

**CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL GOGLEDD CYMRU  
YR ACHOS DROS NEWID**

**ATODLEN 1**

**STRATEGAETH A CHYD-DESTUN POLISI**

# ACHOS DROS NEWID CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL GOGLEDD CYMRU

## STRATEGAETH A CHYD-DESTUN POLISI

### 1. Cyflwyniad

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

### 2. POLISIÂU CENEDLAETHOL

#### 2.1 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol<sup>1</sup>

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

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



Ffigwr 2.1 - Nodau Llesiant

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

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

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

## 2.2 Cymru'r Dyfodol - Y Cynllun Cenedlaethol 2040<sup>2</sup>

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

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

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

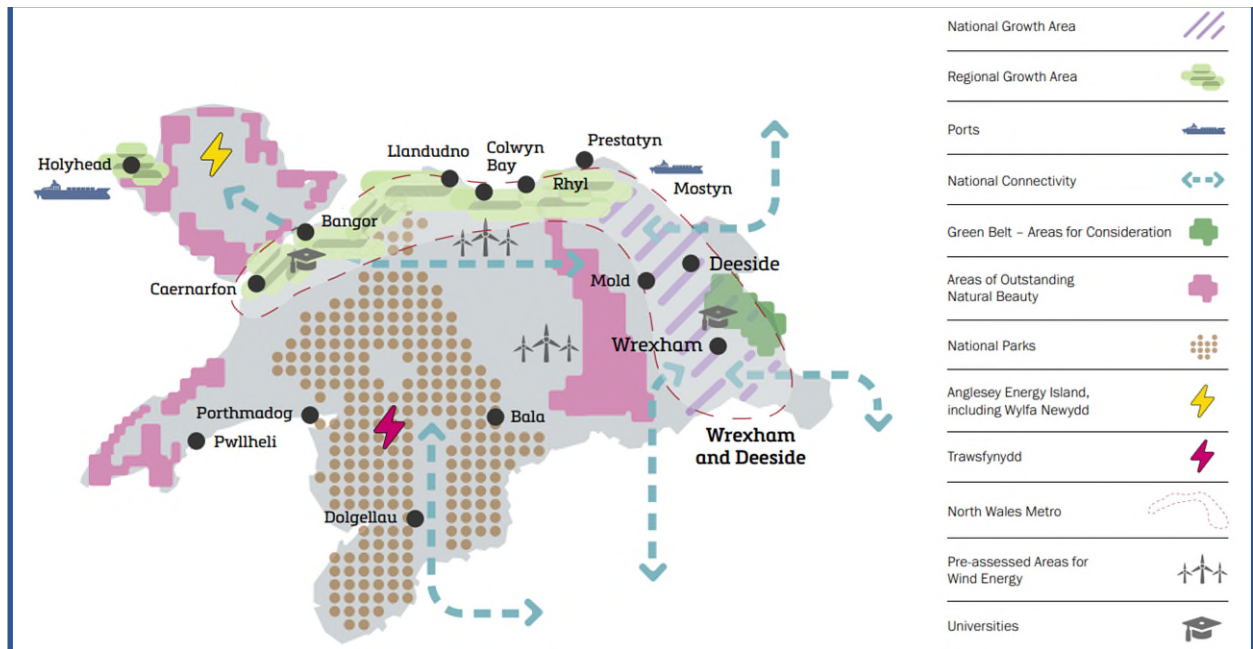
Mae Polisi 12 y Cynllun yn benodol berthnasol i ddatblygiad y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol wrth iddo ystyried y Cysylltedd Rhanbarthol. Mae hwn yn nodi *"Bydd Llywodraeth Cymru yn buddsoddi yn sylweddol i wella teithio llesol a chlodiant cyhoeddus. Mae angen cyfuno hyn â gweithrediad y polisiau*

