when planning new development • Section 4 Considering soundscapes in air quality management • Section 5 Considering soundscapes as we decarbonise our society • Section 6 Natural soundscapes • Section 7 Managing the sounds of transportation	The North Wales RTP should align with the Soundscape Plan in relation to transportation noise. The North Wales RTP could contribute towards reducing transportation noise, for example by promoting electric vehicles and trains, which are much quieter than traditional engines.	Noise, Population (communities), Human health, Air quality, Climatic factors, Transport

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• Section 10 Welsh Government priorities for the next five years (including Planning, Air quality and Transport)		

4. Regional plans, programmes and protection objectives

Table A.3 Regional plans, programmes and sustainability objectives

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
North Wales			
Natural Resources Wales (NRW) Forest Resource Plans (for North West Wales and North East Wales (for named forests))	The forest resource plans are core management documents used on the Welsh Government's Woodland Estate. They lay out proposals for the future management of a woodland in accordance with current policy and practice. The plans are forest-specific and outline objectives for their management and opportunities such as those in relation to timber production, biodiversity, habitat creation and restoration, water quality, flood risk, heritage, landscape and recreation.	The North Wales RTP should align with the relevant Forest Resource Plans and objectives identified for the forests located within the plan area and incorporate those opportunities identified in the plans, where appropriate, as part of the strategy.	Biodiversity, Ground conditions (geology and soils), Population (communities), Human health, Resources and waste, Water environment, Land use and landscape, Climatic factors, Cultural heritage
Natural Resources Wales North East Wales Area Statement and North West Wales Area Statement	Area Statements outline the key challenges facing that particular locality, what can be done to meet those challenges, and how-to better manage natural resources for the benefit of future generations. The Statements are a response to the Natural Resources Policy (2017). The role of the Area Statements are to coordinate existing measures and enable new initiatives. The North East Wales Area Statement covers the counties of Denbighshire, Flintshire and Wrexham and outlines five themes: • Climate emergency: resilience and adaptation • Develop and improve urban/rural green infrastructure • Increasing woodland cover for social, environmental and economic benefits • Promoting the resilience of ecosystems in maintaining and enhancing biodiversity	The North Wales RTP should incorporate measures to help tackle the challenges identified in the Area Statements and climate change more broadly, incorporating measures identified in the statements.	Climatic factors, Air quality, Biodiversity, Economy, Ground conditions (geology and soils), Land use and landscape, Population (communities), Human health, Resources and waste, Water environment

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• Protecting water and soil through farming and sustainable land management The North West Wales Area Statement covers extensive upland and coastal areas, together with intervening lowlands and settlements, including Snowdonia National Park, Conwy, the Llŷn Area of Outstanding Natural Beauty (AONB) and the Isle of Anglesey, whose coast is mostly included in the Anglesey AONB. Two crosscutting themes were identified as: • Ways of working; and • Climate and nature emergency Other themes include: • Reconnecting people with nature • Encouraging a sustainable economy • Supporting sustainable land management • Opportunities for resilient ecosystems Each theme outlines what success would look like and outlines further opportunities and projects to deliver the themes.		
Welsh Government (2022) North Wales Regional Economic Framework	The stated mission of the framework is to start creating innovative opportunities to ensure we protect and enhance our natural environment whilst also allowing communities to thrive. The framework is based on the principles of a Wellbeing economy (social and community wellbeing, the low carbon and low emissions economy and the experience economy). It identifies the following priorities, framed in the context of a whole systems approach to facilitate decarbonisation of the economy, adapting and mitigating to climate change and to improve the resilience of ecological networks:	The North Wales RTP should incorporate measures to help support the priorities identified in the framework, incorporating measures identified.	Climatic factors, Air quality, Biodiversity, Economy, Ground conditions (geology and soils), Land use and landscape , Population (communities), Human health Resources and waste, Water environment

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	1. Skills & Workforce 2. Investment in magnets, hubs, supply chains, research and development, innovation and Entrepreneurship 3. Balanced support for indigenous and inward investors 4. Language, culture, place & heritage 5. Foundational Economy and a vibrant Micro / SME base. 6. Empowering communities for the benefit of our future generations 7. Connectivity (transport and digital) 8. Leverage benefits of public sector 9. Low carbon energy 10. Food and Drink Industry		
North Wales Economic Ambition Board (2016) A Growth Vision for the Economy of North Wales	This is a single, joined-up vision for economic and employment growth for North Wales. It will be achieved through collaboration and partnership working, with a strong private sector involvement and a "Team North Wales" approach, building close economic relationships with neighbouring areas. It will also create the conditions to support the delivery of the UK Governments' National Infrastructure priorities in North Wales, particularly Wylfa Newydd (nuclear power station) and the rail modernisation project from Crewe to Holyhead, which will include electrification. Our ambition for North Wales in 2035 is put forward in section 2, with sections 3 and 4 setting out our Strategy and Action Plan of projects to deliver growth and enable the private sector to invest and boost productivity.	The North Wales RTP should incorporate measures to help support the ambition for North Wales in 2035 and take account of the Strategy and Action Plan of projects set out.	Economy, Transport, Population (communities), Human health, Land use and landscape
Natural Resources Wales Flood Risk Management Plan: North East Wales Place	This document forms part of the Wales-wide Flood Risk Management Plan (FRMP) and sets out more detailed information in relation to the North East Wales place region, which covers the Local Authorities of Denbighshire, Flintshire and Wrexham.	The North Wales RTP should support the delivery of the plan through incorporating measures to reduce flood risk to those communities and assets identified as at risk and aligning with the delivery plan for the area.	Economy, Infrastructure, Transport, Population (communities), Human health, Water environment, Land use and landscape, Ground

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	It identifies six communities most at risk of flooding within the region. In addition to this, it also highlights transport infrastructure, agricultural land and environmental designations at risk of current and future flooding. The document outlines a delivery plan for the area help manage the risk of flooding.		conditions (geology and soils)
Natural Resources Wales Flood Risk Management Plan: Northwest Wales Place	This document forms part of the Wales wide Flood Risk Management Plan (FRMP) and sets out more detailed information in relation to the Northwest Wales place region, which covers the Local Authorities of Conwy, Isle of Anglesey and Gwynedd. It identifies six communities most at risk of flooding within the region. In addition to this, it also highlights transport infrastructure, agricultural land and environmental designations at risk of current and future flooding. The document outlines a delivery plan for the area help manage the risk of flooding.	The North Wales RTP should support the delivery of the plan through incorporating measures to reduce flood risk to those communities and assets identified as at risk and aligning with the delivery plan for the area.	Economy, Infrastructure, Transport, Population (communities), Human health, Water environment, Land use and landscape, Ground conditions (geology and soils)
North Wales Joint Local Transport Plan 2015 (adopted 2015)	The vision statement for the Plan is: "The North Wales Local Authorities aim to remove barriers to economic growth, prosperity and well-being by delivering safe, sustainable, affordable and effective transport networks." The Plan also includes a wide range of schemes and interventions for delivery. Section Two: provides a review of the policies and priorities established for the region; Section Three: sets out the vision for the LTP; Section Four: sets out the issues and opportunities for transport in North Wales (including issues related to climate change, connectivity, and the economy and jobs);	The vision, outcomes and high-level interventions from the LTP should be reviewed during the process of development the North Wales RTP.	Climatic factors, Economy, Transport, Infrastructure, Population (communities), Human health,

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	Section Five: establishes the outcomes sought and the higher level interventions and schemes to achieve the outcomes; Section Six: provides the five year programme of schemes for 2015-2020 to deliver each higher level intervention; Section Seven: provides an indicative programme of schemes for 2020-2030 and an overview of medium and longer term interventions; Section Eight: considers the statutory checks that have been undertaken as part of the preparation of the plan; Section Nine: identifies the process of consultation undertaken to develop the LTP; and Section Ten: sets out the framework for monitoring and evaluation.		
Llŷn Peninsula Area of Outstanding Natural Beauty (AONB) Management plan 2015-2020	The Llŷn Peninsula is a natural extension of Snowdonia. Around a quarter of the peninsula is an AONB which includes superb, unspoilt coastal scenery, long-extinct volcanic peaks and Iron Age forts. The special qualities of the Llŷn AONB include: • Landscape and coast • Tranquillity and a clean environment • A wealth of wildlife • The Historic environment • The Welsh Language and Culture • People and close-knit communities • Local produce and rural businesses • Rights of way and access The four basic principles are defined as:	The North Wales RTP must take account of and actively support the visions and principles set out in regard to the special qualities of the AONB. It should also increase accessibility to the AONB.	Air quality, Biodiversity, Climatic factors, Economy, Infrastructure, Transport, Population (communities), Human health,Land use and landscape, Cultural heritage, Ground conditions (geology and soils), Water environment, Noise, Resources and waste

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• Preserve, maintain and where appropriate restore features which make Penrhyn Llŷn special and unique. • Take steps to promote sustainable development and prepare for future climate change. • Identify, promote and develop an appreciation of the environmental services and benefits provided by AONB. • Support the people and communities who work and live in Llŷn and encourage involvement in AONB activities and the area's future.		
Anglesey AONB Management Plan 2023-2028	Most of Anglesey's coast, from South Stack in the west to Puffin Island in the east, is an AONB. The AONB contains many habitats which have statutory protection because of their nature conservation value. The management plan sets out the vision, five key themes, key features of the AONB and key drivers for change. Features of the Anglesey AONB which define its designation status are: • Coastal landscape / seascape features • Traditional agricultural landscape features • Geological and geomorphological features The special qualities of the Anglesey AONB which define its designation status: • Expansive views / seascapes • Peace and tranquillity • Islands around Anglesey • Broadleaved woodlands • Lowland coastal heath • Species-rich roadside verges	The North Wales RTP must take account of and actively support the special qualities of the AONB and the main objectives of the plan. It should also increase accessibility to the AONB.	Air quality, Biodiversity, Climatic factors, Economy, Infrastructure, Transport, Population (Communities), Human health,Land use and landscape, Cultural heritage, Ground conditions (geology and soils), Water environment, Noise, Resources and waste

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	• Ecologically important coastal and wetland habitats (including rocky shores, mudflats and estuaries, saltmarshes, beaches and dunes • Built environment including conservation areas and listed buildings • Archaeology and ancient monuments / historic landscapes, parks and gardens • Rural agricultural / coastal communities • Welsh language • Soil, air and water quality • Public rights of way network • Accessible land and water Its six main objectives include: • The Welsh Language • Social Care and Wellbeing • Education • Housing • Economy • Climate Change		
Clwydian Range and Dee Valley draft AONB Management Plan 2020-2025	At its heart is the Clwydian Range, a 21-mile chain of hills stretching from Prestatyn to Llangollen on the lively River Dee. The special qualities and features of the AONB are identified as: • Landscape Character and Quality • Habitats and Wildlife • Historic Environment • Access Recreation and Tourism • Culture and People The Management Plan sets an agenda for responding to the challenges facing the AONB during the 2020-2025 plan period in the context of protecting the Special Qualities and Features under the four themes (Nature, Landscape and	The North Wales RTP must take account of the special qualities of the AONB and the main objectives and actions of the plan. It should also increase accessibility to the AONB.	Air quality, Biodiversity, Climatic factors, Economy, Infrastructure, Transport, Population (Communities), Human health,Land use and landscape, Cultural heritage, Ground conditions (geology and soils), Water environment, Noise, Resources and waste

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	Heritage, The Changing Climate, Recreation, Health & Wellbeing, and The Rural Economy). Each theme section sets out the context within the introduction. The Principle Aims establishes the high level objectives for the theme in the face of pertinent drivers during the 2020-2025 plan period. A number of actions are set to achieve each objective.		
North Wales Growth Deal Bid	In December 2017 the North Wales Growth Board (a partnership of Local Authorities and wider partners e.g. Higher Education, Further Education and The North Wales Mersey Deeside Business Council) submitted a Growth Deal application to the Welsh and UK Governments for £383m project funding for North Wales. The proposals will act as a catalyst for a total investment of £1.3 billion in the North Wales economy. It is expected that over 5,000 jobs could be created from the potential investments within the Growth Deal in the areas of technology and innovation, sites for business, digital connectivity, skills, transport and Business support. The North Wales Economic Ambition Board has been successful in securing a commitment of £240m from the Welsh and UK Governments. The Growth Deal agreement was signed in December 2020. Work will now begin on the five programmes that make up the £1bn Deal led by the North Wales Economic Ambition Board. The Government funding will be received annually over the next 15 years (by 2036) as projects receive Full Business Case approval. The private and public sector will work collaboratively to attract additional funding that will make up the £1 billion total.	The commitment to the Growth Deal and subsequent implications will need to be fully considered to ensure that the potential opportunities arising from it are maximised.	Transport, Economy, Infrastructure, Population (community), Human health

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	By delivering the Growth Deal's five programmes by 2036, the portfolio will: • build on regional strengths in manufacturing and low carbon energy • target digital innovation and infrastructure to better connect the region • invest in key sites and premises for the developer market • enable innovation to boost productivity • support key industries in tourism and agriculture to develop for the future The stated aims are: • To build a more vibrant, sustainable and resilient economy in North Wales. • To build on our strengths, to boost productivity while tackling long-term challenges and economic barriers to deliver inclusive growth. • To promote growth in a scalable, inclusive and sustainable way, in line with the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015.		
Ambition North Wales (ANW) Annual Report	This report provides and overview of annual progress in implementing the Growth Deal – the 15-year agreement with the Welsh and UK Governments—to sustainably develop North Wales and enhance economic, social, and environmental wellbeing.	The North Wales RTP should ensure alignment with the Plans set out in the report, especially in relation to transport and skills.	Population (communities), Human health, Transport, Economy, Infrastructure
Plans for new nuclear developments at Trawsfynydd and Wylfa	If the sites in north Wales are chosen to be a part of the next generation of nuclear reactors, this could bring tens of thousands of additional jobs to the area. The Committee's report is urging the Welsh Government to be ready to ensure there are maximum benefits to the Welsh economy if the decision to go ahead with nuclear in north Wales is made.	The decision by UK Government on the future of nuclear development is still pending at the time of review. The North Wales RTP should continue to monitor development and take into account any relevant decisions.	Population (communities), Human health, Economy
Plans for a new National Park in North Wales	Natural Resources Wales are considering plans for the creation of a new National Park around the existing Clwydian Range and Dee Valley Area of Outstanding	The plans are still developing at the time of review. The North Wales RTP should continue	Biodiversity, Cultural heritage, Land use and Landscape, Population

Document name	Contents and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appraisal topics
	Natural Beauty (AONB) and potentially down into north Powys to include landmarks such as the Lake Vyrnwy reservoir. Ultimately, it will be down to the Rural Affairs Minister to make a decision on whether to give the new park the go-ahead. The Welsh government aim is for this to happen before the next election in 2026.	to monitor development and take into account any relevant decisions.	(communities), Human health

5. Local plans, programmes and protection objectives

Table A.4 Local plans, programmes and sustainability objectives

Document name	Contents, context and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appra
Gwynedd and Isle of Anglesey			
Anglesey and Gwynedd Joint Local Development Plan 2011 - 2026	This joint development plan sets out the strategy and aims for development and land use for the two councils with a strong cross-boundary relationship in terms of function, economy, infrastructure and policy. The plan will be used to determine which development will receive permission in the future by the councils. Key joint issues were: jobs, Wales Spatial Plan (2008), Anglesey Energy Island Programme, road and railway networks, housing market areas, shopping, infrastructure, landscape. The development plan includes provision in its policies and proposals for sustainable development, with the economy an important part of the strategy.	The North Wales RTP should see that the goals of this joint plan are incorporated, where appropriate and relevant.	Air quality, Biodiversity, Climatic fa Land use and Landscape, Populatio
Isle of Anglesey County Council (2022) Anglesey and Gwynedd Replacement Joint Local Development Plan (Review Report)	The review report looks at all the evidence relevant to the Joint LDP and reaches a conclusion about the type of review that will be followed. It does not detail any changes to be made to the plan. The Draft Review Report was subject to a 6 week public consultation period between 5 November to 20 December 2021. The report identifies the following most relevant issues that need consideration: • Plans for Wylfa Newydd (NSIP) and associated National Grid connection lines (separate NSIP) • Covid Pandemic • Brexit • Phosphate • Biodiversity	The North Wales RTP should take account of all relevant issues documented within the report and the policies, strategic objectives and vision for the new LDP.	All topics

Document name	Contents, context and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appra
	Plan policies: • Growth Management and Development – Safe, Healthy, Distinctive and Vibrant Communities (including Sustainable transport, development and accessibility) • Growth Management and Development – Sustainable living (including Sustainable Development and Climate Change, renewable technology and managing coastal change) • Growth Management and Development – Economy and Regeneration		
Isle of Anglesey County Council (2019) North Anglesey Economic Regeneration Plan (April 2019)	The Regeneration Plan identifies a number of proposals for action and investment in North Anglesey to help the area respond to the recent announcements, and to drive economic revitalisation across the area up to 2026. This coincides with the lifetime of the Statutory Anglesey and Gwynedd Joint Local Development Plan (JLDP). The aim of the Regeneration Plan is to provide a clear strategy that – following implementation and further progression over the coming years – will deliver significant improvements to the wellbeing of the area and deliver lasting benefits.	The North Wales RTP should take account of the strategy documented within the Plan.	Economy, Transport, Infrastructure
Gwynedd and Anglesey Local Well-being Plan 2023-2028	The Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015 requires local authorities to prepare a Well-being Plan. The Plan contains nine main messages: 1. The need to maintain a healthy community spirit. 2. The importance of protecting the natural environment. 3. Understand the impact of demographic changes. 4. Protect and promote the Welsh language. 5. Promote the use of natural resources to improve health and well-being in the long term. 6. Improve transport links to enable access to services and facilities. 7. The need for high quality jobs and affordable homes for local people.	The Gwynedd and Anglesey Well- being Plan, including any action plan must be monitored to ensure consistency of purpose and content	Population (communities), Human Transport, Biodiversity, Land use and landscap

Document name	Contents, context and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appra
	8. The impact of poverty on well-being. 9. Ensure that all children have the opportunity to succeed. The plan sets out 2 well-being objectives of 'thriving and long-term prosperous Communities' and 'Healthy and independent Residents with a good standard of life'. Six priorities have been identified to achieve both well-being objectives.		
Plans of the Anglesey Freeport	Stena Line and the Isle of Anglesey County Council have announced the submission of the Outline Business Case (OBC) for Anglesey Freeport, a transformative project poised to stimulate economic growth and create numerous job opportunities across Anglesey and North Wales. The OBC, submitted to both the UK and Welsh Governments, contains extensive details of how Anglesey Freeport plans to operate, as well as defining the specified tax and initial customs locations which will lie within the Freeport boundary. The proposals within the OBC build on the two core defining missions of Anglesey Freeport: • Increasing the volume of trade through the Port of Holyhead (Britian's second largest roll on/roll off port) and revitalising the "GB Landbridge" – connecting the island of Ireland to mainland Europe; and • Attracting regional, national and global investment into the Freeport's key tax and custom sites, in particular from the low carbon energy sector, aligning with the existing Energy Island Programme.	The North Wales RTP should maximise opportunities to support the plans of the Anglesey freeport	Population (communities), Transport, Economy, Infrastructure
Wrexham			
Wrexham County Borough Council (2023) Wrexham	This Local Development Plan provides a long-term land use and development strategy, focused on achieving sustainable development and will guide development for housing,	The North Wales RTP should give due regard to the vision, objectives and policies outlined in the plan and	Air quality, Biodiversity, Climatic fa Land use and landscape, Population

Document name	Contents, context and main sustainability objectives	Relationship to the North Wales Regional Transport Plan (RTP)	Links to Integrated Well-being Appra
Local Development Plan 2 (LDP2) 2013 to 2028	employment, retail and other uses. Once adopted, the policies set out will be used to decide on planning applications and safeguard areas of land requiring protection of enhancement. The focus areas of the plan are housing, open space, employment, community, transport and education.	how they scheme may impact these and ensure that it adheres to relevant policies (once adopted).	
Wrexham County Borough Council (2005) Wrexham Unitary Development Plan 1996 - 2011	The Plan covers the administrative area of the Wrexham County Borough Council. The strategy outlines the Council's broad intention for development in different areas and provides a framework for the more specific policies and proposals. Specific policies are outlined in the document, which expand on the strategic vision for the County Borough and provide detailed guidance for the development and other use of land.	The North Wales RTP should give due regard to the vision, objectives and policies outlined in the plan and how the RTP may impact these and ensure that it adheres to relevant policies.	All topics
Conwy			
Conwy County Borough Council (2013) Conwy Local Development Plan 2007-2022 (adopted October 2013)	The Plan sets out the key challenges facing Conwy, identifies the Vision, Objectives and the Spatial Strategy for development in the area over the period 2007 to 2022. A key purpose of the Plan is to afford protection to the natural and built environment. It includes the vision that the communities of Conwy will be more sustainable and offer a higher quality of life.	The North Wales RTP should give due regard to the vision, objectives and policies outlined in the plan and how the RTP may impact these and ensure that it adheres to relevant policies.	All topics
Conwy & Denbighshire Public Services Board (2022) Conwy Local Well-being Plan (2023-2028)	Our Local Well-being Plan was approved in March 2023 and sets out the local objectives we as a Board will take to improve the economic, social, cultural and environmental well-being for the area. We will focus on making Conwy and Denbighshire a more equal place with less deprivation. We have also identified 4 key themes to support our main objective, these include – • Well-being – Communities are happier, healthier and more resilient in the face of challenges, such as	The North Wales RTP should give due regard to the well-being objectives identified.	Population (communities), Human health

	the Climate Change and Nature Emergency, or the rising cost of living. • Economy – There is a flourishing economy, supported by a skilled workforce fit for the future. • Equality – Those with protected characteristics face fewer barriers. • Housing – There is improved access to good quality housing.		
Denbighshire			
Denbighshire County Council (2013) Denbighshire County Council Local Development Plan 2006 – 2021 (Adopted June 2013)	The Local Development Plan (LDP) sets out the proposals and policies for future development and use of land in Denbighshire. It sets out the Plan Vision, Issue and objectives and LDP policies under the key themes: • Respecting Distinctiveness • Building Sustainable Communities • Promoting a Sustainable Economy • Valuing Our Environment • Achieving Sustainable Accessibility	The North Wales RTP should give due regard to the vision, objectives and policies outlined in the plan and how the RTP may impact these and ensure that it adheres to relevant policies.	All topics
Flintshire			
Flintshire County Council (2023) Flintshire Local Development Plan 2015-2030 (Adopted January 2023)	The LDP sets out strategic and detailed policies, under the following themes: • Creating Sustainable Places and Communities • Supporting a Prosperous Economy • Meeting Housing Needs • Valuing the Environment	The North Wales RTP should give due regard to the strategic and detailed policies outlined in the plan and consider how the RTP may impact these and ensure that it adheres to relevant policies.	All topics
Flintshire and Wrexham Public Services Board () Our Well-Being Plan 2023 – 2028	Based on what we have learned over the last few years, from the COVID-19 pandemic and using evidence and data to guide us, we have produced two broad well-being objectives, which will help us all to work together to tackle inequality and improve well-being: • Build flourishing communities by reducing inequalities across environment, education, employment, income and housing.	The North Wales RTP should contribute to the well-being objectives of the Plan.	Population (communities), Human health

	• Improve community well-being by enabling people of all ages to live healthy and independent lives. Our well-being objectives have then allowed us to identify six outcomes where we really want to improve well-being under three key themes: Children and Young People, Our communities and Where we work.		
Plans of the Wrexham and Flintshire Investment Zone	Welsh Government has backed plans to create an £80 million Investment Zone in Flintshire and Wrexham, one of 12 Investment Zones across the country. It is believed it would leverage an additional £1.7 billion of investment for the area and help create thousands of new jobs.	The North Wales RTP should maximise the opportunities in relation to the investment zone as plans develop.	Population (communities), Human health, Economy
Snowdonia National Park			
Snowdonia National Park Authority (2016) Eryri Local Development Plan 2016-2031 (Adopted)	The Local Development Plan lists factors to consider when evaluating planning applications and granting planning permissions. The factors are based on the qualities that need to be protected and enhanced within the National Park. These include: • The natural beauty of the National Park • The National Park's communities and culture • The National Park's wildlife • The National Park's heritage and history	The North Wales RTP should give due regard to the development strategy, strategic and development policies outlined in the plan and consider how the RTP may impact these and ensure that it adheres to relevant policies.	Biodiversity, Population (communities), Human health, Cultural heritage, Land use and Landscape

Appendix B

Baseline

Integrated Well-being Appraisal

Appendix B: Baseline Context

Contents

1.	Introduction	2
2.	Population (communities)	3
3.	Human Health	10
4.	Biodiversity	18
5.	Land use and landscape	31
6.	Cultural Heritage	39
7.	Ground Conditions (soils and geology)	45
8.	Water environment	55
9.	Climatic Factors	65
10.	Air Quality	73
11.	Noise	79
12.	Infrastructure	83
13.	Transport	92
14.	Resources and Waste	100
15.	Economy	105

1. Introduction

This appendix sets out a high-level baseline of information and data related to the study area which aligns with the area covered by the North Wales Regional Transport plan and includes the local authorities of Isle of Anglesey, Wrexham, Conwy, Flintshire, Denbighshire and Gwynedd (see Figure 1-1). Eryri National Park Authority area is also covered within the study area.

This builds on and supplements the baseline information presented in the Case for Change and Regional Transport Plan, with a focus on the IWBA topics. Key indicators and trends are detailed in relation to the baseline which covers a wide range of topics, including population, human health, biodiversity, land use and landscape, cultural heritage, ground conditions, water environment, climatic factors, air quality, noise, infrastructure, transport, resources and waste, and economy.

It should be noted that that the baseline is a dynamic entity, subject to change over time due to various factors. Therefore, it will be reviewed at various stages of IWBA preparation to reflect the most accurate and current conditions.

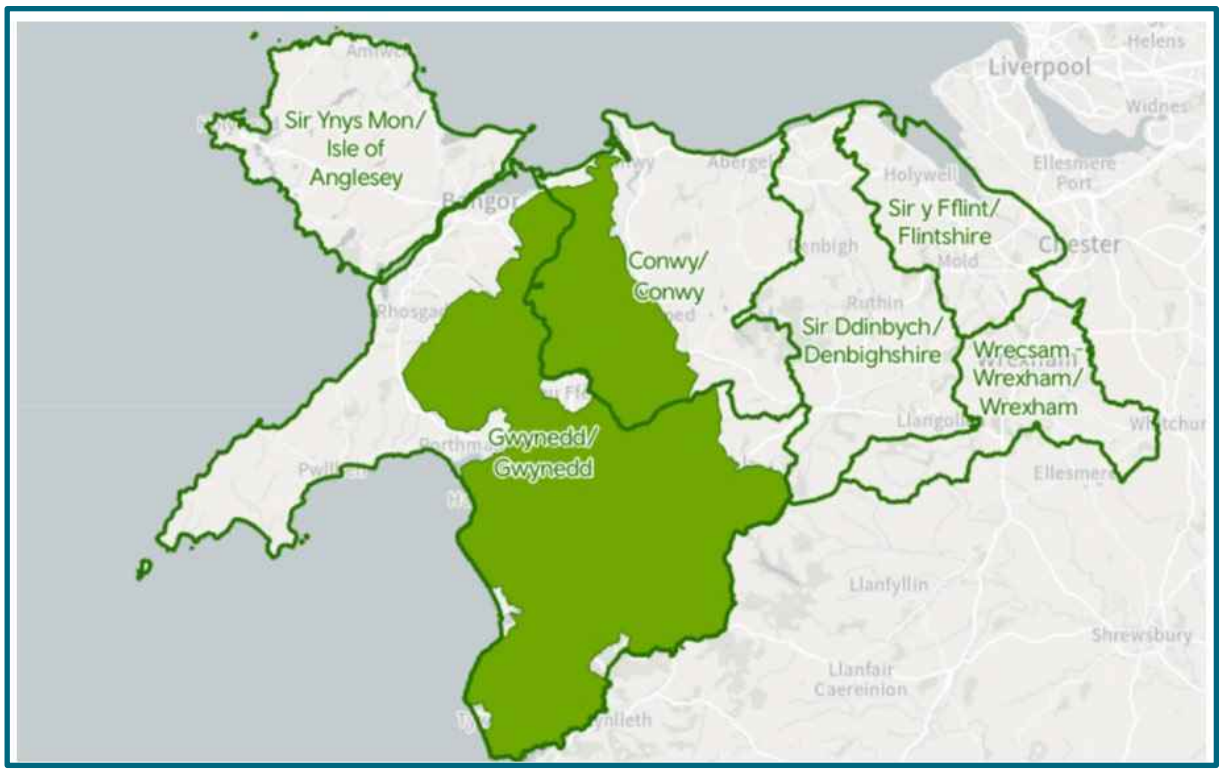


Figure 1-1 Study area for the North Wales Regional Transport Plan and ISA (with Eryri National Park in Green)

2. Population (communities)

2.1 Current and future population trends

North Wales has an estimated population of 688,201 (mid-2022 estimate) and a 2021 Census population of 687,000. Whilst relatively stable in size, this is estimated to have decreased by approximately 0.04% since the 2011 Census[1]. Its population ranges from an estimated 155,600 residents in Flintshire to around 70,000 in the Isle of Anglesey, which is the third smallest local authority in Wales by population. The population of each local authority area based on mid-year 2022 estimates compared to 2020 and 2021 is shown in Table 1 below.

Table 1 Population estimates by North Wales local authority compared to the region and national average (mid-2022)

Area	Mid-year 2020 Population	Mid year 2021 Population	Mid-year 2022 Population
Wales	3,104,483	3,105,633	3,131,640
North Wales	668,167	677,041	688,201
Isle of Anglesey	68,794	68,937	69,049
Gwynedd	118,180	117,072	117,591
Conwy	114,651	114,788	114,290
Denbighshire	95,558	96,047	96,558
Flintshire	155,004	155,045	155,319
Wrexham	135,980	135,152	135,394

Source: Welsh Government[2]

[1] Office for National Statistics (2022) Population and household estimates, Wales: Census 2021. Available at: https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/populationestimates/bulletins/populationandhouseholdestimateswales/census2021 (Accessed: April 2024).

[2] Welsh Government (2023) Population estimates by local authority and year. Available at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Estimates/Local-Authority/populationestimates-by-localauthority-year (Accessed: April 2024).

North Wales had an average population density of 195.8 persons per square kilometre in mid-2022[3][4]. Despite variation in the distribution of residents between the local authorities of North Wales, the population of North Wales is more evenly distributed across its local authorities than in the other three regions of the Welsh National Development Framework (Mid Wales, Southwest Wales and South East Wales)[3] (see Figure 2-1).

Of the four regions, it exhibited the most even population distribution across authorities, with over 100,000 residents each in 4 of the 6 authorities: Flintshire, Wrexham, Gwynedd and Conwy.

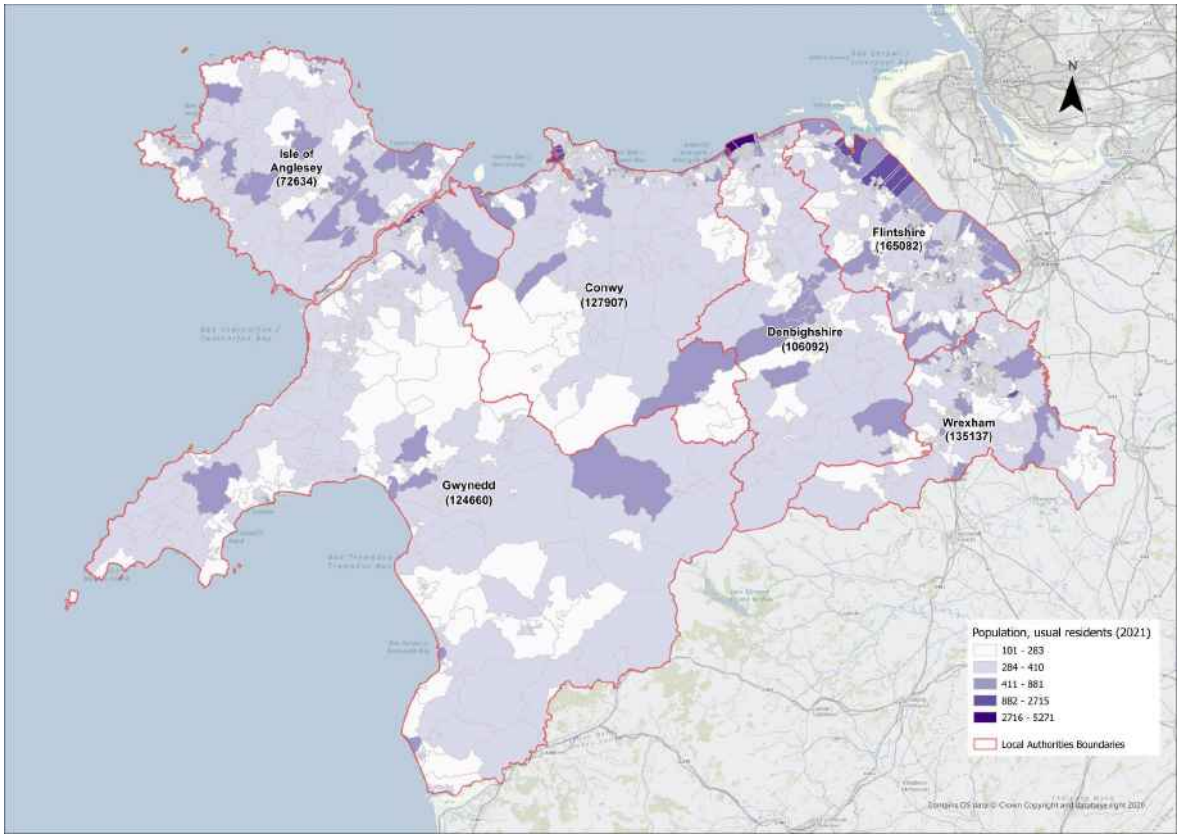


Figure 2-1 Population

2.1.1 Population projections

Between mid-2021 and mid-2031, the population of Wales is projected to increase by 5.8% from 3.11 million to 3.29 million (based on 2021 population projections as published by Welsh Government on 30 January 2024)[5]. A full update to national population projections is due to be released in October/November 2024.

[3] Welsh Government (2020) Summary statistics for North Wales region: 2020. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2020-05/summary-statistics-north-wales-region-2020-806.pdf (Accessed: April 2024).

[4] Welsh Government (2023) Population density (persons per square kilometre) by local authority and year. Available at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Density/populationdensity-by-localauthority-year (Accessed: April 2024).

[5] Welsh Government (2024) National population projections: 2021-based (interim data). Available at: https://www.gov.wales/national-population-projections-2021-based-interim-data (Accessed: April 2024)

The latest available population projections for local authorities within Wales are based on 2018-projections, and as such are expected to have some variations from the 2021-based national projections data. The estimated projections for the study area of North Wales between 2025 - 2040 are set out in Table 2 below. Based on these statistics, the North Wales region is expected to experience an average 1.5% increase in population size, however this is not expected to be evenly distributed across the local authority areas, with Wrexham and the Isle of Anglesey projected to have slight declines in population size, with Conwy estimated to experience the largest population increase.

Table 2 Population projections 2025-2040 (2018-based projections)

Area	2025	2030	2035	2040	Change (number)	Change (%)
Anglesey	69,800	69,600	69,500	69,500	-300	-0.4%
Gwynedd	126,300	128,300	129,900	131,300	5,050	3.8%
Conwy	119,200	120,500	121,700	123,000	3,800	3.1%
Denbighshire	96,500	97,100	97,600	98,400	1,850	1.9%
Flintshire	158,200	159,200	160,100	161,300	3,050	1.9%
Wrexham	134,800	133,700	132,900	132,500	-2,350	-1.8%
North Wales	704,900	708,300	711,800	715,900	11,050	1.5%
Wales	3,193,600	3,229,300	3,260,700	3,290,300	96,700	2.9%

2.1.2 Refugees and asylum seekers

Home Office statistics indicate that there are approximately 2,300 asylum seekers in Wales. The Welsh Refugee Council estimates that there are approximately 10,000 refugees in Wales. Refugees and asylum seekers represent around 0.5% of the population in Wales. From 2017 to 2021, 241 asylum seekers have been resettled across the North Wales local authorities. In North Wales, Wrexham and Conwy both accommodate dispersal centres[6].

2.1.3 Age profile

According to Census 2021 data, the population age profile in North Wales is significantly older than the national average. In 2021, the average (median) age in North Wales was 46 years, compared to Wales average of 42 and an England and Wales average of 40. For North Wales, this figure is also higher than the median age of 43 years in 2011[7].

North Wales has an ageing population. Within 2021 Census data, the proportion of households made up of only pensioners increased to 27.1%, which is high compared to national figures (Wales in 2021 = 24.8% and England and Wales = 22.1%).

[6] North Wales Regional Partnership Board (2022) Population Needs Assessment. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2023/04/Population-Needs-Assessment-April-2022-pub-20230418-eng.pdf (Accessed: April 2024).

[7] North Wales Regional Partnership Board (2022) 2021 Census Topic summary: demography & migration November 2022. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2022/11/2021-Census-topic-summary-demography-migration.pdf (Accessed: April 2024).

Pensioners living alone made up the majority of these households (47,676 or 15.8% of all households). Conwy County Borough had the second highest percentage of pensioner-only households in Wales in 2021. According to the North Wales Population Assessment (2022)[6], the population of people aged 65+ could rise to 207,600 by 2040. The number of people aged 85 and over has increased by 15.6% between 2010 and 2020[6]. This increase is due to improvements in mortality rates, meaning that people are living longer, and also due to the ageing of the large group of 'baby boomers' who were born after World War II (generally defined as the period between 1946 and 1964)[6].

The age profile of North Wales's local authorities according to mid-2022 estimates[8] is set out in Figure 2-2 below.

The North Wales Population Needs Assessment (2022) predicts that the region will experience a decrease in the numbers of people aged 15 and under, a pattern across all local authority areas. The working age group, those between 16 and 64 years of age will also decrease across the region, and this trend is replicated across all local authorities with the exception of Gwynedd which remains relatively stable.

The proportion of households containing dependent children in 2021 was lower in North Wales than the national average (North Wales = 24.0%; Wales = 26.5%; England and Wales = 28.4%). The number and proportion of households containing dependent children has decreased since 2011 for all North Wales unitary authority areas. However, the number and proportion of lone parent families has increased.

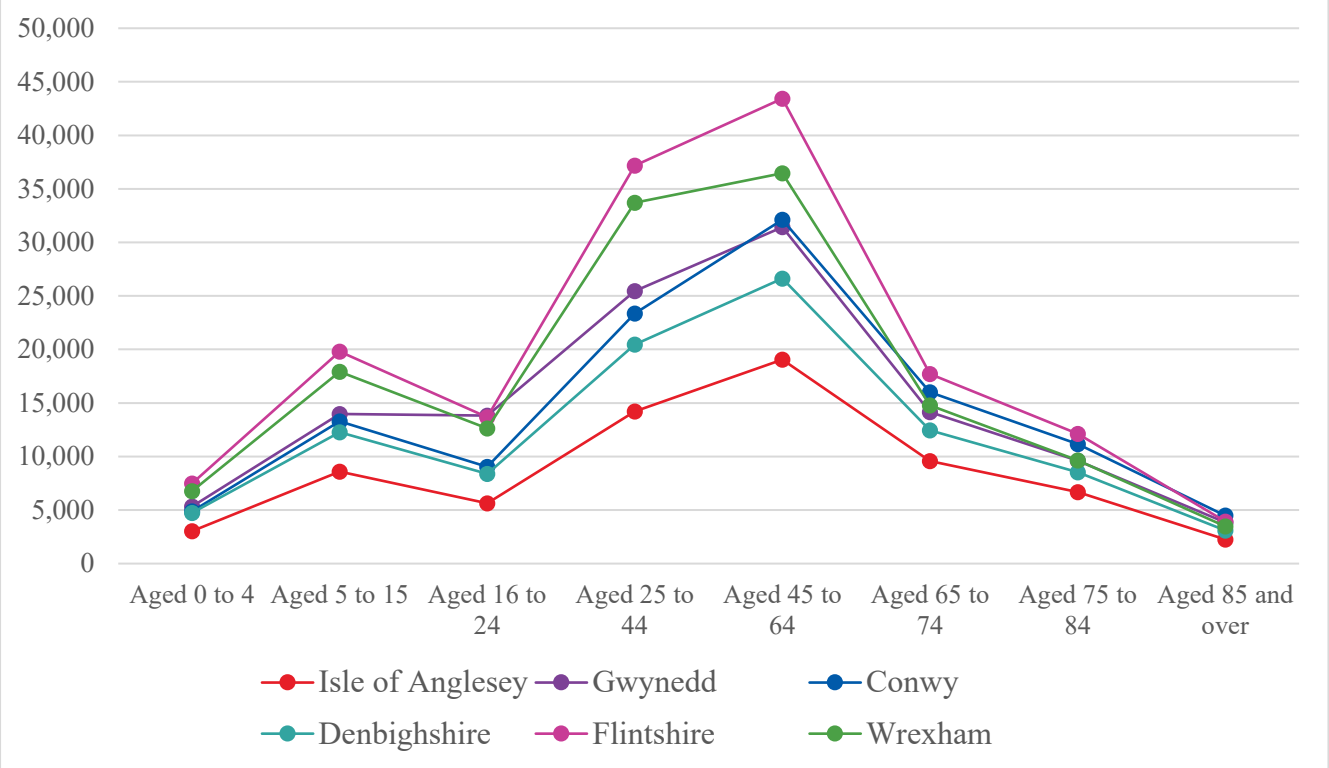


Figure 2-2 Age profiles of North Wales's local authorities (mid-2022 estimates)

[8] Welsh Government (2023) Mid-year population estimates, Office for National Statistics. Available at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Estimates/Local-Authority/populationestimates-by-localauthority-region-age (Accessed: April 2024).

2.1.4 Ethnicity and main language

The percentage of usual residents born outside of Wales has increased slightly from 39.7% (273,387) in 2011 to 40.3% (276,695) in 2021. Most of these were born in England (229,078 or 33.3% of all usual residents)[9].

According to Census 2021 data, the population of North Wales is much less ethnically diverse than across England and Wales as a whole. There has been minimal change in the last decade in the overall proportions within each high-level ethnic group. The proportion of people in North Wales who identified within the ethnic category "White" was 665,147 people or 96.8% of the population. This was slightly smaller than in 2011 (97.5%)[9]. This proportion is high when compared to national figures (England and Wales, 81.7% and Wales, 93.8%). The proportion was highest in Anglesey at 98.1% and lowest in Wrexham at 96.0%.

Across all lower-level ethnic categories, the largest group after "White: Welsh, English, Scottish, Northern Irish or British" was "Any other White background", with 2.9% of the population or 19,802 people selecting this option. In North Wales, the highest proportions of people from "Any other White background" in 2021 were in Wrexham (4.8%) and Flintshire (3.9%).

For North Wales as a whole, "Asian, Asian Welsh or Asian British" remained the second largest high-level ethnic group category in 2021 (9,400 people, 1.4% of all usual residents).

StatsWales have published ethnicity data by area and ethnic group for year ending 2023 (Figure 2-3). It should be acknowledged that the data items for Black, Asian and Minority Ethnic (BAME) % are based on a relatively low survey response rate, and in the case of Flintshire the data item is disclosive or not sufficiently robust for publication.

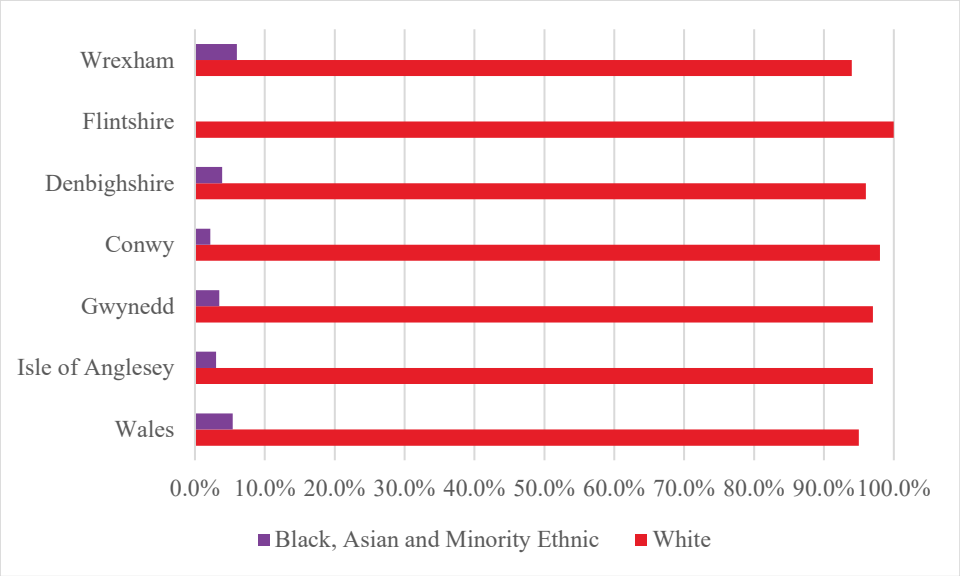


Figure 2-3 Ethnicity by area and ethnic group[10]

[9] North Wales Regional Partnership Board (2022) 2021 Census Topic summary: ethnic group. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2022/12/2021-Census-topic-summary-ethnic-group.pdf (Accessed: April 2024).

[10] Welsh Government (2023) Ethnicity by area and ethnic group. Available at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Equality-and-Diversity/Ethnicity/ethnicity-by-area-ethnicgroup (Accessed: April 2024).

The above ethnicity data is reflected in the proportion of North Wales residents (aged 3+) who have English or Welsh as their main language, which is found to be higher than the national average for England and Wales as a whole. Of the 19,349 people who did not select English or Welsh as a main language in 2021, 14,894 or an additional 2.2% of the population said they could speak English well or very well.

This takes the figure for those who have a good level of proficiency in English or Welsh to 99.3%, which is similar to the figure for 2011 (99.4%)[11].

Welsh-speakers in North Wales form a higher proportion of the population than the other Welsh regions[3]. In 2020 North Wales had 279,300 residents who can speak Welsh[12], this equates to 41% of the overall population across the 6 local authorities. Gwynedd has the highest percentage of Welsh speakers with 76% of the resident population able to speak Welsh which is followed by Anglesey at 66%. Conwy has the third highest rate of Welsh speakers with 38% and neighbouring Denbighshire has 34%[6]. The most Eastern counties of Flintshire and Wrexham have the lowest percentage of Welsh speakers as 23% and 26% respectively[6].

Table 3 Population of Welsh speakers by North Wales local councils

Local council	All aged 3 and over (population total)	Yes can speak Welsh	No cannot speak Welsh	% of people who can speak Welsh
Anglesey	68,100	45,100	22,900	66.3%
Gwynedd	118,800	90,700	28,000	76.4%
Conwy	111,800	41,900	69,900	37.5%
Denbighshire	91,200	31,200	59,800	34.3%
Flintshire	151,300	35,000	116,200	23.2%
Wrexham	135,200	35,400	99,800	26.2%
North Wales	676,400	279,300	396,600	41.2%
Wales	3,034,400	884,300	2,147,800	29.2%

Source: Stats Wales Annual Population Survey 2021 (ending June 2021)

2.1.5 Sexual orientation and gender identity

According to the 2021 Census data for North Wales, 89.4% of the population aged 16 years and over) described themselves as “Straight/Heterosexual”. (Wales, and England and Wales = 89.4%); 2.5% of the population aged 16 or over selected an LGB+ sexual orientation (“Gay or Lesbian”, “Bisexual” or another minority sexual orientation), which is lower than the national

[11] North Wales Regional Partnership Board (2022) 2021 Census Topic summary: main language December 2022. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2022/12/2021-Census-topic-summary-main-language.pdf (Accessed: April 2024).

[12] Welsh Government (2021) Welsh language data from the Annual Population Survey: April 2020 to March 2021. Available at: https://www.gov.wales/welsh-language-data-annual-population-survey-april-2020-march-2021#:~:text=For%20the%20year%20ending%2031,to%20around%2024%2C600%20more%20people. (Accessed: April 2024).

averages for Wales (3.0%) and England and Wales (3.2%). The remaining aged 16 years and over (8.1%) did not answer the question on sexual orientation[13].

In terms of gender identity, 92.8% of usual residents aged 16 years and over answered "Yes", indicating that their gender identity was the same as their sex registered at birth. A minority (0.3%) answered "No", indicating that their gender identity was different to their sex registered at birth, which again is lower than the national averages for Wales (0.4%) and England and Wales (0.5%.)[13].

2.1.6 Religion

Across Wales more people reported they had no religion (46.5%) than any single religious affiliation. For England and Wales, the percentage was 37.2%.

Within North Wales, there was a significant increase between 2011 and 2021 in the number and proportion of people who said they had no religion. In 2021, 41.7% usual residents reported that they had no religion, which was a significant increase from 26.9% in 2011[14]. This was attributed by a significant decrease in those who identified as Christian in North Wales (49.8% in 2021 compared to 63.9% in 2011).

Nevertheless, the population of North Wales is less religiously diverse than national averages, where 1.8% of the population identified with a religion other than Christian. This compares to 3.6% for Wales and 10.6% for England and Wales as a whole[14]. The proportions of the population identifying with religious groups other than Christian for North Wales saw minimal change from 2011 to 2021 as a whole or for individual unitary authority area.

2.1.7 Education

Between 2011 and 2021 all unitary authority areas in North Wales saw a significant improvement in qualification levels, and a corresponding decrease in the number and percentage of people with no qualifications[15]. In addition, 18.7% (106,341) of usual residents aged 16 or over had no qualifications. This was lower than the Welsh average.

However, across North Wales the proportion of people who reported their highest qualification at level 4 or above on census day 2021 (for example Higher National Certificate, Higher National Diploma, Bachelor's degree and postgraduate qualifications) was just below the national (Wales) average. For North Wales this was 31.1% or 176,740 people, whilst Wales was 31.5% and England and Wales was 33.8%. Within North Wales, the proportion was highest in Gwynedd at 34.5% and lowest in Wrexham at 29.1%. According to the North Wales Regional Partnership Board, part of the difference compared to the Welsh average is explained by the proportion of apprenticeships as highest level of qualification in North Wales. This was greater than national averages at 6.3% compared to 5.6% across Wales and 5.3% for England and Wales.

---

[13] North Wales Regional Partnership Board (2023) 2021 Census Topic summary: sexual orientation and gender identity January 2023. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2023/01/2021-Census-topic-summary-sexual-orientation-and-gender-identity.pdf (Accessed: April 2024).

[14] North Wales Regional Partnership Board (2022) 2021 Census Topic summary: religion December 2022. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2022/12/2021-Census-topic-summary-religion.pdf (Accessed: April 2024).

[15] North Wales Regional Partnership Board (2023) 2021 Census Topic summary: education January 2023. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2023/01/2021-Census-topic-summary-education.pdf (Accessed: April 2024).

3. Human Health

3.1 Healthcare governance in North Wales

Within the study area, Betsi Cadwaladr University Health Board (BCUHB) is responsible for North Wales NHS services in Anglesey, Gwynedd, Conwy, Denbighshire, Flintshire and Wrexham (as depicted on Figure 3-1). The Health Board has published a Public Health Annual Report (2023)[16], which states at high level that the data in North Wales continues to show inequalities in health outcomes for those living in the poorest communities with a range of factors responsible for this including the accessibility and quality of health and social care services, individual behaviours and the wider determinants of health (such as housing, income and the physical environment).

The North Wales Regional Partnership Board (NWRPB) North Wales Regional Plan (2023-2028)[17], includes a range of health and well-being data for North Wales, as set out below. This Regional Plan is based on the findings of the Population Needs Assessment 2022[6] (reliant on 2011 Census data for some metrics) undertaken by the six North Wales local councils, BCUHB and Public Health Wales.

[16] Betsi Cadwaladr University Health Board Annual Report (2023) Collective Action For A Healthier North Wales Taking A Whole System Approach. Available at: https://bcuhb.nhs.wales/about-us/governance-and-assurance/bcuhb-public-health-annual-report-2023/ (Accessed: April 2023).

[17] North Wales Regional Partnership Board (2022) North Wales Regional Plan 2023-2028. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2023/04/NW-Regional-Area-Plan-2023-1.0.pdf (Accessed: April 2024).

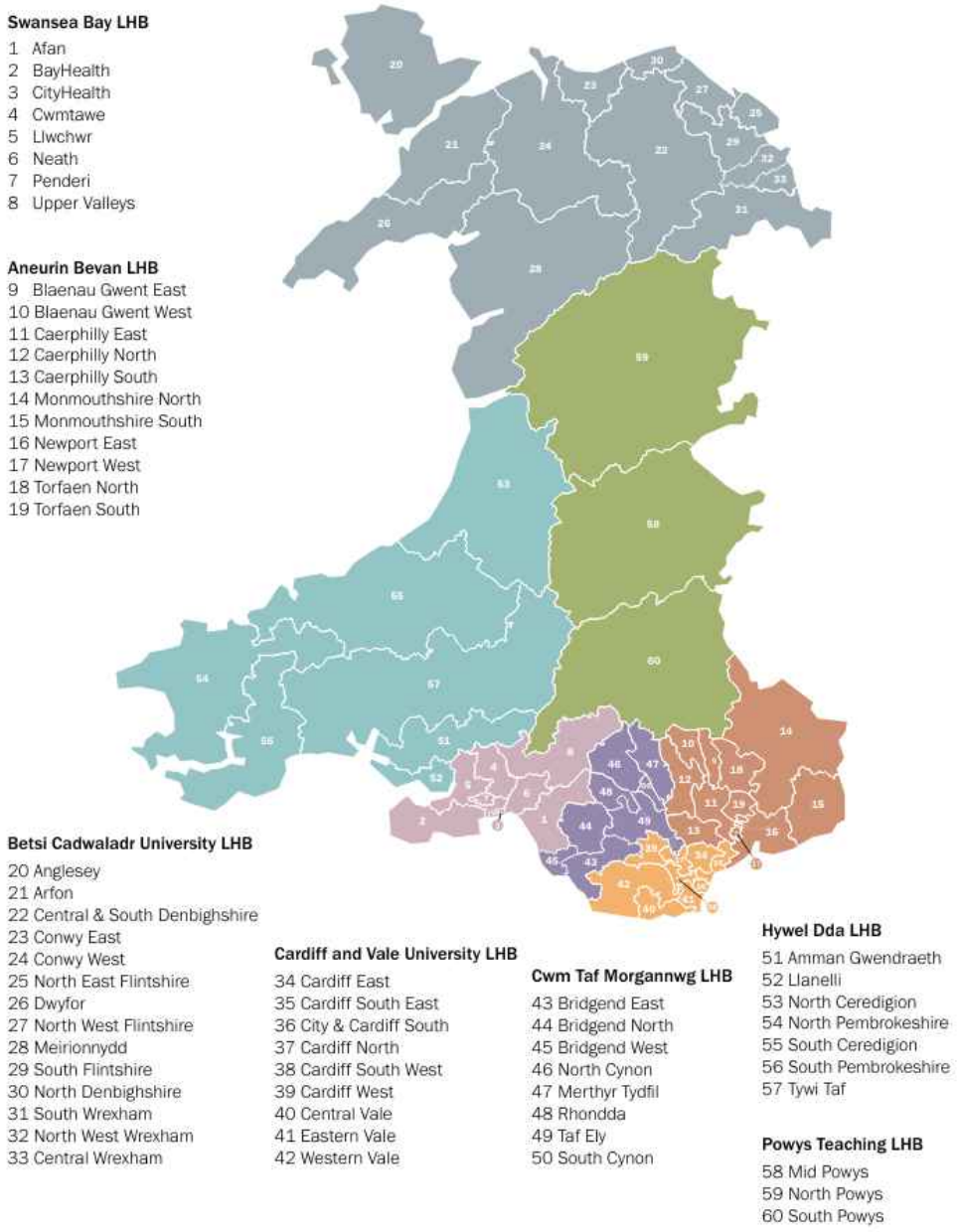


Figure 3-1 Primary care clusters within Wales regions (Source: Welsh Government 2023[18])

3.2 Life expectancy and overall health

Life expectancy is the average length of time a child born today can expect to live. In contrast, healthy life expectancy is an estimate of lifetime spent in 'very good' or 'good' health, based on how individuals perceive their general health. Average life expectancy and healthy life expectancy are both important headline measures of the health status of the population. The health state life expectancy measure adds a 'quality of life' dimension to estimates of life expectancy by dividing it into time spent in different states of health.

[18] Welsh Government (2021) A Healthier Wales: our plan for health and social care. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-09/a-healthier-wales-our-plan-for-health-and-social-care.pdf (Accessed: April 2024).

In Wales, there were increases in the proportion of people who reported 'very good' health (from 45.7% in 2011, to 46.6% in 2021) and 'good health' (from 31.4% in 2011, to 32.5% in 2021), and decreases in the proportion of people who reported bad health (from 6.0% in 2011, to 5.1% in 2021) and very bad health (from 1.9% in 2011, to 1.6% in 2021).

2021 Census data for North Wales indicates that approximately 81% of people living in North Wales report their health to be 'good', or 'very good'[19], which is above the national average. This is depicted in the age standardised proportions of usual residents reporting very good health (see Figure 3-2 below).

North Wales has a higher than Wales average healthy life expectancy for both females (65.2 compared to 62.4) and males (63.9 compared to 61.5)[19]. However, as shown on Figure 3-2, there are also significant variations in healthy life expectancy across North Wales local authorities.

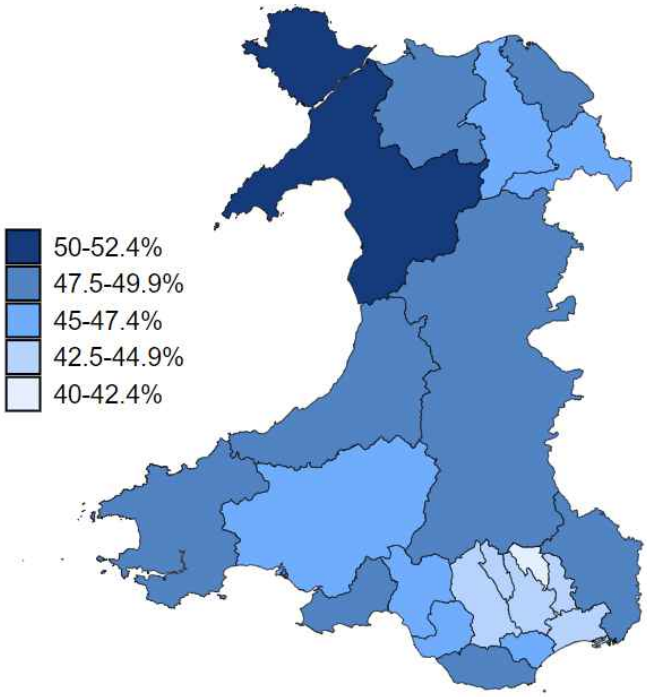


Figure 3-2 Age-standardised proportions of usual residents reporting very good health by local authority in Wales, 2021 (Source: Welsh Government 2023)[20]

[19] Health expectancies in Wales with inequality gap. Public Health Wales Observatory. Available online at: https://publichealthwales.shinyapps.io/PHWO_HealthExpectanciesWales_2022/ (Accessed July 2024)

[20] Welsh Government (2023) Health, disability and provision of unpaid care in Wales (Census 2021). Available at: https://www.gov.wales/health-disability-and-provision-unpaid-care-wales-census-2021-html#:~:text=As%20in%202011%2C%20Census%202021,the%20Equality%20Act%20(2010). (Accessed: April 2024).

3.3 Social care and services

According to the North Wales Population Assessment (2022), there were almost 2,900 children receiving care and support across North Wales[6]. The primary category of need for children receiving care for North Wales is as follows: over half are due to abuse or neglect (56.5%); child's disability or illness (17.2%); family dysfunction (11.1%); or family in acute stress (8.3%)[6].

Within North Wales the number of children in foster care has increased year on year since 2015[6]. This increase is also in line with national trends, with numbers increasing across Wales as a whole. At the local authority level, Wrexham had the largest increase, with the number of children doubling, and Gwynedd also saw a significant increase. Numbers in the other local authorities have fluctuated[6].

In terms of provision of unpaid care, there are around 1,750 young carers supported across North Wales and the numbers are increasing. In North Wales, around 14% of people aged 65 and over provide unpaid care[17].

3.4 Key health issues

The below are identified as the key health issues experienced within North Wales and therefore comprise the current and future sustainability baseline.

3.4.1 Obesity

Obesity is a major contributory factor for premature death and is associated with both chronic and severe medical conditions, including coronary heart disease, diabetes, stroke, hypertension, osteoarthritis, complications in pregnancy and some cancers. People who are obese may also experience mental health problems, bullying, or discrimination in the workplace[6]. Obesity is related to social disadvantage, with higher levels in the most disadvantaged populations. In North Wales, just over half the adult population (55%) are overweight or obese, which is just below the average for Wales, 60%[6].

The BCUHB Health Board Annual Report (2023)[19] sets out that within North Wales:

- Only four in ten adults are at a healthy body weight.
- 2 out of every 7 children aged 4-5 is living with overweight or obesity.
- The overweight and obesity rate is 36% higher in the most deprived areas compared to the least deprived.

3.4.2 Chronic diseases and long-term conditions

Chronic conditions are generally those which cannot be cured, only managed. Within Wales, general trends indicate that people living in the most deprived areas have higher levels of hearing and visual impairment, and also long-term health problems, particularly chronic respiratory conditions, cardiovascular disease and arthritis[6].

Approximately 11,500 children and young people in North Wales have a limiting long-term illness, with support also needed for many parents and carers. The number of children receiving care and support with a disability supported by social services has fluctuated[17].

Around one third of people in North Wales are living with a chronic condition, such as high blood pressure, asthma, heart failure or diabetes[17]. In addition, there are currently estimated to be between 10,000 and 11,000 people living with dementia in North Wales[17].

The lower estimate is published in the Quality Outcomes Framework Statistics (Welsh Government, 2018a) and the higher estimate is used in the Daffodil projections (Institute of Public Care, 2017). As people live longer, it is estimated that the number of cases of dementia will increase, as age is the biggest known risk factor.

In terms of future trends, the number of people living with a limiting long-term illness is predicted to increase by nearly 22% over the 20-year period to 2035[17], this is largely attributed to the increase population living to older age.

3.4.3 Impacts of Covid-19

Long-covid is also a key issue emerging as a result of the Covid-19 pandemic[17] and the ONS has placed a 15% assumption of long-covid cases emerging amongst those who have tested positive for the virus.

The Covid-19 pandemic has had a significant impact on the delivery of services across Wales. Much of this is also reflected in North Wales and includes:

- Reduced capacity in emergency departments and hospitals.
- Disruption of clinical services resulting in significant backlogs.
- The number of people waiting over 52 weeks is at its highest ever.
- People are delaying contacting their GP about symptoms, which could impact on treatment and outcomes.
- Increase in demand for mental health services, including an estimated 25% increase in demand for hospital services[6].

3.4.4 Disability and neurodiversity

An estimated 16 million people or 24% of the total population are disabled in the UK (under the core definition of disability that appears in legal terms in the Equality Act 2010) according to the latest available data[21]. The prevalence of disability rises with age: in 2021/22 around 11% of children in the UK were disabled, compared with 23% of working-age adults and 45% of adults over State Pension age.

The proportion of the population claiming a disability benefit varies across the UK, with Scotland and Wales having a higher proportion of disabled people (both approximately 26%), however North Wales is identified as an area with higher than national average caseloads for disability benefits (see Figure 3-3). Data on the number of Blue Badges is not available for Wales, however the latest data available for concessionary travel in Wales is from the end of March 2020, when around 55,000 concessionary passes had been issued to disabled people[21].

[21] House of Commons Library (2023) UK disability statistics: Prevalence and life experiences. Available at: https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-9602/CBP-9602.pdf (Accessed: April 2024).

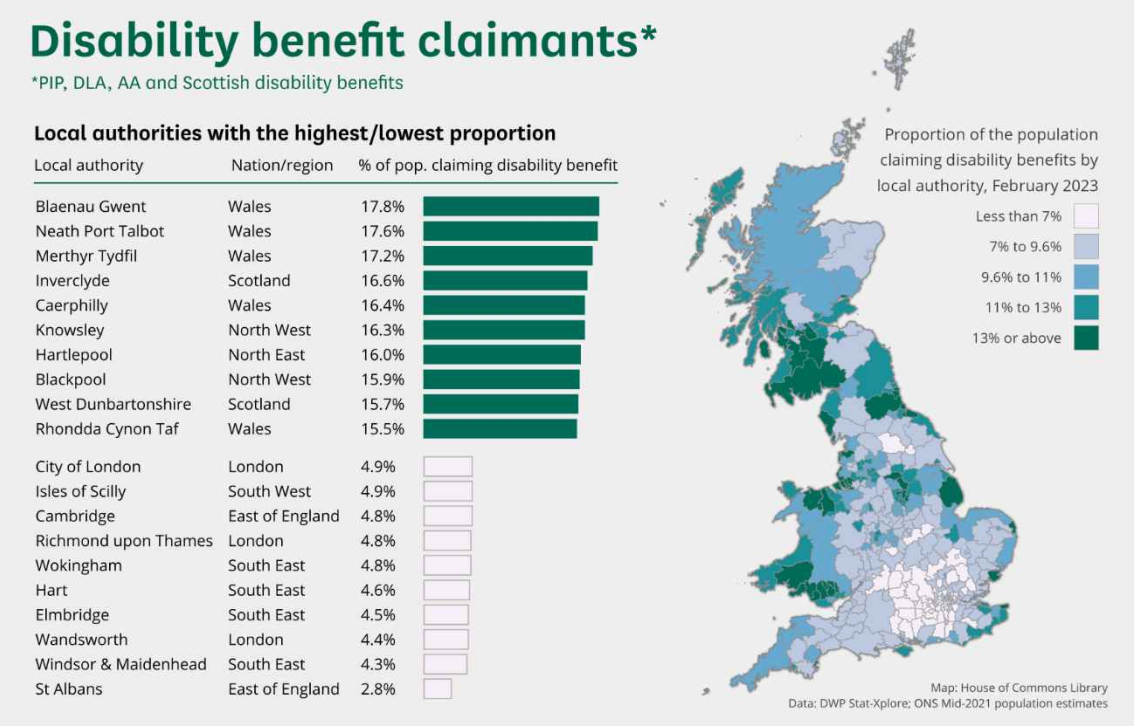


Figure 3-3 Disability benefit claimants (February 2023) (Source: House of Commons Library, 2023).

The RNID estimate that one on five adults in the UK is deaf or has hearing loss[22], which equates to approximately 610,000 people in Wales. For people over 50, around 40% are estimated to have some form of hearing loss this rises to 71% of people aged over 70[22]. The number and rate per 100,000 of people estimated to be living with hearing impairments within North Wales is comparable to the national average for Wales (249 compared to 252)[23].

The 2021 Census indicates that across Wales, the proportion of disabled people was 21.1% (670,000 people)[20], which is a 2.3% decrease from the 2011 Census.

Recent estimates show that there were 415,600 disabled people in 2020 aged 16 to 64 in Wales, representing 21.9% of the 16 to 64 population[17]. In Wales, there are approximately 100,000 people living with a neurological condition that has a significant impact on their lives such as Parkinson's disease, epilepsy, multiple sclerosis or motor neurone disease[17].

Within the study area, the rate of sight loss, blindness and partial sight loss for North Wales is higher than the Wales rates[6]. According to the RNIB, there are 27,600 people estimated to be living with sight loss across North Wales. This includes:

- 17,720 people living with mild sight loss.
- 6,140 people living with moderate sight loss
- 3,750 people living with severe sight loss.

[22] Royal National Institute for Deaf People (2024) Prevalence of deafness and hearing loss. Available at: https://rnid.org.uk/get-involved/research-and-policy/facts-and-figures/prevalence-of-deafness-and-hearing-loss/#:~:text=One%20in%20five%20adults%20in,have%20hearing%20loss%20or%20tinnitus (Accessed: April 2024).

[23] Royal National Institute of Blind People (No date) Sight loss data tool version 4.3.1. Available at: https://www.rnib.org.uk/professionals/health-social-care-education-professionals/knowledge-and-research-hub/sight-loss-data-tool/ (Accessed: April 2024).

This number is projected to increase to 32,300 by 2032, representing an additional 4,700 people living with sight loss within less than a decade[24].

The RBIN explain how shared-use spaces, where road users mix on a level surface without detectable kerbs or controlled crossings, are not accessible to blind and partially sighted people. These individuals often have severely reduced distance vision, making it difficult to detect moving vehicles or judge gaps in traffic. Controlled crossings with signals, spinning cones, or audible beeps are the most accessible, as they indicate a full stop in traffic. Techniques like 'shorelining,' involving detectable linear pathways, are crucial for orientation and navigation but become challenging when clear lines are removed.

Active travel networks with inaccessible infrastructure put blind and partially sighted pedestrians at risk, especially when encountering silent, agile, and fast-moving cycles and micromobility vehicles. Collisions with obstacles, including bikes and e-scooters, are common. Cycling infrastructure often lacks accessibility features, like detectable kerbs and tactile paving, making it difficult for those with sight loss to navigate. To ensure safety, it is vital to have clear demarcation between pedestrian and cycle routes and accessible signal-controlled crossings.

It is also estimated that 1.1% of the population are on the autism spectrum. This is an estimated 6,160 people over 18 in North Wales[17].

The North Wales Population Needs Assessment (2022) identified through consultation and engagement that accessibility of transport links to those with chronic health needs, physical disability and sensory impairment were especially an issue in more rural areas, where social isolation can be more profound due to lack of public transport infrastructure.

3.4.5 Mental health and wellbeing

People in North Wales report slightly better mental health than in Wales as a whole, but the number of people with mental health needs is likely to increase[17].

Covid-19 has had a major impact on the mental wellbeing of the population of North Wales. A third of adults reported that their mental health had worsened during the Covid-19 pandemic compared to pre-March 2020. Locally, there has been an increase in the number of children and young people being referred for mental health support and this is likely to continue following the impact of Covid-19 on children and young people's mental health[6].

3.4.6 Deprivation

Deprivation is the lack of access to opportunities and resources which are expected in our society and where people experience deprivation this can have significant impacts on their health and wellbeing. The Welsh index of multiple deprivation looks at a number of different domains of deprivation to build an overall picture of relative deprivation for small areas in Wales. These domains include income and employment, health, education, access to services, housing, community safety. Figure 3-4 identifies the areas of most and least deprivation within the study area which shows that generally, the coastal areas of Conwy and Denbighshire, the northern borders of Flintshire and areas of Wrexham are the most deprived.

[24] It is important to note that this data only accounts for people resident in Anglesey, Conwy, Denbighshire, Flintshire, Gwynedd and Wrexham.

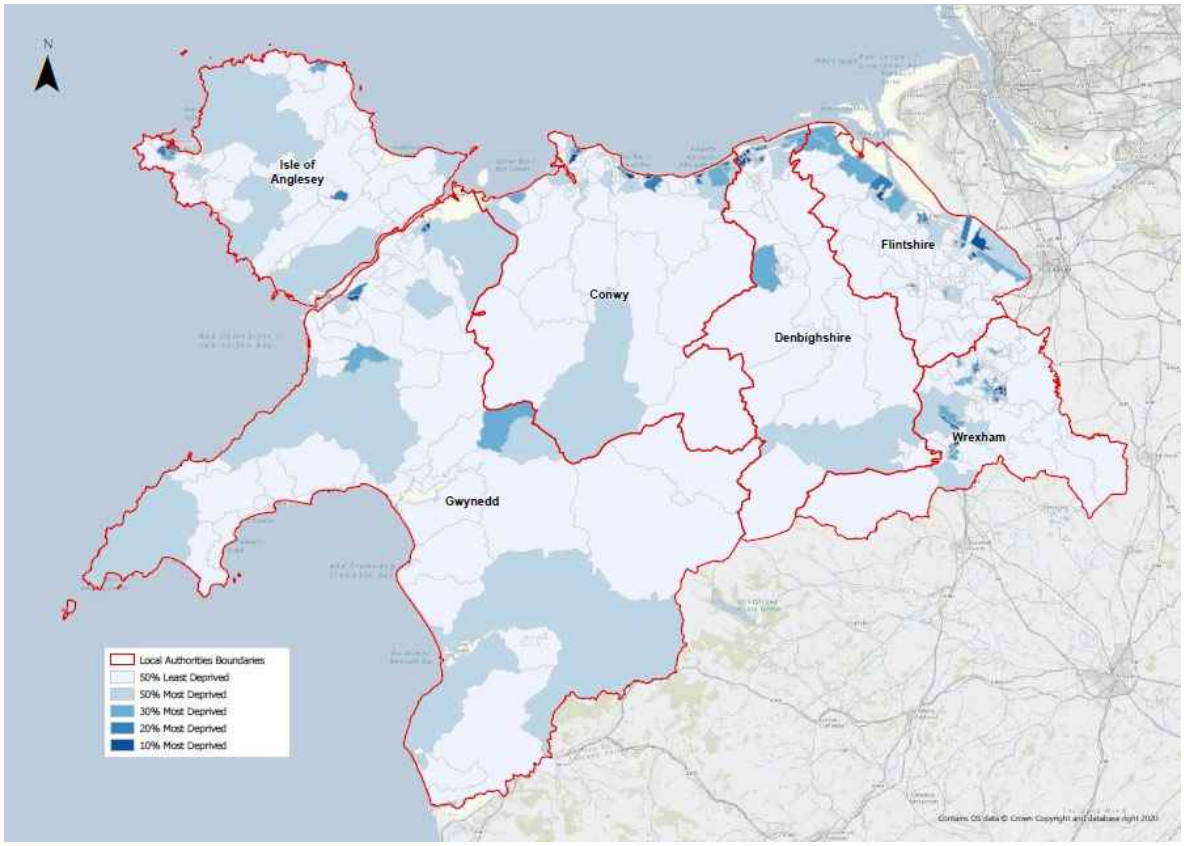


Figure 3-4 Welsh index of multiple deprivation – areas of most, to least deprived

4. Biodiversity

The study area comprises six unitary authorities including Isle of Anglesey, Gwynedd, Conwy, Denbighshire, Flintshire and Wrexham. A desk study search has been undertaken obtaining biodiversity and designated site information from Multi-Agency Geographic Information for the Countryside (MAGIC)[25] maps, Joint Nature Conservation Committee (JNCC)[26], Natural Resources Wales (NRW)[27] and the Woodland Trust[28].

4.1 Priority Habitats

Within the study area, which comprises six local planning authorities, there are areas of significant natural heritage with internationally important wetlands, blanket bogs, ancient woodlands and meadows that support unique biodiversity.

Priority habitats cover a wide range of semi-natural habitat types and were identified as being the most threatened, requiring conservation action. In Wales there are 55 habitats listed under Section 7 of the Environment (Wales) Act 2006.

A desk study search has been undertaken using NRW priority habitat records. This identified a diverse selection of 22 priority habitat types within the study area, including ancient woodland, as displayed on Figure 4-1. In total, the area (ha) covered by priority habitats within the study area equates to approximately 208,499ha (approximately 33% of the study area). The dominating priority habitat is upland heathland (51,451 ha) and the second most abundant is ancient woodland (23,500 ha). This is followed by coastal and floodplain grazing marsh (23,363 ha), upland flushes, fens and swamps (22,139ha), and lowland dry acid grassland (21,730 ha). Figure 4-2 shows the percentage cover of all priority habitats found within the study area recorded.

[25] Department for Environment, Food & Rural Affairs (no date) Multi-Agency Geographic Information for the Countryside (MAGIC). Available at: https://magic.defra.gov.uk/MagicMap.aspx. (Accessed: April 2024).

[26] Joint Nature Conservation Committee (2024) For nature, people and the planet. Available at: https://jncc.gov.uk/ (Accessed: April 2024).

[27] Natural Resources Wales (2024) Natural Resources Wales. Available at: https://naturalresourceswales.gov.uk/?lang=en (Accessed: April 2024).

[28] Woodland Trust (2024) Ancient Tree Inventory. Available at: https://ati.woodlandtrust.org.uk/ (Accessed: April 2024).

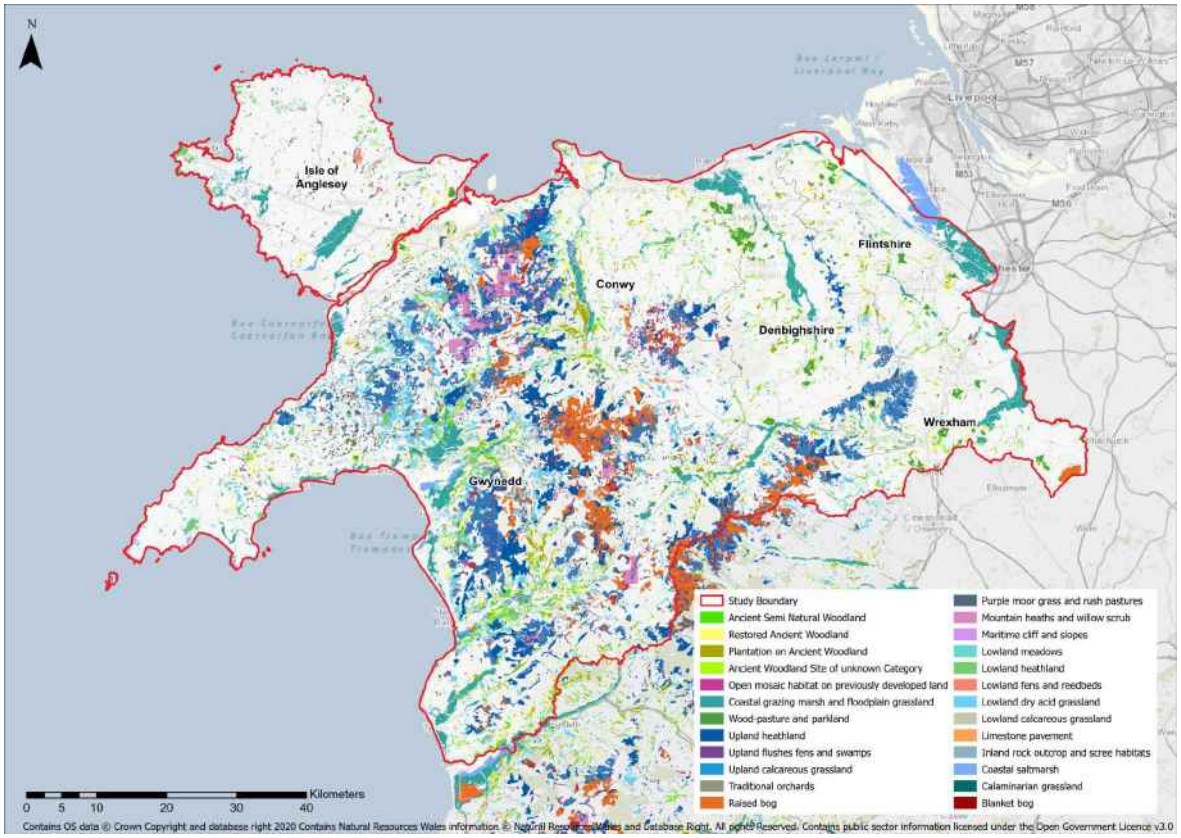


Figure 4-1: Priority habitats within the study area

In addition, there is approximately 2480 km of main rivers within the study area. These are statutory watercourses which are designated by NRW and comprise larger streams and rivers as well as small watercourses of significance.

Upland heathland is the most dominant priority habitat type within the study area. The majority of this habitat is identified within the west of the study area, particularly within Snowdonia and Gwydir Forest Park. Upland heathland accounts for 24.7% of the total priority habitat cover within the study area.

Ancient woodland is defined as woodland that has existed since 1600 (in England and Wales) and has therefore had time to develop complex communities of plants and animals. There are 5,057 ancient woodland parcels in Wales which is significantly higher than the 155 parcels in England. Ancient woodland, including ancient semi natural woodland, plantation on ancient woodland site, and restored ancient woodland site has an approximate area of 23,500 ha within the study area, which is the second most dominant priority habitat. This accounts for 11.3% of the total priority habitat cover within the study area. Ancient woodland is present across the study area, with the majority concentrated within national parks and mountain ranges.

Within the study area, there are approximately 1,300 mapped significant trees comprising ancient, veteran and notable trees. Ancient trees[29] are defined as being in the third or final stage of their life; old relative to others of the same species; and/or interesting biologically, aesthetically or culturally due to age. Veteran trees are usually in their second or mature stage of life and have developed some of the features found on ancient trees but are not old enough to be ancient[30]. Notable trees[31] are defined as mature trees which may stand out in the local environment because they are large in comparison with older trees around them but do not have any obvious veteran characteristics.

There are extensive stretches of coastal and floodplain grazing marsh within the study area, and therefore is the third most common priority habitat. This priority habitat accounts for approximately 23,363 ha (11.2% of the priority habitat cover) within the study area. Large concentrations of this habitat are identified on the north Wales and north-west England border, by the Dee Estuary as well as a large expanse on the Isle of Anglesey running adjacent to the Afon Cefni.

Upland flushes, fens and swamps are the fourth most common priority habitat. Parcels of this priority habitat were concentrated within Eryri/ Snowdonia National Park, Gwynedd and surrounding Llyn Brenig within east Conwy. Upland flushes, fens and swamps account for approximately 22,138 ha (10.6% of the total priority habitat cover) within the study area.

Lowland dry acid grassland constitutes a large proportion of the priority habitats, approximately 21,730 ha (10.4% of the total priority habitat cover) within the study area. This habitat is distributed across the study area, with the largest concentration within the north-west of Eryri/ Snowdonia National Park. The majority of the lowland dry acid grassland is identified within Gwynedd.

Raised bog accounts for approximately 17,211 ha (8.2% of the total priority habitat cover) within the study area. The majority of this habitat is concentrated across the border of Gwynedd and Conwy within Eryri/ Snowdonia National Park and Gwydir Forest Park. An extensive stretch of raised bog is situated along the southern border of Denbighshire, adjacent to Wrexham. This stretch also contains parcels of blanket bog. Overall, blanket bog accounts for approximately 16,595 ha (8% of the total priority habitat cover) within the study area. Two large areas of blanket bog are identified within Eryri/ Snowdonia National Park and scattered across the borders of Gwynedd and Conwy. In addition, blanket bog is recorded in the north of Gwydir Forest Park.

The following priority habitats have a scattered, smaller distribution across the study area. This includes purple moor grass and rush pasture which is scattered within the west of the study area, with larger parcels identified across Eryri/ Snowdonia National Park.

Collectively purple moor grass and rush pasture has an approximate area of 9,790 ha which accounts for 4.7% of the total priority habitat within the study area.

The distribution of lowland heathland is scattered within the western study area, with greater clusters of this priority habitat within Eryri/ Snowdonia National Park. Lowland heathland

[29] Woodland Trust (2024). Ancient trees. Available at: https://ati.woodlandtrust.org.uk/what-we-record-and-why/what-we-record/ancient-trees/ (Accessed: April 2024).

[30] Woodland Trust (2024) Veteran trees. Available at: https://ati.woodlandtrust.org.uk/what-we-record-and-why/what-we-record/veteran-trees/ (Accessed: April 2024).

[31] Woodland Trust (2024) Notable trees. Available at: https://ati.woodlandtrust.org.uk/what-we-record-and-why/what-we-record/notable-trees/ (Accessed: April 2024).

accounts for approximately 7,893 ha (4% of the total priority habitat cover) within the study area.

Small parcels of wood pasture and parkland are predominantly concentrated within the north-eastern study area, for example on the northern border between Conwy and Denbighshire. This priority habitat accounts for approximately 4,129 ha (2% of the total priority habitat cover) within the study area.

Lowland fens and reedbeds are scattered across the study area but is predominantly concentrated within Snowdonia to the south of the Llyn Trawsfynydd. This priority habitat accounts for approximately 3,170 ha (1.5% of the total priority habitat cover) within the study area.

There are approximately ten locations where coastal saltmarsh is concentrated. The largest area of this priority habitat is adjacent to the Dee estuary, this is followed by parcels adjacent to the River Conwy, Afon Dwyryd, Afon Mawddach and Foryd Bay. In total, these areas of coastal saltmarsh have an approximate area of 2,933 ha (1.4% of the total priority habitat cover) within the study area.

Maritime cliff and slopes are concentrated to coastal areas along the study area such as south of Porthmadog within Gwynedd and along the coastline of the Isle of Anglesey. This priority habitat accounts for approximately 1,390 ha (0.7% of the total priority habitat cover) within the study area.

Inland rock outcrop and scree habitats are present in the Cadair Idris Range within Gwynedd. There are also parcels of rock scree slip within the Snowdon mountain range across the border of Gwynedd and Conwy. This priority habitat equates to approximately 1,372 ha (0.7% of the total priority habitat cover) within the study area.

Lowland calcareous grassland is identified mostly within the east of the study area. There are two dominant clusters of this priority habitat, comprising parcels in west Denbighshire and one stretch within east Flintshire. There are also scattered parcels of lowland calcareous grassland along the coastline in north Conwy and the Isle of Anglesey. In total, this priority habitat equates to approximately 676 ha (0.3% of the total priority habitat cover) within the study area. Upland calcareous grassland is also recorded within the study area, where the majority of this priority habitat is identified across Snowdonia, located broadly across north Gwynedd and west Conwy. There is also a stretch of this priority habitat north of Llangollen which is located within the southeast of Denbighshire. Upland calcareous grassland accounts for approximately 328 ha (0.2% of the total priority habitat cover) within the study area.

The priority habitat classified as open mosaic on previously developed land is recorded in Llanberis, located north-west of Snowdonia. There are some scattered parcels within Flintshire and north Wrexham. This priority habitat accounts for approximately 276 ha (0.1% of the total priority habitat cover) within the study area.

Lowland meadow is sparsely scattered within each county of the study area. This priority habitat accounts for approximately 261 ha (0.1% of the total priority habitat cover) within the study area.

Traditional orchards are found scattered mostly outside of Snowdonia, within the study area. This priority habitat accounts for approximately 129 ha (0.06% of the total priority habitat cover) within the study area.

There are concentrated parcels of limestone pavement located east of the Clwydian Range which intersects both Denbighshire and Flintshire. This priority habitat accounts for approximately 125 ha (0.06% of the total priority habitat cover) within the study area.

The least abundant priority habitat within the study area is Calaminarian grassland. This is mostly located in two locations; scattered within central Flintshire and south-west of Llanrwst within Conwy. This priority habitat accounts for approximately 44 ha (0.02% of the total priority habitat cover) within the study area. Figure 4-2 visually the percentage cover of priority habitats recorded within the study area.

In addition to the priority habitats described above, there are areas of mountain heath and willow scrub. This is predominately identified within the west of the study area across Gwynedd and Conwy. The majority of this habitat type is located within Snowdonia, Eryri/ Snowdonia National Park and along the Cadair Idris Range. This priority habitat has not been included within the total percentage of priority habitat for the study area due to inaccuracies in mapping the extent of mountain heath and willow scrub.

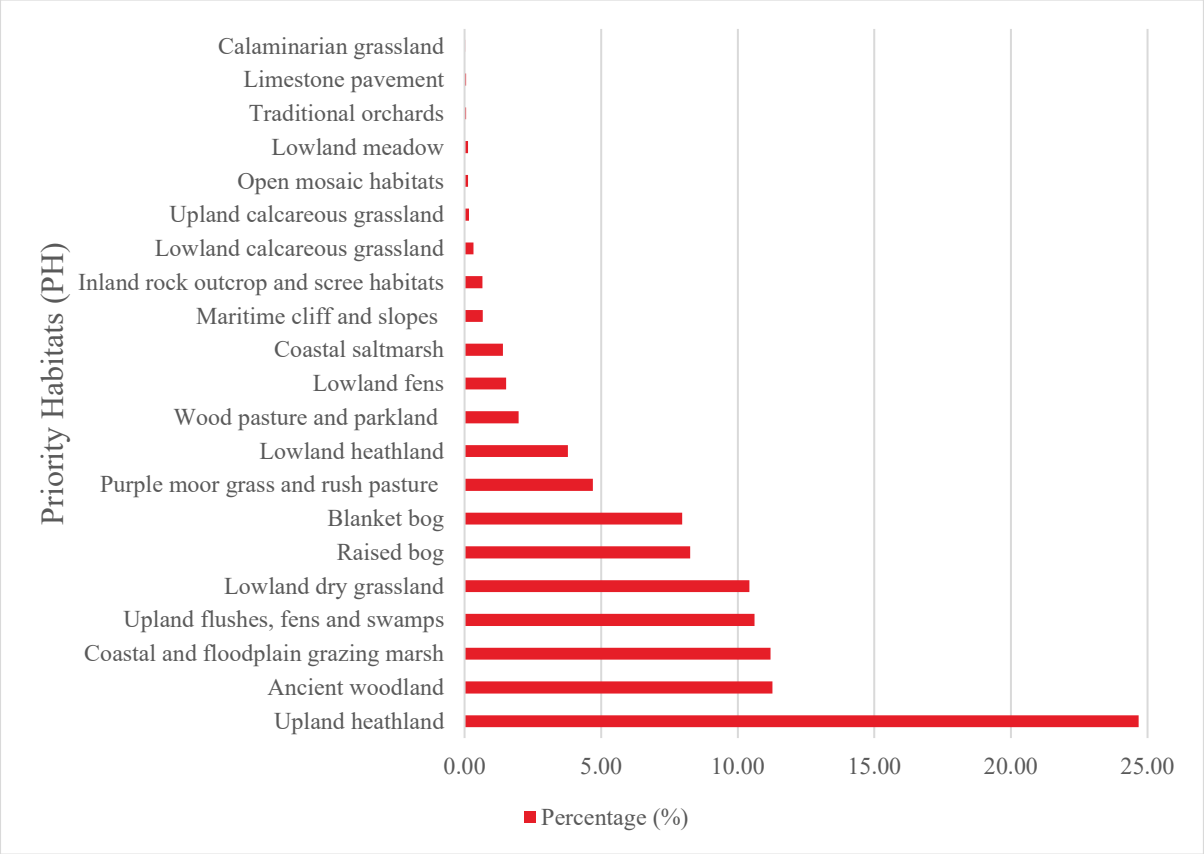


Figure 4-2 Percentage of priority habitats recorded within the study area

4.2 Designated Sites

The best quality examples of priority habitats within the study area and the species they support, are qualifying features for numerous statutory designated sites for nature conservation. These include internationally important Special Areas of Conservation (SAC), Special Protection Areas (SPA) and Ramsar sites, and nationally important Sites of Special Scientific Interest (SSSI) and National Nature Reserves (NNR) (Figure 4-3).

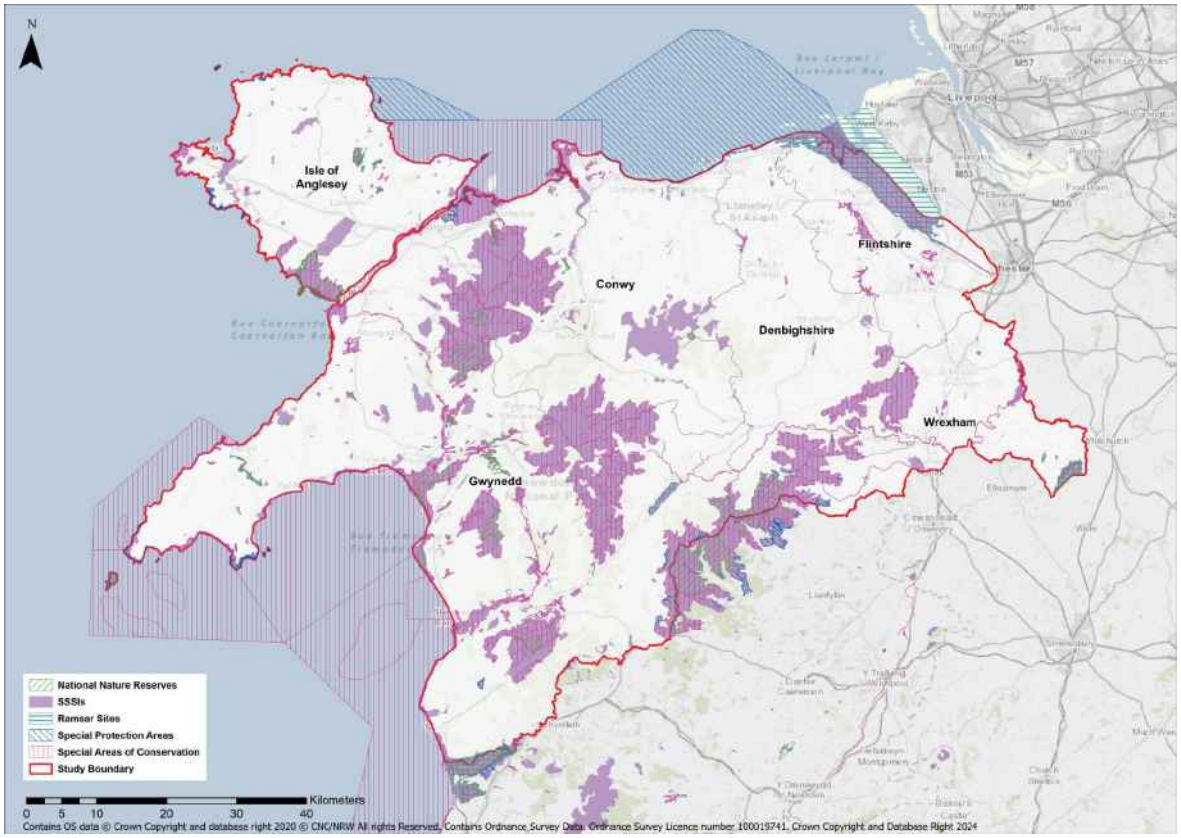


Figure 4-3 Statutory nature conservation designations within the study area

A total of 56 internationally important designated sites were identified within the study area. This includes seven Ramsar sites, 40 SACs and 14 SPAs. Ramsar sites, SACs, and SPAs cover areas of approximately 8943 ha, 1,338,933 ha, and 46,580 ha, respectively. The sites selected for multiple designations or have a significant area are described as follows:

- On the north Wales and north-west England border, locates the Dee Estuary where the River Dee flows into Liverpool Bay. The site spans five unitary authorities in England and Wales. The estuary is designated as a Ramsar site (The Dee Estuary), SPA (The Dee Estuary) and SAC (Dee Estuary/ Aber Dyfrdwy). The site is designated as an SAC for Annex I habitats as a primary reason for designation, comprising mudflats and sandflats, *Salicornia* spp., saltmarsh and Atlantic salt meadows (*Glauco-Puccinellietalia*)[32]. This site supports bird assemblages of international importance such as redshank (*Tringa totanus*)[33]. The site is a SPA as it supports populations of Annex I bird species such as common tern (*Sterna hirundo*) and bar-tailed godwit (*Limosa lapponica*) and is used regularly by 20,000 waterbirds[34].

[32] Joint Nature Conservation Committee (no date) Dee Estuary/ Aber Dyfrdwy. Available at: https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030131 (Accessed: April 2024).

[33] Joint Nature Conservation Committee (JNCC) (2009) Information Sheet on Ramsar Wetlands (RIS): The Dee Estuary. Available at: https://jncc.gov.uk/jncc-assets/RIS/UK11082.pdf (Accessed: April 2024).

[34] Natural England (2014) European Site Conservation Objectives for Dee Estuary SPA. Available at: https://publications.naturalengland.org.uk/publication/6557770283220992 (Accessed: April 2024).

- South-west of Wrexham locates Berwyn, which stretches along the Clywd Mountains. This site is designated as a SAC (Berwyn a Mynyddoedd de Clwyd/ Berwyn and South Clwyd Mountains) and SPA (Berwyn) due to its important moorland breeding birds and vegetation such as blanket mire. As part of the SAC designation, Annex I habitats present included European dry heaths and blanket bogs[35]. Berwyn is an SPA due to supporting species such as hen harrier (*Circus cyaneus*) and Merlin (*Falco columbarius*)[36].
- Migneint - Arenig – Dduallt is located centrally from the A470, A5 and A494 roads. It stretches between Ysbyty Ifan and Penmachno in the north down to Rhydymain in the south, and from Trawsfynnydd in the west to just east of Llyn Celyn. This site is designated as a SAC (Migneint-Arenig-Dduallt) and SPA (Migneint-Arenig-Dduallt). Annex I habitats that feature as part of primary selection of the SAC are European dry heaths and blanket bog[37]. The site qualifies as an SPA due to its ornithological interest, supporting Annex 1 species such as hen harrier, Merlin, peregrine *(Falco peregrinus[38]).*
- To the south-east of the site listed above (Migneint - Arenig – Dduallt), locates the River Dee and Bala Lake / Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid. The River Dee and Bala Lake is designated as a SAC (River Dee and Bala Lake/ Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid), whilst the Bala Lake (Llyn Tegid) is also a Ramsar Site. This river flows through the valley near Corwen, and the Vale of Llangollen before entering the Cheshire plain at Erbistock and meandering northwards through the Cheshire plain to its tidal limit at Farndon. The Llyn Tegid/ Bala Lake is the largest natural lake in Wales and a Ramsar Site. It is important for internationally rare plant species, particularly floating water plantain (*Luronium natans*) and unique fish fauna[39]. River Dee and Bala Lake / Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid SAC contains water courses of plain to montane levels with the *Ranunculion fluitantis* and *Callitricho-Batrachion* vegetation which is an Annex I feature. Annex II species are also a primary reason for site selection, this includes Atlantic salmon (*Salmo salar*) and floating water-plantain (*Luronium natans*)[40].

[35] Joint Nature Conservation Committee (no date) Berwyn a Mynyddoedd de Clwyd/ Berwyn and South Clwyd Mountains. Available at: https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0012926 (Accessed: April 2024).

[36] Joint Nature Conservation Committee (2015) Berwyn. Available at: https://jncc.gov.uk/jncc-assets/SPA-N2K/UK9013111.pdf (Accessed: April 2024).

[37] Joint Nature Conservation Committee (no date) Migneint-Arenig-Dduallt. Available at: https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030205 (Accessed: April 2024).

[38] Natural Resources Wales (2003) EC Directive 79/409 on the Conservation of Wild Birds: Special Protection Area (SPA). Available at: https://naturalresources.wales/media/632420/SPA_UK9013131_Register_Entry_EN001.pdf. (Accessed: April 2024).

[39] Joint Nature Conservation Committee (1991) Information Sheet on Ramsar Wetlands (RIS): Llyn Tegid. Available at: https://jncc.gov.uk/jncc-assets/RIS/UK14008.pdf (Accessed April 2024).

[40] Joint Nature Conservation Committee (no date) River Dee and Bala Lake/ Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid. Available at: https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030252 (Accessed: April 2024).

- North of Bangor, there is a cluster of parcels associated to Corsydd Mon. This area comprises both a Ramsar site (Corsydd Môn a Llyn / Anglesey and Llyn Fens) and SAC (Corsydd Mon / Anglesey Fens), the site areas are approximately 630 ha and 470 ha, respectively. The site qualifies under the Ramsar convention due to base-rich fen, a rare wetland type, and its genetic and ecological diversity[41]. It is designated as a SAC for calcareous fens with *Cladium mariscus* and species of the *Caricion davallianae*[42].
- Eryri/ Snowdonia is a SAC with an approximate area of 19,740 ha, located across Conwy and Gwynedd. Annex I habitats include alpine pioneer formations of the *Caricion colorisatrofuscae,* blanket bog, hard-water springs depositing lime and species-rich *Nardus* grassland on siliceous substrates in mountain areas[43].
- Anglesey Tern SPA and North Anglesey Marine / Gogledd Môn Forol SAC have an approximate area of 101,930 ha and 324,900 ha, respectively. Both sites are present along the coast of Anglesey. Anglesey Tern SPA is designated for Annex I breeding birds such as Roseate tern (*Sterna dougallii*), common tern, Arctic tern (*Sterna paradisaea*), and sandwich tern (*Sterna sandvicencis*)[44]. North Anglesey Marine / Gogledd Môn Forol SAC is designated for harbour porpoise *Phocoena phocoena*[45].

A full list of statutory international sites are listed in Table 4.