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

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

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

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



**Ffigur 2.2 - Diagram Strategol Rhanbarthol o Gogledd Cymru**

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

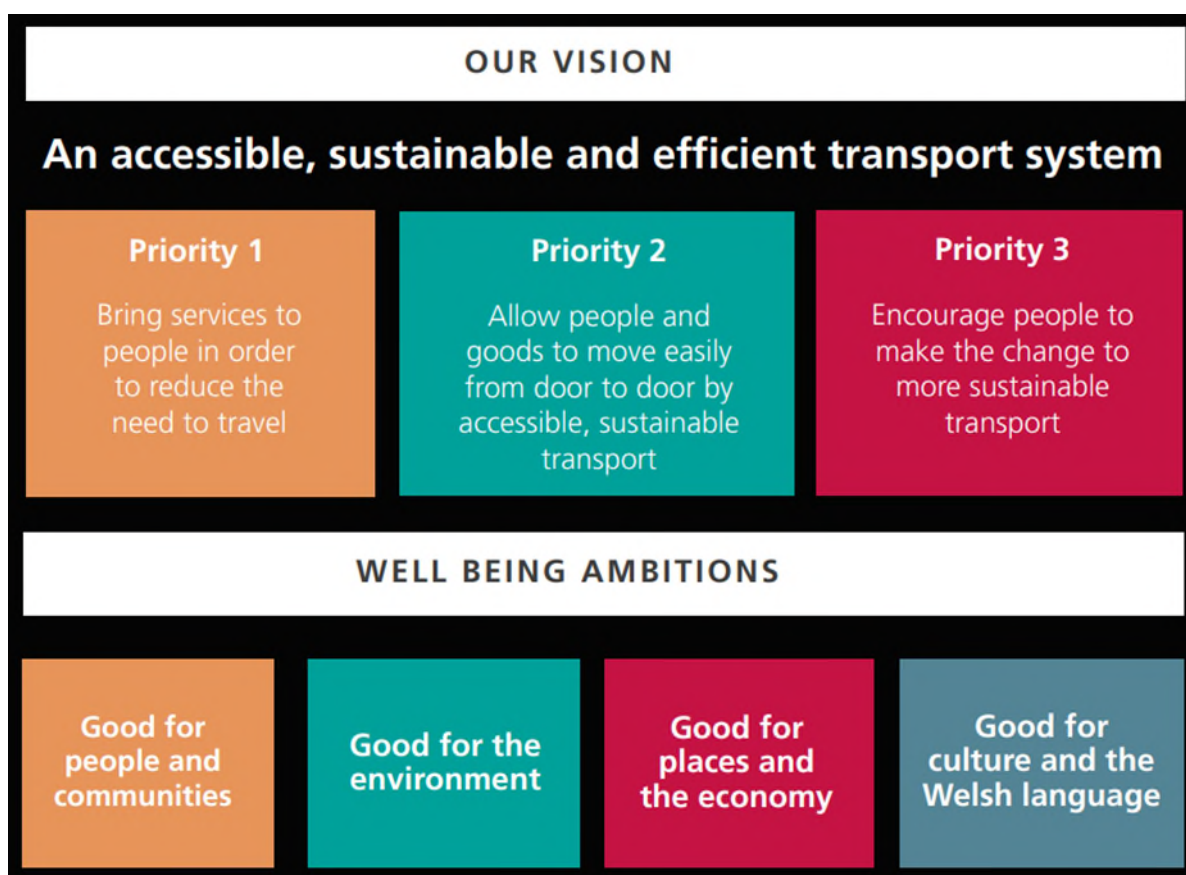
- **Wrecsam a Glannau Dyfrdwy** - *"Wrecsam a Glannau Dyfrdwy fydd y prif ffocws ar gyfer twf a buddsoddiad yn rhanbarth y Gogledd. Rhaid i Gynlluniau Datblygu Strategol a Lleol ledled y rhanbarth gydnabod yr Ardal Twf Cenedlaethol fel y ffocws am dwf strategol economaidd a thai; gwasanaethau a chyfleusterau hanfodol; gweithgynhyrchu uwch ac isadeiledd trafndiaeth"*
- **Aneddiadau Arfordirol Gogledd Cymru** - *"Mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi twf ac adfywio cynaliadwy mewn trefi o bwys rhanbarthol ar hyd arfordir y gogledd. Caergybi, Caernarfon, Bangor, Llandudno, Bae Colwyn, Rhyl a Phrestatyn fydd y ffocws ar gyfer twf wedi'i reoli ac mae ganddynt rôl is-ranbarthol o bwys sy'n ategu Ardal Twf Cenedlaethol Wrecsam a Glannau Dyfrdwy. Dylai Cynlluniau Datblygu Strategol a Lleol gydnabod rôl y llefydd hyn fel ffocws ar gyfer tai, cyflogaeth, twristiaeth, cludiant"*

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

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

### 2.2.1 Llywybr Newydd – Strategaeth Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru<sup>3</sup>

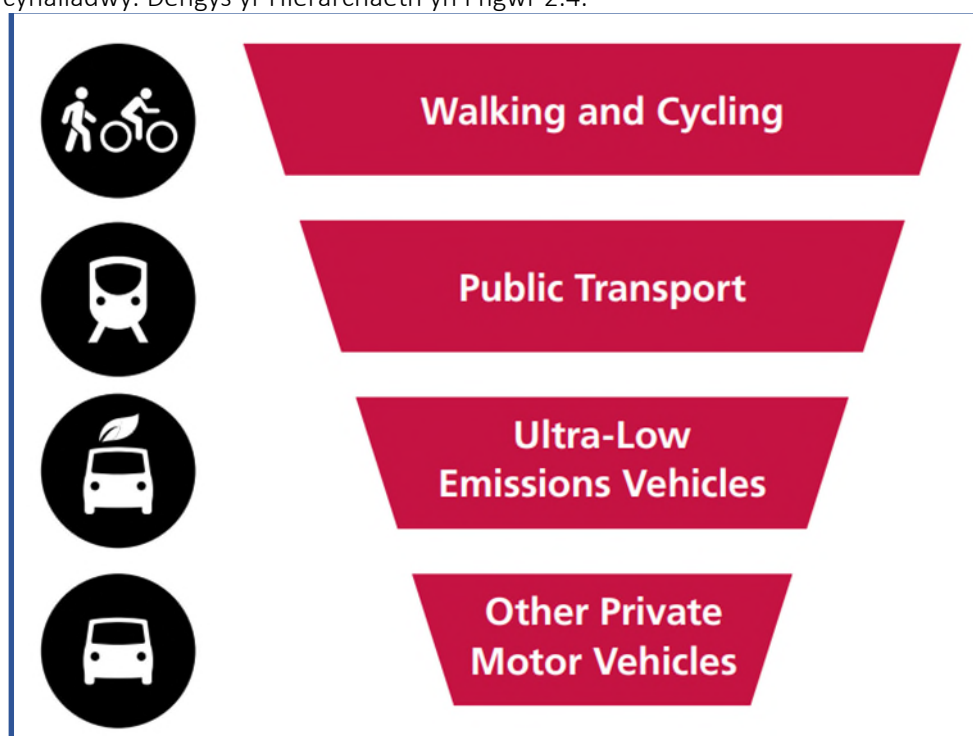
Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru wedi bod yn ei lle ers 2021. Mae'n nodi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer sut all y system trafndiaeth helpu i gyflawni blaenoriaethau Cymru, gan helpu i greu cymdeithas fwy ffyniannus, gwyrdd a chyfartal. Gweler gweledigaeth a blaenoriaethau'r strategol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



Ffigur 2.3 - Gweledigaeth a Blaenoriaethau Llywybr Newydd

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

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



**Ffigur 2.4 - Hierarchaeth Trafnidiaeth Llwybr Newydd**

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

### 2.3 Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol 2022-2027<sup>4</sup>

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

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

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

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

**Tabl 2.1 - Ymyrraethau Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol Penodol i Gogledd Cymru**

## 2.4 Cyllideb Carbon Cynllun Cymru Sero Net (2021-25) <sup>5</sup>

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

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

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

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

“Rydym yn anelu at leihau allyriadau ym maes cludo teithwyr 22% yn 2025 (o gymharu â 2019) a 98% yn 2050 drwy leihau'r galw, newid dulliau teithio a mabwysiadu technolegau carbon isel.

Ein nod yw lleihau nifer y milltiroedd car a deithir y pen 10% erbyn 2030 a chynyddu cyfran y teithiau drwy ddull teithio cynaliadwy (trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol) i 35% erbyn 2025 a 39% erbyn 2030.