Table 4 Statutory internationally designated sites with the study area

Site name	Percentage area of total study area (%)
Ramsar Sites	
The Dee Estuary (Wales) Ramsar	1.044
Midland Meres & Mosses Phase 2 (Wales) Ramsar	0.121
Corsydd Môn a Llyn / Anglesey and Llyn Fens Ramsar	0.098
Llyn Tegid Ramsar	0.076
Cors Fochno and Dyfi Ramsar	0.063
Llyn Idwal Ramsar	0.002
The Dee Estuary (England) Ramsar	0.002

[41] Natural Resources Wales (1997) Ramsar Convention on wetlands of international importance: Corsydd môn a llyn anglesey and llyn fens. Available at: https://naturalresources.wales/media/626365/RAMSAR_UK14005_Citation_EN001.pdf (Accessed: April 2024).

[42] Natural Resources Wales (2005) Entry in the register of European sites for Wales. Available at: https://naturalresources.wales/media/627718/SAC_UK0012884_Register_Entry001.pdf (Accessed: April 2024).

[43] Joint Nature Conservation Committee (no date) Eryri/ Snowdonia. Available at: https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0012946 (Accessed: April 2024).

[44] Joint Nature Conservation Committee (2017) Anglesey Terns / Morwenoliaid Ynys Môn. Available at: https://jncc.gov.uk/jncc-assets/SPA-N2K/UK9013061.pdf (Accessed: April 2024).

[45] Joint Nature Conservation Committee (no date) North Anglesey Marine / Gogledd Môn Forol. Available at: https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030398. (Accessed: April 2024).

Site name	Percentage area of total study area (%)
SPA	
Migneint-Arenig-Dduallt	3.141
Berwyn	2.011
The Dee Estuary (Wales)	1.044
Anglesey Terns / Morwenoliaid Ynys Môn	0.412
Traeth Lafan / Lavan Sands, Conway Bay	0.355
Glannau Ynys Gybi / Holy Island Coast	0.095
Glannau Aberdaron ac Ynys Enlli / Aberdaron Coast and Bardsey Island	0.080
Dyfi Estuary / Aber Dyfi	0.067
Mynydd Cilan, Trwyn y Wylfa ac Ynysoedd Sant Tudwal	0.058
Liverpool Bay / Bae Lerpwl (Wales)	0.044
Craig yr Aderyn (Bird's Rock)	0.014
Ynys Seiriol / Puffin Island	0.005
The Dee Estuary (England)	0.002
Northern Cardigan Bay / Gogledd Bae Ceredigion	0.000
SAC	
Migneint-Arenig-Dduallt	3.141
Eryri / Snowdonia	3.105
Berwyn a Mynyddoedd De Clwyd / Berwyn and South Clwyd Mountains	2.728
Dee Estuary / Aber Dyfrdwy (Wales)	0.978
Pen Llyn a'r Sarnau / Lleyn Peninsula and the Sarnau	0.748
Cadair Idris	0.595
Rhinog	0.495
Y Fenai a Bae Conwy / Menai Strait and Conwy Bay	0.445
Coedydd Derw a Safleoedd Ystlumod Meirion / Meirionnydd Oakwoods and Bat Sites	0.443
Y Twyni o Abermenai i Aberffraw / Abermenai to Aberffraw Dunes	0.288

Site name	Percentage area of total study area (%)
River Dee and Bala Lake / Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid (Wales)	0.181
Morfa Harlech a Morfa Dyffryn	0.167
Clogwyni Pen Llyn / Seacliffs of Lleyn	0.165
Glannau Mon: Cors heli / Anglesey Coast: Saltmarsh	0.151
Fenn's, Whixall, Bettisfield, Wem and Cadney Mosses (Wales)	0.109
Halkyn Mountain / Mynydd Helygain	0.096
Corsydd Mon / Anglesey Fens	0.074
Glannau Ynys Gybi / Holy Island Coast	0.072
Coedydd Aber	0.054
Great Orme's Head / Pen y Gogarth	0.048
Afon Eden - Cors Goch Trawsfynydd	0.045
Corsydd Llyn / Lleyn Fens	0.045
Deeside and Buckley Newt sites	0.033
Glynllifon	0.030
Alyn Valley Woods / Coedwigoedd Dyffryn Alun	0.027
Corsydd Eifionydd / Eifionydd Fens	0.023
Coedwigoedd Penrhyn Creuddyn / Creuddyn Peninsula Woods	0.019
Afon Gwyrfai a Llyn Cwellyn	0.018
Coedwigoedd Dyffryn Elwy / Elwy Valley Woods	0.013
Johnstown Newt Sites	0.011
Bae Cemlyn / Cemlyn Bay	0.007
Mwyngloddiau Fforest Gwydir / Gwydyr Forest Mines	0.006
Llyn Dinam	0.006
Llwyn	0.003
Glan-traeth	0.002
Dee Estuary / Aber Dyfrdwy (England)	0.002
West Wales Marine / Gorllewin Cymru Forol	0.002
North Anglesey Marine / Gogledd Mln Forol	0.001

Site name	Percentage area of total study area (%)
River Dee and Bala Lake / Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid (England)	0.000
Fenn's, Whixall, Bettisfield, Wem and Cadney Mosses (England)	0.000

Additionally, a total of 369 nationally significant designated sites were identified within the study area. This comprises 336 SSSIs and 33 NNRs, covering an approximate area of 114,560 ha and 18,250 ha, respectively.

The study area is also likely to support numerous locally designated sites (such as Sites of Importance for Nature Conservation (SINCs) and Local Nature Reserves (LNRs), which have not been mapped as part of this assessment, due to the large scale of the study area. Additionally, the wide range of habitats within the study area, would likely support a range of species including protected and notable species such as breeding and wintering birds, roosting and foraging/commuting bats, riparian mammals, amphibians and reptiles, invertebrates, fish, and vascular plants, bryophytes, lichens and fungi. Specific surveys, and desktop studies would need to be undertaken to confirm the presence and distribution of particular species.

4.3 Natural capital

Natural capital can be defined as the world's stocks of living and non-living natural assets such as forests (Figure 4-4), fisheries, rivers, biodiversity, land and minerals which provide a range of services to society[46]. Stocks of natural capital provide flows of services (i.e. ecosystem services) and benefits over time. In terms of land use, the study area includes a large number of habitats (as described above). These habitats contribute heavily in terms of provision of ecosystem services in the study area, particularly those relating to recreation, climate regulation, water quality and air quality.

[46] HM Treasury (2022) The Green Brook, Central Government Guidance on Appraisal and Evaluation. Available at: https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-governent (Accessed: April 2024).

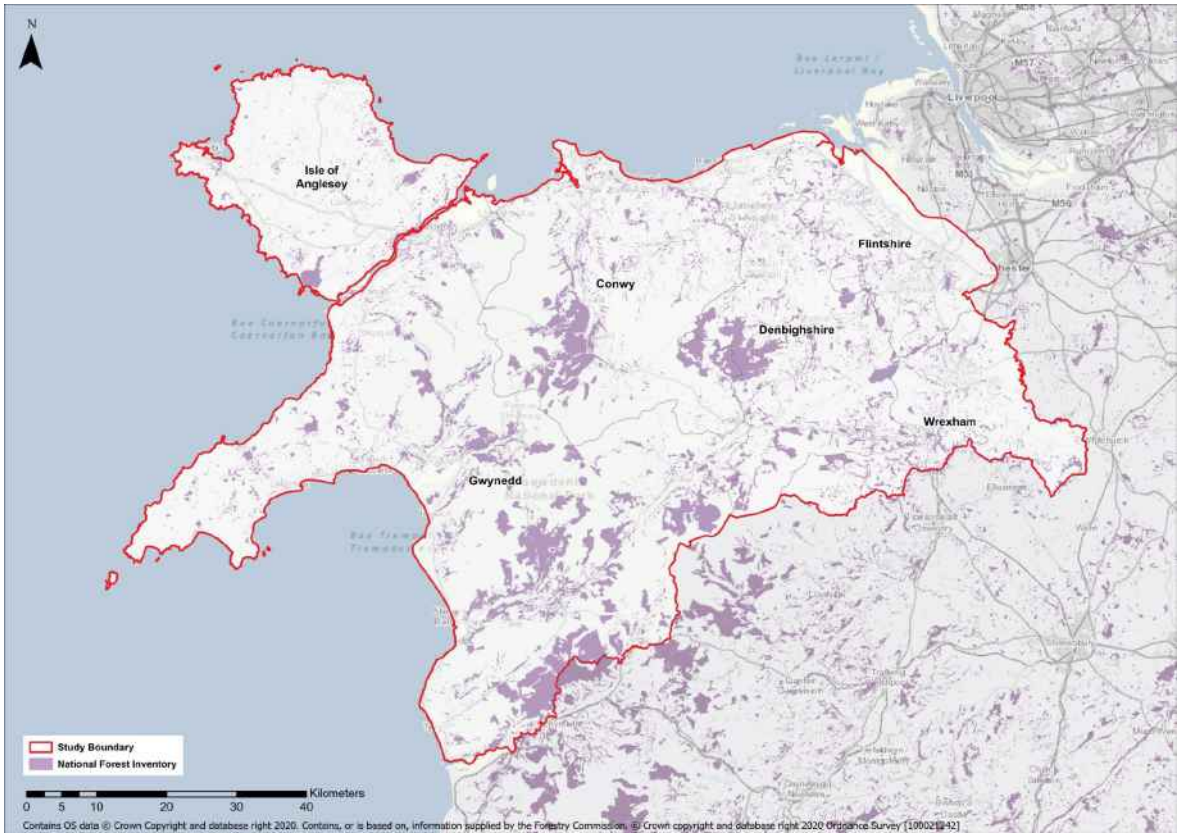


Figure 4-4 Forest habitats within the study area

4.4 Historic and future trends

As of October 2023 Planning Policy Wales (version 12) has been updated to include a requirement for a net benefit for biodiversity. In practice this means development must provide a net benefit for biodiversity and improve, or enable the improvement, of the resilience of ecosystems through implementation of the DECCA framework[47]. It is recognised that many of the retained priority habitats and designated nature conservation sites, are too small and isolated to be resilient to the environmental changes they are facing. Under the Environment (Wales) Act, Natural Resources Wales and other bodies are required to seek to maintain and enhance biodiversity and the resilience of ecosystems[48]. A framework approach has been developed which uses four interlinked ecosystem attributes to assess ecosystem resilience: diversity, extent, condition and connectivity.

[47] Natural Resources Wales (2023) Annex to Heads of Planning Letter Dated 11 October 2023: Addressing the Nature Emergency through the planning system: Updated National Planning Policy for Chapter 6 of Planning Policy Wales. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-10/annex-addressing-the-nature-emergency-through-the-planning-system.pdf (Accessed: April 2024).

[48] Natural Resources Wales (2022) Ecosystem resilience field guide. Available at: https://naturalresources.wales/guidance-and-advice/environmental-topics/land-management/ecosystem-resilience-field-guide/?lang=en (Accessed: April 2024).

Known as the DECCA framework it is the intention that it can be applied to environmental process at different scales, habitats and land uses, to drive the sustainable management of natural resources in Wales[49]. Planning authorities must take account of and promote the resilience of ecosystem, following the DECCA framework approach.

In 2020, the plan for a National Forest in Wales was announced which will create new areas of woodland and protect and enhance ancient woodland. Despite this, the State of Nature 2019 reports a significant decline in average species abundance since 1970, with a 6% decrease occurring in the last decade alone. Only 20% of the area designated as SSSIs in Wales were in a favourable condition in 2022[50]. Rapid changes in abundance are underway and average species distribution has fallen[51] due to pressures such as poor land management, land use change, pollution, hydrological change and invasive non-native species[52].

As the study area is within Wales, where at a national level the rate of change in nature is increasing, with pressures on wildlife from agricultural management, urbanisation, pollution, hydrological change, woodland management and invasive non-native species[53]. These factors combined with climate change are driving widespread changes in the abundance, distribution and ecology of Wales's wildlife.

Climate change is already driving widespread changes in the abundance, distribution and ecology of wildlife. In future, sensitive ecosystems are expected to come under increasing pressure as a result of extreme events and disturbance such as floods, wildfires and droughts. The projected impacts of these trends include potential adverse impacts to both terrestrial and aquatic biodiversity resulting from extreme weather events, water scarcity, increased water temperatures and phenological shifts. These alterations to biodiversity are also anticipated to have an impact on existing landscape characteristics, likely to be exacerbated by both natural and managed alterations to soil, hydrology and geomorphology[54].The risk to freshwater species and habitats from a changing climate has been assessed as high to very high, whilst the risk to terrestrial species and habitats is unknown[127].

Future trends in Wales relating to opportunities for the conservation and enhancement of biodiversity and for the sustainable management and use of natural resources are declining[53]. Finally, it is widely recognised that the targets committed to through the Convention on Biological Diversity will not be met.

---

[49] Natural Resources Wales (2020) Ecosystem Resilience in a Nutshell 1: What is ecosystem resilience? Available at: https://cdn.cyfoethnaturiol.cymru/media/696279/ecosystem-resilience-in-a-nutshell-1-what-is-ecosystem-resilience.pdf (Accessed: April 2024).

[50] Department for Environment, Food & Rural Affairs (2023) Extent and condition of protected areas. Available at: https://www.gov.uk/government/statistics/england-biodiversity-indicators/1-extent-and-condition-of-protected-areas (Accessed: April 2024).

[51] National Biodiversity Network (2019) State of Nature 2019. Available at: https://nbn.org.uk/wp-content/uploads/2019/09/State-of-Nature-2019-UK-summary.pdf (Accessed: April 2024).

[52] Natural Resources Wales (2020) Protected sites baseline assessment, 2020. Available at: https://naturalresources.wales/evidence-and-data/research-and-reports/protected-sites-baseline-assessment-2020/?lang=en (Accessed: April 2024).

[53] Royal Society for the Protection of Birds (2019) State of Nature: A Summary for Wales. Available at: https://stateofnature.org.uk/wp-content/uploads/2023/09/TP26053-SoN-Wales-summary-report-v10.pdf (Accessed: April 2024).

[54] UK Climate Risk (2023) Evidence for the third UK Climate Change Risk Assessment (CCRA3) Summary for Wales. Available at: https://www.ukclimaterisk.org/independent-assessment-ccra3/national-summaries/ (Accessed: April 2024).

5. Land use and landscape

5.1 Landscape character areas

The study area has an array of diverse landscapes. Landscape Character Areas (LCAs) are defined by Natural Resources Wales (NRW) which uses LANDMAP to record, classify and describe Welsh landscapes. LCAs are often used for decision making and planning as well as monitoring change across the landscape. There are 19 defined National Landscape LCAs in the study area[55]. Due to only having a very small extent within the study area, for the purposes of this study, the Cambrian Mountains has been incorporated into the adjacent Eryri LCA.

The LCAs are shown on Figure 5-1. The descriptions are as follows:

- Aberdovey Coast LCA: swash aligned soft coastline, dunes and estuary bars.
- Anglesey Coast LCA: coastal zone.
- Arfon LCA: the Arfonian plateau, Menai Strait.
- Berwyn LCA: spine of extensive, open, unenclosed, rolling uplands.
- Central Anglesey LCA: land-locked central part of Anglesey.
- Clwydian Range LCA: rounded, heather clad open hills in two main groups.
- Conwy Valley LCA: a deep, major fault-guided glaciated valley, southern flood plain section.
- Deeside and Wrexham LCA: lowland, foothills and levels.
- Denbigh Moors LCA: rolling unenclosed uplands with gentle topography.
- Eryri & Cambrian Mountains LCA: mountainous topography.
- Llŷn LCA: peninsula, northern spire of distinctively profiled, angular hills.
- Maelor LCA: flood plain or rolling lowland, a rural agricultural character.
- North Wales Coast LCA: carboniferous limestone hills and coastal headlands.
- Rhos LCA: rural inland foothills and valleys.
- Tremadoc Bay LCA: lowland fringes of northern Cardigan Bay, hemmed in by steeply rising uplands.
- Vale of Clwyd LCA: a broad agricultural vale, distinctive line of hills forming the eastern boundary.
- Vale of Llangollen and Dee Valley LCA: major river valley, largely tranquil, rural landscape.

[55] Natural Resources Wales (2023) National Landscape Character Areas. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/inspire-nrw:NRW_LANDSCAPE_CHARACTER_AREAS (Accessed: April 2024).

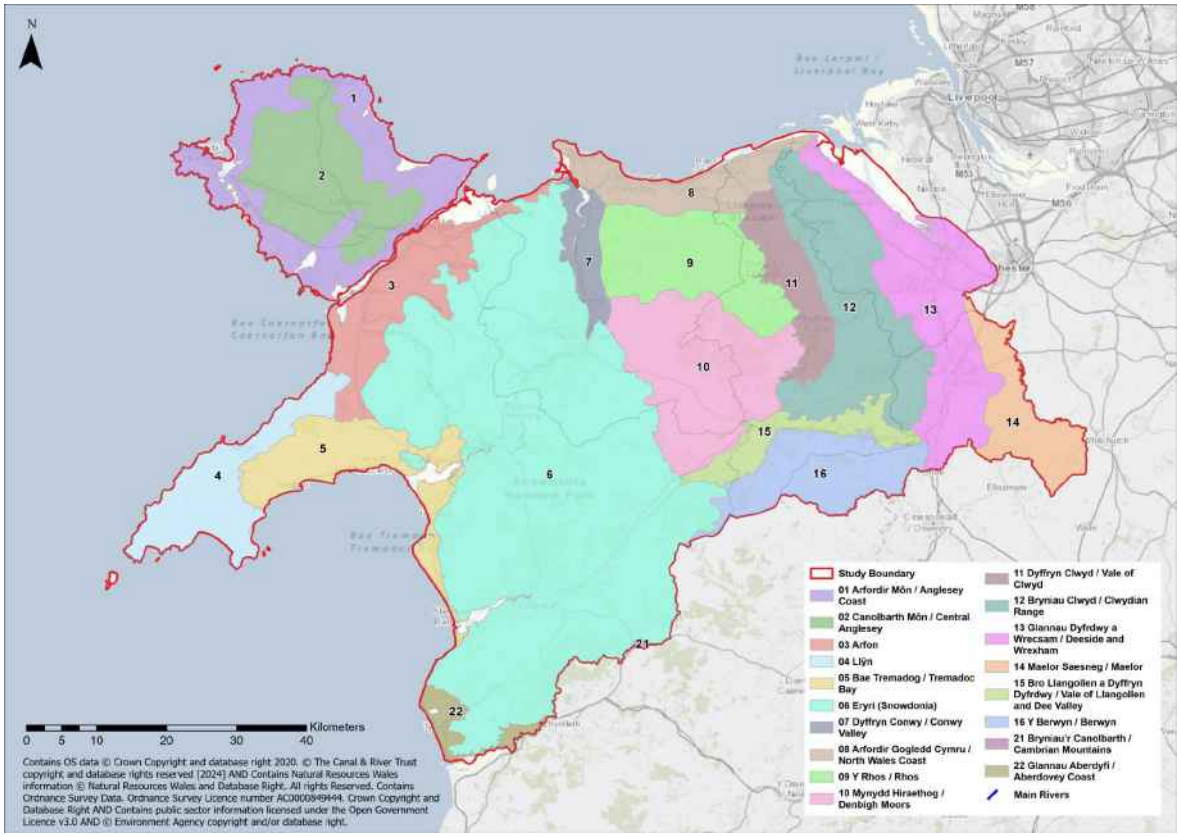


Figure 5-1 Landscape Character Areas within the study area

The topography in the study area reaches its highest points in Eryri National Park at Snowdon.

5.2 Land use

Land uses across the study area are illustrated in Figure 5-2. Land use in North Wales is dominated by agriculture with most of this being pasture. Welsh Government own areas of woodland that are managed by Natural Resources Wales[56]. Furthermore, in the north-west, Eryri National Park covers the main upland spine of mountains, with further upland moors to the east, in Conwy[57].

Areas of peatland are also present in North Wales and of the 70,000 ha of blanket bogs found in Wales, most of this is located within the upland areas of the Migneint and Berwyn Mountains, in the south of Snowdonia National Park[58].

[56] Natural Resources Wales (2023) *NRW Forest Ownership*. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/inspire-nrw:NRW_FORESTRY_OWNERSHIP_GB#download-metadata-section (Accessed: April 2024).

[57] Natural Resources Wales (2018) *Area Statement North West Wales Landscape*. Available at: https://naturalresources.wales/media/685443/as-north-west-wales-landscape-final-april-2018.pdf (Accessed: April 2024).

[58] Royal Society for the Preservation of Birds (2017) *Restoring ancient blanket bogs in North Wales*. Available at: https://community.rspb.org.uk/ourwork/b/actionfornature/posts/restoring-ancient-blanket-bogs-in-north-wales (Accessed: April 2024).

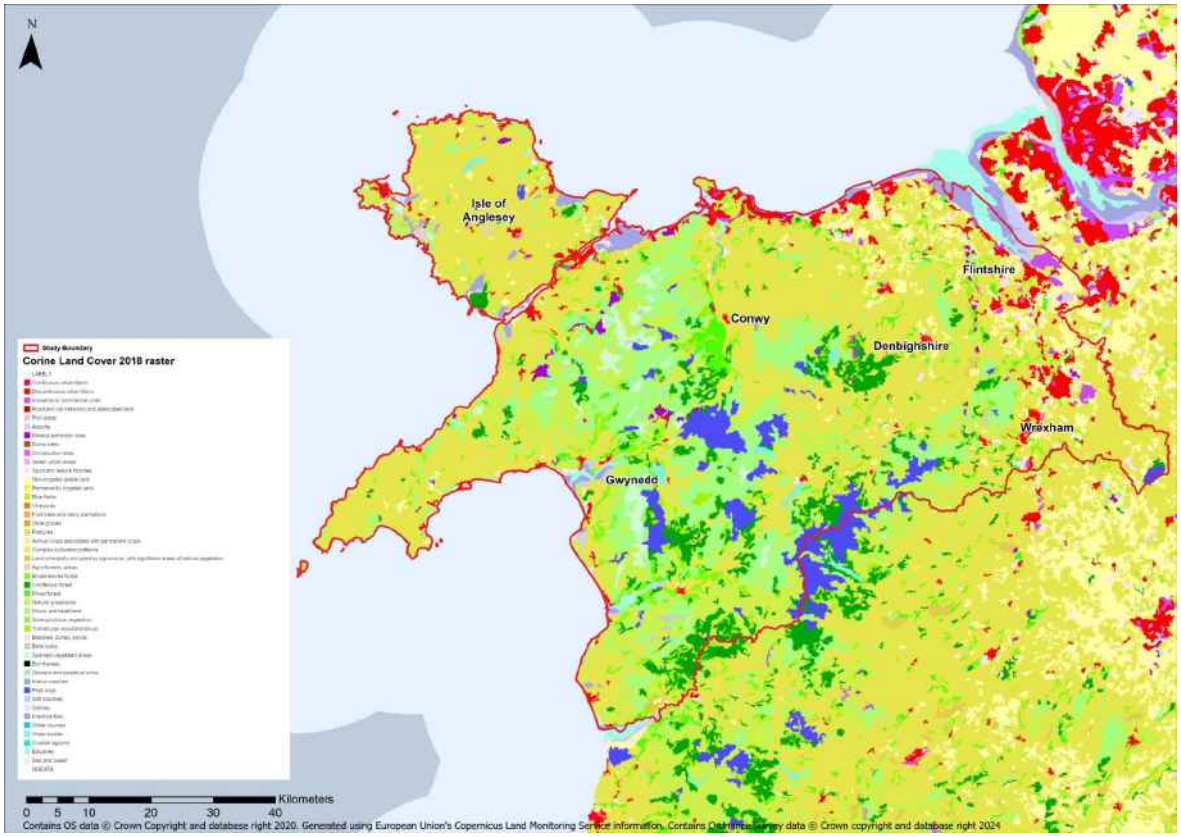


Figure 5-2 Land use

5.3 Designated sites and attractions

A wide range of environmental designations are within the study area as shown on Figure 5-3. Wales's landscape is made up of around 20% as National Parks[59]. Eryri National Park, which is Wales's largest National Park, falls within the study area. Furthermore, the following Areas of Outstanding Natural Beauty (AONBs) fall within the study area:

- Anglesey AONB: main features include low cliffs alternating with coves and pebble beaches, sheer limestone cliffs interspersed with fine sandy beaches, and stretches of sand dunes with beaches[60].
- Clwydian Range and Dee Valley AONB: features include a chain of heather-clad peaks, iron age hillforts, Llandegla moors, Ruabon mountain, and limestone cliffs[61].
- Llŷn AONB: features include a total of 22 Sites of Special Scientific Interest (SSSI) within the AONB and that the area is home to the chough[62].

[59] National Parks Wales (no date) *The National Parks of Wales*. Available at: https://www.nationalparkswales.uk/npw/about/nationalparkswales (Accessed: April 2024).

[60] Isle of Anglesey County Council (no date) *Anglesey Area of Outstanding Natural Beauty (AONB)*. Available at: https://www.anglesey.gov.wales/en/Residents/Countryside/Areas-of-Outstanding-Natural-Beauty-AONBs/Anglesey-Area-of-Outstanding-Natural-Beauty-AONB.aspx (Accessed: April 2024).

[61] Clwydian Range and Dee Valley (no date) *The Clwydian Range and Dee Valley Area of Outstanding Natural Beauty*. Available at: https://www.clwydianrangeanddeevalleyaonb.org.uk/the-aonb/ (Accessed: April 2024).

[62] Llŷn Area of Outstanding Natural Beauty (no date) *Llŷn Area of Outstanding Natural Beauty*. Available at: https://www.ahne-llyn-aonb.org/Home (Accessed: April 2024).

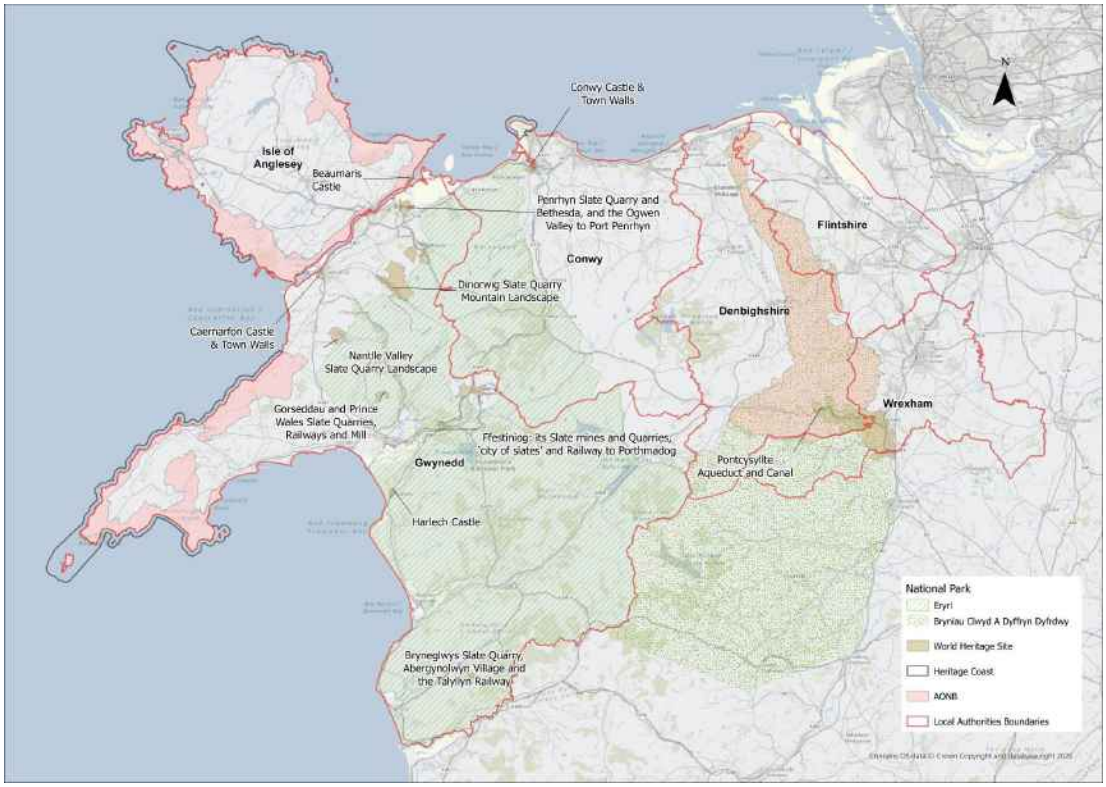


Figure 5-3 Landscape designations

5.4 Tourist destinations and attractions

Within the study area the main tourist destinations consist of Eryri National Park, Anglesey AONB, Llŷn AONB, and Clwydian Range and Dee Valley AONB. There are several Registered Parks and Gardens, Registered Historic Landscapes, CADW sites, and National Trust sites. Numerous play areas, parks, gardens and sports facilities are also present within the study area, particularly in densely populated areas with Flintshire being the most populated local authority in North Wales.

The study area includes a swathe of historic landscapes, including 17 Registered Landscapes of Outstanding Interest and seven Registered Landscapes of Special Interest[63]. The Registered Landscapes of Outstanding Interest consist of the following:

[63] Cadw, the Countryside Council for Wales (now part of Natural Resources Wales) and the International Council on Monuments and Sites (2021) *WOM21 Historic Landscape Areas (HLA)*. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/geonode:GWC21_Historic_Landscape_Area (Accessed: April 2024).

- Aberglaslyn
- Amlwch and Parys Mountain
- Ardudwy
- Blaenau Ffestiniog
- Creuddyn and Conwy
- Dinorwig
- Hollywell Common and Halkyn Mountain
- Lleyn and Bardsey Island
- Lower Conwy Valley
- Mawddach
- Nantlle Valley
- North Arllechwedd
- Ogwen Valley
- Penmon
- The Vale of Clwyd
- Transfynydd Basin and Cwm Prysor
- Vale of Dolgellau

The Registered Landscapes of Special Interest consist of the following:

- Bala and Bala Lakesides
- Berwyn
- Denbigh Moors
- Dysynni Valley
- Lower Elwy Valley
- Maelor
- Vale of Llangollen and Eglwyseg

5.5 Rural proofing and rural populations

Large parts of Wales are rural in character with 40% of the population living in settlements with fewer than 10,000 people[64]. Lack of employment opportunity is a key reason behind rural depopulation, particularly in the younger workforce; it can also contribute to deprivation and inequality. Therefore, developing local opportunities, particularly in higher paid sectors, is important to retain workers, broaden the skills base and help sustain communities.

Policy four of the 'Future Wales, The National Plan 2040[64]' aims to support rural communities while policy five aims to support the rural economy. As part of policy four, Strategic and Local Development Plans must identify their rural communities, assess their needs and set out policies that support them. Policies should consider how age balanced communities can be achieved, where depopulation should be reversed and consider the role of new affordable and market housing, employment opportunities, local services and greater mobility in tackling these challenges.

[64] Welsh Government (2021) *Future Wales The National Plan 2040*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/future-wales-the-national-plan-2040.pdf (Accessed: April 2024).

Meanwhile, policy five sets out that Strategic and Local Development Plans must plan positively to meet the employment needs of rural areas including employment arising from the foundational economy; the agricultural and forestry sector, including proposals for diversification; start-ups and micro businesses.

Furthermore, the Welsh Government aims to support investment in public transport, active travel and vehicle charging networks to support ultra-low emission vehicles. The National Plan sets out the planning authorities should support improvements to connectivity within and between rural settlements.

5.6 Agricultural land classifications

Agricultural land classification (ALC) is a system used in Wales to grade the quality of land for agricultural use. It is used to inform planning decisions affecting greenfield sites. The system classifies land into five grades, from Grade 1 (excellent quality agricultural land) to Grade 5 (very poor-quality agricultural land).

Over half of the study area is agricultural land, comprising the predominate land use outside of Snowdonia National Park[65]. However, predictive[66] ALC mapping[67] indicates limited areas of excellent or very good quality agricultural within the study area. The highest quality agricultural land (Grade 1) is mainly present in the east of the study area (in Maelor, Vale of Clwyd, and Deeside and Wrexham national landscape character areas) and the north of the study area (in Arfon and Anglesey Coast national landscape character areas)[68] (see Figure 5-4). Good and moderate quality agricultural land surrounds areas of better quality land, whilst poor and very poor grade land is largely located in the uplands, particularly in Snowdonia National Park.

[65] Copernicus (2018) *CORINE Land Cover 2018 (vector/raster 100 m), Europe, 6-yearly*. Available at: https://land.copernicus.eu/en/products/corine-land-cover/clc2018 (Accessed: April 2024).

[66] Whilst it is recognised that this is predictive data, and a level of uncertainty therefore exists without full surveys being carried out.

[67] Welsh Government (2019) Predictive Agricultural Land Classification (ALC) Map 2. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/inspire-wg:wg_predictive_alc2 (Accessed: April 2024).

[68] Welsh Government (2017) *Predictive Agricultural Land Classification (ALC) Map*. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/inspire-wg:predictive_alc_partitioned (Accessed: April 2024).

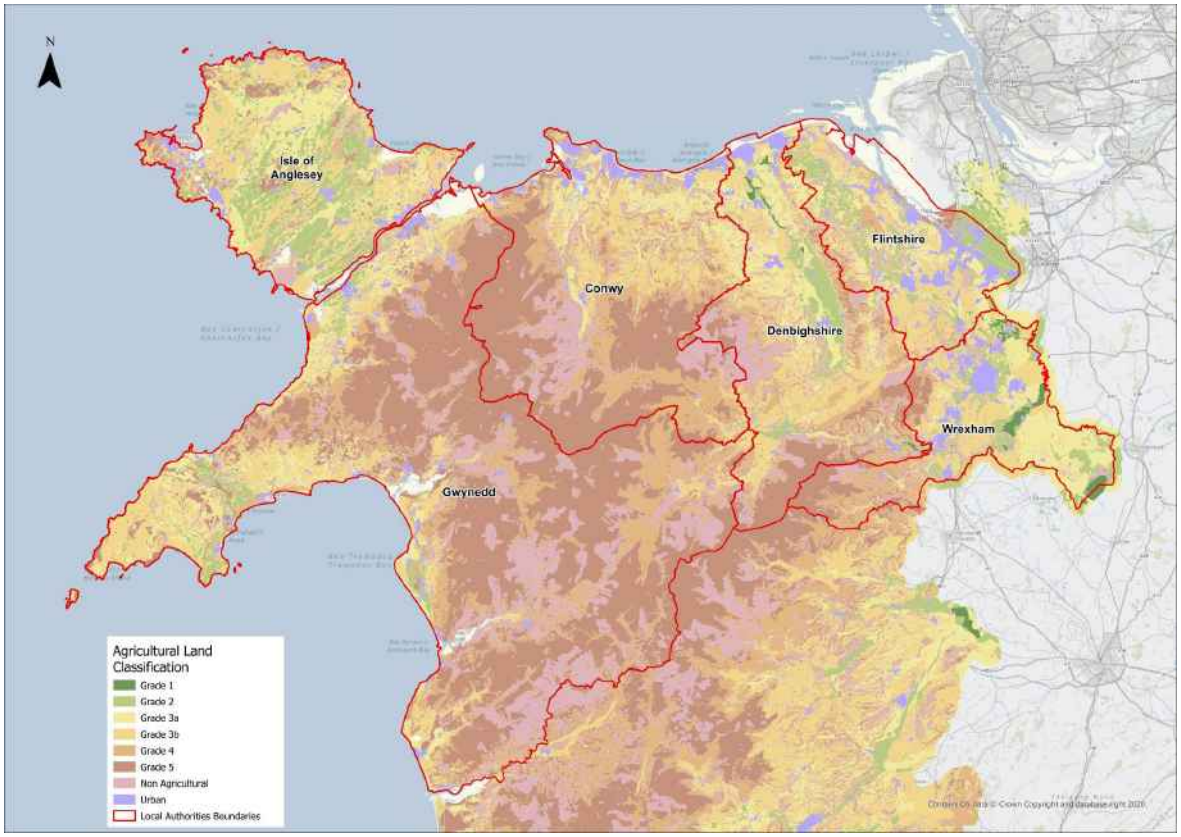


Figure 5-4 Agricultural land classification

5.7 Historic and likely future trends

The Welsh Government has committed to the ongoing conservation and enhancement of National Parks and AONBs in 'Valued and Resilient: The Welsh Government's Priorities for Areas of Outstanding Natural Beauty and National Parks'[69]. As part of this, the Welsh Government has recognised designated landscapes as strategic national assets which are a key delivery mechanism for the Welsh Government's environmental, social and economic ambitions. The statement contains four goals for AONBs and National Parks in Wales, including that they be valued places, contain resilient environments, support resilient communities, and adopt resilient ways of working. Additionally, the North West Wales Area Statement will aim to reconnect people with nature, improving access to green space[70]. A new National Park is being proposed to replace the Clwydian Range and Dee Valley AONB in the north-east of Wales.

[69] Welsh Government (2018) *Valued and Resilient: The Welsh Government's Priorities for Areas of Outstanding Natural Beauty and National Parks*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/areas-outstanding-natural-beauty-national-parks-2018-report%20.pdf (Accessed: April 2024).

[70] Natural Resources Wales (2024) *Reconnecting people with nature.* Available at: https://naturalresources.wales/about-us/what-we-do/strategies-and-plans/area-statements/north-west-wales-area-statement/reconnecting-people-with-nature/?lang=en (Accessed: April 2024).

In the 'Valued and Resilient: The Welsh Government's Priorities for Areas of Outstanding Natural Beauty and National Parks' statement, the government has also acknowledged the challenges facing ecosystems and has challenged designated landscapes to do more to identify, safeguard and realise the benefits from the public goods they protect.

However, there is increasing pressure on non-designated rural and agricultural land from developers, with future population growth necessitating more housing and urban development infrastructure. Opportunities for the protection and enhancement of the local distinctiveness of landscapes and townscapes is declining[71].

[71] Welsh Government (2021) *Integrated Sustainability Appraisal of National Development Framework.* Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/future-wales-integrated-sustainability-appraisal.pdf (Accessed: April 2024).

6. Cultural Heritage

6.1 Historic landscape and archaeology

Cadw, in partnership with the Countryside Council for Wales (now called Natural Resources Wales) and the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS UK), has compiled a non-statutory Register of 58 landscapes of outstanding or special historic interest in Wales. This register aims to raise awareness and provide information about the most important and significant historic landscape areas in Wales. Historic landscapes across the study area are shown on Figure 6-1.



Figure 6-1 Historic landscapes across the study area

Humans have lived in North Wales for an estimated quarter of a million years. Palaeolithic hunter-gatherers roamed the coastline and valleys, and the oldest Neanderthal remains in Britain were found near St Asaph, Denbighshire. Neolithic remains are scattered within the landscape, especially on Anglesey, where features like Bryn Celli Ddu and Barclodiad y Gawres stand as testament to ancient civilisations[72].

[72] Welsh Government (2024) *Discover historic North Wales*. Available at: https://www.visitwales.com/destinations/north-wales/north-wales-history-language-landmarks-and-legends (Accessed: April 2024).

6.2 UNESCO World Heritage Sites

Cultural attractions are awarded UNESCO World Heritage Status when they are ranked by the United Nations as being one of the world's most significant sites and of 'outstanding value to humanity'. Four sites in Wales have been awarded this prestigious title to date. The study area includes three out of the four UNESCO World Heritage Sites, each offering an array of cultural, recreational and historic interest which serves the local population and tourism sector.

In July 2021 the Slate Landscape of Northwest Wales became the fourth UNESCO World Heritage Site in Wales[73]. The Slate Landscape of Northwest Wales consists of six separate sites around the Gwynedd area including areas of interest of the Welsh slate industry, as follows:

- Dyffryn Ogwen
- Dinorwig Quarry
- Dyffryn Nantlle
- Gorseddau and Bwlch y Ddwy Elor
- Ffestiniog and Porthmadog
- Abergynolwyn and Tywyn

Within Gwynedd, the Castle and Town Walls of King Edward I are also designated World Heritage Sites. The four strongholds comprise Conwy Castle in the county of Conwy, Harlech Castle and Caernarfon Castle in Gwynedd, and Beaumaris Castle on the island of Anglesey. The adjoining historic towns of Conwy and Caernarfon and are also included in the UNESCO listing.

The more urban Northeast region of the study area includes a UNESCO World Heritage Site, the Pontcysyllte Aqueduct and Canal. Along with the aqueduct, the UNESCO listing includes 17km of scenic canal way.

6.3 Listed Buildings

Buildings and structures of national importance are given legal protection by being placed on a 'List' of Buildings of Special Architectural or Historic Interest. Under Section 1 of the Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act 1990, the Welsh Ministers are required to compile and maintain this list.

In Wales there are over 30,000 buildings and structures on the list. Listed buildings range from Medieval Churches to modern commercial premises. Structures can include railings, gate piers, walls, war memorials, gravestones, post boxes and telephone boxes. The Listing of buildings and structures is an ongoing process. Buildings and structures can also be removed from the List in a process called 'De-Listing'.

Buildings on the List are given one of three grades which denote their level of importance, Grade I being the highest. The Grades are: -

[73] Welsh Government (2024) *Wales Slate: The quarry communities of Gwynedd*. Available at:https://www.visitwales.com/destinations/north-wales/north-wales-history-language-landmarks-and-legends https://www.visitwales.com/destinations/north-wales/eryri-snowdonia-mountains-and-coast/six-areas-unesco-awarded-slate (Accessed: April 2024).

- Grade I - Are of exceptional interest;
- Grade II* - Are particularly important; and
- Grade II - Are of special interest.

Within the study area, according to the Cadw database[74] there are currently 10,936 listed buildings (Grade I, II* and II) which have been designated between 1949 and 2024. These are depicted in Figure 6-2.

The distribution of listed buildings by local authority area as follows:

- Isle of Anglesey – total 1,127
- Conwy – total 1,745
- Denbighshire – total 1,814
- Flintshire – total 1,030
- Gwynedd – total 4,178
- Wrexham – total 1,042

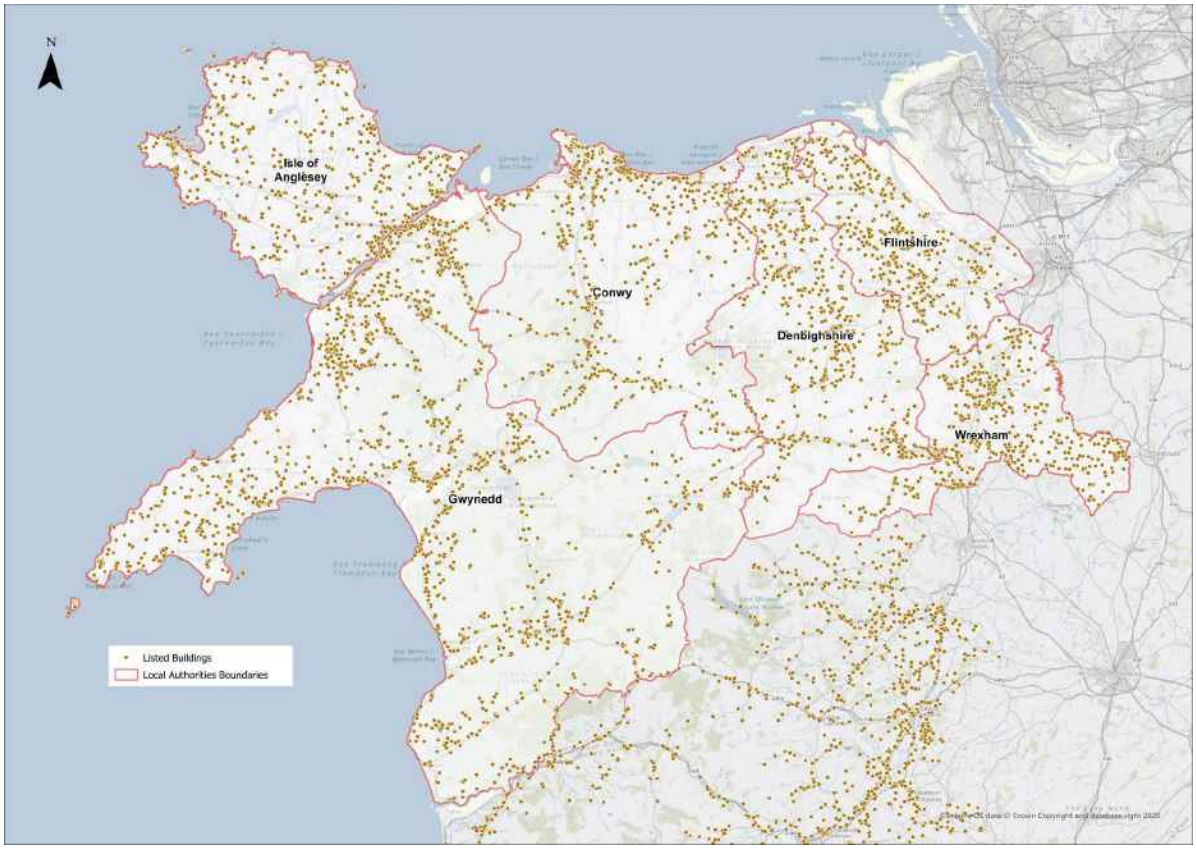


Figure 6-2 Listed buildings within the study area

[74] Cadw (2021) *Cadw Historic Assets*. Available at: https://datamap.gov.wales/maps/cadw-historic-assets/ (Accessed: April 2024).

6.4 Scheduled Monuments

Archaeological sites of national importance are given legal protection by being placed on a 'Schedule' of monuments. Under the Ancient Monuments and Archaeological Areas Act 1979, the Welsh Ministers are required to compile and maintain this schedule. In Wales, monuments have been scheduled since the 1920s and this process has continued and is ongoing. Scheduled Monuments can be subject to a 'Revision', where new archaeological/historical evidence regarding the monument has required an alteration to the map depiction. Monuments can also be removed from the Schedule in a process called 'De-Scheduling'.

In Wales there are over 4,000 examples of Scheduled Monuments, which include, amongst others, Roman remains, burial mounds, castles, bridges, earthworks, the remains of deserted villages, industrial sites and 20th century military complexes.

Within the study area, according to the Cadw database[74] there are currently 1,214 Scheduled Monuments ranging from prehistoric, neolithic, bronze age, iron age, roman, medieval, early medieval, post medieval, Victorian and industrial and modern. These are depicted in Figure 6-3 below. The distribution of Scheduled Monuments by local authority area is as follows:

- Isle of Anglesey – total 143
- Conwy – total 156.
- Denbighshire – total 169
- Flintshire – total 130
- Gwynedd – total 515
- Wrexham – total 101

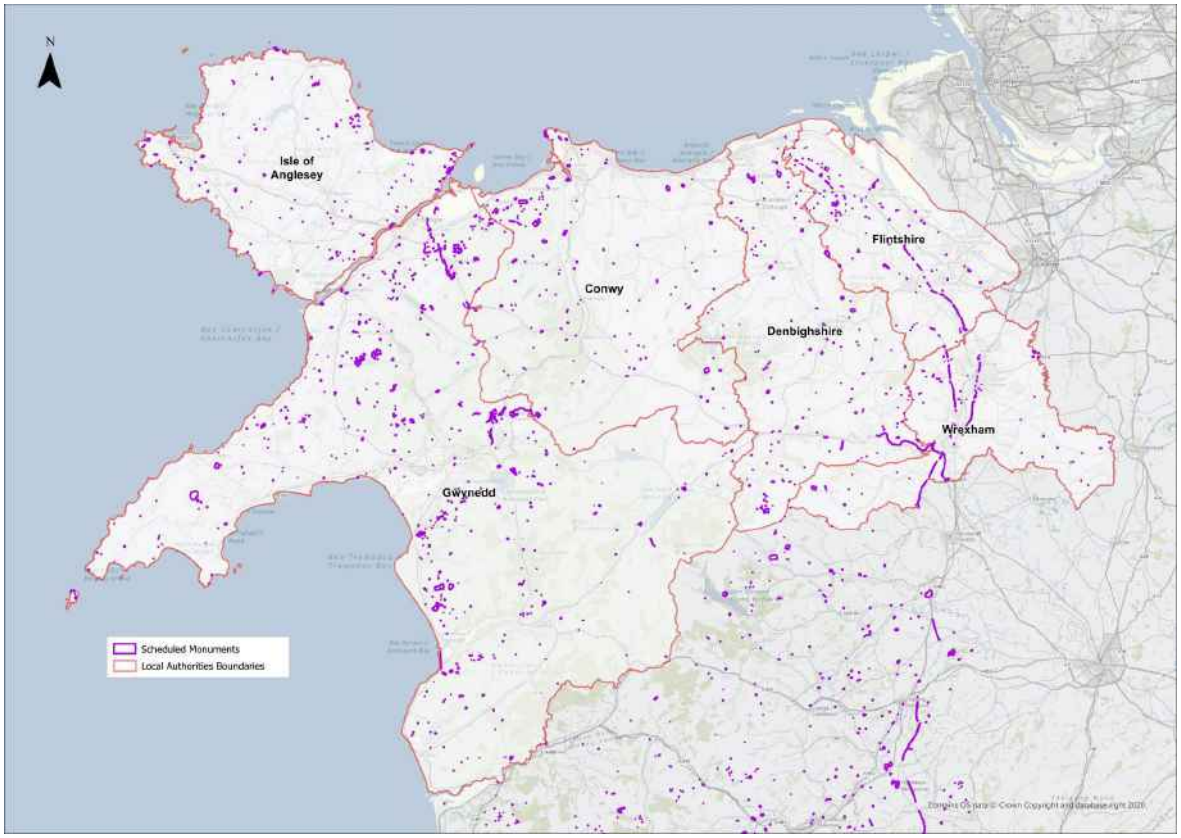


Figure 6-3 Scheduled monuments within the study area

6.5 Other cultural significance

Alongside the rich prehistoric, Celtic and roman history of North Wales, North Wales played a significant role in the Industrial Revolution. Mineral extraction and manufacturing drove the economy. The Greenfield Valley, with initiatives ranging from copper to cotton, exemplifies the region's industrial innovation from the 18th Century[75]

As discussed in the Population section within this Appendix, Welsh-speakers in North Wales form a higher proportion of the population than in other Welsh regions[3].

In 2022, Wrexham successfully achieved city status in the Queen's Platinum Jubilee City Status competition. It was also a finalist for UK City of Culture in 2025.

[75] North East Wales Heritage Forum (2024). Webpage information. Available online at: https://www.newalesheritageforum.org.uk/en/industrial-innovation/ (Accessed July 2024)

7. Ground Conditions (soils and geology)

Given the size of the study area, this report gives a high-level summary of the geology and hydrogeology only.

7.1 Geological Summary

7.1.1 Superficial Deposits

The study area has the largest coverage of Glacigenic Deposits - Diamicton (Clay, Sand and Gravel). Land at higher elevations across the study area has little coverage of superficial deposits, whereas the land at lower elevations has high coverage (see Figure 7-1). Till and associated glacial material are widespread on lower-lying ground and largely absent in upland areas. In Snowdonia, outcrop is extensive[76].

The superficial deposits found within the study area are listed below. The units are generally ordered from youngest to oldest. This should be read in conjunction with Figure 7-1.

- Aeolian Deposits - Sand – located around the coastal areas of the study area, particularly around Tywyn, Porthmadog, west coast of Anglesey, Llandudno and Rhyl. Aeolian deposits include wind-blown deposits formed in a variety of depositional environments and climates[77].
- Peat is present in a small number of locations covering approximately 68km^2. Some small areas of peat are present in the central study area around Llyn Brenig and nearby lakes. Larger areas are present in various upland areas.
- Alluvium is found in the flat valley floors adjacent to the rivers and transitional waterbodies within the study area. These deposits generally comprise unconsolidated clays, silts, sands and gravels[78].
- River terrace deposits are found adjacent to alluvium in river valleys in the east of the study area such as along the River Clwyd and River Dee. These deposits consist of sands and gravels, with local lenses of silt, clay or peat[79].

[76] British Geological Survey (2016) *Hydrogeology of Wales: Introduction - geology and groundwater*. Available at: https://earthwise.bgs.ac.uk/index.php/Hydrogeology_of_Wales:_Introduction_-_geology_and_groundwater (Accessed: April 2024).

[77] British Geological Survey (no date) *Aeolian deposits.* Available at: https://webapps.bgs.ac.uk/lexicon/lexicon.cfm?pub=aeold (Accessed: April 2024).

[78] British Geological Survey (no date) *Alluvium*. Available at: https://webapps.bgs.ac.uk/lexicon/lexicon.cfm?pub=alv (Accessed: April 2024).

[79] British Geological Survey (no date) *River terrace deposits*. Available at: https://webapps.bgs.ac.uk/lexicon/lexicon.cfm?pub=RTD (Accessed: April 2024).

- Glacial sand and gravel is present in the east of the study area and in smaller quantities on the north west coast, with isolated deposits near Bryncrug, Groesffordd. This unit is comprised mainly of coarse-grained sands and gravels, with a smaller proportion of finer-grained deposits such as clay interbedded locally[80].
- Till covers a large proportion of the study area. Till is an unsorted and unstratified glacial drift, a heterogenous mixture of clay, sand and gravel and boulders of varying size and shape.

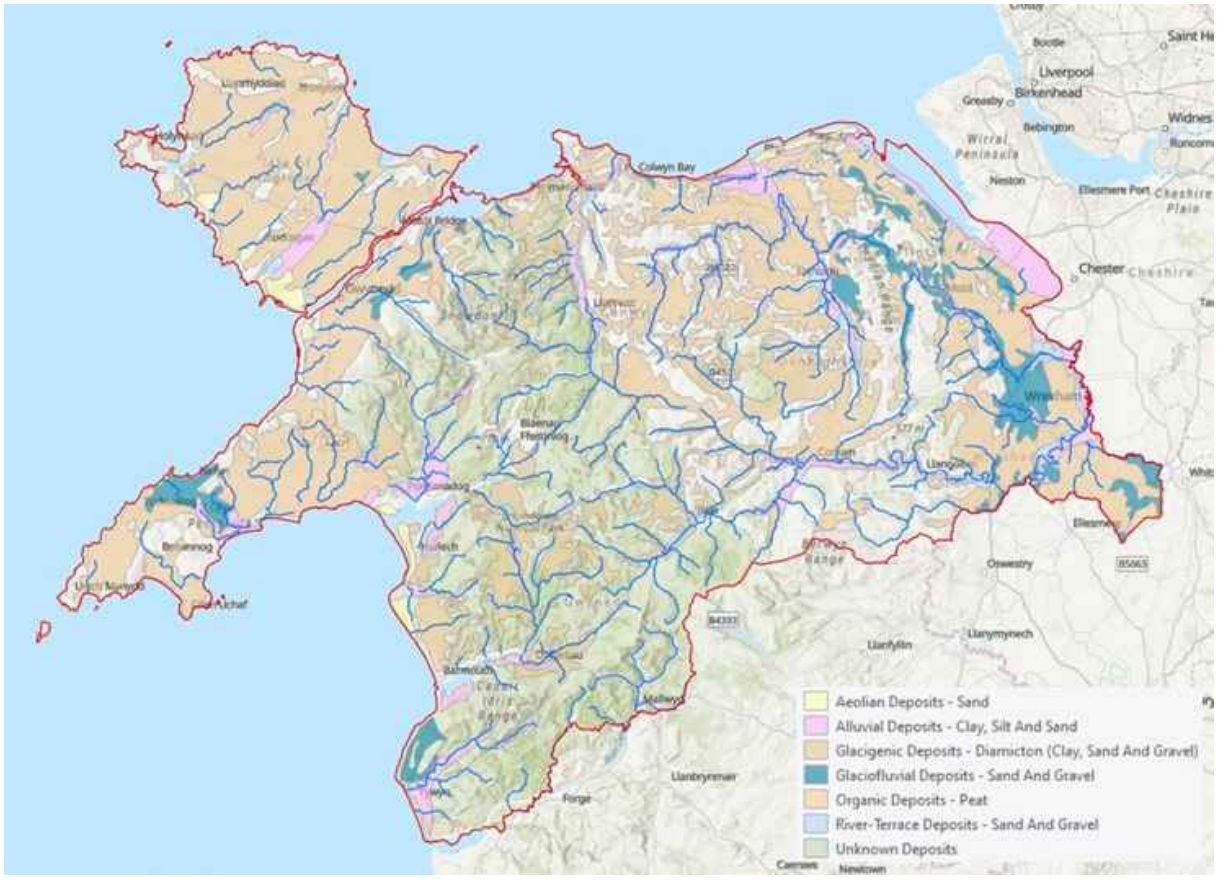


Figure 7-1 Superficial deposits

7.1.2 Bedrock Geology

North Wales is generally underlain by metamorphic and igneous Precambrian and Cambrian rocks. Late Precambrian rocks are widespread on Anglesey, Llŷn and Arfon. Triassic strata occurs in the Vale of Clywd. Carboniferous limestone covers extensive areas in both Wales[81].

The bedrock geology is presented in Figure 7-2. Sedimentary formations, which cover most of the study area, are predominantly early Palaeozoic mudstones, siltstones and sandstones. Triassic, Permian and Carboniferous formations are present in the east and north of the study

[80] British Geological Survey (no date) *Glaciofluvial deposits*. Available at: https://webapps.bgs.ac.uk/lexicon/lexicon.cfm?pub=GFDU (Accessed: April 2024).

[81] British Geological Survey (2016) *Hydrogeology of Wales: Introduction - geology and groundwater*. Available at: https://earthwise.bgs.ac.uk/index.php/Hydrogeology_of_Wales:_Introduction_-_geology_and_groundwater (Accessed: April 2024).

area. There is also a sparse outcropping of early Palaeozoic-aged igneous material, in the west of the study area and Neoproterozoic-aged material in the north west (Figure 7-2).

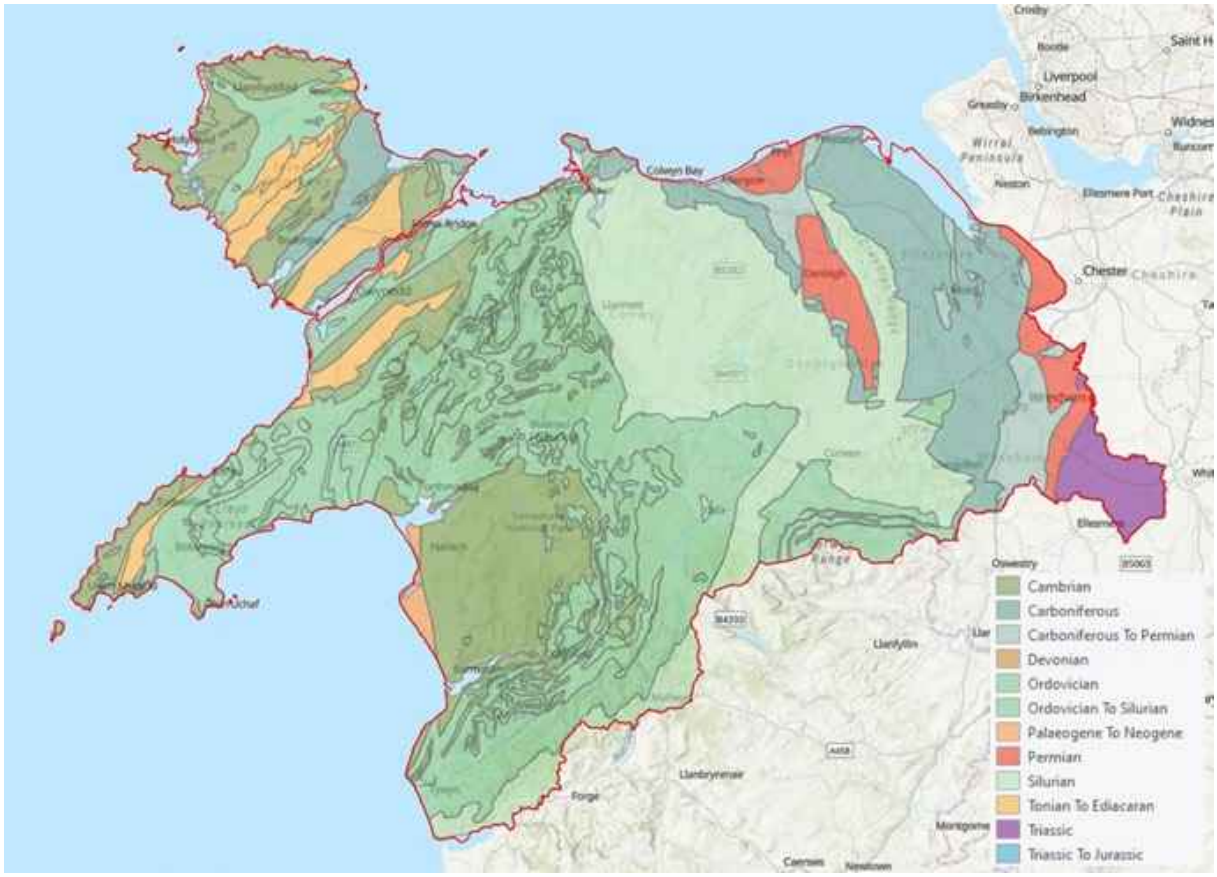


Figure 7-2 Bedrock geology

7.1.3 Mining

Wales has a long history of mining coal and metals, with a large number of mines and quarries being located within the study area (see Figure 7-3). However, almost all of the over 8000 known mine and quarry sites within north Wales have ceased operating[82,83].

Historically, coal mining has been focused around the Anglesey Coalfield and North Wales Coalfield which extends from Deeside to Oswestry[82,84]. Both regions are designated as Coal Mine Reporting Areas and Surface Coal Resource Areas[85]. There has been increased interest in the North Wales Coalfield in recent years as a resource for gas and potential source of public water supply[84].

---

[82] Hendrecoed (no date) *Gazetteer and Bibliography of the Mines and Quarries of Wales*. Available at: https://www.hendrecoed.org.uk/Wilkinson/#:~:text=The%20former%20north%20Wales%20counties,and%20small%20roadside%20gravel%20pits (Accessed: April 2024).

[83] British Geological Survey (2024) *GeoIndex Onshore – Mines and quarries layer*. Available at: https://mapapps2.bgs.ac.uk/geoindex/home.html?_ga=2.17170233.1290109575.1714125085-192347584.1714125085 (Accessed: April 2024).

[84] British Geological Survey (2016) *Wales (Cymru) - North Wales Coalfield*. Available at: https://earthwise.bgs.ac.uk/index.php/Wales_(Cymru)_-_North_Wales_Coalfield (Accessed: April 2024).

[85] The Coal Authority (no date) *Interactive Map*. Available at: https://mapapps2.bgs.ac.uk/coalauthority/home.html (Accessed: April 2024).

Small areas of this coalfield in the eastern portion of the study area are classed as onshore licenced areas and prospective areas for shale gas /oil by the Department of Energy & Climate Change[86].

Intensively mined areas within the study area include the Dee Valley for lead and the River Mawddach catchment[82]. Parys Mountain, on the Isle of Anglesey, was the largest copper mine in the world during the 18th and 19th century. Underground workings ceased in the early 20th century. Anglesey Mining Plc currently holds the mining rights[87] and intend to develop, build and operate a mine at Parys Mountain[88].

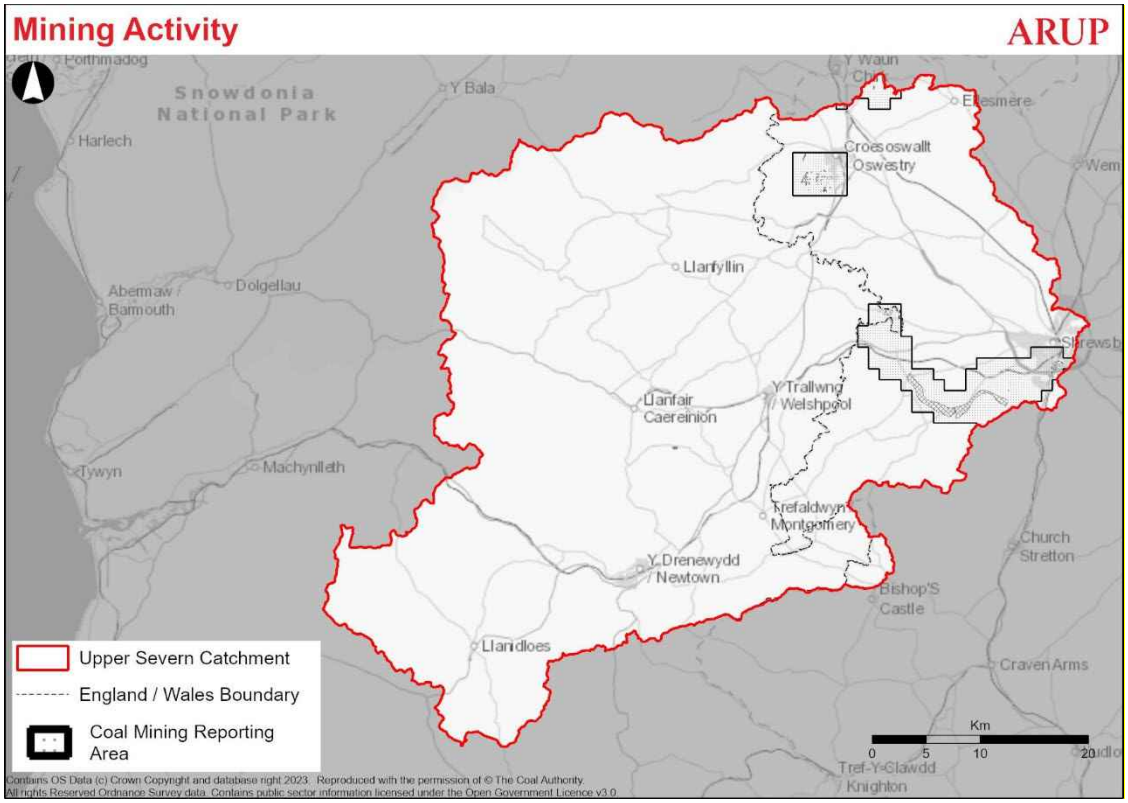


Figure 7-3 Mining activity

7.1.4 Geological hazards

The UK has low levels of earthquake activity and hence a low seismic hazard. Much of Wales experiences similar frequency earthquakes to the rest of the UK. An exception is the Llŷn Peninsula, in the western part of the study area, which has received a number of earthquakes with epicentres approximately 20km below the surface[88]. Ground stability is more of an issue in areas of historic mineral exploitation.

[86] Department of Energy & Climate Change (2014) *Map of Onshore Licences, SEA Areas and Prospective Areas*. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7ed87040f0b6230268be69/SEA_Licence_Prospect_On.pdf (Accessed: May 2024).

[87] Grwp Tanddaearol PARYS Underground Group (no date) Grwp Tanddaearol PARYS Underground Group. Available at: https://parysmountain.co.uk/ (Accessed: May 2024).

[88] Anglesey Mining Plc (no date) Parys Mountain. Available at: https://www.angleseymining.co.uk/parys-mountain/ (Accessed: May 2024).

Northeast Wales has a history of landslides with numerous instances of damaged caused to public transport networks and properties after heavy rainfall[89]. Over half of the study area is classed as having a significant landslide risk[90].

7.2 Hydrogeology

For the current baseline, only an outline of the hydrogeological designations and water resources are covered given the scale of the study area.

7.2.1 Aquifer Classification

NRW classify aquifers is based on their ability to transmit water and support water abstractions, surface flow and wetland ecosystems, and is defined, largely, by the rock's characteristics, on both a macro and micro scale.

These classes and their definitions are as follows:

- Principal Aquifer - highly permeable rock that provides water supply and/ river base flow.
- Secondary A Aquifer - permeable layers capable of supporting water supplies at a local rather than strategic scale. In some cases, they form important sources of baseflow to rivers.
- Secondary B Aquifer - predominantly lower permeability layers which may store and yield limited amounts of groundwater due to localised features such as fissures, thin permeable horizons and weathering. These are generally the water-bearing parts of the former non-aquifers.
- Secondary (undifferentiated) Aquifer - assigned in cases where it has not been possible to attribute either category A or B to a rock type. In most cases, this means that the layer in question has previously been designated as both minor and non-aquifer in different locations due to the variable characteristics of the rock type.
- Unproductive Strata

7.2.2 Bedrock Aquifers

The bedrock aquifer classification is provided in **Error! Reference source not found.**. Three principal aquifers are present, albeit to very limited extents, within the study area. These are Triassic and Permian Sandstones and Carboniferous Limestones.

The Triassic sandstone aquifer in the Vale of Clwyd in north Wales is the only aquifer designed as 'Principal A'[91].

Within the study area, the predominant aquifer classification, spatially, is 'Secondary B'.

[89] Miller, S., & Degg, M. (2012). Landslide susceptibility mapping in North-East Wales. Geomatics, Natural Hazards and Risk, 3(2), 133–159. https://doi.org/10.1080/19475705.2011.600778

[90] British Geological Survey (no date) *BGS Geosure 5 km hex grid*. Available at: https://www.bgs.ac.uk/datasets/bgs-geosure-5-km-hex-grid/ (Accessed: May 2024).

[91] British Geological Survey (2016) *Hydrogeology of Wales*. Available at: https://nora.nerc.ac.uk/id/eprint/513064/1/Hydrogeology%20of%20Wales.pdf (Accessed: April 2024).

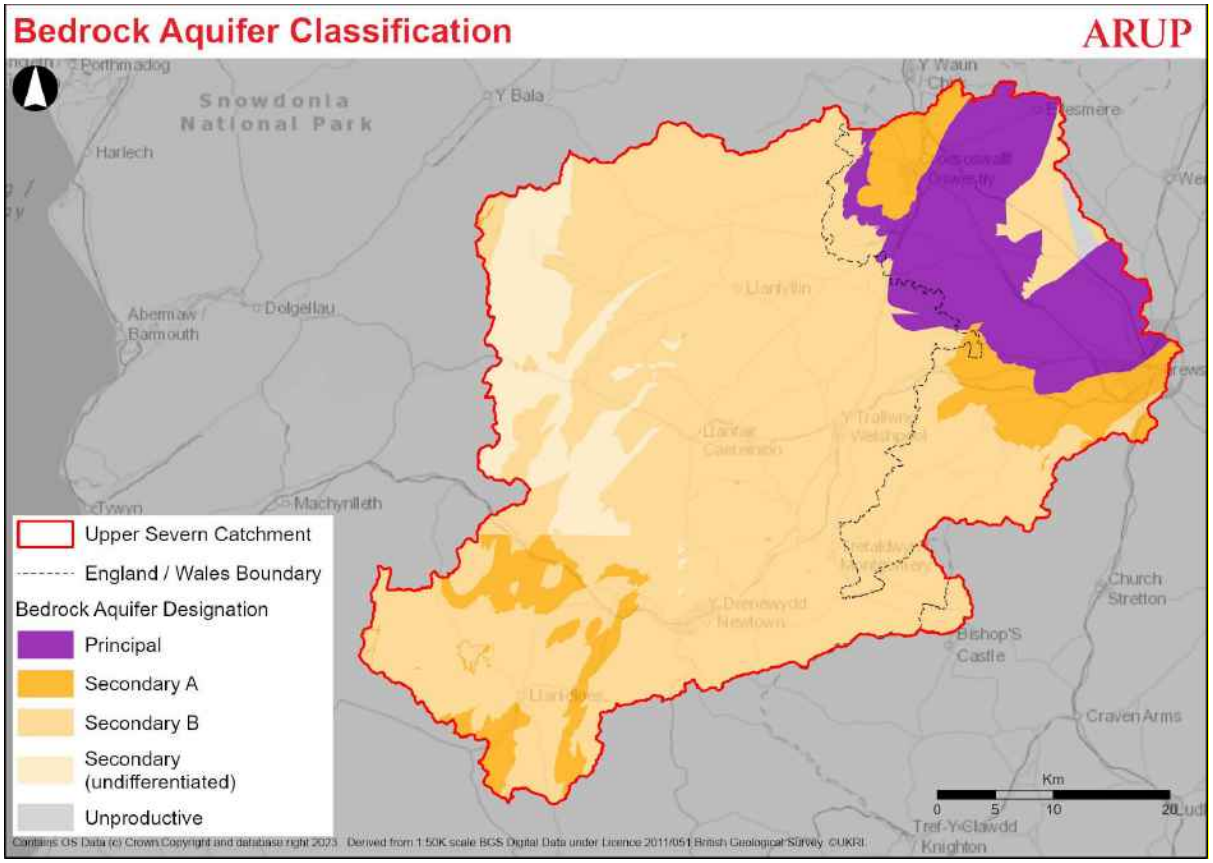


Figure 7-4 Bedrock aquifer classification

7.2.3 Superficial Aquifers

The superficial aquifer classifications in the study area are shown in Figure 7-5. Typically, the Alluvium, Peat, Glacial Sands and Gravels and River Terrace Deposits are classified as Secondary A Aquifers, whereas the Till is generally Secondary (undifferentiated).

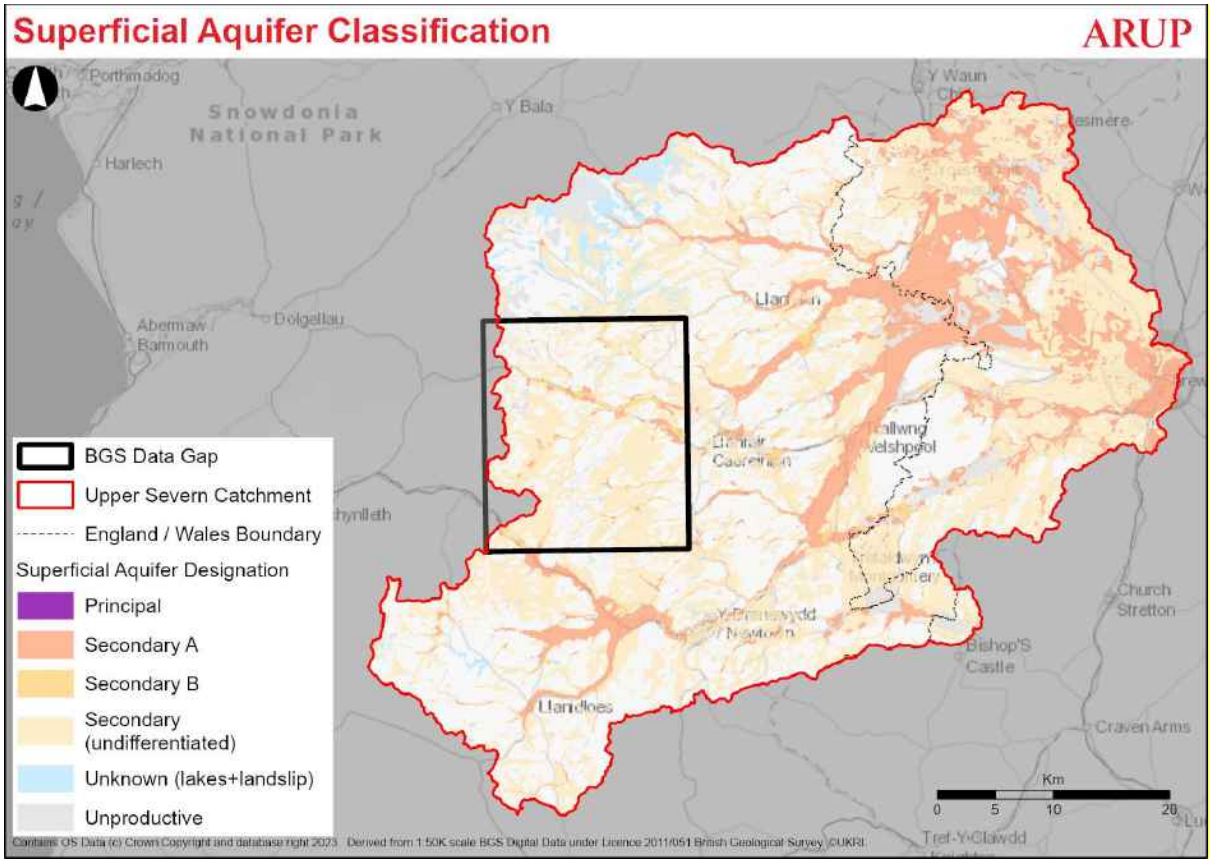


Figure 7-5 Superficial aquifer classification

7.2.4 Groundwater Abstraction

There are 705 licenced abstractions (those above 20m³/d) in the study area, of which 90 are from groundwater sources[92]. These are predominantly located within the Llyn and Eryri and Clwyd Permo-Triassic Sandstone WFD groundwater bodies.

Approximately 8% of the total water supply in Wales (250 Ml/d) comes from groundwater sources, with an additional 95 Ml/d abstracted for private water consumption[91].

At this stage of the project, data on private groundwater abstractions (<20m³/d) have not been requested from the Local Authorities.

7.2.5 Designations

The following environmental designations are relevant to the hydrogeology of the study area:

- Fifteen groundwater bodies (covered in Section 8. Water environment)
- Fifteen Source Protection Zones (SPZ)
- Fifteen Groundwater Drinking Water Protected Areas (All WFD Groundwater bodies are Drinking Water Protected Areas). Two of these areas; Dee Carboniferous Coal Measures and Llyn & Eryri are considered to be at risk.

[92] Natural Resources Wales (2024) *Licenced Water Abstractions*. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/geonode:nrw_water_resource_permits (Accessed: May 2024).

- Fourteen Nitrate Vulnerable Zones (NVZ), of which six are groundwater, six are surface water and two are eutrophic.

7.2.6 Groundwater Flooding

Groundwater levels are heavily influenced by the underlying geology and the catchment topography, as well as other factors such as extended periods of heavy rain, abstraction or changes to underground flows. Groundwater flooding occurs when water levels in the ground rise above the natural surface. It can cause significant damage to property and pose risks to the environment and ground stability.

Groundwater flooding is not a widespread issue in Wales and flood events are rare due to the geology and topography. In Wales, groundwater flooding is most likely to occur from disused mine workings[93].

Historical records relating to groundwater flooding within Conwy, Anglesey and Flintshire are limited[94,95,96]. In Denbighshire, there is no recorded history of significant groundwater flooding[97] and it is not considered to be a significant source of flooding in Gwynedd[98].

The level of groundwater flood risk was not presented in the Wrexham Flood Risk Management Strategy[99]. Between 2011 and 2018, there were no recorded events of groundwater flooding within the Dee and Severn RBD that also intersect with the study area[93,100].

Limited areas with groundwater flooding potential due to the susceptibility to surface water flooding, such as Llandudno, Llanrwst, Eglwysbach, Dolgarrog, Llansannan and Cerrigydrudion, are reported in the Conwy Strategic Flood Consequences Assessment[101].

---

[93] Natural Resources Wales and Environment Agency (2018) Dee preliminary flood risk assessment. Available [Online] at: https://naturalresources.wales/media/689107/dee-pfra.pdf (Accessed: July 2024).

[94] Conwy County Borough Council (2013) Conwy Local Flood Risk Management Strategy. Available [Online] at: https://www.conwy.gov.uk/en/Resident/Crime-and-emergencies/Preparing-for-Emergencies/Flooding/documents/Conwy-Local-Flood-Risk-Management.pdf (Accessed: July 2024).

[95] Isle of Angelsey County Council (2013) Anglesey Local Flood Risk Management Strategy. Available [Online] at: https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Highways/Flooding/Anglesey-Local-Flood-Risk-Management-Strategy.pdf (Accessed: July 2024).

[96] Flintshire County Council (2013) Flintshire Local Flood Risk Management Strategy. Available [Online] at: https://www.flintshire.gov.uk/en/PDFFiles/Flooding-and-Drainage/Flintshire-Local-Flood-Risk-Management-Strategy.pdf (Accessed: July 2024).

[97] Denbighshire County Council (2011) Preliminary Flood Risk Assessment. Available [Online] at: https://www.denbighshire.gov.uk/en/documents/your-council/strategies-plans-and-policies/strategies/community-and-living/local-flood-risk-management-strategy/preliminary-flood-risk-assessment-flood-risk-regulations-2009.pdf (Accessed: July 2024).

[98] Gwynedd Council (2013) Local Flood Risk Management Strategy. Available [Online] at: https://www.gwynedd.llyw.cymru/en/Residents/Documents-Residents/Parking,-roads-and-travel/Flood-and-Coastal-Risk-Management/Local-Flood-Risk-Management-Strategy.pdf (Accessed: July 2024).

[99] Wrexham County Borough Council (2023) Flood Risk Management Strategy. Available [Online] at: https://moderngov.wrexham.gov.uk/documents/s32779/Appendix%201.pdf?LLL=0 (Accessed: July 2024).

[100] Natural Resources Wales and Environment Agency (2018) Severn preliminary flood risk assessment. Available [Online] at: https://naturalresources.wales/media/687716/pfra-severn.pdf (Accessed: July 2024).

[101] Conwy County Borough Council (2012) Conwy Strategic Flood Consequences Assessment. Available [Online] at: https://www.conwy.gov.uk/en/Resident/Planning-Building-Control-and-Conservation/Strategic-Planning-Policy/Adopted-Local-Development-Plan-LDP/Evidence-Base/Natural-Environment/BP17-Conwy-Strategic-Flood-Consequences-Assessment.pdf (Accessed: July 2024).

Additionally, the risk of groundwater emergence is suggested to be very high in parts of Denbigh and Prestatyn in the Denbighshire Flood Consequence Assessment[102].

Furthermore, Internal Drainage Districts (IDDs) in North Wales are specialised areas where water levels are managed to reduce the risk of flooding and ensure effective drainage. These districts, such as Afon Ganol, Dysynni Valley, and Malltraeth Marsh, are typically low-lying and prone to groundwater flooding. When developing transport infrastructure in these areas, it is crucial to consider several elements: the impact on existing drainage systems, potential changes in groundwater levels, and the need for sustainable drainage solutions. Additionally, developers must ensure compliance with local flood risk management plans and obtain necessary permits from regulatory bodies like Natural Resources Wales. Proper assessment of environmental impacts and engagement with local communities are also essential to ensure that infrastructure projects do not exacerbate flooding risks or negatively affect the local ecosystem.

The 12 Internal Drainage Districts in North Wales that are susceptible to groundwater flooding are as outlined below:

1. Afon Ganol
2. Ardudwy Marsh
3. Borth Bog
4. Dysynni Valley
5. Glaslyn - Pensyflog
6. Harlech & Maentwrog
7. Llanfrothen
8. Malltraeth Marsh
9. Mawddach & Wnion
10. River Conwy
11. Towyn
12. Powysland

[102] Denbighshire County Council (2018) Denbighshire Flood Consequence Assessment - Level 1. Available [Online] at: https://www.denbighshire.gov.uk/en/documents/planning-and-building-regulations/ldp/evidence-monitoring-and-information/strategic-flood-consequence-assessment-final-report-january-2018.pdf (Accessed: July 2024).

7.3 Soils

The uplands of the National Park comprise of blanket bog peat soils and very acid loamy upland soils with wet peaty surface soils. Over 370km^2 of peatlands are present within the study area, acting as an important carbon store, wildlife habitat and flood controller[103]. Almost half of the total soil carbon stock in Wales is stored in peat-containing soil, despite only covering 20% of Wales[104].

Also in the uplands are extensive areas of freely draining acid loamy soils over rock. Podzol soils are found extensively across the study area, predominately in the mid elevations across Snowdonia National Park. Areas of seasonally wet pastures and woodland, located throughout the lowlands of the catchment are typically slowly permeable seasonally wet acid loamy and clayey soils. Areas of brown soils are present across the Isle of Anglesey and the Vale of Clwyd[104].

As introduced in Section 5.2, the study area is dominated by pasture, comprising 46.8% of the total study area. Other significant land cover types within the study area include moors and heathland (14.9%), natural grassland (11.9%), coniferous forest (5.2%) and non-irrigated arable land (4.7%) (see Figure 5-2)[65]. Nationally, 75% of land is considered to be non-BMV (ALC classes 3b, 4 and 5). Within the study area, 80% of land is considered to be non-BMV.

Grasslands are generally considered to be at a low risk of soil degradation. However, the intensity of management of this grassland can increase this risk[104].

7.4 Historic and likely future trends

The State of Natural Resources Report (SoNaRR) for Wales 2020 explains that the condition of woodland soil has generally been improving since the 1970s whereas the condition of agricultural soils have been stable or declining[105]. It is anticipated that soils will continue to be impacted by human activity such as intensive agriculture, historic industrial pollution, actions that increase vulnerability to erosion, compaction and loss of organic matter. In the future, there is a high risk that soils will be further degraded as a result of changing climatic conditions, including seasonal aridity and wetness[127]. There is no soils plan for Wales, however the National Peatland Action Programme in Wales sets the vision for the management, protection and restoration of peatland.

[103] Welsh Government (2022) Peatlands of Wales. Available [Online] at: https://datamap.gov.wales/layers/geonode:peatlands_of_wales_scg8 (Accessed: July 2024).

[104] Welsh Government (2022) Welsh Soil Evidence Review. Available [Online] at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2022-08/review-welsh-soil-evidence_0.pdf (Accessed: July 2024).

[105] Natural Resources Wales (2020) The Second State of Natural Resources Report (SoNaRR2020) Assessment of the achievement of sustainable management of natural resources: Land use and soils. Available at: https://naturalresources.wales/media/693310/sonarr2020-theme-land-use-and-soils.pdf (Accessed: April 2024).

8. Water environment

8.1 Waterbodies and flooding

The study area is located within three River Basin Districts (RBDs). The Western Wales River Basin District forms that largest proportion of the study area (71.74% or 4559.97km^2), followed by Dee RBD (27.85% or 1770.00km^2), and the Severn RBD (0.41% or 26.37km^2). RBDs are split into Water Framework Directive (WFD) surface water 'management catchments'; within the study area there are 8 management catchments. These are:

- The Severn Middle Shropshire management catchment overlaps with approximately 14.96km^2 of the study area at the south eastern border.
- The Llyn and Eryri management catchment is located entirely within the study area. The eastern portion of the catchment is mountainous upland, with lower lying land on the Llyn Peninsula[106].
- The Ynys Mon management catchment is located entirely within the study area. Maintaining the quality of the water environment is vital on Anglesey, particularly to support the water-based recreation and lakes that are used for public water supply[107].
- The Clwyd management catchment is located entirely within the study area and is dominated by agriculture. Part of the catchment is designated as a Nitrate Vulnerable Zone and modified natural lakes provide public water supplies[108].
- The Conwy management catchment is located entirely within the study area. Uplands of the catchment are blanket bog, with much of the catchment located in Snowdonia National Park. There are important fisheries, drinking water supply reservoirs and commercial fisheries in the Conwy estuary[109].
- The Meirionydd management catchment is largely located within the south western part of the study area. The catchment is predominantly agricultural, with some forestry and a history of mining[110].

[106] Natural Resources Wales (no date) *Lleyn and Eryri Management Catchment Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/3221/lleyn-and-eryri-management-catchment.pdf (Accessed: April 2024).

[107] Natural Resources Wales (no date) *Ynys Mon Management Catchment Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/679396/2016_updated_ynys_mon_catchment_summary_nrw.pdf (Accessed: April 2024).

[108] Natural Resources Wales (no date) *Clwyd Management Catchment Summary*. Available at: https://cdn.cyfoethnaturiol.cymru/media/3206/clwyd-management-catchment.pdf?mode=pad&amp%3Brnd=131625760771870000 (Accessed: April 2024).

[109] Natural Resources Wales (no date) *Conwy Management Catchment Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/3226/conwy-management-catchment.pdf (Accessed: April 2024).

[110] Natural Resources Wales (no date) *Meirionnydd Management Catchment Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/679377/meirionnydd-catchment-summary-nrw-updated-2016.pdf (Accessed: April 2024).

- The Dee management catchment is largely located within the study area. The source is in the mountains and lakes of Snowdonia, with reservoirs in the upper reaches that regulate the flow in the Dee, supplying drinking water and reducing the risk of flooding downstream[111].
- The Severn Uplands management catchment overlaps with approximately 11.41km^2 of study area along with southern perimeter.

There are 226 river water bodies, 54 lake water bodies, 16 transitional water bodies, 15 groundwater bodies and 12 coastal waterbodies located within the study area (shown in Figure 8-1 and Figure 8-2). These water bodies are also summarised in Appendix C: WFD Waterbodies.

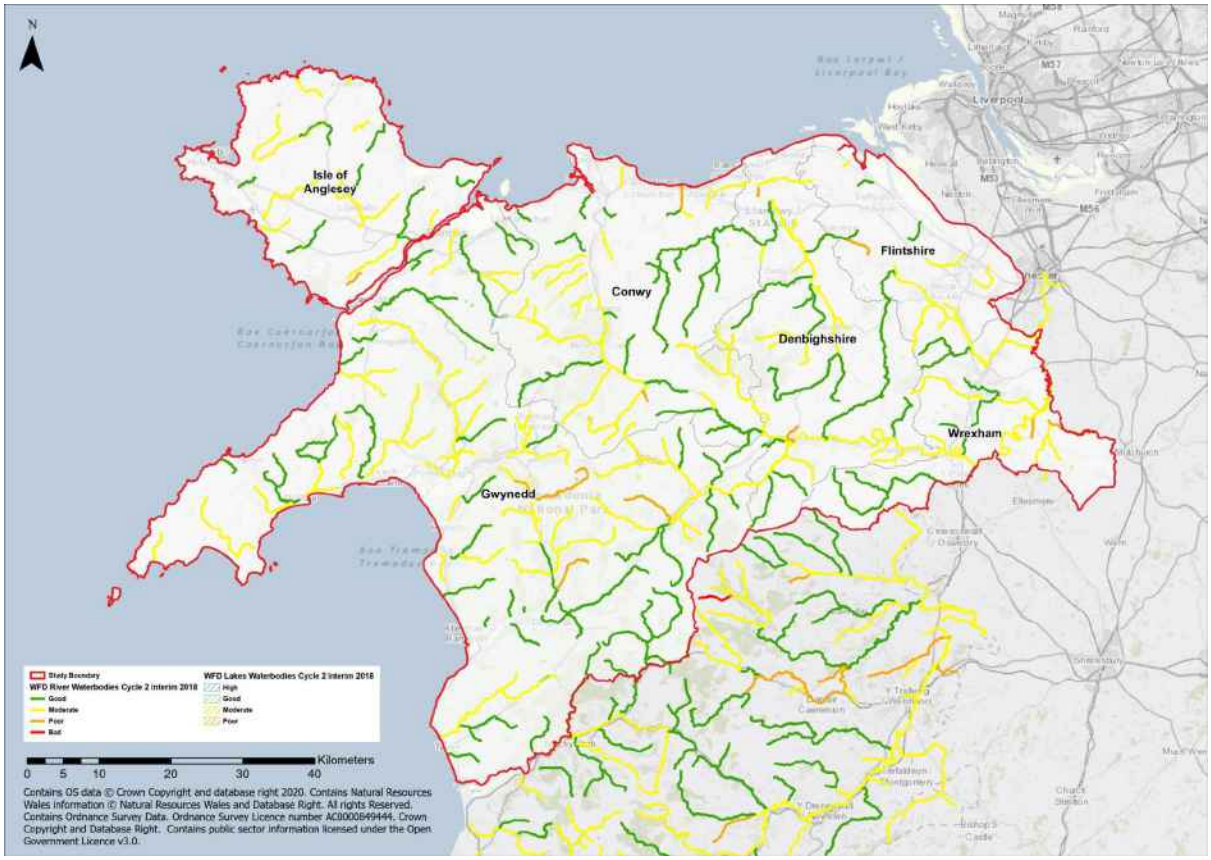


Figure 8-1 Surface water bodies within the study area

[111] Natural Resources Wales (no date) *Dee Management Catchment Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/3225/dee-management-catchment.pdf (Accessed: April 2024).

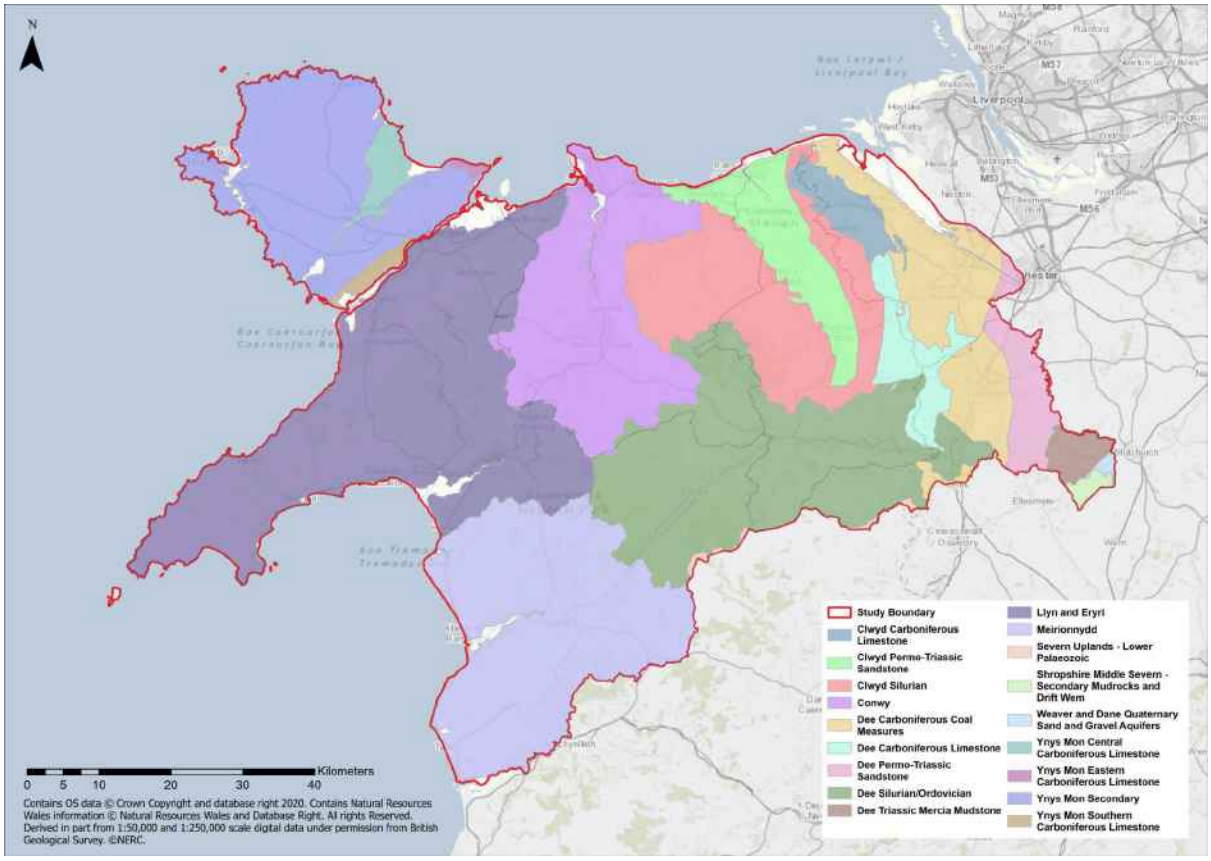


Figure 8-2 Groundwater bodies within the study area

Under the WFD, surface water bodies are categorised by three types; water bodies not designated as heavily modified, heavily modified water bodies (HMWB) and artificial water bodies (AWB). HMWBs are those which have been significantly physically modified to support various social or economic uses. AWBs, such as canals, are those which have been created for a specific purpose, such as navigation or water supply/transfer. Of the 226 river water bodies present within the study area, the majority (173; 76.55%) are not designated at HMWBs. There are no canal waterbodies within the study area and of the 55 lake water bodies 36 (65.45%) are designated as HMWBs.

Under the WFD, each water body has a default objective to reach good Overall Status by a set date (currently, no later than 2027). In specific circumstances, exemptions to this objective may be justified on the grounds of technical infeasibility, disproportionate cost, or natural conditions. A summary of the overall status for surface water bodies within the study area is shown in Table 8-1.

Table 8-1 Summary of overall status of water bodies within the study area

Overall status	River water bodies	Lake water bodies	Transitional water bodies	Groundwater bodies	Coastal water bodies
High	0 (0%)	1 (2%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (8%)
Good	109 (48%)	13 (24%)	4 (25%)	7 (47%)	4 (33%)
Moderate	96 (42%)	29 (54%)	12 (75%)	0 (0%)	7 (58%)
Poor	16 (7%)	10 (19%)	0 (0%)	8 (53%)	0 (0%)
Bad	5 (2%)	2 (4%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)

When a water body is not achieving good status, action is required to improve the status to good. 'Reasons for not achieving good' (RNAGs) are identified, and each RNAG is recorded using a defined set of pressures and reasons for failure. 70% of lake water bodies (38 of 54), 69% of transitional water bodies (11 of 16), 47% of groundwater bodies (7 of 15), 42% of coastal water bodies (5 of 12) and 33% of river water bodies (74 of 226) have at least one RNAG identified. Across the study area, a total of 416 individual RNAGs have been identified, as shown in Table 8-2.

Table 8-2 Count of the RNAGs for each business category for each water body type within the study area

Business Category	River water bodies	Lake water bodies	Transitional water bodies	Groundwater bodies	Coastal water bodies
Agriculture and rural land management	50 (20%)	23 (22%)	7 (19%)	2 (20%)	1 (5%)
Domestic/General public	13 (5%)	4 (4%)	7 (19%)	0 (0%)	1 (5%)
Industry, Manufacturing and other Business	12 (5%)	3 (3%)	2 (6%)	0 (0%)	4 (19%)
Mining and Quarrying	53 (22%)	4 (4%)	0 (0%)	8 (80%)	0 (0%)
NRW	6 (2%)	0 (0%)	4 (11%)	0 (0%)	0 (0%)
Unknown (pending investigation)	13 (5%)	2 (2%)	1 (3%)	0 (0%)	2 (10%)
Urban and Transport	12 (5%)	24 (23%)	0 (0%)	0 (0%)	4 (19%)
Water Industry	56 (23%)	13 (13%)	12 (33%)	0 (0%)	3 (14%)
Not applicable	13 (5%)	21 (20%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Other category	18 (7%)	9 (9%)	1 (3%)	0 (0%)	6 (29%)

The most common business category associated with not achieving good status is the water industry, with agriculture and rural land management and mining and quarrying also identified as key sectors. For river and lake waterbodies, point source pollution, i.e. sewage discharges, is the predominant Surface Water Management Issue identified in association with water industry related RNAGs (91.30% of the RNAGs in this category).

There are two water companies operating within the study area, with Dŵr Cymru operating within a large proportion. Hafren Dyfrdwy supplies water to homes and businesses in a smaller portion of the eastern area of the study area including Wrexham and Llangollen[112].

At each RBMP cycle, a range of measures are identified to address pressures on water bodies that are not achieving good status. Any development or activity must take all practicable steps to not deteriorate the current status or future status objectives of a waterbody or prevent the implementation of these measures.

Flood risk combines the probability and the potential consequences of flooding[113] from all sources (rivers, rainfall affecting ground surface and rising groundwater, sewers and drainage systems, reservoirs, canals, lakes and other artificial sources). As a result of climate change, the UK is likely to experience more frequent heavy rainfall which will likely lead to an increase in the number and severity of flood events. Within the study area, there are a number of areas that fall within Flood Zone 3 (high probability of flooding)[114] (see Figure 8-3). Areas at highest risk of river flooding include land along the River Dee, River Conwy, River Clwyd, River Glaslyn, and the transitional areas of the River Mawddach and River Dysynni. In total, the proportion of the study area in Flood Zone 3 from rivers, sea and surface water and small watercourses is 4.97% (316km^2), 6.82% (434km^2) and 4.17% (265km^2), respectively. Communities with the highest risk to flooding include the coastal area between Abergele and Prestatyn (including Rhyl), Queensferry and other communities along the Dee estuary, Porthmadog and Fairbourne[115].

Furthermore, in recent years Wales has experienced periods of prolonged dry weather resulting in reduced river flows, groundwater levels and soil moisture levels[116].

8.2 The Water Environment (Water Framework Directive) Regulations water bodies

The Water Environment (Water Framework Directive) (England and Wales) Regulations 2017 (as retained and as amended) set out a framework for the protection of surface waters, transitional waters (e.g. estuaries), coastal waters and groundwater – the water bodies within the study area are set out in Appendix D.

---

[112] Ofwat (no date) *Contact details for your water company*. Available at: https://www.ofwat.gov.uk/households/your-water-company/contact-companies/ (Accessed: April 2024)

[113] Department for Levelling up, Housing and Communities and Ministry of Housing, Communities & Local Government (2022) Flood risk and coastal change guidance. Available at: https://www.gov.uk/guidance/flood-risk-and-coastal-change#table1 (Accessed: April 2024).

[114] Land having a 1% or greater annual probability of river flooding; or land having a 0.5% or greater annual probability of sea.

[115] Natural Resources Wales (2023) *Communities at Risk Register (CaRR).* Available at: https://datamap.gov.wales/layergroups/geonode:nrw_communities_at_risk_register (Accessed: April 2024).