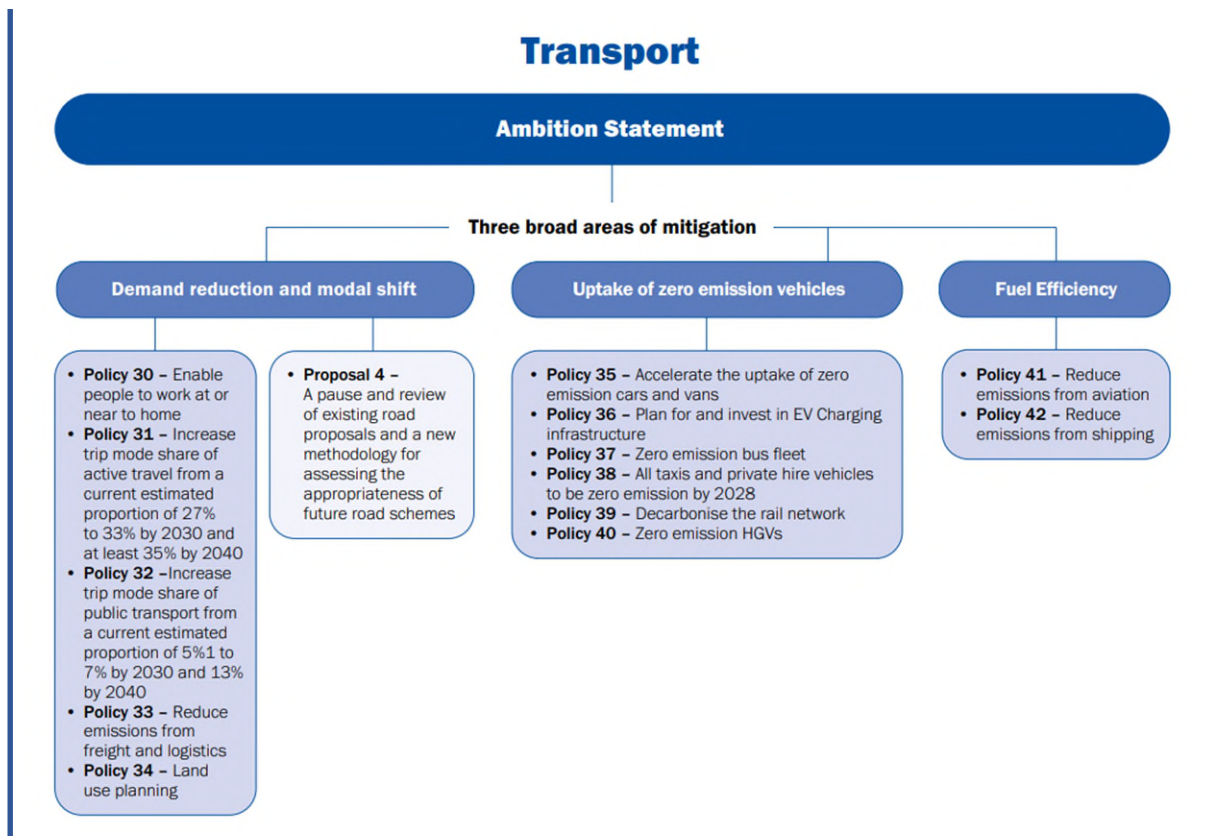
Erbyn 2025, bydd 10% o deithiau car gan bobl yn digwydd mewn ceir diallyriadau a bydd 48% o geir newydd a werthir yn rhai di-allyriadau, bydd gennym rwydwaith cynhwysfawr o fannau gwefru cerbydau trydan, a bydd cyfran fawr o'n fflyd bysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat bellach yn gerbydau di-allyriadau.”

Ymysg y polisiau yn y ddogfen sy'n berthnasol i'r Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol mae:

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

Mae crynodeb o'r rhain yn Ffigur 2.5.





**Ffigwr 2.5 - Polisiâu Trafnidiaeth o Gyllideb Carbon Cymru Sero Net**

## 2.5 Dyfodol Buddsoddiadau Ffordd yng Nghymru

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.6 Cynllun Aer Glân i Gymru<sup>6</sup>

Mae'r Cynllun Aer Glân i Gymru yn nodi cynigion ar gyfer lleihau'r crynodiadau o Nitrogen Deuocsid (NO<sub>2</sub>) o amgylch ffyrdd lle mae'r lefelau uwchben y cyfyngiadau cyfreithiol yng Nghymru. Mae NO<sub>2</sub> yn llygrydd o bryder i iechyd bodau dynol. Mae'r cynnig yn rhoi pwyslais ar nifer cymharol fechan o fannau problemus, sydd fwy neu lai'n cyd-fynd â lleoliadau ar ymyl y ffordd pan fo traffig trwm. Mae'r cynllun yn canolbwyntio ei weithrediadau mewn pum lleoliad ledled Cymru, gyda dau ohonynt yng Ngogledd Cymru:

- A494 Glannau Dyfrdwy
- A483 Wrecsam

## 2.7 UK Government - Union Connectivity Review<sup>7</sup>

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

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

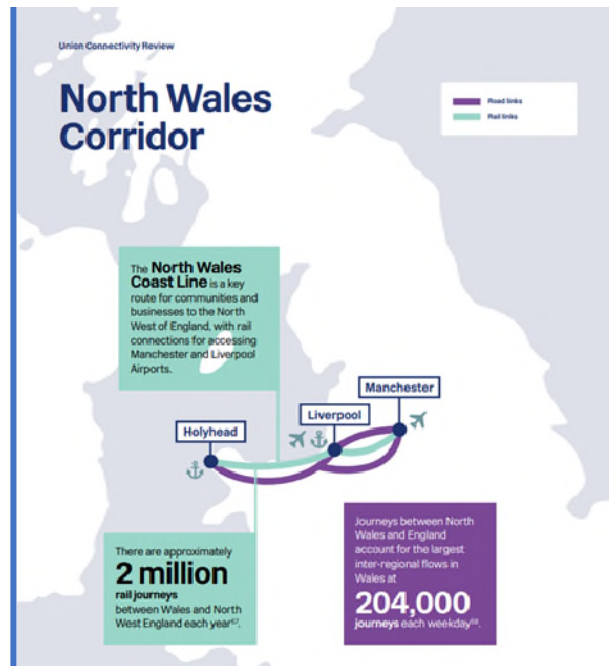
- Gwella'r ddarpariaeth trafndiaeth ar draws yr Undeb.
- Cefnogi twf ac adferiad economaidd ar draws y DU i gyd.
- Helpu i fynd i'r afael ag anghydraddoldeb economaidd a chymdeithasol ar draws y DU gyfan.
- Cefnogi ansawdd bywyd ar draws y DU gyfan.
- Cefnogi ymrwymiad y DU i fod yn sero net erbyn 2050.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

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

---

6 [40794 Cynllun Aer Glân i Gymru \(gov.wales\)](#)

7 [\(Union Connectivity Review \(publishing.service.gov.uk\)\)](#)



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

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

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

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

Roedd yr UCR yn cynnwys yr argymhelliad isod:

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

## 2.8 Llywodraeth y DU - Network North<sup>8</sup>

Lansiwyd Network North gan Lywodraeth y DU ym mis Hydref 2023, fel dull newydd tuag at drafndiaeth yn y DU. Roedd yn cynnwys yr ymrwymiad a ganlyn:

*“We will also provide an unprecedented £1 billion investment to fund the electrification of the North Wales Main Line, bringing parts of North Wales within an hour of Manchester. We will oversee more punctual, reliable journeys on the 126-mile route between Crewe, Warrington, Chester, Llandudno, and Holyhead, where ferry services run to Dublin.”*

### 3. POLISI RHANBARTHOL

#### 3.1 Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

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

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

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



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

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

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

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

**Tabl 3.1 - Argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru**

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

### 3.2 Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru 2015<sup>9</sup>

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

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

Deilliannau'r LTP yw:

- **Cysylltiadau â Chyrchfannau Allweddol a Marchnadoedd:** Cefnogaeth i Dwf Economaidd drwy wella effeithlonrwydd, dibynadwyedd, gwydnwch a chydlyniant symudiadau, yn cynnwys llwythi, o fewn a rhwng gogledd Cymru a rhanbarthau a siroedd eraill (gyda ffocws penodol ar hygyrchedd i'r Parthau Menter a gwella hyfywdra a bywiogrwydd trefi a chanolfannau allweddol eraill).
- **Mynediad i Gyflogaeth:** Darparu mynediad cynhwysol a fforddiadwy i gyflogaeth a hyfforddiant (gyda ffocws ar y cymunedau mwyaf difreintiedig).

- **Mynediad at Wasanaethau:** Hyrwyddo cynhwysiad a lles cymdeithasol drwy fynediad cynhwysol a fforddiadwy i addysg, gwasanaethau iechyd a gwasanaethau a chyfleusterau allweddol eraill (gyda ffocws ar y cymunedau mwyaf difreintiedig).
- **Cynyddu Lefelau Cerdded a Beicio:** ar gyfer teithio angenrheidiol a hamdden, gan breswylwyr ac ymwelwyr.
- **Gwella Diogelwch a Sicrwydd:** diogelwch teithio gwirioneddol a chanfyddadwy gan yr holl ddulliau.
- **Buddion a Lleihau Effeithiau ar yr Amgylchedd:** gwneir y mwyaf o'r potensial i welliannau trafndiaeth effeithio'n gadarnhaol ar yr amgylchedd naturiol ac adeiledig lleol a byd-eang a bydd yr effeithiau negatiff wedi'u lleihau, yn cynnwys addasu effeithiau newid hinsawdd.