[116] Natural Resources Wales (2023) *Dry weather updates*. Available at: https://naturalresources.wales/about-us/news-and-blogs/blogs/dry-weather-updates/?lang=en#:~:text=Driest%20seven%2Dmonth%20period%20on%20record&text=Between%20March%20and%20September%20Wales,period%2C%20including%201995%20and%201976. (Accessed: April 2024).

The environmental objectives of the Regulations principally relate to the improvement of water bodies through the development and implementation of plans to recover failing water bodies to a good condition, or better.

In total there are 323 WFD water bodies present within the study area, comprising of:

- 226 river water bodies,
- 54 lake water bodies,
- 16 transitional water bodies,
- 15 groundwater bodies, and
- 12 coastal waterbodies.

Information on each water body, including its status and objectives, can be found on NRW's Water Watch Wales[117].

8.3 Coastal Erosion

Coastal erosion is a significant concern for the North Wales Regional Transport Plan (NWRTP) area, necessitating a comprehensive approach to manage and mitigate its impacts. The Shoreline Management Plans (SMPs) relevant to this area include those developed by the West of Wales Coastal Group and the North West England and North Wales Coastal Group.

West of Wales Coastal Group SMP118: The West of Wales SMP covers the coastline from Cardigan Bay and Ynys Enlli to the Great Orme. This plan divides the coast into seven general Coastal Areas, further detailed within Policy Development Zones (PDZs). The SMP outlines strategies for managing coastal erosion and flood risks over short-term (2005-2025), medium-term (2025-2055), and long-term (2055-2105) periods. The policies include "Hold the Line" (HTL), "Managed Realignment" (MR), and "No Active Intervention" (NAI), tailored to specific sections of the coastline based on environmental, social, and economic factors.

North West England and North Wales Coastal Group SMP119: The North West England and North Wales SMP extends from Great Orme's Head in North Wales to the Scottish Border. This non-statutory, high-level policy document provides a large-scale assessment of coastal flood and erosion risks. It identifies sustainable management policies for the short-term (0-20 years), medium-term (20-50 years), and long-term (50-100 years).

The policies include "Hold the Line," "Advance the Line" (ATL), "Managed Realignment," and "No Active Intervention," aiming to balance the protection of people, property, and the environment.

Both SMPs emphasise the importance of adapting to changing environmental conditions and integrating coastal management strategies with broader regional planning initiatives. These plans should be considered in the development and implementation of the NWRTP to ensure a

[117] Natural Resources Wales (2022) Water Watch Wales. Available at: https://waterwatchwales.naturalresourceswales.gov.uk/en/ (Accessed: April 2024).

[118] Natural Resources Wales (2012), West of Wales Coastal Group. Available at: https://naturalresources.wales/flooding/managing-flood-risk/shoreline-management-plans/?lang=en (Accessed May 2025)

[119] Natural Resources Wales (2016), North West and North Wales Coastline. Available at: https://www.mycoastline.org.uk/shoreline-management-plans/ (Accessed May 2025)

resilient and sustainable approach to managing coastal erosion and its impacts on transport infrastructure.

8.4 Historic and likely future trends

Overall, water quality of Welsh rivers, estuaries and coastal waters has improved in the last few decades. This has been delivered through investment and an improved understanding of the pressures on the water environment which has benefitted people, wildlife and the economy[120,121,122.] Currently 44.5% of Welsh rivers are in good ecological status[123]. Between 2015 and 2012, the proportion of water bodies in the Dee RBD achieving good or better overall status increased from 27% in 2015 to 38% in 2021[121]. However, improvements in the Western Wales RBD and Severn RBD were more modest (both achieved a 2% increase in the proportion of water bodies achieving good or better overall status[120120,122]), and fell short of the predicted increase.

Some research suggests that improvements in river health have slowed in recent years, citing issues such as combined sewer overflows, agricultural runoff, climate change, microplastics and pharmaceuticals[124].

In Wales, the area of land designated as Nitrate Vulnerable Zones is proposed to increase due to nutrient pollution from agricultural practices[125]. Dŵr Cymru have a number of schemes aimed at protecting and enhancing river and coastal water quality, including a commitment to improving 420km of rivers in Wales and Herefordshire in order to help achieve good ecological status[126].

In recent years, dry weather and drought have become more common in Wales. This can place significant pressure on ecosystems, water supplies and the agricultural sector. Future trends are likely to include an increased frequency and severity of droughts and an increased demand for water due to population growth, industry and agriculture.

Wales is also likely to experience increased winter rainfall, which will result in an increased number and severity of flood events. The number of homes and businesses at risk of flooding in

[120] Natural Resources Wales (2022) *Western Wales River Basin Management Plan 2021 – 2027 Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/695227/western-wales-rbmp-2021_2027-summary.pdf (Accessed: April 2024).

[121] Natural Resources Wales (2022) *Dee River Basin Management Plan 2021 – 2027 Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/695219/dee-rbmp-2021_2027-summary.pdf (Accessed: April 2024).

[122] Natural Resources Wales (2022) *Welsh part of the Severn River Basin Management Plan (2021-2027) Summary*. Available at: https://naturalresources.wales/media/695983/severn-rbmp-2021_2027-summary.pdf (Accessed: April 2024).

[123] Dŵr Cymru (no date) *River Water Quality*. Available at: https://corporate.dwrcymru.com/en/community/environment/river-water-quality (Accessed: April 2024).

[124] Pharaoh, E., Diamond, M., Ormerod, S. J., Rutt, G. and Vaughan, I. P. Evidence of biological recovery from gross pollution in English and Welsh rivers over three decades, Science of The Total Environment, Volume 878, 2023, 163107, ISSN 0048-9697, https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2023.163107.

[125] Natural Resources Wales (2022) *The State of Natural Resources Report (SoNaRR): Assessment of the Sustainable Management of Natural Resources*. Available at: https://naturalresources.wales/media/684348/chapter-3-state-and-trends-final-for-publication.pdf (Accessed: April 2024).

[126] Dŵr Cymru (2022) *Improving our river water quality*. Available at: https://corporate.dwrcymru.com/en/community/environment/river-water-quality (Accessed: April 2024).

the study area can be expected to increase. In the UK, Annual damages expected to increase by 25% by 2050 and 40% by 2080 under a 2°C by 2100 warming scenario[127].

Future trends in Wales relating to the reduction and management of flood risk, along with the protection and enhancement of the quality and quantity of water features and resources is declining[128].

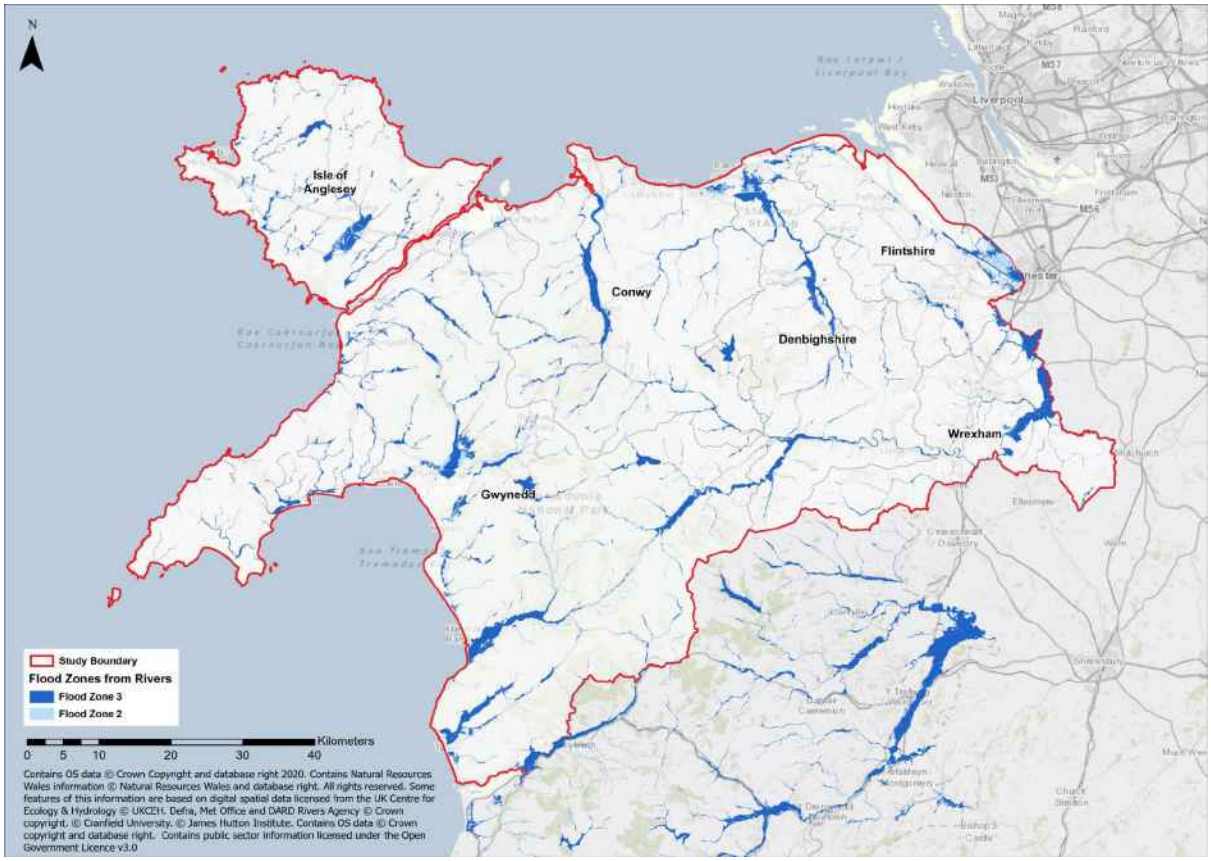


Figure 8-3 Areas within the Upper Severn Catchment area within Flood Zone 2 and 3

[127] HM Government (2022) *UK Climate Change Risk Assessment 2022*. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/61e54d8f8fa8f505985ef3c7/climate-change-risk-assessment-2022.pdf (Accessed: April 2024).

[128] Welsh Government (2021) *Integrated Sustainability Appraisal of the National Development Framework*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/future-wales-integrated-sustainability-appraisal.pdf (Accessed: April 2024).

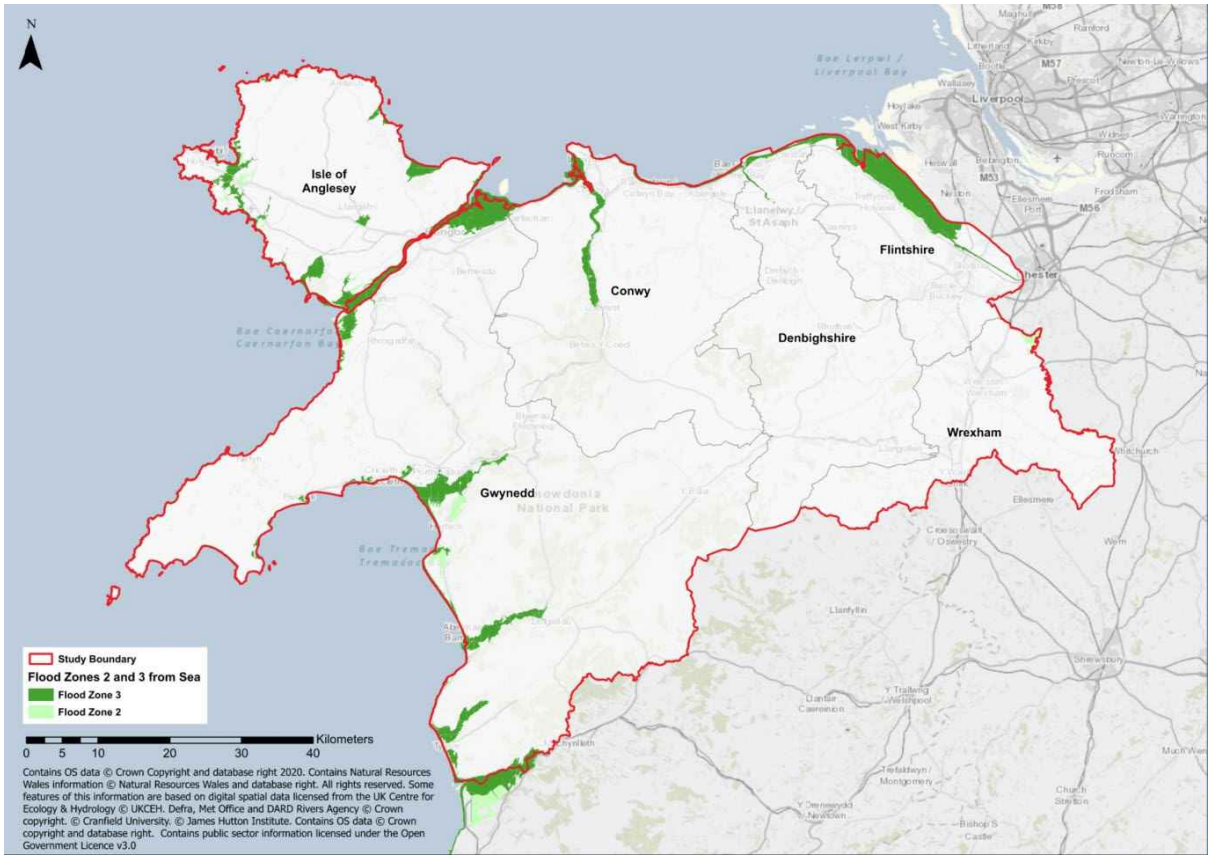


Figure 8-4 Areas within the Upper Severn Catchment area within Flood Zone 2 and 3 from Sea

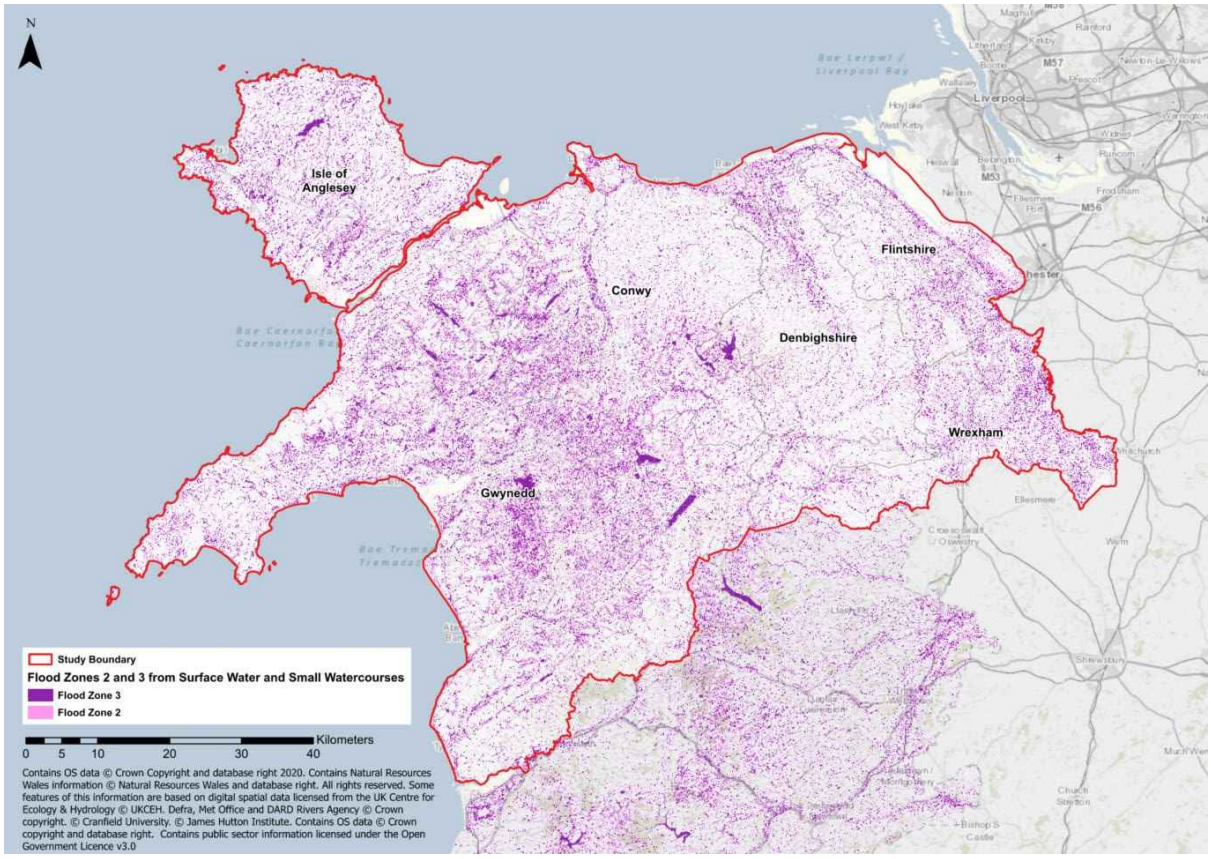


Figure 8-5 Areas within the Upper Severn Catchment area within Flood Zone 2 and 3 from Surface Water and Small Watercourses

9. Climatic Factors

In 2015, the 21st UN Climate Change Conference was held in Paris. During this conference, the Paris Agreement was agreed upon and adopted by 196 countries, including the UK. The Paris Agreement is a legally binding international treaty on climate change, with an overarching goal of holding the increase in global average temperature to well below 2°C above pre-industrial levels. Additionally, efforts are being made to limit the temperature increase to 1.5°C above pre-industrial levels.

In response to this, both the UK Government and the devolved Welsh Government committed to a legally binding target of an 80% reduction in carbon emissions relative to 1990 levels, to be achieved by 2050. In June 2019, secondary legislation was passed, extending that target to "at least 100%."

The Welsh Government accepted these targets, however, following the advice of the Committee on Climate Change (CCC) in 2019 and 2020, Wales subsequently increased the ambition of its 2050 target to be Net Zero emissions, i.e. instead of producing no more than the 1990 level, they committed to producing net zero emissions. Wales has also committed to achieving net zero collectively across the public sector by 2030. The Net Zero Strategy: Build Back Greener defines net zero as reducing emissions to as close to zero as possible, with any remaining emissions absorbed through natural carbon sinks like forests and new technologies like carbon capture [129].

There is no data available on climate change and carbon that relates specifically to the North Wales region. The approach is therefore to consider the data and trends at the national (Wales) level.

9.1 Climate Change

Climate change has been identified as one of the biggest threats facing our future generations. The Welsh Government declared a climate emergency in 2019[130], recognising that climate change is one of the biggest threats facing our future generations. Actions identified as being needed to tackle climate change relate to decarbonisation and adaptation to the changing climate.

The Wales Future Trends Report 2021[131] identifies potential impacts relating to climate change, including species loss, and decreasing ecosystem resilience and vulnerability to food insecurity, noting the likelihood that climate risks will be disturbed unequally. These impacts are noted with potential to occur within the context of changing transport use and demand.

[129] HM Government (2021) *Net Zero strategy: Build Back Greener*. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1033990/net-zero-strategy-beis.pdf (Accessed: April 2024).

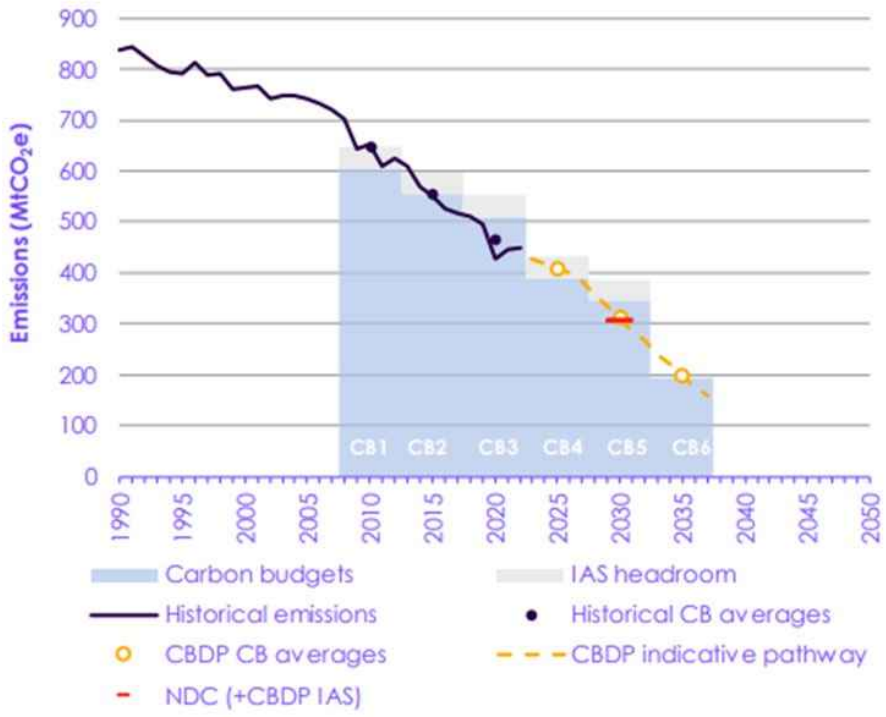
[130] Welsh Government (2019) Welsh Government makes climate emergency declaration. Available at: https://gov.wales/welsh-government-makes-climate-emergency-declaration (Accessed: April 2024).

[131] Welsh Government (2021) *Future Trends Report Wales 2021*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-12/future-trends-report-wales-2021-narrative-summary.pdf (Accessed: April 2024).

Transport accounted for 17% of Wales' total emissions in 2018 with 62% of emissions from transport associated with private car use[132]. Although vehicles are increasingly efficient in terms of their emittance of greenhouse gases, people are also travelling more, with the total number of kilometres travelled by motor vehicles reaching a record high in 2018. Trends since that time towards increased home working associated with changes resulting from Covid-19 may impact this trend. However, overall transport sector emissions were reported in 2018 as being 3% higher than the 1990 baseline[133].

9.2 Carbon

UK GHG emissions have been steadily falling in the UK over the past three decades and in 2022 were 46% below 1990 levels. The UK has set out its carbon reduction obligations within Carbon Budgets that run over five-year periods. The UK met its first two carbon budgets and is likely to have met its third, which ran from 2018 to 2022. Using the provisional estimate for 2022 emissions, total emissions over the Third Carbon Budget period were 2,327 MtCO2e. The historic UK GHG emissions data and projected carbon emissions, in context of current carbon budgets, are shown below in Figure 9-1.



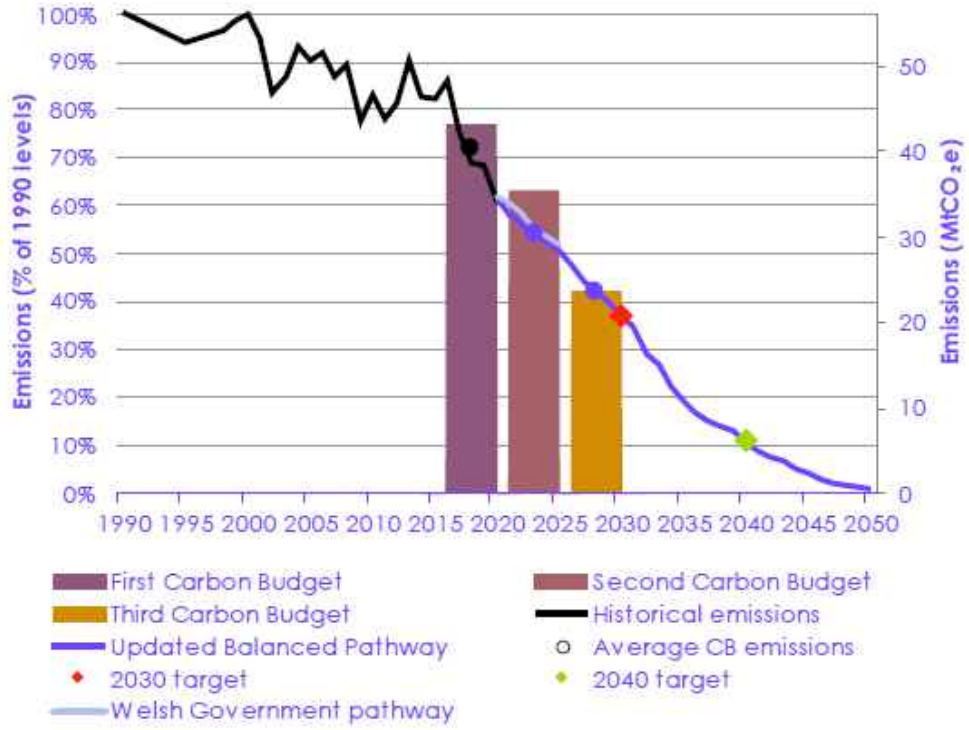
Source: DESNZ (2023) *Carbon Budget Delivery Plan*; BEIS (2021) *Net Zero Strategy*; CCC (2020) *The Sixth Carbon Budget*.
Notes: (1) Emissions from international aviation and shipping (IAS) are included in historical emissions and the Carbon Budget Delivery Plan (CBDP) pathway and added to the NDC to allow for a direct comparison. (2) The CBDP projections include only the quantified plans. Unquantified plans may lead to further emissions reductions. (3) The annual pathway is an indication of emissions reduction. The UK does not have annual targets but the five-year carbon budgets and 2030 NDC must be achieved. (4) We have adjusted the Government's published CBDP pathway for land use to account for methodological changes between the 1990-2019 and 1990-2020 inventories.

Figure 9-1: Historic and future GHG emissions data and projections for the UK

[132] Welsh Government (2021) *Llwybr Newydd: The Wales Transport Strategy 2021*. Available at: https://www.gov.wales/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021 (Accessed: April 2024).

[133] Welsh Parliament (2021) *Key issues for the Sixth Senedd*. Available at: https://research.senedd.wales/media/eovoht1d/key-issues-for-the-sixth-senedd.pdf (Accessed: April 2024).

The Welsh Government's carbon budgets fall within the UK's however, using their devolved powers, have set their own Carbon Budgets. Wales met both its 2020 interim target and its First Carbon Budget, with emissions falling to an average of 28% compared to 1990 levels over the period 2016-2020[134]. The progress of these reductions is shown in Figure 9-2 below.



Source: National Atmospheric Emissions Inventory (2022) *Greenhouse Gas Inventories for England, Scotland, Wales & Northern Ireland: 1990-2020*; CCC (2020) *The Sixth Carbon Budget*; CCC analysis; Welsh Government.
Notes: The updated Balanced Pathway includes the following changes: rescaling residential buildings emissions to match 2019 emissions and correcting for greenhouse gas inventory methodology updates up to the 1990-2020 inventory. The global warming potentials are those without carbon feedback from the IPCC's Fifth Assessment Report.

Figure 9-2: Wales recorded emissions, targets, and projections between 1990 and 2050

[134]Climate Change Committee (2023) *Progress Report: Reducing emissions in Wales*. Available at: https://www.theccc.org.uk/publication/2023-progress-report-reducing-emissions-in-wales/#:~:text=Welsh%20greenhouse%20gas%20emissions%20decreased,Decarbonisation%20indicators (Accessed: April 2024).

9.3 Future Climate

The United Kingdom Climate Projections 18 (UKCP18) uses climate science to provide updated observations and climate change projections out to 2100 in the UK and globally[135]. The UKCP18 projections are broken into four Representative Concentration Pathways (RCPs) and represent progressively worse warming scenarios. RCP2.6 represents a pathway where greenhouse gas emissions are strongly reduced, resulting in a best estimate global average temperature rise of 1.6°C by 2100 compared to the preindustrial period. RCP8.5 is a pathway where greenhouse gas emissions continue to grow unmitigated, leading to a best estimate global average temperature rise of 4.3°C by 2100. RCP4.5 and RCP6.0 are two medium stabilisation pathways, with varying levels of mitigation.

All of the UKCP18 climate projections for the UK show trends of increased chance of warmer, wetter winters and hotter, drier summers along with an increase in the frequency and intensity of extremes.

In UKCP18, the probabilistic projections provide local low, central, and high changes across the UK, corresponding to 10%, 50% and 90% probability levels. These can be broken down to the specific regions within the UK. Met Office illustrations of RCP6.0 climate projects are provided Figure 9-3 - Figure 9-8 below, showing the projected mean temperature and projected mean precipitation for Wales during the 2020-2039 and 2080-2099 timescales for UKCP18 RCP6.0 scenario[136]. According to the RCP6.0 model, Wales will experience changes in climate outlined in Table 9-1 over the second half of the 21st century.

Table 9-1: RCP6.0 climate projections[137]

Climate Variable	2050s	2080s
Annual Temperature	+1.1°C	+2.3°C
Summer Rainfall	-15%	-26%
Winter Rainfall	+6%	+13%
Sea level rise (Cardiff)	28cm[138]	76cm[138]

[135] Met Office (no date) *UKCP18 UK climate projections*. Available at: https://www.metoffice.gov.uk/research/approach/collaboration/ukcp (Accessed: April 2024).

[136] Met Office (2022) *Climate change projections over land*. Available at: https://www.metoffice.gov.uk/research/approach/collaboration/ukcp/summaries/climate-change-projections-over-land (Accessed: April 2024).

[137] These values are taken from the UKCP18 probabilistic projections and represent a central (median) estimate of 30-year average change in each variable from a 1981-2000 baseline. Two emissions scenarios are used; RCP2.6 (roughly equivalent to a global warming +2°C above preindustrial scenario by 2100) and RCP6.0 (roughly equivalent to a global warming +4°C above preindustrial levels by 2100). *The exception is Sea Level Rise, where the RCP8.5 scenario is used, as for marine projections this is closer to a +4°C global warming scenario. The full likely range of change (i.e. 10 - 90th percentile) in each average variable is not shown here but is available from the full UKCP18 database. It is important to note that because these projections show average changes for a 30-year period and only the central estimate, changes in individual years would show a much greater range of change and could be significantly higher (or lower).

Figure 9-3: Annual mean temperature in Wales 2020-2039

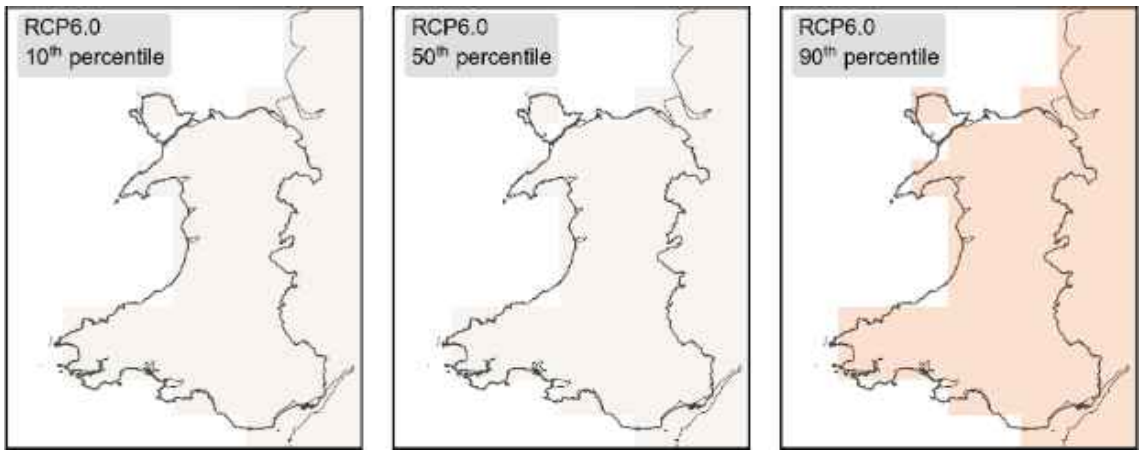


Figure 9-4: Annual mean temperature in Wales 2040-2059

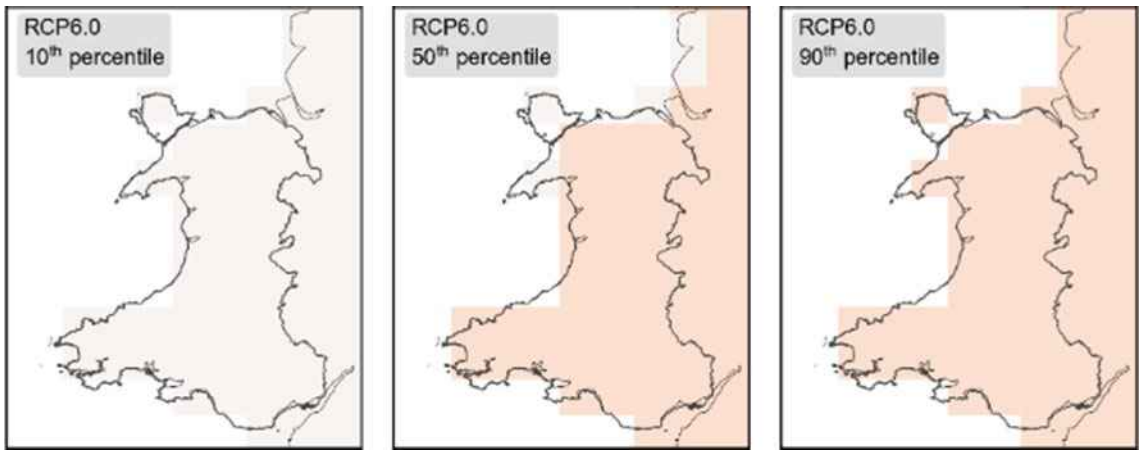


Figure 9-5: Annual mean temperature in Wales 2060-2079

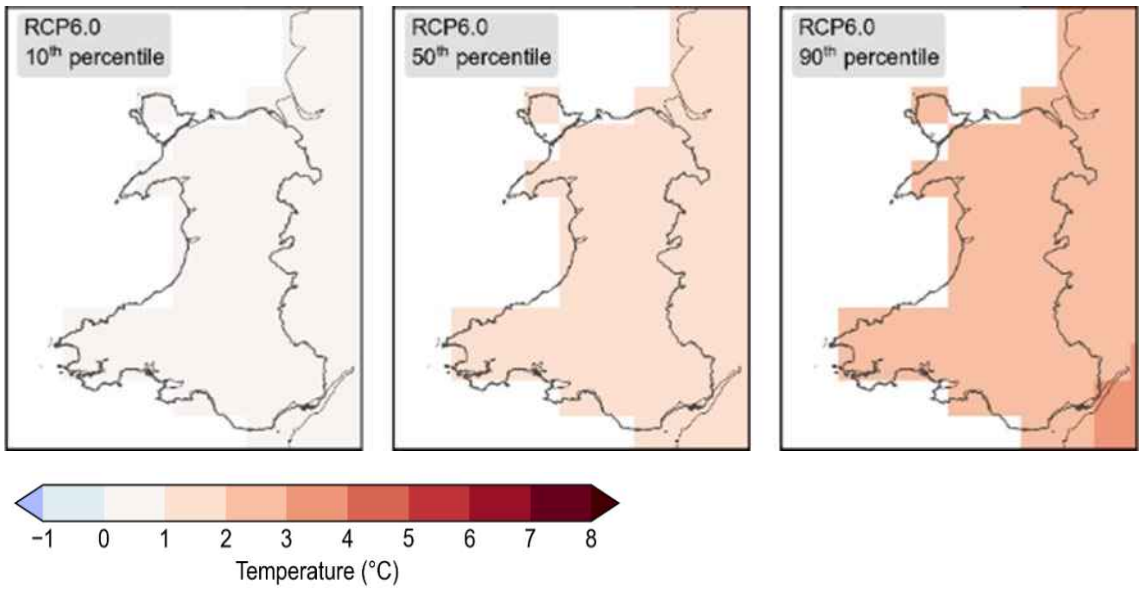


Figure 9-6: Annual mean precipitation in Wales 2020-2039

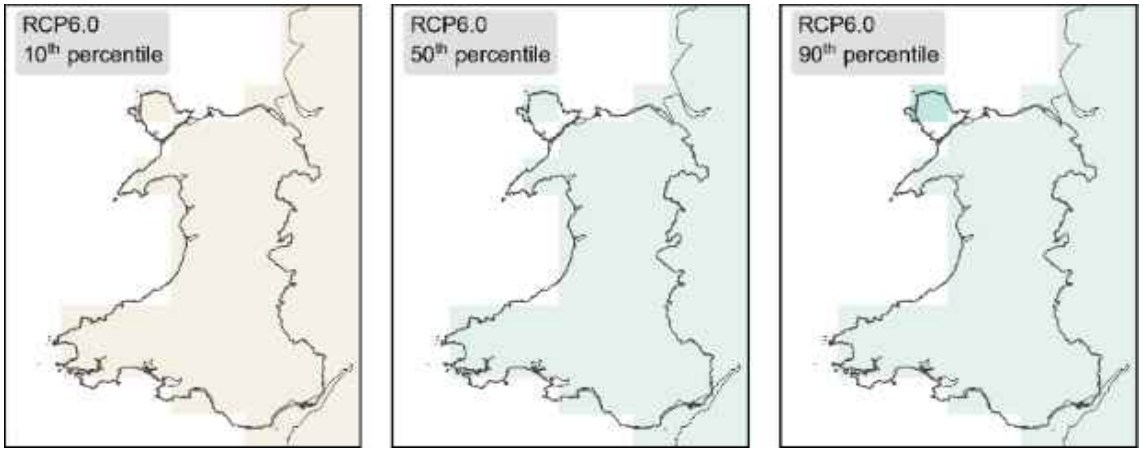


Figure 9-7: Annual mean precipitation in Wales 2040-2059

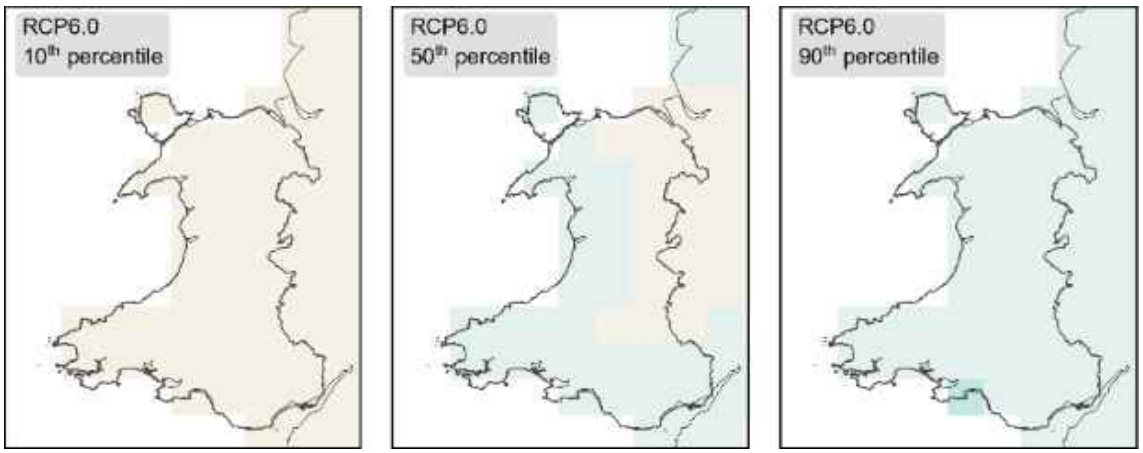
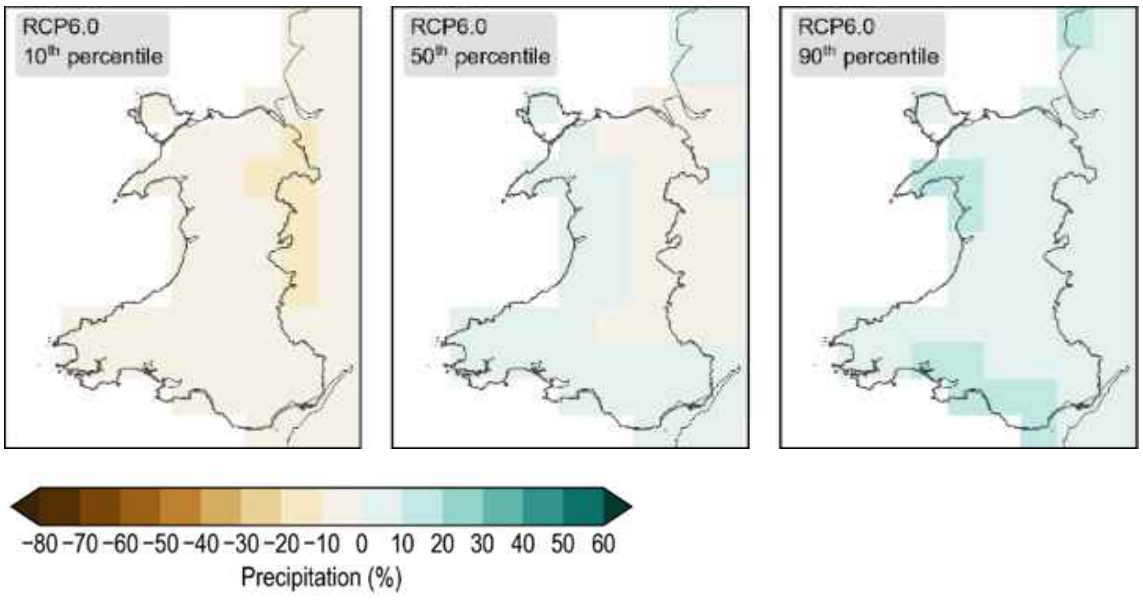


Figure 9-8 Annual mean precipitation in Wales in 2060-2070



9.4 Historic and likely future trends

The Paris Agreement commits countries to pursuing efforts to limiting global temperatures to 1.5°C above pre-industrial levels. Subsequentially, the UK Government has committed reduce carbon emissions at least 100% relative to levels in 1990 and the Welsh Government has committed to be Net Zero emissions by 2050. As a result, UK GHG emissions have fallen over the past three decades.

Numerous plans, policies, and objectives such as the Climate change: Third national adaptation programme (2023 to 2028) and Net Zero Wales Carbon Budget 2 (2021 to 2025) set out key actions focused on climate change adaptation and mitigation. The Future Wales- the National Plan[64], for example, notes the importance of reducing the impacts of car use in Wales, and how this can be supported by:

- developing active travel;
- improving public transport;
- then transition to low emission vehicles; and
- developing infrastructure responsibly

The Net Zero Strategy, for example, sets the UK Government's ambition to use land more effectively to tackle climate change and decarbonise power systems by 2035 (Net Zero Strategy: Build Back Greener). In 2020, the UK Government pledged to end the sale of new petrol and diesel cars by 2030. Opportunities to reduce greenhouse gas emissions and encourage energy efficiency and sustainable design is improving[139], although the global dependency on fossil fuels is likely to remain for some time.

Climate projections for the UK show trends of increased change of warmer, wetter winters and hotter, drier summers along with an increase in the frequency and intensity of extreme weather and sea level rise. This is expected to be reflected in Wales (see Figure 9-3 to Figure 9-8 in the section above).

9.5 Adaptation

The Climate Change Act 2008 places a duty of the Welsh Ministers to lay before the National Assembly for Wales from time to time a report on:

- the objectives of the Welsh Ministers in relation to greenhouse gas emissions and the impact of climate change in Wales;
- the action that has been taken by the Welsh Ministers and others to deal with such emissions and that impact; and
- the future priorities for the Welsh Ministers and others for dealing with such emissions and that impact.

[139] Welsh Government (2021) *Integrated Sustainability Appraisal of the National Development Framework*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/future-wales-integrated-sustainability-appraisal.pdf (Accessed: April 2024).

Responding to the above requirements in relation to the impact of climate change comes under the umbrella of Climate Change Adaptation. Adapting to climate change means being prepared for effects such as increased temperatures, stronger winds, rising seas and more rain as identified in the above in Section 0 (future climate).

The Welsh Government has published a climate change adaptation plan[140] which identifies a number of more urgent actions for Wales. These are:

- risks to people, communities, buildings, and infrastructure from flooding.
- risks to public water supplies from drought and low flows.
- some land management practices exacerbating flood risk.
- risks to ecosystems and agriculture businesses from changes in climatic conditions.

The Wales National Transport Strategy[132] recognises the link between achieving a shift away from private car use to more sustainable modes of travel reducing greenhouse gas emissions. It sets a target of 45% of journeys to be made by public transport, walking and cycling by 2040. The Welsh Government's Infrastructure Finance Plan 2022-23 to 2024-25[141] sets out that investment must be made in enabling infrastructure to make public transport and active modes viable options and that achieving the Welsh Government's modal shift targets could contribute cumulative emissions savings of 0.3-0.7 MtCO2e up to 2040. These aims form part of the Welsh Government's commitments to improving opportunities for modal shift and improving public transport infrastructure.

[140] Department for Transport and Driver and Vehicle Agency (2022) *Vehicle licensing statistics: April to June 2022*. Available at: https://www.gov.uk/government/statistics/vehicle-licensing-statistics-april-to-june-2022/vehicle-licensing-statistics-april-to-june-2022 (Accessed: April 2024).

[141] Welsh Government (2021) Inf*rastructure Finance Plan 2022-23 to 2024-25.* Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-12/infrastructure-finance-plan-2021-1.pdf (Accessed: April 2024).

10. Air Quality

Exposure to air pollution represents one of the most significant environmental threats to health in the UK, with thousands of deaths a year being attributed to long-term exposure. Air pollution can increase morbidity and mortality risks from heart disease, strokes, respiratory diseases, lung cancer as well as causing other adverse health effects[142]. Air pollution can also disproportionately affect vulnerable groups such as children, older people and those with underlying disease.

Progress has been made in improving air quality with reduction in levels of some pollutants over the past 50 years, such as total annual emissions of fine particulate matter ($PM_{2.5}$) and nitrogen oxides (NO_x). However, more recent health evidence suggests that smaller particles are associated with a wider range of health effects. Particulate matter (PM_{10} and $PM_{2.5}$) and nitrogen dioxide (NO_2) remain of particular concern for human health Figure 10-1. In addition, ultrafine particles which are less than 100 nanometres across, are subject to increasing focus to understand their role in pollution and health effects[143].

The UK Government's Clean Air Strategy[144] sets out actions to meet targets for several pollutants, including cutting public exposure to particulate matter pollution. The Clean Air Plan for Wales: Health Air, Healthy Wales[145] sets out the Welsh Governments commitment to improving air quality and reducing the impacts of air pollution on the environment and society. The Environment (Air Quality and Soundscapes) (Wales) Act 2024[146], which became law in February 2024, will support a series of the commitments and actions outlined in the plan. The act aims to facilitate improvements in air quality in Wales as well as responding to the climate and nature emergencies and supporting reductions in inequalities. The act:

- provides a framework for setting national air quality targets;
- amends existing legislation relating to the national air quality strategy; local air quality management; smoke control; clean air zones/low emission zones and vehicle idling; and
- places a duty on Welsh Ministers to promote awareness of air pollution.

[142] Public Health Wales (2018) *Making a difference: reduce health risks associated with road traffic pollution in Wales*. Available at: https://phw.nhs.wales/services-and-teams/knowledge-directorate/research-and-evaluation/publications/making-a-difference-reducing-health-risks-associated-with-road-traffic-pollution-in-wales/ (Accessed: April 2024).

[143] UK Air (2018) Ultrafine Particles (UFP) in the UK. Available at: https://uk-air.defra.gov.uk/assets/documents/reports/cat09/1807261113_180703_UFP_Report_FINAL_for_publication.pdf (Accessed: April 2024).

[144] UK Government (2019) Clean Air Strategy. Available at: https://www.gov.uk/government/publications/clean-air-strategy-2019 (Accessed: April 2024).

[145] Welsh Government (2020) *Clean Air Plan for Wales: Healthy Air, Healthy Wales*. Available at: https://www.gov.wales/clean-air-plan-wales-healthy-air-healthy-wales#:~:text=Our%20plan%20to%20improve%20air,natural%20environment%20and%20our%20economy (Accessed: April 2024).

[146] Environment (Air Quality and Soundscapes) (Wales) Act 2024, (asc 2)

The Air Quality Standards Regulations 2010 (amended in 2016)[147] defines the policy framework for 12 air pollutants known to have harmful effects on human health or the natural environment. The Secretary of State for the Environment has the duty of ensuring compliance with the air quality limit values (pollutant concentrations not to be exceeded by a certain date).

Some pollutants have standards expressed as annual average concentrations due to the chronic way in which they affect health or the natural environment, i.e. effects occur after a prolonged period of exposure to elevated concentrations. Some pollutants have standards expressed as 24-hour, 1-hour or 15-minute average concentrations due to the acute way in which they affect health or the natural environment, i.e. after a relatively short period of exposure. Several pollutants have standards expressed in terms of both long and short-term concentrations. Air quality limit values and objectives are standards for clean air. Therefore, in this baseline, the term 'air quality standard' has been used to refer to the national limit values.

Table 10-1 sets out the national air quality standards and targets for NO_2, PM_{10} and $PM_{2.5}$, which are the pollutants of relevance to the NWTP[148].

Table 10-1 Air quality standards and targets

Pollutant	Averaging period	Air quality standard
Nitrogen Dioxide (NO_2)	Annual mean	40µg/m^3
	1-hour mean	200µg/m^3 [a]
Particulate Matter (PM_{10})	Annual mean	40µg/m^3
	24-hour mean	50µg/m^3 [b]
Fine Particulate Matter ($PM_{2.5}$)	Annual mean	25µg/m3

Notes:

[a] not to be exceeded more than 18 times a year

b not to be exceeded more than 35 times a year

The Environment Act 2021[149] requires local authorities to review and assess air quality with respect to the air quality standards for the pollutants under the Local Air Quality Management (LAQM) framework, as set out in the Environment Act 1995[150]. Local authorities are required to carry out an assessment and produce an Annual Status Report (ASR) of their area every year. Where objectives are not predicted to be met, local authorities must declare the area as Air Quality Management Area (AQMA).

In addition, local authorities are required to produce an Air Quality Action Plan that includes measures to improve air quality in the AQMA.

Air quality within the NWTP area is generally good. Air pollution is slightly lower in the more rural west of the NWTP area compared to the more urbanised east. The major cities in North Wales are Wrexham and Bangor, located north east and north west Wales, respectively. There

[147] The Air Quality Standards (Amendment) Regulations 2016, SI 2016/1184

[148] Welsh Government (no date) *Standards and Objectives*. Available at: https://www.airquality.gov.wales/about-air-quality/standards-and-objectives (Accessed: April 2024).

[149] UK Government (2021) *Environment Act 2021*. Available at: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2021/30/contents/enacted (Accessed: April 2024).

[150] Environment Act 1995, Chapter 25, Part IV Air Quality

are no AQMAs declared in the Isle of Anglesey, Gwynedd, Conwy, Denbighshire, Flintshire, and Wrexham[151]. As a result, none of the local authorities have published any action plans, however air quality monitoring is undertaken at key locations across these jurisdictions. The most recent North Wales air quality progress report[152] found that there were no exceedances of the respective NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives recorded at any monitoring sites across the NWTP area in 2022. Figure 10-1 shows the background concentrations of NO^2, Ozone, PM^{10} and $PM^{2.5}$.

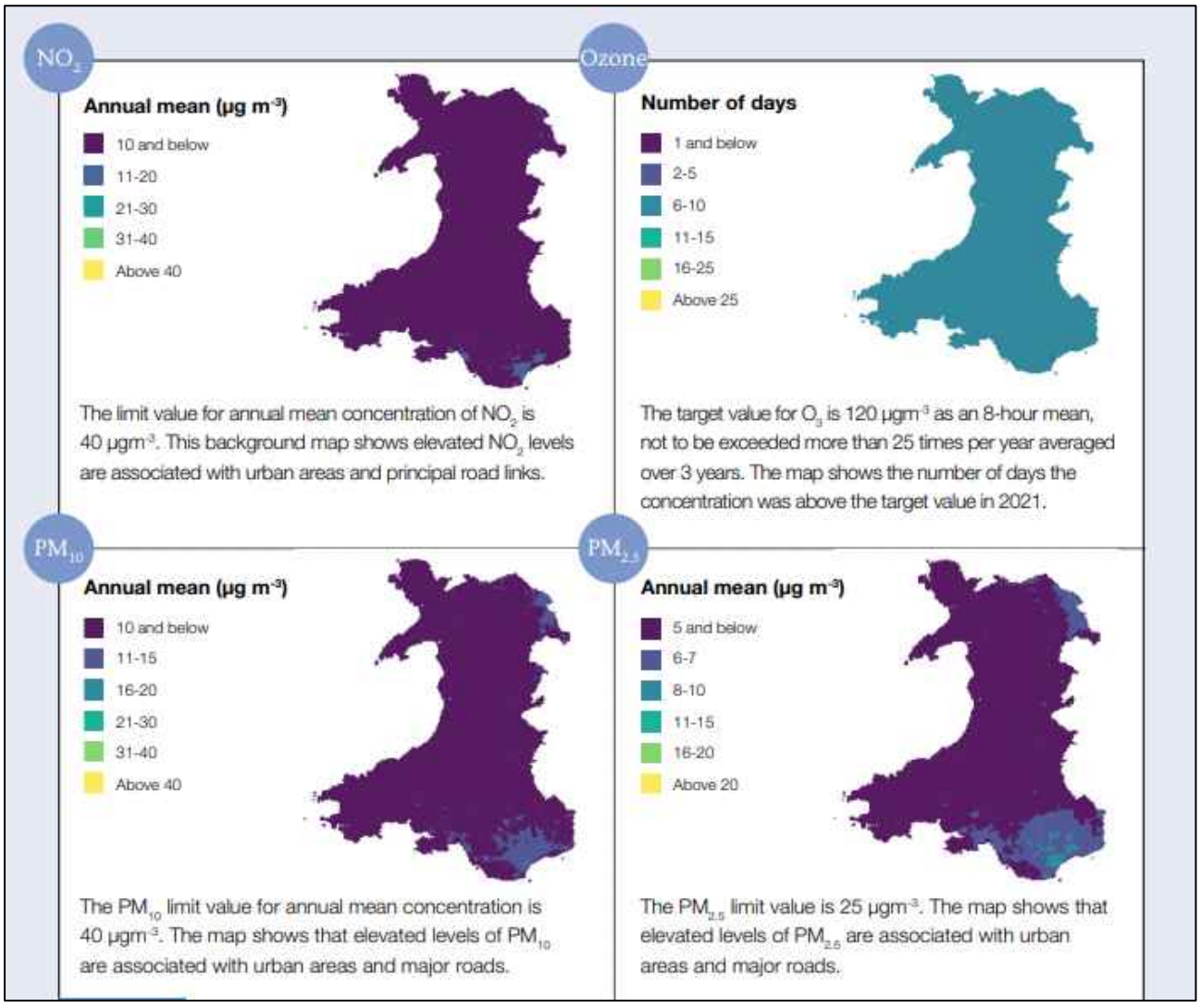


Figure 10-1 Background concentrations of NO_2, Ozone, PM^{10} and $PM^{2.5}$ [153]

[151] Department for Environment, Food and Rural Affairs (2024) *UK Air Information Resource; Air Quality Management Areas.* Available at: https://uk-air.defra.gov.uk/aqma/maps/ (Accessed: April 2024).

[152] North Wales Authorities (2023) *North Wales Authorities Collaborative Project 2023 Air Quality Progress Report.* Available at: https://www.conwy.gov.uk/en/Resident/Environmental-problems/assets-Air-Quality/documents/NW-Annual-Progress-Report-2023.pdf (Accessed: April 2024).

[153] Welsh Government (2023) *Air Quality in Wales 2022/23.* Available at: https://www.airquality.gov.wales/reports-seminars/reports (Accessed: April 2024).

Air quality within the NWTP area will be influenced by various sources, such as industrial sources (and their regulated and localised impacts), domestic activities (such as heating), traffic and natural sources. The largest contribution of emissions within the NWTP area to air will be vehicle emissions from the surrounding main roads. Major roads within the NWTP area include the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483.

Major roads close to residential development already affects the health of those living there. The location of future development within the NWTP area can be informed by these existing sensitive routes and other areas where major roads are close to residential areas. One of the challenges associated with future development is to balance the requirement for good access to transport infrastructure, while avoiding, creating, or increasing pollution to areas of high pollution.

Impacts on air quality could arise from any proposed construction works associated with any infrastructure proposed as part of the NWTP caused by the movement of heavy goods vehicles (HGV) and construction activities including construction, earthworks and associated trackout. However, it is anticipated that with effective mitigation, impacts on air quality could be reduced to insignificant levels.

Nitrogen is a nutrient that is damaging to ecological habitats, originating from ammonia and nitrogen oxides which are commonly emitted by vehicles. Deposition of these pollutants on natural ecosystems causes nutrient enrichment and changes in vegetation and soils[154]. Changes to transport, such as switching to electric vehicles and reducing reliance on private car travel can help reduce NO_2 pollution and impacts on sensitive ecological habitats that are located near roads.

10.1 Historic and likely future trends

Generally, air quality has improved in the last 30 years (Figure 10-2) due to improved regulation, investment in cleaner processes in industry and the use of cleaner fuels. More recently however, concentrations of pollutants have stabilised[155].

In the NWTP area annual mean concentrations were found to be generally lower than previous years except when comparing annual mean concentrations from 2023 to 2020. However, lower concentrations from 2020 are anticipated to be associated with the impact of the Covid-19 pandemic in 2020 resulting in reduced traffic flows. Although there has been a general improvement in air quality in the study area since 2017, several monitoring sites in WCBC and DCC have noted increases in NO_2 over this period[152].

Poor air quality, particularly PM_{10}, $PM_{2.5}$ and NO_2, remains of one of the UK's biggest public health challenges, as well as being detrimental to the natural environment. It is possible that climate change will result in poorer air quality with one effect being the accumulation of stagnated air in cities[156]. Transport options and the resulting emissions will contribute to the magnitude of this effect.

[154] UK Air (2018) Impacts of Vegetation on Urban Air Pollution. Available at: https://uk-air.defra.gov.uk/assets/documents/reports/cat09/1807251306_180509_Effects_of_vegetation_on_urban_air_pollution_v12_final.pdf (Accessed: April 2024).

[155] UK Air (2019) Air quality statistics in the UK 1987 to 2018. Available at: https://uk-air.defra.gov.uk/news?view=252 (Accessed: April 2024).

[156] Department of Health and Social Care (2022) Chief Medical Officer's annual report 2022: air pollution. Available at: https://www.gov.uk/government/publications/chief-medical-officers-annual-report-2022-air-pollution (Accessed: April 2024).

The UK Clean Air Strategy sets targets for five damaging air pollutants, which if met should halve the effects of air pollution on health by 2030[157] as well as having considerable benefits on the environment.

Future trends in Wales relating to opportunities for improving air quality are improving (Figure 10-2). This includes potential reductions in pollution from transport emissions as the UKs fleet of vehicles are transitioned from petrol and diesel to electric vehicles.

This transition is particularly important in the more rural parts of the NWTP area where public transport and active travel options are more limited. In the more urbanised areas, current and planned future promotion of active travel and sustainable travel can also help support improvements to air quality.

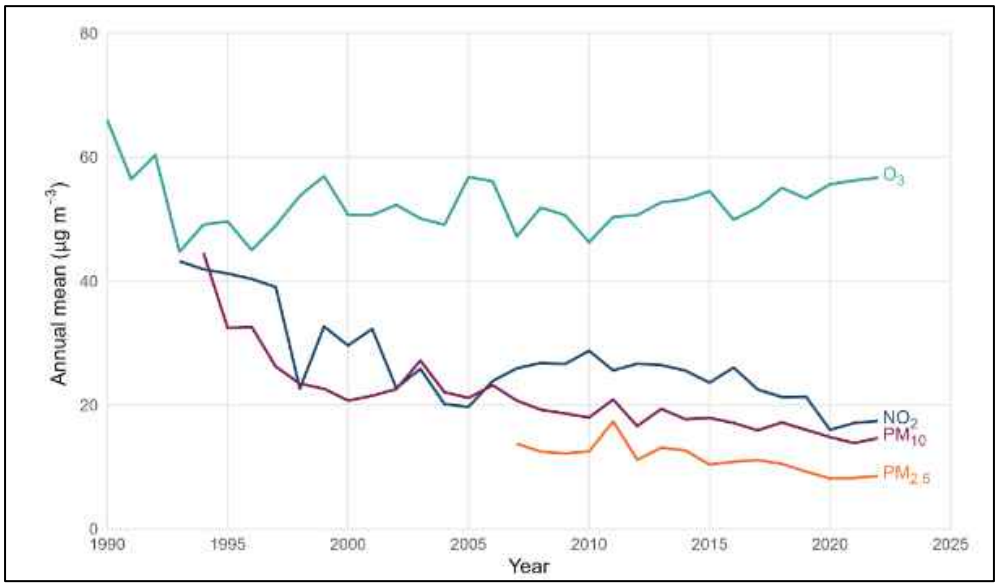


Figure 10-2 Wales Ambient pollutant trends 1990-2022[153]

10.2 Sustainability risks and opportunities

The air quality baseline and trend data identify the following sustainability risks and opportunities relevant to the RTP:

- Air quality is generally good and not a major issue in the NWTP area given that it is predominantly rural in nature.
- The way in which we travel has a direct impact on air quality. Promotion of a transition to electric vehicles can support reductions in air pollution associated with carbon dioxide, carbon monoxide and nitrous oxides (such as NO_2). However electric vehicles still release particular matter pollution (PM_{10} and $PM_{2.5}$) associated with wear from tyres and breaks. Therefore, interventions should focus on reducing the number of vehicles on the road by supporting the transition to active travel and public transport wherever possible.

[157] Defra (2023) 25 Year Environment Plan. Available at: https://www.gov.uk/government/publications/25-year-environment-plan/25-year-environment-plan-our-targets-at-a-glance (Accessed: April 2024).

- Creation of active travel links that are sufficiently separated from road traffic can help reduce the amount of pollution that walkers and cyclists are exposed to and increase uptake in active travel through creating safe active travel options, having an additional benefit of leading to reductions in traffic and improvements to air quality.
- There is a risk that new development in the area (such as the Anglesey Freeport and Wrexham Investment Zone) could increase the volume of freight travelling in the locality, leading to increase air pollution and worsening of local air quality. The NWTP should include relevant transport initiatives (e.g. promotion of transportation of goods by rail) to ensure that the health of local communities and habitats are not detrimentally impacted.

11. Noise

Exposure to environmental noise can have a negative impact on human health and cause disturbance to protected habitats and species. Risks to human health include cardiovascular disease, sleep disturbance, poor performance and learning, mental health problems, stress and reduced quality of life[158].

Welsh Ministers have a duty to review and publish noise action plans for major roads, major railways and agglomerations under the Environmental Noise (Wales) Regulations 2006[159]. The Environment (Air Quality and Soundscapes) (Wales) Act 2024[146] places a duty on Welsh Ministers to publish a national soundscape strategy and complements legislation to achieve appropriate soundscapes as set out in the Noise and Soundscape Action Plan 2018-2023.

The main sources of noise pollution within the NWTP area are associated with noise from roads, namely the A55, A483, A494 and A487 as well as neighbouring routes[160]. Figure 11-1 is an extract from a map of road network noise in North Wales.[160] Noise pollution associated with rail and industry is not a major concern in the area[161].

[158] Public Health Wales (no date) *Environmental Noise Pollution*. Available at: https://phw.nhs.wales/services-and-teams/environmental-public-health/environmental-noise-pollution/ (Accessed: April 2024).

[159] Environmental Noise (Wales) Regulations 2006 (W.225)

[160] Welsh Government (2023) *Noise and Soundscape Plan for Wales 2023-2028*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-11/noise-and-soundscape-plan-for-wales-2023-2028.pdf (Accessed: April 2024).

[161] Extrium (2024) *Wales Noise and Air Quality Viewer*. Available at: http://www.extrium.co.uk/walesnoiseviewer.html (Accessed: April 2024).

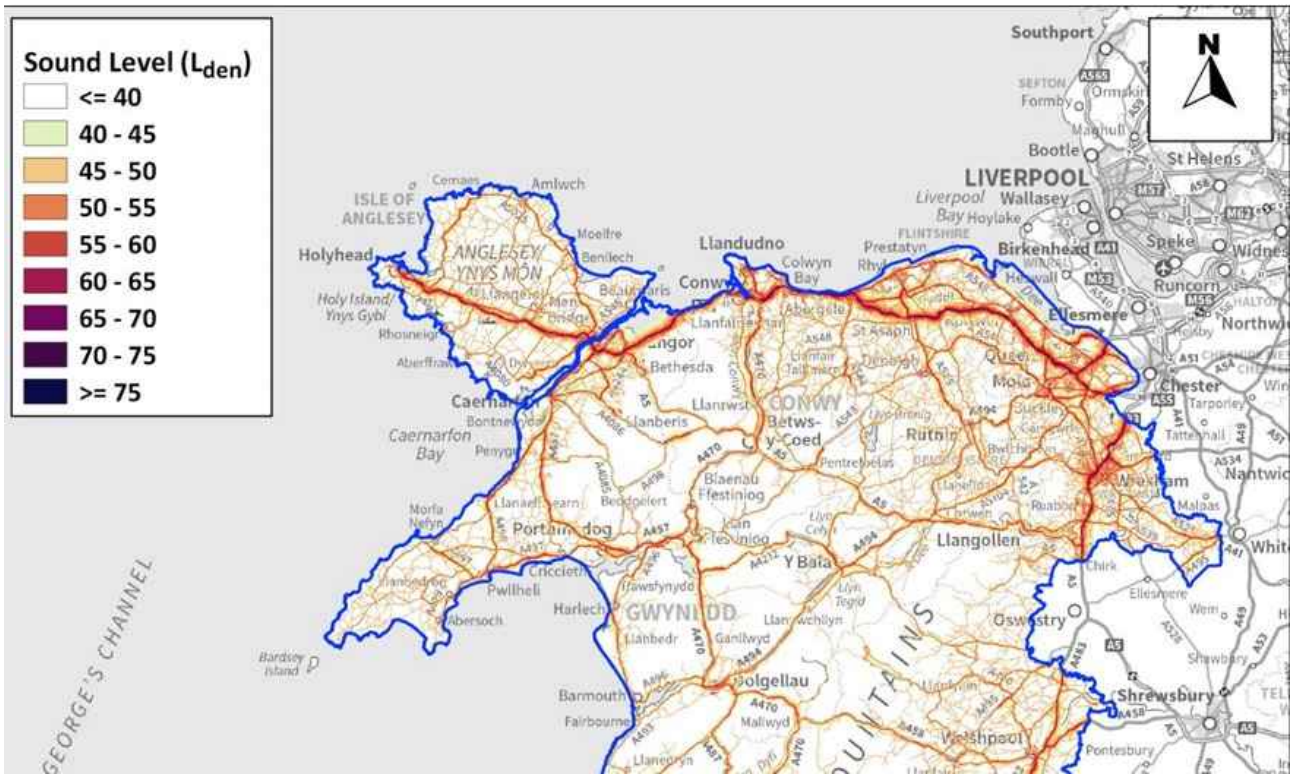


Figure 11-1 Road noise in North Wales[160]

Noise complaints in the NWTP area have been predominantly associated with sections of the A55 and A483[162] and there are a series of noise priority areas located along stretches of the A55, A4871, A4087, A547, A5119, A494, A550, A483 and A5152[161]. The Welsh Government has carried out noise reduction schemes across the Welsh Strategic Road Network, including on the A55 at Abergele[160].

Tranquillity mapping for Wales was undertaken in 2009 (Figure 11-2), which while some time ago is likely to be similar today as there have been no major development changes. This mapping identifies areas within North Wales that are relatively undisturbed in terms of tranquillity. The tranquillity classifications take into consideration the sound environment, including noise from road and railway as well as sound from people. Across the NWTP area there are areas of reduced tranquillity located near settlements and roads, particularly along the north coast and to the east along the Welsh/ English border. There are areas of relatively undisturbed tranquillity within the central parts of the NWTP area where it is more rural, including around Eryri National Park and Clwydian Range and Dee Valley. Tranquil soundscapes can help support relaxation and improve health and wellbeing.

[162] Welsh Government (2015) *Review of strategic noise maps in Wales*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-04/review-of-strategic-noise-maps-in-wales.pdf (Accessed: April 2024).

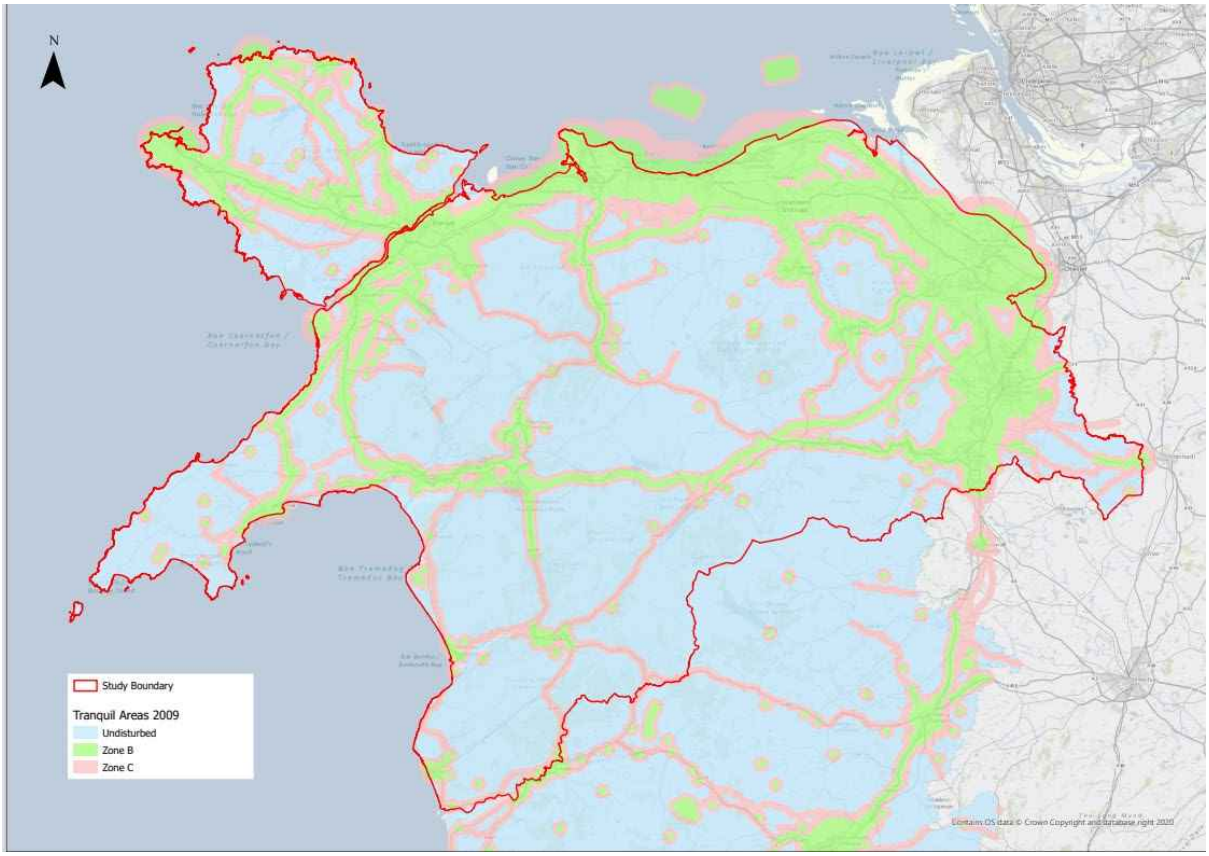


Figure 11-2 Tranquillity mapping for Wales 2009[132]

11.1 Historic and likely future trends

Future development has the potential to increase noise pollution and create adverse impacts to human and ecological receptors if not sensitively designed and located. There is significant development planned for the NWTP area including Anglesey Freeport and the Flintshire and Wrexham Investment Zone that are likely to increase freight transporting goods through the NWTP area. Increase vehicle movements could exacerbate noise levels experienced along main transport corridors.

The recent roll out of the default 20mph speed limit on restricted roads across Wales is expected to decrease noise pollution in built up areas where the new speed limits apply. There may also be reductions in noise levels in the future associated with a transition towards electric vehicles, improvements in public transport and active travel networks and electrification of rail lines (such as the North Wales Coast Main Line).

In the future, as climate change results in more frequent periods of extreme hot weather, there is likely to be an increasing need for residents to open windows to reduce impacts of overheating. This may result in increased disturbance and health effects from noise, particularly during the evening.

11.2 Sustainability risks and opportunities

The noise environment baseline and trend data identify the following sustainability risks and opportunities relevant to the RTP:

- Noise pollution associated with roads is a key concern in the NWTP area, particularly along major routes such as the A55.
- The NWTP has an opportunity to help reduce noise pollution experienced by local communities by reducing the number of vehicles on the roads (through promoting a transition to use of public transport and active travel) and supporting the transition to electric vehicles. This could reduce the number of built mitigation interventions that local councils and Welsh Government need to provide (such as installation of acoustic barriers) to address noise pollution in noise priority areas.
- There is a risk that new development in the area (such as the Anglesey Freeport and Wrexham Investment Zone) could increase the volume of freight travelling in the locality, leading to increase in noise pollution and impact on local residents. The NWTP should include relevant transport initiatives (e.g. promotion of transportation of goods by rail) to ensure that the health of local communities are not detrimentally impacted.
- Reducing road traffic noise (and ensuring that this does not increase) around Eryri National Park can help maintain and improve the tranquillity of the area and support health and wellbeing of users.

12. Infrastructure

12.1 Transport Infrastructure

Across Wales and the regions, the Welsh Government wishes to see development built in sustainable locations supported by active travel and public transport infrastructure and services to enable people to live active and healthy lives. The aim is to reduce the need to travel, particularly by private vehicles, and support a modal shift to walking, cycling and public transport. Policies 11 and 12 of 'The National Plan 2040'[64] set out the strategic approach to national and regional connectivity and how the Welsh Government will support and invest in improvements to active travel and public transport.

Travelling by road from east to west via the A55, using the coastal train line or by bus, there are popular seaside communities, skirting an Area of Outstanding Natural Beauty (AONB) and castles which attract many visitors to the area. With Welsh Government now exploring options around a second National Park through a North East Wales National Park designation project, incorporating lessons learnt from other localities at an early stage will enhance planning around any future transport/accessibility strategy.

12.2 Infrastructure Management and Maintenance

A network of well-maintained transport infrastructure is key to supporting travel around North Wales, both for private car journeys but also for bus services and active travel journeys. All bus journeys and a large proportion of active travel trips take place on the highway. Highway defects such as pot holes can be a more significant hazard for cyclists than other highway users.

12.3 Rail

In North Wales, rail infrastructure and services are fundamental to an effective and efficient transport network and are central to improving regional and national connectivity. The North Wales Metro (rail improvements between 2019-2024 and beyond) provides an opportunity to improve accessibility across the region. There are strong functional relationships between settlements in the North and the Northwest of England, with people travelling daily in both directions to access jobs, services and facilities. The Metro will make it easier and faster to travel between the north coast, Wrexham, Deeside and the Northwest of England. It will open up opportunities across the region and is a vital part of the Welsh Government's vision to develop the region's economy and links with the Northern Powerhouse.

12.4 Rural Transport

Regarding infrastructure in rural areas, enhanced walking and cycling infrastructure would connect rural communities. However, even with better rural options and services, the private car will continue to be important in rural areas. This means that there is a need to help people make the switch to electric vehicles, including access to charging infrastructure, alongside improvements to rural public transport services.

12.5 Holyhead Port

Holyhead Port has been identified as Strategic Gateways due to its essential role in the international movement of imports and exports and as key transport infrastructure between land and sea. It is an essential part of the local, regional, national and international economy, providing international connectivity for Wales and the UK. It plays a strategic role in transporting people and freight; provides logistical and service hubs for industry; and offers further growth opportunities for tourism and recreation activity. It is active in the cruise market and can be the first experience people have of visiting Wales.

The Welsh Government recognises the importance of Holyhead Port to Anglesey and the region, and it is the most direct strategic link between Wales and Ireland. Holyhead Port is a major national asset and an important international gateway for freight and passengers. The Port has deep water port facilities, existing accommodation, and development opportunities. The Inner Harbour, Salt Island and the Outer Harbour offer marine, leisure, transport, energy (see policy 24 of the National Plan), cruise and other business opportunities with good road and rail links across the region and into England.

12.6 Housing

Policy 7 of 'The National Plan 2040'[64] sets out the national strategic approach to delivering affordable housing and ensures the focus of funding and housing policies is on driving increased provision. The planning system must facilitate the provision of additional market value and affordable housing. There is a complex picture of housing need and provision with the opportunities people have varying significantly depending on income and where they live in Wales. The Welsh Government 'Estimates of additional housing need (2019-based)'[163] provides a range of estimates over a 20 year period up until 2038-39 (mid-year to mid-year). The figures for North Wales can be found below in Table 12-1.

Table 12-1 Annual average estimate of additional housing need, variant and 5-yearly periods

Variant	2019/20-2023/24	2024/25-2028/29	2029/30-2033/34	2034/35-2038/39
Lower variant	968	368	60	-
Central estimate	1,231	810	643	557
Higher variant	1,443	1,148	1,115	1,177

The Welsh Government is committed to increasing the delivery of affordable housing, with a focus on social housing, in the areas where it is needed and will use its funding, land, planning and housing policies to drive delivery. They recognise that the affordability of housing is not uniform across Wales and different responses will be needed in different parts of Wales to meet the needs of local communities.

Figure 12-1 below indicates the number of new dwellings started per 1,000 existing dwellings by local authority, 2022-23 while Figure 12-2 indicates the number of new dwellings completed per 1,000 existing dwellings by local authority, 2022-23. The 2023-24 release of new house

[163] Welsh Government (2020) *Estimates of Additional Housing Need in Wales (2019-based).* Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2020-08/estimates-of-additional-housing-need-in-wales-2019-based_0.pdf (Accessed: April 2024).

building is due in July 2024. Figure 12-3 outlines the locations of housing allocations across the study area.

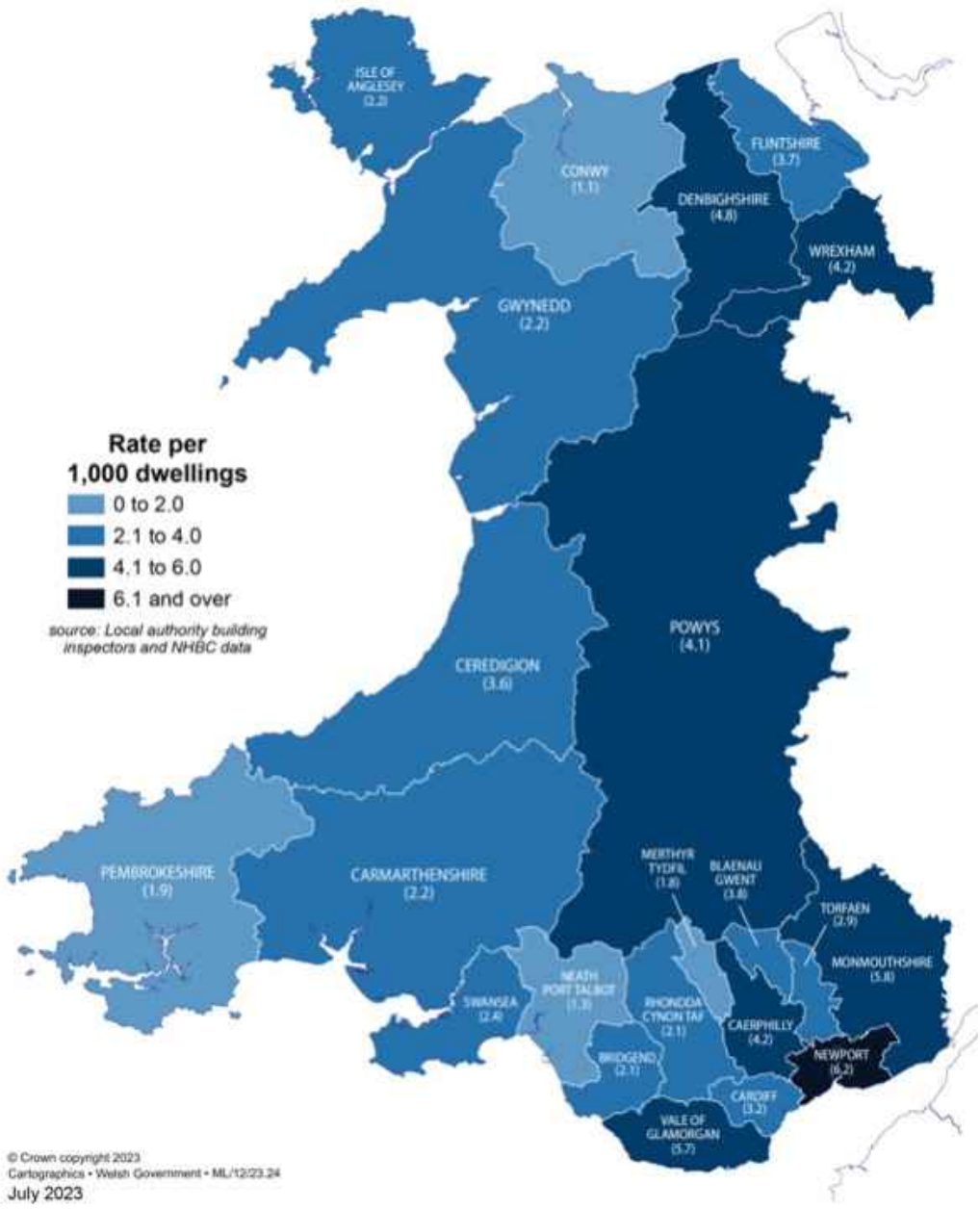


Figure 12-1 Number of new dwellings started per 1,000 existing dwellings by local authority, 2022-23[164]

[164] Welsh Government (2023) *New house building: April 2022 to March 2023*. Available at: https://www.gov.wales/new-house-building-april-2022-march-2023-html (Accessed: April 2024).

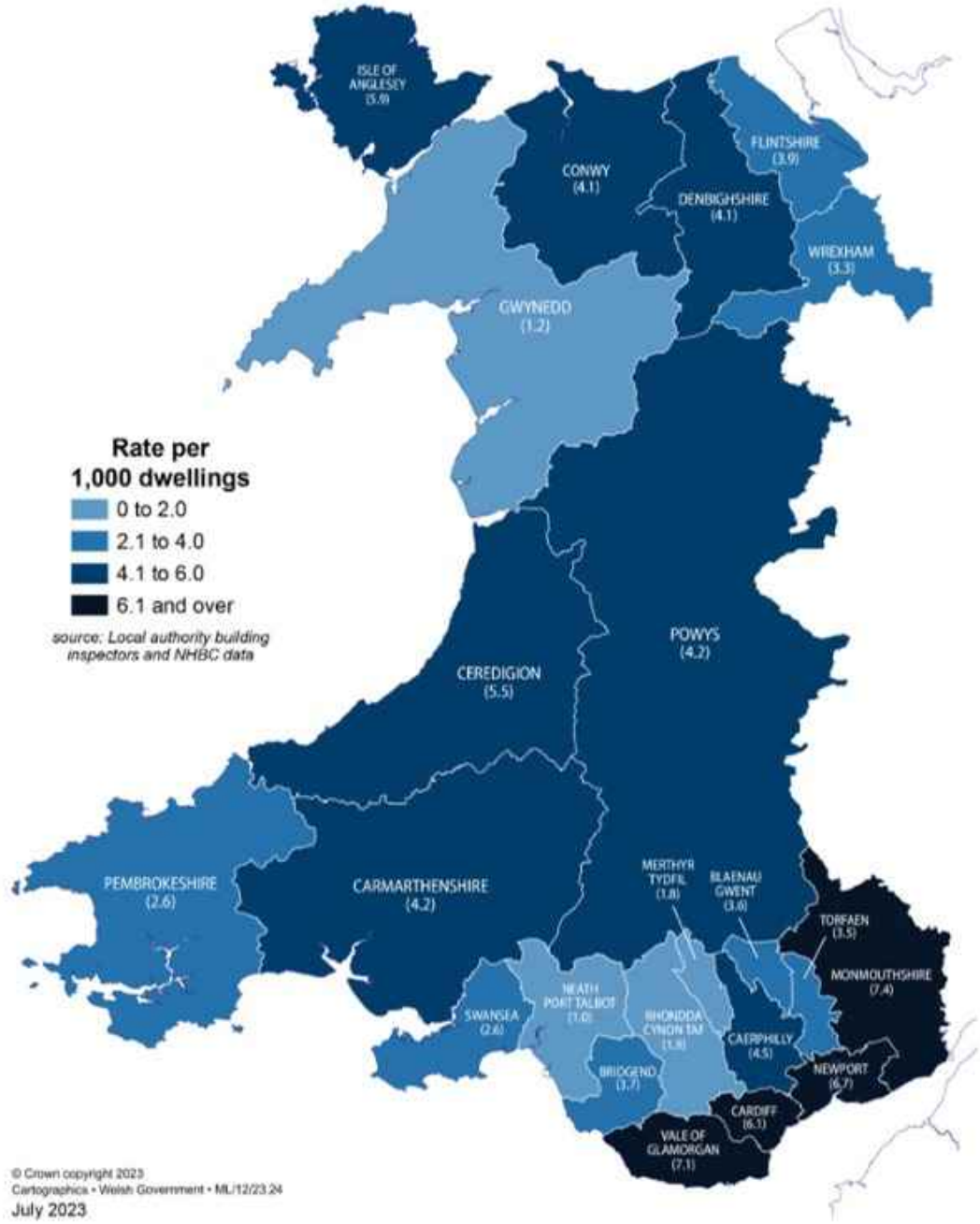


Figure 12-2 Number of new dwellings completed per 1,000 existing dwellings by local authority, 2022-23

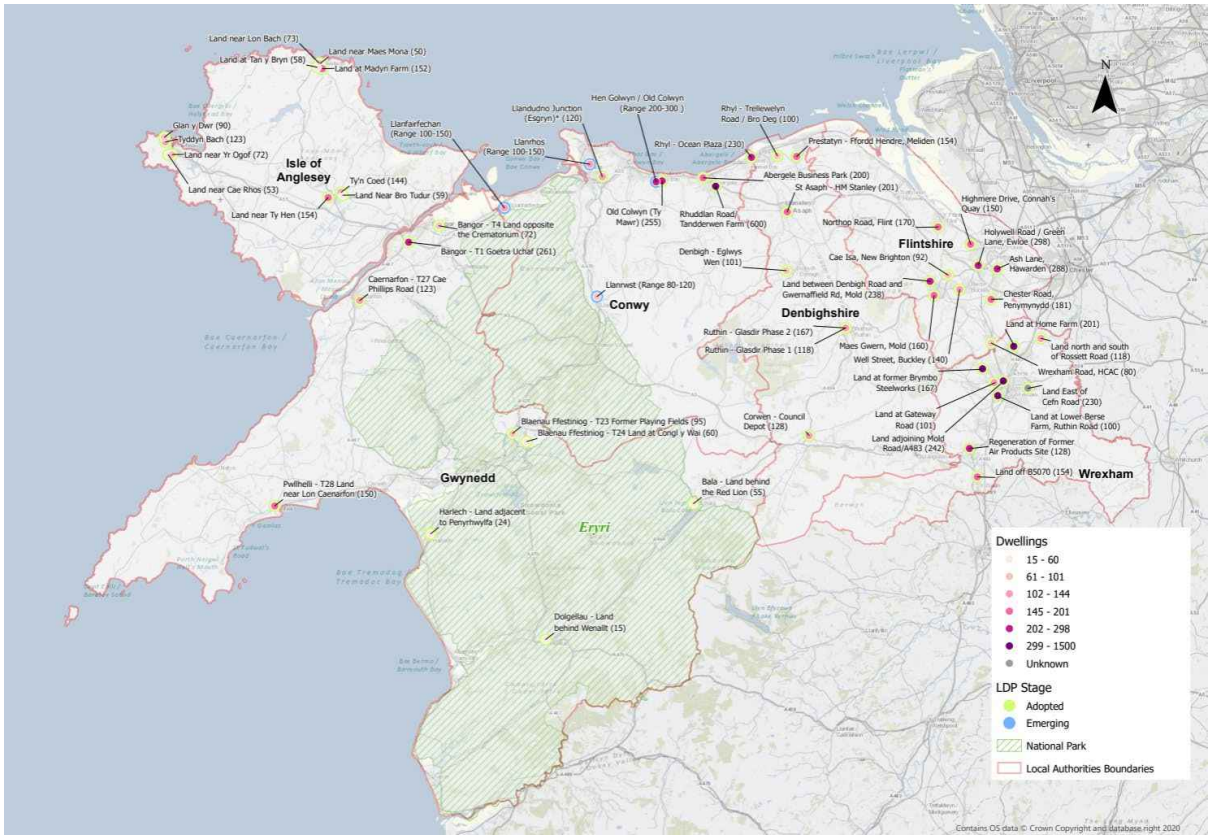


Figure 12-3 Housing allocations within the study area

12.7 Community and educational facilities and services

Educationally, North Wales offers two Higher Education Institutes (HEI's), Prifysgol Bangor University in West and Coleg Glyndwr in the East, both with a wide draw from all over the UK as well as overseas. Two Further Education Institutes (FEI's), Grwp Llandrillo Menai and Coleg Cambria provide strategically situated main sites serving both the urban and rural communities and are supported by conveniently located satellite colleges.

The majority of community facilities such as GP practices, veterinary surgeries, libraries, leisure centres are located in the main towns and cities of north Wales. Similarly, community green spaces such as public parks and sports facilities are located within close proximity of population centres (Figure 12-4).

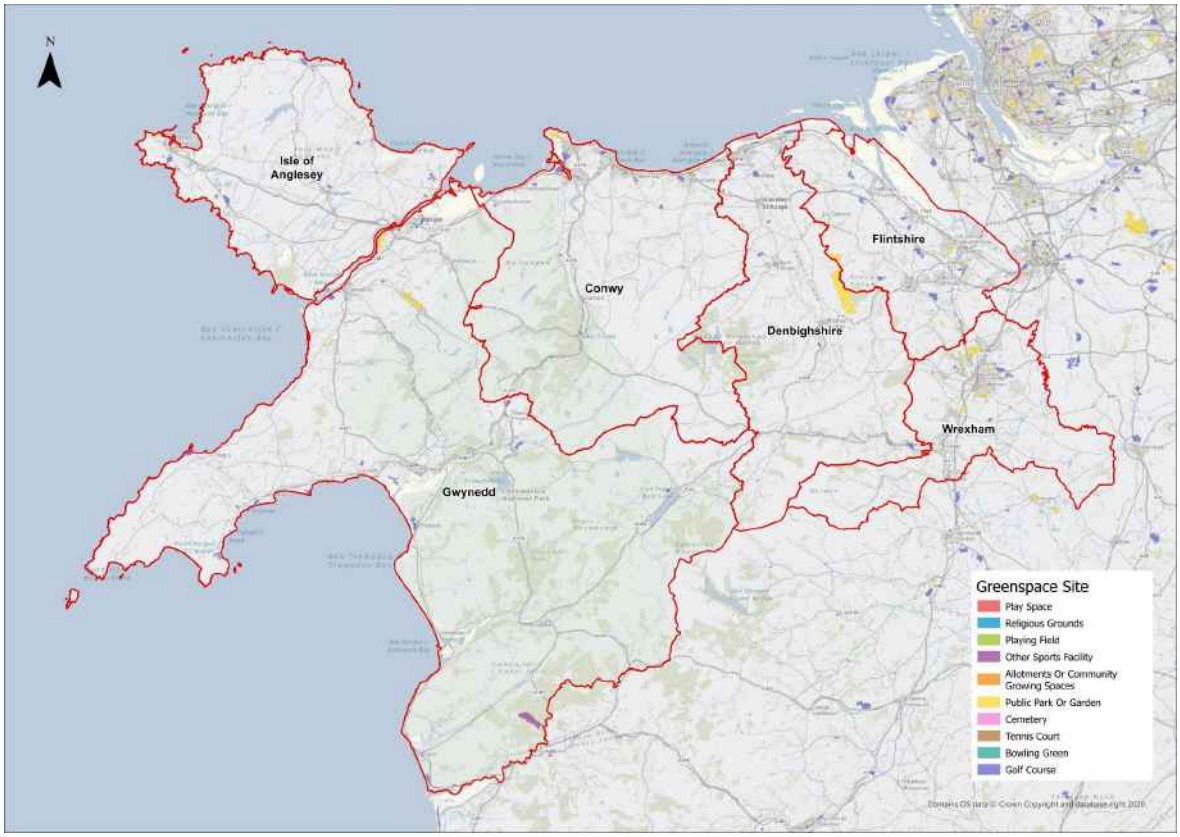


Figure 12-5 Green space sites within the study area

12.8 Utilities

The electricity distribution network operator that supplies power to properties in North Wales is Scottish Power Energy Networks[165]. Approximately 295km of overhead lines traverse North Wales[166]. The 'Future Energy Grids for Wales – Insight Report'[167] identifies that hydrogen network infrastructure will likely be necessary in North Wales due to siting of industry and heavy users, it also states that hydrogen production in North Wales can be linked to the hydrogen infrastructure in North-West England through a transmission network. Potential production centres in North Wales include Deeside, Connah's Quay or Wylfa regions.

[165] Ovo Energy (2020) *DNOs: Who is my distribution network operator?* Available at: https://www.ovoenergy.com/guides/energy-guides/dno (Accessed: April 2024).

[166] National Grid (2024) *Network route maps*. Available at: https://www.nationalgrid.com/electricity-transmission/network-and-infrastructure/network-route-maps (Accessed: April 2024).

[167] Welsh Government (2023) *Future Energy Grids for Wales – Insight Report'*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-07/future-energy-grids-for-wales-insights-report.pdf (Accessed: April 2024).

Policy 17 of 'The National Plan 2040'[64] relates to renewable and low carbon energy and associated infrastructure while Policy 18 relates to renewable and low carbon energy developments of national significance. The 'Pre-Assessed Areas for Wind Energy' in Figure 12-6 below indicates the two areas in North Wales (one and two) which the Welsh Government has identified as areas within which, in principle, on-shore wind developments would be acceptable. In these areas there is a presumption in favour of large-scale on-shore wind energy development and the associated landscape change subject to the criteria in policy 18.

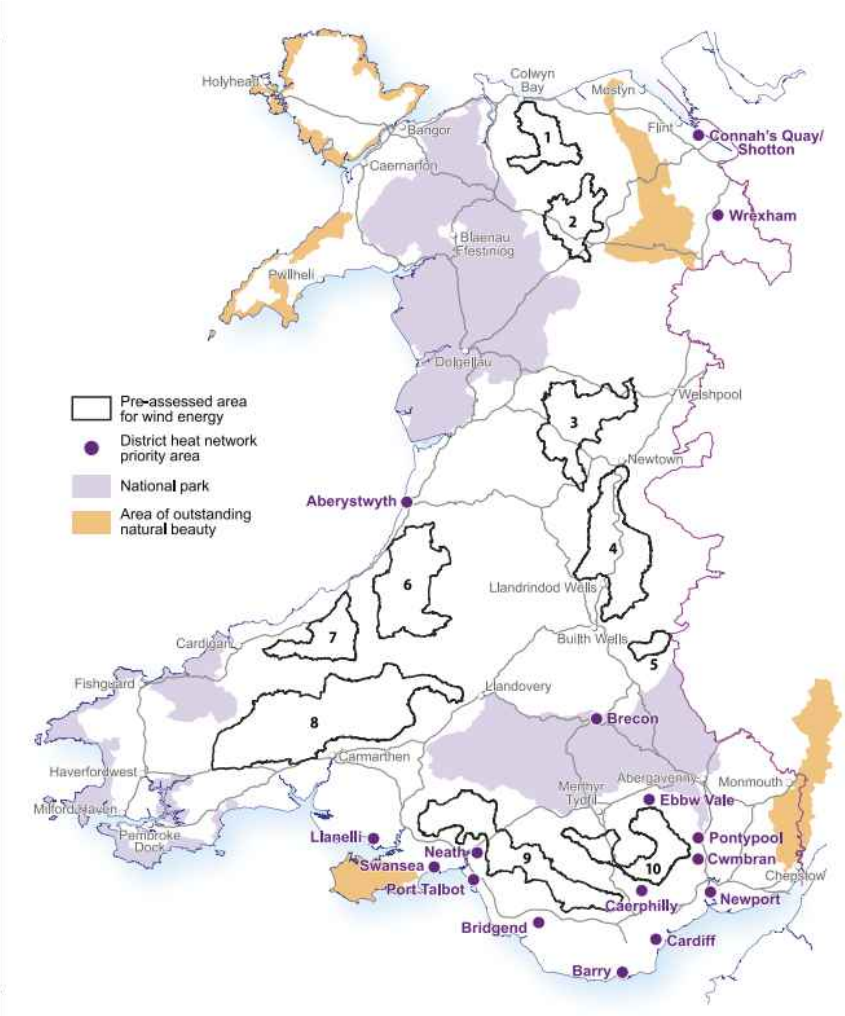


Figure 12-6 Wind energy and heat networks

Two water companies, Dŵr Cymru Welsh Water and Severn Trent Water predominantly supply water in North Wales. The revised draft WRMP24 for Dŵr Cymru Welsh Water[168] identifies a water resource zone deficit in the Lleyn Harlech-Barmouth zone, however this is small and past 2040 to meet the higher level of resilience target. Figure 12-7 below indicates this area.

[168]Welsh Water (2024) Re*vised Draft Water Resources Management Plan 2024.* Available at: https://www.dwrcymru.com/en/our-services/water/water-resources/draft-water-resources-management-plan-2024 (Accessed: April 2024).

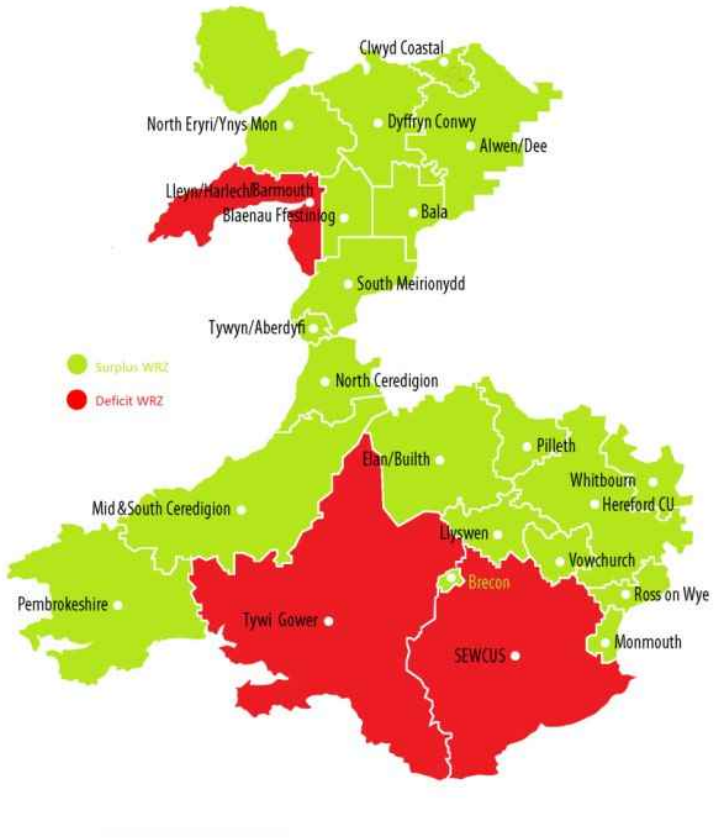


Figure 12-7 Water resource zones deficits

12.9 Historic and likely future trends

In the 2021 Census, for those who were working, the percentage of people travelling to work in North Wales was 65.4% by car, van, motorcycle, scooter, or moped, 8.7% by foot or bike, 2.9% by train, bus, minibus, or coach, and 1.3% by other, meanwhile, 21.7% of respondents worked from home[169]. The dominant mode of transport in Wales, for both the number of journeys undertaken and distances travelled, continues to be the private car. The Wales Transport Strategy[132] target for 2040 is 45% sustainable modes and 55% car, so car will still dominate in 2040 even if that target is reached. However, while the Welsh Government recognises in its National Plan that it will support investment in the road network where necessary to maintain or improve rural accessibility, sustainability and community well-being, focus will be on supporting investment in public transport, active travel and vehicle charging networks to support ultra-low emission vehicles. Furthermore, the National Plan states that road transport is a major cause of air and noise pollution and accounts for the vast majority of greenhouse gas emissions produced from the transport sector.

[169] Office for National Statistics (2024) *Method used to travel to work*. Available at: https://www.ons.gov.uk/search?topics=9731,6646,3845,9497,4262,4128,7755,4994,6885,9724,7367&filter=datasets (Accessed: April 2024).

The changes in the way people moved around towns and cities during the COVID-19 pandemic are a sign of the widespread potential to reduce use of cars and to allocate more space for walking and cycling.

In Wales there has been a decline in the delivery of affordable homes. From 2019-2039 the estimate of the additional housing need in Wales, under the central estimate, is around 110,000. Table 12-1 above indicates the annual average estimate of additional housing need, variant and 5-yearly periods for North Wales specifically. The housing need estimates also indicate that the provision of affordable homes should become a key focus for housing delivery.

The UK Climate Change Risk Assessment 2022 assesses the risk of climate change to infrastructure and transport networks and public water supplies as medium to very high[170].

[170] HM Government (2022) UK Climate Change Risk Assessment 2022. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/61e54d8f8fa8f505985ef3c7/climate-change-risk-assessment-2022.pdf (Accessed: April 2024).

13. Transport

13.1 Community Need

North Wales has a varied nature of settlements and communities meaning the needs of residents in urban centres and rural communities need consideration. As part of this, improvements in rural areas of North Wales should be made to active travel, public transport, and other sustainable mobility options. A shift to public transport or active travel is not possible for many rural journeys meaning consideration should be given to how to facilitate the switch to electric vehicles for those in rural areas more dependent on use of private cars. Where possible frequent and high-quality rural transport services, and enhanced walking and cycling infrastructure connecting rural communities should be considered.

13.2 Active Travel

An improvement of the active travel network in North Wales would encourage an increase in the number of people choosing to walk or cycle. This should focus on connections to key attractors such as employment and education sites, railway stations and tourist attractions.

Local authorities in North Wales have a duty, under the Active Travel (Wales) Act 2013[171], to map existing and future active travel routes and related facilities, with an aim to lead to an integrated network for active travel, and thus achieve modal shift for walking and cycling modes. The Active Travel Network Map can be found on Data Map Wales[172]. The Active Travel (Wales) Act 2013 also requires following:

- Welsh Ministers and local authorities to report on levels of active travel
- Welsh Ministers and local authorities to carry out certain functions under the Highways Act 1980, to take reasonable steps to enhance the provision made for walkers and cyclists
- Ministers and local authorities to exercise their functions under this act so as to promote active travel journeys and secure new and improved active travel routes and related facilities.

13.3 Bus Services

Bus has the biggest public transport modal share in Wales. In 2018/19 a total of 101.87 million journeys were made by bus in Wales. Analysis undertaken by Transport for Wales' (TfW) Analytical Unit shows that 68% of the North Wales population live within a quarter of a mile (or 400 metre) walking route of a bus stop where services run at least once per hour. This however does not account for whether the routes take people to desired destinations.

A number of recent improvements have been made in collaboration between TfW, local authorities, and bus operators that have made bus travel more attractive in North Wales:

[171] UK Government (2013) Active Travel (Wales) Act 2013. Available at: https://www.legislation.gov.uk/anaw/2013/7/contents/enacted (Accessed: April 2024).

[172] DataMap Wales (no date) Active Travel Network Maps. Available at: https://datamap.gov.wales/maps/active-travel-network-maps/view#/ (Accessed: April 2024).

- The rollout of the 1bws ticket (one ticket across the vast majority of bus services in North Wales)
- T19/Conwy Valley Line return ticket agreements
- Continuous review of the Sherpa Network in Eryri
- Launch of the Traws Cymru T8 service between Corwen and Chester
- Launch of fflecsi demand responsive services, including the zero-emission electric service in Ruthin.

Further work is in development to address long-standing barriers to the uptake of bus travel, such as a Bus Network review and development of a pilot scheme underway between TrawsCymru and Rail to enable use of one ticket for journeys that involve a leg by rail and bus.

Fflecsi is a demand responsive bus service that can be booked by passengers in advance of travel. Fflecsi buses can pick passengers up and drop off in a service area and not just at a bus stop. Locations in North Wales where fflecsi services operate in 2024 are:

- Buckley
- Conwy Valley
- Denbigh
- Holywell
- Llyn Peninsula
- Prestatyn
- Ruthin

The Snowdon Sherpa is a network of bus services that travel around Yr Wyddfa. It has been developed in by a partnership comprising Transport for Wales, Cyngor Gwynedd, the National Park Authority, and Gwynfor Coaches. The creation of the Sherpa network saw the merger of local bus services into one simplified brand and a coordinated network and fare structure. In 2021/22, passenger numbers were up 78% compared to 2020/21 (when figures were affected by Covid), and 22% up on pre-Covid 2019/20 figures.

TrawsCymru longer distance bus services are an important part of the integrated public transport network in Wales. Funded by the Welsh Government, the buses provide vital public transport links for many communities across Wales, integrating with rail journeys and also giving visitors an accessible, affordable and environmentally friendly option for exploring Wales.

13.4 Rail

The national rail network in the region is managed and maintained by Network Rail, with passenger services operated by Transport for Wales and Avanti West Coast via the Wales and Borders and West Coast Partnership franchises. The rail network is reflective of the main population centres. There are 66 rail stations in North Wales, as shown on Figure 13-1. These are located on the following five lines:

- The North Wales Coast Line
- The Shrewsbury—Chester Line
- The Conwy Valley Line
- The Borderlands Line
- The Cambrian Line.

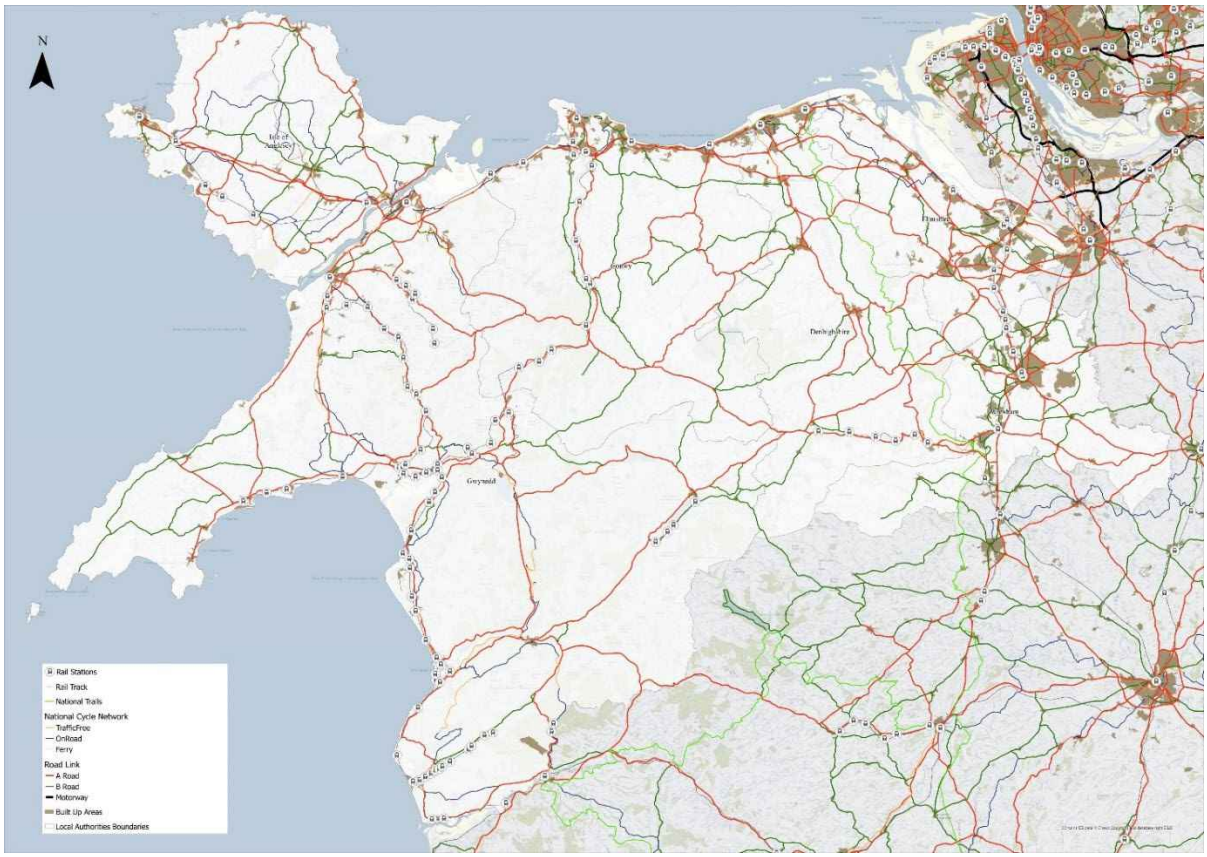


Figure 13-1 Transport

Data from the Office of Road and Rail is collected for estimates of station usage at each station on the network. Figures for the most and least used stations in North Wales are shown in Table 13-1. Figures used in the table are for 2019-20 as this is the last full year not affected by the Covid 19 pandemic. Whilst not in Wales, Chester station is considered the most important station on the North Wales rail network due to its roles as both an attractor, and key interchange location.

Table 13-1: The stations with the highest and lowest number of entries and exits

Station name	2019-20 highest number of entries and exits	Station name	2019-20 lowest number of entries and exits
Chester	5,093,756		
Bangor (Gwynedd)	624,926	Dolgarrog	362
Rhyl	504,244	Pont-y-Pant	498
Wrexham General	501,800	Roman Bridge	720
Prestatyn	324,634	Tal-y-Cafn	812
Llandudno Junction	301,418	Tywyn	1,062

Analysis undertaken by TfW's Analytical Unit shows that only 9% of the North Wales population lives within a half a mile walk (or 800 metres) of a rail station where services run at least once per hour.

Freight paths are in place across the network. There are limited freight services along the mainline, but the route between Shrewsbury and Chester, and the Borderlands Line, which runs from Wrexham to Bidston, see several services a week to the sawmill, steel, and cement plants For example, this includes Hanson Cement. .

13.5 Road Network

Trunk roads in North Wales are maintained by the North and Mid Wales Trunk Road Agent (NMWTRA).

The main roads in North Wales mostly span east to west, especially along the North Wales coast (Figure 13-1). The busiest road in North Wales is the A55, the "North Wales Expressway", a dual carriageway primarily connecting Chester to Holyhead, along the coast of North Wales and passing Llandudno Junction, Conwy, and Bangor. It is one of Wales' most important roads that runs through to the port of Holyhead.

The crossing of the Menai to Anglesey, and the resilience of this route, is important both locally and strategically. Locally, although separated by the Menai Strait and in different local authority areas, towns on both sides of the Strait form a single economic area. Many people travel between locations across the Strait for employment and to access vital services such as education and healthcare as well as for leisure, shopping and entertainment opportunities.

Strategically, incidents on the Menai Crossings are particularly detrimental for freight operators who are accessing the port at Holyhead. Reliability and predictability of journey time is crucial for freight operators for whom deliveries may be time-critical, or time wasted on congested roads has a financial cost.

The A55 converges for a short distance with the A494 at Ewloe, from which the A494 runs to the North of Chester and the A55 to the South.

The A5 was previously the primary link between North Wales and London. The road crosses the Menai Suspension Bridge, but its importance has been superseded by the A55. Other roads transiting North Wales, from east to west include the A458 from Halesowen to Mallwyd, and the A494 from Dolgellau to Saughall.

The busiest north-south road travelling through the region is the A483 from Chester through Wrexham and onto Swansea via Oswestry, Newtown and Welshpool. Other major north-south roads include the single-carriageways of the A470 from Llandudno to Cardiff via the Conwy valley, and the A487 from Bangor to Haverfordwest via Caernarfon and Eryri.

The majority of the remaining highway network within the region are the responsibility of the relevant Local Highway Authority, in this case, the Local Authority. Significant changes across the Local Highway Network include the 2023 rollout of a 20mph speed limit along restricted roads.

13.6 Electric Vehicles

The number of plug-in vehicles is increasing across the UK, including in North Wales. This is likely due to an increase in environmental awareness, improved zero emission vehicle technology and improved understanding of electric vehicles. Table 13-2 summarises Government showing the number of plug-in vehicles in each local authority area, with 5,510 such vehicles in North Wales.

Table 13-2 Plug-in Vehicles in North Wales

Fuel	Anglesey	Conwy	Denbighshire	Flintshire	Gwynedd	Wrexham
Battery Electric	365	634	592	864	541	607
Plug-in Hybrid electric (diesel)	3	6	6	9	6	9
Plug-in Hybrid electric (petrol)	216	336	233	407	252	343
Range Extended electric	7	12	19	18	12	13
Total	591	988	850	1,298	811	972

13.7 Freight

The Port of Holyhead is identified by Future Wales as a Strategic Gateway for international connectivity. The creation of a Freeport site on Ynys Môn, one of two in Wales, will further enhance Holyhead's role as an international gateway. This will play an important role in strengthening the North Wales economy and creating jobs for local people, but there may be further implications of increased freight movements in North Wales.

The Port of Mostyn also generates freight traffic, with much of its business now dedicated to the offshore renewable energy sector. On the Borderlands Line, Padeswood Sidings creates a significant barrier to increased freight movement, as well as enhanced passenger services.

There is currently little provision for road freight operators seeking a switch to cleaner fuels for their vehicles operating in North Wales, notably charging stations and hydrogen re-fuelling stations.

For more local deliveries, including those to town centre businesses and those deliveries that have resulted from an increase in online retail, there is a local environmental impact caused by emissions from and size of delivery vehicles. Measures to reduce the impact of local deliveries on communities include e-cargo bikes, area delivery and servicing plans, micro-consolidation centres, and delivery lockers at key locations such as transport and/or mobility hubs.

13.8 Menai Crossings

The resilience of the Menai crossings is vital to the continued success of Holyhead as a port, and for connections to Ireland. It is also a significant issue for the people of Anglesey who require access to services including hospitals on the mainland. Holyhead is a strategically important port in the United Kingdom due to its location and transportation connections and is a major gateway for transportation between the United Kingdom and Ireland. Freight accessing Holyhead is required to cross the Menai.

More locally, Anglesey's proximity to Gwynedd has fostered a close relationship between the two areas. Ynys Môn and Gwynedd share deep economic, social and cultural connections and are Welsh language strongholds. There are also, therefore, a large number of local trips that use the Menai crossings.

There are a number of issues that affect the crossings and impact on both local and port traffic. These include resilience, high winds, collisions and incidents, traffic flow, public transport, and active travel.

Events and closures of the bridges have a significant impact on people's ability to cross the Menai Strait to access employment, education, health and other services, and they make it difficult for emergency services and businesses to operate. A closure will typically also lead to congestion on the surrounding road network approaching both bridges. This is exacerbated by the roundabouts on both sides of the A55 at Junction 9.

13.9 Cross Border Travel

North Wales is the region in Wales with the largest number of daily cross-border movements to and from England meaning improving cross-border public transport services should be a priority.

The north-east of the region has strong connections to north-west England, with a larger daily Wales-to-England flow than along the M4 corridor. Being adjacent to the border means this sub-region has different travel patterns in terms of destinations, with a lot more cross-border travel. 18% of journeys from the eastern sub-region are cross-border, with the north-west of England - Merseyside, Manchester and Warrington - as a destination accounting for 15% of all journeys.

Chester's proximity is important as a gateway for North Wales and has strong links to the north-east Wales economy. Therefore, suitable transport infrastructure and services to Chester are an important consideration.

13.10 Visitor Economy

The visitor economy is hugely important to much of North Wales. The region's attractions include beaches, large areas of caravan parks, outdoor pursuits and historically significant sites. The close proximity of these attractions to large urban centres of Northwest England means a large volume of visitors to North Wales from these areas.

Coastal locations such as Prestatyn, Rhyl, Towyn, and Llandudno contribute a huge part of the North Wales economy and visitors to these destinations are part of the continued success or regeneration of those places. This creates a significant demand for public transport journeys by tourists across North Wales.

Many visitor attractions would benefit from the opportunity to improve public transport and active travel access, allowing more people to access these locations, particularly people without access to a car. This might involve seasonal shuttle buses from town centres or rail stations, cycle and e-cycle hire or improving signposting for public transport and active travel information.

The National Park Authority and its partners including Cyngor Gwynedd, Conwy County Borough Council and Transport for Wales are undertaking a significant amount of work to reduce the environmental and social problems associated with car use and parking in the Eryri area. To date, this includes measures to manage parking and an improved public transport offer for visitors to the National Park. This includes the Sherpa'r Wyddfa bus service, a park and ride linked with parking management at Pen-y-pass, and the enforcement of parking restrictions on roads. Further work is required to encourage a higher proportion of trips to the park to use sustainable travel options, including further improvement to services and infrastructure, public education, and more attractive integration with rail services.

13.11 Historic and likely future trends

In the 2011 Census, the percentage of people travelling to work in North Wales was 75.7% by car, van, motorcycle, scooter, or moped, 11.9% by foot or bike, 5.1% by train, bus, minibus, or coach, and 7.2% by other[3]. The dominant mode of transport in Wales, for both the number of journeys undertaken and distances travelled, continues to be the private car. The Wales Transport Strategy[132] target for 2040 is 45% sustainable modes and 55% car, so car will still dominate in 2040 even if that target is reached.

The Wales Transport Strategy, Llwybr Newydd, provides the context for the Welsh Government's aim to reduce the need to travel, particularly by private car, and supports a modal shift to walking, cycling and public transport. This is reflected in Planning Policy Wales and Future Wales. The Wales Transport Strategy, sets out the Welsh Government's long-term vision for transport[132].

The Wales Transport Strategy also sets out three priorities, this includes bringing services to people in order to reduce the need to travel, allowing people and goods to move easily from door to door by accessible, sustainable and efficient transport services and infrastructure, and encouraging people to make the change to more sustainable transport.

14. Resources and Waste

14.1 Minerals

Anglesey County Council, Conwy County Borough Council, Flintshire County Council, Denbighshire County Council, Gwynedd Council, Eryri National Park and Wrexham County Borough Council are the Mineral Planning Authorities that are responsible for resources within the NWTP area. As Mineral Planning Authorities the councils must ensure that sufficient supplies of these minerals are maintained to industry, whilst also ensuring that the environment is protected. The councils have a shared Minerals and Waste Planning Service, that is lead by Flintshire County Council.

There are 43 existing mineral sites located across the NWTP area[173]. These are shown on Figure 14-1 below and summarised in Table 14-1. The North Wales area produces 5.5 million metric tonnes per annum (mtpa), the majority of which is associated with crush rock (including slate)[174]. Gwynedd Council host the greatest number of mineral sites; however, Flintshire County Council have historically extracted more aggregates on average. Since 2007, sales of primary aggregate in North Wales have fluctuated, with an overall reduction seen from a high of 7.4 million of tonnes (mt) in 2007 to 5.7 mt in 2016[174]. Changes in the volume of aggregate sales are through to be correlation with annual house completion in the local area.

Table 14-1 Mineral sites and aggregate sales in North Wales

Mineral Planning Authority	Number of mineral sites [173]	10-yr Average Aggregate Sales (total) (mtpa)[174]
Anglesey County Council	6	0.236
Conwy County Borough Council	3	0.955
Eryri National Park	6	
Flintshire County Council	6	2.663
Denbighshire County Council	1	0.329
Gwynedd Council	19	0.868
Wrexham County Borough Council	2	0.435

[173] Welsh Government (2019) Maps 05 Minerals and Waste Sites. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/maps-05-minerals-and-waste-sites.pdf (Accessed: April 2024).

[174] Welsh Government (2020) *Regional Technical Statement for North and South Wales: 2nd Review*. Available at: https://democracy.carmarthenshire.gov.wales/documents/s47407/RTS%202nd%20Review%20-%20Main%20Document%20-%20FINAL%20version.pdf (Accessed: April 2024).

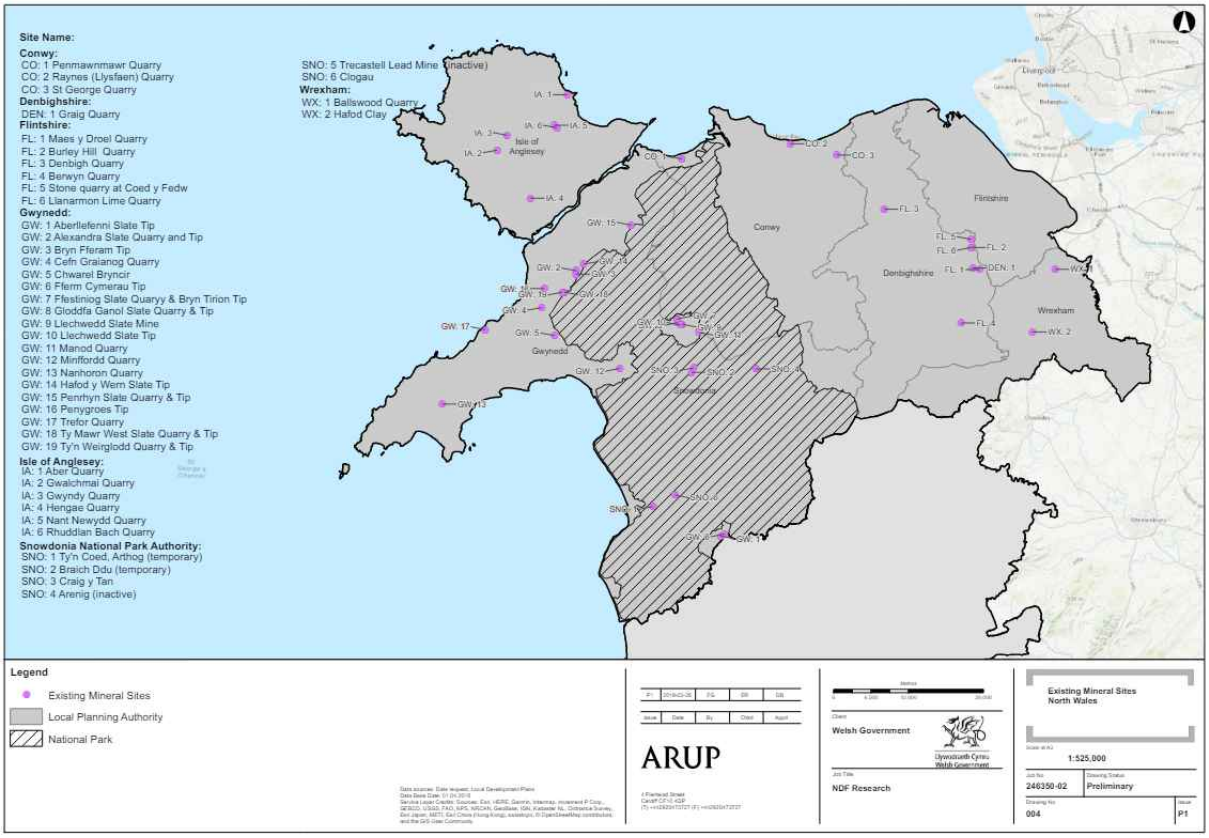


Figure 14-1 Mineral sites in North Wales[173]

14.2 Waste

There are 648 licenced waste sites across the NWTP area that are authorised to treat, keep or dispose of waste[175]. Of the sites, 444 are currently operational. There are 10 allocated waste sites in the study area, and these are all located in Wrexham[173] (Figure 14-2). There are 424 historic waste sites located across the NWTP area, with a higher density of these located in Flintshire and Wrexham near the border with England[176]. There are seven closed or abandoned mine waste facilities located across the NWTP area, six of these are located in Conwy, on the northeastern edge of Eryri National Park, and one is located in the Isle of Anglesey. All of these are metalliferous facilities that have been noted as having environmental concerns in relation to water pollution[177].

[175] Natural Resource Wales (2023) *Environmental Permitting Regulations – Waste Sites*. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/geonode:nrw_waste_permits (Accessed: April 2024).

[176] Natural Resource Wales (2017) *Historic Landfill Sites*. Available at: https://datamap.gov.wales/layers/inspire-nrw:NRW_Historic_Landfill_Sites (Accessed: April 2024).

[177] Natural Resource Wales (2017) *Inventory of Closed Mining Waste Facilities.* Available at: https://datamap.gov.wales/layers/inspire-nrw:NRW_MINING_WASTE_CLOSED_SITES (Accessed: April 2024).

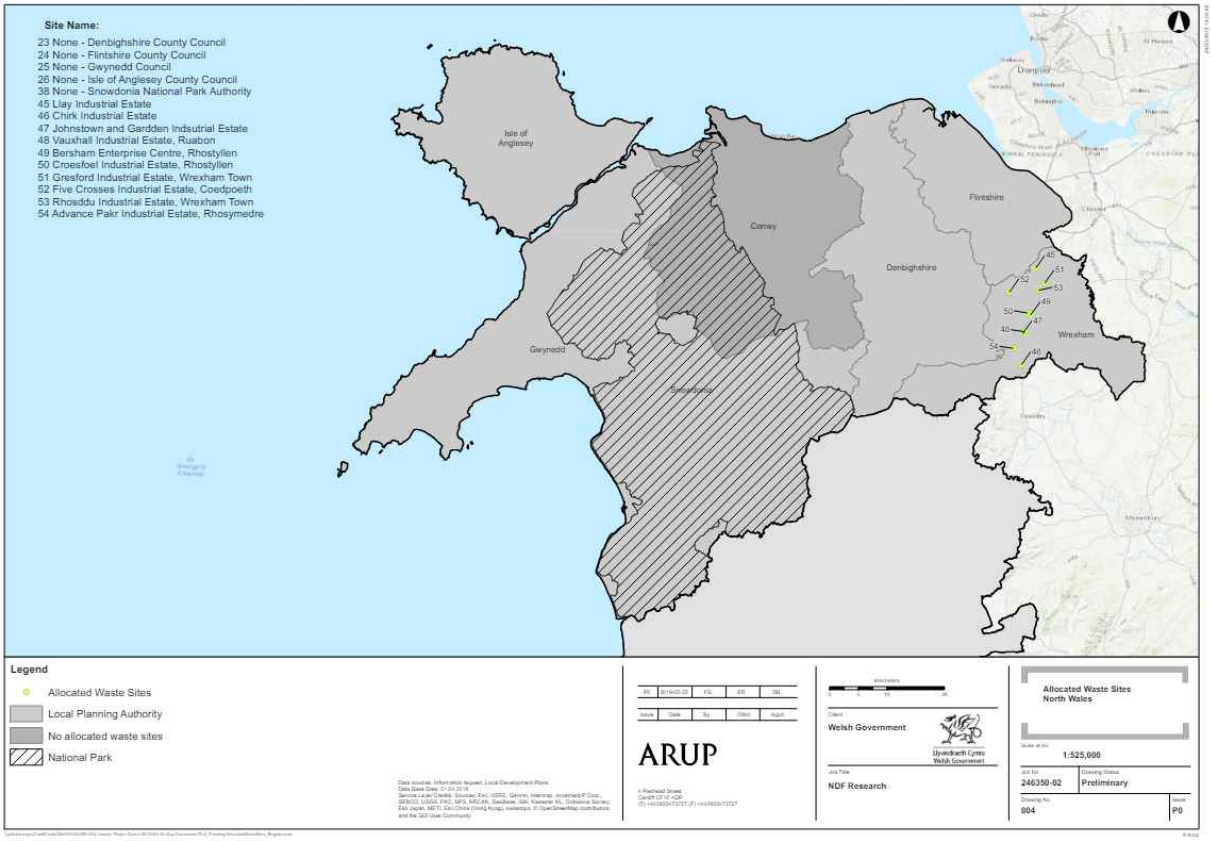


Figure 14-2 Allocated waste sites in north Wales

Approximately 333,300 tonnes of municipal waste was collected/ generated across the LPAs within the NWTP area in the period 2022-23178. The largest contributions were from Wrexham (21.8%), Flintshire (21.5%) and Gwynedd (19.5%). The Isle of Anglesey has the lowest contribution at 9.9%[178]. The majority of LPAs in North Wales produce more household waste per person than the Welsh average (172kg per person) (

Table 14-2). The exceptions to this are Conwy (162kg) and Denbighshire (167kg). Recycling rates vary across the NWTP local authorities (

Table 14-2), with Conwy having the highest recycling rate (69%) and Flintshire the lowest (62%).

[178] Welsh Government (2023) *Annual management of waste by management methods (tonnes)*. Available at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Environment-and-Countryside/Waste-Management/Local-Authority-Municipal-Waste/annualwastemanagement-by-management-year (Accessed: April 2024).

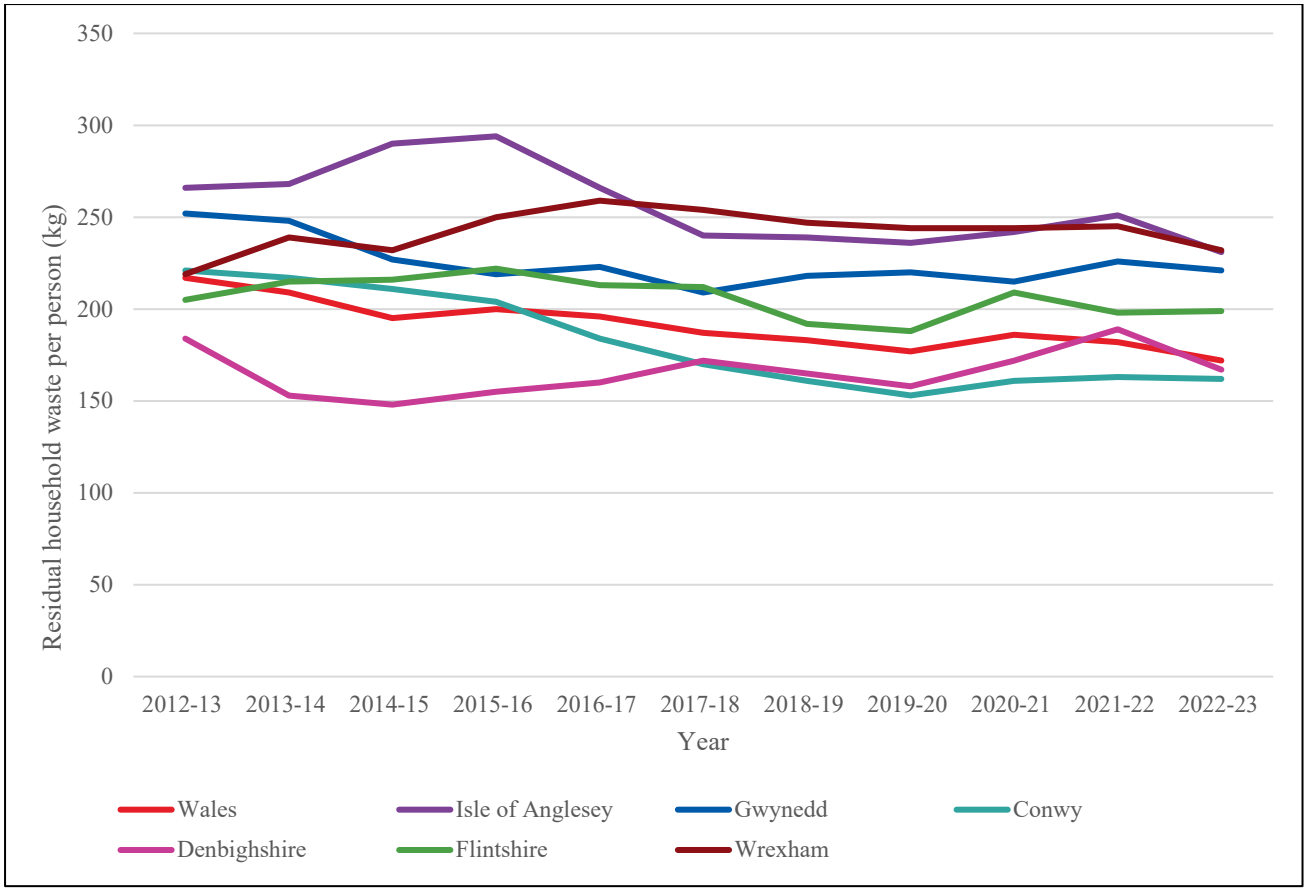


Figure 14-3 Annual residual household waste produced per person (kg)[179]

Table 14-2 Annual reuse/ recycling/ composting rates[180]

Area	Percentage of Waste Reused/Recycled/Composted
Isle of Anglesey	63.5
Gwynedd	64.7
Conwy	69
Denbighshire	65.9
Flintshire	61.5
Wrexham	65.5
Wales	65.7

[179] Welsh Government (2023) *Annual residual household waste produced per person (kilograms) by local authority*. Available at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Environment-and-Countryside/Waste-Management/Local-Authority-Municipal-Waste/annualresidualhouseholdwasteproducedperperson-by-localauthority (Accessed: April 2024).

14.3 Historic and likely future trends

Based on future requirements estimates, it has been identified that new allocations for sand & gravel will be required in Flintshire, Wrexham, Gwynedd and Ceredigion. Flintshire has also been identified as an LPA with a shortfall of permitted crushed rock reserves[174]. As well as distribution within the north east and north west sub regions within Wales, aggregate won in the North Wales region (namely the north eastern authorities such as in Flintshire), are also exported to north west England.

Welsh Government have an ambition to achieve zero waste in Wales by 2050 by adopting circular economy principes. The household recycling rate in Wales has increased slightly from 63.8% in 2021-22 to 64.3% in 2022-23. In the same period, the non-household recycling rate increased by 1.7 percentage points to 76.0%. It is anticipated that there will be a reduction in waste and increase in recycling rates over the coming years as Wales moves to meet this target, with a 70% recycling target set for 2024-25[181].

[180] Welsh Government (2023) *Annual reuse/recycling/composting rates by local authority.* Available at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Environment-and-Countryside/Waste-Management/Local-Authority-Municipal-Waste/annualreuserecyclingcompostingrates-by-localauthority-year (Accessed: April 2024).

[181] Welsh Government (2021) *Beyond Waste*. Available at: https://www.gov.wales/beyond-recycling (Accessed: April 2024).

15. Economy

15.1 Employment

Within the NWTP area, approximately 54.9% of the adult population are economically active. This is slightly greater than the Welsh average of 54.4%. Of those that are economically inactive, the majority (62.7%) are retired. The proportion of residents retired in the area is approximately 6% greater than the Welsh average and the proportion of students within the area is 2.5% less (10.6%) than the Welsh average[182].

Unemployment rates across the NWTP vary from 2.8% in Denbighshire and Flintshire, to 3.2% in Gwynedd. This is similar to, but slightly lower than the Welsh average (3.1%). Areas with the highest unemployment rates within the NWTP area are generally found within or near to the urban areas including Bangor (8.0%), Holyhead (5.1%) and Wrexham (4.6%)[183]. The proportion of people claiming job seekers allowance or out of work universal credit benefits within the NWTP area is the same as the Welsh average (3.4%). The authority with the highest proportion of claimants is Conwy and Denbighshire (3.8%) compared to 2.8% in Flintshire[184]. There was a slight decrease (0.1%) in the proportion of claimants in the area when compared to the previous year.

As illustrated on Figure 15-2 below, the main employment industries in the NWTP area are health and social work, wholesale and retail, manufacturing and education. The NWTP area has a greater proportion of people employed in manufacturing (10.2%) than the Welsh average (8.7%). It also has slightly greater proportions of people employed in accommodation and flood services; agriculture, forestry and fishing; wholesale and retail; and administrative and supportive services.

The NWTP area has a slightly lower proportion of people working in financial and insurance activities; professional, scientific and technical activities; and public administration and defence, compulsory social security[182]. In comparison to the Welsh average, the NWTP area has a slightly greater proportion of the population working in skilled trade occupations (+1.3%), process, plant and machinery operatives (+0.9%) and caring leisure and other service occupations (+0.7%). There are fewer people working in professional occupations (-1.6%) and associated professional and technical occupations (-0.7%), however there is a slightly greater proportion of people who are managers, directors and senior officials (+0.3%) when compared to the Welsh average[182].

[182] Office for National Statistics (2021) *Census 2021*. Available at: https://www.nomisweb.co.uk/sources/census_2021_bulk (Accessed: April 2024).

[183] Office for National Statistics (2021) *Census 2021; Census maps*. Available at: https://www.ons.gov.uk/census/maps/choropleth/work/economic-activity-status/economic-activity-status-4a/economically-active-unemployed-including-full-time-students (Accessed: April 2024).

[184] Office for National Statistics (2023) *CC01 Regional labour market: Claimant Count by unitary and local authority (experimental).* Available at: https://www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peoplenotinwork/unemployment/datasets/claimantcountbyunitaryandlocalauthorityexperimental (Accessed: April 2024).

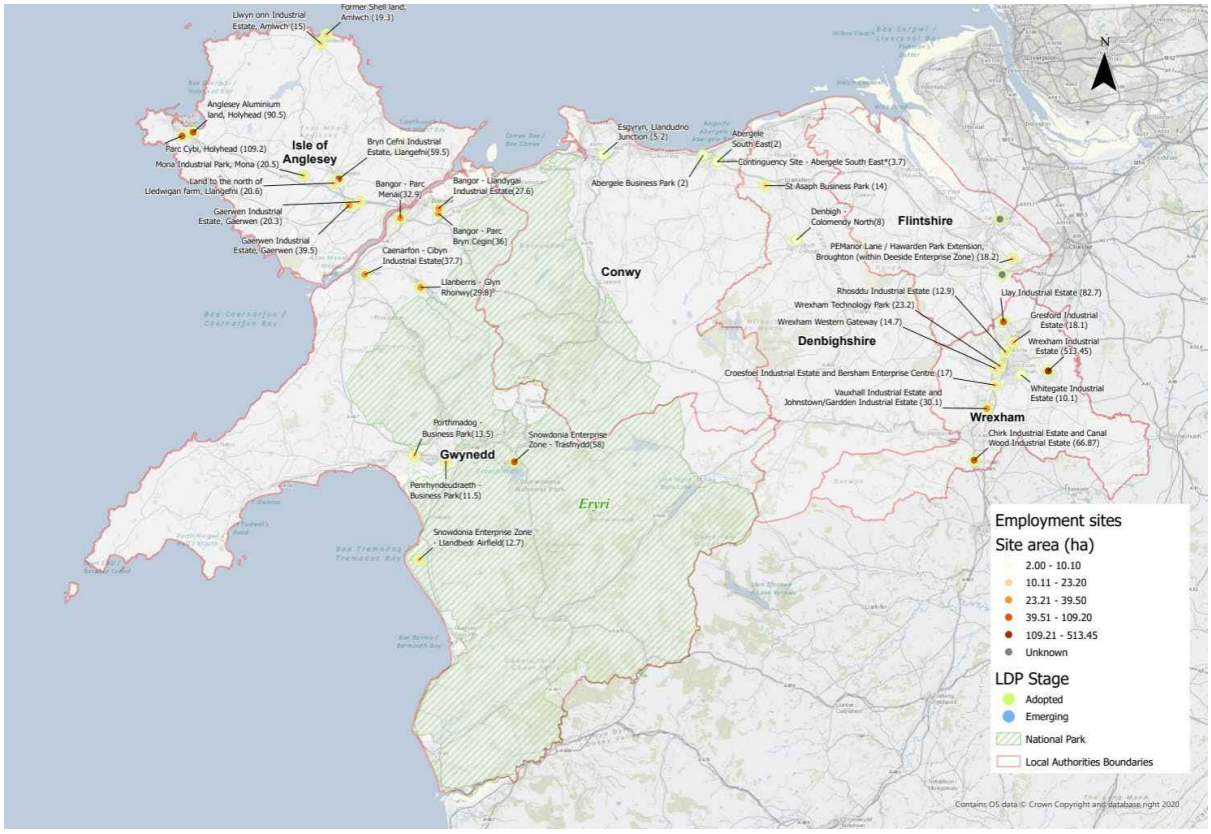


Figure 15-1 Employment sites

There is variation in the importance of different industries across the North Wales region, with agriculture, forestry and fishing sector employment being more prominent in rural areas of North Wales (up to 27.4%), tourism related employment (e.g. accommodation and food services) being more important across Eryri, Llyn Peninsula and coastal areas of Denbighshire, Conwy and Anglesey (up to 35.4%) and manufacturing sector being prominent to the east within Wrexham and Flintshire (up to 33.5%)[185].

Average earnings across the NWTP area are £15.84 per hour, this is £0.65 per hour less than the Welsh average[186]. The lowest average wages are found in Gwynedd (£14.78 per hour) and the highest are found in Isle of Anglesey (£16.89 hour).

The proportion of workers who work part time vs full time in the NWTP area is similar to the Welsh average, with the NWTP area having a slightly greater proportion (0.6%) of the population working on a part time basis[182]. This is anticipated to be related to the high proportion of people that work in the tourism sector. Of those who do work full time, there is a slightly higher than average proportion of people who work 49 hours or more per week (10.9%) compared to the Welsh average (10.2%).

Significant employment development is planned for North Wales, including in relation to freight, logistics and other associated industries. This includes a new Freeport planned in Anglesey and a new Investment Zone in Wrexham and Flintshire.

[185] North Wales Join Committee (2024) Draft Regional Trasport Plan Case for Change.

[186] Nomis (2023) *Labour Market Profile – Local Authority*. Available at: https://www.nomisweb.co.uk/reports/lmp/la/contents.aspx (Accessed: April 2024).

The new Freeport is anticipated to attract £1bn of investment and create 3,500-13,000 new high salary jobs across the region[187]. It is anticipated that the Investment Zone status will encourage further growth and investment in the region, with up to £160 million of support to protect existing skilled jobs and create thousands more[188].

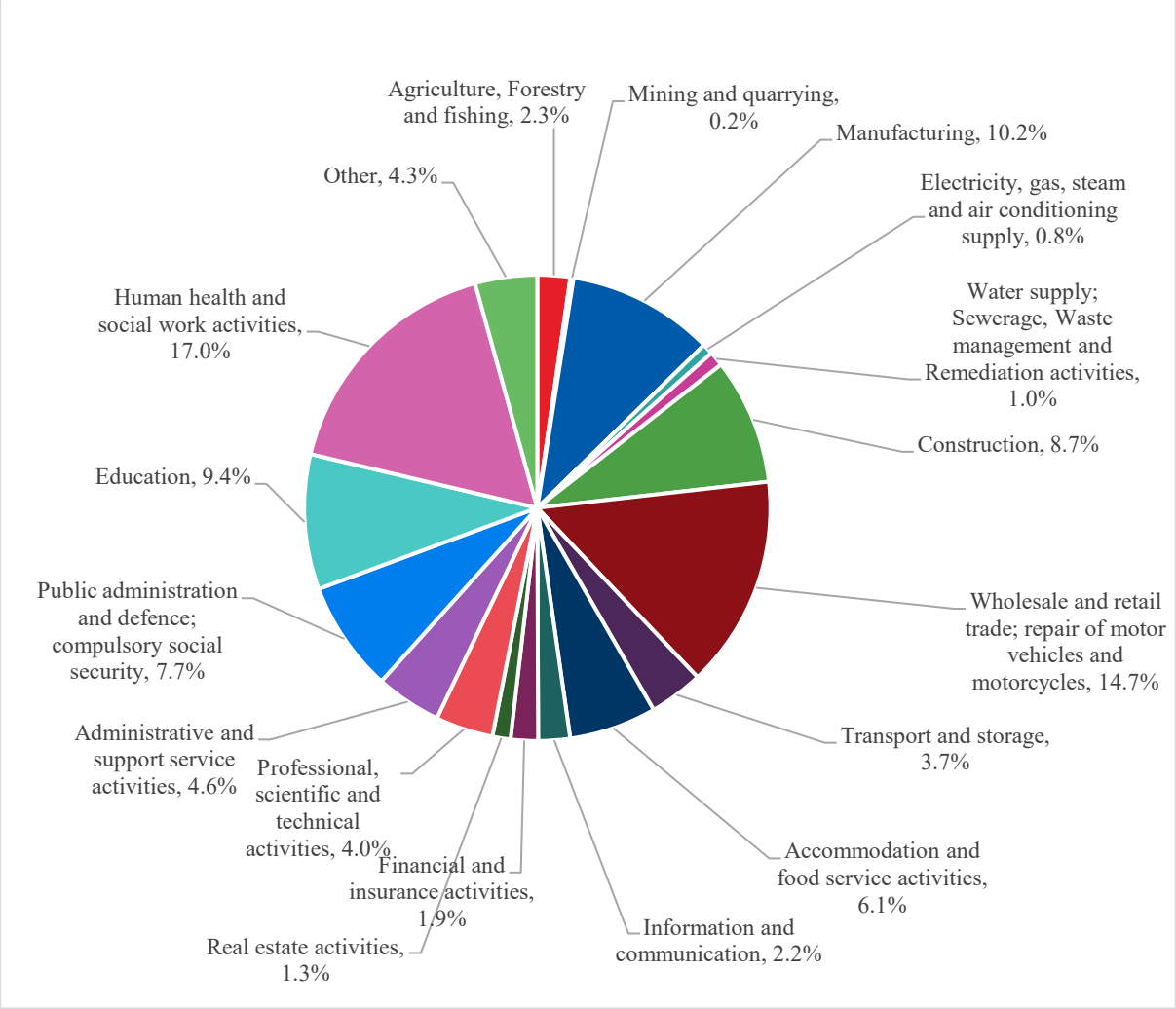


Figure 15-2 NWTP area employment by industry

[187] Isle of Anglesey County Council (2023) *Successful Freeport bid offers North Wales economic boost.* Available at: https://www.anglesey.gov.wales/en/newsroom/news/successful-freeport-bid-offers-north-wales-economic-boost (Accessed: April 2024).

[188] Ambition North Wales (2023) *New Wrexham and Flintshire Investment Zone is welcomed by Ambition North Wales.* Available at: https://ambitionnorth.wales/news/new-wrexham-and-flintshire-investment-zone-is-welcomed-by-ambition-north-wales/ (Accessed: April 2024).

15.2 Gross value added

In 2019, North Wales Gross Value Added (GVA) was valued at £15.4 billion and made up 23% of Wales total GVA[194]. GVA per head over the past 10 years is shown on Figure 15-3 below. On average across the NWTP area, GVA has increased by 41.3% since 2012 and in 2022, GVA per head was on average £22,821. This is however less than Welsh average (£23,804) and significantly less than UK average (£33,227). Gwynedd has seen the lowest increase in GVA since 2022 (28.5%) but has the highest GVA of the authority areas in North Wales (£22, 206), whereas Isle of Anglesey has seen the greatest increase (56.5%) but has the lowest GVA per head (£19,474). Isle of Anglesey has the 18th lowest GVA per head of all areas of the UK, followed by Conwy and Denbighshire which has the 19th lowest[182].

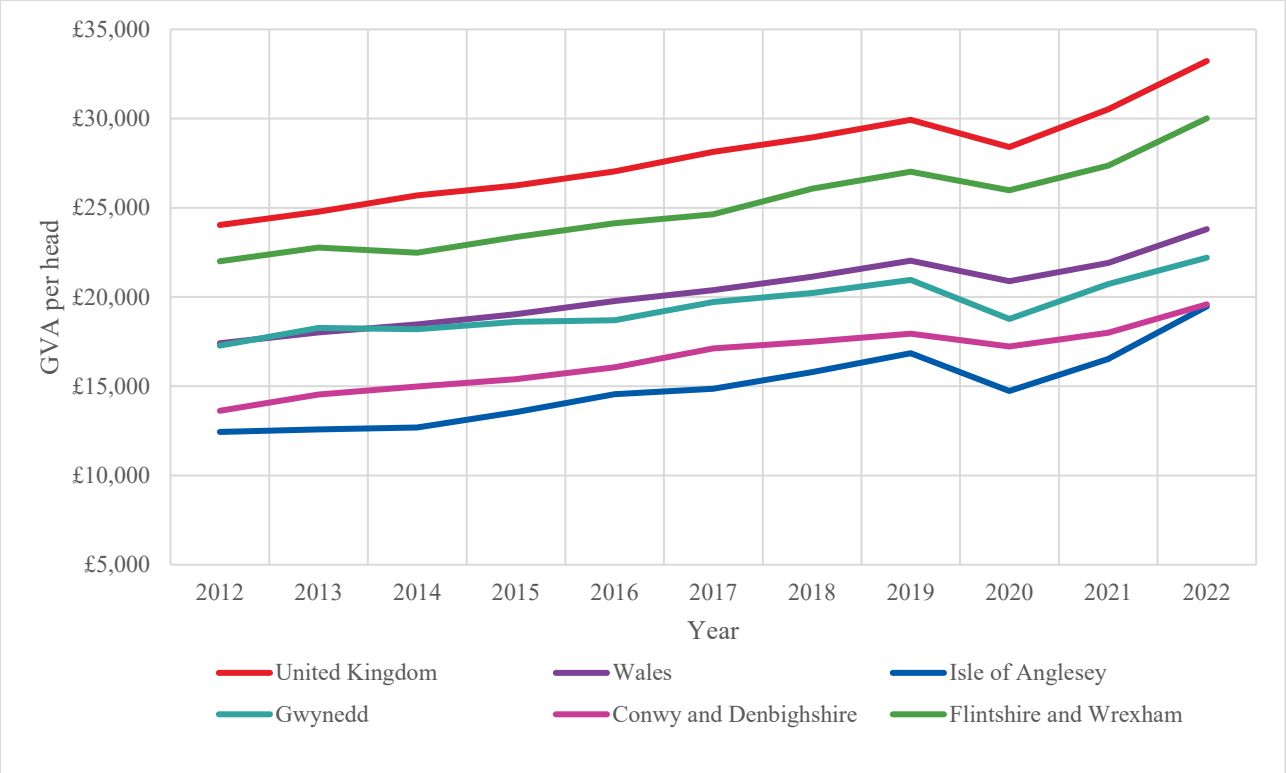


Figure 15-3 GVA per head of population

15.3 Housing

Average house prices in the NWTP area were £199,583 in 2023, over £130,000 less than the Welsh average (£333,000)[189]. Highest house prices are found on the Isle of Anglesey (£235,000) and the lowest in Wrexham (£182,000). Housing affordability estimates are calculated by dividing house prices by annual earnings to create a ratio. The housing affordability ratios for the LPA within the NWTP area are shown in Table 15-1 below. Housing ratios for each of the LPAs within the NWTP are higher than the average for Wales in Isle of Anglesey, Gwynedd and Conwy[190]. Housing affordability has decreased in Wales over the past 10 years, however in more recent years the housing affordability ratio has decreased from a high of 6.5 in 2021 to 6.2[189] .

Table 15-1 Housing affordability ratios[190]

Area	Ratio
Isle of Anglesey	7.6
Gwynedd	6.4
Conwy	6.6
Denbighshire	6.0
Flintshire	6.0
Wrexham	5.8
Wales	6.2

Second homes are an issue in North Wales, particularly in the coastal areas of Gwynedd and Anglesey. Gwynedd has the highest percentage of second homes and holiday lets as a percentage of housing stock (10.76%) and Anglesey has the third highest across Wales (8.26%)[191]. Proportions vary within the community council areas within these local authorities, with Llanfaelog in Anglesey having over a quarter of housing stock as second homes. The other local authorities within the NWTP area have between 0.3% and 3.0% of their housing stock as second homes and holiday lets. The Welsh Government have made a series of changes to help reduce the impact of second holiday homes on local communities, including increasing taxation on holiday homes, launched a grant to help reduce the number of empty homes and introduced new licencing for holiday lets[191].

[189] Office for National Statistics (2023) Median house prices for administrative geographies: HPSSA dataset 9. Available at: https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/housing/datasets/medianhousepricefornationalandsubnationalgeographiesquarterlyrollingyearhpssadataset09 (Accessed: April 2024).

[190] Office for National Statistics (2023) *Housing affordability in England and Wales: 2022.* Available at: https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/housing/bulletins/housingaffordabilityinenglandandwales/2022n (Accessed: April 2024).

[191] Welsh Government (2021) *Second homes: Developing new policies in Wales.* Available at: https://www.gov.wales/dwyfor-second-homes-and-affordability-pilot (Accessed: April 2024).

15.4 Tourism

Tourism plays a key role in the economy of North Wales. In the period 2017-2019 an annual average of 3.7 million overnight domestic trips, 299,000 international visits and 22.7 million day visits were made to North Wales, with an average annual associated spend of £1.47 billion[192]. Its proximity to large urban areas in northwest England makes it accessible and attractive for domestic visitors. The annual average for tourism expenditure in North Wales fell by 10% from £1.64 billion in 2016-2018 to £1.47 billion in 2017-2019, this does not account for the impact of COVID-19 from 2020 onwards. It is noted that the COVID-19 pandemic has had an impact on tourism in Wales as well as the rest of the UK and that this sector has still not fully recovered back to pre-pandemic levels[193].

Over 42,000 people in North Wales are employed in jobs directly related to tourism in North Wales, with the highest proportion of people employed in this sector located in Anglesey, Gwynedd and Conwy[194]. Eryri is Wales's largest National Park and a key visitor attraction in North Wales. Of the top 10 paid attractions in Wales, seven were located in North Wales, these were: Bodnant Garden, Caernarfon Castle, Conwy Castle, Great Orme Tramway, Nova Prestatyn, Zip World Fforest, and Zip World Slate Caverns.

15.5 Historic and likely future trends

There has been a decrease in the number of jobs in the region in recent years. In June 2021 there were 315,200 jobs in the North Wales, a decrease of 11,300 on the previous year[194]. The North Wales Economic Forum have set out a series of priorities for the area including Skills & Workforce investment in magnets, hubs, supply chains, research and development, innovation and entrepreneurship; balanced support for indigenous and inward investors; foundational economy and a vibrant micro / SME base; connectivity (transport and digital); low carbon energy; and the food and drink industry. This strategy, alongside the new freeport and investment zones will aim to help protect and increase jobs and employment opportunities in the region into the future to create a thriving and resilient economy.

Tourism is recovering from the impacts of the COVID-19 pandemic and will continue to play a key role in the economy of North Wales, however this needs to be managed in a sustainable manner to reduce the impact on North Wales infrastructure and natural assets (such as Eryri National Park) and local communities. Visitor numbers are having an increasing impact on the North Wales landscape and second homes and holiday lets are an ongoing issues in some areas, reducing housing affordability and impact on local industries through seasonal fluctuations.

[192] Welsh Government (2021) *Tourism Profile – North Wales 2017-2019.* Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2021-03/tourism-profile-north-wales-2017-2019.pdf (Accessed: April 2024).

[193] House of Commons (2023) *Wales as a global tourist destination; Fourth Report of Session 2022–23.* Available at: https://committees.parliament.uk/publications/40824/documents/198909/default/ (Accessed: April 2024).

[194] Welsh Government (2022) *North Wales Regional Economic Forum*. Available at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-02/north-wales-regional-economic-framework.pdf (Accessed: April 2024).

Appendix C

HRA Screening

Integrated Well-being Appraisal

Appendix C - Habitats Regulations Screening and Appropriate Assessment

Contents

Integrated Well-being Appraisal		1
Contents		1
Executive Summary		3
1	Introduction	5
1.1	Purpose of this document	5
1.2	Ambition North Wales and North Wales Corporate Joint Committee	5
1.3	What is the North Wales Regional Transport Plan	6
1.4	Vision and objectives of the Regional Transport Plan	7
1.5	Policy themes of the Regional Transport Plan	7
1.6	Policies and Interventions	8
2	Habitats Regulations Assessment Methodology and Guidance	8
2.1	Background	8
2.2	The HRA Process	8
2.3	Pre-Screening Assessment	9
2.4	Alignment with Strategic Environmental Assessment / IWBA	10
2.5	Guidance	10
2.6	Identification of Internationally Important Sites	11
2.7	Stage 1 Screening	11
2.8	Avoidance / Mitigation Measures	16
3	Baseline	17

3.1 Sites within North Wales area 17
4 Potential Pathways for Effect 19
5 Stage 1 Screening 20
5.1 Screening Conclusion 42
6. Appropriate Assessment 43
6.1 Appropriate Assessment Conclusion (Alone) 51
6.2 Appropriate Assessment In-Combination Effects 51
7. Conclusion 58
Figures 59
Appendix A - Regional Transport Plan Policies 60
Appendix A – Internationally Important Sites 81
Appendix A – Buffer Zones 94

Executive Summary

This Habitats Regulations Assessment (HRA) screening and Appropriate Assessment (AA) document has been prepared by Arup on behalf of the North Wales Corporate Joint Committee (NWCJC). This report assesses the proposed policies within the Regional Transport Plan (RTP), and potential for effects on internationally important sites as required by Regulation 63(1) of the Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 (as amended).

The Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 state that a HRA must be carried out on all plans and projects that have the potential to impact upon sites designated for supporting habitats or species of international importance, otherwise known as internationally important sites.

This also considers the effects on Ramsar sites which are listed under the Ramsar Convention on Wetlands of International Importance. The RTP addresses current and future local and regional transport issues over the next five years (2025-2030) by providing a framework for decisions on future investment for the region.

There are 61 internationally important sites within the North Wales region, covering approximately 56,000 hectares.

The screening stage provides a high-level assessment to determine whether the RTP could lead to Likely Significant Effects (LSEs) on internationally important sites. The purpose of this stage was to eliminate components of the RTP which would have no conceivable effect on designated sites using the screening assessment categories from David Tyldesley and Associates (DTA) HRA handbook.

Of the 96 policies set out within chapters 4.4 to 4.13, 92 policies can be screened out due to their aspirational nature (category A), general criteria for testing the acceptability of proposals (category B), policies referred to but not proposed by then plan (category C), policies that cannot lead to development or other change (category F) and cannot have any conceivable adverse effect on a site (category G). The remaining four remaining policies (PT8, PF6, PF7 and RS4) are considered to have potential to direct future development such that there could be effects on internationally important sites. These policies were screened in as likely significant effects on a site alone could not be ruled out (category I).

The AA examined the screened in policies to identify potential adverse impacts on the integrity of internationally important sites. Due to the high-level of the RTP and the policies lacking a clear spatial component, potential impacts were not able to be assessed on specific sites and their conservation objectives.

As a result, any effects identified at this point, without a spatial context, should not be viewed as a comprehensive list of all possible impacts. At the strategic level of the RTP, mitigation measures typically involve modifying policy wording. In addition to modifying and strengthening policies, the AA also outlined high-level measures for each policy to avoid or mitigate these impacts to ensure Local Planning Authorities, Strategic Planning Panels and developers must following when preparing lower-tier plans, projects and developments. Future local plan-level or project-level HRAs will need to consider the potential impacts and avoidance, or mitigation measures identified in this HRA.

This will guide their policy development and ensure that mitigation measures are implemented where potential adverse effects are identified.

Adherence to these measures in conjunction with Planning Policy Wales 12, Technical Advice Note 5 provides a comprehensive safeguard. The AA concluded that, provided the avoidance and mitigation measures outlined in the HRA are implemented, there will be no adverse impacts on the integrity of any internationally important sites due to the implementation of the policies in the RTP alone.

The in-combination assessment at this stage is necessarily limited, focussing on predominantly high-level plans and reviews in keeping with high-level nature of the RTP. It is not feasible at this high level to identify a comprehensive list of all plans and projects that may contribute to cumulative effects alongside the RTP.

However, at the lower tier plan level, AAs will provide a transparent understanding of the potential impacts, both individually and in combination with other relevant regional or local plans, on specific internationally important sites and their respective conservation objectives.

The in-combination assessment concludes that assuming the avoidance and mitigation measures outlined in this HRA are implemented, there would be no adverse combined impacts on the integrity of any internationally important sites as a result of implementing the policies set out in the RTP.

1 Introduction

1.1 Purpose of this document

This document has been prepared by Ove Arup and Partners Ltd. (Arup) on behalf of the North Wales Corporate Joint Committee (NWCJC) in relation to the potential for effects on European Sites as required by Regulation 63(1) of the Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 (as amended[1]); hereafter referred to as the 'Habitats Regulations'.

The document informs Stage 1 (Screening) and 2 (Appropriate Assessment (AA)) of the Habitats Regulations Assessment (HRA) process in respect to the proposed policies within the Regional Transport Plan (RTP).

1.2 Ambition North Wales and North Wales Corporate Joint Committee

Corporate Joint Committees (CJCs) are new regional corporate local government organisations with similar powers and duties to local authorities in Wales. Our North Wales Corporate Joint Committee includes representatives from the six councils of Conwy, Denbighshire, Flintshire, Gwynedd, Isle of Anglesey, and Wrexham, as well as Eryri National Park for planning matters.

Our NWCJC has two key duties: to develop an RTP; and a Strategic Development Plan (SDP). These plans are essential for spatial planning at a strategic level, ensuring that our transport infrastructure and land use are aligned with the needs of our communities and the broader region. There is a strong opportunity for a regional approach to development in North Wales, with transport, land use, and economic growth, all intersecting like a well-designed Venn diagram. These components create a cohesive system that aim to ensure that North Wales is well-positioned to provide the skills, employability, and economic opportunities needed for a prosperous future.

Ambition North Wales is a joint committee and decision-making body overseeing the North Wales Growth Deal and will absorb the functions of the NWCJC.

[1] Conservation of Habitats and Species (Amendment) (EU Exit) Regulations 2019.



Figure 1: North Wales Corporate Joint Committee Representatives (With Eyri National Park In Green)

1.3 What is the North Wales Regional Transport Plan

Llwybr Newydd, the Welsh Government's transport strategy, sets out the vision for how transport can help deliver the priorities for Wales, to create a more prosperous, green and equal society. The RTP will help us to address current and future local and regional transport issues over the next 5 years (2025-2030) by providing a framework for decisions on future investment. It sets out how transport can support the delivery of Llwybr Newydd and contribute to the success, regeneration, and development of our region.

The RTP is essential for ensuring that North Wales can contribute to the delivery of national strategies and priorities. The Case for Change, which has been prepared to provide the evidence base in support of this Plan, identifies the links to Welsh Government priorities, considers relevant plans and studies, and outlines the key transport challenges and opportunities that the CJC has sought to address in this Plan. This Plan builds on the extensive work, adopted and emerging, undertaken that links to relevant national and regional strategic plans and policies.

The RTP includes policies that support the vision and ambitions of Llwybr Newydd: The Wales Transport Strategy[2] and align with the National Transport Delivery Plan[3].

The RTP should also be read alongside its Integrated Well-being Appraisal (IWBA), which shows how plans will contribute to well-being, supported by impact assessments undertaken to consider issues such as health, equality, and biodiversity.

This document has been produced in support of the IWBA and its relevant impact assessments.

[2] Llwybr Newydd: the Wales transport strategy 2021 | GOV.WALES

[3] National transport delivery plan 2022 to 2027 | GOV.WALES

1.4 Vision and objectives of the Regional Transport Plan

NWCJC have developed a vision statement to help frame the success of the RTP:

"North Wales will have a safe, sustainable, affordable, resilient, and effective integrated transport network that supports economic growth, prosperity for all, inclusivity and well-being."

1) Improve digital connectivity and local services: We will enable 30% or more of people in North Wales to work remotely by 2030 through better land use planning and improved digital connectivity, which should reduce the overall need to travel and enable shorter trips better suited to sustainable modes.

2) Improved accessibility and transport choice: We will develop infrastructure and services that provide people with a choice about how they travel for each journey and support sustainable economic growth through improved access to key settlements, employment, educational sites and tourist attractions. The accessibility of each key trip attractor should be improved, supporting the national mode share target of 45% of journeys to be undertaken by walking, cycling and public transport by 2040.

3) Enable decarbonisation through transition to a zero-emission fleet: We will develop supporting infrastructure and support incentives to enable at least 50% of motor vehicles and all public buses operating in North Wales to be zero emission by 2035.

4) Enable sustainable economic growth: We will develop a resilient, safe, well-maintained, and efficient transport network that delivers sustainable economic growth by improving accessibility to existing and planned employment areas. At least 50% of households in North Wales will have an increased range of travel within one hour by public transport, supporting access to key employment sites and regional centres by 2030.

1.5 Policy themes of the Regional Transport Plan

The vision and objectives are closely aligned to key national and regional policies and strategies, as detailed in the Case for Change, including the priorities and well-being ambitions of Llwybr Newydd, The Wales Transport Strategy. To help frame the policies and interventions as part of this RTP, NWCJC has considered and adapted where appropriate a set of policy themes based on the Wales Transport Strategy's nine mini-plans for each mode of transport. These represent key areas of focus for transport policies, in North Wales. The policies, programmes and projects will set the framework for the schemes to be delivered by our North Wales Local Authorities in the Regional Transport Delivery Plan. This will ensure that what the NWCJC delivering directly contributes to local, regional and national priorities. The policy theme areas include:

- Rail ambitions
- Enabling changes to travel behaviour
- Coach, demand responsive and community transport
- Integration between modes
- Roads, streets and parking
- Digital connectivity
- Strategic road ambitions
- Bus
- Walking, wheeling and cycling
- Ports and freight
- Surface access to aviation
- Land use planning

1.6 Policies and Interventions

A comprehensive review of data, evidence and past and present national, regional and local plans has helped inform a long list of polices and interventions. A collaborative process including stakeholder workshops, impact assessments and focused discussions with local authorities, Transport for Wales and the Welsh Government has helped to agree the policies set out in the RTP.

This screening document considers the policies (which include programmes and projects) set out in the RTP. They are described and considered from Section 6 of this document and are framed around the policy themes outlined above. A full list of the policies and related text can be viewed in Appendix A.

2 Habitats Regulations Assessment Methodology and Guidance

2.1 Background

The Habitats Regulations sets out the stages of assessment which must be undertaken to determine if a development project or plan could significantly harm the designated features of a European site.

As part of the Habitats Regulations 2019 amendment, a National Site Network (NSN) has been created (as UK sites no longer form part of the EU's Natura 2000 ecological network) on land and sea and including inshore and offshore marine areas in the UK. The NSN includes existing Special Areas of Conservation (SACs), Special Protection Areas (SPAs) and new SACs and SPAs designated following the creation of the NSN.

UK Government policy states that proposed SACs, potential SPAs, areas secured as sites compensating for damage to a European site and Wetlands of International Importance designated under the Ramsar Convention (known as Ramsar sites) are afforded the same protection as the NSN in terms of the requirement for HRAs for any plans or projects that may affect them. For the purposes of this document, NSN sites, areas secured as sites compensating for damage to a European site and Ramsar sites are herein referred to as 'internationally important sites'.

The Habitats Regulations state that any plan or project not directly connected with, or necessary to, the management of an internationally important site, but which would be likely to have a significant effect on such a site, either individually or in combination with other plans or projects, must be subject to AA of its implications for the internationally important site in view of its conservation objectives.

2.2 The HRA Process

There are four distinct stages in the HRA process as illustrated in Figure 2 and described below[4].

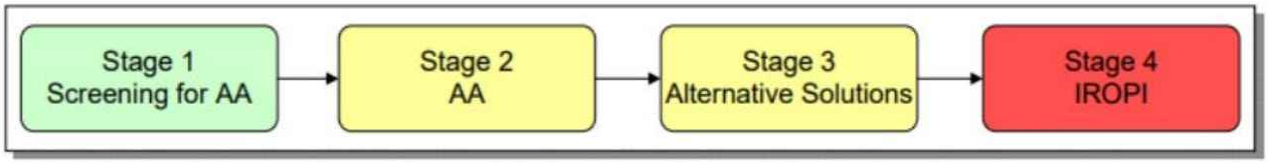


Figure 2: Stages in the HRA process

[4] Department of Environment, Heritage and Local Government (2009) Appropriate Assessment of Plans and Projects in Ireland, Guidance for Planning Authorities (2010 Revision).

This HRA report comprises the first and second stages of this process. Providing that it can be demonstrated that there are no likely significant effects, the plan can proceed, and it would not be necessary to consider stages 3 and 4.

Stage 1 – Screening is the process which initially identifies the likely impacts upon an internationally important site of a project or plan, either alone or in-combination with other projects or plans and considers whether these impacts may have a significant effect on the integrity of the site's qualifying habitats and/or species. There is European Court of Justice case law to the effect that unless the likelihood of a significant effect can be ruled out on the basis of objective information, and adopting the precautionary principle, then an AA must be made.

The April 2018 Court of Justice of the European Union (CJEU) judgement determined that mitigation to avoid or reduce harmful effects of the plan or project on an internationally important site cannot be taken into account at the screening stage (stage 1). Where such measures are required, a plan or project will require AA to be undertaken (stage 2).

Stage 2 – AA is the detailed consideration of the impact on the integrity of the internationally important site of the project or plan, either alone or in-combination with other projects or plans, with respect to the site's conservation objectives and its structure and function. This is to determine whether or not there will be adverse effects on the integrity of the site. This stage also includes the development of mitigation measures to avoid or reduce any possible impacts.

Stage 3 – Assessment of alternative solutions is the process which examines alternative ways of achieving the objectives of the project or plan that would avoid adverse impacts on the integrity of the internationally important site, should avoidance or mitigation measures be unable to cancel out adverse effects.

Stage 4 – Assessment where no alternative solutions exist and where adverse impacts remain. At Stage 4, an assessment is made with regard to whether or not the development is necessary for imperative reasons of overriding public interest (IROPI). If it is, this stage also involves detailed assessment of the compensatory measures needed to protect and maintain the overall coherence of the network of internationally important sites.

2.3 Pre-Screening Assessment

To support the NWCJC RTP, an initial HRA pre-screening exercise was carried out by Arup to help guide the development of the plan so that negative impacts to internationally important sites are avoided. An HRA pre-screening document was submitted as part of an IWBA Scoping exercise, subject to consultation with Natural Resources Wales and Cadw (in addition to local authorities in North Wales, Welsh Government and Transport for Wales) for five weeks between 15 October and 19 November 2024[5]. The pre-screening assessment has since been updated to a HRA stage 1 screening assessment in this document to consider the updated RTP, as well as comments received from Cadw (Natural Resources for Wales acknowledged the request for an opinion but did not respond to the five-week consultation).

[5] Arup (2024) North Wales Regional Transport Plan. Habitat Regulation Assessment – Pre-screening Report

2.4 Alignment with Strategic Environmental Assessment / IWBA

The HRA has been completed in parallel with the requirements of the Strategic Environmental Assessment (SEA) process (which is being combined with other statutory assessments for the RTP in the form of an IWBA). Part 3.2(b) of the SEA Directive expressly links to AA.

The outcomes from the HRA pre-screening have also been used to inform HRA screening summaries of each of the shortlisted options being considered for the RTP within the IWBA. These screening summaries would be used to assess the shortlisted options, and performance of the RTP. The HRA pre-screening and options screening summaries will be published alongside the IWBA Report. Therefore, the HRA pre-screening will be the initial deliverable provided in support of the RTP objectives and IWBA report.

The IWBA report will be sent to the competent authorities and public bodies for consultation as per the SEA Directive (as detailed in Section 2.4 of this document), the results of which will be incorporated into the final RTP and detailed within the IWBA post adoption statement. Comments received from statutory bodies will also be integrated into the final version of the HRA. The SEA and HRA consultation process via the IWBA will inform the development of the RTP and any mitigation measures. A public consultation on the draft RTP and its supporting technical documents including the IWBA (with its SEA and HRA appendices) will take place for 12 weeks from 20 January, ending 14 April 2025.

2.5 Guidance

This HRA is has been undertaken with reference to the requirements of the following legislation and guidance:

- The Habitats Regulations Assessment Handbook, David Tyldesley and Associates (DTA) Publications Ltd[6].
- Tyldesley, D. and Chapman, C. 2018. People Over Wind[7] – some Implications of the Judgment. The Habitat Regulations Journal, Issue 10, pp. 19 – 23.
- Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 (as amended by the EU Exit Regulations 2019)[8]. In 2017, the Conservation of Habitats and Species Regulations 2017 (the "Habitats Regulations 2017") consolidated and updated the Conservation of Habitats and Species Regulations 2010 (the "Habitats Regulations 2010"). In 2019 these regulations were created to ensure that the habitat and species protection and standards derived from EU law continue to apply after Brexit.
- European Commission, Managing Natura 2000 sites: The provisions of Article 6 of the Habitats Directive 92/43/EEC[9].
- European Commission, Guidance document on Article 6(4) of the Habitats Directive 92/43/EEC[10]

[6] Tyldesley, D. and Chapman, C. (2013) The Habitats Regulations Assessment Handbook. Nov 2019 edition. UK, DTA Publications Ltd https://www.dtapublications.co.uk/

[7] People over Wind, Case C323/17 European Court of Justice, 12th April 2018.

[8] The Conservation of Habitats and Species (Amendment) (EU Exit) Regulations 2019 (legislation.gov.uk)

[9] Managing Natura 2000 sites — The provisions of Article 6 of the Habitats Directive 92/43/EEC (europa.eu)

[10] Habitats Directive: guidance on the application of article 6(4) (publishing.service.gov.uk)

- Department for Communities and Local Government (2006), Planning for the Protection of European Sites: Appropriate Assessment. Guidance for Regional Spatial Strategies and Local Development Documents[11].

2.6 Identification of Internationally Important Sites

To understand the potential implications for internationally important sites from the RTP it is necessary to identify those sites that are located close to the project or are linked by potential impact pathways, such as hydrological connections. Given the high-level of the RTP, for which policies cover a broad geographical area, this has been restricted to those within or adjacent to the RTP boundary, henceforth referred to as the 'study area'. It is recognised that impacts to internationally important sites can extend well beyond the boundary of a project, and sites that could be impacted beyond this area on a case-by-case basis considering pathways for impact. All internationally important sites, including European Marine Sites, within the study area were identified using Geographic Information System datasets downloaded from the Joint Nature Conservation Committee (JNCC)[12], Multi-Agency Geographic Information for the Countryside (MAGIC)[13] and Natural Resources Wales (NRW)[14] web portals.

2.7 Stage 1 Screening

The screening stage provides a high-level assessment to determine whether the RTP could lead to significant effects on internationally important sites either alone or in combination with other plans and projects. The RTP is intended to be read as a single document rather than a series of separate policies and has been assessed as such. For instance, proposals/policies in one area of the RTP may mitigate and/or safeguard potentially damaging activities promoted in another area and should be understood in the wider context of the intended outcomes of the plan.

Where possible, every element of the plan has been analysed and screened for likely significant effects and its potential to undermine the conservation objectives for a given designated site. However, the RTP is a high tier plan which solely focuses on addressing transport related issues and challenges on a regional scale. The RTP does not specify particular projects or allocate land for development. Instead, it serves as a framework that will be supported by Strategic Development Plans (SDPs) at the regional level and Local Development Plans (LDPs) at the local authority level. These 'lower tier' plans will offer more detailed information on specific locations and types of infrastructure and development.

Following DTA guidance, to ensure there would be no adverse effect on the integrity of an internationally important site, a plan-making body may only rely on mitigation measures in a lower-tier plan or project level if the following criteria can be met:

a) That the assessment of a policy can only deferred down if the policy can be delivered in some shape or form at lower tier plan or project level with no adverse effects on site integrity;

b) That the AA at plan level should assess policies/proposals as far as is reasonable and meaningful based on the level of detail available;

c) Where the level of detail is available, the HRA should provide a list of at least the sites that have been taken through to AA, and which therefore are also likely to require assessment in the HRA of lower tier plans and projects (this generally refers to policies with a clear spatial element);

d) That the AA should provide a list of the potential generic impacts from the policy;

[11] Design Manual for Roads and Bridges (DMRB; 2000). Standard LA 115: Habitats Regulations Assessment, Rev 1.

[12] JNCC Website https://jncc.gov.uk/

[13] MAGIC interactive Mapping Application. http:/www.magic.gov.uk/MagicMap.aspx

[14] Natural Resources Wales Find Protected Areas of Land and Seas https://naturalresources.wales/guidance-and-advice/environmental-topics/wildlife-and-biodiversity/find-protected-areas-of-land-and-seas/designated-sites

e) That the AA should provide a list of the generic mitigation measures that ensure that the potential generic impacts (as per the point above) can be avoided, that subsequent lower tier plan and projects can rely on to avoid adverse effects on site integrity (i.e. the mitigation has to be capable of avoiding the adverse effects) – this is necessary in order to provide the confidence that adverse effects can be avoided at lower tier levels;

f) That it is clearly set out that the conclusion of no adverse effects on site integrity at plan level is based on lower tier plans and projects, having drawn on the generic list of mitigation, undertaking HRA, concluding no adverse effects on site integrity;

g) That it is clearly set out what the implications are if lower tier plan or project level HRAs cannot rule out adverse effects on site integrity i.e. that the lower tier plan or project will either have to be withdrawn, or amended and re-assessed, or pass the derogations set out under Article 6(4) of the Habitats Directive, namely no alternative solutions, Imperative Reasons of Overriding Public Interest (IROPI) and compensatory measures secured, which the proposal may or may not be able to pass.

Due to the nature of the RTP, it is the lower-tier plans and projects that will provide sufficient detail for a meaningful assessment of the potential impacts on internationally important sites. Consequently, the HRA at this level of the planning hierarchy is necessarily high-level and precautionary.

2.7.1 Criteria for Screening

The screening assessment follows guidance set out in Part F of the DTA HRA Guidance[6]. Each of the policies within the RTP have been reviewed against the following list of screening categories (refer to Table 1). These assessment categories have been specifically designed to identify the different types of policy that could be implemented through high-level planning documents, and to determine whether future actions arising from a policy could lead to development which could in turn affect internationally important site.

Table 1: Screening Assessment Categories (Adapted from Section F.6.3 of the DTA HRA Handbook)6

Category	Description	Screening Outcome
A	**General statements of policy/general aspirations (screen out)**. Policies which are no more than general statements of policy or general political aspirations should be screened out because they cannot have a significant effect on a site.	Screen Out
B	**Policies listing general criteria for testing the acceptability/sustainability of proposals (screen out)**. These general policies cannot have any effect on a European site and should be screened out.	Screen Out
C	**Proposal referred to but not proposed by the plan (screen out).** Screen out any references to specific proposals for projects, such as those which are identified, for example, in higher policy frameworks such as the Wales Spatial Plan or National Policy Statements, relating perhaps to nationally significant infrastructure projects. These will be assessed by the Secretary of State or Welsh Ministers. A useful 'test' as to whether a project should be screened out in this step is to ask the question: 'Is the project provided for/proposed as part of another plan or programme and would it be likely to proceed under the other plan or programme irrespective of whether this subject plan is adopted with or without reference to it?' If the answer is 'yes' it will normally be appropriate to screen the project out in this step.	Screen Out

Category	Description	Screening Outcome
D	**General plan-wide environmental protection/site safeguarding / threshold policies (screen out).** These are policies, the obvious purpose of which is to protect the natural environment, including biodiversity, or to conserve or enhance the natural, built or historic environment, where enhancement measures will not be likely to have any adverse effect on an internationally important site. They can be screened out because the implementation of the policies is likely to protect rather than adversely affect internationally important sites and not undermine their conservation objectives. Depending on the specific proposals however, a HRA may still need to be considered at the project-level, particularly where conflicting priorities are realised.	Screen Out
E	**Policies or proposals that steer change in such a way as to protect internationally important sites from adverse effects (screen out).** These types of policies or proposals will have the effect of steering change away from internationally important sites whose qualifying features may be affected by the change and they can therefore be screened out.	Screen Out
F	**Policies or proposals that cannot lead to development or other change (screen out).** Policies that do not themselves lead to development or other change, for example, because they relate to design or other qualitative criteria for development, such as materials for new development. They do not trigger any development or other changes that could affect an internationally important site and can be screened out.	Screen Out
G	**Policies or proposals that could not have any conceivable adverse effect on a site (screen out).** Policies which make provision for change, but which could have no conceivable effect on an internationally important site, because there is no causal connection or link between them and the qualifying features of any internationally important site and they can therefore be screened out.	Screen Out
H	**Policies or proposals the (actual or theoretical) effects of which cannot undermine the conservation objectives (either alone or in-combination with other aspects of this or other plans or projects) (screen out).** Policies or proposals which make provision for change, but which could have no significant effect on an internationally important site, either alone or in-combination with other aspects of the same plan, or in-combination with other plans or projects, can be screened out. These may include cases where there are some potential effects which (and theoretically even in-combination) would plainly be insignificant and could not undermine the conservation objectives.	Screen Out
I	**Policies or proposals with a likely significant effect on a site alone (screen in).** Policies or proposals which are likely to have a significant effect on an internationally important site alone, should be screened in.	Screen In
J	**Policies or proposals not likely to have a significant effect alone.** These aspects of the plan would have some effect on a site, but the effect would not be likely to be a significant effect; so they must be checked for in-combination (cumulative) effects. They will then be re-categorised as either Category K (no significant effect in-combination **screen out**) or Category L (likely to have a significant effect in-combination **screen in**), as explained below.	Check categories K and L
K	**Policies or proposals unlikely to have a significant effect either alone or in-combination (screen out after the in-combination test).** Those aspects of the plan with no potential for likely significant effect alone or in-combination can be ruled out after the in-combination assessment.	Screened out after the in-combination test
L	**Policies or proposals which might be likely to have a significant effect in-combination (screen in after the in-combination test).** Those aspects of the plan which would not have a significant effect alone but has been identified as having the potential to impact on internationally important sites in-combination with other plans or projects.	Screen in after the in-combination test

Category	Description	Screening Outcome
M	**Bespoke area, site or case specific policies or proposals intended to avoid or reduce harmful effects on internationally important sites (screen in)**. Policies or proposals which have been included in the plan with the intention of avoiding or reducing effects on specific internationally important sites whose qualifying features may otherwise be affected by the plan being implemented.	Screen in

2.7.2 Precautionary Principle

It is recognised by the UK courts that plan assessments are unlikely to contain the precise and detailed information found at the project application stage, with the extent to which a plan can be assessed depending on the specificity, scope, scale, whether alternatives are still being considered, and its relationship to the overall decision-making framework. As such, the precautionary principle must be applied during the assessment recognising the degree of uncertainty and general nature of these plans.

For these reasons, the 'precautionary principle' is applied, which means that likely significant effects (hereafter referred to as 'LSEs') must be considered, based on best information available and the precision of the plan. This assessment will therefore need to be updated with increasing specificity to be applied in subsequent stages of the plan.

There is no timescale set out within the Habitats Regulations for undertaking the screening process, to determine whether a plan should be subject to an 'appropriate assessment'. This must, in accordance with Regulation 105(1), be undertaken 'before the plan is given effect'.

Assessment of LSE was undertaken for each policy based broadly upon proximity of development areas to internationally important sites and potential pathways for effect. For each policy, consideration was given to how far pathways for effect could exist and still give rise to an LSE, in the absence of any mitigation.

Policies screened out in the initial screening were generally those that could not lead to 'direct development' or could have no impact pathway to any internationally important site. This included policies which directly seek to protect the local historic and natural environment, or those which support the implementation of other policies and therefore could not directly affect internationally important site.

The Advocate General's opinion[10] which informed the judgment of the court acknowledged the difficulties associated with an assessment of the early stages of a plan (such as a pre-deposit proposals paper informing the preparation of a Deposit Plan). In paragraph 49 of her opinion Advocate General Kokott stated that adverse effects:

"*...must be assessed at every relevant stage of the procedure to the extent possible on the basis of the precision of the plan. This assessment is to be updated with increasing specificity in subsequent stages of the procedure*"

Consistently, in the High Court case of Feeney[11], in respect of the Oxford City Council Core Strategy in England, the judge said:

"*Each appropriate assessment must be commensurate to the relative precision of the plans at any particular stage and no more. There does have to be an appropriate assessment at the Core Strategy stage, but such an assessment cannot do more than the level of detail of the strategy at that stage permits*"

It is therefore important, even adopting a precautionary approach, not to assign a 'likely significant effect' to policies and proposals that could not, realistically, have such an effect, because of their general nature. It is important to apply the precautionary principle in the 'likely significant effect test' in the Regulations, but the European Commission in its own guidance on the application of the test[12], accepts that policies in a plan that are no more than general policy statements, or which express the general political will of an authority cannot be likely to have a significant effect on a site. To include such policies or general proposals in a formal 'appropriate assessment' is likely to generate a considerable amount of abortive or unnecessary work. It could even lead to the plan failing the 'integrity test'. Not because, in practice, any policy or proposal might adversely affect the integrity of any European site, but because policies have been 'screened in' which generate no more than theoretical risks, or vague or hypothetical effects, and for which no meaningful assessment can be made at this stage, because no particular significant effect on any particular internationally important site can actually be identified. Such an approach is not believed to be in the interests of the plan or the internationally important sites.

In the Boggis judgment[13], the Court of Appeal ruled that there should be "*credible evidence that there was a real, rather than a hypothetical, risk*". What the assessment needs to concentrate on are those aspects of the plan that could, realistically, be likely to have a significant effect.

2.7.3 Mitigation Measures

The practical effect of the People Over Wind ruling is that 'mitigation measures' cannot be taken into account in the formal screening decision. Developing mitigation measures will take place as the plan evolves, such that this will be achieved by 'checking, testing and changing the plan'. The consideration of mitigation measures is only applicable as part of any AA that might be required for the plan. Mitigation measures are therefore not considered as part of screening. However, it has been assumed that best practice guidelines would be implemented as part of projects proposed by the plan, including a Construction Environmental Management Plan (CEMP) or similar. This would include the implementation of pollution prevention construction measures and control of invasive species. These measures are considered in the assessment as they are not related to mitigation specifically aimed at alleviating impacts to the sites. Any such, bespoke mitigation that would be required to mitigate significant effects are not considered at this stage, and instead form part of an AA.

2.7.4 In-combination Effects

Where an aspect of a project/plan could have some effect on the qualifying feature(s) of an internationally important site, but the effects of that aspect of the project/plan alone would not be significant, the effects will need to be checked in-combination, firstly with other effects of the same project/plan, and then with the effects of any other plans and projects. Refer to categories J, K and L in Table 1.

If the prospect of cumulative effects cannot be eliminated, it is necessary to consider how the addition of effects from other projects or plans may produce a combined adverse effect on an internationally important site that would be significant.

Taking the effects which would not be likely to be significant alone, it is necessary to make a judgement as to whether these effects would be made more likely or more significant if the effects of other projects or plans are added to them. The following types of plans and projects were considered in the in-combination assessment:

- Applications lodged but not yet determined, including refusals subject to an outstanding appeal or legal challenge;
- Projects subject to periodic review e.g. annual licences, during the time that their renewal is under consideration;
- Projects authorised but not yet started;
- Projects started but not yet completed;

- Known projects that do not require external authorisation;
- Proposals in adopted plans; and
- Proposals in draft plans formally published or submitted for final consultation or adoption.

2.7.5 Stage 2 Appropriate Assessment

High-tier Strategic Plans establish the overarching policy framework that lower-tier plans and projects must follow. Typically, the specific details of development within a plan are not available until after the plan has been adopted. For the RTP, these details will be provided through Strategic Development Plans, Local Development Plans, and other strategic planning documents and projects that emerge during the plan period.

Since the RTP does not specify any particular development allocations or proposals, it is not possible to determine the full range of potential effects on qualifying features or typical habitats/species of internationally important sites at this strategic stage. Consequently, any effects identified at this point, without a spatial context, should not be viewed as a comprehensive list of all possible impacts

In addition to the assessment of the potential for an adverse effect on the integrity of an internationally important site of each of the screened-in policies, the requirement for avoidance / mitigation to ensure such effects would not occur is also included in the assessment. At the strategic level of the RTP, mitigation typically involves modifying policy wording. The various stages of the RTP will facilitate an iterative process, allowing for amendments to policy wording, where necessary and reasonably practicable, to prevent adverse impacts. In addition to modifying and strengthening policies, measures that Local Planning Authorities, Strategic Planning Panels, and developers must follow when preparing lower-tier plans and projects are also included in the AA in Table 15 below. Future local plan-level or project-level HRAs will need to consider the potential impacts and avoidance, or mitigation measures identified in this HRA. This will guide their policy development and ensure that mitigation measures are implemented where potential adverse effects are identified.

2.8 Avoidance / Mitigation Measures

At this high level, specifying the exact details of avoidance or mitigation measures is not feasible. However, the AA outlines the types of measures that Local Planning Authorities, Strategic Planning Panels, and developers must follow to ensure no adverse effect on integrity. It is crucial that this HRA provides high-level policy assurance that future SDPs and LDPs will adhere to the required processes for identifying and assessing potential impacts on internationally important sites when allocating land for development.

Future local plan-level or project-level HRAs will need to consider the potential impacts and the avoidance or mitigation measures identified in this HRA. This will guide their policy development and ensure that mitigation measures are implemented where potential adverse effects are identified. If land allocations and projects, developed as a result of implementing any policies within the RTP, have the potential to adversely impact internationally important sites, these should be withdrawn or amended and re-assessed, or pass the derogations set out under Article 6(4) of the Habitats Directive, namely no alternative solutions, Imperative Reasons of Overriding Public Interest (IROPI), and compensatory measures secured. The RTP does not support any lower-tier plans or projects where adverse effects on internationally important sites cannot be avoided through mitigation and will ensure compliance with Planning Policy Wales 12 (PPW 12) and Technical Advice Note 5: Conservation and Planning (TAN5).

3 Baseline

3.1 Sites within North Wales area

A total of 61 internationally important designated sites were identified within the study area. This includes 7 Ramsar sites, 40 SACs and 14 SPAs. Ramsar sites, SACs, and SPAs cover areas of approximately 8,930 ha, 1,080 ha, and 46,580 ha, respectively. International sites are summarised in Table 2, which are displayed in Figures 4-9 within the respective six local authorities of NWCJC. Appendix B provides a summary of the individual sites and their respective features of designation.

Table 2: Internationally important sites identified within study area

Site name	Representative Local Authority	Site name	Representative Local Authority
Ramsar			
Anglesey and Llyn Fens	Isle of Anglesey, Gwynedd	Midland Meres & Mosses Phase 2 (Wales)	Wrexham
Cors Fochno and Dyfi	Gwynedd	The Dee Estuary (England)	Flintshire, Denbighshire
Llyn Idwal	Gwynedd	The Dee Estuary (Wales)	Flintshire, Denbighshire
Llyn Tegid	Gwynedd		
SACs			
Abermenai to Aberffraw Dunes	Gwynedd, Isle of Anglesey	Glynllifon	Gwynedd
Afon Eden - Cors Goch Trawsfynydd	Gwynedd	Great Orme's Head	Conwy
Afon Gwyrfai a Llyn Cwellyn	Gwynedd	Gwydyr Forest Mines	Conwy
Alyn Valley Woods	Isle of Anglesey	Halkyn Mountain	Flintshire
Anglesey Coast: Saltmarsh	Isle of Anglesey	Holy Island Coast	Isle of Anglesey
Berwyn and South Clwyd Mountains	Gwynedd, Denbighshire, Flintshire, Wrexham	Johnstown Newt Sites	Wrexham
Cadair Idris	Gwynedd	Lleyn Fens	Gwynedd
Cadney Mosses (England)	Wrexham	Lleyn Peninsula and the Sarnau	Gwynedd
Cemlyn Bay	Isle of Anglesey	Llwyn	Denbighshire
Coedydd Aber	Conwy, Gwynedd	Llyn Dinam	Isle of Anglesey
Creuddyn Peninsula Wood	Conwy	Meirionnydd Oakwoods and Bat Sites	Gwyned
Dee Estuary (England)	Denbighshire, Flintshire	Migneint-Arenig-Dduallt	Conwy, Gwynedd
Dee Estuary (Wales)	Denbighshire, Flintshire	Morfa Harlech a Morfa Dyffryn	Gwynedd

Site name	Representative Local Authority	Site name	Representative Local Authority
Deeside and Buckley Newt sites	Flintshire	North Anglesey Marine	Isle of Angelsey
Dyffryn Alun	Denbighshire, Flintshire	Rhinog	Gwynedd
Dyfrdwy a Llyn Tegid (England)	Denbighshire, Gwynedd, Flintshire, Wrexham	River Dee and Bala Lake	Denbighshire, Gwynedd, Flintshire, Wrexham
Eifionydd Fens	Gwynedd	Seacliffs of Lleyn	Gwynedd
Elwy Valley Woods	Conwy, Denbigshire	Snowdonia	Gwynedd, Conwy
Fenn's, Whixall, Bettisfield, Wem and Cadney Mosses (Wales)	Wrexham	West Wales Marine	Gwynedd
Glan-traeth	Isle of Anglesey	West Wales Marine	Gwynedd
SPAs			
Aberdaron Coast and Bardsey Island	Gwynedd	Liverpool Bay (Wales)	Conwy, Denbighshire, Isle of Anglesey, Gwynedd, Flintshire
Anglesey Terns	Isle of Anglesey	Migneint-Arenig-Dduallt	Conwy, Gwynedd
Berwyn	Denbighshire, Gwynedd, Wrexham	Mynydd Cilan, Trwyn y Wylfa ac Ynysoedd Sant Tudwal	Gwynedd
Craig yr Aderyn (Bird's Rock)	Gwynedd	Northern Cardigan Bay	Gwynedd
Dyfi Estuary	Gwynedd	Puffin Island	Isle of Anglesey
Holy Island Coast	Isle of Anglesey	The Dee Estuary (England)	Flintshire, Denbighshire
Lavan Sands, Conway Bay	Conwy, Gwynedd	The Dee Estuary (Wales)	Flintshire, Denbighshire

4 Potential Pathways for Effect

The following section sets out the potential pathways for effects on internationally important sites. Assessing the implications of the policies set out within the RTP on internationally important sites is not only based upon a consideration to the qualifying features within each site, but the distance beyond each site's boundaries over which significant effects could potentially still be experienced.

Broadly, the primary objectives of the RTP are to improve accessibility and transport choice to reduce the need to travel, particularly by private vehicles, and support a modal shift to walking, wheeling, cycling and public transport. Objectively, implementation of the RTP will provide positive environmental outcomes (including positive impacts on internationally important sites) through the reduction of emissions through improvements in air quality, as well as a reduction in non-physical disturbance such as visual, noise and vibration impacts. However, types of potential impact pathways which could result from implementation of the RTP polices are as follows:

- Land-take within an internationally important site (i.e., direct habitat loss);
- Habitat degradation within an internationally important site (i.e., in-direct habitat loss);
- Effects on water quality or quantity;
- Effects as a result of deterioration of air quality;
- Risk of disturbance/displacement to qualifying species of internationally important sites, including within functionally linked land outside sites;
- Risk of mortality (to mobile species); and,
- Severance and fragmentation creating barriers to movement.

Given that a number of these effects can extend well beyond the boundaries of internationally important sites, 'buffer zones' around each internationally important site have been developed. These buffer zones have been established using Wales National Development Framework (NFD) HRA[15] which also adopts a precautionary stance on high-level plans. Detailed consideration of buffers is feasible only when a policy has a clear spatial component. However, the underlying principles can still be broadly applied when assessing the potential impacts of policies. The buffer zones can be viewed in 0.

[15] Arcadis (2020). Wales National Development Framework. Habitat Regulations Assessment. Available from: national-development-framework-habitats-regulations-assessment_0.pdf [Accessed December 2024]

5 Stage 1 Screening

Chapters 1 and 2 of the RTP listed below are factual and do not in themselves lead to change or development. These sections cannot conceivably have any effects on and are therefore screened out of further assessment (Table 3).

Table 3: Screening of Chapters 1 and 2

Chapter	Section	Screening Justification	Screening Conclusion
1.1	Ambition North Wales and the North Wales Corporate Joint Committee	Introductory text to NWCJC	Screened Out
1.2	Our Regional Transport Plan	Introductory text to RTP	Screened Out
2.1	Our transport network and drivers for change	Contextual information on the main modes of transportation connecting people and places across our NWCJC region.	Screened Out
2.2	Our future needs and aspirations	Contextual information on the key drivers that help frame needs and aspirations for the transport system and network (i.e., acts, strategies, plans, programmes)	Screened Out

Chapter 3 "*A vision for our transport network in North Wales*" comprises the RTP vision and the four supporting objectives to help monitor and evaluate the success, as well as cross-cutting and policy themes. The screening assessment of this chapter (including individual objectives) can be viewed below (Table 4).

Table 4: Screening of Chapter 3

Chapter	Section	Screening Justification	Screening Conclusion
3.1	Vision statement	Vision statement for RTP which considers Case for Change, our existing transport network and future needs and aspirations. This is a general aspiration and would lead to any effects on internationally important sites.	Screened Out (Category A)
3.1	Objective 1: Improve digital connectivity and local services	This objective aims to enable more people in work to remotely by 2030. This is a general aspiration and would lead to any effects on internationally important sites.	Screened Out (Category A)
3.1	Objective 2: Improved accessibility and transport choice	This objective aims to develop infrastructure and services to provide more people with a choice about how they travel. This is a general aspiration and would lead to any effects on internationally important sites.	Screened Out (Category A)
3.1	Objective 3: Enable decarbonisation through transition to a zero-emission fleet	This objective aims to develop supporting infrastructure and support incentives to enable at least 50% of motor vehicles and all public buses operating in North Wales. This is a general aspiration and would lead to any effects on internationally important sites.	Screened Out (Category A)

Chapter	Section	Screening Justification	Screening Conclusion
3.1	Objective 4: Enable sustainable economic growth	This objective aims to develop a resilient, safe, well-maintained, and efficient transport network that delivers sustainable economic growth. This is a general aspiration and would lead to any effects on internationally important sites.	Screened Out (Category A)
3.1	Cross-cutting themes	This section details five cross-cutting themes to help follow through on the wider duties and commitments. This is contextual information and would not lead to any effects on internationally important sites.	Screened Out (Category A)

Chapters 4.1 to 4.3 provide ambitions and aspirational goals for rail and strategic road networks within North Wales and are screened out under Category C. This is because both rail and strategic road networks are non-devolved, meaning that CJC and local authorities in North Wales have no direct influence over rail services or infrastructure, so there are no explicit policies in this plan, or schemes relating to rail in the Regional Transport Delivery Plan (RDTP). Chapter 5 provides contextual information on how the RTP will deliver, monitor and evaluate the plan. This chapter cannot conceivably have any effects on internationally important sites and are therefore screened out of further assessment (Table 5).

Table 5: Screening of Chapters 4.1-4.3 and 5.

Chapter	Section	Screening Justification	Screening Conclusion
4.1	Rail ambitions	Regional aspirations for rail which are key to supporting the wider aspirations for improved connectivity across North Wales and beyond. The plan is not proposing changes/development, but instead setting out aspirations for others to act on, and thus would not lead to any effects on internationally important sites.	Screened out (Category C)
4.2	Strategic road network	Policy ambition and strategic road network aspirations including highway maintenance programmes, capacity and safety improvement projects across and connecting North Wales. The plan is not proposing changes/development, but instead setting out aspirations for others to act on, and thus would not lead to any effects on internationally important sites.	Screened out (Category C)
5	Our plans for delivery, monitoring and evaluation	This chapter provides detail on how the RTP will deliver, monitor and evaluate the plan. This is contextual information and would lead to any effects on internationally important sites.	Screened Out (Category C)

Chapters 4.4 -4.13 contain individual policies attached to a policy theme, which have been individually screened and can be viewed in their respective tables below. All policies and their associated focus area and description of the policy can be viewed in Appendix A.