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

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

**Tabl 3.2 - Ymyraethau Lefel Uchel yr LTP**

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

### 3.3 Uchelgais Gogledd Cymru a Chynllun Twf Gogledd Cymru<sup>10</sup>

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

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

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

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

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

### 3.4 Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru<sup>11</sup>

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

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

Mae'r REF wedi'i strwythuro o amgylch tair thema greiddiol:

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

### 3.5 Strategaeth Ynni Rhanbarthol Gogledd Cymru<sup>12</sup>

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

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

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

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

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

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

---

11 [Fframwaith economaidd rhanbarthol Gogledd Cymru \(llyw.cymru\)](#)

12 [Strategaeth Ynni Gogledd Cymru \(llyw.cymru\)](#)

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

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

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

### 3.6 Porthladd Rhydd Caergybi<sup>13</sup>

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

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

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

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

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

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



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

### 3.7 Parth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam

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

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

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

### 3.8 Metro Gogledd Cymru

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

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

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

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



Ffigwr 3.1 - Crynodeb Metro Gogledd Cymru (Trafnidiaeth Cymru)

### Metro Gogledd Cymru - Rheilffyrdd

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Metro Gogledd Cymru - Bws*

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

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

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

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

### *Metro Gogledd Cymru - Teithio Llesol*

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





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

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

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

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

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

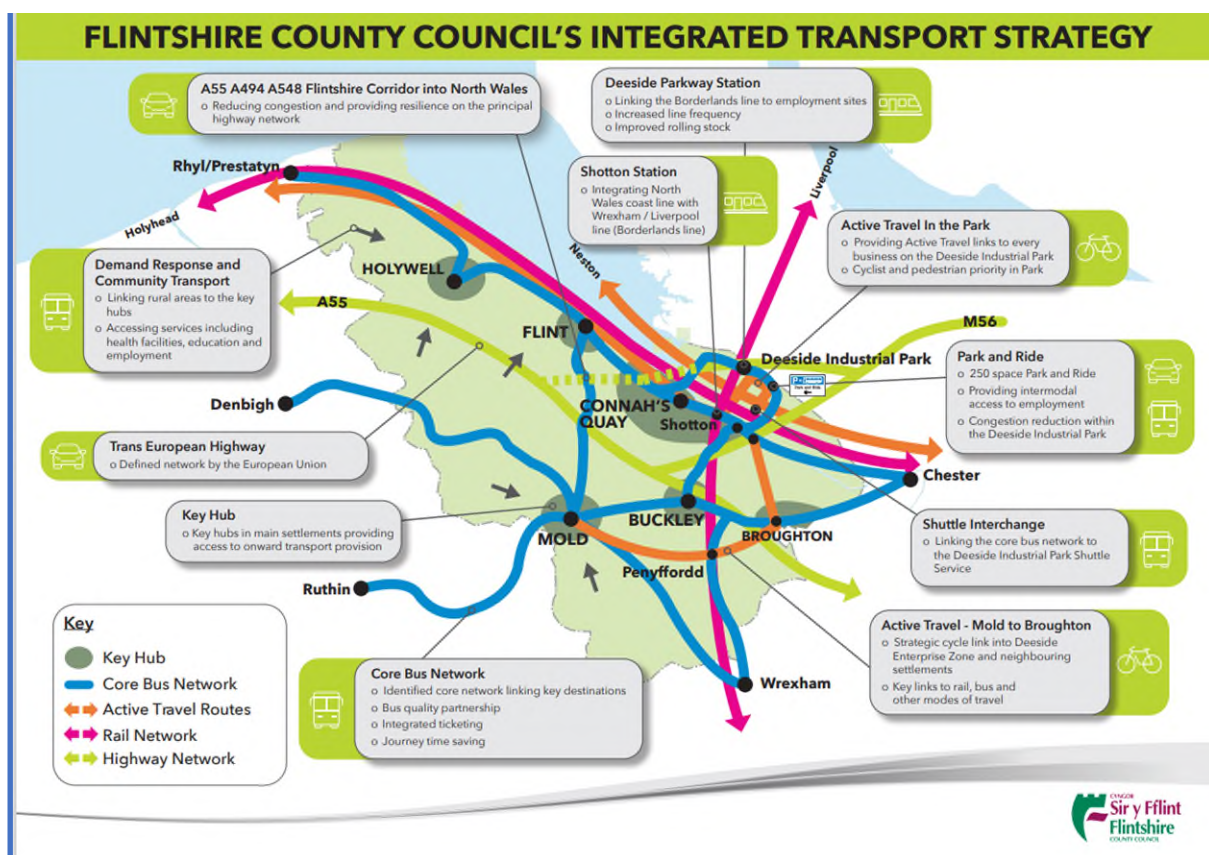
		Y PETHAU I'W CYFLWYNO YN YSTOD Y PROSIECT
	Prif Lein Rheilffordd Gogledd Cymru	<ul style="list-style-type: none"> <li>• WelTAG - Cam 3 ar gyfer Gwedd 1 - y ffocws ar Gyffordd Llandudno i Crewe</li> </ul>
	Y Gororau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dyluniad Amlinellol Padeswood Cement</li> <li>• gofynion datgarboneiddio a masnachol 777 - ailwefru, gorsafoedd</li> </ul>
	Capasiti Caer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• WelTAG 2 Capasiti Gorsaf Caer Cam B ac adolygiad Shotton</li> </ul>
	Cysylltedd Teithio Llesol Lleol (yn cynnwys Trawsnewid Trefi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd - rhaglen dreigl i gynorthwyo â'r cyflawni</li> <li>• Sir y Fflint - 2 lwybr</li> <li>• Gorsafoedd Shotton - Croesfan Teithio Llesol</li> <li>• Gwynedd - 1 llwybr</li> <li>• Gorsaf / canol tref Bae Colwyn</li> </ul>
	Porth Bangor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cynnydd drwy WelTAG3 (a'r opsiwn dichonolrwydd cysylltiedig)</li> <li>• Bwrw ymlaen â chynnydd enillion cyflym mewn partneriaeth â thîm yr Orsaf a Chyngor Gwynedd (canfod ffordd yn unol ag uchelgeisiau'r prif gynllun)</li> </ul>
	Porth Wrecsam	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Astudiaeth Dichonolrwydd - datgysylltiad - pontydd dyluniad un opsiwn</li> <li>• Dyluniadau i ategu Prif Gynllun diwygiedig Porth Wrecsam</li> <li>• Cynnydd drwy WelTAG 2</li> </ul>
	Cyfnewidfa Caergybi (wedi'i gwella)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cynnydd drwy WelTAG 3 ar y gyfnewidfa cludiant cyhoeddus</li> <li>• Caniatáu i enillion cyflym gael eu nodi.</li> <li>• Astudiaeth Teithio Llesol ar y gweill, cynllun Ffyniant Bro Ynys Môn ar y gweill</li> </ul>
	Mynediad Cynaliadwy Eryri	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesurau rheoli parcio - VMS / Strategaeth Arwyddion (Gweithrediad)</li> <li>• Prif Gynllun ar safle Llanberis</li> <li>• Datblygu llwybr Teithio Llesol</li> </ul>
	Rhwydwaith Bws, Cynlluniau Peilot	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parhau'r cynlluniau peilot Sherpa, T10, T8 a'r gwaith datblygu mesurau gwella bws</li> <li>• Cyflwyno peilot rhwydwaith cyfeirio Gwynedd</li> </ul>