4.4 – Enabling changes to travel behaviour: Table 6

4.5 – Bus: Table 7

4.6 – Coach, demand responsive and community transport: Table 8

4.7 – Walking, wheeling and cycling: Table 9

4.8 – Integration between modes: Table 10

4.9 – Ports and freight: Table 11

4.10 – Roads, streets and parking: Table 12

4.11 – Surface access to aviation: Table 13

4.12 – Digital connectivity: Table 14

4.13 – Land use planning: Table 15

Table 6: Section 4.4 – Enabling Changes to Travel Behaviour

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusion	Screening Outcome
Providing people with choices about how they travel to work	CB1	Further enhancements to public transport services and active travel routes that provide access to large employment sites will be identified and progressed where funding is available. Enhancements should consider shift work patterns, seasonal working patterns, and where the biggest impact can be delivered.	This policy sets out to identify and progress further enhancement to public transport services and active travel routes to large employment sites where funding is available to improve the public and active travel network and reduce deprivation Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB2	A partnership approach will be taken to identify and progress schemes and initiatives that encourage sustainable travel to work at employment sites close to the border such as Deeside Industrial Park, Wrexham Industrial Estate, Airbus Broughton, Chester Business Park, and Wrexham and Chester city centres	This policy sets out to identify and progress schemes that encourage sustainable travel to work at employment sites close to the border, such as Deeside Industrial Park, Wrexham and Chester city centres, Airbus Broughton, Chester Business Park, and Wrexham Industrial Estate which will reduce number of people that commute to these locations by car, reducing the impact of congestion and delays on longer distance trips on the highway network and having positive environmental impacts. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB3	The Corporate Joint Committee will work with neighbouring Local and Combined Authorities including Cheshire West and Chester and the Liverpool City Region to ensure a complementary approach to Transport Planning, particularly in the Mersey-Dee Sub-Region. This should consider both commuting trips and freight movement.	This policy aims to work with local and combined authorities to ensure a complementary approach to transport planning to ensure commuters making these journeys have a choice about how they travel to work, both to reduce car use, and to ensure that more employment opportunities are accessible for communities. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category A)**.	**A**
	CB4	Commuters to the Flintshire and Wrexham Investment Zone should be able to access jobs using high quality walking and cycling infrastructure, enhanced nearby rail stations, or bus services that are attractive and reflect the working patterns of employers in the Investment Zone	This policy aims to ensure commuters of Flintshire and Wrexham Investment Zone should have access to jobs using a variety of sustainable transport methods, such as walking, cycling, rail and bus services. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category A)**.	**A**
	CB5	Where possible, opportunities will be sought to use Investment Zone funding for sustainable transport schemes that improve access to employment and support the delivery and success of the Investment Zone.	This policy sets out to seek opportunities for sustainable transport schemes to improve access to Investment Zones. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusion	Screening Outcome
	CB6	A partnership approach will be taken to identify and progress schemes and smarter choices initiatives that facilitate a more sustainable commute to employment sites in Gwynedd and Ynys Mon.	This policy aims to identify and progress schemes and initiatives that facilitate a more sustainable commute to employment sites in Gwynedd and Ynys Mon using a partnership approach between local authorities on both sides of the Menai, Transport for Wales, private operators, and large employers. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB7	The creation of Strategic Transport Partnerships will be investigated at large employment localities.	This policy sets out to investigate a strategic transport partnership at large employment location to identify the measures that can be put in place to reduce car use for commuting at key employment areas and clusters. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
Providing people with choices about how they access services	CB8	Priority will be given to funding schemes and services that improve sustainable access to crucial and life-enhancing services such as education, health care, town centres, and community facilities. Once in place, any infrastructure that supports access to these services should be prioritised for maintenance when necessary.	This policy aims to prioritise funding schemes and services that improve sustainable access to important life-enhancing services to give residents and visitors a choice about how they travel to essential services such education, healthcare, shops, etc. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB9	The introduction of a Total Services Contract in one local authority area in North Wales will be investigated, with a view to wider roll-out across the region should it be successful.	This policy sets out to investigate the introduction of a Total Services Contract in one local authority area which would involve a contract that combines all of these services to provide a better service to the public and to reduce duplication of resources. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
Providing people with choices about how they access education	CB10	Further enhancements to public transport services and active travel routes that provide access to education establishments will be identified and progressed where funding is available. This includes: Higher Education sites (universities in Bangor and Wrexham, but also those in Northwest England); Further Education sites (including Grwp Llandrillo Menai and Coleg Cambria); Secondary Schools; and Primary Schools.	This policy aims to identify and progress further enhancement to public transport services and active routes that provide access to educational establishments to encourage a long-term mindset of choosing active travel for suitable journeys. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusion	Screening Outcome
	CB11	Local authorities should expand their work with schools and parents to encourage and support sustainable travel for children, parents and staff.	This policy emphasises the need for local authority to collaborate with schools and parents to encourage and support sustainable travel for children, parents and staff. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category A)**.	**A**
	CB12	Local authorities will continue to use local datasets and policies such as Learner Travel Measure to prioritise routes to school for safety enhancements	This policy sets out to ensure local authorities continue to use local datasets and policies to prioritise routes to school, to encourage young people and their parents to choose active travel for their journey to school by providing suitable information and infrastructure is in place to allow them to travel safely and sustainably. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	**F**
Providing people with choices in rural and semi-urban areas	CB13	Opportunities will be sought to deliver the socially necessary transport improvements that prevent rural isolation. This should prioritise better connecting rural communities to: • Neighbouring communities • Nearby towns • Nearby community facilities and key services such as health, shops, education; and, transport interchanges for further travel	This policy sets out to deliver the socially necessary transport improvements to rural isolation, providing connections that can prevent feelings of isolation, and in turn allow residents to safely access the services they need. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category A)**.	**A**
Providing people with information to make more sustainable travel choices	CB14	Marketing and Communications campaigns will be developed that are meaningful and focus on raising awareness of the benefits of sustainable travel. Campaigns will use innovative techniques to target the right audience, particularly those groups that can be harder to reach. A regional approach should be taken to this where appropriate.	This policy aims to develop marketing and communication campaigns that focus on raising awareness of sustainable travel and its benefits that allow people to make sustainable travel choices. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	**F**
Helping people enjoy our visitor attractions and supporting the tourism industry	CB15	The Corporate Joint Committee will work with partners and stakeholders in the tourist sector to investigate methods for encouraging visitors to North Wales to travel sustainably whilst also enhancing the visitor experience and boosting the visitor economy.	This policy sets out to work with partners and stakeholders to investigate methods of encouraging visitors to North Wales using sustainable means of travel by providing opportunities to incentivise the use of sustainable modes to access attractions and make our visitor destinations accessible for all groups of people. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	**F**

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusion	Screening Outcome
	CB16	Opportunities will be sought to support the visitor economy through management of coach and motorhome parking close to attractors in North Wales. This should consider charging opportunities for zero emission vehicles.	This policy aims to seek opportunities to support the visitor economy through management of coach and motorhome parking close to attraction sites in North Wales. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB17	Opportunities will be sought to make Sherpa'r Wyddfa bus services permanent, with long term funding; and investigating how services can be integrated further with the wider bus and railway networks.	This policy aims to seek opportunities to ensure the Sherpa'r Wyddfa services are permanent, in addition to also investigating how to integrate the service with wider bus and railway networks. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB18	Through partnership working, further improvements will be introduced to encourage visitors to Eryri to travel by means other than the car. These will include enhancement of alternatives, management of facilities, and improved information and education. These could be funded by innovative sources of funding.	This policy aims to introduce further improvements to encourage visitors of Eyri to travel more sustainably through alternatives such as management of facilities, improved information and education. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB19	The Strategic Development Plan will consider land requirements for interchange facilities at gateway sites to Eryri National Park	This policy sets out to consider the land requirements within the Strategic Development Plan for interchange facilities at gateway sites to Eyri National Park within the Strategic Development Plan. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB20	Innovative solutions to providing access to attractions in rural areas will be identified. This should consider, but not be limited to, seasonal bus services, e-bike and other micro-mobility hire, alongside information campaigns.	This policy aims to identify solutions to provide access to attractions in rural areas. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB21	Investigation will be undertaken into the benefits of seasonal and tourist bus services in North Wales to support the visitor economy and promote integration with wider rail and bus networks. This should consider not just the journey to the resort, but onward travel to attractions.	This policy aims to investigate the benefits of seasonal and tourist bus services in North Wales to support the visitor economy and promote integration with wider rail and bus networks. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusion	Screening Outcome
	CB22	The Corporate Joint Committee will work with partners and stakeholders in the tourist industry on the coast to identify measures that will support a shift to sustainable modes to access popular attractions whilst continuing to ensure that North Wales remains a destination of choice for holidays and daytrips.	The policy aims to work with partners and stakeholders to identify measures that will support a shift in sustainable modes to popular attractions. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	CB23	A partnership approach will be taken to develop a plan for further improvement to rail services in North Wales that better supports the visitor economy	This policy sets out to develop a plan for further improvement to rail services in North Wales using a partnership approach to bolster the visitor economy. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**

Table 7: Section 4.5 – Bus

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusions	Screening Outcome
Bus franchising	PT1	The Corporate Joint Committee and partners will work with TfW and Welsh Government to support the roll-out of bus franchising in North Wales, which should include multi-year funding that would provide certainty for the travelling public, authorities, and operators.	This policy involves a joint partnership approach to roll-out bus franchising in North Wales. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
Decarbonising the bus fleet	PT2	All new buses introduced in North Wales should be Zero Emission. Where new buses are a long term improvement, opportunity should be sought to re-power the existing fleet.	This policy sets out to ensure new buses introduced in North Wales should be zero emissions. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category A)**.	**A**
	PT3	The Corporate Joint Committee will work with partners to seek opportunities to complement the development of hydrogen hubs in North Wales by exploring the introduction of a hydrogen bus fleet.	This policy aims to work with partners to seek opportunities to complement the development of hydrogen hubs in North Wales with the introduction of a hydrogen bus fleet. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusions	Screening Outcome
Bus transformation network	PT4	The Bus Service Transformation Network will be rolled out in North Wales. This will include a core network of services between and within major settlements and employment sites with a frequency of two to four buses an hour extending into the evenings.	This policy aims to roll out the Bus Transformation Network in North Wales, which will include core network of services between and within major settlements and employment sites. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	PT5	Future bus services in North Wales will: • have a high frequency and long operating hours • have consistent/regular departure times • have Sunday timetables as close as possible to weekday frequency to support commuting, leisure and visitor economy demand • be coordinated to provide a well-spaced timetable • minimise journey times between the origins and destinations with the most demand • take direct routes that remain the same throughout the day • be routed via transport interchanges and railway stations • be integrated with local bus services and dynamic demand responsive transport • be comfortable for long journeys	This policy aims to ensure future bus services in North Wales will meet a set criteria including greater frequency and longer operating hours, using the most direct routes and integrated with local bus services. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
Improving bus infrastructure	PT6	A partnership approach involving local highway authorities, NMWTRA and TfW will be taken to identifying and implementing bus priority measures that support the roll out of the bus transformation network in North Wales. This may include the re-allocation of road space.	This policy aims to identify and implement bus priority measures to support the roll-out of the bus transformation network in North Wales, including the re-allocation of road space. Implementing the policy itself would not lead to development outside the existing network and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**
	PT7	All bus stop waiting facilities will be well maintained as far as this can be achieved through local authority revenue budgets	This policy aims to maintain bus stop waiting facilities through local authority revenue budgets. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	**F**

Focus area	Policy No.	Policy	Justification and conclusions	Screening Outcome
	PT8	Key bus stops, such as those in village centres, those with high usage, and those where interchange between modes or services is common, will be prioritised for enhancement to include: • Dropped kerbs to access the stop • Raised kerbs to aid boarding • Lighting, or nearby street lighting • Shelters • Seating • Real time information and onward connection information • Cycle storage	This policy aims to prioritise enhancements to key bus stops with high usage, and those where interchange between modes or services is common. Although the majority of the enhancement works are likely to take place within village centres and areas with high usage and therefore unlikely to overlap with internationally important sites, there is the potential for enhancements projects (i.e., implementation of lighting) to impact internationally important sites, especially those located in coastal or more rural locations. This policy may have a significant effect on a site alone and is therefore **Screened In (Category I).** The potential implications for internationally important sites as a result of this policy are provided in more detail in the AA.	**I**
Making bus travel easier	PT9	The Corporate Joint Committee supports Welsh Government's Vision of 'One Network, One Timetable, One Ticket' for a bus system which is governed and designed to serve the public interest, with the widest possible geographic coverage, fully integrated connections between different services, the highest possible service frequencies, and simple unified easy-to-use ticketing and information.	This policy supports the Welsh Government's Vision of 'One Network, One Timetable, One Ticket' for a bus system which is governed and designed to serve the public interest, with the widest possible geographic coverage. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category A)**.	**A**
	PT10	The Corporate Joint Committee will work with partners including local authorities and operators to make bus travel more accessible for people with restricted mobility or disabilities. Improvements should draw from best practice across the world but should include: • Dropped kerbs to access the stop • Raised kerbs to aid boarding • Shelters and Seating at stops • On-board Audio-Visual announcements • Information in accessible formats	This policy involves working with partners and local authorities and operators to make bus travel more accessible for people with restricted mobility or disabilities. The policy which makes provision for change, but which could have no conceivable effect on an internationally important site give the small-scale nature of the works and is **Screened Out** (**Category G**).	**G**

Table 8: Section 4.6 – Coach, demand responsive and community transport

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
Fflecsi and Ring and Ride services	PT11	Successful pilot Fflecsi services should be made permanent, and additional Fflecsi services should be designed with local community involvement and rolled out in other areas in line with bus transformation network proposals	This policy seeks to make successful pilot Fflecsi services permanent and to be designed with local community involvement and rolled out in other areas in line with bus transformation network proposals. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
	PT12	The Corporate Joint Committee, local authorities and TfW will collaborate with communities, particularly in rural areas, to help fund and deliver community transport services that meet otherwise unmet needs.	This policy aims to collaborate with local authorities and TfW to help fund and deliver community transport services. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
Taxis	PT13	We will work with taxi and private hire vehicle providers to promote safety for passengers and drivers and help increase the availability of low emissions or non-motorised vehicles	This policy aims to work with taxi and private hire vehicles to promote safety and increase availability of low emission or non-motorised vehicles. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
Longer distance coach services	PT14	Where funding is available, opportunities will be taken to progress longer distance coach travel, both to connect North Wales and South Wales, and also east-west to connect with economic centres in England.	This policy aims to seek opportunities to progress longer distance coach travel to connect North Wales and South Wales, as well as east-west to connect with economic centres in England. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
Community involvement in rail	PT15	The Corporate Joint Committee is supportive of community groups who aim to enhance the rail travel experience for existing and new passengers	This policy supports community groups who aim to enhance the rail travel experience of new and existing passengers. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category A)**.	F

Table 9: Section 4.7 Walking, wheeling and cycling

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
Further improving active travel infrastructure	AT1	The quality and extent of infrastructure that is provided for walking, cycling and wheeling in North Wales will continue to be improved in line with the Active Travel Network Map. These could be new or upgraded existing facilities and may include the re-allocation of road space to prioritise sustainable modes.	This policy strives to improve quality and extent of infrastructure for walking, cycling and wheeling in North Wales using new or upgraded existing facilities and may include the re-allocation of road space to encourage more people to walk, cycle, or use other active modes can have wide-reaching benefits for our communities, such as increasing town centre viability, placemaking and improving health and well-being. This policy responds to the Active Travel (Wales) Act 2013 which places a legal duty upon local councils in Wales to map, plan for and promote more walking and cycling for everyday journeys. This policy is also referred to within higher policy frameworks such as the Llwybr Newydd - The Wales Transport Strategy 2021 and Future Wales: the National Plan 2040, both of which have been subject to a HRA. The Active Travel Network Maps (ATNMs) are also connected to the local statutory documents such as the councils' Local Development Plans. Since the development of the active travel routes within North Wales has already been progressed within Local Development Plans and are likely to continue irrespective of whether this policy is adopted, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**).	C
	AT2	In non-rural areas, priority will be given to upgrading active travel infrastructure where there is greatest potential for maximising use of the network.	This policy prioritises upgrading active travel infrastructure where there is greatest potential for maximising use of the network to ensure residents and visitors in North Wales are encouraged to rely less on cars, especially for short trips. For the same reasons as outlined above with respect to policy AT1, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**).	C
	AT3	Where possible, walking and cycling infrastructure should be accessible for all people, including those with mobility impairments, people in wheelchairs, and people pushing prams.	This policy aims to make walking and cycling infrastructure through more well-designed public spaces taking a place-based approach, that consider the needs of the whole community, including those with mobility impairments, people in wheelchairs and people pushing prams. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category A)**.	A
Making active travel more attractive in rural areas	AT4	In rural areas, active travel infrastructure improvement will focus on the community benefit of schemes; improving safety and routes that connect smaller communities with larger settlements and services.	This policy prioritises upgrading active travel infrastructure where there is greatest potential for maximising use of the network in rural areas by improving links between communities and services. For the same reasons as outlined above with respect to policy AT1, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**).	C
	AT5	Where there is an active travel benefit, routes forming part of the Rights of Way network will be improved to a standard suitable for everyday active travel journeys.	This policy aims to improve Rights of Way network to a standard suitable for everyday active travel which will play a key role in supporting people to travel more sustainably. For the same reasons as outlined above with respect to policy AT1, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**).	C

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
	AT6	The introduction of Quiet Lanes in North Wales in line with national guidance will be investigated.	This policy aims to investigate Quiet Lanes in North Wales to enable walkers, cyclists, horse riders and people with mobility impairments to enjoy country lanes in safety by encouraging slower traffic speeds and lower traffic volumes. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
Leadership and funding	AT7	The Corporate Joint Committee will work with partners to investigate the establishment of a North Wales Active Travel Unit	This policy aims to work with partners to investigate the establishment of a North Wales Active Travel Unit which would facilitate joint working and streamline the delivery of active travel schemes, share expertise and best practice, and better coordinate the resourcing of multi-year delivery and funding programmes. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
	AT8	The Corporate Joint Committee support multi-year funding agreements for active travel infrastructure that would facilitate the development and delivery of a multi-year programme of improvements.	This policy supports multi-year funding agreements for active travel infrastructure. For the same reasons as outlined above with respect to policy AT1, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**).	A
	AT9	The Corporate Joint Committee support changes to active travel funding criteria that would place more emphasis on schemes in rural areas and in residential areas.	This policy supports changes to active travel funding criteria. For the same reasons as outlined above with respect to policy AT1, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**).	A
	AT10	The Corporate Joint Committee will investigate funding streams additional to the Active Travel Fund that support the delivery of active travel infrastructure improvements in rural area.	This policy aims to investigate funding streams that support the delivery of active travel infrastructure improvements For the same reasons as outlined above with respect to policy AT1, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**).	F
	AT11	The Corporate Joint Committee will work with partners to develop templates and tool kits to support local communities to develop and implement their own projects where government plays a facilitating and supporting rather than doing or delivering role.	This policy sets out to work with partners to develop templates and tool kits to support local communities which could allow communities to influence in creating and enhancing local routes should they be empowered to do so. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
Cycle hire, e-bikes and e-scooters	AT12	The Corporate Joint Committee will work with partners including the community and voluntary sectors to support community cycle and e-cycle hire schemes that support access to employment or education.	This policy aims to work with partners to support community cycle and e-cycle hire schemes that support access to employment or education to making cycling available to people who do not own a bike, who are considering cycling more frequently or who are visiting an area. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
	AT13	The Corporate Joint Committee will work with partners including the commercial sector to introduce a public cycle and e-cycle hire scheme at large transport interchanges or other suitable locations, and at locations where such a scheme supports the visitor economy.	This policy aims to work with partners to introduce public cycle and e-cycle hire scheme at large transport interchanges or other suitable locations. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
	AT14	The Corporate Joint Committee will work with partners to develop methods to increase e-cycle ownership, including loan and grant schemes.	This policy aims to work with partners to develop methods to increase e-cycle ownership. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F

Table 10: Section 4.8 – Integration between modes

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
Mobility hubs and gateway stations	IN1	The Corporate Joint Committee supports the development and roll-out of Mobility Hubs and Gateway Stations to make it easier to change between sustainable transport modes on a journey.	This policy supports the development and roll-out of Mobility Hubs and Gateway Stations which will create a high-quality welcome to visitors to a town or city, but also make it easier for local people and visitors to change between modes by providing improved connectivity between modes of transport. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F)**.	A
	IN2	Placemaking and wayfinding at stations and key bus stops will be improved. This should consider onward links to key attractors and be undertaken in consultation with local and community organisations, including groups representing communities with protected characteristics.	This policy aims to improve placemaking and wayfinding at stations which are key contributors to enhancing sustainable transport for people. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
	IN3	Active Travel Infrastructure improvements identified on Station Network Plans will be delivered, and Station Network Plans will be developed for those stations that do not currently have one.	This policy sets out to deliver active travel infrastructure improvements identified on Station Network Plans which have been produced by local authorities and Transport for Wales which make walking, cycling and wheeling to stations easier and more attractive. Station Network Plans are connected to local statutory documents such as the council's local development plans and will coincide with ATNMs in-line with the Active Travel (Wales) Act 2013. For the same reasons as outlined above with respect to policy AT1, this proposal has been **Screened Out** (**Category C**)	C
Improving bus and rail integration	IN4	The Corporate Joint Committee will support the roll-out of integrated ticketing across transport modes that provides best value for passengers.	This policy supports the roll-out of integrated ticketing across transport modes which will simplify travel by allowing passengers to hop on and off buses without worrying about multiple tickets or fares. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
Park and ride, and park and share	IN5	Any new park and ride schemes should first seek to encourage the whole journey to be undertaken by sustainable means, should be sited to reduce private vehicle mileage, and to be located at a place that can be served by public transport services with minimal impact.	This policy encourages new park and ride schemes to be undertaken by sustainable means for the entire journey and should be sited to reduce private vehicle mileage in order to intercept car trips in a manner that supports reducing congestion and minimising the impacts of parking at key destinations such as shopping centres, whilst reducing car mileage. This policy is designed to test proposals in the plan, or which may be submitted later, for their general acceptability and is therefore **Screened Out** **(Category B).**	B
	IN6	Consideration for strategic park and share sites should be included in the Strategic Development Plan.	This policy encourages the land use requirements of strategic park and share sites to be included in the Strategic Development Plan. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F

Table 11: Section 4.9 – Ports and freights

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
Ports	PF1	The Corporate Joint Committee will work with partners to support the growth of our ports and nearby development sites in North Wales, recognising their role as a catalyst for co-location of manufacturing, energy, leisure distribution and tourism. In particular we will prioritise sustainable transport connections to the Anglesey Freeport and ports at Holyhead and Mostyn and support their plans for decarbonisation.	This policy aims to work with partners to supports the growth of ports and nearby development sites in North Wales, as well as further strengthening the economy and creating jobs for local people. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F)**.	A
	PF2	The Corporate Joint Committee will work with partners to identify vehicle access improvements at Holyhead Port. This should improve access to the port for all vehicles, including freight, but also improve sustainable access to both the port and rail station.	This policy aims to work with partners to identify vehicle access improvements at Holyhead Port to increase opportunities for workers and visitors to get around more sustainably, whilst giving businesses more certainty about their operations and deliveries. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	F
Road freight	PF3	The Corporate Joint Committee will work with partners to enhance facilities for HGV drivers, particularly on the approach to Holyhead port.	This policy sets out to work with partners to enhance existing facilities for HGV drivers in North Wales, particularly close to Holyhead where incidents and ferries or Meani crossings can result in extended wait times for large number of HGVs. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	F
Low emission HGVs	PF4	The Corporate Joint Committee will work with partners to seek opportunities to complement the development of hydrogen hubs in North Wales by supporting a shift to hydrogen fuels for freight operators in the region.	This policy aims to work with partners to seek opportunities to complement the development of hydrogen hubs in North Wales by supporting hauliers to make the switch to hydrogen, which would reduce the local impact of HGVs in North Wales. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	F
Local deliveries	PF5	The Corporate Joint Committee will work with partners to identify opportunities for the electrification of vehicles for local deliveries.	This policy aims to work with partners to identify opportunities for the electrification of local delivery vehicles which will reduce the impacts of local deliveries on our climate, benefit air quality and reduce noise pollution. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	F

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
	PF6	The Corporate Joint Committee will work with partners to identify solutions to the local impacts of HGV movements. This includes the development of a network of freight consolidation centre should it be demonstrated that one serving North Wales is economically viable.	This policy aims to work with partners to identify solutions to the local impacts of HGV movements, such as the development of freight consolidation centres which should reduce congestion and levels of HGV traffic in the town centre. In the event where consolidation centres are considered economically viable within North Wales, freight consolidation centres are likely to be situated close to town centres, shopping centres or construction sites and unlikely to impact internationally designated sites. However, there is the potential for consolidation centres to impact important sites, especially those located in coastal or more rural locations. Therefore, this policy may have a significant effect on a site alone and is therefore **Screened In (Category I).** The potential implications for internationally important sites as a result of this policy are provided in more detail in the AA.	I
	PF7	The Strategic Development Plan should consider land requirements for a network of freight consolidation centres.	This policy encourages the land requirements for a network of freight consolidation centres, which could help reduce local impacts of HGV movements to be considered within the Strategic Development Plan. For the same reasons as outlined above with respect to policy PF6, this policy may have a significant effect on a site alone and is therefore **Screened In (Category I).** The potential implications for internationally important sites as a result of this policy are provided in more detail in the AA.	I
	PF8	The Corporate Joint Committee will work with partners and the distribution sector to identify innovative solutions to reducing the environmental impact of local deliveries.	This policy aims to work with partners and distribution sector to identify innovative solutions such as micro-consolidation areas and provision of e-cargo bikes to reduce the environmental impact of local deliveries. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
Rail freight	PF9	The Corporate Joint Committee will work with partners in the rail industry to support a shift to rail for freight movement, including rail based light logistics.	This policy aims to work with partners in the rail industry to support a shift to rail for freight movements using the rail ambition as a facilitator for increased freight movement. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F

Table 12: Section 4.10 – Roads, streets and parking

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
Maintenance	RS1	The Corporate Joint Committee will work with partners to secure adequate funding for surfacing and structure maintenance that ensures the ongoing operation and resilience of existing highway assets.	This policy aims to work with partners to secure adequate funding to ensure the resilience of the local highway network is maintained to a good standard, recognising local authority budget constraints. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
	RS2	The Corporate Joint Committee will work with partners to secure funding to adapt the existing road infrastructure to better cope with climate change and enhancing biodiversity.	This policy aims to work with partners to secure funding to adapt the existing road infrastructure to better cope with climate change and enhancing biodiversity, ensuring local highway authorities are sufficiently resourced to respond to the challenges of climate change and flood risk from extreme weather events, which requires ongoing drainage maintenance and improvements. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
Road safety	RS3	The Corporate Joint Committee is supportive of Welsh Government's Vision Zero approach to road safety and will work with partners to secure adequate funding for road safety measures across North Wales	This policy supports the Welsh Government's Vision Zero approach to road safety which has the long-term goal for a road traffic system, which is eventually free from death and serious injury, based on a guiding 'moral' principle to treat road deaths as unacceptable and avoidable, rather than accidents which we should tolerate. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category A)**.	A
	RS4	The approach to road safety will include delivery of highway improvement schemes that increase safety or perceptions of safety for all road users, and continuing programmes of education aimed at encouraging safer use of the highway and transport networks	This policy aims to deliver highway improvement schemes that increase safety or perceptions of safety for all road users, and continuing programmes of education aimed at encouraging safer use of the highway and transport networks. There is the potential for highway improvement schemes to impact internationally important sites. Therefore, this policy may have a significant effect on a site alone and is therefore **Screened In** (Category I). The potential implications for internationally important sites as a result of this policy are provided in more detail in the AA.	I
Public car parking in towns and cities	RS5	The role of parking charges and controls will be considered in seeking to manage the demand for parking and discourage unnecessary single-occupancy car use.	This policy considers the role of parking charges and controls to discourage unnecessary single-occupancy car use by implementing charging policies for both on-street and off-street parking, where they have control, to align with their local planning policies and promote the uptake of electric vehicles. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
	RS6	The Corporate Joint Committee will work with partners to explore options for the reallocation of existing road and car parking space in our key towns, bus stations and depots to enhance the local environment, create more attractive spaces for people to dwell, and make it easier for people to walk and cycle.	This policy aims to work with partners to explore options for the reallocation of existing road and car parking space in key towns, bus stations and depots to create opportunities to benefit the local environments, promote sustainable travel, and create more attractive and functional public spaces. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
Low emission vehicles	RS7	The Corporate Joint Committee will support the transition to electric vehicles in North Wales by ensuring that fair and equitable charging infrastructure is available in urban areas and help facilitate private or community-led installation in rural areas.	This policy supports the transition to electric vehicles in North Wales by ensuring fair and equitable charging infrastructure is available in both urban areas and rural areas to support for those drivers seeking a switch to plug-in vehicles. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F)**.	F
	RS8	Where possible, opportunities will be sought to unify EV charger providers – or the apps and memberships required - across North Wales to make EV charging more convenient	This policy aims to seek opportunity to unify EV charger providers to make EV charging more convenient across North Wales. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
	RS9	The Corporate Joint Committee will work with partners to develop a comprehensive communications campaign to encourage EVBuptake, learning from best practice	This policy aims to work with partners to development a comprehensive communication campaign to facilitate the shift to zero emission vehicles in changing residents' mindsets and addressing some of the barriers or perceived barriers to changing vehicle, such as purchase cost, range anxiety, lack of charging infrastructure, charging time, and general uncertainty. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
	RS10	The Corporate Joint Committee and partners will work with the Distribution Network Operator to seek opportunities to enhance grid capacity in locations where there is a barrier to EV charger roll-out. This should also be a key consideration of the Strategic Development Plan when identifying new developments.	This policy aims to work with partners to seek opportunities to enhance grid capacity in locations where there is currently a barrier to EV charger roll-out. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category F).**	F
	RS11	The Strategic Development Plan and Local Development Plans should mandate that new residential and non-residential developments provide sufficient electric vehicle charging points to meet future demand and incentivise electric vehicle uptake.	This policy aims to mandate new residential and non-residential developments to provide sufficient electric vehicle charging points within the Strategic Development Plan and Local Development Plans. This policy is designed to test proposals in the plan, or which may be submitted later, for their general acceptability and is therefore **Screened Out** **(Category B).**	F

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening Outcome
Club cars and car sharing	RS12	Opportunities will be sought to increase the number of car clubs in North Wales through joint working with car club providers, including community car club providers in urban and rural areas; and at stations, in workplaces and at mobility hubs.	This policy aims to seek opportunities to increase number of car clubs in North Wales which support a reduction in car ownership levels, providing an option for people who do not use their car often, and reducing the number of trips by car and increases the number of trips made by other modes. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
	RS13	The travel planning process should be used to encourage car share for commuting.	This policy aims to encourage car share commuting within the travel planning process to minimising the number of people driving on their own to work. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F

Table 13: Section 4.11 - Surface access to aviation

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening outcome
Surface access to aviation	AV1	The Corporate Joint Committee will support enhancements to surface access to domestic and international airports, focusing on improving public transport services.	This policy supports enhancement to surface access to domestic and international airports by improving bus, coach and rail travel with more accessible, reliable and regular services connecting key communities to regional airports to maximise the economic activity and tourist potential of North Wales Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F

Table 14: Section 4.11 – Digital connectivity

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening outcome
Digital connectivity	DC1	Opportunities should be sought to work with communities and businesses to promote and facilitate remote working hubs.	This policy aims to seek opportunities to work with communities and businesses to promote and facilitate remote working hubs with the ambition of helping town centres, reduce congestion and cut carbon emissions. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
	DC2	Digital literacy training and education should be widely available to assist North Wales residents to get online and find the information they need to make sustainable travel choices.	This policy aims to increase the availability of digital literacy training and education to allow North Wales residents to find the information they need to make sustainable travel choices. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
	DC3	A partnership approach will be taken to rolling out digital and real time information about public transport services, prioritising digital displays at key transport interchanges, and working towards real time information at bus stops across North Wales	This policy aims to roll out digital and real time information about public transport services, prioritising digital displays at key transport interchanges, and working towards real time information at bus stops across North Wales, giving people more confidence to travel by bus or rail. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F

Table 15: Section 4.11 – Land use planning

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening outcome
Transit-oriented development	LU1	The Corporate Joint Committee supports the principal of Transit-Orientated Development for new developments in North Wales.	This policy supports the principal of Transit-Orientated Development for new developments in North Wales to encourage people that live or work in new developments to travel sustainably. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out (Category F).**	F
	LU2	The Sustainable Transport Hierarchy will be used to help ensure developments support walking and cycling, public transport and ultra-low emissions vehicles over other private motor vehicles	This policy aims to ensure that the Sustainable Transport Hierarchy will be utilized to ensure developments support walking and cycling, public transport and ultra-low emissions vehicles over other private motor vehicles. This policy is designed to test proposals in the plan, or which may be submitted later, for their general acceptability and is therefore **Screened Out (Category B).**	B

Focus area	Policy No.	Policy	Screening, Justification and broad recommendations	Screening outcome
	LU3	Sustainable transport connections to key areas for future growth and economic activity will be introduced	This policy aims to introduce sustainable transport connections to key areas for future growth and economic activity. The SDP is setting out proposals for progressing strategic regional areas for growth sites in North Wales including key employment sites at the Anglesey Freeport, Wylfa, and the Flintshire and Wrexham Investment Zone (all of which have been initially proposed by higher spatial plans by the UK/Welsh Government). This policy is to ensure the RTP is consistent with emerging spatial planning at regional level in North Wales. Implementing the policy itself would not lead to development and this would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** (**Category F).**	F
Breaking the dependency on the private car through sustainable development	LU4	Developments should only be supported where they promote active travel connectivity through safeguarding, enhancing and expanding on the Active Travel Network Maps.	This policy emphasises that developments should only be supported where they promote active travel connectivity through safeguarding, enhancing and expanding on the Active Travel Network Maps. This policy is designed to test proposals in the plan, or which may be submitted later, for their general acceptability and is therefore **Screened Out** **(Category B).**	B
	LU5	Development should be encouraged close to public transport facilities, and developments should be designed to help facilitate and improve public transport connectivity in both urban and rural areas.	This policy emphasises that development should be encouraged close to public transport facilities, and developments should be designed to help facilitate and improve public transport connectivity in both urban and rural areas. This policy is designed to test proposals in the plan, or which may be submitted later, for their general acceptability and is therefore **Screened Out** **(Category B).**	B
	LU6	The Corporate Joint Committee supports reducing the parking standards for new developments (as required by the Welsh Government), particularly in urban areas where we will be actively improving sustainable transport alternatives.	This policy supports reducing the parking standards for new developments as required by the Welsh Government which do not encourage unnecessary car use. This policy itself is a general aspiration and does not in itself lead to change or development. Therefore, this policy would have no implications for internationally important sites and is **Screened Out** **(Category A)**.	A

5.1 Screening Conclusion

Chapters 1 to 3, 4.1 to 4.3 and 5 have been screened out. Of the 96 policies set out within Chapter 4.4 to 4.13, 92 policies can be screened out from AA due to their aspirational nature (category A), general criteria for testing the acceptability of proposals (category B), policies referred to but not proposed by then plan (category C), policies that cannot lead to development or other change (category F) and cannot have any conceivable adverse effect on a site (category G).

The remaining policies are considered to have potential to direct future development such that significant effects on internationally important sites could not be ruled out. These polices have therefore been screened in for further AA alone and in-combination, the results of which are outlined in Section 7.

6. Appropriate Assessment

This section contains the AA (Stage 2 of the HRA process) for the four policies that could not be excluded during the screening stage, this can be viewed in Table 16 below.

Table 16: Appropriate Assessment of Screened-in Policies

Policy No.	Narrative	Likely significant effects	Proposed avoidance / mitigation requirements in relation to likely significant effects			Can adverse effect on site integrity be ruled out (assuming mitigation is implemented)
			Effect	Avoidance measure	Mitigation measures	
PT8	This policy states that '*key bus stops, such as those in village centres, and those where interchange between modes of service is common, will be prioritised and enhanced*', with provisions such as lighting, or nearby lighting to be included where necessary.	Whilst the exact details of these schemes are not currently known, the majority of the improvement works would be located within urban locations, such as key villages and areas of interchange and as such are unlikely to lead to adverse impacts on internationally important sites. Furthermore, the scale of enhancements will likely be small in nature. However, given that the exact scope and locations of the improvements are not currently known, significant effects on internationally important sites cannot be ruled out. The main impact which could arise from these developments would be lighting and the subsequent increase in non-physical disturbance and the displacement of qualifying species, such as bat and birds.	Disturbance and displacement (e.g. noise, visual and vibration effects)	Avoid enhancing bus stops within and/or adjoining internationally important sites or land known to be functionally linked to an internationally important site where the potential for disturbance / displacement effects are likely to be greatest (i.e., implementation of lighting within or adjacent to a bat SAC).	If enhancing bus stops which adjoins internationally important sites or land known to be functionally linked to an internationally important site cannot reasonably be avoided, where possible minimise the footprint of the proposals. Make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Where potential for disturbance / displacement effects have been identified, measures such as: • Buffer zones at the edge of development; • Timing works to avoid sensitive times; • Noise mitigation, visual screening (natural and artificial), • Alterations to lighting design to reduce light spill and disturbance using best practice guidance • An on-site monitoring plan in terms of noise, lighting, etc. combined with behavioural monitoring of the qualifying feature.	Yes

Policy No.	Narrative	Likely significant effects	Proposed avoidance / mitigation requirements in relation to likely significant effects			Can adverse effect on site integrity be ruled out (assuming mitigation is implemented)
			Effect	Avoidance measure	Mitigation measures	
PF6 and PF7	These policies are interconnected, specifically exploring the possibility of implementing a network of freight consolidation centres within North Wales (PF6), with the SDP to consider land requirements (PF7) if deemed economically viable.	Freight consolidation centres are likely to be situated near to town centres, shopping centres or construction sites and thus are unlikely to lead to significant effects on internationally important sites. However, given that the exact details of such proposals are not currently known, significant effects cannot be ruled out. The main impact which could arise from these developments would be habitat loss, disturbance and displacement, changes in water quality, habitat fragmentation and air quality impacts.	Habitat loss	Avoid allocating land / developing for freight consolidation centres within internationally important sites, as well as areas known to be functionally linked to an internationally important site.	If allocating land / developing freight consolidation centres within functionally linked land cannot reasonably be avoided, where possible minimise the footprint of the proposals. Make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Habitat creation prior to the commencement of the development to offset functionally linked land habitat loss. Local planning authorities and CJCs should consider allocating mitigation land within their emerging plans where significant effects in terms of loss of habitat have been identified.	Yes
			Disturbance and displacement (e.g. noise, visual and vibration effects)	Avoid allocating land / developing freight consolidation centres within and/or adjoining internationally important sites or land known to be functionally linked to an internationally important site where the potential for disturbance / displacement effects are likely to be greatest.	If allocating land / development freight consolidation centres adjoining internationally important sites or land known to be functionally linked to an internationally important site cannot reasonably be avoided, where possible minimise the footprint of the proposals. Make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Where potential for disturbance / displacement effects have been identified, measures such as buffer zones at the edge of developments, timing works to avoid sensitive times (such as bird breeding season or fish migration periods), noise mitigation, visual screening (natural and artificial), alterations to lighting design to reduce light spill and reducing access to sensitive habitats could be incorporated into scheme designs to avoid such effects. An on-site monitoring plan in terms of noise, lighting, etc. combined with behavioural monitoring of the qualifying feature.	

Policy No.	Narrative	Likely significant effects	Proposed avoidance / mitigation requirements in relation to likely significant effects			Can adverse effect on site integrity be ruled out (assuming mitigation is implemented)
			Effect	Avoidance measure	Mitigation measures	
			Changes in water quality (e.g. run-off from surface water drainage)	Avoid allocating land / developing freight consolidation centres which could lead to adverse impacts on the water quality (for example, not exceeding environmental capacity for nutrients) of internationally important sites	If allocating land / developing freight consolidation centres which could lead to adverse impacts on water quality that cannot reasonably be avoided, make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Ensure that hydrological assessments are carried out to determine the potential for hydrological links between sites and designated areas. The following measures could be considered: incorporation of Sustainable Drainage Systems (SuDS) and other nature-based surface water drainage solutions into scheme designs; incorporation of water quality protection measures which would be secured through a Construction Environmental Management Plan (CEMP).	

Policy No.	Narrative	Likely significant effects	Proposed avoidance / mitigation requirements in relation to likely significant effects			Can adverse effect on site integrity be ruled out (assuming mitigation is implemented)
			Effect	Avoidance measure	Mitigation measures	
			Habitat fragmentation/severance associated with linear development or infrastructure	Identify habitat links through ecological surveys and avoid allocating land / development which could sever these links, cause fragmentation of habitats or impede dispersal of qualifying habitats / species associated with internationally important sites (such as commuting routes of bats, movement of great crested newts between breeding ponds, or otter / fish riverine features, obstructing access between sites and functionally linked land).	Where there is the potential to sever habitat links, cause fragmentation of habitats, make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Mitigation that could be incorporated into scheme design to mitigation could involve: • New planting and habitat linkages integrating with features in the surrounding landscape using priority ecological networks (PENs)[16]; • Integrating with existing green infrastructure • Fencing and buffer zones • Implementation of tunnels, green bridges and new landscaping to restore connectivity Make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified.	
			Impacts associated with air quality (e.g. increased deposition of air pollutants arising from development, including emissions from increases in traffic)	Avoid allocating land / development which could lead to adverse impacts on air (for example, development which could exceed the critical load of the habitats associated with an internationally important site).	If allocating land / developing freight consolidation centres which could lead to adverse impacts on air quality cannot reasonably be avoided, make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified.	

[16] Priority Ecological Networks (PENs) in the terrestrial environment are versions of the all-Wales habitat networks that show areas of connectivity between Protected Sites, and as such provide a framework to inform the location of action to build functional resilient ecological networks based on our most important places for biodiversity.

Policy No.	Narrative	Likely significant effects	Proposed avoidance / mitigation requirements in relation to likely significant effects			Can adverse effect on site integrity be ruled out (assuming mitigation is implemented)
			Effect	Avoidance measure	Mitigation measures	
RS4	This policy aims to deliver highway improvement schemes which will increase safety or perception for all road users.	As there is no spatial element to the policy, it is not possible to determine which internationally important sites could be affected by this policy. Objectively the RTP is helping shift to ultra-low or zero emissions vehicles and enabling changes to travel behaviour will reduce the impacts associated with road and highway schemes through a reduction in noise pollution and improvements in air quality. However, this policy does not detail the scale or nature of these highway improvement schemes and therefore the significance of effects cannot be determined. On a precautionary basis, likely significant effects cannot be ruled out.	Habitat loss	Avoid allocating land / developing highway improvement schemes within internationally important sites, as well as areas known to be functionally linked to an internationally important site.	If allocating land / developing highway improvement schemes within internationally important sites and functionally linked land cannot reasonably be avoided, where possible minimise the footprint of the proposals. Make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Habitat creation prior to the commencement of the development to offset habitat loss. Local planning authorities and CJCs should consider allocating mitigation land within their emerging plans where potential for adverse effects in terms of loss of habitat have been identified.	Yes
			Disturbance / displacement (e.g. noise, visual and vibration effects	Avoid allocating land / developing highway improvement schemes within and/or adjoining internationally important sites or land known to be functionally linked to an internationally important site where the potential for disturbance / displacement effects are likely to be greatest.	If allocating land / developing highway improvement schemes adjoining internationally important sites or land known to be functionally linked to an internationally important site cannot reasonably be avoided, where possible minimise the footprint of the proposals. Make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Where potential for disturbance / displacement effects have been identified, measures such as buffer zones at the edge of developments, timing works to avoid sensitive times (such as bird breeding season or fish migration periods), noise mitigation, visual screening (natural and artificial), alterations to lighting design to reduce light spill and reducing access to sensitive habitats could be incorporated into scheme designs to avoid such effects. An on-site monitoring plan in terms of noise, lighting, etc. combined with behavioural monitoring of the qualifying feature.	

Policy No.	Narrative	Likely significant effects	Proposed avoidance / mitigation requirements in relation to likely significant effects			Can adverse effect on site integrity be ruled out (assuming mitigation is implemented)
			Effect	Avoidance measure	Mitigation measures	
			Impacts associated with water quality (e.g. run-off from surface water drainage)	Avoid allocating land / developing highway improvement schemes which could lead to adverse impacts on the water quality (for example, not exceeding environmental capacity for nutrients) of internationally important sites	If allocating land / developing highway improvement schemes which could lead to adverse impacts on water quality cannot reasonably be avoided, make certain that impact pathways are well understood and ensure that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Ensure hydrological assessments are carried out to determine the potential for hydrological links between sites and designated areas. The following measures could be considered: incorporation of Sustainable Drainage Systems (SuDS) and other nature-based surface water drainage solutions into scheme designs; incorporation of water quality protection measures which would be secured through a Construction Environmental Management Plan (CEMP).	
			Habitat fragmentation / severance	Avoid allocating land / developing highway improvement schemes which could sever habitat links, cause fragmentation of habitats or impede dispersal of qualifying habitats / species associated with internationally important sites (such as commuting routes of bats, movement of great crested newts between breeding ponds, or otter / fish riverine features, obstructing access between sites and functionally linked land).	If allocating land / developing highway improvement schemes which could sever habitat links, cause fragmentation of habitats cannot reasonably be avoided, make certain that impact pathways are well understood and ensure appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified Where there is the potential to sever habitat links, cause fragmentation of habitats, mitigation could be incorporated into scheme design to mitigation could involve: • New planting and habitat linkages to consolidate, extend or link different PENs into wider network • Integrating with existing green infrastructure • Fencing and buffer zones	

Policy No.	Narrative	Likely significant effects	Proposed avoidance / mitigation requirements in relation to likely significant effects			Can adverse effect on site integrity be ruled out (assuming mitigation is implemented)
			Effect	Avoidance measure	Mitigation measures	
			Impacts associated with air quality (e.g. increased deposition of air pollutants arising from development, including emissions from increases in traffic)	Avoid allocating land / developing highway improvement schemes which could lead to adverse impacts internationally important sites (for example, which could exceed the critical load of the habitats associated with an internationally important site). Locating new roads beyond 200m from internationally important sites that are sensitive to air quality impacts would avoid likely significant effects[17].	If allocating land / developing highway improvement schemes which could lead to adverse impacts on air quality cannot reasonably be avoided, make certain that impact pathways are well understood by carrying out the relevant air quality impact assessments and ensuring that appropriate mitigation measures can be delivered where potential for adverse effects are identified. Mitigation measures which could be incorporated into the design could involve encouraging sustainable modes of transport by allocating road for car share clubs, buses and low emission zones.	

[17] Highways Agency (2007) Design Manual for Roads and Bridges: Volume 11, Section 3, Part 1.

6.1 Appropriate Assessment Conclusion (Alone)

The AA examined four screened in policies to identify any adverse effects on the integrity of internationally important sites due to their implementation.

Overall, none of the policies in the RTP direct development to locations, meaning that it has not been feasible to assess effects on specific internationally important sites. Furthermore, at this high level, it is challenging to pinpoint all likely significant effects of policy implementation. However, the AA process has identified the most likely effects and outlined measures for each policy to avoid or mitigate these effects. It is considered that these measures are implementable at the project level to ensure compliance with the Habitats Regulations. Local planning authorities and developers must follow these measures when implementing the policies to ensure that there are no adverse effects on the integrity of internationally important sites.

Policies developed through lower-tier plans (including allocating land) or projects which come forward as a result of implementation of this policy must ensure that there would be no adverse effects on the integrity on internationally important sites (to comply with PPW12 and TAN5). The buffers set out in Appendix C should be used to help identify internationally important sites which could be impacted by development under this policy. Local planning authorities, strategic planning panels and developers must be able to demonstrate that any mitigation measures deemed necessary during lower-tier plan or project level development can be delivered at the plan / project level. If the HRA of a lower-tier plan or project cannot rule out adverse effects on site integrity, the lower-tier plan or project will either have to be withdrawn, or amended and re-assessed, or pass the derogations set out under Article 6(4) of the Habitats Directive (i.e. no alternative solutions, IROPI) and compensatory measures secured. The RTP does not support any proposals associated with this policy where adverse effects on the integrity of internationally important sites cannot be avoided through mitigation.

Adhering to the measures set out by local planning authorities and strategic planning panels when preparing lower-tier plans and strategies and during project-specific implementation of the policy, as well as compliance with Wales National Transport Strategy, Future Wales: the National Plan 2040, PPW12 and TAN 5 would ensure no adverse effect on the integrity of internationally important sites as a result of implementing this policy

The AA concludes that, provided the avoidance and mitigation measures outlined in this HRA are implemented, there will be no adverse impacts on the integrity of any internationally important sites due to the implementation of the policies in the RTP alone.

6.2 Appropriate Assessment In-Combination Effects

Considering the overarching scope of the RTP, there is a possibility of combined effects with other plans and projects during policy implementation. However, for this assessment, and in line with the RTP's broad nature, only significant high-level plans and reviews that might lead to combined effects have been taken into account.

6.2.1 National and Regional Plans

The RTP sites alongside and a number of other Government strategies/plans. The plans considered in this assessment include: Llwybr Newydd: the Wales Transport Strategy, National Transport Delivery Plan, Future Wales: the National Plan, North Wales Transport Commission Reports, Wales Freight Strategy, Welsh Government response to the Roads Review and Union Connectivity Review.

6.2.1.1 Llwybr Newydd: the Wales Transport Strategy (WTS)

The Wales Transport Strategy was produced in 2021, with the vision to have "*an accessible, sustainable and efficient transport system*". The three priorities within this plan comprised bringing services to people in order to reduce the need to travel, allowing people and goods to move easily from door to door through accessible, sustainable and efficient transport services and infrastructure, and lastly to encourage people to make the change to more sustainable transport. The strategy outlines a vision for a transport system that is both accessible and sustainable. Such a system provides broad benefits to individuals and communities, the environment, the economy, local areas, and the culture and language of Wales. It supports all seven national well-being goals established by the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015.

The existing Wales Transport Strategy along with the associated transport policies and projects provide an overarching framework for the RTP and have directly contributed to the spatial strategy, outcomes and policies of the RTP, and as such there would be no in-combination effects. Furthermore, this document was subject to a plan-level HRA, which concluded that the policies within the WTS would not in themselves lead to any change or development as the document was screened out under Category A; this was reviewed and agreed with NRW.

6.2.1.2 National Transport Delivery Plan (NTDP) (2022 – 2027)

This NTDP sets out how it will deliver against the priorities and ambitions set out in WTS. This includes the programmes, projects and new policies that we are intending to deliver over the next five years. Similarly to the WTS, the existing NTDP along with the associated transport policies and projects, have directly contributed to the spatial strategy, outcomes and policies of the RTP, and as such there would be no in-combination effects.

6.2.1.3 Future Wales: The National Plan / National Development Framework (NDF)

The NDF sets the direction for development in Wales to 2040. It is a development plan with a strategy for addressing key national priorities through the planning system, including sustaining and developing a vibrant economy, achieving decarbonisation and climate-resilience, developing strong ecosystems and improving the health and well-being of our communities. The RTP is one of the mechanisms through which the WTS, NTDP and the NDF policies will be implemented. As such, the policies within the NDF have directly contributed to the spatial strategy, outcomes and policies of the RTP, and as such there would be no in-combination effects between the documents. Furthermore, this document was subject to a plan-level HRA and concluded that projects which come through the RTP have to comply with the avoidance/ mitigation measures set out within the NDF to ensure no adverse impact on internationally important sites.

6.2.1.4 Wales Freight Strategy (WFS)

The WFS produced in 2008 outlines the main aims and policies for freight transport in Wales, focusing on the efficient and sustainable movement of goods. It covers various modes of transport, including road, rail, ports, shipping, and airports. The strategy aims to support economic development, reduce environmental impacts, and improve the quality of life for residents by enhancing the efficiency and reliability of freight transport.

The WFS along with the associated transport policies and projects, have directly contributed to the spatial strategy, outcomes and policies of the RTP, and as such there would be no in-combination effects between the documents. The outcome of HRA screening was that AA was not required, as it is a high-level policy document with no implications for specific sites. The Wales Freight Strategy is of a similarly high-level nature, and as such also did not require AA. The Wales Freight Strategy can only be implemented through other strategies and specific plans and projects and, because of its high-level nature, will not constrain or influence those other strategies, plans or projects to an extent capable of increasing their likelihood of adversely affecting any internationally important site.

6.2.1.5 Welsh Government response to the Roads Review

The Roads Review was commissioned due to concerns that some road investment schemes that were in development were no longer consistent with Welsh Government's policies, particularly the declaration of a climate and nature emergency. Within this review, the Welsh Government considered alignment with Net Zero Wales, Future Wales – the National Plan, and the Economic Resilience and Reconstruction Mission. Cross-government discussions were also carried out to ensure the way forward considers impacts across all our wellbeing goals. The Welsh Government accepts the core principles, and a new approach has been set out in the panel's report.

To summarise, the Welsh Government will continue to invest in roads and provide connections to support sustainable social and economic development but will be aligned to Welsh Government policy which prioritising public transport, active travel and support decarbonization and a modal shift.

At this high-level it is not possible to completely rule out potential for in-combination effects, however, the Welsh Government has carefully considered the panel's advice and recommendations in line with Llwybr Newydd, the Wales Transport Strategy, which sets out a vision for an accessible, sustainable and efficient transport system which includes a significant reduction in greenhouse gas emissions, maintains biodiversity and enhances ecosystem resilience and reduces waste.

6.2.1.6 Union Connectivity Review

The Union Connectivity Review was carried out to assess the existing transport network in the United Kingdom and has sought to identify how it can better support these aims in England, Scotland, Wales and Northern Ireland. The Review has considered the impact of devolution on the delivery of transport connectivity and has concluded that devolution has been good for transport with many forward-thinking transport developments taking place regionally in the nations of the UK. To support the network, the Review has identified a series of transport infrastructure enhancements needed to improve capacity, reliability, journey times and sustainability on key strategic links across the UK. The review feeds into the WTS by identifying key areas where improved connectivity can support economic development and sustainability goals. For instance, it highlights the need for better rail infrastructure and integration with other transport modes. The review also emphasizes respecting the devolution settlement, ensuring that the Welsh Government retains control over its transport policies while benefiting from UK-wide improvements. As such, the Union Connectivity Review directly feeds into the WTS, which have directly contributed to the spatial strategy, outcomes and policies of the RTP, and as such there would be no in-combination effects between the documents.

6.2.1.7 Wales/ England border

In addition to the Welsh development plans mentioned earlier, there is also the potential for combined impacts on internationally important sites from the RTP and English plans. Several internationally important sites are located along the Wales-England border, such as the Dee Estuary SPA/SAC/Ramsar site, Midland Meres and Mosses Ramsar sites and Liverpool Bay SPA, among others near the border in both countries. Policies implemented in both Wales and England could potentially impact these sites.

The National Planning Policy Framework (NPPF)[18] outlines the government's planning policies for England and how they should be applied, providing a framework for locally prepared plans for housing and other developments. Policies related to sustainable transport, land use and infrastructure in England could have combined effects with RTP in Wales. These potential impacts cannot be ruled out at this stage due to the high-level nature of the RTP.

6.2.2 Lower-tier Plans

The lower-tier planning documents, such as strategic development plans (SDPs) and their local development plans (LDPs), will specify the locations designated for development. As a result, the potential effects on internationally important sites can only be accurately assessed at this level. It is

[18] National Planning Policy Framework - GOV.UK

not feasible to evaluate in-combination effects between these documents and the RTP, as they are interdependent (particularly since these plans must generally conform to the RTP's policies). LDPs have policies designed to ensure developments protect and safeguard internationally important sites. LDPs are also subject to a plan-level HRA as required by the by Regulation 63(1) of the Habitats Regulations.

Table 17 below identifies the relevant environmental safeguarding policies within the lower-tier plans of the respective NWCJCs members. With the policies described below specifically seeking to manage development to conserve and enhance the natural environment by safeguarding internationally important sites, along with the mitigation provided above in Table 17, will help to ensure that there are no adverse effects on the integrity of internationally important sites.

Table 17: LDP – Environmental policies of representative NWCJC members which ensure adverse impacts of are avoided at lower-tier plans, projects and developments are avoided.

Local authority	Document	Policy/ Objective No.	Description
Wrexham	Local Development Plan 2013-2028 (adopted 20 December 2023)[19]	SO9	Conserving and enhancing the natural, landscape and historic environment ensuring appropriate protection is given to designated and non-designated assets, including their wider settings.
		SP14	Development will only be permitted where it seeks to protect, conserve and enhance the natural environment including Special Areas of Conservation, Special Protection Areas, and Ramsar Sites.
		NE1	Development likely to significantly affect any protected site of international importance, either alone or in combination with other plans or projects, will be subject to a Habitat Regulations Assessment (HRA). Development will only be permitted where it is possible to ascertain no adverse effect on the integrity of the habitat or site or where there are Imperative Reasons of Overriding Public Interest and compensatory measures are secured. Permission for development likely to impact the special features of a Nationally Designated Site will only be granted in exceptional circumstances where appropriate compensation can be provided. Development likely to affect any protected species will only be permitted when there is no satisfactory alternative and if there is no detrimental impact to the maintenance of the population concerned at a favourable conservation status in its natural range. The proposals must adequately demonstrate that they are for the purposes of preserving public health or safety or reasons of overriding public interest.

[19] Wrexham County Borough Council - Adopted Wrexham Local Development Plan

Local authority	Document	Policy/ Objective No.	Description
Flintshire	Local Development Plan (Adopted 24 January 2023)[20]	EN6	Development will not be permitted that would result in an adverse effect on the integrity of sites of international nature conservation importance. Proposals where adverse effects on site integrity cannot be ruled out would not be supported. Development likely to impact the special features of a Nationally Designated Site will only be granted in exceptional circumstances where appropriate compensation can be provided. Development proposals that would have a significant adverse effect on locally designated sites or site with other biodiversity and / or geological interest, including priority species, will only be permitted where: a) it can be demonstrated that the need for the development outweighs the biodiversity or geological importance of the site; and b) it can be demonstrated that the development cannot reasonably be located elsewhere; and c) any unavoidable harm is minimised by effective mitigation to ensure that there is no reduction in the overall biodiversity value of the area. Where this is not feasible compensation measures designed to create, restore and enhance biodiversity must be provided. Development that results in the restoration, enhancement and creation of habitats will be supported especially where this promotes the resilience of ecosystems
		EN15	Development affecting water resources will only be permitted if: a) it would not have a significant adverse impact on the capacity and flow of groundwater, surface water, or coastal water systems; b) It would not pose an unacceptable risk to the quality of groundwater, surface water, or coastal water..
Wrexham	Local Development Plan 2007-2022 (Adopted October 2013[21][22]	SO12	Safeguard and enhance the character and appearance of the undeveloped coast and countryside, sites of landscape/conservation importance, features of archaeological, historic or architectural interest and ensure the conservation of biodiversity and protected species.
		NTE/1	Safeguarding the Plan Area's biodiversity, geology, habitats, history and landscapes through the protection and enhancement of sites of international, national, regional and local importance, in line with Policy DP/6

[20] flintshire.gov.uk/en/PDFFiles/Planning/Examination-Library-Documents/FINAL-LDP-Written-Statement-English.pdf

[21] ttps://www.conwy.gov.uk/en/Resident/Planning-Building-Control-and-Conservation/Strategic-Planning-Policy/Adopted-Local-Development-Plan-LDP/Assets-written-proposals-maps/Conwy-Local-Development-Plan-2007-2022.pdf

[22] Conwy are currently carrying out a full review of the Plan and are now working on a new one, which we call the Replacement Local Development Plan (LDP). It is currently on Stage 6 – Deposit Plan

Local authority	Document	Policy/ Objective No.	Description
		NTE/3	New development should aim to conserve and, where possible, enhance biodiversity through: • Sensitive siting; avoiding European protected sites or those of national or local importance; • Sensitive layout and design which avoids impacts or mitigates through an agreed programme for any identified adverse impact on biodiversity; • Creating, enhancing and managing wildlife habitats and natural landscapes including connectivity; • Integrating biodiversity measures into the built environment; • Contributing to achieving targets in the Conwy Local Biodiversity Action Plan (LBAP); • Providing for a management agreement with the Local Planning Authority to secure the retention and long term future of biodiversity interests where applicable. All proposals should include a Biodiversity Statement detailing the extent of impact on biodiversity. The Council will refuse proposals which would have a negative impact on a European Site, protected or priority species or habitat unless the impact is adequately mitigated and appropriate remediation and enhancement measures are proposed and secured by planning conditions or obligations
		DP/6	Development proposals must comply with national planning policy and guidance.
Eyri National Park	Local Development Plan 2016 – 2031 Written Statement[23]	SPD	Development proposals which are likely to adversely affect the integrity of European designated sites (either alone or in combination with other plans of projects) will not be permitted unless the requirements of the Conservation of Habitats and Species Regulations 2010 have been fulfilled and hence the following criteria can be met: a) There is no alternative solution. b) There are imperative reasons of over-riding public interest for the development. The following requirements will apply to development affecting nationally and locally designated sites a) The location, design and construction of the development is such that damage to nature conservation features are mitigated, and opportunities for nature conservation gain are taken. b) Compensatory measures are provided if necessary. c) The remaining nature conservation features are protected and enhanced and provision is made for their management. Development will only be permitted within the Undeveloped Coast where it can be demonstrated that a coastal location is essential. Development which harms the unspoilt landscape character or wildlife habitats will not be permitted. Development proposals which are likely to adversely affect habitats and species listed in the Local Biodiversity Action Plan will be subject to the guidelines of the Supplementary Planning Guidance on Local Biodiversity.

[23] Cynllun-Datblygu-Lleol-Saesneg.pdf

Local authority	Document	Policy/ Objective No.	Description
Gywnedd & Isle of Anglesey	Current Joint Local Development Plan 2011 – 2026 Written Statement[24] [25]	SO17	Protect, enhance and manage the natural and heritage assets of the Plan area, including its natural resources, wildlife habitats, and its landscape character and historic environment
		SPPS19	The Councils will manage development so as to conserve and where appropriate enhance the Plan area's distinctive natural environment, countryside and coastline, and proposals that have a significant adverse effect on them will be refused unless the need for and benefits of the development in that location clearly outweighs the value of the site or area and national policy protection for that site and area in question. When determining a planning application, consideration will need to be given to the following: 1. Safeguard the Plan area's habitats and species, geology, history, the coastline and landscapes; 2. Protect or where appropriate enhance sites of international, national, regional and local importance and, where appropriate, their settings in line with National Policy; 3. Have appropriate regard to the relative significance of international, national or local designations in considering the weight to be attached to acknowledged interests, ensuring that any international or national responsibilities and obligations are fully met in accordance with National Policy; 4. Protect or enhance biodiversity within the Plan area and enhance and/or restore networks of natural habitats in accordance with the Local Biodiversity Action Plans and Policy AMG5; 5. Protect or enhance biodiversity through networks of green/ blue infrastructure; 6. Safeguard internationally, nationally and locally protected species; 7. Protect, retain or enhance the local character and distinctiveness of the individual Landscape Character Areas (in line with Policy AMG 2) and Seascape Character Areas (in line with Policy AMG 4); 8. Protect, retain or enhance trees, hedgerows or woodland of visual, ecological, historic cultural or amenity value.

6.2.3 Appropriate Assessment In-combination Conclusion

At this high level, it is not feasible to list all plans and projects that might lead to combined effects with the RTP. However, AA at the lower-tier plan level and project level, will better understand the likely significant effects, both alone and in combination with other regional or local plans, on specific internationally important sites and their conservation objectives. The in-combination assessment at this stage is necessarily limited, and so combined effects cannot be entirely ruled out. However, assuming the avoidance and mitigation measures outlined in this HRA are implemented, there would be no adverse impacts on the integrity of any internationally important sites in combination with other plans and projects.

[24] Anglesey-and-Gwynedd-Joint-Local-Development-Plan-Written-Statement.pdf

[25] Following a decision by Isle of Anglesey County Council and Cyngor Gwynedd to cease the joint working agreement on Planning Policy matters on 31 March 2023, Gwynedd Planning Policy Service and Anglesey Planning Policy Team has been established to prepare new LDPs. These are currently in preparation.

7. Conclusion

While this HRA acknowledges the difficulty in determining the impact of strategic policy decisions on internationally important sites at this early stage of development planning, it is crucial to note that potential implications for these sites have been considered throughout the RTP's development. Early issue avoidance and risk reduction have been key elements in policy formulation within the RTP.

It is also important to highlight the legal requirement for lower-tier plans and projects that could impact internationally important sites to undertake HRA, as mandated by the Habitats Regulations, PPW12, and TAN5. Table 16 of the AA outlines potential impacts from policy implementation and specifies avoidance/mitigation measures for lower-tier plans and projects. The RTP does not support lower-tier plans or projects if adverse effects on site integrity cannot be ruled out.

At the lower-tier plan or project stage, it must be demonstrated that there are no significant effects on the features for which an internationally important sites have been designated. If this cannot be concluded, lower-tier plans or projects cannot be approved unless there are no less damaging alternative solutions, IROPI, and appropriate compensatory measures have been secured.

This HRA report provides sufficient safeguards to confirm that no adverse effects on integrity are anticipated from implementing the RTP policies, either alone or in combination.

Figures

Figure 3: Isle of Anglesey: Internationally important sites

Figure 4: Conwy: Internationally important sites

Figure 5: Gwynedd: Internationally important sites

Figure 6: Denbighshire: Internationally important sites

Figure 7: Flintshire: Internationally important sites

Figure 8: Wrexham: Internationally important sites

Appendix A - Regional Transport Plan Policies

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Providing people with choices about how they travel to work	CB1	Further enhancements to public transport services and active travel routes that provide access to large employment sites will be identified and progressed where funding is available. Enhancements should consider shift work patterns, seasonal working patterns, and where the biggest impact can be delivered.	The economic well-being of North Wales requires a transport system that provides reliable and convenient access to employment opportunities. Many of us commute by car, either by choice, or due to lack of an attractive alternative. This contributes to traffic congestion, carbon emissions and air quality problems along key corridors such as the A55. It also creates social challenges by restricting access to opportunities for those residents who do not drive, or do not have a car. An attractive, efficient public transport and active travel network can play a vital role in reducing deprivation by providing access to jobs, training, health and wellbeing opportunities and education.
	CB2	A partnership approach will be taken to identify and progress schemes and initiatives that encourage sustainable travel to work at employment sites close to the border such as Deeside Industrial Park, Wrexham Industrial Estate, Airbus Broughton, Chester Business Park, and Wrexham and Chester city centres	There are strong links between the communities and economies of and Northeast Wales and Northwest England. This is reflected in a large number of trips across the border each day, particularly at peak times when a large number of people travel for work. This can result in peak hour congestion on key routes such as the A55, A494, and A483. There are a number of significant employment sites on both sides of the border, including Deeside Industrial Park, Wrexham and Chester city centres, Airbus Broughton, Chester Business Park, and Wrexham Industrial Estate. Reducing the number of people that commute to these locations by car will have positive environmental impacts, but also reduce the impact of congestion and delays on longer distance trips on the highway network. Enhancing sustainable travel links to these sites for North Wales residents, and residents of England who work in North Wales, will require partnership working between local authorities on both sides of the border, Transport for Wales, and transport operators.
	CB3	The Corporate Joint Committee will work with neighbouring Local and Combined Authorities including Cheshire West and Chester and the Liverpool City Region to ensure a complementary approach to Transport Planning, particularly in the Mersey-Dee Sub-Region. This should consider both commuting trips and freight movement.	Beyond those employment sites close the border, there are other large trip attractors in England that are attractive places for work for North Wales residents, and large population bases from where North Wales employers will recruit employees. Commuters making these journeys should be provided with a choice about how they travel to work, both to reduce car use, and to ensure that more employment opportunities are accessible for communities

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
	CB4	Commuters to the Flintshire and Wrexham Investment Zone should be able to access jobs using high quality walking and cycling infrastructure, enhanced nearby rail stations, or bus services that are attractive and reflect the working patterns of employers in the Investment Zone	Both the UK and Welsh Governments have indicated support for an Investment Zone supporting advanced manufacturing in Flintshire and Wrexham. This is an opportunity that could involve £160m of funding for the region over the next 10 years. This provides a huge opportunity for our people and businesses, particularly our communities in the Flintshire and Wrexham areas. The Investment Zone will support the creation of jobs and help with retention in the region. This provides both a challenge for our transport network and an opportunity to enhance it. Transport will play an instrumental role in supporting the success of the Investment Zone by ensuring that people living in North Wales are able to access the existing and new employment opportunities.
	CB5	Where possible, opportunities will be sought to use Investment Zone funding for sustainable transport schemes that improve access to employment and support the delivery and success of the Investment Zone.	The funding from the Investment Zone potentially provides an opportunity to unlock capital and revenue funding that would support the delivery of improved sustainable access to employment.
	CB6	A partnership approach will be taken to identify and progress schemes and smarter choices initiatives that facilitate a more sustainable commute to employment sites in Gwynedd and Ynys Mon.	Public sector-led employment in the Bangor, Caernarfon, and Ynys Mon area, along with the Anglesey Freeport and emerging Wylfa proposals provide a real opportunity to facilitate a shift to sustainable commuting. The challenges are different here than in the east due to the more rural nature of the surrounding area. This can best be addressed through joint working between local authorities on both sides of the Menai, Transport for Wales, private operators, and large employers.
	CB7	The creation of Strategic Transport Partnerships will be investigated at large employment localities.	A Strategic Transport Partnership, as recommended by the North Wales Transport Commission, is a partnership that would bring together the large employers in sub-regions, along with local authorities and Transport for Wales to identify the measures that can be put in place to reduce car use for commuting at key employment areas and clusters. The Commission recommended that these should initially be focused on Deeside and Wrexham (where there is a cluster of private sector employers), and in the Menai area where this a public-sector dominance in employment opportunities.
Providing people with choices about how they access services	CB8	Priority will be given to funding schemes and services that improve sustainable access to crucial and life-enhancing services such as education, health care, town centres, and community facilities. Once in place, any infrastructure that supports access to these services should be prioritised for maintenance when necessary.	Having a fair and equitable travel network in North Wales will mean that residents and visitors should have a choice about how they travel for each journey. It is particularly important that all residents can access essential services and community facilities such as GP surgeries, dentists, hospitals, schools, colleges, universities, museums, libraries, shops, and places of worship. Easy and reliable access to such destinations will contribute positively to our well-being.
	CB9	The introduction of a Total Services Contract in one local authority area in North Wales will be investigated, with a view to wider roll-out across the region should it be successful.	Transport to many essential services is provided by local authorities through contracts for school travel, social services, and non-emergency patient transport. The North Wales Transport Commission recommended that a 'total transport services contract' could be investigated. A new concept for North Wales, this would be a contract that combines all of these services to provide a better service to the public and to reduce duplication of resources.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Providing people with choices about how they access education	CB10	Further enhancements to public transport services and active travel routes that provide access to education establishments will be identified and progressed where funding is available. This includes: Higher Education sites (universities in Bangor and Wrexham, but also those in Northwest England); Further Education sites (including Grwp Llandrillo Menai and Coleg Cambria); Secondary Schools; and Primary Schools.	An attractive, efficient transport network plays a vital role in reducing deprivation by providing access to training and education. To encourage a long-term mindset of choosing active travel for suitable journeys it is important that young people get into this habit early. Choosing to walk or cycle to school will help with this, and support wider benefits such as: a healthier lifestyle, less congestion and parking issues at school time, improved air quality near schools and reduced vehicle emissions,
	CB11	Local authorities should expand their work with schools and parents to encourage and support sustainable travel for children, parents and staff.	It is essential that we encourage young people to choose active modes for travel to school where possible, and home-to-school transport is a particularly important issue for many parents and children, helping ensure safe and convenient access to learning.
	CB12	Local authorities will continue to use local datasets and policies such as Learner Travel Measure to prioritise routes to school for safety enhancements	If we are to encourage young people and their parents to choose active travel for their journey to school, it is important that suitable information and infrastructure is in place to allow them to travel sustainably and safely.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Providing people with choices in rural and semi-urban areas	CB13	Opportunities will be sought to deliver the socially necessary transport improvements that prevent rural isolation. This should prioritise better connecting rural communities to: • Neighbouring communities • Nearby towns • Nearby community facilities and key services such as health, shops, and education Transport interchanges for further travel	This Regional Transport Plan recognises that there is a need to facilitate some modal shift away from private car use and sets out how this can be achieved in North Wales through enhanced public transport and active travel in and between our towns and cities. Whilst acknowledging that reducing car use in rural communities is more challenging, in rural areas we recognise: • Services and jobs are often further away from where people live • Walking and cycling on rural routes can feel less safe • Frequent bus services are less common and often do not operate commercially This provides us with an opportunity to provide enhanced sustainable transport options for residents of rural communities and provide the connections that can prevent feelings of isolation, and in turn allow residents to safely access the services they need. This means that more innovative means of serving rural communities can be investigated to provide socially necessary services and infrastructure. Some examples, which are considered as part of the community transport and active travel policies and interventions in this Regional Transport Plan, include: • Demand Responsive Transport serving areas not served by fixed route bus services, such as Fflecsi services • Community transport initiatives, such as ring and ride services • Car clubs schemes, which provide an easy and affordable way for people to share the benefits of using a car without the cost of owning one • Delivery of pedestrian facilities as informal routes that link communities The lack of options for travel that residents of rural communities have means that private motor car will be the necessary mode of choice for many journeys made within rural areas. The environmental impact of these journeys could be minimised by encouraging and facilitating a shift to electric vehicles or other Ultra Low Emission Vehicles for rural residents. This is considered further as part of roads, streets and parking in this Regional Transport Plan.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Providing people with information to make more sustainable travel choices	CB14	Marketing and Communications campaigns will be developed that are meaningful and focus on raising awareness of the benefits of sustainable travel. Campaigns will use innovative techniques to target the right audience, particularly those groups that can be harder to reach. A regional approach should be taken to this where appropriate.	Providing the infrastructure and services that allow people to make sustainable travel choices is important but can only be effective if people are aware of them and the benefits of using them. Marketing and communications campaigns are essential and can be tailored to focus on specific target user groups, such as tourists and leisure users, commuters, young people, or older people. North Wales wide projects in support of promotional campaign and travel planning programmes include: • Supporting the annual World Car Free Day event in some of our large towns • Public health and air quality awareness materials • Online resources about sustainable transport and travel planning guidance • Promoting applications that offer money-saving vouchers for using public transport, walking or cycling • Advocating the North Wales Healthy Travel Charter and encouraging public, private, and third sector organisations signing up to commit to work towards actions that contribute to promoting healthy travel for their staff and service users • Collaborate with education service providers to facilitate sustainable home-to-school transport choices and independent travel training These interventions will help us to experience streets free of traffic as well as making travel easier for those who rely on private vehicles for health and mobility reasons. As well as offering an opportunity to re-imagine our roads and streets around people, we will empower people to make more sustainable travel choices by improving access to information. This links well to our policies and interventions for access to education, and digital connectivity, as part of this Regional Transport Plan.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Helping people enjoy our visitor attractions and supporting the tourism industry	CB15	The Corporate Joint Committee will work with partners and stakeholders in the tourist sector to investigate methods for encouraging visitors to North Wales to travel sustainably whilst also enhancing the visitor experience and boosting the visitor economy.	The visitor economy is hugely important in North Wales. Our region benefits from a high quality environment and is home to some of the UK's best visitor attractions that appeal to those undertaking short or longer stays. The offer to visitors includes hiking or enjoying the world's fastest zip line in Eryri National Park, seeing the Pontcysyllte Aqueduct, exploring Conwy and its castle, an Italian adventure in Portmeirion, a trip on Porthmadog's Heritage Railway, and climbing the Great Orme to name but a few. Whilst we need to protect and enhance our natural beauty spots such as the Llŷn Peninsula, and the Clwydian Range & Dee Valley (which is being considered as a new National Park) it is vital that our transport network supports the continued success and growth of our tourism industry. Whilst ensuring our transport services and infrastructure helps people get to the places they want to go, there is an opportunity to incentivise the use of sustainable modes to access attractions and make our visitor destinations accessible for all groups of people. One such way that was recommended by the North Wales Transport Commission is a guest card or reward system that offers visitors and local people who travel sustainably to attractions, a package of offers, including reducing attraction entrance costs and reduced travel costs.
	CB16	Opportunities will be sought to support the visitor economy through management of coach and motorhome parking close to attractors in North Wales. This should consider charging opportunities for zero emission vehicles.	Whilst we will encourage visitors to enjoy our places on foot, wheels and by public transport, we recognise that visitors to North Wales will continue to use a range of transport modes to access and explore our region. We will continue to need dedicated areas for the safe and convenient parking of coaches and motorhomes.
	CB17	Opportunities will be sought to make Sherpa'r Wyddfa bus services permanent, with long term funding; and investigating how services can be integrated further with the wider bus and railway networks.	Over recent years, car use and parking has been identified as concern in Eryri. The key issues are: • Demand for car-based access to Yr Wyddfa and Ogwen Valley at peak times massively outstrips the amount of available parking • Access to information about alternatives to the private car • Blight, danger and poor visitor experience • Embedded car dependency and expectation of parking • Congestion and inappropriate parking make the roads less attractive for other road users, including cyclists
	CB18	Through partnership working, further improvements will be introduced to encourage visitors to Eryri to travel by means other than the car. These will include enhancement of alternatives, management of facilities, and improved information and education. These could be funded by innovative sources of funding.	

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
	CB19	The Strategic Development Plan will consider land requirements for interchange facilities at gateway sites to Eryri National Park	• Risk that the National Park will become increasingly inaccessible to a growing proportion of the UK population who do not drive or have access to a car The Eryri Transport, Parking and Active Travel Delivery Group is made up of the Eryri National Park Authority, Cyngor Gwynedd, Conwy Council, and Transport for Wales. The group works to identify and progress actions that support a shift to sustainable transport in Eryri. We will continue to support the group's work, which includes: • Pilot funding for enhancement of the Sherpa'r Wyddfa bus services, that provide a way of travelling sustainably once visitors have arrived in the National Park, supported by promotional leaflets, bus stop flags and social media • Parking management at Pen-y-pass Enforcement of parking restrictions on roads
	CB20	Innovative solutions to providing access to attractions in rural areas will be identified. This should consider, but not be limited to, seasonal bus services, e-bike and other micro-mobility hire, alongside information campaigns.	The beauty and rural nature of much of North Wales means that there are a large number of attractions that are located in places that can be difficult to access without the use of the private car. If we are to encourage visitors to travel sustainably and make these sites accessible for more people, it is vital that alternatives to the private car are provided.
	CB21	Investigation will be undertaken into the benefits of seasonal and tourist bus services in North Wales to support the visitor economy and promote integration with wider rail and bus networks. This should consider not just the journey to the resort, but onward travel to attractions.	Traditional and emerging seaside attractions are at the heart of the visitor economy for much of North Wales. This is evident in all coastal areas, notably in popular resorts such as Prestatyn, Rhyl, Towyn and Llandudno on the north coast but also in places such as Pwllheli and Newborough in more rural locations. Many of the larger resorts have nearby rail stations and some bus service provision, but huge numbers of people visit these resorts by private car.
	CB22	The Corporate Joint Committee will work with partners and stakeholders in the tourist industry on the coast to identify measures that will support a shift to sustainable modes to access popular attractions whilst continuing to ensure that North Wales remains a destination of choice for holidays and daytrips.	A large and successful market for the tourist attractions in North Wales is Northwest England and the North Midlands. This generates a large movement of people between these English regions and North Wales, particularly in the summer months. The evidence of this movement can be seen on the strategic road network and our rail network at key holiday change over times. This often causes congestion on routes such as the A494 at Deeside, which causes frustration to those travelling. The Welsh Government is planning to give local authorities the ability to charge a visitor levy on overnight stays in their communities. This contribution will be paid by visitors and invested in sustainable tourism, helping to grow our economy, support our communities and preserve the beauty of North Wales for future generations. One option to help encourage sustainable travel by tourists could be to introduce a 'KONUS card' or similar, providing an unlimited travel ticket for those staying in the area and paid for by the visitor levy. This option should be explored by local authorities where managing high volumes of visitors and the way they get around is important, such as at Eryri.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
	CB23	A partnership approach will be taken to develop a plan for further improvement to rail services in North Wales that better supports the visitor economy	Our rail service could also better serve the visitor economy. Rail services can be unattractive to visitors due to timetabling, or overcapacity and lack of luggage storage at peak season and change-over times. Reduced services at weekends plays a detrimental role in supporting the visitor economy. There is opportunity to introduce seasonal service changes to increase capacity and/or frequency on the North Wales Main Line, Cambrian Coast Line, and Conwy Valley Line. Helping people choose rail for their trips will in turn help reduce congestion on our roads.
Bus franchising	PT1	The Corporate Joint Committee and partners will work with TfW and Welsh Government to support the roll-out of bus franchising in North Wales, which should include multi-year funding that would provide certainty for the travelling public, authorities, and operators.	The Welsh Government is working to introduce legislation for franchising bus service provision. This will enable bus networks to be designed and operated to target local needs, for example areas of deprivation, and meet the needs of customers rather than the current situation where the emphasis is often on competition considering routes are profitable. The change will also enable integration of timetabling and ticketing, making integration easier. Bus services will be planned and specified within available funding limits by local authorities, the North Wales Corporate Joint Committee, Transport for Wales and the Welsh Government. An improved bus network requires significant additional funding compared to current service provision, and a franchise model would require multi-year funding agreements, which has not been offered for bus subsidy to date. Such multi-year funding would provide certainty for the travelling public, authorities and operators.
Decarbonising the bus fleet	PT2	All new buses introduced in North Wales should be Zero Emission. Where new buses are a long term improvement, opportunity should be sought to re-power the existing fleet.	It is crucial that all parties work to reduce carbon emissions from our entire transport network, including the bus fleet. Alternative fuels for buses that are becoming increasingly common worldwide include battery electric, and hydrogen.
	PT3	The Corporate Joint Committee will work with partners to seek opportunities to complement the development of hydrogen hubs in North Wales by exploring the introduction of a hydrogen bus fleet.	In North Wales, work is ongoing on two projects to introduce hydrogen as a more readily available fuel source. These are the future Hydrogen Hubs at Deeside and Holyhead.
Bus transformation network	PT4	The Bus Service Transformation Network will be rolled out in North Wales. This will include a core network of services between and within major settlements and employment sites with a frequency of two to four buses an hour extending into the evenings.	Transport for Wales has been working with the local authorities in North Wales to develop a bus transformation network that considers the existing network and patronage, in seeking the creation of a single unified network of services which is intuitive, easy to understand, and coordinated. Optimisation of routes and rationalisation of services will help to achieve higher frequencies and more consistent timings.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
	PT5	Future bus services in North Wales will: • have a high frequency and long operating hours • have consistent/regular departure times • have Sunday timetables as close as possible to weekday frequency to support commuting, leisure and visitor economy demand • be coordinated to provide a well-spaced timetable • minimise journey times between the origins and destinations with the most demand • take direct routes that remain the same throughout the day • be routed via transport interchanges and railway stations • be integrated with local bus services and dynamic demand responsive transport • be comfortable for long journeys	The development of core services with higher frequencies, longer operating hours, and with better connections to other buses and to rail will help attract people to travel by bus where they may current choose to take their car. The development of secondary and feeder services with regular, consistent 'clockface' departure times where possible will further help give certainty to people wanting to travel by bus.
Improving bus infrastructure	PT6	A partnership approach involving local highway authorities, NMWTRA and TfW will be taken to identifying and implementing bus priority measures that support the roll out of the bus transformation network in North Wales. This may include the re-allocation of road space.	Priority infrastructure for buses is an important element in helping bus journey times be as short as possible and as reliable as possible to help make travel by bus competitive with the private car. There are locations where traffic congestion has an impact on bus services, causing delays which leads to longer journey times and unreliability. Providing bus priority in these locations would improve the attractiveness of travelling by bus. A joined-up partnership approach will help identify where targeting bus priority measures across the network and across local authority boundaries in North Wales will have the most impact. The creation of bus priority measures may require the reallocation of road space away from private vehicles, particularly in more urban areas, and this should be carefully managed as part of a step change in modal shift.
	PT7	All bus stop waiting facilities will be well maintained as far as this can be achieved through local authority revenue budgets	The other element of bus infrastructure that is important for passengers are the facilities that are provided at bus stops and interchanges. These facilities can make bus travel more attractive for passengers, and crucially can also make passengers feel safer whilst waiting for their bus.
	PT8	Key bus tops, such as those in village centres, those with high usage, and those where interchange between modes or services is common, will be prioritised for enhancement to include: • Dropped kerbs to access the stop • Raised kerbs to aid boarding • Lighting, or nearby street lighting • Shelters • Seating • Real time information and onward connection information • Cycle storage	

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Making bus travel easier	PT9	The Corporate Joint Committee supports Welsh Government's Vision of 'One Network, One Timetable, One Ticket' for a bus system which is governed and designed to serve the public interest, with the widest possible geographic coverage, fully integrated connections between different services, the highest possible service frequencies, and simple unified easy-to-use ticketing and information.	Things that can help attract people to travel by bus include clear and up-to-date timetable and route information, clear fare structures (especially when interchanging between services and operators), and short waiting times when wanting to change bus services or modes (for example when connecting to another bus route, or rail service).
	PT10	The Corporate Joint Committee will work with partners including local authorities and operators to make bus travel more accessible for people with restricted mobility or disabilities. Improvements should draw from best practice across the world but should include: • Dropped kerbs to access the stop • Raised kerbs to aid boarding • Shelters and Seating at stops • On-board Audio-Visual announcements Information in accessible formats	Accessibility of bus stops and vehicles for those with restricted mobility or disabilities is important to helping ensure all groups of people can choose to travel by bus. We must consider the needs of disabled persons (within the meaning of the Equality Act 2010), of persons who are elderly or have mobility problems, those with pushchairs, and more widely consider overcoming barriers to access. This will make bus travel a fairer and more attractive option for all.
Fflecsi and Ring and Ride services	PT11	Successful pilot Fflecsi services should be made permanent, and additional Fflecsi services should be designed with local community involvement and rolled out in other areas in line with bus transformation network proposals	The rural nature of much of North Wales means that fixed route bus services are not always commercially viable. Where this is the case, more flexible alternatives should be provided so that residents and visitors can travel more sustainably. Transport for Wales and local authorities across North Wales have been running a series of 'Fflecsi' pilot services, including in Buckley, Conwy Valley, Denbigh, Holywell, Llyn Peninsula, Prestatyn, and Ruthin. These are flexible services that provide shared transport to people who specify their journey and required time of pick-up and drop-off. Such services can be effective in providing access to key destinations and the rest of the public transport network for people living in more isolated communities.
	PT12	The Corporate Joint Committee, local authorities and TfW will collaborate with communities, particularly in rural areas, to help fund and deliver community transport services that meet otherwise unmet needs.	Community transport services are locally run and managed transport services for specific groups or communities. The services are flexible and accessible and often are community-led initiatives that are satisfying a need that is unmet by conventional transport provision. In some cases, this provision is the only means of transport available for vulnerable and isolated people. Examples include Ring and Ride Services, coordinated by local authorities as door-to-door services for people who are unable to use public transport.
Taxis	PT13	We will work with taxi and private hire vehicle providers to promote safety for passengers and drivers and help increase the availability of low emissions or non-motorised vehicles	Taxis play a crucial role in providing access to services, opportunities and leisure for people in North Wales, particularly for those with no or limited access to a private car, or for those journeys that are currently difficult using public transport.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Longer distance coach services	PT14	Where funding is available, opportunities will be taken to progress longer distance coach travel, both to connect North Wales and South Wales, and also east-west to connect with economic centres in England.	A need has been identified to improve connectivity between North and South Wales, particularly from areas in the west of our region. To address this need, Transport for Wales is considering plans for scheduled coach services between Bangor and Carmarthen. A 'Traws Cymru Express' coach service on this route could deliver a one-and-a-half-hour journey time saving compared to the current five hours and fifty minutes that the Traws Cymru T1 and T2 bus services take. East-west cross-border coach services will also help to complement the rail offer by serving different communities and better connecting key employment and markets such as the Liverpool City Region and its airport.
Community involvement in rail	PT15	The Corporate Joint Committee is supportive of community groups who aim to enhance the rail travel experience for existing and new passengers	A need has been identified to improve connectivity between North and South Wales, particularly from areas in the west of our region. To address this need, Transport for Wales is considering plans for scheduled coach services between Bangor and Carmarthen. A 'Traws Cymru Express' coach service on this route could deliver a one-and-a-half-hour journey time saving compared to the current five hours and fifty minutes that the Traws Cymru T1 and T2 bus services take. East-west cross-border coach services will also help to complement the rail offer by serving different communities and better connecting key employment and markets such as the Liverpool City Region and its airport.
Further improving active travel infrastructure	AT1	The quality and extent of infrastructure that is provided for walking, cycling and wheeling in North Wales will continue to be improved in line with the Active Travel Network Map. These could be new or upgraded existing facilities and may include the re-allocation of road space to prioritise sustainable modes.	Encouraging more people to walk, cycle, or use other active modes can have wide-reaching benefits for our communities, such as increasing town centre viability, placemaking and improving health and well-being. Local cycling parking strategies and stand provision should continue to help integrate cycling with bus and rail stations, as well as support cycling for short trips to local facilities, schools and shops.
	AT2	In non-rural areas, priority will be given to upgrading active travel infrastructure where there is greatest potential for maximising use of the network.	Walking, cycling and wheeling in our urban areas is sometimes unattractive, not convenient, and perceived as not being safe, especially at night. It is vital that we improve the extent and quality of our active travel infrastructure so that residents and visitors in North Wales are encouraged to rely less on cars especially for short trips.
	AT3	Where possible, walking and cycling infrastructure should be accessible for all people, including those with mobility impairments, people in wheelchairs, and people pushing prams.	Our local authorities will continue to plan and design networks of walking and cycling routes, ensuring they are safe and accessible. In our more urban areas, local reviews of pedestrian facilities will help ensure safe crossings and routes within our towns, and street clutter will be considered to make it easier for all groups of people to get around. For example, street furniture plays a crucial role in providing comfort, convenience, and safety to pedestrians, but items like benches, streetlamps, traffic signs, bus stops, post boxes, and litter bins can cause obstructions for those with visual impairments. Inadequate lighting can leave women feeling vulnerable when walking at night. We need more well-designed public spaces taking a place-based approach, that consider the needs of the whole community.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Making active travel more attractive in rural areas	AT4	In rural areas, active travel infrastructure improvement will focus on the community benefit of schemes; improving safety and routes that connect smaller communities with larger settlements and services.	Small improvements to active travel infrastructure can make a significant difference to improving links between communities and services. In more rural areas there is also the opportunity to make use of former railway lines for leisure trips and connecting towns, which should be explored as complementary measures to the delivery of the Active Travel Network Maps
	AT5	Where there is an active travel benefit, routes forming part of the Rights of Way network will be improved to a standard suitable for everyday active travel journeys.	Across North Wales there is a large network of Public Rights of Way, which have a key role in supporting people to travel more sustainably. However, the network is not as fully connected as it could be, some routes cross or follow high speed roads and others are not suitably surfaced, lit or signposted for use for everyday journeys. Local authorities should first focus on routes with the most opportunity to connect communities to local destinations, bringing them up to a standard that could help increase walking, cycling, wheeling and horse-riding in rural areas.
	AT6	The introduction of Quiet Lanes in North Wales in line with national guidance will be investigated.	The Active Travel Act Guidance allows the creation of Quiet Lanes in Wales. These are intended to enable walkers, cyclists, horse riders and people with mobility impairments to enjoy country lanes in safety by encouraging slower traffic speeds and lower traffic volumes. Each local authority in North Wales should consider such opportunities.
Leadership and funding	AT7	The Corporate Joint Committee will work with partners to investigate the establishment of a North Wales Active Travel Unit	Much of the responsibility for the delivery of walking and cycling schemes sits with local authorities. There are a number of different organisations involved in improving walking and cycling infrastructure, including Transport for Wales, the Corporate Joint Committee, Sustrans and the North and Mid Wales Trunk Road Agent, with funding from the Welsh Government. The introduction of an Active Travel Unit for North Wales could facilitate joint working and streamline the delivery of active travel schemes, share expertise and best practice, and better coordinate the resourcing of multi-year delivery and funding programmes.
	AT8	The Corporate Joint Committee support multi-year funding agreements for active travel infrastructure that would facilitate the development and delivery of a multi-year programme of improvements.	The main source of funding for active travel schemes in North Wales is the Welsh Government, currently via the Active Travel Fund, which provides grants to local authorities on an annual basis. The number of active travel schemes supported by the Active Travel Fund in rural areas is limited each year, making it difficult to deliver enhancements between rural communities, links to rural attractions, and links supporting leisure cycling.
	AT9	The Corporate Joint Committee support changes to active travel funding criteria that would place more emphasis on schemes in rural areas and in residential areas.	
	AT10	The Corporate Joint Committee will investigate funding streams additional to the Active Travel Fund that support the delivery of active travel infrastructure improvements in rural area.	

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
	AT11	The Corporate Joint Committee will work with partners to develop templates and tool kits to support local communities to develop and implement their own projects where government plays a facilitating and supporting rather than doing or delivering role.	There is a greater role that communities could play in creating and enhancing local routes should they be empowered to do so. This is especially the case in rural areas where community-led informal connections between villages and hamlets could help connect to community facilities and bus stops on main roads. This could be achieved through agreements with local landowners.
Cycle hire, e-bikes and e-scooters	AT12	The Corporate Joint Committee will work with partners including the community and voluntary sectors to support community cycle and e-cycle hire schemes that support access to employment or education.	Cycle hire schemes are an effective way of making cycling available to people who do not own a bike, who are considering cycling more frequently, or who are visiting an area. Cycle hire can take a number of forms, such as long-term hire for accessing employment or education. There is a strong link between e-bikes and active travel as more people get comfortable using bikes, and particularly in North Wales where there are also specific benefits in rural communities where longer distances are more common, with e-bikes making cycling more viable for more people. There are already examples of community hire schemes of this nature in North Wales, such as the E-Move scheme operated by Sustrans and Pedal Power's 'See Cycling Differently' and its bike hub in Rhyl.
	AT13	The Corporate Joint Committee will work with partners including the commercial sector to introduce a public cycle and e-cycle hire scheme at large transport interchanges or other suitable locations, and at locations where such a scheme supports the visitor economy.	E-cycle ownership can transform the way people travel for everyday journeys, allowing people to travel further by bike, or making rolling terrain less exerting. There are barriers to ownership and use including cost, lack of secure storage, a greater maintenance requirement and lack of active travel infrastructure. Short term cycle hire for one off trips from a transport interchange to an attractor, or for trips to tourist attractions, are more likely to be commercially operated. Options should be explored with a partnership approach, with potential value and viability at a regionally coordinated scale. The use of private e-scooters on public highways or footpaths is not currently legal, but these also have potential to transform personal travel in the future. E-scooters are considered "powered transporters" and are subject to the same laws and regulations as other motor vehicles. The UK Government has been running trials of e-scooters. You must have the category Q entitlement on your driving licence to use an e-scooters for specified locations in England for people with the correct licences as part of the trial. The Welsh Government and local authorities in Wales should continue to observe the results of the UK trials and provide any updated advice in the future as appropriate.
	AT14	The Corporate Joint Committee will work with partners to develop methods to increase e-cycle ownership, including loan and grant schemes.	

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Mobility hubs and gateway stations	IN1	The Corporate Joint Committee supports the development and roll-out of Mobility Hubs and Gateway Stations to make it easier to change between sustainable transport modes on a journey.	If we are to see a sustainable transport network in North Wales that truly provides an attractive alternative to private car use it is vital that people can conveniently change between modes for different legs of their journey. Transport for Wales and local authorities in North Wales are working together to develop proposals for 'gateways' or 'mobility hubs' at locations such as railway stations and major bus stations and stops. Proposals are underway for locations including Wrexham General, Bangor, Colwyn Bay, and Holyhead stations. These locations will create a high-quality welcome to visitors to a town or city, but also make it easier for local people and visitors to change between modes by providing: • Good public Wi-Fi • Improved connectivity to town/city centres and bus and rail stations • Better signposting and information for travellers • More and better cycle parking • Improved accessibility
	IN2	Placemaking and wayfinding at stations and key bus stops will be improved. This should consider onward links to key attractors and be undertaken in consultation with local and community organisations, including groups representing communities with protected characteristics.	An important element in making sustainable travel easier for people is by ensuring that they can find their way to their destination using attractive, good quality infrastructure after arriving at a transport interchange such as a railway or bus station. Place-making and attractive wayfinding measures are key contributors to enhancing sustainable transport for people. Effective wayfinding helps people by reducing confusion and stress, making navigation more intuitive and easier. This can include clear and consistent signs that provide directions, identify locations, and offer information about distances and travel times. Use of colours, symbols, and lighting can help to guide people along their routes. Maps that are easy to read and understand can also help, often including landmarks and key points of interest. Digital tools can also be helpful, such as interactive kiosks and mobile apps. Importantly, inclusive design should be adopted, ensuring that wayfinding measures are accessible to everyone, including people with disabilities, by incorporating braille, audio guides, and other assistive technologies.
	IN3	Active Travel Infrastructure improvements identified on Station Network Plans will be delivered, and Station Network Plans will be developed for those stations that do not currently have one.	A series of Station Network Plans have been produced by local authorities and Transport for Wales. These identify a programme of walking and cycling infrastructure enhancements that, when delivered, will make walking, cycling and wheeling to stations easier and more attractive.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Improving bus and rail integration	IN4	The Corporate Joint Committee will support the roll-out of integrated ticketing across transport modes that provides best value for passengers.	The local authorities in North Wales have worked with bus operators to roll-out the '1bws' ticket in 2021, which allows travel on almost all bus services in the region. This ticket simplifies travel by allowing passengers to hop on and off buses without worrying about multiple tickets or fares. This is a significant improvement in cost and convenience for passengers whose journey requires multiple bus operators. A fully integrated transport system in North Wales requires people to be able to use one ticket for all of their travel, regardless of mode, or a contactless system that ensures passengers achieve best value fare for their journey.
Park and ride, and park and share	IN5	Any new park and ride schemes should first seek to encourage the whole journey to be undertaken by sustainable means, should be sited to reduce private vehicle mileage, and to be located at a place that can be served by public transport services with minimal impact.	Facilities such as park and ride, or park and share, are intended to intercept car trips in a manner that supports reducing congestion and minimising the impacts of parking at key destinations such as shopping centres, whilst reducing car mileage. For example, park and ride in Eryri utilising the Sherpa'r bus services can play a key role in reducing vehicle access to the National Park and reducing the impact of cars on the natural environment.
	IN6	Consideration for strategic park and share sites should be included in the Strategic Development Plan.	Park and share car parks are locations where people can meet, leave one car and share another for an onward journey. They can be of greater value in rural areas for longer onward journeys. Park and share car parks currently exist at Gaerwen and Llanfairpwll, on Ynys Môn. They should be considered for other locations, especially where it is known that informal car sharing already takes place.
Ports	PF1	The Corporate Joint Committee will work with partners to support the growth of our ports and nearby development sites in North Wales, recognising their role as a catalyst for co-location of manufacturing, energy, leisure distribution and tourism. In particular we will prioritise sustainable transport connections to the Anglesey Freeport and ports at Holyhead and Mostyn and support their plans for decarbonisation	The Port of Holyhead is identified by Future Wales as a Strategic Gateway for international connectivity. The creation of a Freeport site on Ynys Môn, one of two in Wales, will further enhance Holyhead's role as an international gateway. This will play an important role in strengthening the North Wales economy and creating jobs for local people, but there may be further implications of increased freight movements in North Wales. The Port of Mostyn also generates freight traffic, with much of its business now dedicated to the offshore renewable energy sector.
	PF2	The Corporate Joint Committee will work with partners to identify vehicle access improvements at Holyhead Port. This should improve access to the port for all vehicles, including freight, but also improve sustainable access to both the port and rail station.	Highway infrastructure used by vehicles accessing and egressing the port is constrained, notably the London Road/Black Bridge connection from the A55. As this particularly impacts HGVs using the port, there are significant impacts on the local environmental, and the journey time and reliability of freight movement is affected. By improving access to the port, there will be more opportunities for workers and visitors to get around more sustainably, whilst giving businesses more certainty about their operations and deliveries.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Road freight	PF3	The Corporate Joint Committee will work with partners to enhance facilities for HGV drivers, particularly on the approach to Holyhead port.	Highway infrastructure used by vehicles accessing and egressing the port is constrained, notably the London Road/Black Bridge connection from the A55. As this particularly impacts HGVs using the port, there are significant impacts on the local environmental, and the journey time and reliability of freight movement is affected. By improving access to the port, there will be more opportunities for workers and visitors to get around more sustainably, whilst giving businesses more certainty about their operations and deliveries.
Low emission HGVs	PF4	The Corporate Joint Committee will work with partners to seek opportunities to complement the development of hydrogen hubs in North Wales by supporting a shift to hydrogen fuels for freight operators in the region.	There are currently no facilities in North Wales that would support hauliers in the region who are seeking to switch to low emission vehicles. Supporting hauliers to make this switch would reduce the local impact of HGVs in North Wales. Menter Mon are progressing work to develop a Hydrogen Hub in Holyhead. This is proposed as a facility for the supply of hydrogen for transport. Holyhead is an excellent site for a production facility as it is a busy transport hub with proximity to renewable energy sources. There are also proposals for hydrogen production at Deeside.
Local deliveries	PF5	The Corporate Joint Committee will work with partners to identify opportunities for the electrification of vehicles for local deliveries.	We all rely on day-to-day deliveries to local areas, including those to our homes, places of work and town centre businesses. Those deliveries have resulted from an increase in online retail. There is a local environmental impact caused by emissions from, and size of, delivery vehicles. Helping shift to ultra-low or zero emissions vehicles will reduce the impacts of local deliveries on our climate, benefit air quality and reduce noise pollution.
	PF6	The Corporate Joint Committee will work with partners to identify solutions to the local impacts of HGV movements. This includes the development of a network of freight consolidation centre should it be demonstrated that one serving North Wales is economically viable.	Freight Consolidation Centres are distribution centres situated close to a town centre, shopping centre or construction sites. A number of loads are dropped at the centre to be consolidated onto one lorry for transfer to their final destination. This could potentially reduce congestion and the levels of HGV traffic in the town centre.
	PF7	The Strategic Development Plan should consider land requirements for a network of freight consolidation centres.	
	PF8	The Corporate Joint Committee will work with partners and the distribution sector to identify innovative solutions to reducing the environmental impact of local deliveries.	Other measures that can help to reduce the impact of local deliveries on communities, include e-cargo bikes, area delivery and servicing plans, micro-consolidation centres, and delivery lockers at key locations such as transport and/or mobility hubs.
Rail freight	PF9	The Corporate Joint Committee will work with partners in the rail industry to support a shift to rail for freight movement, including rail based light logistics.	There is a lot of potential for reducing the impact of freight on our roads, urban areas and natural environment through rail freight and logistics networks in North Wales, with capacity for a significant increase in the volume of freight carried on the North Wales Main Line. The desired service levels set out in our rail ambitions includes a freight path each hour. On the Wrexham-Liverpool Line , Padeswood Sidings creates a significant barrier to increased freight movement, as well as enhanced passenger services. Our rail ambitions will facilitate an increase in freight movement.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Maintenance	RS1	The Corporate Joint Committee will work with partners to secure adequate funding for surfacing and structure maintenance that ensures the ongoing operation and resilience of existing highway assets.	Local authorities are responsible for maintaining local roads, while the Welsh Government oversees motorways and trunk roads. The most important thing that can be done to support the resilience of the local highway network in North Wales is keep our roads and streets maintained to a good standard, recognising local authority budget constraints.
	RS2	The Corporate Joint Committee will work with partners to secure funding to adapt the existing road infrastructure to better cope with climate change and enhancing biodiversity.	If the highway network is to continue to be operational in the future, local highway authorities need to be sufficiently resourced to respond to the challenges of climate change and flood risk from extreme weather events, which requires ongoing drainage maintenance and improvements.
Road safety	RS3	The Corporate Joint Committee is supportive of Welsh Government's Vision Zero approach to road safety and will work with partners to secure adequate funding for road safety measures across North Wales	Road safety is a crucial consideration for the management of the highway network. The Welsh Government consulted on a Vision Zero approach to road safety. This has the long-term goal for a road traffic system, which is eventually free from death and serious injury, based on a guiding 'moral' principle to treat road deaths as unacceptable and avoidable, rather than accidents which we should tolerate. It involves an important shift from trying to prevent all collisions to preventing death and mitigating serious injury in road traffic collisions.
	RS4	The approach to road safety will include delivery of highway improvement schemes that increase safety or perceptions of safety for all road users, and continuing programmes of education aimed at encouraging safer use of the highway and transport networks	
Public car parking in towns and cities	RS5	The role of parking charges and controls will be considered in seeking to manage the demand for parking and discourage unnecessary single-occupancy car use.	The local authorities in North Wales manage and operate a range of public car parks that serve the town and city centres in our region. The amount of parking and the charge for parking is determined by the local authorities who must consider the balance between the amount of parking required to support local businesses, encouraging a shift to more sustainable travel, and the operational cost of the parking service. Local authorities have to develop an integrated strategy on parking to support the overall transport and locational policies of their local development plans. Local authorities should consider parking issues on a joint basis with neighbouring authorities. Parking standards should be used with flexibility, seeking lower levels of parking to support the development of high-quality places. Local authorities should implement charging policies for both on-street and off-street parking, where they have control, to align with their local planning policies and promote the uptake of electric vehicles.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
	RS6	The Corporate Joint Committee will work with partners to explore options for the reallocation of existing road and car parking space in our key towns, bus stations and depots to enhance the local environment, create more attractive spaces for people to dwell, and make it easier for people to walk and cycle.	Provision of car parking can sometimes dominate our towns and cities, with car parks and on-street parking occupying large amounts of space. This is space could sometimes be better used to enhance placemaking and improve the local environment. The Placemaking Wales Charter emphasises the importance of creating well-designed, sustainable, and inclusive places. It encourages local authorities and developers to consider the broader impacts of car parking and to prioritise placemaking principles in town planning. Transforming underutilised parking areas or changing the way people access our places by car could see more spaces come into better community use as parks or gardens, which can enhance urban biodiversity, provide recreational spaces, and improve air quality. Reducing on-street parking can create more pedestrian-friendly areas, encouraging walking and cycling, which can boost local businesses and create a more vibrant community. By rethinking how car parking is integrated into our towns and cities in North Wales, we can create opportunities to benefit our local environments, promote sustainable travel, and create more attractive and functional public spaces.
Low emission vehicles	RS7	The Corporate Joint Committee will support the transition to electric vehicles in North Wales by ensuring that fair and equitable charging infrastructure is available in urban areas and help facilitate private or community-led installation in rural areas	Across North Wales there is increasing provision of the infrastructure and support for those drivers seeking a switch to plug-in vehicles. This is increasingly important, particularly in rural and remote areas where residents often have less choice about how they travel, making private vehicle use a necessity for many journeys
	RS8	Where possible, opportunities will be sought to unify EV charger providers – or the apps and memberships required - across North Wales to make EV charging more convenient	
	RS9	The Corporate Joint Committee will work with partners to develop a comprehensive communications campaign to encourage EVBuptake, learning from best practice	Across North Wales there is increasing provision of the infrastructure and support for those drivers seeking a switch to plug-in vehicles. This is increasingly important, particularly in rural and remote areas where residents often have less choice about how they travel, making private vehicle use a necessity for many journeys.
	RS10	The Corporate Joint Committee and partners will work with the Distribution Network Operator to seek opportunities to enhance grid capacity in locations where there is a barrier to EV charger roll-out. This should also be a key consideration of the Strategic Development Plan when identifying new developments.	Another important part of facilitating the shift to zero emission vehicles is changing residents' mindsets, and addressing some of the barriers or perceived barriers to changing vehicle, such as purchase cost, range anxiety, lack of charging infrastructure, charging time, and general uncertainty.
	RS11	The Strategic Development Plan and Local Development Plans should mandate that new residential and non-residential developments provide sufficient electric vehicle charging points to meet future demand and incentivise electric vehicle uptake.	To ensure that low emission vehicle use is increasingly convenient in the future, it is vital that new homes are built with adequate provision to support residents who choose to drive a plug-in vehicle.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Club cars and car sharing	RS12	Opportunities will be sought to increase the number of car clubs in North Wales through joint working with car club providers, including community car club providers in urban and rural areas; and at stations, in workplaces and at mobility hubs.	For drivers who do not own a car, car clubs can provide access to a car to make those journeys that are not possible by public transport. Car clubs support a reduction in car ownership levels, providing an option for people who do not use their car often, or who may no longer need a second car. Lower car ownership reduces the number of trips by car and increases the number of trips made by other modes. In more urban areas, there are opportunities for car clubs to be located at railway stations, workplaces and mobility hubs, allowing people access to a car for a journey or onward part of a journey that may not be possible by more sustainable means. There are a number of car clubs in North Wales such as the Ogwen Valley (organised by Partneriaeth Ogwen), in rural Gwynedd (Arloesi Gwynedd Wledig), and in south Denbighshire (run by Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych). These examples from rural areas show that car clubs can be effective.
	RS13	The travel planning process should be used to encourage care share for commuting.	Another significant opportunity to reduce the number of miles driven by private cars is increasing car sharing, and the development of park and share sites. By sharing journeys for all or part of their journey, travellers can reduce the cost of car travel, reduce vehicle mileage, and reduce localised congestion. Minimising the number of people driving on their own to work can be supported through an increased number of car sharing schemes. Employers, via their travel plans, have a role to play in promoting and facilitating car sharing. Employers should be encouraged to promote and co-ordinate these schemes and incentivise those choosing to travel in multi-occupancy vehicles.
Surface access to aviation	AV1	The Corporate Joint Committee will support enhancements to surface access to domestic and international airports, focusing on improving public transport services	Access to airports is an important issue for people in North Wales for three main reasons: • Connecting businesses to international clients and markets • Connecting international visitors to North Wales attractions • Access to international leisure opportunities for residents We want to see sustainable travel connections between North Wales and nearby airports that are attractive to residents, businesses, and international visitors to our region. We recognise that if we are to maximise the economic activity and tourist potential of North Wales it is important that we have convenient, attractive and reliable connections to key airports serving our region. This includes opportunities for bus, coach and rail travel with more accessible, reliable and regular services connecting our key communities to regional airports.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
Digital connectivity	DC1	Opportunities should be sought to work with communities and businesses to promote and facilitate remote working hubs.	Opportunities for remote working have increased in importance significantly since the Covid pandemic, have reduced the number of people that commute during the peaks, and have reduced the number of times that some people commute each week. This positive impact could be increased through the availability of remote working hubs in communities. These hubs provide a professional environment with amenities such as high-speed internet, meeting rooms, and collaborative spaces. Two examples in North Wales of different scales that all local authorities and private sector providers could consider include: • M-SParc: Located in Bangor and Pwllheli, offering modern facilities as part of the Menai Science Park. • Costigan's: Situated in Rhyl, providing a coworking space in partnership with Denbighshire County Council
	DC2	Digital literacy training and education should be widely available to assist North Wales residents to get online and find the information they need to make sustainable travel choices.	We all have an important role to play in informing people about the choices that are available for travel for each journey. That can include operator, Transport for Wales and Traveline Cymru websites and mobile apps for journey planning, as well as local authority information available online about community transport and other local services. It is vital that residents have the opportunity to improve their digital literacy, so they know where to access the information they need to help make travel choices. The digital literacy of people as well as businesses and service providers is also important to helping reduce the need to travel. For example, education, healthcare and other service providers can work to facilitate remote access to information and appointments to avoid unnecessary trips.
	DC3	A partnership approach will be taken to rolling out digital and real time information about public transport services, prioritising digital displays at key transport interchanges, and working towards real time information at bus stops across North Wales	Digital connectivity is also key to providing journey information to public transport passengers as they travel. Real time information provides up to date information to passengers, giving people more confidence to travel by bus or rail. Working with service and station operators including Transport for Wales and Network Rail, we want to see improved Wi-Fi for passengers on bus and rail services as well as at transport interchanges, to make it easier and more attractive for people to find their way around and improve the travel experience.
Transit-oriented development	LU1	The Corporate Joint Committee supports the principal of Transit-Orientated Development for new developments in North Wales.	If we are to encourage people that live or work in new developments to travel sustainably, it is crucial that sustainable transport is a key consideration in development planning. Mixed-use developments should combine residential, commercial and recreational spaces within easy walking distances of bus and rail stations. Building more homes nearer to stations will increase accessibility and reduce the reliance on the private car. This must be supported by wider policies and interventions involved in enhancing the frequency, reliability, and coverage of public transport services to make them a viable alternative to car travel, and making our roads, streets and public spaces to feel safe and convenient for walking, cycling and wheeling.

Focus Area	Policy No.	Policy	Further description/explanation
	LU2	The Sustainable Transport Hierarchy will be used to help ensure developments support walking and cycling, public transport and ultra-low emissions vehicles over other private motor vehicles	The Strategic Development Plan will set out proposals for progressing strategic regional areas for growth sites in North Wales including key employment sites at the Anglesey Freeport, Wylfa, and the Flintshire and Wrexham Investment Zone. It is important that the transport related policies in this Regional Transport Plan are considered and consistent with the emerging spatial planning at a regional level in North Wales to help join up transport, land use planning and economic development.
	LU3	Sustainable transport connections to key areas for future growth and economic activity will be introduced	
Breaking the dependency on the private car through sustainable development	LU4	Developments should only be supported where they promote active travel connectivity through safeguarding, enhancing and expanding on the Active Travel Network Maps.	To ensure that the right infrastructure is included in proposals for new developments it is vital that good quality, attractive, convenient, and safe walking and cycling routes are considered as part of any proposals. That will help reduce the reliance on the private car for short trips, and make active travel the preferred choice for accessing local facilities and services.
	LU5	Development should be encouraged close to public transport facilities, and developments should be designed to help facilitate and improve public transport connectivity in both urban and rural areas.	Building on the principles of transit-oriented development it is also crucial that new developments are served by convenient and attractive public transport services. This is most effective when a development is located close to rail station or can be served by an existing bus service.
	LU6	The Corporate Joint Committee supports reducing the parking standards for new developments (as required by the Welsh Government), particularly in urban areas where we will be actively improving sustainable transport alternatives.	It is crucial that new developments do not encourage unnecessary car use. Developments should be served by an appropriate level of parking provision and seek to reduce reliance on the private car, in combination with provision of active travel and public transport alternatives.

Appendix A – Internationally Important Sites

Table 18 - Internationally important sites within the study area

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Ramsar Sites			
The Dee Estuary (Wales)	6636.01	Flintshire, Denbighshire	Designated for extensive intertidal mud and sand flats (20 km by 9 km) with large expanses of saltmarsh towards the head of the estuary; Breeding colony of Natterjack toad (*Bufo calamita*) present; Supports 20,000 or more waterbirds regularly; and Supports 1% of the individuals of the species/subspecies redshank (*Tringa tetanus*), shelduck (*Tadorna tadornaI*), teal (*Anas crecca*), pintail (*Anas acuta*), oystercatcher (*Haematopus ostralegus*), grey plover (*Pluvialis squatarola*), knot (*Calidris canutus islandica*), dunlin (*Calidris alpina*), black-tailed godwit (*Limosa limosa*), bartailed godwit (*Limosa lapponica*), and curlew (*Numenius arquata*) regularly.[26]
Midland Meres & Mosses Phase 2 (Wales)	772.21	Wrexham	The site comprises a diverse range of habitats from open water to raised bog; Supports a number of rare species of plants associated with wetlands, including the nationally scarce cowbane (*Cicuta virosaI)* and, elongated sedge (*Carex elongate*). Also present are the nationally scarce bryophytes (*Dicranum affine*) and (*Sphagnum pulchrum*). Also supports an assemblage of invertebrates including several rare species. There are 16 species of British Red Data Book insect listed for this site including the following endangered species: the moth (*Glyphipteryx lathamella)*, the caddisfly (*Hagenella clathrataI)* and the sawfly (*Trichiosoma vitellinae*).[27]
Corsydd Môn a Llyn / Anglesey and Llyn Fens	626.08	Isle of Anglesey, Gwynedd	The site supports a suite of base-rich, calcareous fens which is a rare habitat type within the United Kingdom's biogeographical zone. The site supports a diverse flora and fauna with associated rare species and is of special value for maintaining the genetic and ecological diversity of the region. Noteworthy flora include orchids such as *Dactylorhiza traunsteineri* and *Eriophorum gracile* and slender stonewort (*Nitella tenuissima*). Noteworthy fauna include otter (*Lutra lutra*), and invertebrates such as ground beetle (*Chlaenius tristis*), fly species *Asilus crabroniformis* and *Stratiomys chamaeleon* and leech species *Hirudo medicinalis*[28].

[26] https://naturalresources.wales/media/626250/RAMSAR_UK11082_Citation_EN001.pdf

[27] https://jncc.gov.uk/jncc-assets/RIS/UK11080.pdf

[28] RAMSAR_UK14005_Citation_EN001 (naturalresources.wales)

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Llyn Tegid	481.40	Gwynedd	Largest natural lake in Wales, lying deep in a formerly glaciated trough. Plant species growing in or beside the lake are mudwort (*Limosa aquatica*), six-stamened waterwort (*Elatine hexandra*), water sedge (*Carex aquatilis*) and floating water plantain (*Luronium natans*), all of which are scarce in Britain. The latter species is regarded as vulnerable on a global scale. This site is also one of only six sites in Britain for the whitefish or gwyniad (*Coregonus lavaretus*); the Welsh population of this fish is genetically distinct. Llyn Tegid is also an unusual habitat for the normally riverine fish grayling (*Thymallus thymallus*). The Nationally Rare glutinous snail (*Myxas glutinosa*) has been rediscovered in the shallow gravels of the lake shore.[29]
Cors Fochno and Dyfi	402.46	Gwynedd	The site contains the largest expanse of primary raised mire in lowland Britain; the largest estuarine raised mire, and third-largest `active` raised mire in Britain[30].
Llyn Idwal	13.56	Gwynedd	A small, shallow, oligotrophic corrie lake. The semi-circular rock basin (or cwm) containing the lake is one of the finest examples in Snowdonia. Species-rich plant community, including almost all of the species typical of oligotrophic waters in Britain. Notable species include *Elatine hexandra* and *Subularia aquatica* (both nationally scarce) and *Pilularia globulifera* (vulnerable at a European level)[31].
The Dee Estuary (England) Ramsar	12.23	Flintshire, Denbighshire	Refer to The Dee Estuary (Wales) Ramsar description for qualifying features as they are the same.
Special Area of Conservation (SAC)			
Migneint-Arenig-Dduallt	19968.32	Conwy, Gwynedd	Annex I habitats are European dry heath and blanket bogs. Upland heath is predominantly *Calluna vulgaris – Vaccinium myrtillus* heath. Another form the Calluna – Vaccinium– Sphagnum heath supports the Red Data Book liverwort *Gymnocolea acutiloba*[32].
Eryri / Snowdonia	19736.23	Gwynedd, Conwy	Annex I habitats include alpine pioneer formations of the *Caricion colorisatrofuscae*, blanket bog, hard-water springs depositing lime and species-rich Nardus grassland on siliceous substrates in mountain areas. Annex II species are slender green feather-moss (*Drepanocladus vernicosus*) and floating water-plantain (*Luronium natans*)[33].

[29] RAMSAR_UK14008_Citation_EN001 (naturalresources.wales)

[30] RAMSAR_UK14004_Citation_EN001 (naturalresources.wales)

[31] RAMSAR_UK14007_Citation_EN001 (naturalresources.wales)

[32] Microsoft Word - Migneint-Arenig-Dduallt.doc (naturalresources.wales)

[33] Microsoft Word - Eryri - Snowdonia.doc (naturalresources.wales)

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Berwyn a Mynyddoedd De Clwyd / Berwyn and South Clwyd Mountains	17340.46	Gwynedd, Denbighshire, Flintshire, Wrexham	Annex I habitats are European dry heaths, and blanket bogs[34].
Dee Estuary / Aber Dyfrdwy (Wales)	6215.32	Flintshire, Denbighshire	Annex I habitats present are estuaries, mudflats and sandflats not covered by seawater at low tide, annual vegetation of drift lines, vegetated sea cliffs of the Atlantic and Baltic coasts, Salicornia and other annuals colonising mud and sand, Atlantic salt meadows (*glauco-puccinellietalia maritimae*), embryonic shifting dunes, shifting dunes along the shoreline with ammophila arenaria ("white dunes"), fixed dunes with herbaceous vegetation ("grey dunes"), and humid dune slacks. Annex II species are sea lamprey (*Petromyzon marinus*), river lamprey (*Lampetra fluviatilis*), and petalwort (*Petalophyllum ralfsii*)[35].
Pen Llyn a'r Sarnau / Lleyn Peninsula and the Sarnau	4757.23	Gwynedd	Annex I habitats include sandbanks which are slightly covered by sea water all the time, estuaries, coastal lagoons, reefs, large shallow inlets and bays. Annex II species are bottlenose dolphin *Tursiops truncates*, otter, and grey seal *Halichoerus grypus*[36].
Cadair Idris	3784.63	Gwynedd	Annex I habitats are oligotrophic to mesotrophic standing waters with vegetation of the *Littorelletea uniflorae* and/or of the Isoëto Nanojuncetea, siliceous scree of the montane to snow levels (*Androsacetalia alpinae* and *Galeopsietalia ladani*), calcareous rocky slopes with chasmophytic vegetation, and siliceous rocky slopes with chasmophytic vegetation. Annex II species are marsh fritillary butterfly *Euphydryas (Eurodryas, Hypodryas) aurinia* and slender green feather-moss *Drepanocladus (Hamatocaulis) vernicosus*[37].
Rhinog	3144.78	Gwynedd	Annex I habitat are European dry heaths and old sessile oak woods with Ilex and Blechnum in the British Isles. Annex II species is floating water-plantain[38].

[34] _ Microsoft Word - Berwyn a Mynyddoedd De Clwyd - Berwyn and South Clwyd Moun... (naturalresources.wales)

[35] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030131

[36] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0013117

[37] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030104

[38] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0012945

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Y Fenai a Bae Conwy / Menai Strait and Conwy Bay	2829.48	Gwynedd, Isle of Anglesey, Conwy	Annex I habitats are sandbanks which are slightly covered by sea water all the time, mudflats and sandflats not covered by seawater at low tide, and reefs[39].
Coedydd Derw a Safleoedd Ystlumod Meirion / Meirionnydd Oakwoods and Bat Sites	2813.02	Gwyned	Annex I habitats include old sessile oak woods, and alluvial forest with an extensive area of alder Alnus glutinosa Annex II species are lesser horseshoe bat (*Rhinolophus hipposideros*). The site includes most of the known maternity roosts in Meirionnydd and some hibernacula and comprises the centre of distribution for lesser horseshoe bats[40].
Y Twyni o Abermenai i Aberffraw / Abermenai to Aberffraw Dunes	1832.84	Gwynedd, Isle of Anglesey	Annex I habitats are embryonic shifting dunes, white dunes, grey dunes, dunes with Salix repens ssp. argentea (*Salicion arenariae*) and humid dune slacks. Annex II species are petalwort and shore dock (*Rumex rupestris*)[41].
River Dee and Bala Lake / Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid (Wales)	1148.72	Denbighshire, Gwynedd, Flintshire, Wrexham	Annex I habitat are water courses of plain to montane levels with the Ranunculion fluitantis and Callitricho-Batrachion vegetation. Annex II species include Atlantic salmon (*Salmo salar*) and floating water-plantain[42].

[39] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030202

[40] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0014789

[41] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0020021

[42] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030252

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Morfa Harlech a Morfa Dyffryn	1060.50	Gwynedd	Annex I habitats are embryonic shifting dunes, white dunes, dunes with Salix repens ssp. argentea (*Salicion arenariae*) and humid dune slacks. Annex II species is petalwort[43].
Clogwyni Pen Llyn / Seacliffs of Lleyn	1048.82	Gwynedd	Annex I habitats are vegetated sea cliffs of the Atlantic and Baltic coasts. An important feature of the site is that the cliffs are southfacing and the additional solar gain makes them very good for invertebrates, including some threatened and scarce species[44].
Glannau Mon: Cors heli / Anglesey Coast: Saltmarsh	959.18	Isle of Anglesey	Annex I habitats are salicornia spp. and other annuals colonizing mud and sand, and Atlantic salt meadows (Glauco-Puccinellietalia maritimae)[45].
Fenn's, Whixall, Bettisfield, Wem and Cadney Mosses (Wales)	690.27	Wrexham	Annex I habitats is active raised bogs. Mire vegetation includes *Sphagnum papillosum*, *Sphagnum magellanicum*, *Sphagnum pulchrum*, all three British species of sundew (*Drosera spp*.), cranberry (*Vaccinium oxycoccos*), bog asphodel (*Narthecium ossifragum*), royal fern (*Osmunda regalis*), white beak-sedge (*Rhynchospora alba*) and bogrosemary (*Andromeda polifolia*), together with the nationally scarce moss (*Dicranum affine*). Over 1,700 invertebrate species have been recorded here, including 29 nationally rare Red Data Book species[46].
Halkyn Mountain / Mynydd Helygain	609.97	Flintshire	Annex I habitats are Calaminarian grasslands of the *Violetalia calaminariae*. Annex II species are great crested newt (*Triturus cristatus*) where they breed in abandoned quarry workings and various other waterbodies across the site[47].

[43] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030049

[44] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030271

[45] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0020025

[46] https://naturalresources.wales/media/672011/fenns-and-whixhall-wes-english.pdf

[47] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030163

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Corsydd Mon / Anglesey Fens	467.34	Isle of Anglesey	Annex I habitats include hard oligo-mesotrophic waters with benthic vegetation of *Chara spp*, calcareous fens with *Cladium mariscus* and species of the *Caricion davallianae,* alkaline fens, Northern Atlantic wet heaths with *Erica tetralix* and Molinia meadows on calcareous, peaty or clayey-silt-laden soils (*Molinion caeruleae*) Annex II include Geyer's whorl snail (*Vertigo geyeri*), southern damselfly (*Coenagrion mercurial*) and marsh fritillary butterfly (*euphydryas (Eurodryas, Hypodryas) aurinia*)[48].
Glannau Ynys Gybi / Holy Island Coast	459.33	Isle of Anglesey	Annex I habitats are vegetated sea cliffs of the Atlantic and Baltic coasts and European dry heaths. The dry heathland is associated with small areas of wet heath and forms part of a complete zonation from maritime grassland through maritime heath to inland heath to inland heath with bracken (*Pteridium aquilinum*) to bramble (*Rubus fruticosus*) scrub. The heath is an important locus for spotted rock-rose (*Tuberaria guttata*)[49].
Coedydd Aber	346.02	Conwy, Gwynedd	Annex I habitat is old sessile oak woods with Ilex and Blechnum in the British Isles. Canopy consists of sessile oak (*Quercus petraea*) and downy birch (*Betula pubescens*), with intricate transitions to ash (Fraxinus excelsior), and alder (Alnus glutinosa) woodlands. Diverse ground flora present with rare mosses *Fissidens rufulus* and *Philonotis rigida*, and the lichens *Degelia plumbea* and *Lobaria amplissima*. The site is also important for its breeding bird assemblage[50].
Great Orme's Head / Pen y Gogarth	302.78	Conwy	Annex I habitats are European dry heath with a small area limestone pavements and semi-natural dry grasslands and scrubland facies on calcareous substrates (*Festuco-Brometalia*). Grassland consists of *Xerobromion* grassland type which is one of only three selected sites in the UK where this occurs[51].
Afon Eden - Cors Goch Trawsfynydd	284.65	Gwynedd	Annex II species are freshwater pearl mussel (*Margaritifera margaritifera*), and floating water-plantain[52].

[48] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0012884

[49] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0013046

[50] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030118

[51] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0014788

[52] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030075

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Corsydd Llyn / Lleyn Fens	283.83	Gwynedd	Annex I habitat is alkaline fens. Annex II species is Desmoulin's whorl snail (*Vertigo moulinsiana*). They occur in stands of great-fen sedge (*Cladium mariscus*) in calcareous fen and is the only locality known for the species in Wales[53].
Deeside and Buckley Newt sites	207.12	Flintshire	Annex II species is great crested newt. Waterbodies created by the extraction of clay, sand and coal, as well as for agricultural purposes, provide breeding habitat for one of the largest populations of great crested newt in Great Britain. The site also supports considerable numbers of all the widespread amphibian species[54].
Glynllifon	188.77	Gwynedd	Annex II species is lesser horseshoe bat. A maternity and hibernation site comprises 6% of the UK population[55].
Alyn Valley Woods / Coedwigoedd Dyffryn Alun	168.46	Denbighshire, Flintshire	Annex I habitats are Tilio-Acerion forests of slopes, screes, and ravines. Rare or distinctive species include herb Paris (*Paris quadrifolia*), stinking hellebore (*Helleborus foetidus*), green-flowered helleborine (*Epipactis phyllanthes*), toothwort (*Lathraea squamaria*) and spurge laurel (*Daphne laureola*). The site also holds the region's largest population of wayfaring tree (*Viburnum lantana*)[56].
Corsydd Eifionydd / Eifionydd Fens	144.54	Gwynedd	Annex I habitats are transition mires and quaking bogs. Annex II species are marsh fritillary butterfly and slender green feather-moss[57].

[53] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030187

[54] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030132

[55] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0012661

[56] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030078

[57] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030121

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Coedwigoedd Penrhyn Creuddyn / Creuddyn Peninsula Woods	118.77	Conwy	Annex I habitats are Tilio-Acerion forests of slopes, screes, and ravines. The canopy is primarily of ash and sycamore (*Acer pseudoplatanus*), with a calcicolous understorey and ground flora. Characteristic species include dog's mercury (*Mercurialis perennis*), hart's-tongue (*Phyllitis scolopendrium*) and spurge laurel (*Daphne laureola*). Yew (*Taxus baccata*) dominates locally, and there are gradations to oak woodland. In places there are mosaics with rich calcareous grassland containing many rare species[58].
Afon Gwyrfai a Llyn Cwellyn	114.20	Gwynedd	Annex I habitats are oligotrophic to mesotrophic standing waters with vegetation of the Littorelletea uniflorae and/or of the Isoëto-Nanojuncetea and water courses of plain to montane levels with the Ranunculion fluitantis and Callitricho-Batrachion vegetation. Annex II species are Atlantic salmon and floating water plantain[59].
Coedwigoedd Dyffryn Elwy / Elwy Valley Woods	82.69	Conwy, Denbigshire	Annex I habitats are Tilio-Acerion forests of slopes, screes, and ravines. The canopy is quite varied: ash is the commonest tree, but there is also occasional small-leaved lime Tilia cordata and wild service-tree (*Sorbus torminalis*). There is a rich, calcicolous understorey and ground flora, and rare bryophytes include *Bryum canariense*, *Cololejeunea rossettiana*, *Plagiochila britannica*, *Platydictya confervoides* and *Isothecium striatulum*[60].
Johnstown Newt Sites	69.72	Wrexham	Annex II species is great crested newt. One of the largest populations in the UK and Breeding sites are provided in part by a mining subsidence pool, and natural water-filled hollows on clay[61].
Bae Cemlyn / Cemlyn Bay	43.45	Isle of Anglesey	Annex I habitat is coastal lagoon. Cemlyn lagoon supports a relatively diverse set of species, several of which are specific to lagoons, including the bryozoan (*Conopeum seurati*), the lagoon cockle (*Cerastoderma glaucum*) and the lagoonal mud-snail (*Ventrosia ventrose*). Cemlyn lagoon is also the only site in Wales where the lagoonal isopod (*Idotea chelipes*) has been recorded. A number of uncommon plant species are found within the lagoon, including the brackish water-crowfoot (*Ranunculus baudotii*) and beaked tasselweed (*Ruppia maritima*).

[58] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030124

[59] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030046

[60] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030146

[61] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030173

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Mwyngloddiau Fforest Gwydir / Gwydyr Forest Mines	39.78	Conwy	Annex I habitats are Calaminarian grasslands of the Violetalia calaminariae. The site is notable for the local frequency of the near-endemic moss *Ditrichum plumbicola*. Annex II species is lesser horseshoe bat[62].
Llyn Dinam	36.72	Isle of Anglesey	Annex I habitats are Natural eutrophic lakes with Magnopotamion- or Hydrocharition- type vegetation[63].
Llwyn	22.10	Denbighshire	Annex I habitats are Alluvial forests with alder and ash (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)[64].
Glan-traeth	14.00	Isle of Anglesey	Annex II species is great crested newt. There is a viable and large population occupying water-filled depressions that have resulted from sand extraction from the dune system[65].
Dee Estuary / Aber Dyfrdwy (England)	12.23	Denbighshire, Flintshire	Refer to The Dee Estuary / Aber Dyfrdwy (Wales) description for qualifying features as they are the same.
West Wales Marine / Gorllewin Cymru Forol	9.88	Gwynedd	Annex II species is harbour porpoise (*Phocoena phocoena*)[66].

[62] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030161

[63] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030186
[64] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030185

[65] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030042

[66] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030397

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
North Anglesey Marine / Gogledd Mon Forol	6.63	Isle of Angelsey	Annex II species is harbour porpoise[67].
River Dee and Bala Lake / Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid (England)	1.53	Denbighshire, Gwynedd, Flintshire, Wrexham	Refer to River Dee and Bala Lake / Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid (Wales) description for qualifying features as they are the same.
Fenn's, Whixall, Bettisfield, Wem and Cadney Mosses (England)	0.50	Wrexham	Refer to Fenn's, Whixall, Bettisfield, Wem and Cadney Mosses (Wales) description for qualifying features as they are the same.
Special Areas of Protection (SPA)			
Migneint-Arenig-Dduallt	19968.32	Conwy, Gwynedd	Breeding populations of hen harrier (*Circus cyaneus*), merlin (*Falco columbarius*) and peregrine (*Falco peregrinus*)[68].
Berwyn	12784.71	Denbighshire, Gwynedd, Wrexham	Breeding populations of two to three pairs of red kite (*Milvus milvus*) (over 1 % of the British population); 14 pairs of hen harrier (over 2% of the British population); 14 pairs of merlin (over 2% of the British population); and 18 pairs of peregrine (1.5%of the British population)[69].

[67] https://sac.jncc.gov.uk/site/UK0030398

[68] https://naturalresources.wales/media/672797/MigneintADd%20WES32%20plan%20English.pdf

[69] https://naturalresources.wales/media/632307/SPA_UK9013111_Register_Entry_EN001.pdf

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
The Dee Estuary (Wales)	6636.01	Flintshire, Denbighshire	Supports Annex I species of common tern (*Sterna hirundo*), and little tern (*Sterna albifrons*) during breeding season, sandwich tern (Sterna sandvicensis) on passage, and bar-tailed godwit over winter. Regularly occurring migratory species are redshank, shelduck, teal, pintail, oystercatcher, grey plover, knot, dunlin, black-tailed godwit, and curlew. Over winter, the area regularly supports 120,726 individual waterfowl (5 year peak mean 1994/951998/99) including: great crested grebe (*Podiceps cristatus*), cormorant (Phalacrocorax carbo), shelduck, wigeon (*Anas penelope*), teal, pintail, oystercatcher, grey plover, lapwing (*Vanellus vanellus*), knot, sanderling (*Calidris alba*), dunlin, black-tailed godwit, bar-tailed godwit, curlew and redshank[70].
Anglesey Terns / Morwenoliaid Ynys Môn	2620.92	Isle of Anglesey	Breeding populations of Annex I species roseate tern (*Sterna dougallii*) (5 % of the British breeding population), common tern (1.5 % of the British breeding population), Arctic tern (*Sterna paradisaea*) (2.9 % of the British breeding population), and sandwich tern (3.3 % of the British breeding population)[71].
Traeth Lafan / Lavan Sands, Conway Bay	2256.86	Conwy, Gwynedd	Qualifying species are 500 great crested grebes (*Podiceps cristatus*) (about 5% of the British population). In winter, supports oystercatcher (2% of the British wintering population), curlew (2% of the British wintering population), redshank (2% of the British wintering population), and red-breasted mergansers (*Mergus serrator*) (1% of the British wintering population)[72].
Glannau Ynys Gybi / Holy Island Coast	602.54	Isle of Anglesey	Qualifying species is chough (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*) (6.4 % of the British breeding population and 7 % of the British non-breeding population)[73].

[70] https://naturalresources.wales/media/632171/SPA_UK9013011_Register_Entry001.pdf
[71] https://naturalresources.wales/media/681970/spa-uk9013061-register-entry001.pdf

[72] https://naturalresources.wales/media/675196/spa-uk9013031-register-entry.pdf

[73] https://naturalresources.wales/media/632245/SPA_UK9013101_Register_Entry_EN001.pdf

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Glannau Aberdaron ac Ynys Enlli / Aberdaron Coast and Bardsey Island	507.49	Gwynedd	Annex I breeding population of chough (3.5 % of the British breeding population and 3.5% of the British non-breeding population over winter). Regularly occurring migratory species is manx shearwater (*Puffinus puffinus*) during the breeding season[74].
Dyfi Estuary / Aber Dyfi	422.71	Gwynedd	Supports Annex I Greenland white-fronted goose (*Anser albifrons flavirostris*) (1% of the British wintering population)[75].
Mynydd Cilan, Trwyn y Wylfa ac Ynysoedd Sant Tudwal	369.37	Gwynedd	Supports Annex I species chough (2.6 % of the British breeding population and 2.6% of the wintering British population)[76].
Liverpool Bay / Bae Lerpwl (Wales)	277.03	Conwy, Denbighshire, Isle of Anglesey, Gwynedd, Flintshire	Supports Annex I species little tern (6.8% of the British breeding population), common tern (1.8% of the British breeding population), red-throated diver (*Gavia stellata*) (6.89% of the British wintering population) and little gull (*Hydrocoloeus minutus*). Regularly occurring migratory species is common scoter (*Melanitta nigra*) over winter (at least 10.31% of the wintering northwest Europe population)[77].
Craig yr Aderyn (Bird's Rock)	89.43	Gwynedd	Supports Annex I species chough (1.8 % of the British breeding population and 8% of the wintering British population)[78].

[74] https://naturalresources.wales/media/632399/SPA_UK9013121_Register_Entry001.pdf

[75] https://jncc.gov.uk/jncc-assets/SPA-N2K/UK9020284.pdf

[76] https://jncc.gov.uk/jncc-assets/SPA-N2K/UK9020282.pdf

[77] https://naturalresources.wales/media/683488/spa-uk9020294-register-entry001.pdf

[78] https://naturalresources.wales/media/632719/SPA_UK9020283_Register_Entry001.pdf

Site name	Site area (ha)	Representative local authority	Description
Ynys Seiriol / Puffin Island	31.09	Isle of Anglesey	Supports regularly occurring migratory species cormorants (1.35% of the northwest European breeding population)[79].
The Dee Estuary (England)	12.23	Flintshire, Denbighshire	Refer to The Dee Estuary (Wales) description for qualifying features as they are the same.
Northern Cardigan Bay / Gogledd Bae Ceredigion	1.41	Gwynedd	Supports Annex I over winter population of red-throated diver (7% of the British wintering population)[80].

[79] https://naturalresources.wales/media/632762/SPA_UK9020285_Register_Entry001.pdf

[80] https://naturalresources.wales/media/681974/spa-uk9020327-register-entry001.pdf

Appendix A – Buffer Zones

Table 19: Buffer zones based on NFD's HRA

Receptor	Narrative	Buffer zone
Ramsar and SACs where bats (and birds) are not a qualifying feature	Effects in this category (beyond the obvious direct land-take) are primarily to do with hydrological effects on wetland habitat and potential effects of air quality changes, such as nitrogen deposition. Although the latter can occur over greater distances, especially where the habitat is particularly sensitive to nutrient enrichment, significant effects (e.g. such that individual plants are adversely affected physiologically or that plant communities are altered by increased competitiveness of the more robust species present) are extremely unlikely over greater distances, owing to the dispersal of emissions in the air.	5km
SACs where lesser horseshoe bats are a qualifying feature.	Whilst lesser horseshoe bats can fly distances greater than 10km to access foraging areas, the vast majority of the feeding habitat necessary to resource a roost (i.e. the 'roost sustenance zone (RSZ)') is much closer than this. Although bats can also fly large distances from summer roosts to hibernation sites and between maternity roosts, the risks associated with exposure to any form of development (e.g. wind farms, road schemes, etc.) are much lower given that these journeys tend to be taken less frequently than nightly foraging routes in the RSZs. The SACs which this would be relevant to are: Meirionnydd Oakwoods and Bat Sites; Gwydyr Forest Mines; and Glynllifon.	10km
SACs where barbasetelle and greater horsehose bats are a qualifying feature	Whilst the 10 km buffer is suitable for lesser horseshoe bats, it is considered insufficient to reduce risk to greater horseshoe and barbastelle bat SAC populations given these species regularly travel significant distances (the RSZ for barbastelles is at least 6 km). Many SAC bat populations are also critically supported by surrounding habitats and a range of 'annex' roosts that are not contained within the designation.	20km
SPAs / Ramsar sites where the qualifying feature includes bird species	Certain bird species associated with SPAs and Ramsar sites (e.g. raptors, wildfowl & waders etc.) tend to readily fly greater distances as part of their foraging behaviour. Thus, birds associated with a designated site are certainly not confined to the boundaries of that location and will often fly some distance from it to feed, roost or breed. This is the basis of the concept of 'functionally-linked land' and the fact that HRAs of SPAs/ Ramsar sites need to take into account the fact that birds from the designated population will often spend time outside the boundaries of the designated area. A number of water birds are migratory, and therefore fly much greater distances between their breeding and over-wintering grounds. Whilst it is clearly not practical to account for these distances in establishing buffer zones, it is nevertheless important to consider the potential implications of RTP-facilitated development on internationally important sites even if they are located some distance away (up to 20 km), given the potential for mobile qualifying species. This is because even if a proposal site is many kilometres from a SPA/ Ramsar site boundary, it could still be located directly on the migration flight path for a SPA/ Ramsar site species. That said, migration is often carried out at height, so the risks are likely to be small (other than for airport expansion), but this potential impact will at least need to be considered at screening.	20km
SPAs where qualifying features include chough	The Welsh SPA network supports approximately 30% of the whole of the UK's population), and the fact that juvenile birds are known to disperse over particularly large distances, meant that a larger buffer was required. Evidence suggests that 98% of males disperse up to 35km from the natal site, whilst approximately 82% of females disperse up to 40km. The SPAs where this would be relevant are as follows: Holy Island Coast; Craig yr Aderyn; Mynydd Cilan; Trwyn y Wylfa ac Ynysoedd Sant Tudwal; and Aberdaron Coast and Bardsey Island.	40km

Receptor	Narrative	Buffer zone
Riverine SAC (habitat and associated species)	Riverine SACs which comprise mobile species, such as migratory fish (shad, lamprey, salmon, sea trout and eel) and otter should also be considered beyond the 5km buffer. Where otters are a primary reason for site selection, SACs only support a proportion of the habitat utilised by this species. Whilst it is recognised that SACs encompass important areas of otter habitat, this species is wide-ranging and will use feeding and breeding habitat outside of the SAC. Therefore, wherever a riverine SAC is downstream of a proposed development, potential impacts should be assessed outside of the 5km buffer (i.e. where potential developments are taking place upstream of riverine SACs, watercourses throughout the catchment which includes the SAC must be considered).	N/A
Mobile species	These are species that are interest features of European sites in their own right, but which require consideration beyond European site boundaries because they are migratory, or forage or roost etc. 'off-site', or whose populations require movement and mixing across fragmented sites (at a meta-population scale). Species that fall into this category in Wales include: • Bats: • Migratory fish - shad, sea lamprey, river lamprey, salmon, sea trout and eel • Marsh fritillary • Otter • Hen harrier • Wintering birds • Great crested newt • Sea mammals • Seabirds Therefore, internationally important sites whose qualifying features include mobile species, such as those listed above, which may be affected by policies within the RTP, irrespective of the location of the plan's proposals or whether the species would be in or out of the site when they might be affected, may need to be considered through HRA.	N/A
Typical species	Includes those that are not qualifying features of the internationally important site in their own right, but which are the typical species of a habitat which is a qualifying feature, and which are often referred to in the conservation objectives. At the strategic level of the RTP HRA it is not possible to consider them, but it may be necessary to do so in future project-level HRAs.	N/A
Functionally linked land	Refers to the role or 'function' that land or sea beyond the boundary of an internationally important site might fulfil in terms of ecologically supporting the populations for which the site was designated or classified (typically this includes waterbirds associated with SPAs as described in relation to the buffer set for birds within this table, but is also applicable to other species such as great crested newts and bats). Such land is therefore 'linked' to the internationally important site because it performs an important role in maintaining or restoring the population of qualifying species at favourable conservation status. Land which has been identified as functionally linked to an internationally important site holds the same level of protection as the internationally important sites itself, and therefore any adverse effects on such land would need to be mitigated, as appropriate. Functionally linked land may fall within buffers, but it may also lie outside. At the strategic level of the RTP HRA it is not possible to identify specific areas of functionally linked land, but the potential need to consider it in future project-level HRAs has been highlighted, where relevant, to ensure no adverse effects on site integrity.	N/A

Appendix D

HIA/EqIA Screening for Vulnerable Groups and Protected Characteristic Groups

Integrated Well-being Appraisal

Appendix D: Health and Equalities Assessment - Screening

D.1 Introduction

The Integrated Wellbeing Appraisal (IWBA) for the North Wales Regional Transport Plan (NWRTP) includes the use of a set of objectives which are applied against each of the proposed NWRTP policies (or set of policies) to identify any adverse or positive social, cultural, environmental or economic effects of implementation. Health Impact Assessment (HIA) and Equality Impact Assessment (EqIA) are integrated into the IWBA and therefore a screening exercise has been undertaken to set out the health determinants deemed of relevance to the NWRTP and also to identify vulnerable groups within the population, including protected characteristic groups (as defined by the Equality Act 2010[1]).

A Health Impact Assessment (HIA) considers how the health and well-being of a population may be affected by a proposed action, be it a policy, programme, plan, project or a change to the organisation or delivery of a public service. The approach to this health assessment screening is based on the Wales Health Impact Assessment Support Unit (WHIASU) Practical Guide to HIA[2] which sets out a framework for evaluating policies, plans and projects under broad determinants of heath and provides a checklist of vulnerable/disadvantaged groups to help in the identification of groups within a specific population that are of relevance to the plan or policy being assessed.

Health determinants

Health determinants are the factors which influence health outcomes within a population and an important step in health impact screening is to consider how the implementation of the policies within the NWRTP are likely to result in changes to health determinants which may then subsequently affect health outcomes of the population. Based on an understanding of the NWRTP and its overarching ambitions, health determinants considered relevant to the NWRTP are identified in

[1] Equality Act, 2010. Available online at: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/15/contents [Accessed 25/11/24]

[2] Welsh Health Impact Assessment Support Unit. Health Impact Assessment – A Practical Guide. Available online at: https://whiasu.publichealthnetwork.cymru/files/1415/0710/5107/HIA_Tool_Kit_V2_WEB.pdf [Accessed 25/11/24]

Table 1. These health determinants have been used within the IWBA to consider how the policies of the NWRTP may impact the health of the population.

Table 1 Health determinants of relevance to the NWRTP

Health determinant	Justification
Provision of active travel/public transport between neighbourhoods and other destinations	Use of public transport and active travel (walking, cycling and wheeling) is known to increase levels of physical activity which has beneficial effects for health and wellbeing.
Social connectedness/ access to services and opportunities	Enhanced transport networks, including public transport and active travel infrastructure, offer more convenient, accessible, and cost-effective ways to reach social infrastructure like healthcare, leisure facilities, green spaces, cultural sites, educational institutions, and employment opportunities. This not only promotes physical and mental well-being but also encourages social engagement, helping to reduce loneliness.
Air quality and noise pollution	Enhanced public transport and active travel networks and services which encourage modal shift would support reductions in emissions and reduced levels of traffic, both of which contribute to improvements in air quality and also in levels of traffic noise.

Vulnerable groups and protected characteristic groups

In addition to the identification of relevant health determinants, it is also necessary to identify population groups within the wider population who are likely to be more vulnerable to changes in those health determinants. For example, people who are experiencing socio-economic disadvantage would be more adversely affected by any increases in travel costs than people who are not experiencing socioeconomic disadvantage. The identification of vulnerable groups for the health assessment has been combined with the identification of protected characteristic groups considered in an EqIA and who may be differentially or disproportionately affected by the NWRTP policies:

- Differential effects arise where people with protected characteristics could be **affected differently** from the rest of the population, due to a particular need or sensitivity.
- Disproportionate effects arise when an impact has a **proportionately greater** effect on people with protected characteristics than the rest of the population.

Protected Characteristic Groups are used to refer to specific attributes or characteristics that are legally safeguarded against discrimination in various contexts, such as employment, education, housing, and public services. The protected characteristics or groups considered within the scope of this impact screening are listed below as defined by the Equality Act 2010:

- Age (Older people, children and young people up to the age of 18)
- Disability, including people with long-term health conditions
- Low-income households/people experiencing socio-economic disadvantage
- Pregnancy and maternity
- Race
- Religion, belief, and non-belief
- Gender Reassignments (the act of transitioning and Transgender people)
- Sexual orientation (e.g. Heterosexual, Lesbian, Gay and Bisexual)

- Sex (male/female)
- Marriage and civil partnership (although this are only applicable in relation to discrimination and employment)

For the purpose of assessing health impacts, further vulnerable groups which should be considered include:

- Certain occupational groups (e.g., HGV drivers, bus/train drivers)
- People living in rural or coastal areas

D.2 Impact screening and evidence review

This section highlights potential impacts of changes to health determinants on various vulnerable groups and protected characteristics, considering social aspects such as equality of opportunity and fostering good relations between people who share protected characteristics and those who do not.

As described in Section D.1, there is an overlap between protected characteristic groups defined by the Equalities Act 2010 and vulnerable groups identified for the HIA. Therefore, within the scope of this impact screening, both groups have been merged to eliminate repetition of assessment.

Based on available literature, data, and the stage of impact screening, it is considered the NWRTP would not have disproportionate or differential impacts on some protected characteristics/vulnerable groups including Race, Religion, Belief and non-belief, and Marriage and civil partnership. These groups have therefore been scoped out of the assessment. This has also been noted in the impact screening table below (Table 2).

Table 2 outlines the possible impacts the NWRTP could have on the protected characteristic groups/ vulnerable groups and is based on a literature and evidence review.

Table 2 vulnerable groups and protected characteristics or groups for health and equalities impact screening

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
Age	Children (under the age of 16) and young people (between ages 16 to 24)	According to the ONS Census 2021[3], on average, 17.3% of the population in North Wales is under the age of 16, with the largest proportion in Wrexham (18.4%). The School Health Research Network finds that in Wales, the most common mode of travel to school reported were public transport and walking (34%)[4]. According to the National Survey for Wales[5], less than 10% of individuals use the bus to travel to primary school, however buses and active travel are the most popular transport options to travel to secondary schools. According to ONS Census 2021[6], overall, 1.28% of the population uses public transport and 3.84% uses active travel modes to travel to work. However, there are higher proportions of younger people (2.9%) in North Wales aged between 16-24 years old using public transport and 6.9% using active	Active travel, such as walking and cycling, and public transport such as buses and trains, can positively impact children's physical and mental well-being by increasing physical activity. Additionally, reducing car journeys to schools can lower emissions, thereby improving air quality. Use of public transport by young people (aged between 16-24 years) contributes towards their social connectedness and provides independent access to essential services and opportunities such as education and early employment. Active travel also contributes to the development of essential life skills in children such as navigation, road safety awareness and independence. In a survey by Public Health Wales[7], it was found that parents agreed that active school travel improves health and wellbeing of their children. However, respondents also highlighted concerns about traffic safety and previous negative experiences as well as the need to limit the potential for children to encounter any other forms of danger while travelling to school.

[3] Office for National Statistics (2021) TS007- Age by single year. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 25/11/24]

[4] School Heal Research Network, Student Health and Wellbeing in Wales: Report of the 2021/22, Health Behaviour in School-aged Children Survey and School Health Research Network Student Health and Wellbeing Survey. Available online at: file:///C:/Users/Tarisha.Kaushik/Downloads/SHRN-2021-22-National-Indicators-Report-FINAL-en-V2_corrected_10.10.23.pdf [Accessed 03/12/2024]

[5] Welsh Government, National Survey for Wales: April 2022 to March 2023. Available online at: https://www.gov.wales/national-survey-wales [Accessed 03/12/2024]

[6] Office for National Statistics (2021) RM075- Method used to travel to work by age. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 25/11/24]

[7] Active Travel Board by Public Health Wales, Active School Travel 'A route to improvement', 2021. Available at: https://publichealthnetwork.cymru/wp-content/uploads/2023/05/Active-School-Travel-National-Delivery-Plan-for-Wales-2021-ENGLISH-1.pdf [Accessed 25/11/24]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
		travel modes (walking or cycling) as their mode of transport to travel to work.	Overall, NWRTP is considered to have the potential to have a positive impact on children and young people due to the improvement of active travel infrastructure and public transport services, which would make them more accessible, affordable and safer. This could have associated health benefits due to increased physical activity, as well as increased independence, socialisation, and access to facilities for children and young people.
	Older people (65 and above)	2021 Census data[1] shows that, on average 23.9% of the population in North Wales is over the age of 65. The local authority of Conwy particularly has the largest proportion of people aged 65+ (27.4%) and 3.9% aged 85 and over in North Wales. In comparison, Wales has a slightly lower proportion of people aged 65 and over (21.4%). A report by Age Cymru finds that 36% of older people in Wales do not hold a valid driver's license, 44% of retired households do not have access to a car and people aged 60+ are twice as likely to travel by bus as younger people[8].	Physical activity among older people has been linked to increased mental and physical wellbeing[10]. NWRTP would likely have a positive impact and improve the walking environment, resulting in more older people potentially choosing to walk in their neighbourhoods and to/from public transport services. This would contribute to an increase in the amount of physical activity undertaken by older people within the community, leading to improved health outcomes. The North Wales population assessment: Older people[11], identifies transport as an issue where people can no longer drive or have accessibility needs (such as using a wheelchair).

[8] Age Cymru, Buses – a lifeline for older people: older people's experiences of bus services in Wales, 2013. Available online at: https://www.agecymru.wales/siteassets/documents/policy/buses---a-lifeline-for-older-people/buses---a-lifeline-for-older-people.pdf [Accessed 03/12/2024]

[10] Greater Sport (2021) Active travel and older adults. Available online at: -evidence-review-active-travel-and-older-adults.pdf (gmmoving.co.uk) [Accessed 25/11/24]

[11] North Wales Regional Partnership Board (2017) North Wales Population Assessment: Older people. Available online at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2017/04/3-Older-people-chapter.pdf [Accessed 02/12/2024]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
		The community calculator survey by Age Cymru[9] indicates that 22.9% of respondents rated public seating and places to rest a score of three or less (out of ten), with a general lack of public seating in communities being a key issue. Older adults have also raised concerns about the frequency and reliability of bus services and the lack of bus and community transport in the evenings.	One million people aged 65 and over in the UK report that they are often or always lonely[12]. Accessible public transport therefore provides connectivity for maintaining community involvement, reducing loneliness while providing older people with an increased sense of agency. Improved active travel and public transport infrastructure would help older people feel safer while using it, encouraging them to use it more. The Centre for Aging Better states that fear of traffic, safety concerns, and lack of confidence among older people is a barrier to the uptake of walking and cycling[13]. However, evidence does show that older people are more likely to be involved in fatal road traffic collisions; Car occupant fatality rates per million population are particularly high for those age 75 and over and pedestrian fatality rates per million population are particularly high for those age 75 and over[14].

[9] Age Cymru in partnership with Swansea University (2021) Older people in Wales: Facts and Statistics. Available online at: age-cymru---older-people-in-wales---facts-and-statistics-2021.pdf [Accessed 02/12/2024]

[12] Social care institute for excellence (2022) Tackling loneliness and social isolation. Available online at: https://www.scie.org.uk/prevention/connecting/loneliness-social-isolation [Accessed 25/11/24]

[13] Centre for Ageing Better (2021) Walking and cycling 'not safe or attractive enough' for many in their 50s and 60s. Available online at: https://ageing-better.org.uk/news/walking-and-cycling-not-safe-or-attractive-enough-many-their-50s-and-60s [Accessed 25/11/24]

[14]Welsh Government (2020) Welsh 20mph task Force Group: Final Report. Available online at: https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2020-07/20mph-task-force-group-report.pdf [Accessed 25/11/24]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
			Port areas around Holyhead and Mostyn (classified as a rural town[15]) attract HGV movements that would be further facilitated by the NWRTP. This could expose older people living in surrounding areas to disproportionate impacts of freight associated with amenity. However, a shift to cleaner fuels and rail for freight could help mitigate these effects in the long term.
Disability	People who are physically and/or mentally disabled	On average, 20.8% of the people in North Wales are disabled under the Equality Act as compared to 21.6% in Wales in 2021[16]. According to ONS Census 2021[17], 11.64% of disabled people in North Wales are in full-time employment (31+ hours) close to Wales' proportion of 12%. There is a considerable disability pay gap in Wales, although this has reduced in recent years. In 2022, the disability pay difference in Wales was 9.7%, compared to 11.4% in 2021. This means that disabled people in Wales earned, on average, 9.7% less per hour than non-disabled people[18].	Active travel, in the form of walking, cycling, and wheeling can contribute to overall health improvements, including cardiovascular fitness, muscle strength, and mental well-being. It can also foster community connections for disabled individual by providing opportunities for social interactions and engagement with the local environment. A recent nationwide study into walking and cycling found that only 12% of disabled people cycle weekly, compared to 19% of non-disabled people[20]. There are significant disparities between rural transport and urban transport in Wales. In the National Survey for Wales[21], it was reported that 86% of people in rural areas have use of a car.

[15] Welsh Government (2011) Data Map Wales – Rural-urban classification for LSOAs. Available online at: https://datamap.gov.wales/layers/geonode:rural_urban_classification_of_lsoa [Accessed 02/12/2024]

[16] Office for National Statistics (2021) TS038- Disability. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 28/11/24]

[17] Office for National Statistics (2021) RM019- Economic activity status by hours worked by disability. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 28/11/24]

[18] Welsh Government (2023) Wellbeing of Wales,2023. Available online at: https://www.gov.wales/wellbeing-wales-2023-more-equal-wales-html#:~:text=The%20disability%20pay%20difference%20in,hour%20than%20non%2Ddisabled%20people. [Accessed 25/11/24]

[20] Sustrans (2022) How can we tackle inequity in active travel? Available online at: https://www.sustrans.org.uk/our-blog/opinion/how-can-we-tackle-inequity-in-active-travel-an-inclusive-design-qa-with-tierney-lovell/ [Accessed 29/11/2024]

[21] Welsh Government (2014) National Survey for Wales – Transport. Available online at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport [Accessed 28/11/2024]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
		Additionally, 6.6% of North Wales population are not disabled but have long term physical or mental health conditions. This is the same as the Welsh national proportion (6.6%). Around one third of people in North Wales are living with a chronic condition, such as high blood pressure, asthma, heart failure or diabetes[19].	In North Wales, of households using cars, 17.8% have individuals with physical or mental disabilities[22]. In Wales, disabled people, particularly those living in rural areas or experiencing socio-economic deprivation, face barriers in access to healthcare (and other social infrastructure) and also have more unmet care needs due to waiting lists or costs, resulting in increased psychological stress[23]. NWRTP has the potential to enhance connectivity between urban and rural areas as well as connection between major services such as health, education, and employment opportunities which would positively affect disabled people. Encouraging the option for remote working would be disproportionately beneficial for disabled people for whom travel it difficult, although this may also exacerbate social isolation for this group. The NWRTP would also improve the accessibility of public transport by improvements in design, safety and integration with other modes of transport. However, NWRTP could affect people with mental health difficulties negatively. A survey by Mental Health Foundation[24]

[19] North Wales Regional Partnership Board (2022) North Wales Population Needs Assessment. Available online at: https://www.northwalescollaborative.wales/north-wales-population-assessment/ [Accessed 29/11/2024]

[22] Office for National Statistics (2021) RM068 - Disability by car or van availability: Census 2021. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 29/11/2024]

[23] Welsh Government (2021) A review of evidence of socio-economic disadvantages and inequalities of outcome (summary). Available online at: https://www.gov.wales/review-evidence-socio-economic-disadvantage-and-inequalities-outcome-summary-html [Accessed 28/11/2024]

[24] Mental Health Foundation (2022) Public Mental Health and Transport: the challenges and possibilities. Available online at: https://www.mentalhealth.org.uk/our-work/research/transport-and-public-mental-health [Accessed 29/11/2024]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
			found that research participants talked about being overwhelmed by the 'human churn' of public transport. It is challenging for people with mental health difficulties and/or neurodivergent people to qualify for travel concessions. And those with hidden disabilities or conditions often do not feel comfortable asking for help or using priority seating.
Income-related groups	People within low-income households	Income deprived areas in North Wales include areas around Holyhead, Peblig, Marchog, Colwyn Bay, Rhyl, Shotton and Holywell that lie among the 10% most deprived areas.[25] Statistics from 2022[26] show that median gross weekly pay in the North Wales is £584.30 which is slightly lower than Wales value of £599.70. According to ONS Census 2021[27], on average, 17.3% of the households in North Wales have no cars or vans as compared to Welsh average (19.4%). The majority of people in employment in Wales drive to work by car or van (56.5%), 8.2% travel to work by walking or cycling, whilst 2.3% commute	Research suggests that rates of active travel and usage of public transport vary by socio-economic group, with higher rates generally observed among less affluent populations. A report by the Urban Transport Group[31] published in 2016 also highlights a low level of car ownership amongst the lowest earners in the UK, and that improved public transport services and active travel infrastructure have the potential to provide cost-effective ways of increasing mobility and improving access to local services and opportunities. In 2021, 18% adults in the UK on the lowest incomes report having 'bad' or 'very bad' health, compared to 1.7% on the

[25] Welsh Government (2019) Welsh Index of Multiple Deprivation, Income Deprivation Domain. Available online at: https://wimd.gov.wales/explore?lang=en#&domain=income&z=11&lat=53.1435&lng=-4.2125 [Accessed 28/11/2024]

[26] Stats Wales (2022) Average (median) gross weekly earning by Welsh local areas and year (£). Available online at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Earnings/medianweeklyearnings-by-welshlocalareas-year [Accessed 28/11/2024]

[27] Office for National Statistics (2021) TS045- Car or van availability. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 28/11/24]

[31] Urban Transport Group (2016) The Case for Active Travel: How walking and cycling can support more vibrant urban economies. Available online at: https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/The%20Case%20for%20Active%20Travel_0.pdf [Accessed 29/11/2024]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
		by bus in 2021[28]. There is no regional data for this statistic. According to ONS 2021[29], on average, North Wales (21.6%) has a higher percentage of people working outdoors[30] than Wales (20.3%).	highest incomes[32] . The NWRTP has the potential to improve direct access to healthcare as well as recreation activities and green spaces, encouraging physical activity to promote better health. NWRTP would likely have a positive impact on children from low-income households. A research study[33] found that children from less affluent backgrounds are likely to benefit disproportionately from improvements to public transport and active travel infrastructure. Since they are less likely to have access to a car, these improvements are crucial for accessing services and facilities and for enabling social interactions. Furthermore, the NWRTP is also likely to have a positive impact on older people (22.6%)[34] and disabled individuals (41.2%)[35] from low-income backgrounds by improving wheelchair

[28] Office for National Statistics (2021) TS061- Method used to travel to work. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 28/11/24]

[29] Office for National Statistics (2021) TS064- Occupation-Minor groups. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 28/11/24]

[30] Note: Occupations that include working outdoors include agriculture, metal industry, construction, drivers and transport operatives, shopkeepers and sales operatives among others.

[32] The Health Foundation (2024) Relationship between income and health. Available online at: https://www.health.org.uk/evidence-hub/money-and-resources/income/relationship-between-income-and-health [Accessed 28/11/2024]

[33] Government Office for Science (2019) Inequalities in Mobility and Access in the UK Transport System. Available online at: https://www.gov.uk/government/publications/future-of-mobility-inequalities-in-mobility-and-access-in-the-uk [Accessed 25/11/24]

[34] Office for National Statistics (2021) SG013EW – Approximated social grade by sex by age: Census 2021. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Approximated+Social+Grade [Accessed 29/11/2024]

[35] Office for National Statistics (2021) RM070 – Disability by NS-SEC by age. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/datasets/c2021rm070 [Accessed 03/12/2024]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
			accessibility, seating, and waiting facilities, making public transport and active travel more accessible.
	People who are economically inactive and unemployed	According to ONS Census 2021[36], the economic inactivity rate in North Wales (43.7%) is consistent with Wales at 43.5%. The economically inactive population in North Wales includes students (4.6%), looking after family (3.9%), long-term sickness or disabled (5.0%), retired (27.5%) and other (2.8%).	Low car ownership is likely within the economically inactive group related to a lack of sufficient income to meet the initial high cost (including vehicle purchase and insurance) and running costs. The North Wales Population Needs Assessment[37] (2022) identified through consultation and engagement that accessibility of transport links to those with chronic health needs, physical disability and sensory impairment were especially an issue in more rural areas, where social isolation can be more profound due to lack of public transport infrastructure.
	People living in rural areas who are known to exhibit poor economic and/or health indicators	Welsh Index of Multiple Deprivation (WIMD) [38] overall deprivation finds areas around Sealand, Holywell, Rhyl, Colwyn Bay, Marchog and Holyhead to be among the 10% most deprived areas. Material deprivation, where people are not able to afford basic things like keeping the house warm, in Wales increased in 2022-23 compared to 2021-22,	Residential areas that are socio-economically deprived are more likely to be experiencing socio-economic disadvantages like educational and work opportunities. Figures from 2018[40] (most recent available) show that whilst 35% of households who are in the lowest income group own at least one car, that rises to 93% of households in the highest income group. People who are socio-economically disadvantaged

[36] Office of National Statistics (2021) TS066- Economic activity status. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 28/11/24]

[37] North Wales Regional Partnership Board (2022) North Wales Population Needs Assessment. Available online at: https://www.northwalescollaborative.wales/north-wales-population-assessment/ [Accessed 29/11/24]

[38] Welsh Government (2019) Welsh Index of Multiple Deprivation. Available online at: https://wimd.gov.wales/explore?lang=en#domain=overall&&z=11&lat=53.2879&lng=-4.6061 [Accessed 28/11/2024]

[40] Office for National Statistics (2018) Percentage of households with cars by income group. Available online at: https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/personalandhouseholdfinances/expenditure/datasets/percentageofhouseholdswithcarsbyincomegrouptenureandhouseholdcompositionuktablea47 [Accessed 28/11/2024]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
		from 11% of adults to 16%[39].The proportion of people who said they had no difficulty keeping up with bills and credit card commitments fell to 63% from 76% during the same time period.	are therefore more likely to rely on active travel and public transport for journeys. Individuals in rural areas without a car have much poorer access to key services, compared with rural car owners and individuals residing in urban areas[41]. As such, rural public transport is vital to the development of rural areas because it has a pivotal role in helping ensure people, especially those on low incomes living in rural areas, to access community services, facilities employment opportunities, education and training, and leisure and recreation[42]. Therefore, NWRTP is considered likely to have a positive impact by providing improved access to public transport and active travel options. A study in London, looking to quantify socioeconomic and ethnic inequalities found that socioeconomic inequalities in road traffic noise were generally small. The odds of living within a 50dB contour of rail noise were 19% higher for black compared to white individuals[43]. According to

[39] Welsh Government (2023) National Survey for Wales headline results: April 2022 to March 2023. Available online at: https://www.gov.wales/national-survey-wales-headline-results-april-2022-march-2023-html#126275 [Accessed 25/11/2024]

[41] University College London, Transport and Poverty: A Review of Evidence, 2014. Available online at: https://www.ucl.ac.uk/transport/sites/transport/files/transport-poverty.pdf [Accessed 25/11/24]

[42] Powell, J., Keech, D and Reed, M., 2018. What Works in Tackling Rural Poverty: An Evidence Review of Interventions to Improve Transport in Rural Areas. Countryside and Community Research Institute, University of Gloucestershire. Available online at: https://www.wcpp.org.uk/wp-content/uploads/2018/06/An-evidence-review-of-interventions-to-improve-transport-in-rural-areas.pdf [Accessed 25/11/24]

[43] Tonne C, Milà C, Fecht D, et al. (2018) Socioeconomic and Ethnic Inequalities in Exposure to Air and Noise Pollution in London. Environ Int.115:170-179. doi:10.1016/j.envint.2018.03.023

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
			North Wales Regional Partnership Board[44], in 2022, the general trends indicate that people living in the most deprived areas have higher levels of hearing and visual impairment, and also long-term health problems, particularly chronic respiratory conditions, cardiovascular disease and arthritis. With potential reduced noise and air pollution levels achieved through modal shift and remote working, it is considered that NWRTP is likely to have a positive impact on people living in socio-economically deprived areas.
Pregnancy and maternity	People who are pregnant and/or going through first 2 years of maternity	According to Maternity and Birth Statistics[45], 23% of pregnant women in Wales do not receive their initial assessment with maternity services by the 10th completed week of pregnancy. Three out of ten pregnant women reported a mental health condition at initial assessment.	Access to health services is essential for supporting pregnant women, ensuring they receive timely prenatal care and medical advice. Safe and comfortable transportation options further enhance accessibility to healthcare facilities, reducing barriers to care. Additionally, a McKinsey report[46] found that remote working opportunities and flexible schedules play a significant role in improving maternal well-being by alleviating commute-related stress, reducing exposure to illnesses, and enabling better management of symptoms such as morning sickness for working mothers. Therefore, NWRTP is considered to have the potential to have a positive impact on pregnant individuals and working mothers.

[44] North Wales Regional Partnership Board (2022) Population Needs Assessment. Available at: https://www.northwalescollaborative.wales/wp-content/uploads/2023/04/Population-Needs-Assessment-April-2022-pub-20230418-eng.pdf [Accessed 28/11/2024]

[45] Welsh Government (2022) Maternity and birth statistics. Available online at: https://www.gov.wales/maternity-and-birth-statistics-2022-html [Accessed 25/11/24]

[46] McKinsey (2021) For mothers in the workplace, a year (and counting) like no other. Available online at: https://www.mckinsey.com/featured-insights/diversity-and-inclusion/for-mothers-in-the-workplace-a-year-and-counting-like-no-other [Accessed 29/11/24]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
Race	Black, Asian and other racialised groups (such as Gypsies and Travellers and Migrants, Asylum seekers and Refugees)	According to ONS Census 2021, in North Wales, the largest global ethnic majority group prevalent is Asian, Asian British or Asian Welsh (1.3%). Other groups in the region include Black, Black British or Black Welsh (0.3%) and Mixed or Multiple ethnicities (1%)[47]. The ethnic mix in the Region is low compared to the national picture.	In Wales, 19% of households have no cars or vans in their household. However, this rises to 36% of Black, Black British, Black Welsh, Caribbean or African households and 29% of Mixed, or Multiple ethnic group households[48]. This suggest that Black, Asian and other racialised groups have higher rates of bus and coach travel than any other group. According to National Travel Survey[49], they reported to experience low confidence and concerns over safety in public transport. Therefore, NWRTP is considered to have the potential to have a positive impact on Black, Asian and other global ethnic majority groups in relation to feeling safe and comfortable in their neighbourhood while engaging in active travel activities and while using public transport.
Religion, belief, non-belief	People who have stated themselves from various religious groups or have no religion	ONS Census 2021 data[50] shows that 49.8% of people in North Wales are Christians, followed by 41.7% that identify with no religion. Other religious groups include Buddhists (0.3%), Hindus (0.2%), Jews (0.05%), Muslims (0.8%) and Sikhs (0.02%).	No evidence has been identified to suggest that a person would be differentially or disproportionately affected by NWRTP because of their religion or belief.

[47] Office of National Statistics (2021) TS022 – Ethnic group (detailed). Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 03/12/2024]

[48] Office of National Statistics (2021) RM130 – Tenure by car or van availability by ethnic group of Household Reference Person. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/datasets/c2021sg013ew [Accessed 29/11/2024]

[49] Department for Transport (2017) National Travel Survey. Available online at: https://www.gov.uk/government/collections/national-travel-survey-statistics [Accessed 29/11/24]

[50] Office for National Statistics (2021) TS030 – Religion. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/construct/submit.asp?forward=yes&menuopt=201&subcomp= [Accessed 03/12/24]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
Sexual orientation	People who are LGBTQ+	ONS Census data[51] identifies that across England and Wales 89.4% of the population (aged over 16) identify as straight or heterosexual, with 3% identifying as lesbian, gay, bisexual or other. The remaining 7.6% of the population did not provide an answer. The data shows that 16-24-year-olds are the most likely to identify as lesbian, gay or bisexual and a slightly higher proportion of females identify as gay or lesbian 3% compared to 2.7%). There is no data specific to North Wales.	There is a higher propensity of people who are LGBTQ+ to feel less safe in their neighbourhoods than cisgender and heterosexual people[52]. According to a policy paper report[53], it was found that LGBTQ+ groups avoid using public transport out of fear of being harassed. Therefore, NWRTP is considered to have the potential to have a positive impact on people who are LGBTQ+ in relation to feeling safe and comfortable in their neighbourhood while engaging in active travel activities and while using public transport.
Gender reassignments	The act of transitioning and Transgender people	According to ONS Census 2021, 0.4% of people aged 16 and over in North Wales identify as non-cisgendered. This includes trans man, trans woman, non-binary, gender identity different from sex registered at birth and all other gender identities.	Similar impacts to those described above in relation to sexual orientation are expected for those experiencing gender reassignment. Additionally, some transgender and non-binary individuals engage in chest binding for gender affirmation. While this prevents mental health issues, it can lead to abnormal lung function, making these individuals more vulnerable to negative health impacts of air pollution.[54]

[51] Office for National Statistics (2021) RM122 – Sexual orientation by age and sex. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 28/11/24]

[52] Sustrans (2022) Walking and Cycling index 2021. Available online at: https://www.sustrans.org.uk/media/10527/sustrans-2021-walking-and-cycling-index-aggregated-report.pdf [Accessed 28/11/24]

[53] Equality and Human Rights Commission, Government of United Kingdom (2018) Is Britain Fairer? The state of equality and human rights. Available online at: https://www.gov.uk/government/publications/is-britain-fairer-the-state-of-equality-and-human-rights-2018 [Accessed 29/11/24]

[54] American Journal of Public Health (2021) Queering Environmental Justice: Unequal Environmental Health Burden on the LGBTQ+ community. Available online at: https://ajph.aphapublications.org/doi/full/10.2105/AJPH.2021.306406 [Accessed 03/12/2024]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
Sex/ Gender	Women	51.1% of the population of North Wales is female[55]. Of these, 16.8% are under the age of 16 and 8.9% are between ages 16 and 24. Moreover, 24.7% are aged 65 and above. ONS Census[56] data suggests 48.1% of women in North Wales are in employment. Carers UK[57] found that 14.3% of people in the UK struggle with juggling work and care. This is more likely to disproportionately impact women who become carers and provide more hours of unpaid care than men with 59% of unpaid carers in England and Wales being women.	According to National Travel Survey[58], while both men and woman made 61% of their trips by car in 2017, men made a higher share of trips as a driver than women (44% compared to 37%). Furthermore, between ages 30 and 50, women make more trips than men, the most notable difference being for escort education (mostly taking children to school). The second highest reason for travel in this age group is commuting to work and shopping-related activities. However, women in the UK have lower levels of car ownership than men[59]. Therefore, women are more reliant on active travel and public transport for their trips. National Survey for Wales[60] also found that women generally feel less safe using public transport particularly after dark. Through improvement in active travel infrastructure and public transport services, it is considered that NWRTP will have a positive impact on women in relation to feeling safe and comfortable and by providing better access to services.
	Men	48.9% of the population of North Wales is male[55].	According to National Travel Survey[62], older men (above the age 60) make more trips than women, with one-third of these trips being for shopping-related activities.

[55] Office for National Statistics (2021) TS008 – Sex; RM121 – Sex by age. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/query/select/getdatasetbytheme.asp?theme=93&subgrp=Topic+Summaries [Accessed 03/12/2024]

[56] Office for National Statistics (2021) RM024 – Economic activity status by sex by age. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/datasets/c2021rm024 [Accessed 03/12/2024]

[57] Carers UK, Key facts and figures about caring, 2021. Available online at: https://www.carersuk.org/policy-and-research/key-facts-and-figures/ [Accessed 03/12/2024]

[58] Department for Transport (2017) National Travel Survey. Available online at: https://www.gov.uk/government/collections/national-travel-survey-statistics [Accessed 29/11/24]

[59] Department for Transport (2021) Vehicle Licensing Statistics: Annual 2020. Available online at: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/985555/vehicle-licensing-statistics-2020.pdf [Accessed 29/11/24]

[60] Welsh Government (2014) National Survey for Wales – Transport. Available online at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport [Accessed 29/11/24]

[62] Department for Transport (2017) National Travel Survey. Available online at: https://www.gov.uk/government/collections/national-travel-survey-statistics [Accessed 29/11/24]

Vulnerable Groups / Protected Characteristic Groups		Baseline Summary	Impact Screening
Group	Sub-groups		
		Wrexham 022D has a significantly larger proportion of male population (78.4%). According to the Annual Population Survey[61], 89.9% of HGV drivers in Wales are male.	As mentioned in Age-Older people section, they tend to engage in active travel and use public transport for their travel/trips. No evidence has been identified to suggest that working men would be differentially or disproportionately affected by NWRTP. However, it has been identified that NWRTP will have a positive impact on older men who are more reliant on active travel and public transport.
Marriage and civil partnership	People who are married and/or are in civil partnership in relation to employment law		No evidence has been identified to suggest that a person would be different or disproportionately affected by NWRTP because of their marriage and civil partnership.

[61] Office for National Statistics (2024) Annual Population Survey – SOC2020 Employment by occupation by sex, July 2023 – June 2024. Available online at: https://www.nomisweb.co.uk/datasets/aps218/reports/employment-by-occupation?compare=W92000004 [Accessed 03/12/24]

D.3 Welsh language

While language is not a vulnerable group or protected characteristics or groups, in line with Welsh Language Act 1993[63], the Welsh language and "other" language has been considered as part of this impact screening. The Welsh Language Act 1993 ensures that the Welsh language and the English language are treated on a basis of equality. Additionally, the Welsh government includes a strategy 'Cymraeg 2050: Welsh language strategy action plan 2024 to 2025'[64] to increase and encourage the use of Welsh. This incorporates inclusion of favourable conditions and infrastructure to support the Welsh language.

Policies in the NWRTP would likely improve connectivity between Welsh-speaking communities and to educational resources for learning Welsh, which are crucial for promoting the daily use of the Welsh language. Additionally, they help facilitate the use of Welsh language in social and community spaces such as transport interchanges, bus waiting areas, bus stops and buses themselves in verbal and written formats.

D.4 Intersectionality

It is important to note that a person may have several characteristics that have been described. This results in identities overlapping and interacting to compound any positive or negative effects they may experience as a result of a new policy being implemented. For example, a person who experiences socioeconomic disadvantage and is also a woman and disabled, may face distinct barriers that are not fully understood when considering each of the characteristics/vulnerabilities separately. Having an awareness of this intersectionality ensures that these overlapping identities and experiences are considered in the assessment and subsequent decision making.

D.5 Conclusion

In consideration of the evidence presented in this Health and Equalities Impact Screening, it is anticipated that, overall, there are likely to be some effects on vulnerable groups and/or protected characteristic groups. The NWRTP includes opportunities for stakeholder and community engagement, helping understanding of intersectional needs of people with protected characteristics such as older people from low-income backgrounds with physical and mental disabilities.

The benefits relate to more accessible and increased use of active travel and public transport services, and the subsequent increased accessibility to other social infrastructure such as healthcare, educational facilities, leisure opportunities and general access to resources (such as grocery shops), in addition to better access to employment opportunities and social networks. The likely encouraged modal shift which includes more use of public transport and more active travel (through improved safety and better connectivity and better services) would increase levels of physical activity and improve air quality or noise environments (through reduced use of the private vehicle).

Following the impact screening, the IWBA has taken these considerations of vulnerable groups and protected characteristic groups, embedding these in the narratives against each IWBA objective. Particular reference is made against IWBA Objective 2 (reducing inequalities and promoting community cohesion) and IWBA Objective 3 (Improve the health and wellbeing of

[63] Welsh Language Act, 1993. Available online at: https://law.gov.wales/culture/welsh-language/welsh-language-act-1993 [Accessed 29/11/24]

[64] Welsh Government (2024) Cymraeg 2050: Welsh language strategy action plan 2024 to 2050. Available online at: https://www.gov.wales/cymraeg-2050-welsh-language-strategy-action-plan-2024-2025-html [Accessed 29/11/2024]

the local population), but every IWBA Objective considers these groups, and comment is made where relevant.

Appendix E

Full IWBA outcomes

Integrated Well-being Appraisal

Appendix E: Objectives Assessment Tables

Contents

1. Appraisal of Policies within the draft North Wales Transport Plan 2

1.1 Introduction 2

Table 1 – 1 Enabling changes to travel behaviour: North Wales residents will have a choice about how they travel 3

Table 1 – 2 Enabling changes to travel behaviour – Providing people with choices about how they access services and education 10

Table 1 – 3 Enabling changes to travel behaviour – Providing people with choices in rural and semi urban areas 15

Table 1 – 4 Enabling changes to travel behaviour – Sustainable travel access 19

Table 2 – 1 Bus, Coach and Community Transport – Bus Franchising 23

Table 2 – 2 Bus, Coach and Community Transport – Decarbonising the Bus Fleet 30

Table 2 – 3 Bus, Coach and Community Transport – Bus Transformation Network 34

Table 2 – 4 Bus, Coach and Community Transport – Improving Bus Infrastructure 39

Table 2 – 5 Bus, Coach and Community Transport – Making Bus Travel Easier 45

Table 3 – 1 Demand Responsive and Community Transport 50

Table 3 – 2 Demand Responsive and Community Transport – Taxis 55

Table 3 – 3 Demand Responsive and Community Transport – Longer Distance Coach Services 59

Table 3 – 4 Demand Responsive and Community Transport – Community Involvement in Rail 63

Table 4 – 1 Walking, Cycling and Wheeling – Further improving infrastructure 67

Table 4 – 2 Walking, Cycling and Wheeling – Active Travel Infrastructure in Rural Areas 72

Table 4 – 3 Walking, Cycling and Wheeling – Leadership and Funding 77

Table 4 – 4 Walking, Cycling and Wheeling – Cycle hire, E-bikes and E-scooters 82

Table 5 – 1 Interaction between Modes – Gateway Stations and Mobility Hubs 86

Table 5 – 2 Interaction between Modes – Improving Bus and Rail Integration 91

Table 5 – 3 Interaction between Modes – Park and Ride or Park and Share 95

Table 6 – 1 Ports and Freight – Ports 99

Table 6 – 3 Ports and Freight – Low Emission HGVs 108

Table 6 – 4 Ports and Freight – Local Deliveries 111

Table 6 – 5 Ports and Freight – Rail Freight 115

Table 7 – 1 Roads, Streets and Parking – Maintenance 118

Table 7 – 2 Roads, Streets and Parking – Road Safety 123

Table 7 – 3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities 127

Table 7 – 4 Roads, Streets and Parking – Low Emission Vehicles 132

Table 7 – 5 Roads, Streets and Parking – Car Clubs and Car Sharing 137

Table 8 – 1 Surface Access to Aviation 141

Table 9 – 1 Digital Connectivity 145

1. Appraisal of Policies within the draft North Wales Transport Plan

1.1 Introduction

The draft North Wales Regional Transport Plan (RTP) sets out proposals for improvements to North Wales transport which aim to contribute to the delivery of national, regional and local transport strategies and priorities. This appraisal considers each of the policies within the draft RTP and assesses them against the Integrated Appraisal objectives which were developed during Scoping Stage of the appraisal process. The appraisal methodology is set out in the main part of the report.

IWBA Score	Definition
++	Likely significant positive effect
+	Likely minor positive effect
0	Likely negligible/neutral effect
-	Likely minor negative effect
--	Likely significant negative effect
?	Likely effect uncertain
+/-	Likely to be a mix of positive and negative effects

Table 1 – 1 Enabling changes to travel behaviour: North Wales residents will have a choice about how they travel

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.4.1 Providing people with a choice about how they commute (Policy CB1-CB7):		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy CB1 – CB7: Enhancement of public transport services and active travel routes that provide access to large employment sites would support the needs of local communities by providing transport services that meet specific needs within the communities such as the travel needs of shift workers and seasonal working patterns. This would be particularly beneficial for cross border communities where sustainable travel to employment sites close to the border are enhanced. This includes the encouragement of sustainable transport options to employment sites such as Deeside Industrial Park, Wrexham Industrial Estate, Airbus Broughton, Chester Business Park, and Wrexham and Chester City Centres. The enhancement of sustainable travel options to the city centres would also enhance the access to other services such as education, healthcare, childcare, and grocery shopping options. While the delivery of housing would not be directly affected, improving public transport services between communities and employment sites would likely promote future housing growth in areas with housing needs. This enhancement would provide residents (existing and future) with sustainable transport options for commuting to their workplaces. The collaborative approach to transport planning across North Wales and cross border with neighbouring local and combined authorities (including Cheshire West and Chester, and the Liverpool City Region) would provide a joined-up planning approach that would contribute to the investment in local services.	++	Long term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.4.1 Providing people with a choice about how they commute (Policy CB1-CB7):		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policy CB1 – CB7: Some groups of people are more likely to be reliant on public transport and/or walking for travel. This includes children and young people, older people, women, disabled people[1], socio-economically disadvantaged people, and people from global ethnic majority groups[2]. Enhancement of public transport services and active travel routes would therefore be beneficial for these groups of people, providing them with more choice. Enhancements should include improvements to accessibility which is not the same as enhancement of services which may only relate to increased provision rather than improvements in accessibility for disabled people (for example). This results in an uncertain impact in this regard. Engagement with stakeholders is identified in relation to partnerships with Local Authorities in North Wales, England, Transport for Wales and transport operators. However, opportunities for community participation and engagement is not identified within the policies CB1-CB7, which results in an uncertain impact in this regard.	?	Long term/ Direct

[1] Department for Transport, 2021. Transport: Disability and Accessibility Statistics, England 2020. Available online at: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1019477/transport-disability-and-accessibility-statistics-england-2020.pdf

[2] Department for Transport, 2021. National Travel Survey 2017. This review noted that Asian and Ethnic minority groups have higher rates of bus and coach travel than any other group, corelated with low car ownership.

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.4.1 Providing people with a choice about how they commute (Policy CB1-CB7):		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policy CB1 – CB7: Enhancement of public transport services and active travel routes which improves connectivity between residential areas and large employment sites, city centres and cross border areas is likely to increase the likelihood of people choosing to travel by sustainable modes. Whilst public transport itself does not encourage activity, people are required to reach the first access point for public transport, e.g. train station, bus stop, and this first part of the journey is often completed using active travel. Active travel which includes walking, cycling and wheeling increases activity levels by integrating activity into daily travel. This has a number of health benefits: - it encourages more people to be active which improves health and wellbeing (mental health) through reductions in risk of major illnesses such as coronary heart disease, stroke, type 2 diabetes and cancer[3]. - it would contribute to reducing social isolation of people who are more reliant on public transport (older people, disabled people, young people, women, global ethnic majority people) improving mental health. Indirectly the provision of enhanced sustainable travel options which provide people with access to services and employment opportunities would also improve health given that employment has a strong association with maintaining and promoting good health[4]. The policies of CB1-CB7 focus on improving public transport and active travel routes serving employment sites, therefore access to key health services, recreational activities and green spaces, particularly for areas experiencing multiple deprivation such as the coastal areas of Conwy and Denbighshire, the northern borders of Flintshire and areas of Wrexham, all of which contribute to improved health outcomes would experience a neutral effect.	++	Long term

[3] World Health Organisation, Physical Activity, June 2024; Available online at: https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity (Accessed 25/11/2024)

[4] The Health Foundation, Relationship between Employment and Health, July 2024; Available online at: https://www.health.org.uk/evidence-hub/work/employment-and-underemployment/relationship-between-employment-and-health (Accessed 25/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.4.1 Providing people with a choice about how they commute (Policy CB1-CB7):		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policy CB1 – CB7: The physical location of any new infrastructure required for improvements to public transport and active travel routes is not known and therefore the impact is uncertain. Where new active travel routes are planned for, and where new public transport infrastructure (e.g. bus stops) is required, there is a possibility that these would require land take which could, if not done mindfully, adversely impact habitats and biodiversity. This would need to be assessed at project level.	?	
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policy CB1-CB7: Enhancement of public transport services and active travel routes is unlikely, by themselves, to affect the local landscape character, designations and visual amenity. However, indirectly the policies could contribute positively by displacing some of the tourist traffic that has become prevalent, particularly in areas of Eryri National Park where parking can impede on visual amenity. The enhancements would serve areas where there is likely to be employment growth (e.g. within the Flintshire and Wrexham Investment Zone) which itself may adversely affect these characteristics and designations if they are not delivered sensitively.	+/-	Long-term/Indirect
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policy CB1-CB7: These policies relate to providing and enhancing public transport service and active travel infrastructure which connect communities with areas of employment opportunities. Where these employment areas also include social infrastructure such as sports and leisure venues, tourist sites (including heritage sites), and other cultural venues such as theatres and music venues, these improvements would positively impact culture. This is because reduced traffic from private vehicles will make visiting the areas more attractive (due to quieter streets, less parked vehicles and improved air quality) and the enhancements will also enable people without access to private vehicles to access these resources more easily. The increase in patronage would therefore help keep cultural assets economically viable. The improved connectivity by public transport and active travel between Welsh speaking communities would help protect and enhance opportunities for day-to-day usage of the language.	+	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.4.1 Providing people with a choice about how they commute (Policy CB1-CB7):		
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policy CB1-CB7: Enhancement of public transport services and active travel routes would encourage modal shift which reduces the volume of vehicles of the roads. This can have a number of benefits for the health of water resources: - Fewer vehicles result in less oil, grease and other pollutants being washed into the waterways during rain events. This reduces the contamination of rivers, lakes and streams, leading to better water quality. - Reducing traffic decreases the volume of airborne pollutants that can settle on surfaces and be washed into waterbodies. This includes nitrogen oxides and sulphur dioxides, which can contribute to nutrient pollution[5].	+	Long-term/ Direct.
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policy CB1-CB7: Enhancement of public transport and active travel routes would encourage modal shift which reduces carbon emissions however, these policies do not speculate on whether this includes a shift to zero emission public transport options. There is opportunity to support decarbonisation of the transport sector where public transport upgrades include zero emission vehicles. There is no indication that these policies would have an impact on the resilience of transport infrastructure to the effects of climate change.	+	Long-term/ Indirect.

[5] Environmental Agency 2019, 2021 River basin management plans – Pollution from towns, cities and transport. Available online at: https://consult.environment-agency.gov.uk/++preview++/environment-and-business/challenges-and-choices/user_uploads/pollution-from-towns--cities [Accessed 25/11/24]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.4.1 Providing people with a choice about how they commute (Policy CB1-CB7):		
9. Protect and enhance local air quality.	Policy CB1-CB7: Enhancement of public transport and active travel routes would encourage modal shift which would remove vehicles from the road and therefore contribute towards an overall trend in improved air quality. This would be particularly beneficial for communities in more urban centres including Wrexham and Bangor, although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas. Vulnerable groups which are more sensitive to changes air quality would benefit differentially. This includes children, people with respiratory disease, pregnant women and older people[6,7].	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policy CB1-CB7: Enhancement of public transport and active travel routes would encourage modal shift which would remove vehicles from the road and therefore contribute towards an overall trend of reduced noise from vehicles. This would be particularly beneficial for communities that are within noise priority areas in North Wales. This includes stretches of the A55, A47, A4087, A547, A5119, A494, A550, A483 and A5152[8]. More generally, any reductions in transport noise would also contribute to improvements in tranquillity, the measurement of which takes into account the sound environment (in addition to other factors such as visual amenity and night skies). Again, this would be particularly beneficial in areas along the main road network and within the urban centres of the North.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies support enhancement of public transport services and active travel routes, supporting a modal shift from private vehicles to sustainable transport. This would reduce consumption of raw materials (i.e. fuel).	+	N/A

[6] World Health Organisation, Health consequences of air pollution on populations, June 2024; Available online at: https://www.who.int/news/item/25-06-2024-what-are-health-consequences-of-air-pollution-on-populations [Accessed 14/11/2024]

[7] European Environment Agency, Health impacts of air pollution in Europe, 2022. Available online at: https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/health-impacts-of-air-pollution [Accessed 27/11/24]

[8] Extrium (2024) *Wales Noise and Air Quality Viewer*. Available at: http://www.extrium.co.uk/walesnoiseviewer.html (Accessed: 11/11/2024).