Tabl 3.3 - 2023/24 Rhaglen Metro Gogledd Cymru

## 4. Polisiâu Trafnidiaeth Lleol

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

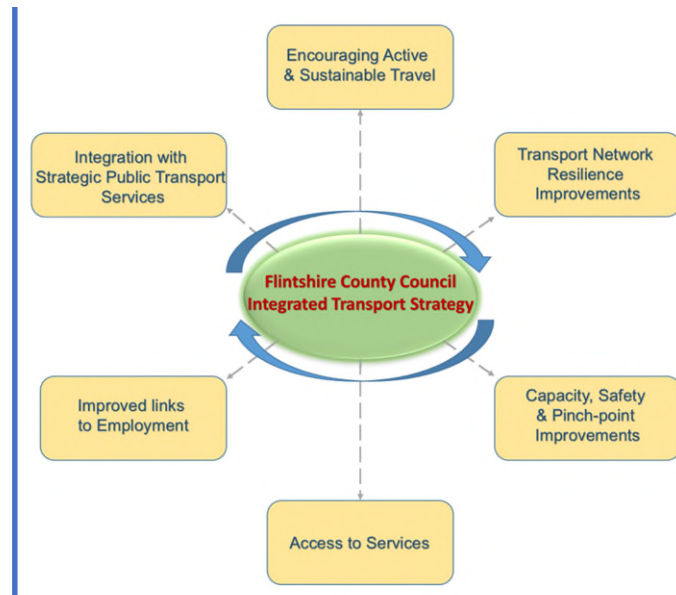
Ceir crynodeb o Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint yn Ffigur 4.1.



Ffigur 4.1 - Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Cyngor Sir y Fflint

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

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



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

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

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

## 5. Polisi Awdurdod Lleol Ehangach

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

### 5.1 Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy

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

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

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

Mae Cynllun Datblygu Lleol Conwy<sup>15</sup> - yn cynnwys y polisi isod ynghylch pwysigrwydd ystyriaethau cynaliadwy wrth gynllunio gofodol.