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.4.1 Providing people with a choice about how they commute (Policy CB1-CB7):		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Policy CB1-CB7: These policies aim to support equitable access to employment, education and training opportunities across the region through the provision of sustainable transport options. In particular, employment sites close to the border with England including Deeside Industrial Park, Wrexham Industrial Estate, Airbus Broughton, Chester Business Park and Wrexham and Chester City centres. This would be most beneficial for communities in the coastal towns or Conwy, Denbighshire and Flintshire, as well as the commuters to the Flintshire and Wrexham Investment Zone. This is because these areas experience higher levels social deprivation and would therefore benefit most from improved economic prosperity in the region. These policies relate predominantly to enhancing economic prosperity being generated from areas of employment in the region but does not specifically identify access to tourist locations or the rural economy.	++	Long-term/Indirect

Table 1 – 2 Enabling changes to travel behaviour – Providing people with choices about how they access services and education

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.2 Providing people with choices about how they access services and education (CB8 – CB12)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies CB8 - CB12 include initiatives to offer viable and sustainable transport options to life-enhancing local services such as education, healthcare, town centres and community facilities. This includes introduction of a total services contract to combine service access, practising funding schemes for improving public transport services and active travel infrastructure and encouraging use of active travel modes to travel to educational sites. These measures help meet local community needs through improved access to services. The actions of Policies CB8-CB12 would be especially beneficial given that according to WIMD Access to services deprivation domain, most areas lie among the 10% most deprived areas in Wales. Within the education deprivation domain, areas around Greenfield, Rhyl and Caernarfon rank among the 10% most deprived[9]. The policies would support delivery of housing in so far as access to services with a choice of travel from any new housing would help meet policy requirements and facilitate the planning process.	++	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	By supporting public transport and active travel uptake that gives people a choice on how to access services, the policies contribute to reduced congestion and parking issues, reduced vehicle emission and improved air quality. This supports the needs of protected characteristics groups such as children, older people, people experiencing socio-economic deprivation and disabled people who are often more reliant on public transport to access key services.	++	Long-term/ Direct

[9] WIMD, Welsh Index of Multiple Deprivation, 2019; Available online at: https://wimd.gov.wales/ (Accessed 25/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.2 Providing people with choices about how they access services and education (CB8 – CB12)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies CB8 – CB12 encourage an uptake in active travel for accessing key services like healthcare and educational sites, through improved infrastructure and safety. This would encourage an increase in physical activity leading to improved health outcomes (e.g. such as reduced obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and enhanced physical, mental and social health[10]), whilst also making it easier for communities to access services that contribute to maintaining good health and wellbeing. The overweight and obesity rate in North Wales is 36% higher in the most deprived areas compared to the least deprived. Therefore, more deprived areas would particularly benefit from improved active travel infrastructure and access to recreation activities like sports facilities and open spaces. The policies would improve connectivity within the communities, with improved sustainable access to town centres and community facilities, resulting in reduced social isolation. By promoting a sense of community cohesion, the policies contribute to improved mental health and overall wellbeing for local communities.[11]	++	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policies CB8 - CB12 are unlikely to cause harm or deterioration to the condition of designated sites or result in loss of valuable habitats. The policies do not deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats. By encouraging sustainable access to services through public transport and active travel, the policies contribute to reduced transport emissions, improved air quality and reduced volumes of pollution being washed into water habitats. This helps protect biodiversity and geodiversity interests from pollution, contributing to ecosystem resilience[27, 5]. However, the land requirements for any infrastructure improvements are not yet known therefore the impacts are uncertain.	?	Long-term/ Indirect

[10] Public Health England, Cycling and walking for individual and population health benefits: a rapid evidence review for health and care system decision makers, 2018. Available online at: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757756/Cycling_and_walking_for_individual_and_population_health_benefits.pdf [Accessed 12/11/24]

[11] Department for Culture, Media and Sport, Mental health and loneliness, June 2022; Available online at: https://www.gov.uk/government/publications/mental-health-and-loneliness-the-relationship-across-life-stages/mental-health-and-loneliness-the-relationship-across-life-stages (Accessed 18/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.2 Providing people with choices about how they access services and education (CB8 – CB12)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies CB8 - CB12 are unlikely to have an effect on designated or protected landscapes or have an impact on BMV land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies CB8 - CB12 are unlikely to cause harm to designated heritage assets. Safe and sustainable access to education sites delivered by the policies, supports equitable access to services, Welsh medium education, and community engagement which provides communities with an opportunity to speak Welsh. Through this measure, the policies encourage continued use of Welsh language, supporting Welsh speaking communities.	+	Long-term/Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies CB8 - CB12 encourage sustainable access to services and education through public transport and active travel, contributing to reduced traffic and road runoff of pollutants into water bodies. This protects the water quality and health of aquatic ecosystems from the adverse impacts of pollution[5].	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.2 Providing people with choices about how they access services and education (CB8 – CB12)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policies CB8 – CB12 promote sustainable transport modes to access services, and education increasing modal shift from private cars to public transport and active travel. This supports decarbonisation of the transport sector and contributes to meet Wales targets to be net zero by 2050. Improved active travel infrastructure supported by the policies, contributes towards increasing resilience against effects of climate change by substituting motorised travel and helping reduce carbon emissions.[12]	++	Long-term/ Direct
9. Protect and enhance local air quality.	By supporting sustainable transport access to essential services and education, Policies CB8-CB12 contribute towards reducing emissions and improving air quality for local communities (which improves health outcomes)[6, 7].	+	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Enhanced sustainable transport options delivered through policy initiatives, would promote a shift from private car to public transport and active travel. This would reduce road traffic and disturbances from transport related noise to local communities.	+	Long-term/ Indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies support sustainable travel options, encouraging uptake in public transport and active travel. This would reduce use of raw materials like fuel.	+	

[12] BBC, How our daily travel harms the planet, March 2020; Available online at: https://www.bbc.com/future/article/20200317-climate-change-cut-carbon-emissions-from-your-commute (Accessed 19/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.2 Providing people with choices about how they access services and education (CB8 – CB12)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Improved sustainable access to town centres and community facilities by CB8, contributes to an integrated transport system which accounts for the needs of active travel and public transport. This would encourage more movement (and more efficient movement) of people allowing better access to economic opportunities (principally for employment, but also for leisure, tourism and education). Better choice for travel also increases the attractiveness of the region for investment to be made. Policies CB8-CB12 therefore contribute to increased economic prosperity in the region. The policies have no impact on freight transport.	+	Long-term/ Indirect

Table 1 – 3 Enabling changes to travel behaviour – Providing people with choices in rural and semi urban areas

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.3 Providing people with choices in rural and semi urban areas (CB13)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy CB13 supports the delivery of socially necessary transport options in rural and semi-urban areas to encourage public transport and active travel use. The policy focuses on improving access to key services such as healthcare, education and transport interchanges as well as preventing rural isolation. This policy does not support delivery of housing services.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policy CB13 prioritises connecting rural communities to neighbouring communities, improving access to community facilities, key services and promoting community cohesion. Where bus services are less frequent, Fflecsi Demand Responsive Transport, community transport initiatives and car clubs will be used to improve connectivity. These measures contribute to improving the quality of life for residents of rural areas, particularly for deprived communities who may not have access to a car. The local authorities of Conwy, Denbighshire, Gwynedd and Isle of Anglesey are identified as predominantly rural areas. Due to geographical dispersion in rural areas, areas of deprivation are too small to be identified by WIMD domains, neglecting deprivation within rural areas. Therefore, it is important to ensure projects and programmes based on this policy account for statistical gap about deprived areas in rural areas.[13] Through these measures, the policy supports the needs of people who have protected characteristics such as people from low-income backgrounds or deprived areas. The policy also supports the needs of all members of society, particularly protected characteristics groups such as children, older people, people with disabilities and pregnant women by connecting them to key services like healthcare, education and employment. By prioritising connecting rural areas to neighbouring communities and community facilities, the policy creates opportunities for social interactions and participation in community events.	++	Long-term/Direct

[13] Public Policy Institute for Wales, Rural Poverty in Wales: Existing Research and Evidence Gaps, May 2016; Available online at: https://www.wcpp.org.uk/wp-content/uploads/2018/04/An-introduction-to-Rural-Poverty.pdf (Accessed 19/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.3 Providing people with choices in rural and semi urban areas (CB13)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policy CB13 encourages uptake in active travel through the delivery of pedestrian facilities as informal routes linking communities. This promotes safe and sustainable travel modes, resulting in increased physical activity. Further, the policy focuses on public transport initiatives that improves connectivity of rural areas to neighbouring communities, improving access to key health services, recreation activities, green spaces and other community facilities. These measures improve connectivity, reducing social isolation and promoting increased physical activity. This provides health benefits such as reduced obesity, reduced risks of cardiovascular diseases, type-2 diabetes, and anxiety, boosting overall physical, mental and social health of communities. [10,12]	++	Long-term/ Direct
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	The policy does not conserve or enhance biodiversity or geodiversity. However, the encouragement of a modal shift to sustainable transport from private car use in rural areas, Policy CB13 would contribute to a reduction in overall transport emission therefore improving air quality and reducing pollution run off from vehicles into water bodies[5,26]. This protects biodiversity and geodiversity interests, contributing to ecosystem resilience.	+	Long-term/ indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	The policy is unlikely to cause harm to any designated or protected landscapes or impact BMV land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	The policy is unlikely to cause direct or indirect harm to designated heritage assets. Improved connectivity of rural areas to neighbouring communities with transport interchanges would improve sustainable travel access to rural areas, encouraging tourism to local cultural heritage sites and supporting use of Welsh across the region (and between communities).	+	Long-term/ indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.3 Providing people with choices in rural and semi urban areas (CB13)		
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Increase in public transport services and active travel would reduce runoff pollutants from road traffic into water bodies. This would protect the water quality and health of aquatic ecosystems[5].	+	Long-term/ Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policy CB13 promotes a modal shift from private cars to public transport and active travel in rural areas, improving connectivity to neighbouring communities and key facilities. This helps reduce road traffic and transport related emissions thereby supporting decarbonisation of the transport sector and contributes to meeting Wales targets to be net zero by 2050.	+	Long-term/Direct
9. Protect and enhance local air quality.	By supporting sustainable transport access to essential services and education, Policy CB13 contributes towards reducing emissions and improving air quality for local communities (which improves health outcomes)[6,7].	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policy CB13 supports a shift from private vehicles to sustainable transport modes like public transport and active travel in rural areas. This helps reduce road traffic and reduce disturbance from transport related noise and vibration, improving local soundscapes.	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.4.3 Providing people with choices in rural and semi urban areas (CB13)		
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policy encourages public transport and active travel use in rural and semi-urban areas, resulting in reduced private vehicle use, thereby reducing consumption of raw materials like fuel.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Initiatives like Fflecsi Demand Responsive Transport and car clubs supported by the policy improve the reliance and resilience of the transport network to better support businesses and workers. Improved connectivity to economic hubs can encourage regeneration and investment, particularly in more deprived areas by improving access to education and employment opportunities as well as by encouraging sustainable tourism to areas with tourism potential. Increased sustainable tourism to rural areas in North Wales, supported by initiatives like demand response transport and community transport can increase leisure related spendings, supporting rural economies. The policy does not impact freight transport.	+	Long-term/ Indirect

Table 1 – 4 Enabling changes to travel behaviour – Sustainable travel access

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.4.4 Sustainable travel access (CB14 – CB23)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies CB14 – CB23 focus on promoting sustainable transport options to travel, supporting visitors in accessing tourist destinations like national parks and coastal areas sustainably. The policies do not directly support the delivery of housing and local services to meet local community needs.	0	
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policies CB14-CB23 seek to increase the options for people to travel throughout the region more sustainably and includes consideration of travel costs. Options within the policies to make the cost of sustainable travel more attractive (affordable) would also be beneficial for those who experience socio-economic deprivation, reducing the cost of travel, but also removing the cost barrier to experiencing all that North Wales has to offer. The inclusion of e-bike and micro-mobility hire services within policy initiatives helps support needs of protected characteristics groups such as disabled people for whom even short distances can be a barrier to sustainable travel. Therefore, this service would enable more people to reach their destination without needing to use their car door-to door. Shorter journeys to destinations supported by reduced traffic with a shift to sustainable transport modes would reduce congestion on the strategic road network, enabling people with protected characteristics such as older people, people with disabilities, pregnant women and people with infants to travel with less congestion (and therefore more quickly) to tourist attractions. CB14 focuses on delivering communication campaign tailored to specific groups such as younger people, older people, tourists and people with disabilities to inform as many groups about sustainable travel that best suit or support their needs as possible.	++	Long-term/Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.4.4 Sustainable travel access (CB14 – CB23)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	The policies aim to improve connectivity to popular tourist destinations via public transport such as seasonal buses, improved rail access and as well as consideration of charging infrastructure for zero emission buses and cars. The availability of increased sustainable travel options would help reduce traffic congestion during peak tourism periods, reducing travel time of journeys. This would be beneficial for reducing stress caused by long driving hours. Through these measures, the policies help improve access to recreation activities, green spaces and coastal areas for leisure. Access to leisure opportunities, green spaces such as national parks and coastal areas contribute to reduced stress and anxiety, reducing risks of chronic conditions like obesity and diabetes and helping reduce social isolation through opportunities for social interactions and bonding.[14] This contributes towards improving overall physical and mental wellbeing.	+	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policies CB14 – CB23 do not directly deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats. The policies support the delivery of sustainable travel options to access tourist attractions including national parks and coastal areas, helping maintain air quality conditions and preventing ecological damage caused by inappropriate parking. This helps protect biodiversity and geodiversity interests and contributes to ecosystem resilience.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies CB14 – CB23 are unlikely to cause harm to any designated or protected landscapes or have an impact on BMV land. Increased sustainable travel options - public transport and active travel, to tourist attractions at designated landscapes results in reduced road traffic and congestion. This can reduce adverse impacts of road traffic and inappropriate parking on visual amenity, particularly Eryri National Park (CB19), and improving air quality.	+	Long-term/ Indirect

[14] Cambridge University Press, The Handbook of Wellness Medicine, Chapter 48 – The Role of Leisure, Recreation and Play in Health and Wellbeing, September 2020; Available online at: https://www.cambridge.org/core/books/abs/handbook-of-wellness-medicine/role-of-leisure-recreation-and-play-in-health-and-wellbeing/7D71DED7477D77085654C7AF4E724AAA (Accessed 19/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.4.4 Sustainable travel access (CB14 – CB23)		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies CB14 – CB23 are unlikely to cause direct or indirect harm to designated heritage assets. The communication campaign delivered by CB14 to provide information about sustainable travel options includes opportunities to encourage and support use of Welsh language.	+	Long-term/ Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies CB14 – CB23 support sustainable transport access to attractions, including coastal areas, where policies CB21 – CB23 support initiatives like seasonal bus services and rail improvements, resulting in reduced road traffic. This would reduce runoff pollutants from roads into waterbodies near coastal areas, protecting water quality and the health of aquatic ecosystems[5].	+	Long-term/ Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policies CB14 – CB23 support a modal shift from private cars to public transport and active travel for travel and leisure. This would help reduce road traffic congestion and emissions, improving air quality. Policy CB16 specifically focuses on supporting decarbonising of the transport sector by considering charging infrastructure for zero emission vehicles near tourist attractions in North Wales. These measures contribute to meeting Wales targets to be net zero by 2050.	+	Long-term/ Direct
9. Protect and enhance local air quality.	By promoting sustainable travel options – public transport services like rail and bus as well as active travel modes and supporting zero emission vehicle use through e-bike hire and charging infrastructure initiatives, the policies CB14 – CB23 help reduce transport related emissions, contributing to the protection of air quality for local communities which improves health outcomes[6,7].	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.4.4 Sustainable travel access (CB14 – CB23)		
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	The policies support a modal shift from private car to sustainable transport options, helping reduce road traffic and disturbances from transport related noise to local communities. This contributes to improved local soundscapes, particularly for communities located near major roads in North Wales - A5, A55 and A487.	+	Long-term/ Indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies support a modal shift from private car to sustainable transport options, promoting sustainable tourism while reducing use of raw materials like fuel.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Sustainable transport connectivity to tourist attractions would encourage investment and regeneration, particularly in rural areas. It would also contribute to more tourism spend within the region as more people are able to access tourist areas and facilities. The policies support multimodal travel through transport interchange facilities, improving access between England and North Wales and between North and South Wales to boost the visitor economy. The policies do not impact freight travel.	+	Long-term/ Direct

Table 2 – 1 Bus, Coach and Community Transport – Bus Franchising

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.5.1 Bus Franchising (Policy PT1)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Certainty of funding provision for bus services – including public, authorities and operators could support the functioning of reliable public transport services, improving access to local services. The integration of elements such as timetabling and ticketing could be beneficial for improving the frequency and reliability of services with improved communication, supporting the creation of communities within and between locations. However, this is subject to how effectively and accessibly timetabling of services is communicated as well as the costs determined by the ticketing system. Areas of relative deprivation such as Holyhead Town, Marchog, Peblig, Glyn and Rhyl that lie within the 10% most deprived areas would benefit most from improved bus services with fairer ticket pricing and more reliable public transport services.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.5.1 Bus Franchising (Policy PT1)		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Bus services in rural areas of North Wales are often infrequent and have been reducing in frequency in recent years. Franchising would contribute to the creation of an improved and integrated bus transport system for people that live in rural areas and who typically rely on the private car for travel. In the National Survey for Wales, it was reported that 86% of people in rural areas have use of a car[15]. More reliable bus services would create the opportunity for more people to use sustainable public transport, contributing to improved environmental conditions. It would also contribute towards improving the quality of life of individuals experiencing socio-economic disadvantage (more likely within deprived communities) by improving access to essential services like healthcare, education, employment as well as opportunities for socialising. This would create more opportunities for all people to participate in aspects of community life (employment, education, training, social, cultural and sporting activities), therefore reducing inequality of opportunity. Some groups of people are more likely to be reliant on public transport and/or walking for travel[15]. These include groups who share protected characteristics such as children, older people, women, global ethnic majority groups, people with disabilities, socio-economically disadvantaged and LGB and trans people. The policy does not outline any measures for ensuring safety and accessible features in buses, bus stops, service communication or ticketing methods for these groups, therefore equality of accessibility or how safe and comfortable people are likely to feel cannot be assessed. However, the policy does suggest that routes can be designed to meet the travel needs of customers. This would contribute towards improved access to essential services, especially for those protected characteristic groups listed above. It would also contribute to more routes being provided to rural and other areas that are not currently well or sufficiently served by bus services. This would reduce inequalities for these communities in relation to access to transport and the subsequent inequalities of opportunities that are associated with this lack of transport access. The policy suggests that measures such as route design will be suited to meet customer needs, however, it is unclear whether stakeholder engagement with local communities will be undertaken for route design or timetabling and ticketing integration. Where engagement does take place, this would likely improve a sense of community cohesion whilst also practically increasing the likelihood that routes will bring communities together through easy access between them.	+ +	Long-term/ Indirect

[15] Welsh Government (2014) National Survey for Wales – Transport. Available online at: https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.5.1 Bus Franchising (Policy PT1)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	By providing a more connected and reliable bus network that offers affordable ticketing, Policy PT1 would improve access to key health services, recreation activities and green spaces thereby improving the health and wellbeing of the local population.[16] Improving direct access to physical exercise (gyms, parks, natural areas, etc.) would deliver health benefits. Indirectly bus travel has been associated with increased active travel. Improved service provision that meets a wider range of needs, could therefore contribute to more people choosing this mode of transport, increasing physical activity and resulting in associated health benefits. The policy would also contribute towards bettering mental health and wellbeing by reducing social isolation particularly of people who are more reliant on public transport (older people, disabled people, young people, women, global ethnic majority people, socio-economically disadvantaged). The policy does contribute towards improved connectivity between local communities. However, it is unclear how it impacts connectivity to and within more rural areas. The policy could improve the safety of those participating in active travel because more patronage of the buses would contribute to a shift away from private car use and therefore reduce the volume of traffic on the roads.	+	Long-term/ Indirect

[16] Office for National Statistics, Health benefits from recreation, natural capital, UK: 2022; Available online at: https://www.ons.gov.uk/economy/environmentalaccounts/bulletins/healthbenefitsfromrecreationnaturalcapitaluk/2022 [Accessed 29/11/2024]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.5.1 Bus Franchising (Policy PT1)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	An improved bus network implemented through franchising would offer better connected routes to different destinations, encouraging people to use sustainable transport more frequently, leading to long term environmental benefits such as improved air quality, reduced levels of transport noise, and reduced levels of polluted surface water reaching water bodies (from oils, etc coming from vehicles)[17,18]. The physical location of any new infrastructure required for improvements to the bus network is not known and therefore the impact in relation to land take and associated impacts on biodiversity and geodiversity is uncertain. However, it is unlikely that significant infrastructure would be required, rather existing roads and bus stops would be utilised by franchising businesses. Unless the chosen bus routes pass through any designated sites or valuable habitats, Policy PT1 is unlikely to have a significant impact on biodiversity, geodiversity or protected habitats and species.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policy PT1 would not directly cause harm or result in the enhancement of the condition and character of any protected or designated landscapes. Improved bus networks would reduce the adverse impacts of road traffic on landscapes and designations, improving visual amenity with reduced private car use as more individuals use sustainable public transport instead. If bus routes provide timely services to tourist destinations such as Eryri National Park and coastal areas, it would reduce the adverse impacts of parking and contribute to more efficient management of travel in tourist areas during peak seasons. Eryri National Park observes illegal and inconsiderate parking problems during peak seasons, endangering pedestrians and other road users but also adversely impacting on visual amenity. This could be mitigated with the implementation of an improved bus network through bus franchising.[19]	+	

[17] Department of Transport, Transport and environment statistics 2022, October 2022; Available online at: https://www.gov.uk/government/statistics/transport-and-environment-statistics-2022/transport-and-environment-statistics-2022

[18] Climate Nexus, Climate benefits of public transportation, 2022; Available online at: https://climatenexus.org/climate-issues/energy/public-transit-climate-benefits/ [Accessed 29/11/2024]

[19] North Wales Live, Police warning over 'irresponsible' Easter parking after almost 40 cars towed in Snowdonia, 2023. Available online at: https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/police-warning-over-irresponsible-easter-26658115.amp [Accessed 04/12/2024]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.5.1 Bus Franchising (Policy PT1)		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policy PT1 would not cause direct or indirect harm to designated heritage assets, mitigate harm to non-designated heritage assets or influence their conditions. The policy does however have potential to implement and encourage use of the Welsh language by enabling better connectivity between Welsh speaking communities, and improved access to educational resources for learning Welsh for all members of society, especially children and younger people who are more reliant on public transport. The policy could also facilitate the use of Welsh language in social and community spaces such as bus waiting areas, bus stops and buses themselves.[20]	+	Long-term/ Direct
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Rainwater runoff from roads carries pollutants such as chemicals, metals, plastics (micro and litter), oils and lubricants, sediment, nutrients and pathogens into water environments, adversely impacting water quality. The improvement of the public transport network through bus franchising would encourage individuals to use buses more often, reducing the number of vehicles on the road. This would result in reduced pollution from roads to wash into water bodies[5].	+	Long-term/Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Bus franchising aims to promote a modal shift from private car use to public transport but also increase the frequency of bus use by existing bus users. Where franchising results in improved bus connectivity, reliability, and a simple, unified and integrated ticketing system, Policy PT1 would encourage the modal shift from private cars to public transport thereby supporting the shift toward reduced carbon emissions. The policy would indirectly support the transition to zero emissions where franchising leads to the introduction of new buses to the network, because Policy PT2 requires that all new buses introduced in North Wales must be Zero Emission. The policy would not enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change because franchising itself is unlikely to make significant changes to any infrastructure.	+	Long-term/ Indirect

[20] Welsh Government, 2024. Cymraeg 2050: Welsh language strategy action plan 2024 to 2025. Available online at: https://www.gov.wales/cymraeg-2050-welsh-language-strategy-action-plan-2024-2025-html [Accessed 13/11/24]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.5.1 Bus Franchising (Policy PT1)		
9. Protect and enhance local air quality.	The highest number of pollutants to the air are contributed through vehicular emissions from major roads within the NWTP area which include the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483. Policy PT1 could improve air quality for communities where improvements made to bus services through franchising results in an increase in patronage of the buses and a reduction in private transport usage. This would help improve health, particularly for vulnerable groups who are more affected by poor air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women)[6,7]. The usage of zero emissions buses would enhance the effect further. This would be particularly beneficial for communities in more urban areas located near the A5, A55 and A483, including Wrexham and Bangor, although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas.	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	The main sources of noise pollution within the NWTP area are associated with noise from roads, namely the A55, A483, A494 and A487 as well as neighbouring routes. Noise complaints in the NWTP area have been predominantly associated with sections of the A55 and A483160 and there are a series of noise priority areas located along stretches of the A55, A4871, A4087, A547, A5119, A494, A550, A483 and A5152[8]. Policy PT1 could contribute to a decrease in noise disturbances to local communities from road transport where there is a modal shift from private car usage to public transport (buses). However, if franchising leads to changes in routes and/or intensification of usage for some routes, this could lead to an increase in noise from buses for some residents. However, in combination with the anticipated reduction in private car use (i.e. shift in transport mode), it is likely that any increase in noise from bus movement would be balanced by a decrease in private car movements.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policy supports a shift to public transport, reducing the consumption of raw materials like fuels.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.5.1 Bus Franchising (Policy PT1)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	By delivering improved and extended connectivity through an improved bus network, Policy PT1 increases the region's economic and development opportunities. Bus franchising aims to create a network making transferring bus services more efficient, enabling travel on different services with one ticket, integrating real-time information about services on one platform, standardised fares and improved hours of operation, integrating with rail as well. Through these measures, Policy PT1 would improve the reliance and resilience of the transport network to better support economic prosperity by supporting businesses and workers. PT1 has the potential to create a more integrated bus network (including integrating with other transport modes such as rail), with a unified and integrated ticketed system. This, in combination with other policies of the RTP (e.g. PT4, PT5, PT6, PT9, PT14), would facilitate the movement of people between major areas of employment both in North Wales and adjacent areas of Northern England including Chester and Deeside, thereby contributing to the economic prosperity of the region. It also makes access to employment, education and training opportunities more equitable by increasing accessibility for people experiencing socio-economic deprivation and/or living in more deprived areas. Improved connectivity to more deprived areas would also encourage regeneration and investment in those areas.[21] Through franchising, routes can be better designed to meet customer needs. PT1 can therefore enhance sustainable access to tourist facilities and attractions, particularly in rural areas. This focus supports local economies by extending tourism geographies through improved connectivity. Investing in bus connectivity is crucial for rural community development plans, as it provides reliable and affordable transport to those who live in rural areas as well as those wishing to visit them. Additionally, spending by bus passengers on retail, leisure, and commuting services significantly contributes to local economies (both rural and urban) [22]. Bus franchising would not have any impact on the level of freight movements.	++	Long-term/ Direct

[21] S. Rawlinson and R. Jones, How transport infrastructure can unlock regeneration and levelling up; Building. March 2023. Available online at: https://www.building.co.uk/data/how-transport-infrastructure-can-unlock-regeneration-and-levelling-up/5122309.article [Accessed 12/11/24]

[22] The Economic Impact of Local Bus Services: A Significant Boost for Rural Communities; Rural Services Network, 2024. Available online at: https://rsnonline.org.uk/the-economic-impact-of-local-bus-services-a-significant-boost-for-rural-communities [Accessed 12/11/24]

Table 2 – 2 Bus, Coach and Community Transport – Decarbonising the Bus Fleet

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.4.2 Decarbonising the Bus Fleet (Policy PT2 – PT3)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy PT2 and PT3 do not have direct impact on the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities.	0	N/A
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policy PT2 and PT3 contribute towards improving the environmental conditions by focusing on decarbonisation initiatives regarding the bus fleets. Decarbonisation initiatives implemented through PT2 and PT3 would benefit communities living in low-income and deprived areas, reducing health inequalities by improving air quality[23,7].Groups who would disproportionately benefit from improved air quality include older people, children, people with existing respiratory health conditions and those experiencing socioeconomic disadvantage who live in areas of higher physical environment deprivation (as described above). Decarbonisation would also marginally reduce transport related noise pollution, improving living conditions for residents living in high noise level areas around the main roads A5, A55 and A4807. These are often the same communities (and groups within communities) as described above for air quality benefits. Decarbonisation is not likely to contribute to improving social cohesion.	+	Long-term/ Direct
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to	Decarbonisation of public transport would contribute to an improvement in air quality. This reduced pollution can encourage people to spend more time outdoors, in green spaces, walking, cycling or partaking in recreational activities.[24] Increased physical activities provide health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health.[10]	+	Long-term/ Indirect

[23] Decarbonising transport, Let's get moving together. London Transport Museum, 2023. Available online at: https://www.ltmuseum.co.uk/interchange/decarbonising-transport#report [Accessed on 12/11/24]

[24] How the UK's push for net-zero could deliver key health benefits, World Economic Forum, 2023. Available online at: https://www.weforum.org/stories/2023/01/uk-net-zero-health-benefits-climate-change/ [Accessed 12/11/24]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
physical and mental health	The overweight and obesity rate in North Wales is 36% higher in the most deprived areas compared to the least deprived. Thus, deprived areas like Greenfield 1, Rhyl and Sealand 2 would likely experience health benefit from decarbonisation measures. COVID-19 has also had an adverse impact on the mental wellbeing of the local populations of North Wales. Reduced air pollution, promoting outdoor, social activities would have beneficial effects on the mental wellbeing of individuals.[25] Through supporting active travel, PT2 and PT3 contribute towards improving the physical and mental health of local populations.		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Decarbonisation of public transport would contribute to an improvement in air quality and reduce the harmful exposure of habitats and species to nitrogen oxides (NOx) and nitrogen dioxide (NO2) associated with vehicle emissions[26,27]. Policy PT2/PT3 would therefore contribute towards protecting biodiversity loss and support ecosystem resilience. Policy PT2/PT3 do not directly deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats or geodiversity.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies PT2 and PT3 do not cause harm to or result in the enhancement of any designated or protected landscapes.	0	N/A

[25] Twohig-Bennet, C., & Jones, A. The health benefits of the great outdoors: A systematic review and meta-analysis of greenspace and health outcomes. *Environmental Res. 2018. October; 166: 628-637.*

[26] The ecological effects of air pollution from road transport: an updated review. Natural England Commissioned Report NECR199, 2016. Available online at: https://publications.naturalengland.org.uk/file/5064684469223424 [Accessed 12/11/24].

[27] Air quality impacts in Europe 2022. Impacts of air pollution on ecosystems. Available online at: https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/impacts-of-air-pollution-on-ecosystems [Accessed 12/11/24]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Decarbonization would not have an impact on cultural heritage.	0	N/A
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Fossil fuel powered vehicles contribute to road runoff, carrying pollutants like oil and heavy metals into nearby water bodies. Decarbonisation of bus fleets would contribute to a reduced volume of pollutant road runoff into water bodies, improving the health of aquatic ecosystem and water quality. Policy PT3 has potential to negatively impact water resources as the development of hydrogen hubs would require water for hydrogen production as well as other services like cooling. Hydrogen production, specifically via electrolysis, requires large amounts of water. If this is drawn from freshwater sources, it could add stresses to the local water supply. Ammonia, an energy carrier for hydrogen is highly toxic for humans as well as for aquatic life if leakages occur in water sources. It is also a potential source of nitrogen oxide emissions, if combustion is not perfectly optimised. Hence, there are some associated risks of contamination.[28]	+/-	Long-term/ Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	With the introduction of new zero-emission buses and exploring the introduction of a hydrogen bus fleet (including re-powering of existing fleet to zero-emissions), policies PT2 and PT3 support decarbonisation of the transport sector and an uptake in cleaner fuels use. Where new fleets are commissioned, it is assumed that these fleets will be more suitable to mitigate the changes in climate (warmer conditions) than the existing fleet. Therefore, these policies would contribute to the resilience of transport infrastructure to the effects of climate change.	++	Long-term/ Direct.

[28] Hydrogen: A renewable energy perspective. A report prepared for the 2nd Hydrogen Energy Ministerial Meeting in Tokyo, Japan. 2019. International Renewable energy Agency. Available online at: https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2019/Sep/IRENA_Hydrogen_2019.pdf [Accessed 12/11/24]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
9. Protect and enhance local air quality.	The largest contribution of emissions within the NWTP area are vehicle emissions from the surrounding main roads. Major roads within the NWTP area include the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483. Decarbonisation measures of PT2 and PT3 for the bus network system, would contribute to reduced air emissions, leading to positive impacts for human health and wellbeing, especially populations living around the major road areas[6,7].	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	These policies are not likely to affect the noise environment.	0	N/A
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Policies PT2 and PT3 support the transition to cleaner fuels and the development of hydrogen hubs at Deeside and Holyhead would support the use of locally sourced materials and resources.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Policies PT2 and PT3 would not have an effect on this objective.	0	N/A

Table 2 – 3 Bus, Coach and Community Transport – Bus Transformation Network

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.3 Bus Transformation Network (Policies PT4 and PT5)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies PT4 and PT5 aim to create an improved bus service network with more frequent and consistent services and better connections to other buses and rail. This would improve access to local services with optimised journeys and direct routes. The policies include a core network of services within and between major settlements and employment sites, supporting the creation and/or expansion of communities where routes and bus services are designed to serve these communities. This would increase economic opportunities for individuals living in these settlements. The Welsh Index of Multiple Deprivation (WIMD) finds that the most deprived areas in North Wales are the coastal areas of Conwy and Denbighshire, the northern borders of Flintshire and areas of Wrexham[9]. Targeting these areas for the improvement of bus services would be particularly beneficial in relation to access to employment, education, recreation and social opportunities, thereby contributing the to the needs of these local communities who are more likely to be reliant on public transport.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Some groups of people are more likely to be reliant on public transport for travel. This includes children and young people, older people, women, disabled people[1], socio-economically disadvantaged people, and people from global ethnic majority groups[2]. The development of a bus transformation network (i.e. enhancement of public transport services) would therefore be beneficial for these groups of people, improving their quality of life and providing them with more choice and flexibility in when they choose to travel. Enhancements would aim to be intuitive, easy to understand and with increased frequency of services and better connectivity. With the introduction of longer operating hours, (and along with PT7 which covers introduction of appropriate lighting at bus stops), the policies address customer safety concerns especially for protected characteristics groups such as women, racialised people, children, LGB and trans people[15]. Opportunities for community participation and engagement is not identified within the policies PT4-PT5. However, Engagement with stakeholders is identified in relation to partnerships with Local Authorities in North Wales, England, Transport for Wales and transport operators. Where engagement does take place, this would likely improve a sense of community cohesion, bringing communities together through improved and reliable connectivity between them.	+	Long term/ Direct
3. Improve the health and wellbeing of the local population,	Policy PT4 outlines the inclusion of bus services between and within major settlements and employment sites. Subject to the settlements selected for the bus services, this could improve connectivity between rural and urban areas. Whether it will improve connectivity between local communities in rural areas is unclear.	++	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
including with respect to physical and mental health	The policies will improve the frequency and journey times of public transport services to leisure and visitor centres, providing access for individuals to engage in social activities and promoting community participation, reducing social isolation. Increased use of public transport would also result in reduced air pollution and fewer road accidents due to reduced traffic, increasing safety of transport services. This would also increase safety for walking and cycling, encouraging uptake of active travel, further contributing to the health and wellbeing of the population. Transformation of the bus network would improve access to key health services, recreation activities and green spaces through the introduction of new routes, more frequent services and longer operating hours. This would contribute towards improving the health and wellbeing of the population as a result of more participation in activity. Physical activities and active travel provide health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health.[10] Improving the bus network would also improve access to employment, training and education which are factors that contribute to maintaining and improving mental and physical health. This would be particularly beneficial in areas which experience socio-economic disadvantage and for population groups which rely more on public transport (i.e. children and young people, older people, women, disabled people[1], socio-economically disadvantaged people, and people from global ethnic majority groups).		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	There is no additional information regarding the locations of the bus routes, so the direct impact of designated sites and valuable habitats is unknown. While policies PT4 and PT5 do not directly deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats, an improved bus network would offer better connected routes to different destinations, encouraging people to use sustainable transport more frequently, leading to long term environmental benefits such as improved air quality, reduced levels of transport noise, and reduced levels of polluted surface water reaching water bodies (from oils, etc coming from vehicles)[17,18].	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	The locations of the bus network are unknown, but an assumption is made that no new road infrastructure would be delivered under PT4 and PT5. No physical harm is therefore expected to designated or protected landscapes and impact on Best and Most Versatile (BMV) land. Improved bus connections to tourist areas would help mitigate parking issues within landscapes such as Eryri National Park. More frequent and better-connected services through PT4 and PT5 would contribute to the	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	efficient management of travel in tourist areas during peak periods (due to modal shift to buses reaching these popular tourist areas). This would improve the visual amenity and local landscape character of sites, protecting them from visual impacts of parking problems.		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	The location of places effected by the bus routes are unknown so the impact on designated heritage assets is unknown. The bus network transformation has the potential to support Welsh speaking communities through the inclusion of initiatives to implement and encourage use of Welsh language by including verbal and written translations for instructions, communication and announcements. A coordinated and reliable bus timetable would also enable more children and young people to access educational resources for learning Welsh, especially as they are more dependent on public transport to access services.	+	Long-term/ Direct
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Rainwater run off roads carries pollutants such as chemicals, metals, plastics (micro and litter), oils and lubricants, sediment, nutrients and pathogens into water environments, adversely impacting water quality. The improvement of the public transport network through a transformed bus network would encourage individuals to use buses more often, reducing the number of vehicles on the road. This would result in reduced pollution from roads to wash into water bodies.[5] Through these measures, PT4 and PT5 would protect the health and quality of water bodies and resources from road run off pollutants.	+	Long-term/Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policies PT4 and PT5, in collaboration with PT2 and PT3 support the transition to zero emission public transport sector, helping meet Wales target to be net zero. The policies facilitate increased bus use and a modal shift from private cars to public transport with an improved bus network offering more frequent, connected services and longer operating hours. This would improve air quality and reduced noise pollution through reduced road traffic, improving road safety for active travel routes like walking and cycles. In collaboration with PT2 and PT3, increased use of decarbonised bus fleets over private cars would support decarbonisation of the transport sectors, reducing carbon emissions and enhancing resilience against adverse effects of climate change. PT4 and PT5 would facilitate a modal shift from private car use to public transport but also increase the frequency of bus use by existing bus users. Where there is improved bus connectivity, reliability, and a simple,	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	unified and integrated ticketing system, Policies PT4 and PT5 would encourage the modal shift from private cars to public transport thereby supporting the shift toward reduced carbon emissions. The policies would indirectly support the transition to zero emissions where, in combination with PT2 and PT3 there is introduction of new zero emission buses to the network. The policies would not enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change because these policies relate only to service provision rather than any physical changes.		
9. Protect and enhance local air quality.	The highest number of pollutants to the air are contributed through vehicular emissions from major roads within the NWTP area which include the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483. Policies PT4 and PT5 could improve air quality for communities where improvements made to bus services results in an increase in patronage of the buses and a reduction in private transport usage. This would be particularly beneficial for communities in more urban areas located near the A5, A55 and A483, including Wrexham and Bangor, although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas. This would help improve health, particularly for vulnerable groups who are more affected by poor air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women)[6,7]	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	The main sources of noise pollution within the NWTP area are associated with noise from roads, namely the A55, A483, A494 and A487 as well as neighbouring routes. Noise complaints in the NWTP area have been predominantly associated with sections of the A55 and A483160 and there are a series of noise priority areas located along stretches of the A55, A4871, A4087, A547, A5119, A494, A550, A483 and A5152[8]. Policies PT4 and PT5 could contribute to a decrease in noise disturbances to local communities from road transport where they result in a modal shift from private car usage to public transport (buses). However, if the bus transformation network leads to changes in routes and/or intensification of usage for some routes, this could lead to an increase in noise from buses for some residents. However, in combination with the anticipated reduction in private car use (i.e. shift in transport mode), it is likely that any increase in noise from bus movement would be balanced by a decrease in private car movements.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies encourage a shift to public transport, reducing the consumption of raw materials like fuels.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system	By delivering improved and extended connectivity through an improved (transformed) bus network, Policies PT4 and PT5 increases the region's economic and development opportunities.	++	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	A bus transformation network would create bus services that are more efficient, enabling travel on different services with one ticket, integrating real-time information about services on one platform, standardised fares and improved hours of operation, integrating with rail. Through these measures, Policy PT1 Policies PT4 and PT5 would improve the reliance and resilience of the transport network to better support economic prosperity by supporting businesses and workers. PT4 and PT5 have the potential to create a more integrated bus network (including integrating with other transport modes such as rail). This, in combination with other policies of the RTP (e.g. PT1, PT6, PT9, PT14), would facilitate the movement of people between major areas of employment both in North Wales and adjacent areas of Northern England including Chester and Deeside, thereby contributing to the economic prosperity of the region. It also makes access to employment, education and training opportunities more equitable by increasing accessibility for people experiencing socio-economic deprivation and/or living in more deprived areas. Improved connectivity to more deprived areas would also encourage regeneration and investment in those areas[21]. A transformed bus network can design routes and services to meet customer needs. PT4 and PT5 can therefore enhance sustainable access to tourist facilities and attractions, particularly in rural areas. This focus supports local economies by extending tourism geographies through improved connectivity. Investing in bus connectivity is crucial for rural community development plans, as it provides reliable and affordable transport to those who live in rural areas as well as those wishing to visit them. Additionally, spending by bus passengers on retail, leisure, and commuting services significantly contributes to local economies (both rural and urban) [22]. Improved bus networks would not have any impact on the level of freight movements.		

Table 2 – 4 Bus, Coach and Community Transport – Improving Bus Infrastructure

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.4 Improving Bus Infrastructure (PT6 – PT8)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	The creation of bus priority infrastructure (PT6) focusing on areas of localised congestion to improve bus journey timings would encourage more people to adopt sustainable transport use within and between locations. This would improve access to key local services, particularly for people who are more reliant on public transport. Focused on other bus infrastructure, like facilities provided at bus stops and interchanges, Policies PT7 and PT8 would improve the experience of using sustainable public transport like buses, promoting the shift from private car use to public transport. Key bus stops in village centres with high usage will be focused on for enhancement, supporting the delivery of local services to local communities. These policies would not contribute towards the delivery of housing.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.4 Improving Bus Infrastructure (PT6 – PT8)		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Reducing bus journey times and creating safer experiences of bus use, Policies PT6, PT7 and PT8 contribute towards improving environmental conditions and therefore encouraging a modal shift to public transport. As some people are more reliant on public transport like members of protected characteristics groups such as children, older people, people with disabilities, Creating bus waiting areas that are more accessible (through the addition of features like dropped and raised kerbs, shelters, seating areas and lighting) is beneficial for all people, but differentially and disproportionately beneficial for some groups including older people, parents and carers using pushchairs, disabled people (particularly those who have difficultly standing, or are blind or partially sighted). Certain protected characteristics groups such as woman, racialised groups, LGB and trans people are more vulnerable in public spaces like public transport. The policies include the addition of the following features for the enhancement of bus infrastructure: improving lighting, or nearby street lighting and shelters which enhances safety, benefiting all, especially these more vulnerable protected characteristics groups. These feature along with real time information about services and onward connection makes public transport more accessible and supports protected characteristic groups in accessing key services and participate in community events, promoting community cohesion. Wrexham and Conwy in North Wales accommodate dispersal centres for refugees and asylum seekers. An improved, accessible and safe bus network would be beneficial for them, enabling them to access healthcare services, education, employment opportunity and participate in community activities. Reducing bus journey timings and improving the safety of using the bus improves accessibility of public transport. Increased sustainable public transport use also reduces road traffic and air pollution and with the addition of cycle storage at bus stops, encourages active travel for all members of society.	++	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.4 Improving Bus Infrastructure (PT6 – PT8)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies PT6, PT7 and PT8 contribute towards promoting the use of sustainable public transport, reducing road traffic and air pollution, improving road safety and encouraging uptake in active travel (as people usually travel by foot or bike to the bus stops). Reduced bus journey timings and safer bus waiting infrastructure would encourage the use of buses to travel to community spaces, key health services, recreation activities and green spaces. This would contribute to reducing social isolation, especially for people more reliant on public transport including children, older people, racialised people, people with disabilities and people from low-income backgrounds. Access to these services and resources contributes towards improving the physical and mental health wellbeing for all members of the local population.	+	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Improved bus infrastructure would likely encourage people to use sustainable transport more frequently, leading to long term environmental benefits such as improved air quality, reduced levels of transport noise, and reduced levels of polluted surface water reaching water bodies (from oils, etc coming from vehicles)[26,27]. The physical location of any new infrastructure required under PT6-8 is not known and therefore the impact in relation to land take and associated impacts on biodiversity and geodiversity is uncertain. However, it is unlikely that significant infrastructure would be required, rather existing roads and bus stops would be utilised by franchising businesses. Unless the chosen bus routes pass through any designated sites or valuable habitats, Policies PT6-8 are unlikely to have a significant impact on biodiversity, geodiversity or protected habitats and species.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	The locations of infrastructure upgrades are unknown, but an assumption is made that no new road infrastructure would be delivered under PT6, PT7 or PT8. Rather, any bus priority measures would involve existing road footprints. No physical harm is therefore expected to designated or protected landscapes and impact on Best and Most Versatile (BMV) land. This would improve the visual amenity and local landscape character of sites, protecting them from visual impacts of parking problems.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.4 Improving Bus Infrastructure (PT6 – PT8)		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	The location of places the bus routes are unknown so the impact on designated heritage assets is unknown. The bus infrastructure has the potential to support Welsh speaking communities and include initiatives to implement and encourage use of Welsh language by including verbal and written translations for instructions, communication and announcements. It is noted that Anglesey's proximity to Gwynedd has fostered a close relationship between the two areas. Ynys Môn and Gwynedd share deep economic, social and cultural connections and are Welsh language strongholds. Therefore, there are a large number of local trips that use the Menai crossings. Well-connected bus routes between these locations would hence enhance local cultural values, including the Welsh language.	+	Long-term/ Direct
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Rainwater run off roads carries pollutants such as chemicals, metals, plastics (micro and litter), oils and lubricants, sediment, nutrients and pathogens into water environments, adversely impacting water quality. The improvement of the public transport network through improved bus infrastructure would encourage individuals to use buses more often, reducing the number of vehicles on the road. This would result in reduced pollution from roads to wash into water bodies[5]. Through these measures, PT6-PT8 would protect the health and quality of water bodies and resources from road run off pollutants. Any development works required to introduce new physical infrastructure (e.g. road engineering works for bus lane introductions) has the potential to result in adverse effects during construction if not mitigated.	+/-	Long-term/Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	The policies contribute to encouraging a modal shift from private cars to public transport through improved bus journey timings, safer and more accessible bus use, plus enhancements which improve accessibility for many groups of people. This modal shift would remove some private vehicle journeys, shifting them to buses which will be reduced (including zero) carbon emission vehicles. An assumption is made that any infrastructure improvements would be designed to allow for predicted climate change therefore climate resilience would be built into the improvements.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.4 Improving Bus Infrastructure (PT6 – PT8)		
9. Protect and enhance local air quality.	Policy PT6 aims to reduce bus journey times whilst PT7 and PT8 aim to improve safety and accessibility; these improvements encourage a modal shift to sustainable public transport from private car use, resulting in reduced air pollution caused by road traffic. This would help improve health, particularly for vulnerable groups who are more affected by poor air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women)[6,7]	+	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	The main sources of noise pollution within the NWTP area are associated with noise from roads, namely the A55, A483, A494 and A487 as well as neighbouring routes. Noise complaints in the NWTP area have been predominantly associated with sections of the A55 and A483160 and there are a series of noise priority areas located along stretches of the A55, A4871, A4087, A547, A5119, A494, A550, A483 and A5152[8]. Policies PT4 and PT5 could contribute to a decrease in noise disturbances to local communities from road transport where they result in a modal shift from private car usage to public transport (buses). However, if PT6-PT8 lead to changes in routes and/or intensification of usage for some routes, this could lead to an increase in noise from buses for some residents (i.e. where bus stops are enhanced with shelters, etc). However, in combination with the anticipated reduction in private car use (i.e. shift in transport mode), it is likely that any increase in noise from bus movement would be balanced by a decrease in private car movements.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Information about materials and resources to be used for the bus infrastructure is unknown so the incorporation of circular economy principles is unknown. However, reduced private car use would reduce overall fuel usage.	?	N/A

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.4 Improving Bus Infrastructure (PT6 – PT8)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Policies PT6, PT7 and PT8 create a more attractive bus network with improved journey timings and improved safety and accessibility, thereby making travel by bus more attractive to a wider group of people. This includes for groups who are more reliant on public transport (i.e. children, older people, racialised people, people with disabilities and people experiencing socio-economic disadvantage), but also is likely to attract people new to bus travel (i.e. modal shift for some or all journeys). These improvements will encourage greater connectivity by a sustainable transport mode for communities across the region to employment opportunities. This will be beneficial for economic prosperity across North Wales, and particularly for areas which experience deprivation. Where journey times and frequency to and from rural areas are improved this will benefit economic growth in rural areas, particularly in relation to tourist areas. However, the location of bus routes is unknown and thus, the impact is unclear. The policies have no impact on movement of freight.	+	Long-term/ Indirect

Table 2 – 5 Bus, Coach and Community Transport – Making Bus Travel Easier

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.5 Making Bus Travel Easier (PT9 - PT10)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies PT9 and PT10 aim to make bus travel easier by mitigating issues of accessibility and offering updated, clear timetables, clear fare structures and improved wait times. Making bus use easier and more accessible (inclusive) for everyone, including non-frequent or first-time users, would improve access to local services for all, especially those more reliant on public transport, like people with disabilities (particularly people with restricted mobility), older people, pregnant women and people travelling with infants. Denbighshire and Conwy have the highest proportion of people claiming disability allowance[29] therefore these communities would benefit most from these policies (although people across the region would benefit). The policy would not impact the delivery of housing.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	More accessible bus services (through clearer ticketing and inclusive design) would reduce inequality of access to public transport (buses) therefore increasing the opportunity for the whole of society to use sustainable public transport. This would particularly apply to children, older people, disabled people (particularly those with restricted mobility, visual impairments), and people who are not confident in the Welsh or English language because the policies would address access issues experienced disproportionately by these groups. For people who are more reliant on public transport, improvements to how easy it is to use buses would also improve people's access to essential services like healthcare, education, employment as well as opportunities for socialising. This would create more opportunities for all people to participate in aspects of community life (employment, education, training, social, cultural and sporting activities), therefore reducing inequality of opportunity.	+ +	Long-term/ Indirect

[29] Disability benefit claimants, February 2023. House of Commons Library, 2023. ONS data from 2021.

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.5 Making Bus Travel Easier (PT9 - PT10)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies PT9 and PT10 contribute towards promoting an integrated bus network that has a simple unified, easy-to-use ticketing and information. These improvements would likely encourage the use of buses to travel to community spaces, key health services, recreation activities and green spaces. This would contribute to reducing social isolation, especially for people more reliant on public transport including children, older people, racialised people, people with disabilities and people from low-income backgrounds. Access to these services and resources contributes towards improving the physical and mental health wellbeing for all members of the local population. PT9 has potential to improve frequency of bus connectivity between rural and urban areas, as well as between local communities in rural areas. However, no information on this is provided at the time so the impact is unknown. The North Wales Population Needs Assessment (2022) identified through consultation and engagement that accessibility of transport links to those with chronic health needs, physical disability and sensory impairment were especially an issue in more rural areas, where social isolation can be more profound due to lack of public transport infrastructure. Thus, PT9 and PT10 have the potential to significantly improve accessibility of these transport links and reduce social isolation by focusing on more rural areas.	+	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	PT9 and PT10 are unlikely to cause harm or any deterioration in the condition of any designated sites. However, by contributing to increased public transport use instead of private vehicles, they contribute to protecting valuable habitats and protected species from the adverse impacts of air and noise pollution. Making buses easier to use would likely encourage people to use sustainable transport more frequently, leading to long term environmental benefits such as improved air quality, reduced levels of transport noise, and reduced levels of polluted surface water reaching water bodies (from oils, etc coming from vehicles)[26,27].	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.5 Making Bus Travel Easier (PT9 - PT10)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies PT9 and PT10 do not directly result in the enhancement of protected or designated landscapes but by promoting the shift to sustainable public transport they contribute towards reducing the adverse impacts of road traffic and parking on landscapes and designations, improving visual amenity and local soundscapes. Improved bus timetables, ticketing system, wait times and accessibility features through the policies would make bus travel easier for first time users like tourists, contributing to increased sustainable public transport use and efficient management of travel in tourist areas during peak periods.	+	Long-term/ Indirect
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies PT9 and PT10 are unlikely to have an impact on designated heritage assets. The policy would facilitate the use of Welsh language in social and community spaces such as bus waiting areas, bus stops and buses themselves.[20]	+	Long-term/ Direct
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Increased public transport use through the implementation of PT9 would reduce road runoff of pollutants into water bodies, improving the health of aquatic ecosystem and water quality. It is unlikely that PT10 would have an impact on the quality and general health of water resources.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.5 Making Bus Travel Easier (PT9 - PT10)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policies PT9 and PT10 encourage increased sustainable public transport use through improved accessibility and enabling easier bus use practices. This helps meet Wales net zero targets (when considered alongside policies for the introduction of zero and reduced emission buses).	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	The highest number of pollutants to the air are contributed through vehicular emissions from major roads within the NWTP area which include the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483. Policies PT9 and PT10 could improve air quality for communities where improvements to ease of use and accessibility result in an increase in patronage of the buses and a reduction in private transport usage. This would be particularly beneficial for communities in more urban areas located near the A5, A55 and A483, including Wrexham and Bangor, although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas. This would help improve health, particularly for vulnerable groups who are more affected by poor air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women)[6,7]	+	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policies PT9 and PT10 could contribute to a reduction of road traffic because of the shift from private cars to public transport. This would reduce the disturbances from transport related noise and vibration to local communities, specifically for populations living in areas near major roads like A5, A55 and A4807, mitigating health impacts like stress and disturbed sleep caused by noise pollution.	+	Long-term/ Indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies encourage a shift to public transport, reducing the consumption of raw materials like fuels.	+	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.5.5 Making Bus Travel Easier (PT9 - PT10)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Through the delivery of an improved, reliable and efficient bus network, PT9 could increase access to employment opportunities for populations living in previously isolated areas, rural areas or deprived areas that rely on public transport to access essential services. The installation of accessibility features through PT10 would support equitable access to employment, education and training opportunities, especially for people with disabilities. By improving the reliance and resilience of the transport network, supported by other policies as well, PT9 and PT10 better support businesses and workers by providing accessible, timely and affordable transport. By focusing on target areas of concerns like the Menai crossings, the policies could better support local economies and communities. Better transport links to more deprived areas and rural areas could encourage regeneration and investment in the areas as well as support their residents in accessing employment opportunities through reliable and affordable commuting services. This, in combination with other policies of the RTP (e.g. PT4, PT5, PT6, PT14) would facilitate the movement of people between major areas of employment both in North Wales and adjacent areas of Northern England including Chester and Deeside, thereby contributing to the economic prosperity of the region. By creating affordable, easy to use, integrated bus services, the policies encourage sustainable access to tourist facilities and attractions. For rural areas in particular these policies would promote tourism to rural areas, supporting the rural economy through leisure and tourism related spendings.	+	Long-term/ Indirect

Table 3 – 1 Demand Responsive and Community Transport

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6 Demand Responsive and Community Transport (PT11 – PT12)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	TfW and local authorities in North Wales run a series of Fflecsi Dynamic Demand Responsive Transport pilots in rural areas including Buckley, Conwy Valley, Denbigh, Holywell, Llyn Peninsula, Prestatyn, and Ruthin. PT11 and PT12 aim to make the successful pilots permanent and offer funding for community led initiatives, supporting the creation of communities by supporting viable transport options between locations based on community needs. Since these policies enable flexible services designed by community involvement and are locally run and managed, they would improve access to local services and help meet community needs.	++	Long-term/Direct
2. Reduce inequality and promote community cohesion	These flexible and accessible services delivered by community led initiatives are the only mode of transport for some groups, especially for vulnerable and isolated people. This would include protected characteristics groups like people living in deprived areas (such as some of the locations where the pilots were run for Fflecsi Dynamic Demand Responsive Transport), older people and people with disabilities. These policies support the transport options delivered by community led initiatives, designed by community involvement, improving accessibility to essential services and helping create more opportunities of community participation. These measures delivered through PT11 and PT12 contribute towards improving the quality of life for all members of society, providing agency by supporting community led and flexible transport initiatives in rural areas.	++	Long-term/Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6 Demand Responsive and Community Transport (PT11 – PT12)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies PT11 and PT12 would significantly improve connectivity between local communities in rural areas as well as improve their access to key healthcare services. As the transport links will be designed through community involvement, it will reduce social isolation, resulting in improved mental health for local populations. Through increased public transport use, a decrease in road traffic is expected, improving air quality and road safety. These measures could encourage uptake in active travel such as walking and cycling which are known to increase levels of physical activity and therefore improve health. This flexible demand responsive transport system could also improve access to open, green spaces and recreational activities, which also contribute to increased physical activity. Increased physical activities provide health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health.[10] The overweight and obesity rate in North Wales is 36% higher in the most deprived areas compared to the least deprived. Some rural areas where the pilots were run fall within the most deprived areas in North Wales and hence, through increased active travel and improved connectivity to open spaces and recreational activities in these areas, PT11 and PT12 help reduce obesity rates.	+	Long-term/Direct
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	It is unlikely that PT11 and PT12 will cause any harm to designated sites or result in protected habitat. Fflecsi Dynamic Demand Responsive Transport has the potential for contributing to ecosystem resilience through the incorporation of zero emission buses or cleaner fuel use. However, since there is no information available about this, the impact is unknown. Introduction of affordable public transport links in these areas would contribute to reduced private car use, improving air and noise quality and contributing towards protecting biodiversity and geodiversity.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6 Demand Responsive and Community Transport (PT11 – PT12)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	The locations of the bus routes are unknown but are unlikely to require additional road space (rather reallocation of existing road space). Harm to designated or protected landscapes and impact on Best and Most Versatile (BMV) land is therefore unlikely.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	By improving connectivity between local Welsh speaking communities in rural areas, the policies PT11 and PT12 encourage continued use of the Welsh language.	+	Long-term/Direct
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Through the introduction of reliable and affordable public transport links, Policies PT11 and PT12 could reduce private car use, resulting in reduced road traffic and run off of pollutants into waterbodies.	+	Long-term/Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6 Demand Responsive and Community Transport (PT11 – PT12)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Fflecsi Dynamic Demand Responsive Transport delivered through PT11 and PT12 would support the development of a public transport system designed to meet community needs. Where the transport is reduced (or zero) emission, this would contribute to the transition to zero/low emissions across Wales. It is not clear whether community transport will be zero/low emissions, and the impact is therefore uncertain.	?	
9. Protect and enhance local air quality.	As PT11 and PT12 deliver a public transport system that meets community needs, it would encourage more people to shift to public transport use, reducing transport related emissions and improving local air quality. The highest number of pollutants to the air are contributed through vehicular emissions from major roads within the NWTP area which include the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483. Policies PT11 and PT12 could improve air quality for communities where community transport results in a reduction in private transport usage. This would be particularly beneficial for communities in more urban areas located near the A5, A55 and A483, including Wrexham and Bangor, although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas. As the emissions from community transport are not specified (and can be quite high if older community vehicles are used) the impact on air quality is uncertain.	?	
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	A shift from private cars to public transport delivered through PT11 and PT12, would lead to reduced disturbance from transport related noise and vibration to the local communities. However, this is likely to be marginal.	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6 Demand Responsive and Community Transport (PT11 – PT12)		
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Delivery of demand responsive transport and community led initiatives would encourage sustainable travel use, particularly in areas with reduced public transport connectivity. This would contribute to reduced use of raw materials like fuels.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Community involvement in designing the transport network, would ensure their reliance for local communities and improve resilience through community led management. This would better support businesses and workers by enabling individuals from rural areas to commute to workplaces and contribute to local economies. Improved links to rural areas, including those that lie within more deprived areas would encourage regeneration and investment in those areas through increase in tourism and leisure related spending and increased employment opportunities for residents. The policies have potential to improve access between North and South Wales, subject to community needs. As there is no more information about this, the impact is unclear. Improved public transport links to and between rural areas would encourage tourism to cultural heritage sites and attractions due to easier access to the locations. This would support rural economies while protecting the natural beauty of the area by mitigating any adverse impacts of transport related air pollution by providing reliable public transport links.	+	Long-term/ Direct

Table 3 – 2 Demand Responsive and Community Transport – Taxis

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6.1 Demand Responsive and Community Transport - Taxis (PT13)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	By promoting safety for passengers and drivers, and improving taxi provisioning, PT13 supports access to essential services, employment opportunities and leisure activities, particularly for people who with no access to a private car and for those for whom travel by public transport is difficult. This includes disabled people and vulnerable people such as children, people with cognitive disabilities and mental health challenges. Through these measures, PT13 contributes towards meeting the needs of the local communities.	+	Long-term/ Direct
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Improved safety for taxi passengers will be disproportionately beneficial for people who do not have access to a private car. This includes those experiencing socio-economic disadvantage, and for groups who find using other forms of public transport challenging such as people with mobility difficulties or those who experience social anxiety. Taxis can also be a preferred form of transport (especially at night) for vulnerable groups who have experienced hate crimes on other forms of public transport. This includes the LGBTQ+ community[30], but also applies to women and young people. This would improve access to employment, education and training opportunities and enhance community cohesion. PT13 also aims increase the availability of low emissions or non-motorised vehicles, improving environmental conditions reduced air and noise pollution which is often experienced more in deprived areas.	+	Long-term/Indirect
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	PT13 supports improved access to healthcare services for individuals who do not have access to a private car. It also includes increasing the availability of low emissions or non-motorised vehicles which would contribute to improved air quality. This would contribute towards mitigating the adverse health impacts of air pollution which includes respiratory infections, heart disease, stroke, and lung cancer, that disproportionately affects some protected characteristics groups such as people who are already ill, children, older people, and people living in deprived areas (which are disproportionately affected by poor air quality).[6,7] Improving air quality could encourage uptake in active travel such as walking and cycling, contributing to improved physical and mental health. Increased physical activity provide health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health.[10]	+	Long-term/Indirect

[30] Out in London: LGBTQ+ People's Safety on London's Transport Network. London Travel Watch, 2023. Available online at: https://www.diversitytrust.org.uk/2023/11/new-study-lgbtq-people-feel-threatened-and-face-abuse-on-london-public-transport/ [Accessed 15/11/24]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6.1 Demand Responsive and Community Transport - Taxis (PT13)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	It is unlikely that PT13 will cause any harm to designated sites or result in valuable habitat loss. Through the provisioning of low-emission or non-motorised taxis, PT13 would contribute to improved air quality, contributing towards protecting biodiversity and geodiversity.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	P13 would have a neutral effect on protected landscapes and adversely impact Best and Most Versatile (BMV) land.	0	N/A
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	P13 would improve connectivity for areas where public transport routes are scarce or in circumstances were public transport use is difficult. This would contribute towards improved connectivity between local Welsh speaking communities, especially in areas of Gwynedd and Anglesey that consist of the highest proportion of Welsh speaking people, encouraging continued use of the language.	+	Long-term/ Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	This policy is unlikely to have any effect on the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	0	N/A

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6.1 Demand Responsive and Community Transport - Taxis (PT13)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	PT13 promotes the use of low emission or non-motorised vehicles for taxi services, contributing towards reducing transport related carbon emissions. The use of low emission vehicles would also improve the climate resilience of the transport infrastructure, as it is not be impacted by disruptions caused to fossil fuel value chains[31].	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	PT13 promotes the use of low emission or non-motorised vehicles for taxi services, contributing towards reducing transport related emissions and therefore contributing to improved air quality. This would be particularly beneficial for communities in more urban centres including Wrexham and Bangor, and for areas of the WIMD which have high deprivation in relation to the physical environment[9], although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas. This would help improve health, particularly for vulnerable groups who are more affected by poor air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women).[6,7]	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	This policy is unlikely to have any impact on transport related noise and vibration.	0	N/A
11. Incorporate circular economy principles to	PT13 supports the use of low emission or non-motorised vehicles for taxi services, supporting the transition to cleaner/renewable fuels which reduces the use of raw materials.	+	Long-term/Indirect

[31] International Renewable Energy Agency (IRENA), Bracing for Climate Impact: Renewables as a Climate Change Adaptation Strategy, August 2021; Available online at: https://www.irena.org/publications/2021/Aug/Bracing-for-climate-impact-2021 (Accessed 25/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6.1 Demand Responsive and Community Transport - Taxis (PT13)		
reduce the use of raw materials.			
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Improved safety for taxi passengers and drivers would encourage more patronage of taxis, enhancing accessibility to economic opportunities for both drivers (due to more fares), for passengers (to reach employment, training), and the wider economy (more people being economically active and spending). This would be particularly beneficial for people without access to private cars. Promotion of low-emission or non-motorised vehicles strengthens the transport network's resilience, mitigating risks from fossil fuel disruptions[31]. Safer taxi and PHV services encourage sustainable tourism, benefiting rural economies through increased leisure spending.	+	Long-term/Indirect

Table 3 – 3 Demand Responsive and Community Transport – Longer Distance Coach Services

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6.2 Demand Responsive and Community Transport - Longer Distance Coach Services (PT14)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	PT14 aims to improve connectivity for longer distance coach services between North and South Wales, saving one-and-a-half-hour journey time. This would be beneficial for local communities who wish to travel between areas of North Wales providing better connectivity for educational and employment opportunities, as well as leisure, also helping support tourism economies. However, without having a clear understanding of what the interregional travel needs are it is not possible to conclude whether this would meet local needs. The policy would not support the delivery of housing.	0	
2. Reduce inequality and promote community cohesion	By reducing coach journey times between North and South Wales, PT14 would contribute to a reduced reliance on private car journeys. This would contribute to improved air quality for communities living along the main roads connecting North and South Wales. Additionally, it improves accessibility for those that don't have access to private vehicles or those that rely more on public transport modes. This includes protected characteristics groups such as older people, young people, racialised people, people with disabilities, people from low-income or more deprived areas. PT14 has the potential to improve accessibility of the public transport services, however the inclusion of accessibility features is not outlined in the policy, thus the impact is uncertain. Better connectivity between areas would contribute to community cohesion as people are able to build relationships more easily though the improved public transport links.	+	Long-term/ Indirect
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Better coach connectivity (through greatly reduced travel times) between areas would contribute to people being able to travel more easily, facilitating relationships people have with people in different areas of the country. This would contribute to better mental and social health. Some people may need to travel by public transport to access medical services that are not available in their area. Improved access to tertiary health centres for resources, specialised health services in other areas of Wales and in England (where relevant) would therefore contribute to improved health for this group of patients. Better connectivity by coach would contribute to a reduced number of private car journeys. This would reduce emissions and result in fewer vehicles on the roads which could encourage uptake in active travel such as walking and cycling, contributing to improved physical and mental health. Increased physical activity provide health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health.[10]	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	PT14 would have a neutral effect on designated sites or result in valuable habitat loss.	0	
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	P14 would have a neutral effect on protected landscapes and adversely impact Best and Most Versatile (BMV) land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	P14 aims improve connectivity between North and South Wales and connections to major economic centres in Northern England. This would contribute towards improved connectivity between Welsh speaking and non-Welsh speaking communities, providing opportunities for increased exposure to the Welsh language and other local cultural heritage sites. This could also increase tourism to sites of cultural significance, enhancing local cultural heritage by fuelling the tourism economy.	+	Long-term/Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Better connectivity by coach would contribute to a reduced number of private car journeys which could contribute to the reduction of pollution from roads washing into water bodies[5].	+	Long-term/Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Improving journey timings for long distance coach services connecting North and South Wales and connections to England could increase coach use over private vehicle. This would result in reduced emissions. It is uncertain whether this policy would encourage the transition to zero emission coaches.	+	Long-term/Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	As PT14 delivers more efficient and fast long-distance services, it contributes to reducing transport related emissions caused by private vehicles and improving local air quality. This would be particularly beneficial for communities in more urban centres including Wrexham and Bangor, and for areas of the WIMD which have high deprivation in relation to the physical environment[9], although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas. This would help improve health, particularly for vulnerable groups who are more affected by poor air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women)[6,7]	+	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	This policy is unlikely to have an effect on transport related noise and vibration for local communities.	+	Long-term/ Indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The provision of improved longer distance coach services would encourage sustainable transport use over private vehicles. This would reduce the use of raw materials like fuels.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Through improved coach journey timings between North and South Wales and better connections to England's economic centres provided through PT14, more individuals would be able to access employment opportunities, especially people from low-income backgrounds or deprived areas that don't have access to a private vehicle. By enabling people without access to a private car to commute for employment, it would support the economies of more deprived areas. By supporting people to access employment and improving links to major economic hubs, PT14 supports the regeneration of more deprived areas. Improved coach journey timings delivered through PT14 would also make them an attractive travel option for tourism and leisure, encouraging sustainable access to tourist facilities and attractions in North Wales, particular in areas such as Eryri National Park, Anglesey AONB, Llŷn AONB, and Clwydian Range and Dee Valley AONB. Sustainable access to tourist attractions in rural areas would also support rural economies through leisure related spending.	+	Long-term/ Indirect

Table 3 – 4 Demand Responsive and Community Transport – Community Involvement in Rail

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.6.3 Demand Responsive and Community Transport - Community Involvement in Rail (PT15)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy PT15 aims to connect communities in North Wales to their railways and promote rail as a way of visiting North Wales. This would be delivered through community groups who aim to enhance the rail travel experience for existing and new passengers. This would support the creation of communities for enhancing the rail travel experience and also provide more opportunities for community building through the improved rail travel experience. It would also improve access to key services within and between local communities for employment, education and training opportunities. Given the collaborative nature of this policy with heavy community involvement, PT15 is likely to meet the needs of local communities well.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Improved rail services would also support members of society with protected characteristics such as those more reliant on public transport such as people from more deprived and low-income backgrounds. This would improve accessibility for all and support equitable access to employment, educational and training opportunities. Through these measures, PT15 could improve the quality of life for deprived communities. The cost of rail travel can make it inaccessible for low-income groups that would benefit from it the most. However, this could be mitigated through community involvement initiatives supported by PT15. PT15 creates more opportunities for community participation through stakeholder participation of community groups in enhancing rail travel experiences and further, creating more opportunities for community participation by connecting communities in North Wales through improved rail services.	+	Long-term/ Indirect
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Improved rail travel experiences through PT15 would encourage rail travel over private vehicle use, reducing air and noise pollution caused by road traffic. On the assumption that trains are low emissions, this would contribute towards mitigating the adverse health impacts of transport related air pollution, by reducing respiratory infections, heart disease, stroke, and lung cancer, that disproportionately affects some protected characteristics groups such as people who are already ill, children, older people, and people living in deprived areas[6,7]. Improved rail travel experiences which encourage people to engage with social activities would also bring mental health benefits. This is also the case for the people who contribute their time to the community groups who support their railways.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	It is unlikely that PT15 will cause any harm to designated sites or result in valuable habitat loss. The natural environment is being enhanced at 25 railway stations in Wales through the Transport for Wales Green Routes project, creating green spaces and enhancing biodiversity.[32] Through PT15, community groups could advocate for their local railway stations to be included in the project, enhances biodiversity and geodiversity interests.	+	Long-term/Direct
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	P15 is unlikely to cause harm to designated or protected landscapes and adversely impact Best and Most Versatile (BMV) land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policy PT15 is unlikely to cause any direct or indirect harm to designated heritage assets. In some circumstances, community groups may be able to improve the appreciation of the heritage value of railway stations. Improving rail connectivity within local Welsh speaking communities in North Wales, would support the continued use of Welsh language. Community participation opportunities supported by PT15 would also encourage and support the use of Welsh language in areas with larger Welsh speaking communities such as of Gwynedd and Anglesey.	+	Long-term/ Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	PT15 is unlikely to have any effect.	0	

[32] Welsh Government, Climate Action Wales - Green Travel Choices, June 2024; Available online at: https://www.climateaction.gov.wales/green-travel-choices/ (Accessed 27/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	PT15 supports the improvement of rail travel services by community involvement, ensuring rail services are well suited to the needs of local communities. This could encourage more people to travel by rail instead of cars, resulting in reduced emissions (assuming the trains are low emissions). This would improve air quality and local soundscapes of communities affected by road traffic. Through these measures, PT15 supports the transition to a sustainable public transport sector with reduced carbon emissions.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	PT15 supports increased rail travel by bettering rail experiences, leading to reduced road traffic. This reduces the negative impacts of road traffic which includes traffic related emissions. This effect would be particularly beneficial along the communities along the coastal roads (A55) of North Wales which represents the journeys which the rail would displace. This would help improve health, particularly for vulnerable groups who are more affected by poor air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women)[6,7]	+	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	PT15 is unlikely to have an effect on transport related noise.	0	
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	By encouraging rail travel, the policy contributes to reduced road traffic and reduced consumption of raw materials like fuels. Community groups could advocate for locally and sustainably sourced material use, where required supporting the inclusion of circular economy principles.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Improved rail services within and between locations in North Wales could enable more individuals to access employment opportunities, especially people experiencing socio-economic deprivation who do not have access to a private vehicle. Rail services can provide a reliable commute for individuals to access workplaces. This would support equitable access to employment, education and training opportunities. By enabling people without access to a private car to commute for employment, it would support the economies of more deprived areas. Improving rail links to locations that lie within more deprived areas could drive investment and the regeneration of these deprived areas. It would also support the local economies by providing access for residents to travel to workplaces efficiently. PT15 provides the potential to improve access between England and North Wales and North and South Wales through improved rail connectivity, subject to local community needs. Improved rail journeys through PT15 would also be an attractive travel option for tourism and leisure, encouraging sustainable access to tourist facilities and attractions in North Wales, although lines only serve a limited number of tourist destinations. Increased sustainable tourism to these areas would also support rural economies through leisure related spending.	+	Long-term/ Indirect

Table 4 – 1 Walking, Cycling and Wheeling – Further improving infrastructure

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.7.1 Walking, Cycling and Wheeling – Further improving infrastructure (AT1 – AT3)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	AT1 aims to improve infrastructure in accordance with the Active Travel Network Map, including new or upgraded existing facilities and may include the re-allocation of road space to prioritise sustainable modes. AT2 focuses on prioritising the upgrade of active travel infrastructure in non-rural areas where there is greatest potential for maximising network use. AT3 addresses accessibility concerns surrounding active travel infrastructure for people with mobility impairments, people in wheelchairs, and people pushing prams. Policies AT1-AT3 support improving access to local services, especially in rural areas where people use active travel modes to access further public transport services. Additionally, active travel delivers viable and sustainable transport options within and between local communities and services. The policies would not support the delivery of housing but would contribute to providing any new housing with appropriate active travel connections.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Active travel is a cost-effective mode of transport, making it accessible to people from low-income or more deprived communities. AT3 is specifically focused on improving accessibility of active travel for people with disabilities or mobility impairment, older people and other wheelchair users and people with infants in prams. Therefore, active travel infrastructure improvement supports the needs of all members of society, especially benefitting protected characteristics groups such as children, those from deprived communities, carers, and disabled people. A recent nationwide study into walking and cycling found that only 12% of disabled people cycle weekly, compared to 19% of non-disabled people.[33] The implementation of policy AT3 is therefore essential for creating equity in active travel. Through these measures, the policies make active travel accessible for all, creating equitable access to employment, education and training opportunities as well as opportunities for community participation.	++	Long-term /Direct
3. Improve the health and wellbeing of the local population,	The improvement of active travel infrastructure through improved facilities, better network connectivity and improved accessibility, would strongly encourage uptake in active travel in all areas of North Wales, but particularly in urban areas/within rural settlements where shorter journeys are more likely to be undertaken using active travel (if the infrastructure is considered appropriate and safe).	++	Long-term /Direct

[33] Sustrans, How can we tackle inequity in active travel? (2022); Available online at: https://www.sustrans.org.uk/our-blog/opinion/how-can-we-tackle-inequity-in-active-travel-an-inclusive-design-qa-with-tierney-lovell/ [Accessed 29/11/2024]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.7.1 Walking, Cycling and Wheeling – Further improving infrastructure (AT1 – AT3)		
including with respect to physical and mental health	Improved infrastructures for active travel like walking and cycling, especially with better links to further public transport, would result in improved access to key health services, recreational activities and open, green spaces. Implementation of AT3 would improve accessibility for people with infants in prams, people in wheelchairs, people with disabilities and mobility impairments, promoting active travel modes, increasing agency and community interaction, associated with mental and social health benefits. Increased physical activity through walking or cycling provides health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health.[10] This has significant implications for communities in deprived areas of North Wales, where the overweight and obesity rate is 36% higher in comparison. By improving active travel accessibility through AT1, AT2 and especially AT3, the policies increase accessibility for people without access to private vehicles to community centres and social opportunities. These include protected characteristics groups such as children, older people, people with disabilities and people from low-income or deprived areas. This provides more equitable access to economic and social engagement opportunities, reducing social isolation and improving physical and mental health.		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	AT1, AT2 and AT3 are unlikely to cause any harm or deterioration to any designated sites or result in valuable habitat loss. By delivering an improved active travel infrastructure, the policies encourage a switch from private vehicle use to active travel modes such as walking and cycling. This would reduce the adverse impacts of road traffic related air and noise pollution. North Wales identifies areas of significant natural heritage with internationally important wetlands, blanket bogs, ancient woodlands and meadows that support unique biodiversity. Improved air quality and local soundscapes would contribute towards protecting species and their habitats, contributing to ecosystem resilience. It is not known whether any active travel infrastructure would require land take which may lead to detrimental impacts on biodiversity and geodiversity if not sensitively designed. The overall impact is therefore considered to be mixed.	+/-	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape	Policies AT1-AT3 are unlikely to have an impact on landscape and visual amenity. Whilst improvements to active travel infrastructure make active travel easier and more accessible, even to tourists, the policies are unlikely to reduce vehicle usage in more remote areas which are noted for their special landscape character. This includes	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.7.1 Walking, Cycling and Wheeling – Further improving infrastructure (AT1 – AT3)		
character, designations and visual amenity	tourist areas such as Blaenau Ffestiniog, Creuddyn and Conwy, Dinorwig, Hollywell Common and Halkyn Mountain, Lleyn and Bardsey Island and Lower Conwy Valley among others.		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	The policies are unlikely to cause any harm to designated heritage assets across North Wales. Active travel modes such as walking and cycling can be social activities, supporting increased community engagement and continued use of the Welsh language among Welsh speaking communities such as in Gwynedd and Anglesey. Providing opportunities for social interactions among Welsh speaking local communities encourages a continued use of the language.	+	Long-term/ Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Enhancement of active travel infrastructure would encourage modal shift which reduces the volume of vehicles of the roads. This can have a number of benefits for the health of water resources: - Fewer vehicles result in less oil, grease and other pollutants being washed into the waterways during rain events. This reduces the contamination of rivers, lakes and streams, leading to better water quality. - Reducing traffic decreases the volume of airborne pollutants that can settle on surfaces and be washed into waterbodies. This includes nitrogen oxides and sulphur dioxides, which can contribute to nutrient pollution.[5]	+	Long-term/ Direct.
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the	AT1-AT3 encourage a modal shift from private cars to active travel, by delivering improved infrastructure, connectivity and accessibility. Through policy implementation, they support the decarbonisation of the transport sector by reducing transport related emissions. This helps to meet Wales targets to be net zero by 2050, by supporting the development of a transport system that promotes active travel and road safety, and which minimises pollution.[34] While the policies do not include direct measures to increase the resilience of infrastructure of the effects of climate change, they contribute towards improving environmental conditions and reducing effects of climate change by lowering harmful emissions.	++	Long-term/ Direct

[34] Climate Change Committee, Advice Report: The Path to a Net Zero Wales, December 2020; Available online at: https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2020/12/Advice-Report-The-path-to-a-Net-Zero-Wales.pdf

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.7.1 Walking, Cycling and Wheeling – Further improving infrastructure (AT1 – AT3)		
effects of climate change.			
9. Protect and enhance local air quality.	Uptake in active travel supported by AT1-AT3 policies could improve air quality for local communities. Increase in active travel through increased accessibility, better infrastructure and potentially re-allocated road space would reduce road traffic related emissions. This would be particularly beneficial for communities in more urban centres including Wrexham and Bangor, although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas.	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Reduced road traffic as a result of increased active travel uptake could result in a decrease in traffic related noise and vibration disturbances. This would be particularly beneficial for communities that are within noise priority areas in North Wales. This includes stretches of the A55, A47, A4087, A547, A5119, A494, A550, A483 and A5152[8]. More generally, any reductions in transport noise would also contribute to improvements in tranquillity, the measurement of which takes into account the sound environment (in addition to other factors such as visual amenity and night skies). Again, this would be particularly beneficial in areas along the main road network and within the urban centres of the North.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The development of new infrastructure or improvements to old active travel infrastructure could use locally sourced materials to incorporate circular economy principles but there is no additional information provided on the subject, so the impact is uncertain. New infrastructure developments could however result in an active travel uptake, reducing use of raw materials like fuels.	+	
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic	Active travel infrastructure improvements alone are unlikely to facilitate the mass movement of people from communities to the large-scale employment sites because of the larger distances may people who work there need to travel. However, improvements to active travel routes that people use to reach public transport hubs/stops is likely to encourage more active travel (including more public transport uptake). These improvements therefore contribute to increased economic prosperity where it improves options for people across the region to travel to economic, education and training opportunities. Policies AT1-AT3 will have no impact on movement of freight.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.7.1 Walking, Cycling and Wheeling – Further improving infrastructure (AT1 – AT3)		
prosperity in the region.			

Table 4 – 2 Walking, Cycling and Wheeling – Active Travel Infrastructure in Rural Areas

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.7.2 Walking, Cycling and Wheeling – Active Travel Infrastructure in Rural Areas (AT4 – AT6)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies AT4-AT6 would support viable and sustainable transport options within and between locations, especially connecting rural areas to larger settlements for access to services like healthcare, employment or education opportunities. It also improves access to local services for all by enabling safer and more accessible travel by improving surfaces, lighting and sign postage which would encourage a wider range of people to use the routes. The policies would not support the delivery of housing but would contribute to providing any new housing with appropriate active travel connections.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Delivering better lighting, sign postage and suitable surfaces for active travel routes, makes the experience of walking, cycling or other active travel modes safer and more accessible. This has benefits for all, especially protected characteristics groups like women, children, older people, people with disabilities, people with mobility impairments, people with infants in prams, people who use wheelchairs and people from low-income or deprived communities who rely more on public transport and active travel[1,2]. Where possible, engagement with community stakeholders would create opportunities for community participation and ensure equitable considerations of accessibility for all members.	++	Long-term /Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.7.2 Walking, Cycling and Wheeling – Active Travel Infrastructure in Rural Areas (AT4 – AT6)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	The improvement of active travel rural infrastructure would strongly encourage uptake in active travel within and between rural areas, where shorter journeys are more likely to be undertaken using active travel (if the infrastructure is considered appropriate and safe). Improved infrastructure for active travel like walking and cycling, especially with better links to further public transport, would result in improved access to key health services, recreational activities and open, green spaces. Implementation of AT4-AT6 would improve accessibility for people with infants in prams, people in wheelchairs, people with disabilities and mobility impairments, promoting active travel modes, increasing agency and community interaction associated with mental and social health benefits. The policies would also improve the standard of Rights of Way where these can be used for everyday active travel journeys, and introduce Quiet Lanes, therefore increasing uptake of active travel. Increased physical activity through walking or cycling provides health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health[10]. This has significant implications for communities in deprived areas of North Wales, where the overweight and obesity rate is 36% higher in comparison to other areas. By improving active travel infrastructure in rural areas Policies AT4-AT6 increase access to community centres and social opportunities for people without access to private vehicles. These include protected characteristics groups such as children, older people, people with disabilities and people from low-income or deprived areas. This provides more equitable access to economic and social engagement opportunities, reducing social isolation and improving physical and mental health. The North Wales Population Needs Assessment (2022) identified through consultation and engagement that accessibility of transport links to those with chronic health needs, physical disability and sensory impairment were especially an issue in more rural areas, where social isolation can be more profound due to lack of public transport infrastructure. Thus, by improving accessibility of active travel, AT4 – AT6 help mitigate negative impacts of social isolation. However, active travel may be considered inaccessible to people with certain chronic health conditions, excluding them from the benefits delivered by the policies.	++	Long-term /Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.7.2 Walking, Cycling and Wheeling – Active Travel Infrastructure in Rural Areas (AT4 – AT6)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policies AT4 – AT6 are unlikely to cause any harm or deterioration to designated sites or result in valuable habitat loss. The policies deliver opportunities to contribute to ecosystem resilience through improved air quality and local soundscapes through the reduction of traffic related air and noise pollution. This is estimated to be a result of active travel uptake. This helps mitigate negative impacts of air pollution and noise disturbances from road traffic on protected species and valuable habitats, helping protect biodiversity. It is not known whether any active travel infrastructure would require land take which may lead to detrimental impacts on biodiversity and geodiversity if not sensitively designed. The overall impact is therefore considered to be mixed.	+/-	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies AT4 – AT6 are unlikely to have an impact on landscape and visual amenity or on BMV agricultural land. Whilst improvements to active travel infrastructure make active travel easier and more accessible, even to tourists, the policies are unlikely to reduce vehicle usage in more remote areas which are noted for their special landscape character. This includes tourist areas such as Blaenau Ffestiniog, Creuddyn and Conwy, Dinorwig, Hollywell Common and Halkyn Mountain, Lleyn and Bardsey Island and Lower Conwy Valley among others.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies AT4 – AT6 are unlikely to cause any harm to designated heritage assets. The social opportunities provided by active travel modes in rural areas, especially delivered through the introduction of Quiet Lanes, could encourage the continued use of Welsh among Welsh speaking communities.	+	Long-term / Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.7.2 Walking, Cycling and Wheeling – Active Travel Infrastructure in Rural Areas (AT4 – AT6)		
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Enhancement of active travel infrastructure would encourage modal shift which reduces the volume of vehicles of the roads. This can have a number of benefits for the health of water resources[5]: - Fewer vehicles result in less oil, grease and other pollutants being washed into the waterways during rain events. This reduces the contamination of rivers, lakes and streams, leading to better water quality. - Reducing traffic decreases the volume of airborne pollutants that can settle on surfaces and be washed into waterbodies. This includes nitrogen oxides and sulphur dioxides, which can contribute to nutrient pollution[5].	+	Long-term/ Direct.
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	AT4-AT6 encourage a modal shift from private cars to active travel, by delivering improved infrastructure in rural areas, and improved connectivity and accessibility. Through policy implementation, they support the decarbonisation of the transport sector by reducing transport related emissions. This helps to meet Wales targets to be net zero by 2050, by supporting the development of a transport system that promotes active travel and road safety, and which minimises pollution[34]. While the policies do not include direct measures to increase the resilience of infrastructure of the effects of climate change, they contribute towards improving environmental conditions and reducing effects of climate change by lowering harmful emissions.	++	Long-term/ Direct
9. Protect and enhance local air quality.	Uptake in active travel supported by AT4-AT6 policies could improve air quality for local communities. Increase in active travel through increased accessibility, better infrastructure and potentially re-allocated road space would reduce road traffic related emissions. Although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas, air quality would still improve in rural areas, albeit marginally.	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.7.2 Walking, Cycling and Wheeling – Active Travel Infrastructure in Rural Areas (AT4 – AT6)		
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Reduced road traffic as a result of active travel uptake promoted by policies AT4 – AT6, could lead to reduced noise and vibration disturbances from transport related noise to rural communities. This improvement in local soundscapes could be particularly beneficial for people who live in communities located near main roads.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies support active travel infrastructure development in rural areas, supporting a shift from private vehicles to active travel modes. This would reduce use of raw materials like fuels. However, there is no information available about the materials and resources to be used for infrastructure improvements, so the impact is unknown.	?	
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Active travel infrastructure improvements alone are unlikely to facilitate the mass movement of people from communities to the large-scale employment sites because of the larger distances may people who work there need to travel. However, improvements to active travel routes that people use to reach public transport hubs/stops is likely to encourage more active travel (including more public transport uptake). These improvements therefore contribute to increased economic prosperity where it improves options for people across the region to travel to economic, education and training opportunities. Policies AT1-AT3 will have no impact on movement of freight.	+	Long-term/ Indirect

Table 4 – 3 Walking, Cycling and Wheeling – Leadership and Funding

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.3 Walking, Cycling and Wheeling – Leadership and Funding (AT7 – AT11)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies AT7-AT11 support the creation of communities, offering sustainable transport options within and between locations. They deliver this by establishing an active travel unit, supporting multi-year funding for multi-year infrastructure development, supporting changes to funding criteria to emphasise on active travel schemes in residential areas, investigated additional funding streams and developing toolkits to support local communities in developing and implementing their own projects. This would contribute towards meeting the needs of local communities through the delivery of an improved active travel network and by supporting community involvement in developing and implementing projects to improve local transport and meet developing community needs. Through these measures, the policies also improve access to essential local services.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	By improving active travel network and infrastructure, the policies encourage an uptake in active travel, helping reduce road traffic related air pollution and contributing to improved environmental conditions. Policies AT9, AT10 and AT11, specifically contribute towards improving connectivity and accessibility of active travel infrastructure in rural areas and in residential areas, supporting the needs of all members of society, particularly those who do not have access to a private vehicle. Infrastructure improvements could result in increased safety, accessibility and better connectivity within and between locations, such as larger settlements, providing more opportunities for employment, education and training. It could also improve access to key health services and open, green spaces. Policies AT7 and AT11 include working with partners and supporting community involvement in developing local initiatives and establishing an active travel unit. AT11 particularly aims to create opportunities for community participation in areas where governments play a more supporting and facilitating role than a developing role, especially in rural areas. This would support community cohesion.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.3 Walking, Cycling and Wheeling – Leadership and Funding (AT7 – AT11)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies AT7 – AT11 aim to improve funding and infrastructure development for active travel, encouraging uptake in active travel through improved connectivity and accessibility. The policies could improve connectivity between local communities, particularly in rural areas (AT9, AT10) by supporting changes to funding criteria as well as exploring additional funding opportunities for infrastructure improvements. Infrastructure improvements could result in increased safety, accessibility and better connectivity within and between locations, such as larger settlements, providing more opportunities for employment, education and training which are determinants of health. It could also improve access to key health services, recreational opportunities, open/green spaces, as well as opportunities for increased levels of recreational. Increased physical activities provide health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health[10]. The overweight and obesity rate in North Wales is 36% higher in the most deprived areas compared to the least deprived. Thus, individuals in these areas would especially benefit from the active travel infrastructure improvements delivered through AT9 and AT10. The social nature of active travel modes and improved accessibility could contribute to increased opportunities for socialisation and community interaction, reducing social isolation. With infrastructure improvements delivered by the policies, these benefits would extend to those more likely to experience social isolation due to inaccessibility issues such as older people, people with disabilities, people with mobility impairments and people who use wheelchairs. It would also benefit those who rely on public transport or active travel as they do not have access to private transport such as people from experiencing socio-economic disadvantage.	+	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policies AT7 – AT11 are unlikely to have an impact on this objective.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.3 Walking, Cycling and Wheeling – Leadership and Funding (AT7 – AT11)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies AT7 – AT11 are unlikely to cause harm to any designated or protected landscapes or impact BMV agricultural land. Whilst improvements to active travel infrastructure make active travel easier and more accessible, even to tourists, the policies are unlikely to reduce vehicle usage in more remote areas which are noted for their special landscape character. This includes tourist areas such as Blaenau Ffestiniog, Creuddyn and Conwy, Dinorwig, Hollywell Common and Halkyn Mountain, Lleyn and Bardsey Island and Lower Conwy Valley among others.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies AT7 – AT11 are unlikely to cause any harm to designated heritage assets. The social opportunities provided by active travel modes in rural areas, especially delivered through the introduction of Quiet Lanes, could encourage the continued use of Welsh among Welsh speaking communities.	+	Long-term / Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Funding for the enhancement of active travel infrastructure would indirectly encourage modal shift which reduces the volume of vehicles of the roads. This can have a number of benefits for the health of water resources[5]: - Fewer vehicles result in less oil, grease and other pollutants being washed into the waterways during rain events. This reduces the contamination of rivers, lakes and streams, leading to better water quality. - Reducing traffic decreases the volume of airborne pollutants that can settle on surfaces and be washed into waterbodies. This includes nitrogen oxides and sulphur dioxides, which can contribute to nutrient pollution	+	Long-term/ Indirect.

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.3 Walking, Cycling and Wheeling – Leadership and Funding (AT7 – AT11)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	AT7-AT9 would indirectly encourage a modal shift from private cars to active travel, by delivering funding and leadership that delivers improved infrastructure, and improved connectivity and accessibility. Through policy implementation, this indirectly supports the decarbonisation of the transport sector by reducing transport related emissions. This helps to meet Wales targets to be net zero by 2050, by supporting the development of a transport system that promotes active travel and road safety, and which minimises pollution[34]. While the policies do not include direct measures to increase the resilience of infrastructure of the effects of climate change, they contribute towards improving environmental conditions and reducing effects of climate change by lowering harmful emissions.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	Increased uptake in active travel supported by funding and leadership of AT7-AT9 policies that deliver active travel schemes could improve air quality for local communities. Increase in active travel through increased accessibility, better infrastructure and potentially re-allocated road space would reduce road traffic related emissions. Although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas, air quality would still improve.	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Reduced road traffic as a result of active travel uptake due to improved active travel networks and infrastructure delivered by policies AT7 – AT11, could lead to reduced noise and vibration disturbances from transport related noise to local communities. This improvement in local soundscapes could be particularly beneficial for people who live in communities located near main roads and routes with heavy traffic congestions such as A5, A55 and A4807.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Policies AT7 – AT11 support infrastructure development for active travel, supporting a modal shift from private vehicles to active travel, resulting in reduced use of raw materials like fuels.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.3 Walking, Cycling and Wheeling – Leadership and Funding (AT7 – AT11)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Active travel infrastructure improvements alone are unlikely to facilitate the mass movement of people from communities to the large-scale employment sites because of the larger distances may people who work there need to travel. However, improvements to active travel routes that people use to reach public transport hubs/stops is likely to encourage more active travel (including more public transport uptake). These improvements therefore contribute to increased economic prosperity where it improves options for people across the region to travel to economic, education and training opportunities. Policies AT1-AT3 will have no impact on movement of freight.	+	Long-term/ Indirect

Table 4 – 4 Walking, Cycling and Wheeling – Cycle hire, E-bikes and E-scooters

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.4 Walking, Cycling and Wheeling – Cycle hire, E-bikes and E-scooters (AT12 – AT14)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	These policies would provide sustainable transport options within and between locations and improve access to key local services. Through these measures and collaboration with partners, the policies contribute towards meeting the needs of local communities. The policies would not support the delivery of housing but would contribute to providing any new housing with appropriate cycling and wheeling options.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Fair cycle hires costs (AT12) and the provisioning of loans and grants for cycle purchase, delivered through AT14 could mitigate cost barriers for people experiencing socio-economic disadvantage, and for those who are unwilling to make an initial investment in bike equipment before trying it out through hiring options. It is also beneficial for young people who may also not have the financial means to purchase a bike/scooter. This would make cycling and wheeling more accessible, improving access to education and employment, and contributing towards improving quality of life. Policies AT12 – AT14 outline collaborative approaches of working with partners, creating opportunities for engaging with stakeholders and encouraging community participation.	++	Long-term/ Direct
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies AT12 – AT14 encourage uptake in active travel by providing cycle hire measures and providing support to purchase e-bikes. Improved transport accessibility through cycle hires and cycle purchase initiatives implemented through policies AT12 – AT14 could enable improved access to key health services, recreation activities and open, green spaces. Better accessibility of transport also contributes to reducing social isolation, especially as AT13 aims to provide hire services at locations like transport interchanges and community centres to support visitor economy. This would connect more people to community centres and events, particularly individuals who do not own cycles and do not have access to a private vehicle. Through these measures, policies AT12-AT14 would encourage active travel uptake, providing important health benefits for local communities. Increased physical activity through cycling provides health benefits such as reducing obesity, reduced risks of cardiovascular diseases and boosts physical, mental and social health[10]. These policies would particularly be beneficial for communities living in more deprived areas according to the WIMD health deprivation domain which includes the coastal communities of North Wales.[9]	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.4 Walking, Cycling and Wheeling – Cycle hire, E-bikes and E-scooters (AT12 – AT14)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policies AT12 – AT14 are unlikely to cause any harm or deterioration to designated sites or result in loss of valuable habitats.	0	
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies AT12 – AT14 are unlikely to cause harm to any designated or protected landscapes or impact BMV agricultural land. Whilst increasing hiring options makes active travel easier and more accessible, even to tourists, the policies are unlikely to reduce vehicle usage in more remote areas which are noted for their special landscape character. This includes tourist areas such as Blaenau Ffestiniog, Creuddyn and Conwy, Dinorwig, Hollywell Common and Halkyn Mountain, Lleyn and Bardsey Island and Lower Conwy Valley among others.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies AT12 – AT14 are unlikely to cause any harm to designated heritage assets. Policies AT12 – AT14 aim to develop initiatives for cycle hire and purchase in collaboration with stakeholders, including community involvement. This creates opportunities for community engagement that could support Welsh speaking communities, by encouraging continued use of the Welsh language.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.4 Walking, Cycling and Wheeling – Cycle hire, E-bikes and E-scooters (AT12 – AT14)		
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies AT12-AT14 are unlikely to have a measurable effect on water resources.	0	
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policies AT12-AT14 are unlikely to contribute to a transition towards a reduced/zero carbon emission transport sector because people who use hire bikes/scooters are likely to be doing so for recreational purposes (that would not get travelled by other transport modes) rather than a shift in their usual transport mode.	0	
9. Protect and enhance local air quality.	Policies AT12-AT14 are unlikely to contribute to noticeable changes in air quality because people who use hire bikes/scooters are likely to be doing so for recreational purposes (that would not get travelled by other transport modes) rather than a shift in their usual transport mode.	0	
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policies AT12-AT14 are unlikely to contribute to noticeable changes in transport related noise because people who use hire bikes/scooters are likely to be doing so for recreational purposes (that would not get travelled by other transport modes) rather than a shift in their usual transport mode.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.7.4 Walking, Cycling and Wheeling – Cycle hire, E-bikes and E-scooters (AT12 – AT14)		
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Initiatives outlined by the policies encourage an uptake in active travel modes, resulting in reduced private vehicle use and reduced consumption of raw materials like fuels. However, it is likely that people will have travelled to these hire locations by private vehicle so any benefits would be marginal.	0	
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Policies AT12- AT14 would contribute to efficient and safe movement of people, but the context is not likely to be for trips to employment sites/centres. However, where cycle/scooter hire is commercially operated this would generate income for these businesses therefore contributing to the overall economy of the region albeit in a small way.	+	Long-term/Indirect

Table 5 – 1 Interaction between Modes – Gateway Stations and Mobility Hubs

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.8.1 Interaction between Modes – Gateway Stations and Mobility Hubs (IN1 – IN3)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy IN1 supports the development and roll-out of mobility hubs and gateway stations at railway stations and major bus stops to enable easier changes between different modes of transport. The policy focuses on the locations including Wrexham General, Bangor, Colwyn Bay, and Holyhead stations. Policy IN2 further aims to improve placemaking and wayfinding as well as onward links to key destinations. Policy IN3 focuses on active travel infrastructure improvements identified in Station Network Plans and developing new Station Network Plans, where missing. This would improve accessibility, sustainability, capacity planning and ultimately the passenger experience, therefore encouraging modal shift to sustainable travel. With regards to access to services WIMD deprivation domain, there are areas in across North Wales that are within the 10-20% most deprived[9]. The development of accessible modes of public transport could improve access to local services significantly, particularly for people who find navigating between services a challenge. Through these measures, policies IN1-IN3 support the delivery of sustainable transport options within and between locations, by improving connectivity through easier changes between different modes of transport and making stations more accessible to all. The inclusion of consultations with local and community organisation under IN2 could contribute towards better meeting the needs of local communities.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.8.1 Interaction between Modes – Gateway Stations and Mobility Hubs (IN1 – IN3)		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policies IN2 – IN3 help improve environmental conditions by enabling the shift to sustainable public transport and active travel, by bettering infrastructure for easier change between different modes of travel. This would increase the geographic reach of sustainable transport modes, making them more accessible and contributing to reduced road traffic. This could result in improved air quality and improve the quality of life for most deprived communities with cleaner local air quality and better transport services to access healthcare, employment, education or training opportunities. The provisioning of good public Wi-Fi, improved connectivity to town and city centres, bus and rail stations, better cycle parking, signposting and information and improved accessibility delivered through policies IN1 – IN3 aim to improve accessibility of public transport and active travel for all members of society. Improved connectivity to central locations would enable more individuals from previously disconnected areas to access employment, education, training and participate in community events. This is disproportionately beneficial for those who rely more on public transport such as older people, children, people experiencing socio-economic disadvantage. Features such as better cycle parking and improved accessibility promote active travel links to public transport (bus and rail), improving accessibility to longer distance transport services as well. Policy IN2 specifically aims to engage with local and community organisations in consultations to better represent communities with protected characteristics, also creating more opportunities for community participation. Improvements made to stations and hubs would make these spaces nicer and more attractive to use. This would enhance the sense of community, reducing the inequality that can often be experienced between areas where investment has been made and where it has not.	+	Long-term/ Indirect
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	The policies IN1- IN3 help improve connectivity between local communities by making it easier to change and transfer among different modes of public transport, providing extended connectivity for potentially longer operating hours. This would contribute towards reducing social isolation particularly for areas that were previously disconnected without the integration of different modes. This network of integrated transport modes, with connections to town and city centres would improve access to key health services, recreational activities and access to green spaces, thereby increasing the likelihood that people will participate in physical activity reducing risks of obesity, cardiovascular diseases and boosting physical, mental and social health[10]. People would also be more likely to obtain the healthcare they need. Both of these would improve health and wellbeing outcomes.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.8.1 Interaction between Modes – Gateway Stations and Mobility Hubs (IN1 – IN3)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	The policies are unlikely to cause any harm or deterioration to designated sites or result in loss of valuable habitats. By improving connectivity between the public transport and active travel network, policies IN1-IN3 enable easier transfers between modes, promoting sustainable transport and facilitating modal shift. This would result in reduced road traffic related air and noise pollution, mitigating their adverse effects on protected species and habitats.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies IN1 – IN3 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of BMV land. The landscapes located in proximity to proposed mobility hubs locations include Conwy Valley LCA, Deeside and Wrexham LCA, Arfon LCA and Anglesey Coast LCA. Conwy has increased parking charges[35], Wrexham is removing free parking after 11am[36] and Anglesey has a beach of special scientific interest - Lleiniog beach, is facing safety and erosion concerns due to car parking on beach area[37]. The provisioning of better public transport links in these areas could encourage a shift from cars to public transport and active travel, reducing the adverse impacts on traffic and parking on landscapes and designations. An accessible transport network with easy transfers between different sustainable transport modes, with extended links to town and city centres could be a popular option among tourists in these areas. This could contribute to efficient management of travel in tourist areas during peak periods.	+	Long-term/ Indirect
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies IN1 – IN3 are unlikely to cause harm to designated heritage assets. Policy IN2 encourages stakeholder consultation with local and community organisations, providing opportunities for encouraging and supporting use of the Welsh language. Signposting and information for travellers at mobility hubs will include use of Welsh, supporting Welsh speaking communities.	+	Long-term/ Direct

[35] North Wales Live, Council responds as 'tax on motorists' parking charges coming to seafront, November 2024; Available online at: https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/council-responds-tax-motorists-parking-30289924

[36] Wrexham.com, Wrexham Council to remove free after 11am parking scheme next spring, December 2023; Available online at: https://wrexham.com/news/wrexham-council-to-remove-free-after-11am-parking-scheme-next-spring-244343.html [Accessed 29/11/2024]

[37] BBC News, Lleiniog beach parking prompts safety and erosion fears, 2023; Available online at: https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-65664407 [Accessed 29/11/2024]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.8.1 Interaction between Modes – Gateway Stations and Mobility Hubs (IN1 – IN3)		
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies IN1 – IN3 are unlikely to have a negative impact on the health and quality of water resources, rather they encourage use of sustainable transport – including public transport and active travel, by enabling improved transfers between different modes of transport. This would result in reduced road traffic caused by private vehicles, reducing runoff of pollutants from the road into water resources[5].	+	Long-term/ Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policies IN1-IN3 enable easier transfers between different sustainable travel modes – bus, rail and active travel. This provides improved connectivity to essential services and amenities for all members of society. Increased accessibility and connectivity could increase a modal shift from private cars to integrated sustainable travel via bus, rail and active travel. This would contribute towards reducing the carbon emission of the transport sector, helping Wales meet net zero targets. Active travel infrastructure improvements like cycle storage, to and within station network and mobility hubs would increase the accessibility to further public transport links. A mobility hub facilities various transfers could also better maintain transport services when particular route/s are adversely impacted by the effects of climate change.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	A modal shift from private cars to sustainable public transport supported by policies IN1- IN3 would contribute towards improving air quality of local communities. Improved air quality could contribute towards mitigating the adverse health impacts of air pollution, by reducing respiratory infections, heart disease, stroke, and lung cancer, that disproportionately affects some protected characteristics groups such as people who are already ill, children, older people, and people living in deprived areas[9]. Although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas, air quality would still improve.	+	Long-term/Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.8.1 Interaction between Modes – Gateway Stations and Mobility Hubs (IN1 – IN3)		
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	A modal shift from private cars to sustainable public transport – bus, rail and active travel, supported by policies IN1- IN3 would contribute towards reducing noise pollution for local communities. This could contribute towards improving local soundscapes, although this is only likely to be marginal.	+	Long-term/ Indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	A modal shift from private cars to sustainable public transport supported by the policy would result in reduced use of raw materials like fuels.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Integrated networks of public transport and active travel would increase the geographic reach of accessibility to employment development opportunities, particularly for areas previously disconnected from key economic centres. Mobility hubs delivered by IN1-IN3 facilitating transfers between modes, would increase accessibility and support equitable access to employment, education and training opportunities for all members of society, but particularly those that don't have access to private vehicles such as people from low-income backgrounds or more deprived areas. This would be particularly beneficial for areas that have previously had few public transport links to areas of employment and mobility hubs have the potential to improve the reliance and resilience of the transport network, with more alternative options in case of service delays or cancellations, better supporting businesses and workers. Policies IN1 – IN3 would simplify transferring between different modes of travel and improve accessibility, potentially increasing their popularity among tourists. This would expand the reach of the area to tourists who choose to travel by sustainable modes, thereby bringing this additional economic spend to areas. Mobility hubs would also help improve connectivity between rural areas and larger settlements, connecting individuals in rural areas to employment opportunities in larger settlements and economic centres and encouraging tourism to rural areas, support rural economies through leisure related spendings. These policies would not affect freight travel.	+	Long-term/ Indirect

Table 5 – 2 Interaction between Modes – Improving Bus and Rail Integration

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or Indirect
	4.8.2 Interaction between Modes – Improving Bus and Rail Integration (IN4)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy IN4 focuses on the integration of bus and rail network, with the aim to create an integrated ticketing system or introducing contactless pay, helping provide best fare value for individuals travelling across transport modes. It has been shown that integrated ticketing schemes increase patronage of public transport[38]. In addition to improved costs and convenient transfers between modes, improved bus and train timetables could further enhance the experience of using multiple transport modes. This improves connectivity, making travel easier and serving more designations than before, allowing more people to access services like healthcare, employment, education and training opportunities. Through the integration of bus and rail networks, policy IN4 supports the delivery of sustainable transport options within and between locations, by offering better costs for travelling with different modes of transport.	+	Long-term/ Direct
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Improved costs and better integration for bus and rail travel would make them accessible and more attractive to more people, especially those from protected characteristics groups such as people from low-income backgrounds and more deprived communities. An integrated public transport system would also make it easier to reach further destinations, which is beneficial for people who rely on public transport including older people, disabled people, racialised people, children and those experiencing socio-economic deprivation[9]. Increased public transport use could also create new opportunities for community engagement and interactions for people who are more reliant on public transport – this would promote community cohesion and reduce social exclusion that people may otherwise experience through a lack of transport options. Increased patronage of public transport would result in reduced use of personal transport, therefore improving air quality and mitigating the adverse impacts of air pollution such as risks of respiratory infections, heart disease, stroke, and lung cancer, that severely affects people who are already ill, such as children, the elderly, and poor people[6,7].	++	Long-term/ Direct

[38] The benefits of simplified and integrated ticketing in public transport. Passenger Transport Executive Group, October 2009. Available online at: www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/integratedticketingreportFINALOct09.pdf [Accessed 18/11/24]

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or Indirect
	4.8.2 Interaction between Modes – Improving Bus and Rail Integration (IN4)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policy IN4 improves connectivity and makes travel more affordable between local communities and larger settlements. This would contribute towards reducing social isolation particularly for rural areas and areas that have previously been disconnected without the integration of different modes and improve access for people from low-income and more deprived backgrounds. This would improve access to key health services, recreation activities and green spaces, for all members of society. Improvements in the integration of transport modes, would improve access to key health services, recreational activities and access to green spaces, thereby increasing the likelihood that people will participate in physical activity reducing risks of obesity, cardiovascular diseases and boosting physical, mental and social health[10]. People would also be more likely to obtain the healthcare they need. Both of these would improve health and wellbeing outcomes.	++	Long-term/ Direct
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	The policy is unlikely to cause any harm or deterioration to designated sites or result in loss of valuable habitats. By improving bus and rail integration, Policy IN4 promotes sustainable transport and facilitates modal shift. This would result in reduced road traffic related air and noise pollution, mitigating their adverse effects on protected species and habitats[26].	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policy IN4 is unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of BMV land. However, the integration of bus and rail services with integrated ticketing would encourage a shift from cars to public transport, reducing the adverse impacts of traffic and parking on landscapes and designations throughout the region (and particularly in rural tourist hotspots.	+	Long-term/ Indirect
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policy IN4 is unlikely to cause harm to designated heritage assets. Opportunities for more community interaction offered through improved integration of services would be beneficial for encouraging the use of Welsh within and between communities.	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or Indirect
	4.8.2 Interaction between Modes – Improving Bus and Rail Integration (IN4)		
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policy IN4 is unlikely to have a negative impact on the health and quality of water resources. IN4 encourages use of sustainable transport – bus and rail, by enabling more efficient transfers between different modes of transport with better costs. This contributes to improved could result in reduced road traffic caused by private vehicles, reducing runoff of pollutants from the road into water resources. This helps mitigate the adverse impacts of road runoff pollutants like chemicals, metals, plastics (micro and litter), oils and lubricants, sediment, nutrients and pathogens on water quality and health[5].	+	Long-term/ Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policy IN4 enables more efficient transfers between different sustainable travel modes (bus and rail) with better fare values. Increased accessibility, cost-effectiveness and connectivity would encourage modal shift from private cars to integrated sustainable travel via which would contribute towards reducing the carbon emissions of the transport sector, helping Wales meet net zero targets. An integrated network of bus and rail services could also be more resilient to the effects of climate change, offering links to alternative services when particular route/s are affected by extreme weather events such as flooding.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	A modal shift from private cars to sustainable public transport supported by the initiatives of IN4 would contribute towards improving air quality of local communities. Improved air quality could contribute towards mitigating the adverse health impacts of air pollution, by reducing respiratory infections, heart disease, stroke, and lung cancer, that disproportionately affects some protected characteristics groups such as people who are already ill, children, older people, and people living in deprived areas[9]. Although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas, air quality would still improve.	+	Long-term/Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or Indirect
	4.8.2 Interaction between Modes – Improving Bus and Rail Integration (IN4)		
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	A modal shift from private cars to sustainable public transport – bus and rail, supported by Policy IN4 would contribute towards reducing noise pollution for local communities. This could contribute towards improving local soundscapes, although this is only likely to be marginal.	+	Long-term/ Indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	A modal shift from private cars to sustainable public transport supported by the policy would result in reduced use of raw materials like fuels.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Policy IN-4 improves fare values and facilitates efficient transfers between modes, increasing accessibility and supporting equitable access to employment, education and training opportunities for all members of society, but particularly those that do not have access to private vehicles such as people from low-income backgrounds or more deprived areas. Having more links between rail and bus services would also improve the reliance and resilience of the transport network, with more alternative options in case of service delays or cancellations, better supporting businesses and workers. Many areas in North Wales lie within more deprived areas with regards to poor access to services. Thus, a strong affordable public transport system would improve access to services, leisure, employment and training opportunities for local communities, contributing to the economic prosperity of the region, and encouraging regeneration and investment in these areas that were previously under served by public transport. Policy IN4 has the potential to improve access between North Wales and South Wales, by connecting local communities to bus and rail links, connecting longer distances between North and South Wales and even England and North Wales. This would also enhance economic prosperity between regions. Where Policy IN4 applies to routes that are used extensively by tourists, this would increase the patronage of public transport routes serving tourist locations and may increase visitor numbers as people who previously could not reach these destinations are now able to visit. This would bring a boost to the tourist economy of North Wales. This policy does not impact movement of freight.	++	Long-term/ Indirect

Table 5 – 3 Interaction between Modes – Park and Ride or Park and Share

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.8.3 Interaction between Modes – Park and Ride or Park and Share (IN5 – IN6)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Park and Ride, and Park and Share schemes increase access to services where public transport options are scarce or in circumstances where public transport is not suitable and/or where there may be high parking charges or limited parking available. The park and share policy (IN6) also supports different accessibility needs where car travel might be essential for some people, e.g. disabled people. These policies do not support the delivery of housing.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policies IN5 and IN6 support the reduction of car mileage and a reduction in congestion. This would contribute to reduced traffic related emissions, improving air quality, particularly in urban centres. The policies support the needs of protected characteristics groups such as older people, people with disabilities, pregnant women or people with prams or other mobility aids, where travelling by car for a part of longer journeys or entire journeys is more convenient. P&R and P&S schemes would enable individuals to avoid high parking charges where these are in place, providing an alternative sustainable travel measure for areas where public transport connectivity is otherwise scarce. This would benefit those experiencing socio-economic disadvantage, making it more likely that they can access services, community events and leisure activities with reduced parking charges. Increased public transport use and car sharing would create opportunities for community engagement and social interaction – this would promote community cohesion and reduce social exclusion that people may otherwise experience through a lack of transport options. Conversely these policies could result in further social exclusion when P&R (or P&S) facilities are developed at the expense of investment in conventional public transport and if services are exclusively aimed at motorists (i.e. people can only use the bus service when they have parked their car, because this excludes people who do not own a car)[39].	+/-	Long-term / Indirect

[39] Parkhurst, G. Social inclusion implications of park-and-ride. *Municipal Engineer 156,* 2003

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.8.3 Interaction between Modes – Park and Ride or Park and Share (IN5 – IN6)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies IN5 and IN6 would unlikely contribute to improved health and wellbeing, although they may conceivably increase access where parking has been restricted, reducing stress and anxiety. They would be unlikely to increase participation in physical activity. The provisioning of proper P&R and P&S facilities could help alleviate these issues, delivering improved access to healthcare. For example, Wrexham Maelor Hospital experiences parking concerns, often resulting in staff, patients and visitors being late for work and appointments. The solution of a multistorey car park was rejected by the Betsi Cadwaladr Health Board, who advocated for alleviating parking pressures instead. Anecdotally, it was learnt that people were leaving their cars at the hospital all day to travel together to other places of work.[40]	0	
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policies IN5 and IN6 may result in harm or deterioration to designated sites or result in loss of valuable habitats, depending on the location of P&R and P&S schemes and whether new infrastructure (parking areas) is required. However, the policies may also help mitigate adverse impacts from parking pressures near designated sites, safeguarding biodiversity and geodiversity interests at important sites.	+/-	Long-term / Direct (and indirect)
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies IN5 and IN6 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of BMV land. P&R and P&S schemes located to serve popular tourist destinations, would make them a popular option among tourists in these areas. This could contribute to efficient management of travel in tourist areas during peak periods, mitigating the adverse visual impacts of inappropriate parking in these areas.	+	Long-term/ Indirect

[40] Wrexham: Maelor Hospital parking concerns raised by residents | The Leader, February 21st 2024

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.8.3 Interaction between Modes – Park and Ride or Park and Share (IN5 – IN6)		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies IN5 and IN6 are unlikely to cause harm to designated heritage assets. Opportunities for more community interaction offered through public transport and car sharing between Welsh speaking communities, supports the continued use of the Welsh language.	+	Long-term/ Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policy IN5 and IN6 are unlikely to have a negative impact on the health and quality of water resources. IN5 and IN6 encourage the use of sustainable travel through park and ride and park and share schemes. This contributes to reduced road traffic caused by private vehicles, mitigating the adverse impacts of road runoff pollutants like chemicals, metals, plastics (micro and litter), oils and lubricants, sediment, nutrients and pathogens on water quality and health[5].	+	Long-term/ Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	P&R and P&S schemes support sustainable travel, contributing towards reducing the carbon emissions of the transport sector, helping Wales meet net zero targets. Reducing carbon emissions could contribute towards mitigating the effects of climate change.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	IN5 and IN6 support sustainable travel, reducing road traffic and traffic related emissions, contributing to improved air quality. However, this is likely to be marginal given that people are still driving their cars and the last part of the journey after the parking facilities is usually only a short distance.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.8.3 Interaction between Modes – Park and Ride or Park and Share (IN5 – IN6)		
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	The policies IN5 and IN6 are unlikely to have an effect on transport related noise and vibration experienced by local communities.	0	
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies encourage increased public transport use and carsharing practices, resulting in reduced private vehicle use, thereby contributing to reduced use of raw materials (i.e. fuel).	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Whilst lower congestion reduces travel time (and therefore frees up time for more productive work) and may encourage businesses to locate in an area (due to better local amenity), it may have the opposite effect if subsidies are required from the local economy, therefore stifling economic growth[41]. However, it has also been shown that P&R projects are most successful where they are explicitly for providing more parking for economic growth or traffic management reasons, rather than to enhance sustainable mobility[42]. Economic outcomes would therefore depend on the location and intention of the P&R and P&S facilities. These policies do not impact the movement of freight.	+/-	Long-term/ Indirect

[41] Park and Ride first principles assessment, University of Leeds. Available online at: https://its.leeds.ac.uk/projects/konsult/private/level2/instruments/instrument035/l2_035b.htm [Accessed 27/11/24]

[42] Parkhurst, G. & Meek, S. (2014). The effectiveness of park-and-ride as a policy measure for more sustainable mobility. Chapter 9 in Ison, S. & Mulley, C. (Eds) Parking Issues and Policies. Emerald, 185-211.

Table 6 – 1 Ports and Freight – Ports

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.9.1 Ports (Policy PF1-PF2)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Areas in Holyhead rank within the 10% most deprived areas according to WIMD Employment deprivation domain. By supporting the development of ports and nearby sites and improving sustainable access to the area, the policies could result in improved access to employment opportunities. Additionally, Mostyn ranks in the 10-20% most deprived areas within the WIMD Access to services deprivation domain[9]. Thus, through improved sustainable transport options supported by the policies, the areas of Holyhead, Mostyn and Anglesey could experience improved access to local services. Policies PF1/PF2 do not support the delivery of housing and local services.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policies PF1 and PF2 support the delivery of sustainable transport options for access to ports and rail stations, contributing to improved environmental conditions with reduced road traffic related air pollution. Improved access to the port and development sites could improve the quality of life for more deprived communities, by providing access to employment opportunities. Areas of Holyhead and Mostyn lie among the most deprived areas with regards to employment and income deprivation domains and thus, could significantly benefit from better access to ports and nearby development for employment. The policies focus on improving vehicle access for all by mitigating adverse impacts of HGVs, resulting in improved sustainable public transport that supports the needs of members of society with protected characteristics. Some protected characteristics groups like children, people from low income or more deprived areas, rely on public transport more than others to access key services. Through improved access of sustainable transport options, the policies better accessibility for all members of society. Policy PF1 and PF2 outline working with partners, creating opportunities for stakeholder engagement and community participation.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.9.1 Ports (Policy PF1-PF2)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Improved vehicle access and sustainable transport connectivity to ports and nearby developments could result in an uptake in public transport. The policies could then contribute to reduced road traffic related air and noise pollution by private car. Improved vehicle access could also lead to reduced road accidents and better road safety. However, these policies support growth at the ports which would result in an increase in HGV movements around the local areas of Holyhead and Mostyn. This would adversely impact local air quality, and noise and vibration levels in areas which already lie within the 10 to 20% most deprived areas according to WIMD health deprivation domain[9].	+/-	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Due to their indirect support for further development within the ports, policies PF1 and PF2 may contribute to the pressures on a number of protected areas. This includes the Anglesey Tern Special Protection Area (SPA) which is designated for Annex I breeding birds such as Roseate tern, common tern, Arctic tern, and sandwich tern, and the North Anglesey Marine / Gogledd Môn Forol Special Area of Conservation (SAC) which is designated for harbour porpoise. Policy PF1/PT2 do not directly deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats or geodiversity.	- -	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	The policies PF1 and PF2 are unlikely to cause harm to any designated or protected landscapes or result in loss of BMV land. The policies focus on improving vehicle access and sustainable travel options to ports and rail stations, which would contribute towards improving the visual amenity of the Anglesey Coast LCA and Deeside and Wrexham LCA.	+	Long-term/ Indirect
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies PF1 and PF2 are unlikely to cause harm to designated heritage assets. The policies outline that the Corporate Joint Committee will work with partners to implement the plans detailed in PF1 and PF2. This could include initiatives to support Welsh speaking communities and encourage the use of Welsh language.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.9.1 Ports (Policy PF1-PF2)		
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies PF1 and PF2 focus on port developments and transport to the port areas for employment, tourism and leisure. This has the potential to adversely impact the health (through increased air pollution and noise) and quality of water bodies nearby (through pollution runoff). Since, there are no additional details about policy implementation, the impact is uncertain. By supporting sustainable travel options to ports and rail stations, policies PF1 and PF2 could help reduce runoff of road pollutants into water bodies. This would contribute towards protecting the health and quality of water resources.	?	
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	By supporting decarbonisation plans at Holyhead and Mostyn ports, and prioritising sustainable transport connections to ports and rail stations, the policies help reduce carbon emissions from the transport sector. However, with an expanded port facility this is likely to increase numbers of HGVs which are not likely to be reduced/zero emissions (at least in the short-medium term). Supporting sustainable travel options as well as managing efficient freight movements to the offshore renewable energy sector in North Wales could contribute towards reducing the impacts of climate change.	+/-	Long-term/ Direct
9. Protect and enhance local air quality.	Policies PF1 and PF2 support decarbonisation plans and promote sustainable travel options. This could help reduce road traffic related emissions and improve air quality that is beneficial to health, particularly for vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality[6,7]. Conversely, the increase in HGVs would likely contribute to adverse air quality impacts for local communities surrounding the ports.	+/-	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	An uptake in sustainable travel options (modal shift from private vehicles) supported by policies PF1 and PF2 would contribute to a reduction in transport related noise and vibration disturbances and contribute towards improving local soundscapes. However, increased economic, tourism and leisure related activities in the port and nearby development areas may lead to some increased noise from other sources.	+/-	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or indirect
	4.9.1 Ports (Policy PF1-PF2)		
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Policies PF1 and PF2 support growth at the ports which could result in an increase in HGV movements around the local areas of Holyhead and Mostyn. This would result in increased consumption of raw materials (i.e. fuels). Additionally, whilst there is no information available on the source of raw materials to be used in the development of port areas, it is likely that this would also increase.	-	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Policies PF1 and PF2 support the growth of ports and nearby development sites in North Wales to strength the economy and provide more employment opportunities. This would encourage regeneration and investment in areas around ports of Holyhead, Anglesey and Mostyn. This would be disproportionately beneficial for those areas which currently rank within the 10% most deprived areas according to the WIMD overall deprivation domain[9]. The focus on freight and improving connectivity beyond the ports would help to boost economic development throughout the region (and beyond).	++	Long-term/ Direct

Table 6 – 2 Ports and Freight – Road Freight

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.9.2 Ports and Freight – Road Freight (PF3)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy PF3 focuses on enhancing facilities for HGV drivers, particularly on the approach to Holyhead port. This could contribute towards reducing traffic wait times for HGVs (which currently impact road conditions for local residents), improving road conditions. Adequate parking spaces for HGVs could help balance use of road space for freight transport and public transport usage. This would help improve sustainable transport options between locations as travel times along these less congested routes is reduced. Whilst not directly providing services for local community needs, the enhanced facilities for HGV drivers would improve the amenity of existing local services as HGVs are displaced to more appropriate and targeted HGV driver services. This policy would not affect delivery of housing.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Efficient freight movements would make the region attractive for business investments, supporting the local economy and providing employment opportunities for local communities. Areas in Holyhead lie within the 10% most deprived areas whereas Mostyn lies within the 20-30% most deprived according to the WIMD Employment deprivation domain[9]. Increased economic opportunities and investment in the areas could significantly improve the quality of life for local communities if this business investment was realised. The majority of HGV drivers are above the age of 50 and male. A lack of rest facilities and longer wait times could negatively impact their health. Policy PF3 therefore, disproportionately supports the needs of these groups. Improved parking facilities for HGV drivers delivered through PF3 could help improve traffic congestion and road conditions for public transport services, contributing towards improving accessibility of public transport with better journey times. The policy aims to work with partners to implement initiatives for enhancing facilities, providing opportunities for stakeholder engagement and community participation. This could help achieve a balance between economic prosperity and quality of life for local communities by accounting for the needs of local communities.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.9.2 Ports and Freight – Road Freight (PF3)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policy PF3 would support better management of freight movements by enhancing facilities like parking and rest stops for HGV drivers. This would positively impact the health and wellbeing of HGV drivers who otherwise rely on services that are not designed for the number of HGVs currently using them. Reduced congestion would result in improved road safety and facilities. Long journeys with extended wait times without rest stops could increase the risk of accidents involving HGVs. Through improved facilities, Policy PF3 could help mitigate risk of road accidents. Driving for long hours without rest stops can cause fatigue and is associated with health risks such as high blood pressure, musculoskeletal disorders, heart attacks, flu, increased anxiety and depression.[43] Given that majority of HGV drivers are over the age of 50, the health impacts of long driving hours could be even more severe. Adding rest facilities for HGV drivers through PF13 would help significantly mitigate these adverse effects (although this would not be in relation to the local population, but rather HGV driver populations). Policy PF3 would help improve traffic congestion and road conditions, especially along the Menai crossings, reducing air pollution and associated health impacts. The reduced congestion would be beneficial for improving connectivity between Isle of Anglesey and the mainland, reducing social isolation and the associated mental health impacts.	+	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policy PF3 is unlikely to cause harm to the designated sites or result in valuable habitat loss. However, details regarding implementation of initiatives such as parking and rest facilities development is unknown, so the impact is uncertain. Policy PF3 does not directly deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats or geodiversity.	?	

[43] Safe Workers – UK Workplace Safety Advice, Long Commutes to Work; February 2023. Available online at: Long Commutes to Work - How Far is Too Far to Drive or Travel? (Accessed on 12/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.9.2 Ports and Freight – Road Freight (PF3)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policy PF3 is unlikely to harm the designated/protected landscapes. However, details regarding implementation of initiatives such as parking and rest facilities development is unknown, so the impact is uncertain. Enhancing facilities like parking and rest stops for HGV drivers could help improve traffic congestion conditions, improving road safety and public transport services. This could contribute towards reducing adverse impacts of road traffic on the designated landscapes. Improved traffic conditions and better journey timings for public transport supported by initiatives of PF3, could contribute to efficient management of travel in coastal tourist areas during peak periods.	?	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	There are various buildings and structures of national importance or historic interest that can be found around areas of Holyhead and Mostyn. Policy PF3 is unlikely to cause harm to these designated heritage assets or contribute towards enhancing their condition. The policy includes a collaborative approach of working with partners to deliver its initiatives for enhancing facilities, providing opportunities for encouraging and supporting use of the Welsh language.	+	Long-term/ Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policy PF3 supports the delivery of infrastructure for improving HGV movements and providing specific HGV facilities which would result in an intensification of HGVs in some locations and therefore an intensification of pollution and carbon emissions from HGVs that result in the runoff of road pollutants into water bodies.	-	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.9.2 Ports and Freight – Road Freight (PF3)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policy PF3 aims to enhance facilities for HGV drivers with improved infrastructure for parking and rest facilities. This could improve freight movement to Holyhead and Mostyn ports. This can help manage traffic congestion and encourage use of public transport, although impacts are uncertain.	?	
9. Protect and enhance local air quality.	Policy PF3 would have the potential to improve air quality for some areas as a result of reduced congestion caused by HGVs, but also the potential to reduce air quality in the areas to which HGVs are directed (e.g. parking specifically for HGVs would concentrate a large number of HGVs in one location).	+/-	Long term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	HGV vehicles produce significant amounts of noise and vibration, that can disturb local communities. Where facilities for parking and rest for HGV drivers is limited, this can result in appropriate parking and noise in areas that cause noise disruption for local communities (e.g. in residential areas). Provision of more suitable facilities would increase noise in these location due to the intensification of use by HGVs, however, it is assumed that these would be located in suitable places that would not impact local residents. Policy PF3 would therefore reduce HGV noise for local communities.	+	Long term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Policy PF3 likely has a neutral impact on the incorporation of circular economy principles.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/Direct or Indirect
	4.9.2 Ports and Freight – Road Freight (PF3)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	PF3 does not contribute to this IWBA objective.	0	

Table 6 – 3 Ports and Freight – Low Emission HGVs

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.9.3 Ports and Freight – Low Emission HGVs (PF4)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy PF4 would not contribute to the delivery of local service for local communities or to the delivery of housing.	0	
2. Reduce inequality and promote community cohesion	A shift to hydrogen fuels for freight movements, would improve air quality, helping reduce the air pollution caused by emissions transmitted by HGV vehicles. This could help improve the quality of life for individuals who are differentially impacted by changes in air quality (e.g. people with respiratory disease, young children, and pregnant women, (increasing risks of stillbirth, miscarriage and neurological conditions in the unborn child)[6]. It would disproportionately benefit communities along the coast of North Wales which is the route that most HGVs must take to/from the ports. Policy PT4 also outlines a collaborative approach of engaging with stakeholders and partners, creating opportunities for community participation and including public opinion to reduce unequal impacts across local communities.	+	Long term/ Direct
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	A shift to hydrogen fuels for freight movements, would improve air quality, helping reduce the air pollution caused by emissions transmitted by HGV vehicles. This could help improve the quality of life for individuals who are differentially impacted by changes in air quality (e.g. people with respiratory disease, young children, and pregnant women, (increasing risks of stillbirth, miscarriage and neurological conditions in the unborn child)[6]. It would disproportionately benefit communities along the coast of North Wales which is the route that most HGVs must take to/from the ports.	+	Long term/ Direct
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policy PF4 is unlikely to cause any harm or deterioration to designated sites or result in loss of valuable habitats around Mostyn and Holyhead. Policy PT4 does not directly deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats or geodiversity.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.9.3 Ports and Freight – Low Emission HGVs (PF4)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policy PF4 is unlikely to cause any harm to the designated/ protected landscapes or result in loss of BMV land. .	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policy PF4 is unlikely to cause harm to designated heritage assets or provide opportunities for enhancing the Welsh language.	0	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	By supporting a shift to hydrogen fuels, policy PF4 helps reduce carbon emissions and runoff of pollutants from roads to water bodies. This helps protect the health and quality of water resources and aquatic ecosystems. The policy also supports the development of hydrogen hubs at Holyhead and potentially Mostyn to support a shift to cleaner fuels. Hydrogen production, specifically via electrolysis, requires large amounts of water. If this is drawn from freshwater sources, it could add stresses to the local water supply. Ammonia, an energy carrier for hydrogen is highly toxic for humans as well as for aquatic life if leakages occur in water sources. It is also a potential source of nitrogen oxide emissions, if combustion is not perfectly optimised. Hence, there are some associated risks of contamination.[28] Therefore, PF4 is associated with some potential adverse effects and other benefits concerning water health.	+/-	Long term/ Indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policy PF4 supports a shift to hydrogen fuels for freight vehicles, providing opportunities that encourage decarbonisation of the transport sector. A shift to hydrogen fuels could also contribute to increased resilience of transport infrastructure against impacts of climate change as it would be independent of the effects of climate driven disruptions to the fossil fuel value chain[31]. By supporting the development of a hydrogen hub in Holyhead, that is a busy transport hub for freights, policy PF4 helps reduce the need to transport fuels across long distances.	++	Long term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.9.3 Ports and Freight – Low Emission HGVs (PF4)		
9. Protect and enhance local air quality.	PF4 contributes to improved air quality for communities by supporting the shift to hydrogen fuels for freight operators.	+	Long term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	PF4 is unlikely to have an impact on transport related noise and vibration.	0	
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	PF4 aims to complement the development of hydrogen hubs in North Wales by supporting a shift to hydrogen fuels for freight operators. This encourages use of locally sourced fuels for freight vehicles.	+	Long-term/Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	PF4 helps improve the reliance and resilience of the freight transport network, as it is independent of the effects of climate driven disruptions to the fossil fuel value chain. By supporting the development of hydrogen hubs, PF4 contributes to increased employment opportunities in North Wales as well as encourage further regeneration and investments in areas surrounding Holyhead and Mostyn ports.	+	Long-term/ Direct

Table 6 – 4 Ports and Freight – Local Deliveries

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.9.4 Ports and Freight – Local Deliveries (PF5 – PF8)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies PF5 – PF8 focus on reducing the environmental impact of increased local deliveries on local communities through initiatives like electric vehicles, freight consolidation centres to reduce congestion and HGV traffic, and reduce the overall environmental impact of deliveries. Improved local deliveries does not automatically mean improved services, but it is likely to result in some benefits such as quicker response times. Reduced congestion and HGV traffic would also help improve public transport access to services. Through these measures, the policies support the needs of local communities by improving the local delivery system and reducing congestion and impacts on the local environment. These policies would not support the delivery of housing.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policies PF5 – PF8 improve general amenity of the road network by introducing freight consolidation centres which reduce local HGV traffic and encouraging electrification of delivery vehicles and other initiatives like e-cargo bikes etc. which further reduce HGV traffic in local areas. This would contribute to a reduced congestion in town centres, improving road safety for walkers and cyclists. This would support an uptake in active travel (modal shift), particularly for more vulnerable groups such as children, and older people who are more likely to be intimidated by larger vehicles on local roads. The policies outline a collaborative approach of working with partners to implement the policy initiatives. This provides opportunities for engaging with stakeholders and creates opportunities for community participation.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.9.4 Ports and Freight – Local Deliveries (PF5 – PF8)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies PF5 – PF8 improve general amenity of the road network by introducing freight consolidation centres which reduce local HGV traffic and encouraging electrification of delivery vehicles and other initiatives like e-cargo bikes etc. which further reduce HGV traffic in local areas and reducing transport related emissions. This would contribute to reduced congestion in town centres, improving road safety for walkers and cyclists and also reduce anxiety for active travellers. However, increased use of e-cargo bikes can cause anxiety for some pedestrians if they are ridden on shared spaces and cyclists of e-bikes themselves can experience increased anxiety levels when cycling in busy urban areas[44]. Reduced traffic and congestion along with an uptake in active travel, supported by the policies could help improve connectivity between local communities, reducing social isolation and increasing levels of physical activity which contributes to improved health[3,10].	+/-	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policies PF5 / PF6/ PF8 are unlikely to cause harm or deterioration to the condition of designated sites or result in loss of valuable habitats. PF7 however has the potential to harm biodiversity and/or geodiversity depending on the land requirements and their location. However, this is uncertain as the location of any freight consolidation centres (PF7) is unknown.	?	
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies PF5 – PF8 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of any BMV land. However, this is uncertain as the location of any freight consolidation centres (PF7) is unknown.	?	

[44] Pejhan, S., Agelin-Chaab, M., Yusuf, M., & Eng, D. Analysis of ebike dynamics and cyclists' anxiety levels and interactions with road vehicles that influence safety. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 159, 2021.

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.9.4 Ports and Freight – Local Deliveries (PF5 – PF8)		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies PF5 – PF8 are unlikely to cause harm to designated heritage assets. However, this is uncertain as the location of any freight consolidation centres (PF7) is unknown. The policies outline a collaborative approach to deliver its initiatives by working with partners, providing opportunities for community engagement, supporting and encouraging continued use of Welsh language.	?	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies PF5 – PF8 are unlikely to have a negative impact on water resources. However, this is uncertain as the location of any freight consolidation centres (PF7) is unknown and development in some locations may result in harm. The policies focus on opportunities for use of electric vehicles and e-bikes for local deliveries, helping reduce traffic related pollution. This could contribute towards reducing runoff of traffic related pollutants from roads into water bodies, mitigating adverse impacts of pollution. Through these measures, the policies contribute towards protecting water quality and the health of aquatic ecosystems.	+/-	Long-term/ indirect
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	PF5 and PF8 focus on initiatives like using electric vehicles and e-cargo bikes to help reduce the environmental impact of increased local deliveries, supporting the decarbonisation of the transport sector through an uptake in use of electric vehicles. In addition, PF6 – 7 would contribute to a reduction in congestion and HGV traffic, improving travel times for public transport services and resulting in increased road safety. These factors could encourage an uptake in public transport and active travel modes. Use of electric vehicles for local deliveries could also increase the resilience for providing access to amenities as deliveries would not be adversely impacted by the effects of climate change of the fossil fuel supply chain.[31]	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.9.4 Ports and Freight – Local Deliveries (PF5 – PF8)		
9. Protect and enhance local air quality.	Policies PF5 – PF8 support a shift to electric vehicles for local deliveries and reduce HGV traffic in town centres. This would help improve air quality for local communities. This would result in health benefits, particularly for vulnerable groups who are more sensitive to changes in the air quality (children, older people, people with respiratory disease, pregnant women)[6,7]. Improved air quality and road safety through reduced HGV traffic, would improve amenity thereby encouraging uptake in active travel which would further improve air quality through modal shift from private vehicles.	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policies PF5 – PF8 help reduce HGV traffic in town centres and an uptake in electric vehicles, contributing towards reducing traffic related noise and vibration disturbances.	+	Long- term/ Indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	By encouraging increased use of electric vehicles and e-cargo bikes, the policies support a reduction in raw material (fossil fuels) consumption.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	The introduction of freight consolidation centres through PF6 – 7, could create new employment opportunities. Reduced HGV traffic in town centres as result of this would improve the amenity of town centres encouraging people to visit and improving economic spend. Reduced traffic congestion and use of electric vehicles for local deliveries could improve the reliance and resilience of the transport network with improved journey times and reduced environmental impacts. This could contribute towards supporting businesses and their workers. Reduced carbon emissions from transport sector providing improved air quality and local soundscapes with use of electric vehicles, could contribute towards protecting the natural beauty of the areas, supporting continued tourism and associated economic benefits.	+	Long-term/ Indirect

Table 6 – 5 Ports and Freight – Rail Freight

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or indirect
	4.9.5 Ports and Freight – Rail Freight (PF9)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	PF9 is unlikely to support the delivery of housing or local services.	0	
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Reduced road freight would result in reduced congestion, improved air quality and better road safety, encouraging an uptake in public transport and active travel. Main road transport routes in North Wales pass through some of the most deprived areas, therefore removing some of the freight transport from the road network would bring disproportionate benefits to these communities. A reduction in road freight vehicles with a shift to rail supported by PF9 could lead to loss of employment for HGV drivers. This would disproportionately impact men who are more likely to be employed in the sector. The policy suggests a collaborative approach of working with partners, creating opportunities for community participation, that could contribute to better representation of protected characteristics groups.	+/-	Long-term/ Direct
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	PF9 supports a shift to rail for freight movements, reducing emissions caused by road freight movements, and therefore contributing to improved air quality. This would be particularly beneficial for communities in more urban centres including Wrexham and Bangor, supporting improvements in health outcomes for people vulnerable to poor air quality including older people, children, pregnant women, and people with increased risks of respiratory infections, heart disease, stroke, and lung cancer. Poor air quality also risks of stillbirth, miscarriage, and neurological conditions in unborn children[6,7]. Reduced traffic congestion and better road conditions as a result of reduced HGV vehicles, could improve public transport services with shorter and safer journeys, contributing to improved connectivity between local communities. This, in addition with increased active travel, creates more opportunities for social and community interactions, resulting in reduced social isolation and more employment and training opportunities, both of which are beneficial to health and wellbeing. PF9 contributes to improved safety of transport services and infrastructure with a shift to rail for freight movements. This would reduce the number of accidents that have negative consequences on health.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or indirect
	4.9.5 Ports and Freight – Rail Freight (PF9)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policy PF9 is unlikely to cause or deterioration to the condition of designated sites or result in loss of valuable habitats.	0	
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policy PF9 is unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of BMV land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policy PF9 is unlikely to cause harm to designated heritage assets or present opportunities for protecting/enhancing the Welsh language.	0	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	The policy supports a shift to rail for freight movements, reducing road freight vehicles and associated pollution. This can help reduce runoff of pollutant from the road into water bodies, protecting water quality and the health of aquatic ecosystems from pollutants like nitrogen oxides, sulphur dioxides, chemicals, metals, plastics (micro and litter), oils and lubricants, sediment, nutrients and pathogens.[5]	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or indirect
	4.9.5 Ports and Freight – Rail Freight (PF9)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	A shift from road to rail for freight movements supported by PF9 helps reduce carbon emissions and improve road safety, air quality and local soundscapes. Better road conditions and air quality could also encourage an uptake in public transport and active travel modes like walking and cycling. Through these measures, PF9 provides opportunities that support the decarbonisation of the transport sector, helping Wales meet net zero targets.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	PF9 supports a shift to rail for freight movements, reducing emissions caused by road freight movements, and therefore contributing to improved air quality. This would be particularly beneficial for communities in more urban centres including Wrexham and Bangor, although there are no recorded exceedances of NO_2, PM^{10}, $PM^{2.5}$ Air Quality Objectives in any of the Local Authority areas. Improved air quality contributes to better health for everyone, but improved air quality differentially benefits those groups who are more vulnerable to poor air quality. This includes older people, children, pregnant women, people from low-income backgrounds and people with respiratory or chronic illness. Poor air quality also risks of stillbirth, miscarriage, and neurological conditions in unborn children[6,7].	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	With PF9 delivering a shift to rail for freight movements, there could be reduced HGV vehicles and associated noise and vibration disturbances to local communities. Additionally, the proposal set to increase freight movements also has the potential to enhance passenger services. This could encourage an uptake in public transport (rail) services as well, further reducing traffic related noise (although this would only apply to certain routes).	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ direct or indirect
	4.9.5 Ports and Freight – Rail Freight (PF9)		
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	A shift from road to rail for freight movements supported by PF9 would reduce fossil fuel powered HGV vehicles on the road, thereby reduce the use of raw materials (i.e. fuels).	+	
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Rail freight could improve reliance and resilience of the transport network (through improved rail freight reliability, capacity and frequency, and also reducing congestion on the roads) better supporting businesses and workers and encouraging investment in the region.	+	Long-term, direct

Table 7 – 1 Roads, Streets and Parking – Maintenance

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.1 Roads, Streets and Parking – Maintenance (RS1 – RS2)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Keeping roads in good maintenance facilitates the delivery of housing and access to existing and future services. A climate resilient highway network that has been maintained to become resilient to climate change (i.e. more extreme weather) would ensure that communities have ongoing access to services, mitigating adverse impacts such as delays and closures caused by infrastructure damages during such events. The policies contribute towards delivering resilience that can help reduce accidents and related risks to housing in high-risk areas.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.1 Roads, Streets and Parking – Maintenance (RS1 – RS2)		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	An improved and more resilient highway network would improve the quality of life of communities, especially those living in deprived areas. Climate change effects such as flooding, extreme heat or storms can damage infrastructure that has disproportionate impacts on vulnerable communities such as those from low-income backgrounds or more deprived areas who are less resilient to such impacts. A climate resilient highway network could ensure continued access to essential services during extreme weather events. More resilient and improved infrastructure delivered through RS1 – RS2 would also help prevent accidents and improve access for individuals who rely more on public transport to reach employment, educational, and training opportunities as well as to reach services such as health care. This includes children, older people, people from low-income or more deprived areas, for accessing education, employment opportunities and key services. The policies outline a collaborative approach of working with partners to deliver the outlined initiatives, creating opportunities for community participation and better representation of people with protected characteristics.	+	Long- term/ Indirect
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	RS1 – RS2 would enhance the safety and accessibility for pedestrians and cyclists which would encourage uptake of active travel. Increased physical activity contributes to improved physical, mental and social health of local populations while supporting decarbonised modes of transport, contributing to better air quality, which also contributes to improved health[26,27]. RS1 – RS2 would improve connectivity between local communities in rural areas as well that are connected through highway networks. This would contribute to reducing social isolation, especially during extreme weather events like flooding. This would contribute to more resilience in mental health. A highway network that is more resilient to damage would improve the safety of transport services and infrastructure, resulting in reduced risk of traffic incidents. This would prevent delays and closures caused by extreme weather events, maintaining access to key health services, recreation activities and access to green spaces by reliable transportation links during these times.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.1 Roads, Streets and Parking – Maintenance (RS1 – RS2)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	RS1 – RS2 are unlikely to cause harm or any deterioration to the condition of designated sites or result in loss of valuable habitats. The policies aim to build a more climate resilient transport infrastructure, supporting public transport and encouraging active travel modes through the provisioning of safe and accessible infrastructure along highway networks. Additionally, RS2 particularly focuses on enhancing biodiversity interests to contribute to climate and ecosystem resilience.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	RS1 – RS2 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of BMV land. Reduced delays and closures on highway networks with improved road conditions delivered through regular maintenance and climate resilient features could mitigate issues of congestion, helping reduce adverse impacts of road traffic on landscapes and contributing to efficient management of travel in tourist areas during peak periods.	+	Long-term/Indirect
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	RS1 – RS2 are unlikely to cause direct or indirect harm to designated heritage assets. These policies could improve connectivity to tourist areas with sites of local cultural heritage, improving visitor experiences. The policies outline a collaborative approach of working with partners. This could support and encourage continued use of the Welsh language for decision making and policy implementation.	+	Long-term/ Indirect
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	RS1 – RS2 are unlikely to have a negative impact on the health and quality of water resources.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.1 Roads, Streets and Parking – Maintenance (RS1 – RS2)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	RS1 – RS2 could contribute towards building climate resilience by enhancing biodiversity interests. The policies aim to increase the resilience of existing and new infrastructure to better withstand effects of climate change. The introduction of more climate resilient highway assets would also help reduce the impact of extreme weather events on the transport network.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	These policies are unlikely to have an effect on air quality.	0	
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	These policies to maintain the highways in good condition would reduce noise and vibration caused by poorly maintained roads.	+	Long-term/ indirect
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	RS1 – RS2 likely have no effect on this objective.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.1 Roads, Streets and Parking – Maintenance (RS1 – RS2)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Whilst not directly contributing to an integrated transport system, RS1 – RS2 aims to improve highway assets, increasing resilience whilst also enhancing biodiversity. This would support more reliable transport links between locations, improving access between areas and specifically to areas of employment, education and training opportunities, and wider social infrastructure and services. Better connectivity (regionally but also between North Wales and England, and North Wales and South Wales) would also encouraging regeneration and investment, particularly in more deprived areas that are connected to highway networks, but which have experienced infrastructure damage. The policies would help improve the resilience of the transport network to the effects of climate change and extreme weather events such as floods, extreme heat and storms, thereby increasing reliability of the network. This supports businesses and workers, mitigating adverse impacts of extreme weather events on economic activity. Better maintained highways assets would encourage more tourism to North Wales. Travellers by private and public transport would be more will to travel if routes are predictable, safe and well maintained. This improved connectivity across and to North Wales, including rural areas through the highway network, would help support the rural economies through travel and leisure related spending.	+	Long-term/ indirect

Table 7 – 2 Roads, Streets and Parking – Road Safety

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.2 Roads, Streets and Parking – Road Safety (RS3 – RS4)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies RS3 – RS4 focus on achieving road safety and preventing death and serious injury caused by road accidents. This is aimed to be delivered through funding acquisition for road safety measures and delivering highway improvement schemes and education programmes encouraging safer use of transport networks. Improved road safety could support safe public transport use, improving sustainable transport access between locations and local communities. It could also promote better access to services with more reliable and safer modes of transport, helping meet the needs of local communities. These policies do not support the delivery of housing.	++	Long- term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Approximately 30% of all road traffic deaths in Great Britain occur among pedestrians and cyclists[45]. Thus, by improving road safety, policies RS3 and RS4 would help reduce the risk of death and injury to this vulnerable group of road users. Where there are obvious improvements in safety such as segregated cycle lanes and pedestrian routes, active travel would become a more attractive mode of transport for more people. A study by Living Streets found that ethnic minority pedestrians are three times more likely to be casualties on Britain's roads compared to white pedestrians in non-deprived areas. Additionally, white pedestrians living in deprived areas are more than twice as likely to be casualties compared to their counterparts in non-deprived areas[46]. Improving road safety would therefore reduce inequalities in safety experienced by different communities. Safer public transport access supported by improved road safety helps meet the needs of people with protected characteristics who are more likely to use public transport such as children, older people, people with disabilities and people from low-income background or deprived communities. Safer active travel could also support more equitable access to key services like healthcare and employment. Education programmes aimed at encouraging safer use of the highway and transport networks delivered by RS4, provides opportunities for community engagement and participation.	+	Long-term/ Indirect

[45] Department for Transport, 2024. Reported road casualties Great Britain: road user risk, 2023 data. Available online at: https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-road-user-risk-2023 . [Accessed 22/11/24].

[46] Walking and inequality, Living Streets. Available online at: https://www.livingstreets.org.uk/policy-reports-and-research/walking-and-inequality [Accessed 22/11/24].

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.2 Roads, Streets and Parking – Road Safety (RS3 – RS4)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Incidents on the roads not only cause physical harm but also psychological harm. Therefore, safety improvements from Policies RS3-RS-4 which reduce the severity of any collisions would improve mental health and well as physical health of the populations in North Wales. Improved road safety would also contribute to safer journeys for cyclists which would encourage more uptake of this mode of transport (more likely in urban areas but also in some circumstances within rural communities). Better road safety would also provide more reliable and safer public transport services, promoting sustainable transport access between local communities. These changes would improve connectivity between local communities, particularly within rural areas, reducing social isolation, increasing community engagement, and improving physical activity levels which is beneficial to health. It would also improve access to key health services, recreation activities and green spaces. This, in addition with active travel uptake, could result in increased physical activity, providing various health benefits such reduced risks of obesity and improved physical, mental and social health to the local communities.	+	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	RS3 – RS4 are unlikely to impact designated sites or result in loss of valuable habitats.	0	
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	RS3 – RS4 are unlikely to impact designated or protected landscapes or adversely impact BMV land.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.2 Roads, Streets and Parking – Road Safety (RS3 – RS4)		
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	RS3 – RS4 are unlikely to cause harm to designated heritage assets or contribute to the use of the Welsh language.	0	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies RS3 – RS4 are unlikely to have an impact on the health and quality of water resources (except where highway improvement works also include drainage improvements which prevent flooding of the highway).	0	
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Improved road safety for all users could result in a modal shift to more sustainable transport options such as active travel and public transport which supports decarbonisation of the transport sector. This aligns with Wales targets to be net zero by 2050. RS3 and RS4 would help increase resilience of existing and new transport infrastructure to withstand effects of climate change and extreme weather events. Additionally, the educational programmes encouraging safer use delivered through RS4, could further improve road safety with guidance on how to navigate in extreme weather events, improving resilience to the effects of future climate change.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	Increased public transport use and active travel uptake as a result of improved road safety supported by RS3 – RS4 would help support modal shift, reducing traffic related emissions and air pollution. This could contribute to improved air quality, mitigating negative impacts of air pollution for local communities, particularly those located near major roads in North Wales including the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483. Improved air quality would be particularly beneficial for vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality improving health outcomes for these groups[6,7].	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.2 Roads, Streets and Parking – Road Safety (RS3 – RS4)		
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Better maintained roads reduce the levels of transport related noise and vibration therefore Policies RS3 and RS4 would have a positive impact.	+	Long term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Improved road safety contributes to delivering a modal shift to more sustainable transport options such as active travel and public transport. This would contribute to reducing the use of raw material (i.e. fuel) consumption.	+	
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Better road safety delivered by RS3 – RS4 contributes to the safe and efficient movement of all modes of transport. Better roads, which are more reliable and safer are able to offer safer and more reliable travel opportunities and would likely encourage the movement of people more equitably across the region for employment, training and touristic opportunities, whilst also making the region more attractive for further economic investment. Improved safety on highway networks connecting longer distances could improve access between England and North Wales and North and South Wales, mitigating risks of road accidents and reducing congestion. Better road safety would also encourage tourists to visit the region, bringing economic benefits to local economies through leisure and tourism related spending.	+	Long-term/ Indirect

Table 7 – 3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities (RS5 – RS6)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	By increasing parking charges and reallocation of road and parking space, Policies RS5 and RS6 encourage a shift to more sustainable transport option within and between locations. This improves access to local services through active travel modes, increasing accessibility for individuals from low-income backgrounds or deprived communities, who rely more on public transport, walking or cycling. Where parking spaces/car parks are removed to improve local placemaking, this could have a positive effect on local communities which become more inclusive and attractive for people to visit by walking and cycling. However, adverse effects may arise where there is not sufficient or frequent enough public transport for communities to take them to the services that they need to access, when they need to access them. Increasing parking charges and/or reducing the amount available may adversely impact communities who have no genuine alternatives to the car to reach such services. The policies may deter people from visiting some towns as they try to avoid the additional costs of parking or avoid the anxiety of finding parking. These policies have no impact on the delivery of local housing.	+/-	Long term/Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities (RS5 – RS6)		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Reduced single occupancy car use and improved active travel infrastructure delivered by policies RS5 and RS6 could result in a shift to carpooling and active travel modes such as walking and cycling. This contributes to better air quality and road safety, improving environmental conditions. Supporting active travel modes also contributes to improved access for people who have no alternative mode of transport to services like healthcare, education, employment opportunities and social events. Air pollution can have disproportionate impacts on certain protected characteristics groups such as children, older people, people with disabilities, pregnant women and people from low-income backgrounds and deprived areas, making them more vulnerable to the negative health effects of poor air quality[6]. By aiming to reduce air pollution by discouraging single occupancy car use and supporting active travel modes, the policies support the needs of protected characteristics groups. Reallocation of road and parking space could reduce road traffic, resulting in reduced congestion and thus, better journey timings through public transport. Additionally, increased road safety and air quality conditions could lead to improved accessibility of public transport and active travel for all members of society including protected characteristics groups like children. RS6 outlines a collaborative approach of working with partners to explore options regarding reallocation of road space, providing opportunities to engage with stakeholders and creating opportunities for community participation. However, there would also likely be disproportionate adverse effects on people who experience socio-economic disadvantage because parking charge increases would impact them more than people who are not experiencing socio-economic disadvantage. It would also impact disabled people and people from rural areas more who are more reliant on their car to travel around North Wales. Rural communities often do not have a reasonable choice to use alternative modes of transport (e.g. the bus) and therefore increased parking charges would impact them disproportionately. It is important that reallocation of road and parking space is implemented along with initiatives to provide better public transport or carpooling infrastructure to prevent any adverse impacts on access to essential services like healthcare, recreation activities and access to green spaces to mitigate these adverse equality impacts.	+/-	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities (RS5 – RS6)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policy RS6 would encourage better placemaking, improving the quality of the environment in towns and cities across North Wales and encouraging people to spend more time in the reallocated (from parking) outside spaces. This would increase levels of physical activity resulting in improved physical heath, whilst also positively impacting on mental health as a result of people having more opportunities for social interaction. Reduced traffic, improved air quality and better road safety delivered through RS5 and RS6 would also improve health outcomes (particularly for vulnerable groups including children, older people, people who have respiratory disease) and improve connectivity between local communities by improving travel times and accessibility for active travel. This would contribute to improved connectivity within local communities. However, conversely impacts from reduced car parking and increased parking charges may affect mental health as people may become anxious about being able to find somewhere suitable to park and about the additional costs involved. This may deter people from accessing the towns and cities which would have an adverse effect on physical and mental health.	+/-	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policy RS5 and particularly RS6 would contribute to enhancing biodiversity where parking is replaced by high quality place-making that includes ecological enhancement (net benefit for biodiversity). The policies would not impact geodiversity.	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities (RS5 – RS6)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	The policies RS5 and RS6 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or have an impact on BMV land. Reallocation of road and parking space and discouraging single occupancy car use through parking charges, could result in reduced road traffic and parking pressures, enhancing the visual amenity of towns and cities. This would be further enhanced where parking areas are reallocated to the development of high-quality places.	+	Long-term/ Direct
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies RS5 and RS6 are unlikely to cause harm to designated heritage assets or have an effect on the use of Welsh.	0	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies RS5 and RS6 are unlikely to have a negative impact on the health or quality of water resources. Reduced road traffic and increase in active travel supported by RS5 and RS6, would reduce road runoff of pollutants into water bodies, improving the health of aquatic ecosystem and water quality.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities (RS5 – RS6)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policies RS5 and RS6 support a shift to carpooling, public transport and active travel which contribute towards helping meet Wales targets to be net zero by 2050.	+	Long-term/Direct
9. Protect and enhance local air quality.	Policies RS5 and RS6 help reduce road traffic and encourage active travel uptake, resulting in reduced traffic emissions and better air quality for local communities.	+	Long-term/
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policies RS5 and RS6 help reduce road traffic and encourage active travel uptake, resulting in reduced traffic noise and vibration for local communities.	+	Long-term/ Direct
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	By increasing parking charges and reallocation of road and parking space, the policies encourage a shift to more sustainable transport option, contributing to reduced use of raw materials like fuels.	+	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.3 Roads, Streets and Parking – Public car parking in towns and cities (RS5 – RS6)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Policies RS5 and RS6 do not in themselves create an integrated transport system. However, they would contribute to improved place-making that could encourage business investment into the region as a result, increasing economic prosperity.	+	Long-term/ Indirect

Table 7 – 4 Roads, Streets and Parking – Low Emission Vehicles

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.4 Roads, Streets and Parking – Low Emission Vehicles (RS7 – RS11)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies RS7 – RS11 would contribute to providing the EV infrastructure required to meet the demand in North Wales (both for residents and visitors). These policies would therefore be meeting the EV charging needs of local communities. The policies would not support the delivery of housing.	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.4 Roads, Streets and Parking – Low Emission Vehicles (RS7 – RS11)		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policies RS7 – RS11 contribute towards improving environmental conditions by focusing on promoting EV uptake through improved charging infrastructure. Statistics from 2021 suggest that the transport sector was the largest emitting sector of the UK economy, where 52% of the transport emissions came from cars[47]. The shift to electric vehicles would contribute to the reduction in greenhouse gas emissions. However, the cost of EV cars can be prohibitively high for some groups of people, particularly those on lower incomes, therefore the benefits of EV infrastructure would only benefit those able to switch to EV vehicles. Certain groups with protected characteristics are more vulnerable to the negative impacts of poor air quality including children, older people, pregnant women and people with respiratory and cardiovascular illness[6]. Improvements in air quality would differentially benefit these groups. Policy RS9 and RS10 outlines a collaborative approach of working with partners, providing opportunities for stakeholder engagement. RS9 aims to develop a communications campaign to encourage EV uptake, that may create opportunities for community participation.	+	Long-term/ Indirect
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policies RS7 – RS11 aim to improve access to electric charging infrastructure which would encourage more people to choose EVs and improve connectivity between local communities via use of EVs. This would reduce 'range anxiety', improving mental health. A shift to EV is beneficial for environmental and human health, as it contributes to reducing greenhouse gas emissions, improving air quality. Negative impacts of air pollution on health include increased strokes, heart diseases, lung cancer, and acute and chronic respiratory diseases.[48] Thus, by encouraging an uptake in EV, the policies help mitigate the adverse impacts of air pollution.	+	Long-term/ Indirect

[47] UK Parliament, House of Commons Library, July 2024; Available online at: https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-7480/ (Accessed 18/11/2024)

[48] World Health Organisation, How air pollution is destroying our health, 2024; Available online at: https://www.who.int/news-room/spotlight/how-air-pollution-is-destroying-our-health (Accessed 18/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.4 Roads, Streets and Parking – Low Emission Vehicles (RS7 – RS11)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	An uptake of EVs would help reduce transport related greenhouse gas emissions, resulting in improved air quality. This helps protect biodiversity and geodiversity interests and contribute to ecosystem resilience. The policies do not directly deliver opportunities to restore or create semi-natural habitats or geodiversity.	+	Long-term/ Indirect
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies RS7 – RS11 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of BMV land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Uptake in EV and improved charging infrastructure would likely have no impact on cultural heritage or the Welsh language.	0	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Fossil fuel powered vehicles contribute to road runoff, carrying pollutants like oil and heavy metals into water bodies.[5] By encouraging a shift to electric vehicles, the policies would result in reduced runoff of pollutants into water bodies, protecting water quality and the health of aquatic ecosystems.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.4 Roads, Streets and Parking – Low Emission Vehicles (RS7 – RS11)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	RS7 – RS11 encourage and support the shift to EV by improving EV charging infrastructure across locations. This contributes to the decarbonisation of the transport sector, supporting other zero emission initiatives and helping Wales meet net zero targets. Supporting EV uptake would reduce carbon emissions, which are a major contributor to climate change.[49] Supporting EV infrastructure contributes to building resilience against impacts of climate change and extreme weather events by reducing vulnerabilities caused by fossil fuel value chains and geopolitical risks[31].	+	Long-term/ Direct
9. Protect and enhance local air quality.	Uptake in EV would contribute to reduced air emissions, leading to positive impacts for human health and wellbeing, especially populations living around the major road areas. This would be particularly beneficial for vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality. This includes young children, older people, people with respiratory disease and pregnant women[6,7]. The largest contribution of emissions within the NWTP area are vehicle emissions from the surrounding main roads. Major roads within the NWTP area include the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483.	+	Long-term/ direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	These policies are not likely to affect the noise environment.	0	

[49] UN Environment Programme, Supporting the global shift to electric mobility, 2024; Available online at: https://www.unep.org/topics/transport/electric-mobility/supporting-global-shift-electric-mobility-0 (Accessed 18/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.10.4 Roads, Streets and Parking – Low Emission Vehicles (RS7 – RS11)		
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Policies RS7 – RS11 would support the transition of waste collection fleets to cleaner fuels, such as use of EV through the provisioning of improved EV charging infrastructure across locations. It would also reduce the use of raw materials like fossil fuel consumption by supporting an uptake in EV.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	The policies contribute to improved reliance and resilience of the transport network to better support businesses and workers, with reduced dependence on fossil fuels and disruptions to their supply chains, considering the shift to EV. It also helps business and individuals to be able to rely on the EV infrastructure (especially charging points) giving them more confidence that they can move easily around the region without 'charge anxiety'. The policies are unlikely to have an impact on movement of freight.	+	Long-term/Direct

Table 7 – 5 Roads, Streets and Parking – Car Clubs and Car Sharing

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.10.5 Roads, Streets and Parking – Car Clubs and Car Sharing (RS12 – RS13)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies RS12 and RS13 support local need for car hire which would enable more people to reach the local services that they need without a need for their own personal car (or second car). Car clubs/sharing can also support people in the 'first and last' mile of a journey between home and public transport and/or public transport and place of work. Whilst the policies do not directly support the delivery of housing and local services, they do support access to local services not accessible by public transport, for individuals who do not own cars.	+	Long-term/ Indirect
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policies RS12 and RS13 contribute to reducing cost of car travel, reduce per person vehicle mileage, and reduce localised congestion. This would increase travel options (both mode and journeys) for people who do not own their own car, particularly those experiencing socio-economic deprivation, therefore making access more equitable. It would also help facilitate more equitable access to services like healthcare, employment, education and training opportunities. The policies could promote a sense of community cohesion by supporting the practice of car sharing.[50]	++	Long-term/ Direct
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	The policies would be especially beneficial for communities in rural areas where public transport connectivity is very low. In such circumstances, the policies would contribute to improved access to key health services, recreation activities and green spaces, particularly for people who do not own their own car. This access would encourage increased physical activity as well as provide mental health benefits, reducing stress and risks of anxiety and depression.[51] Policies RS12- RS13 also contribute towards reducing social isolation as journey sharing offers opportunities for social interactions, resulting in improved mental health and overall wellbeing.[11]	+	Long-term/ Indirect

[50] Department for Transport UK, Lift Sharing: local authority toolkit, April 2022; Available online at: https://www.gov.uk/government/publications/lift-sharing-local-authority-toolkit/lift-sharing-local-authority-toolkit (Accessed 18/11/2024)

[51] National Institute for Health and Care Research, Local green spaces are linked with better mental health, November 2024; Available online at: https://evidence.nihr.ac.uk/alert/local-green-spaces-are-linked-with-better-mental-health/ (Accessed 18/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.10.5 Roads, Streets and Parking – Car Clubs and Car Sharing (RS12 – RS13)		
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	The policies are unlikely to impact biodiversity or geodiversity.	0	
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies RS12 and RS13 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or result in loss of BMV land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	The policies are unlikely to cause harm to designated heritage assets or have an impact of local cultural heritage and Welsh language.	0	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	The policies are unlikely to have a negative impact on the health and quality of water resources.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.10.5 Roads, Streets and Parking – Car Clubs and Car Sharing (RS12 – RS13)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Car clubs and car sharing help reduce transport related emissions, supporting initiatives to decarbonise the transport sector and helping meet Wales targets to be net zero.	+	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	The initiatives of RS12 and RS13 could result in reduced road traffic and transport related emissions, contributing to improved air quality for local communities, particularly those living near the major roads including the A55 "North Wales Expressway, A5, A55 and A483. This would be particularly beneficial for vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality including children, older people, people with respiratory disease and pregnant women[6,7].	+	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policies RS12-RS13 are unlikely to have an impact on transport related noise and vibration.	0	
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	The policies encourage partial public transport use and carsharing practices, reducing per person vehicle mileage and contributing to reduced use of raw materials (i.e. fuel).	+	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.10.5 Roads, Streets and Parking – Car Clubs and Car Sharing (RS12 – RS13)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Car clubs at employment sites, stations, and mobility hubs can expand the areas accessible for job opportunities. The RS12 and RS13 initiatives promote equitable access to employment, education, and training by lowering travel costs and offering transport options for those without cars. These initiatives enhance the reliability and resilience of the transport network, supporting businesses and workers with multimodal transport options, including cars and public transport. RS12 specifically extends multimodal transport options by incorporating car clubs at mobility hubs and stations, facilitating sustainable access to tourist facilities and attractions not directly linked to public transport. This also benefits rural tourism destinations, where increased tourism, supported by RS12, can boost local economies. The policies will have no impact on movement of freight.	+	Long-term/ Indirect

Table 8 – 1 Surface Access to Aviation

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.11 Surface access to aviation (AV1)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policy AV1 would provide local transport services for communities to be able to reach regional airports via public transport. It would not support the delivery of housing.	+	Long-term/ Direct
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policy AV1 improves public transport services to domestic and international airports. This would be beneficial for everyone, but particularly for people who are entirely reliant on public transport. This is more likely to be people who experience socio-economic disadvantage, older people, disabled people and people from global majority backgrounds.	+	Long-term/ Indirect
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Policy AV1 is unlikely to result in any health impacts.	0	
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	Policy AV1 is unlikely to have an impact on biodiversity, or geodiversity.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.11 Surface access to aviation (AV1)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policy AV1 is unlikely to have an impact on designated or protected landscapes or result in loss of BMV land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	The policy does not have an impact on local cultural heritage or the Welsh language.	0	
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policy AV1 is unlikely to have an impact on groundwater, surface and coastal waters, or water quality.	0	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.11 Surface access to aviation (AV1)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	AV1 promotes a shift to public transport to access airports, by focusing on improving public transport connectivity to airports. However, arguably, improved access to airports would encourage more people to fly which significantly contributes to transport related emissions. This would be an adverse effect.	- -	Long-term/ Indirect
9. Protect and enhance local air quality.	By focusing on improving public transport connectivity to airports, policy AV1 helps reduce ground transport emissions and improve air quality for local communities in affected areas. This would be particularly beneficial for vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality including children, older people, people with respiratory disease and pregnant women[6,7].	+	Long-term/ Direct
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Policy AV1 would not impact transport related noise and vibration experienced by local communities	0	
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	By encouraging increased sustainable transport access to airports, the policy contributes to reduced private vehicle use and thus, a reduction in the use of raw materials (i.e. fuel) being consumed.	+	

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or indirect
	4.11 Surface access to aviation (AV1)		
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Improved public transport connectivity to airports would support businesses seeking international clients and markets, providing increased employment opportunities and encourage economic development. As the closest international airports are located in England - Liverpool John Lennon Airport, Manchester Airport and Birmingham Airport, the policy would improve public transport access between England and North Wales.	+	

Table 9 – 1 Digital Connectivity

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.12 Digital Connectivity (DC1 – DC3)		
1. Support the delivery of housing and local services to meet the needs of local communities	Policies DC1-DC3 would contribute to the provision of local facilities to support remote working hubs with high quality digital connectivity. This would meet the needs of those within communities who are unable to work from home but would like to have reduce distances to travel to locations where they are able to work. Providing digital literacy training would meet a local need, particularly for some members of the community who may not be sufficiently digitally literate to be able to access information about public transport (e.g. bus routes and timetables) and therefore currently be unable to use public transport confidently. The policies would not contribute to supporting the delivery of local housing.	+	Long-term/ Indirect

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.12 Digital Connectivity (DC1 – DC3)		
2. Reduce inequality and promote community cohesion	Policy DC1 would increase the local provision of digital connectivity increasing the opportunity for people to access employment, training and education. This would be particularly beneficial for people experiencing socioeconomic deprivation (and therefore potentially excluded from employment because of transport costs), and those less able to travel such as disabled people, pregnant people and young people. It also supports workers, primarily women, with caregiving responsibilities for sick or elderly relatives, increasing equity to employment with flexible schedules supported by remote working.[52] Policies DC2 and DC3 improve accessibility of public transport for all, making real time information about services available. Digital literacy training and education delivered through DC2 could particularly support the needs of protected characteristics groups like older people. A recent analysis by Age UK finds that more than 33% of people aged over 65 are unable to complete fundamental tasks using the internet such as entering account logins, set up connection to Wi-Fi, open applications and internet browsers.[53] Additionally, people also experience digital exclusion as a result of socioeconomic status, disabilities and educational attainment. It is important for the digital training and education delivered by DC2 to incorporate the different learning needs of people with physical or mental disabilities to overcome barriers to digital inclusion.[54] Policies DC1 and DC2 outline collaborative approaches of working with communities to promote remote working hubs and increase availability of digital training and education. This creates opportunities for community participation and engagement with local communities.	+	Long-term/ Indirect

[52] Association for Psychological Science, Healthier at Home, June 2021; Available online at: https://www.psychologicalscience.org/observer/remote-benefits (Accessed 19/11/2024)

[53] Age UK, More than 1 in 3 over 65s lack the basic skills to use the internet successfully, April 2024; Available online at: https://www.ageuk.org.uk/latest-press/articles/2024/more-than-1-in-3-over-65s-4.7-million-lack-the-basic-skills-to-use-the-internet-successfully/#:~:text=New%20analysis%20by%20Age%20UK%20has%20found%20around,fundamental%20tasks%20required%20to%20use%20the%20internet%20successfully. (Accessed 19/11/2024)

[54] House of Commons, Digital Exclusion, 2023; Available online at: https://publications.parliament.uk/pa/ld5803/ldselect/ldcomm/219/21905.htm#footnote-285 (Accessed 19/11/2023)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.12 Digital Connectivity (DC1 – DC3)		
3. Improve the health and wellbeing of the local population, including with respect to physical and mental health	Remote working can reduce stress associated with commuting and reduce associated transport costs. It also saves time taken in commuting which can be used pursuing healthy activities such as sport, recreation and socialising, all of which improve health outcomes. Policies DC1-3 would improve connectivity between local communities, including in rural areas, providing people with better access to information regarding services. This would enable people to plan travel more efficiently, and more likely to choose sustainable travel options more often. Enhancing digital literacy to encourage more sustainable travel choices could allow people previously experiencing digital exclusion such as older people, people with disabilities as well as people from low-income backgrounds and deprived areas to travel more confidently using public transport. This is particularly important as these groups of people rely more on public transport to access essential services like healthcare, recreation, green spaces as well as education and employment opportunities, all of which would improve physical and mental health. Improved digital literacy can then contribute to reduced social isolation and improve connectivity to key amenities, services and opportunities, contributing to better overall wellbeing and quality of life.[55]	+	Long-term/ Indirect
4. Conserve, protect and enhance biodiversity and geodiversity interests, including through safeguarding important sites, species and habitats.	By promoting remote working hubs, DC1 reduces the need to travel, contributing to reduced transport emissions. Policies DC2 and DC3 improve accessibility of public transport services through digital means such as providing real time information, making it easier to plan journeys using public transport, encouraging more frequent use of sustainable transport options. These measures contribute to an overall reduction in transport emissions, which can harm biodiversity and degrade habitats. The policies are unlikely to impact geodiversity.	+	Long-term/ Indirect

[55] Lopez et al., Digital literacy as a new determinant of health, October 2023; Available online at: https://journals.plos.org/digitalhealth/article?id=10.1371/journal.pdig.0000279 (Accessed 19/11/2024)

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.12 Digital Connectivity (DC1 – DC3)		
5. Protect and enhance local landscape character, designations and visual amenity	Policies DC1 – DC3 are unlikely to cause harm to designated or protected landscapes or have an impact on BMV land.	0	
6. Protect and enhance the local cultural heritage, including the Welsh language	Policies DC1 – DC3 are unlikely to cause harm to designated heritage assets. Digital literacy training and education delivered by DC2 includes opportunities to support and encourage use of Welsh language.	+	Long-term/ Direct
7. Protect and enhance the health of groundwater, surface and coastal waterbodies, water quality and water resources.	Policies DC1-DC3 would contribute to a reduction in road traffic as a result of a reduced need to travel[56], and improved information about public transport services making it more likely that people choose public transport options. This reduced road traffic would help reduce road runoff of pollutants into water bodies. This contributes to protecting water quality and the health of aquatic ecosystems[5].	+	Long-term/ Indirect

[56] Caulfield, B. & Charly, A., Examining the potential environmental and travel time saved benefits of remote working hubs. *Transport Policy, Volume127,* October 2022, pp 139-147. Accessible online at: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X22002360 [Accessed 24/11/24].

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.12 Digital Connectivity (DC1 – DC3)		
8. Support a transition toward a transport sector with reduced (including zero) carbon emissions and enhance the resilience of transport infrastructure to withstand the effects of climate change.	Policy DC1-DC3 contribute towards reducing carbon emissions from the transport sector, helping meet Wales targets to be net zero. This is by promoting opportunities for remote working (thereby reducing the need to travel)[56] and improving digital literacy so that people have better access to information about public transport.	++	Long-term/ Direct
9. Protect and enhance local air quality.	Policies DC1-DC3 contribute to reduced transport emissions by supporting reduced need of travel and an uptake in public transport. This contributes to improved air quality conditions, particularly for local communities located near major roads in North Wales like A5, A55 and A487. This would be particularly beneficial for vulnerable groups who are more sensitive to changes in air quality including children, older people, people with respiratory disease and pregnant women[6,7].	+	Long-term/ Indirect
10. Reduce disturbance from transport related noise and vibration to local communities.	Reduced road traffic as a result of the initiatives supported by DC1 – DC3, could lead to reduced disturbances from transport related noise and vibration to local communities living near major roads.	+	Long-term/ Direct

IWBA Objective	Appraisal	Score	Duration/ Direct or Indirect
	4.12 Digital Connectivity (DC1 – DC3)		
11. Incorporate circular economy principles to reduce the use of raw materials.	Policies DC1-DC3 would encourage less travel by private car thereby reducing the amount of fuel being used in transportation. This contributes to a reduction in the use of raw materials (i.e. fuel) being consumed.	+	Long-term/ Indirect
12. Create an integrated transport system that facilitates efficient and safe movement of both people and freight, contributing to increased economic prosperity in the region.	Remote working opportunities extend employment opportunities across locations in North Wales with reliable internet access. Policies DC2 and DC3 contribute to improve the reliance and resilience of the transport network to better support businesses and workers, with online access to information and real time information at transport interchanges and bus stops, supporting better journey planning via sustainable transport modes. The policies therefore facilitate economic activity in the region, particularly encouraging those who were previously excluding from the job market to become economically active. Exploring more remote working hubs with reliable internet access in more deprived areas, could support equitable employment and potentially encourage investment in the areas, improving quality of life. Access to online and real time information about public transport services, makes travel easier for visitors and tourists, encourage sustainable access to tourist facilities and attractions. This helps support local economies with tourism attractions through leisure related spending. These policies would not affect freight transport.	+	Long-term/ Indirect

Recommended objective-based transport policy measures and indicators

Code	North Wales RTP Policy Themes	Long-list of Measures			Measure category	Status	Data Collection				Data Reporting			Regional Target		Baseline		Calculation				Measuring Progress					
		Measure	Description	Indicator			Dataset	Link to Data Set	Data Owner	Data Source	Monitoring Granularity	Frequency of monitoring	Monitoring Responsibility	Value	Rationale	Regional	National	Method	Formula	Unit of measurement	Polarity	2025	2026	2027	2028	2029	2030
LUP-1	Land use and planning	Transit-Oriented Development (TOD) initiatives	Counts the number of TOD projects granted planning permission, based on a proposal involving a station regeneration scheme or development in connection with a station or transport hub. This indicator supports the creation of compact, transit-accessible, pedestrian-friendly areas, enhancing public transport use and reducing car dependency.	Number of TOD projects granted planning permission	Subsidiary	New/ IWBA-based	Local authority planning applications and approvals involving a description of development related to TOD, station regeneration or development in connection with a station or transport hub	[Local planning authority data]	Local authorities	Local authorities	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Count the number of TOD projects granted planning permission, based on a proposal involving a station regeneration scheme or development in connection with a station or transport hub	(Number of TOD projects approved/implemented in a year)	Number	Increasing						
LUP-2		Density of mixed-use developments	Tracks the percentage of new developments that incorporate both residential and commercial or employment spaces. Mixed-use developments reduce the need for long commutes, supporting walkable communities and reducing vehicle dependency.	Number or percentage of developments granted planning permission described as mixed-use	Subsidiary	New/ IWBA-based	Local authority planning applications and approvals involving a description of development as mixed use	[Local planning authority data]	Local authorities	Local authorities	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Count the number of approved mixed use developments. Divide by the total number of other approvals to provide a percentage.	(Number of mixed-use developments/ total number of new developments)*100	%	Increasing						
LUP-3		Proximity to public transport	Assesses the accessibility of transit options for the population by measuring the percentage of people who live within convenient walking distances to key transport services. This measure reflects the ease with which people can access public and active transport.	Percentage of people within a 5-minute walk of an hourly bus service, a 10-minute walk of an hourly rail service and a 5-minute walk of an active travel route.	Key	WTS MF-based	Percentage of people within a 5-minute walk of an hourly bus service, a 10-minute walk of an hourly rail service and a 5-minute walk of an active travel route.	TfW Dashboard: S3 % people within walking distance of sustainable modes of transport	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Annually	North Wales CJC	Active travel: 68.6% Bus service: 48% Rail service: 6.2% (2030)	A 20% improvement over the 5 year period, meaning around half of the population would have easy access to public transport.	Active travel: 57.2% Bus service: 40% Rail service: 5.2% (2023)	Active travel: 46.8% Bus service: 47.3% Rail service: 7.5% (2023)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		%	Increasing						
LUP-4		Access to green spaces	Measures the percentage of the population that lives within a 10-minute walk of parks or other green spaces. Access to these areas encourages active transport modes, like walking and cycling, and enhances community well-being.	Percentage of residents within a 10-minute walk of open / green space	Subsidiary	New/ IWBA-based	ONS OA/LSOA/MSOA/LAD OS Greenspace	[Local planning authority data]	Local authorities	Office for National Statistics Ordinance Survey	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Use GIS to map out green spaces and identify the residential areas within a 10-minute walk. Determine the population in these areas using census or survey data, then calculate the percentage of the total population.	(Number of population within 10-minutes walk to green space/ total population)*100	%	Increasing						
LUP-5		Travel time to education, health, and leisure services	Evaluates the accessibility of key facilities from people's homes. This measure reflects how easily residents can access necessary services within a reasonable timeframe, which supports equitable access to vital community resources and enhances quality of life.	Average travel time to education, health and leisure services by each mode	Subsidiary	WTS MF-based	Average travel time to education, health and leisure services	TfW Dashboard: S1 Average travel time to education, health and leisure services	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		Minutes	Increasing						
LUP-6		Satisfied with service access	Measures the percentage of people satisfied with their ability to access services available within 15-to-20 minute walk to home.	Percentage of people satisfied with their ability to access services available within a 15-to20-minute walk of home	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of people satisfied with their ability to access services available within a 15-to20-minute walk of home	TfW Dashboard: S2 Percentage of people satisfied with their ability to access services in their local area	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		%	Increasing						
DC-1	Digital connectivity	Wi-Fi coverage in transit hubs	Tracks the percentage of transit hubs with public Wi-Fi access. Wi-Fi access encourages the use of digital services and supports connected journeys, particularly for travellers requiring information enroute.	Percentage of railway stations and bus stations with free Wi-Fi or number of Wi-Fi-enabled hubs	Subsidiary	New/ IWBA-based	Railway stations and bus stations in each local authority area, and those with free Wi-Fi or Wi-Fi-enabled hubs	[Network Rail and Transport for Wales data]	Network Rail and Transport for Wales	Network Rail and Transport for Wales	Local authority level	Annually	Local authorities	-	-	-	-	Count the number of rail and bus stations that offer free Wi-Fi and divide by the total number of major transit hubs. Multiply by 100 for the percentage.	(Number of Wi-Fi enabled hubs/ total number of major transit hubs)*100	%	Increasing						
DC-2		Real-time information availability	Measures the percentage of bus stations, bus stops and train stations that provide real-time service updates. Real-time information helps reduce waiting times, enhances user experience, and increases the reliability of public transport.	Percentage of stations and stops providing real-time updates through displays (real-time service updates and specifically not schedule only displays)	Subsidiary	New/ IWBA-based	Railway stations and bus stations and bus stops in each local authority area, and those with real time information displays	[Network Rail and Transport for Wales data]	Network Rail and Transport for Wales	Network Rail and Transport for Wales	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Identify the number of bus and rail stations and bus stops that offer real-time information services (e.g., through display boards) and divide by the total number of stations and stops. Multiply by 100 to obtain the percentage.	(Number of bus stations with real-time updates/ total number of bus stations)*100 (Number of train stations with real-time updates/ total number of train stations)*100 (Number of bus stops with real-time updates/ total number of bus stops)*100	%	Increasing						
DC-3		Adoption of digital services	Tracks the number of visits to Traveline Cymru and Transport for Wales app and journey planner website. High levels of usage indicate successful promotion of digital tools, which improves accessibility and ease of planning journeys.	Number of visits to Traveline Cymru and Transport for Wales app and journey planner website	Subsidiary	New/ IWBA-based	Usage statistics of Traveline Cymru and Transport for Wales app and journey planner website	[Transport for Wales data]	Transport for Wales	Transport for Wales	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Use analytics data from Transport for Wales platforms and websites to track the number of visits . This metric can be reported directly, as it represents total counts rather than a percentage.	Total number of visits to Traveline Cymru and Transport for Wales app and journey planner website	Number	Increasing						
DC-4		Digital access in rural areas	Measures the percentage of rural population with full fibre fixed broadband coverage. This indicator highlights digital inclusion, ensuring that rural residents have equal access to transport information.	Percentage of residents with access to full fibre fixed broadband	Subsidiary	New/ IWBA-based	% Availability of broadband and mobile services, including the roll-out of fixed full-fibre and mobile 5G networks	Ofcom Connected Nations 2023: interactive report by LA	Ofcom	Ofcom	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Take the average percentage of full fibre fixed broadband coverage for the North Wales local authorities	Total full fibre fixed broadband coverage percentages for the North Wales local authorities/6 no. local authorities	%	Increasing						
DC-5		Remote working	Tracks the extent of remote work adoption within the workforce by measuring the percentage of people who work from home or other remote locations on a regular basis.	Percentage of workforce working remotely on a regular basis	Key	WTS MF-based	Percentage of workforce working remotely on a regular basis	TfW Dashboard: M5 Percentage of workforce working remotely on a regular basis	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Local authority level	Annually	North Wales CJC	30% (2030)	30% by 2030 aligns with the RTP SMART objective and national target for remote working/	28.1% (2023)	33.9% (2022-23)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		%	Increasing						
WC-1	Walking, wheeling and cycling	Walking and cycling network	Measures the length of walking and cycling networks delivered within the region, encouraging active travel and enhancing safety.	Total km of walking and cycle routes	Subsidiary	New/ IWBA-based	Active travel routes	https://datamap.gov.wales/	Welsh Government	Data Map Wales	Regional level	Annually	North Wales CJC	-	-	-	-	Calculate the total km of segregated cycle routes	Total km of segregated cycle routes in each local authority area in North Wales	Number	Increasing						
WC-2		Availability of cycle parking facilities	Tracks the percentage of train stations and bus stations with bike and micro-mobility stands	Percentage of train stations and bus stations with bike and micro-mobility stands	Subsidiary	New/ IWBA-based	Active Travel Monitoring Framework	[Transport for Wales data]	Transport for Wales	Transport for Wales	Local authority level	Annually	Local authorities	-	-	-	-	Identify the number of bus and rail stations that offer bike or micro-mobility stands. Multiply by 100 to obtain the percentage.	(Number of bus stations with bike or micro-mobility stands/ total number of bus stations)*100 (Number of train stations with bike or micro-mobility stands/ total number of train stations)*100	%	Increasing						
WC-3		Station accessibility	Assesses the accessibility of each rail station, including newly built stations, to ensure they are step-free.	Percentage of railway station has step-free access to all platforms/the platform	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of Rail stations in Wales that are step-free	TfW Dashboard: S13 Percentage of railway stations that are step-free	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		%	Increasing						
WC-4		Road accidents for active travel users	Tracks the reduction in accidents involving pedestrians and cyclists. Safety improvements encourage more people to walk or cycle by providing safer pathways and reducing accident risk.	Number of pedestrians and cyclist accidents reduced annually taking into account overall numbers of pedestrians and cyclists	Subsidiary	New/ IWBA-based	Road Safety Data - Casualties	Road Safety Data - Casualties	Department for Transport	Department for Transport	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Track the number of accidents involving pedestrians and cyclists each year and calculate the reduction compared to the previous year. Compare against weekly active travel participants (see WC-5).	(Accidents in Previous Year– Accidents in Current Year)	Number	Decreasing						
WC-5		Weekly active travel participants	Tracks the percentage of people who walk for 10-minutes or more, or cycle at least once a week as a means of transport.	Percentage of people who walk or cycle at least once a week as a means of transport	Key	WTS MF-based	Percentage of people who walk or cycle at least once a week as a means of transport	TfW Dashboard: S4 Percentage of people who walk or cycle at least once a week as a means of transport	Welsh Government	National Survey for Wales	Local authority level	Annually	North Wales CJC	70% (2030)	Around half of people in Wales walk at least once a week for active travel purposes and we'd like to see that increase up to 7 in 10 people doing so by 2030 in North Wales.	-	51.8% (2022-23)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		%	Increasing						
WC-6		Increase in active travel users	Monitors the year-on-year increase in users on walking and cycling paths. Growth in user numbers suggests increased acceptance and demand for active transport infrastructure.	Annual increase in the number of users on key walking/cycling paths	Subsidiary	New/ IWBA-based	Road traffic statistics - AADF Pedal Cycle; or Local authority NMU counts on key links	Road traffic statistics - AADF Pedal Cycle	Department for Transport Local authorities	Department for Transport Local authorities	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Measure the number of users on selected paths at the start and end of the year, then calculate the percentage increase.	(Number of users at end of the year - Number of users at the start of the year)/ Number of users at the start of the year	Ratio	Increasing						
SAA-1	Surface access to aviation	Public transport accessibility to airports	Measures the percentage of airport passengers using public transport to reach airports. Higher usage indicates successful integration of sustainable transport options for airport access.	Percentage of airport travellers using public transit for access	Subsidiary	New/ IWBA-based	Mode of transport to the airport	Airport operator data	Airport operators	Airport operators	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Divide this by the total number of airport travellers, then multiply by 100 to get the percentage.	(Number of travellers using PT/ total number of airport travellers)*100	%	Increasing						
BC-1	Bus, coach, and community transport	On-time performance	Measures the percentage of bus and coach services arriving within a 5-minute window of the scheduled time. High punctuality indicates reliable services, improving public trust in these modes.	Percentage of bus services on time	Key	WTS MF-based	Percentage of bus services on time	TfW Dashboard: S9 Percentage of bus and rail services on time	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Annually	North Wales CJC	90% (2030)	Reliability of service is key to making public transport an attractive alternative to the car, and we'd like to see 9 out of 10 services arrive within a 5-minute window of their scheduled times by 2030.	-	71.4% (2022)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		%	Increasing						
BC-2		Bus journey time index compared to private vehicle	Measures the average time taken to travel via public transportation compared to private transportation on the main roads.	Proportion of time taken by buses and coaches compared to cars (over a time period to be defined)	Subsidiary	New/ IWBA-based	INRIX	INRIX	Welsh Government	Welsh Government	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Calculate and compare the average journey times by calculating Average time to travel by public transport / Average time to travel by private transport.	Step 1: Average time to travel by bus/ Average time to travel by car (for a sample of journeys) Step 2: Mean average of ratios = (Sum of individual ratios/ Number of journey sample)	Ratio	Decreasing						
BC-3		Cost per kilometre (Public transport)	Measures average cost per kilometre travelled on all public transport modes with breakdowns likely be available by some protected characteristics, including age, gender and some socioeconomic factor.	Average annual change in cost per kilometre travelled by public transport, compared to the annual rate of inflation	Subsidiary	Amended from WTS MF-based	Average cost per kilometre travelled by public transport	TfW Dashboard: S17 Average cost per kilometre travelled by public transport	TAS Partnership Limited	National Fares Survey 2019 Wales National Travel Survey	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure (annual change in rate)/annual rate of inflation		£	Decreasing						
BC-4		Affordability of public transport	Measures the percentage of people who feel they can't afford to travel by public transport, breakdowns by protected characteristics, including age, gender and some socio-economic factors.	Percentage of people who feel they can't afford to travel by public transport	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of people who feel they can't afford to travel by public transport	Data to be updated by Welsh National Travel Survey (anticipated 2026)	Transport for Wales	Welsh National Travel Survey	Local authority level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure		%	Decreasing						
BC-5		Ridership growth rate	Tracks the annual percentage increase in bus and coach ridership. Increased ridership suggests that more people are choosing buses and coaches over private vehicles, supporting sustainable travel.	Annual percentage increase in bus and coach ridership	Subsidiary	New/ IWBA-based	1. Bus statistics data tables 2. Passenger rail usage	1. https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/bus-statistics-data-tables 2. https://dataportal.orr.gov.uk/statistics/usage/passenger-rail-usage/	1. Department for Transport 2. Office of Rail and Road	1. Department for Transport 2. Office of Rail and Road	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Compare ridership for the current year to the previous year to determine the growth rate. Subtract last year's ridership from the current year's, divide by last year's ridership, then multiply by 100.	((Current year bus and rail trips - Previous year bus and rail trips)/ Previous year bus and rail trips))*100	%	Increasing						
BC-6		Fleet composition (Share of bus by engine type)	Measures the percentage of the bus and coach fleet that meets low emission or zero-emission standards by engine type, e.g. EV/ hydrogen/diesel/ gas, etc. This indicator reflects progress in transitioning to cleaner public transport.	Percentage of low emission fleet within the network by engine type	Key	New/ IWBA-based	Vehicle licensing statistics data tables	Vehicle licensing statistics data tables - GOV.UK	Government of UK	Department for Transport (DfT) and Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)	Local authority level	Annually	Local authorities	60% of total buses (2030)	A SMART objective for the RTP is for all public buses operating in North Wales to be zero emission by 2035. A 60% target by 2030 should be achievable and set us on a strong pathway for 100% by 2035.	0% (2022)	-	Measure the percentage of buses with engine types (hydrogen, electric, petrol, gas and diesel). Then compare with Green Initiative standards.	(Total number of bus with each engine type/ Total number of bus in the network)*100	%	Increasing (towards low-carbon vehicles)						
BC-7		Average response time for DRT	Measures the average time between booking and pickup for on-demand services. Shorter response times improve customer satisfaction and service reliability.	Average response time from booking to pickup on Fflecsi services	Subsidiary	New/ IWBA-based	Transport for Wales Fflecsi service data	[Transport for Wales data]	Transport for Wales	Transport for Wales	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Record the time difference between booking and actual pickup for each on-demand transport service request via Fflecsi. Calculate the average of these response times over an annual period.	∑(Pickup Time–Booking Time)/ Total number of Fflecsi bookings	Minutes	Decreasing						
BC-8		Monthly ridership for DRT	Counts the number of trips served by community transport services per month. Higher usage rates suggest effective access to essential services for those in rural areas and those without access to a car, such as young, elderly or disabled residents.	Number of community transport trips provided by Fflecsi services per year	Subsidiary	New/ IWBA-based	Transport for Wales Fflecsi service data	[Transport for Wales data]	Transport for Wales	Transport for Wales	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Track the total number of trips served by community transport services via Fflecsi each year.	Total number of trips by Fflecsi services	Number	Increasing						
BC-9		Fleet composition (Share of DRT by engine type)	Measures the percentage of the DRT and taxi vehicles that meet low-emission or zero-emission standards by engine type, e.g. EV/ hydrogen/diesel/ gas, etc. This indicator reflects progress in transitioning to cleaner public transport.	Percentage of DRT and taxi vehicles with low emission vehicles by engine type	Subsidiary	New/ IWBA-based	Vehicle licensing statistics data tables	Vehicle licensing statistics data tables - GOV.UK	Government of UK	Department for Transport (DfT) and Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Measure the percentage of DRT and taxi vehicles with engine types (hydrogen, electric, petrol, gas and diesel).	(Total number of DRT and taxis registered in each local authority area with each engine type/ Total number of DRT and taxis registered in the local authority area)*100	%	Increasing (towards low-carbon vehicles)						
IM-1		Multimodal hub development	Counts the percentage of railway stations served by two or more bus services. A higher percentage reflects improved connectivity between public transport modes.	Percentage of railway stations served by two or more bus services (direct access or indirect access by a bus stop designated for the station)	Subsidiary	New/ IWBA-based	Percentage of railway stations served by two or more bus services	[Transport for Wales data]	Transport for Wales	Transport for Wales	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Count the total railway stations served by two or more bus services in a local authority area. Divide by the total number of train stations in the local authority area. This indicates improvements in connectivity between different transport modes.	(Number for railway stations served by two or more bus services/ total number of railway stations)*100	%	Increasing						

IM-2	Integration between modes	**Journeys to a rail station by walking, cycling, or bus**	Measures the percentage of all journeys made to the rail station by walking, cycling or bus.	Percentage of people who walk or cycle at least once a week as a means of transport	Key	WTS MF-based	Percentage of journeys to a rail station by walking, cycling or bus	TfW Dashboard: S5 Percentage of journeys to a rail station by walking, cycling or bus	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	50% (2030)	We'd like to see around half of all journeys made to the rail station by walking, cycling or bus in 2030, compared to the current situation where around a third do so.	34% (2019)	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
IM-3		**Customer satisfaction with their journey**	Identifies the percentage of people who are satisfied with their bus journey in connection with a number of aspects of their journey (e.g. information availability, safety, punctuality, reliability and ticketing).	Percentage of people satisfied with their bus journey	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of people satisfied with their journey across all transport modes	TfW Dashboard: S11 Percentage of people satisfied with their journey across all transport modes	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
IM-4		**Customer satisfaction with safety when travelling**	Identifies the percentage of people who feel safe using public transport after dark, who feel safe walking alone in their local area after dark and who feel safe travelling by car after dark.	Percentage of people who feel safe & welcome when travelling	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of people who feel safe & welcome when travelling	TfW Dashboard: S20 Percentage of people who feel safe and welcome when travelling	Transport for Wales	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
EBC-1	Enabling change to travel behaviour	**Mode share for public transport**	Measures the increase in the percentage of trips made using sustainable transport modes (public transit, walking, cycling). A shift towards these modes supports environmental goals and reduces car dependency.	Percentage of journeys by walking, cycling and public transport	Key	WTS MF-based	Average number of annual trips taken per person by transport	TfW Dashboard: M1 Percentage of journeys by walking, cycling and public transport	Transport for Wales	Welsh National Travel Survey	Regional level	Annually	North Wales CJC	39% of trips taken by walking, cycling and public transport for all journey types (2030)	One RTP SMART objective supports the national mode share target of 45% of journeys to be undertaken by walking, cycling and public transport by 2040. A mode share target of 39% by 2030 in North Wales will align to the Net Zero Wales modal shift target for 2030 and help set us on the right pathway to contribute to the national target.	-	28.1% of trips taken by walking and public transport (2012)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing (towards PT & AT)								
EBC-2		**Trips to visitor attractions by public transport**	Tracks the increase in journeys to visitor attractions s (arts, culture and sporting events, historic sites and monuments, national parks and landscapes and coastal areas) by walking, cycling and public transport (including organised coach tours).	Percentage of trips to visitor attractions by sustainable modes of transport	Key	WTS MF-based	Percentage of trips to visitor attractions by sustainable modes of transport	TfW Dashboard: S6 Percentage of trips to visitor attractions by sustainable modes of transport	Visit Wales	Great Britain Day Visits Survey 2019	Regional level	Annually	North Wales CJC	39% of trips taken by walking, cycling and public transport for all journey types (2030)	One RTP SMART objective supports the national mode share target of 45% of journeys to be undertaken by walking, cycling and public transport by 2040. A mode share target of 39% by 2030 in North Wales will align to the Net Zero Wales modal shift target for 2030 and help set us on the right pathway to contribute to the national target.	-	25.8% (2019)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
EBC-3		**Travel to work**	The percentage increase for trips commuting or work-related travel by sustainable modes. Indicates how effective the employer and modal shift policies are in encouraging a reduction in the method 'driving a car or van' to travel to the workplace.	Percentage of trips to the workplace by sustainable modes of transport	Subsidiary	New/ IWBA-based	Method used to travel to work	Data to be updated by Welsh National Travel Survey (anticipated 2026)	Transport for Wales	Welsh National Travel Survey	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Calculate the number of trips by the method 'Driving a car or van' as a percentage of all other methods used to travel to the workplace	((All trips to the workplace – number of trips by the method 'Driving a car or van')/ All trips to the workplace)*100	%	Increasing								
EBC-4		**Electric Vehicle charging demand and supply**	Tracks the number of publicly available electric vehicle charging points. An increase indicates increased demand and supply accordingly, closely linked to Transport for Wales Key Measure M2, the percentage of vehicles that are ultra-low or zero emissions.	Number of publicly available electric vehicle charging devices	Key	New/ IWBA-based	Number of publicly available electric vehicle charging devices	TfW Dashboard S10: Number of publicly available electric vehicle charging points	Department of Transport	Transport for Wales Monitoring Data	Local authority level	Annually	Local authorities	1,000 (2030)	Compared to the existing 399, we'd like to see 1,000 publicly available electric vehicle charging devices across North Wales by 2030, supporting the transition to ultra low and zero emissions vehicles.	399 Public charging devices January 2024	2,246 Public charging devices January 2024	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	Number	Increasing								
EBC-5		**Buses with audio-visual information**	Tracks the percentage of buses used as public service vehicles in Wales with audio visual information and trains operated by TfW with a public address system and visual information screens.	Percentage of buses with audio visual information available within the network	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of buses with audio visual information available: Annual bus statistics	BUS06: Vehicles operated by local bus operators	Department of Transport	National Statistics	National level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
EBC-6		**Customer satisfaction with their ability to access public transport independently**	Identifies the percentage of people who are satisfied with their ability to access public transport independently.	Percentage of people who are satisfied with their ability to access public transport independently	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of people who are satisfied with their ability to access public transport independently	TfW Dashboard: S12 Percentage of people satisfied with their ability to access public transport independently	Transport for Wales	Welsh National Travel Survey	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
PF-1	Ports and freight	**Land-based freight moved by rail**	Tracks the proportion of road and rail freight moved by rail, reducing the environmental impact of freight transport.	Percentage of freight moved by rail	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of freight moved by rail	Table 1314 - Freight moved by commodity (periodic)	ORR Data Portal	ORR and Department of Transport	ORR Data Portal	National level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
PF-2		**Fleet composition (Share of freight vehicles by engine type)**	Measures the percentage of low-emission vehicles in the freight fleet, supporting emissions reduction in logistics.	Percentage of freight vehicles (HGVs, LGVs) that are electric or meet low-emission standards	Key	New/ IWBA-based	Vehicle licensing statistics data tables	Vehicle licensing statistics data tables - GOV.UK	Government of UK	Department for Transport (DfT) and Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)	Local authority level	Annually	North Wales CJC	40% of total EV HGVs & LGVs (2030)	One RTP SMART objective seeks to enable at least 50% of motor vehicles and all public buses operating in North Wales to be zero emission by 2035. A 40% target for HGVs and LGVs by 2030 should help us contribute to that regional and national target.	HGVs: 2% LGVs: 13% (2019)	-	Measure the percentage of freight vehicles with engine types (hydrogen, electric, petrol, gas and diesel).	(Total number of freight vehicles with each engine type/ Total number of freight vehicles in the network)*100	%	Increasing (towards low-carbon vehicles)								
RSP-1	Roads, streets, and parking	**Share of total km by vehicle type**	Share of total kilometres by sustainable road vehicles type 'buses and coaches, pedal cycles' as a share of total vehicle kilometres travelled on the road network.	Share of total kilometres by vehicle type buses and coaches, pedal cycles	Key	WTS MF-based	Total volume of road traffic by type of vehicle	TfW Dashboard: M3 Total vehicle kilometres travelled	Welsh Government	National Statistics	Regional level	Annually	North Wales CJC	3% (2030)	We want to make our roads safer for cyclists and encourage people to swap their cars for buses and coaches for suitable journeys. Aiming for a 39% mode share by active travel and public transport by 2030, we'd like to see a 100% increase in share of total km by sustainable road vehicles by 2030 across North Wales.	-	1.5% (2022)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
RSP-2		**Distance travelled per person**	Measures average distance travelled per person by mode (walking, cycling, bus, rail, taxi/private hire vehicle, car passenger and car driver).	Percentage of the average annual distance travelled (kilometres) per person by car or van, either as a driver or passenger	Key	WTS MF-based	Average distance travelled per person by mode	TfW Dashboard: M4 Average distance travelled per person	Welsh Government	Road traffic: 2019	Local authority level	Annually	Local authorities	67.6% (2030)	Net Zero Wales seeks to reduce car miles travelled per person by 10% by 2030 from 2019 levels.	-	77.6% (2019)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	miles	Decreasing								
RSP-3		**Road condition and maintenance score**	Measures the roads in good condition, supporting safe, reliable travel and reducing maintenance costs.	Percentage of roads rated in good condition based on regular assessments	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of roads rated in good condition based on regular assessments	TfW Dashboard: S21 Percentage of transport infrastructure in good condition	Welsh Government	Welsh Government	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
RSP-4		**Congestion level on major routes**	Tracks average delay times on the strategic road network, indicating road capacity and traffic management	Average delays indicating signs of congestion on the strategic road network in the AM and PM peaks	Subsidiary	New/ IWBA-based	Average journey times on the strategic road network	INRIX	Welsh Government	INRIX	National level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	Minutes	Decreasing								
RSP-5		**Road accidents**	Tracks the number of people killed or injured on the transport network.	Number of people killed or injured in reported road accidents	Key	WTS MF-based	Number of people killed or injured in reported road accidents	TfW Dashboard: S19 Number of people killed or injured on the transport network	Welsh Government	National Statistics	Local authority level	Annually	Local authorities	0 (2030)	We don't want to see any people killed or injured in reported road accidents in North Wales in any given year. This target will help us avoid such instances.	-	4,447 (2022)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	Number	Decreasing								
RSP-6		**Vehicles that are ultra-low or zero emission**	Measures the percentage of the vehicles that meet ultra-low or zero-emission standards by engine type, e.g. EV/ hydrogen/diesel/ gas, etc. This indicator reflects progress in transitioning to cleaner public transport.	Percentage of ultra-low or zero-emission emission vehicles	Key	Amended from WTS MF-based	Percentage of vehicles that are ultra-low or zero emission	TfW Dashboard: M2 Percentage of vehicles that are ultra-low or zero emission	Department for Transport and Welsh Government	National Statistics	Local authority level	Annually	Local authorities	35% passenger cars (2030)	One RTP SMART objective seeks to enable at least 50% of motor vehicles and all public buses operating in North Wales to be zero emission by 2035. A 35% target for all vehicles by 2030 should help us contribute to that regional and national target.	-	1.1% (2022)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
AD-1	Additional WTS MF-based measures	**Greenhouse gas emissions from the transport sector**	Tracks the Kilotonnes of carbon dioxide equivalent (KtCo2e) emissions from the operation of vehicles within Wales (domestic only).	Kilotonnes of carbon dioxide equivalent (KtCO2e) emissions from the transport sector per year	Key	WTS MF-based	Greenhouse gas emissions from the transport sector	TfW Dashboard: M6 Greenhouse gas emissions from the transport sector	DEFRA	National Statistics	Regional level	Annually	North Wales CJC	370 KtCO2e (2040)	This target is based on a future baseline calculation of CO2e 0 considering the Net Zero Wales Carbon Budget 2 (2021-25)	1,089 KtCo2e (2025)	5,421 KtCo2e (2021)	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	KtCo2e	Decreasing								
AD-2		**Level of air pollutants from the transport sector**	Tracks the e average concentrations of nitrogen oxides (NOx) and fine particulate matter (PM10) attributable to road traffic, rail and aviation.	Average concentrations of NOx and PM10 attributable to road traffic, rail and aviation	Subsidiary	WTS MF-based	Average concentrations of NOx and PM10 attributable to road traffic, rail and aviation	TfW Dashboard: S23 Level of air pollutants from the transport sector	DEFRA	NAEI/ National Statistics	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	µg/m3	Decreasing								
AD-3		**People regularly bothered by noise caused by transport**	Measures the Percentage of people regularly bothered by noise from outside the home caused by transport.	Percentage of people regularly bothered by noise from outside the home caused by transport	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of people regularly bothered by noise from outside the home caused by transport	TfW Dashboard: S24 Percentage of people regularly bothered by noise from outside the home caused by transport	Transport for Wales	Welsh National Travel Survey	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	Score (Satisfied/ dissatisfied)	Decreasing								
AD-4		**Transport infrastructure at risk of flooding**	Tracks strategic and local roads and rail at low, medium and high risk of flooding from rivers, the sea and surface water and small watercourses.	Local roads at low, medium and high risk of flooding	Subsidiary	WTS MF-based	Local roads at low, medium and high risk of flooding	TfW Dashboard: S22 Percentage of transport infrastructure at risk of flooding	Transport for Wales	Transport for Wales Analysis of Natural Resources Wales published data	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	Score (low-medium-high)	Decreasing								
AD-5		**Habitat improvement and maintenance**	Tracks Hectares of habitat maintained or improved on the road and rail networks in Wales. Biodiversity on the strategic road network is the responsibility of the Welsh Government. Biodiversity on the local road network is the responsibility of local authorities. Transport for Wales is responsible for biodiversity on the Core Valley Lines rail network, while Network Rail is responsible for biodiversity on the remainder of the rail network in Wales.	Hectares of habitat maintained or improved on the road and rail networks	Subsidiary	WTS MF-based	Hectares of habitat maintained or improved on the road and rail networks	TfW Dashboard: S25 Hectares of habitat on the transport estate maintained or improved for biodiversity benefit	Welsh Government	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	hectares of habitat	Increasing								
AD-6		**Designated historic assets on transport estate for improvement**	Measures the Percentage of listed buildings and scheduled monuments on, or within 5 metres of the transport estate (road and rail network) in Wales that are in a stable or improving condition.	Percentage of designated historical assets on the transport estate that are in a stable or improving condition	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of designated historical assets on the transport estate that are in a stable or improving condition	TfW Dashboard: S27 Percentage of designated historical assets on the transport estate that are in a stable or improving condition	CADW	Transport for Wales Monitoring Data	Local authority level	Every three years	Local authorities	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								
AD-7		**Waste produced by the transport sector that is reused or recycled**	Measures the volume of waste attributable to the transport sector that is re-used or recycled.	Percentage of waste produced by the transport sector that is reused or recycled	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of waste produced by the transport sector that is reused or recycled	TfW Dashboard: S26 Percentage of waste produced by the transport sector that is reused or recycled	Natural Resources Wales	Survey of Industrial and Commercial Waste Generated in Wales	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Decreasing								
AD-8		**Welsh language services in the transport sector**	Identifies the percentage of Welsh speakers using Welsh language services in the transport sector broken down by transport modes (particularly public transport) and by some protected characteristics, including age, gender and some socio-economic factors.	Percentage of Welsh speakers using Welsh language services in the transport sector	Subsidiary	WTS MF-based	Percentage of Welsh speakers using Welsh language services in the transport sector	TfW Dashboard: S15 Percentage of Welsh speakers using Welsh language services in the transport sector	Welsh Government	Transport for Wales Monitoring Data	Regional level	Every three years	North Wales CJC	-	-	-	-	Follow WTS Monitoring Framework's methodology for this measure	%	Increasing								

Tud. 1197