#### **POLISI STRATEGOL STR/1 - TRAFNDIAETH GYNALIADWY, DATBLYGIAD A HYGRCHEDD**

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

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

14 [1c76a1\\_05524f66b9d240c6b10c881837adef9e.pdf \(conwybusinesscentre.com\)](#)

15 [Cynllun Datblygu Lleol Conwy 2007 - 2022: Adran Pedwar - Polisiâu Gofodol a Rheoli Polisiâu Cefnogi Datblygiad \(opus3.co.uk\)](#)



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

- c. Hyrwyddo cerdded a beicio drwy Ardal y Cynllun fel rhan o ddulliau trafndiaeth integrol a hynod gynaliadwy yn unol â Pholisi DP/4 - 'Meini Prawf Datblygu'. Bydd dyluniad ac adeiladwaith y cyfleusterau a'r isadeiledd cerdded a beicio yn cael ei wella er mwyn gwneud cerdded a beicio yn fwy deniadol, uniongyrchol a diogel yn unol â Pholisi DP/3 - 'Hyrwyddo Ansawdd Dylunio a Lleihau Troseddau'. Bydd croesfannau o ansawdd a chyfleus i gerddwyr yn cael eu hyrwyddo i hwyluso symudiad diogel ac uniongyrchol ar draws ffyrdd prysur. Bydd datblygiadau yn cyfrannu at y cysylltiadau hyn a darpariaeth parcio beiciau o ansawdd lle bo hynny'n briodol, yn unol â'r Egwyddorion Datblygu a Safonau Parcio'r Cyngor sydd wedi'u nodi ym Mholisi STR/2;
- d. Bydd cynlluniau trafndiaeth sy'n arwain at welliannau mewn hygyrchedd yn cael eu cefnogi mewn egwyddor. Wrth ystyried cynigion datblygu, rhaid ymdrin â'r potensial ar gyfer dulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy sy'n gysylltiedig â defnyddiau a defnyddwyr y datblygiad, yn cynnwys paratoi Cynlluniau Teithio.

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

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

## 5.2 Cyngor Sir Ddinbych

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

1. Cynnal rhwydwaith ffordd o ansawdd, gan gynnwys:
  - £20m mewn prosiectau ail-wynebu erbyn 2027.
  - Amnewid Pont Llanerch, mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru.
2. Drwy weithio drwy'r corff rhanbarthol, ac yng nghyd-destun Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, byddwn yn galluogi pobl i gael mynediad at addysg, cyflogaeth, gwasanaethau a gweithgareddau drwy:
  - Wella gwasanaethau trafndiaeth yng nghymunedau Sir Ddinbych.

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

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

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

Mae Cynllun Datblygu Lleol mabwysiedig Sir Ddinbych<sup>18</sup> yn cynnwys dau amcan perthnasol sy'n ystyried materion trafniadaeth:

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

Mae'r polisi isod yn y Cynllun Datblygu Lleol:

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

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

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

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

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

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

### 5.3 Cyngor Sir y Fflint

Mae'r blaenoriaethau trafndiaeth sy'n cael eu hystyried yng Nghynllun Cyngor Sir y Fflint<sup>19</sup> yn cael eu crynhoi yn Nhabl 5.1.

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

**Tabl 5.1 - Blaenoriaethau Trafnidiaeth o Gynllun Cyngor Sir y Fflint**

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

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

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

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

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

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

Mae Polisi PC5 hefyd yn ymdrin â Chludiant a Hygyrchedd:

*"Rhaid cefnogi cynigion ar gyfer datblygiadau newydd gan isadeiledd trafndiaeth priodol, ac, yn dibynnu ar natur, graddfa, lleoliad a'r modd y lleolir y cynnig, bydd angen iddynt:*

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

Mae Polisi PC6 yn ystyried Teithio Llesol:

*"Dylai datblygiadau newydd sicrhau bod gan bobl fynediad i gyflogaeth, addysg, gofal iechyd a gwasanaethau a chyfleusterau. Lle bo'n bosibl, dylai cynigion:*

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

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

Mae Polisi PC7 yn ystyried Trafnidiaeth ar gyfer Teithwyr:

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

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

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

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

#### 5.4 Cyngor Gwynedd a Chyngor Sir Ynys Môn

Mae Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd<sup>21</sup> yn ei le yn ac yn cynnwys ardaloedd Gwynedd ac Ynys Môn. Mae Polisi Strategol PS4 yn ystyried trafndiaeth gynaliadwy, datblygiad a hygyrchedd:

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

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

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

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

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

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

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

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

Y cynlluniau a ddiogelwyd yn y CDLI yw:

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

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

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

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

## 5.5 Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

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

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

---

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

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

preifat. Yn ychwanegol, bydd gwaith yn cael ei wneud i newid arferion ac ymddygiadau, fel bod mwy o bobl yn ystyried teithio llesol fel eu prif ddull trafndiaeth ar gyfer siwrneion allweddol.

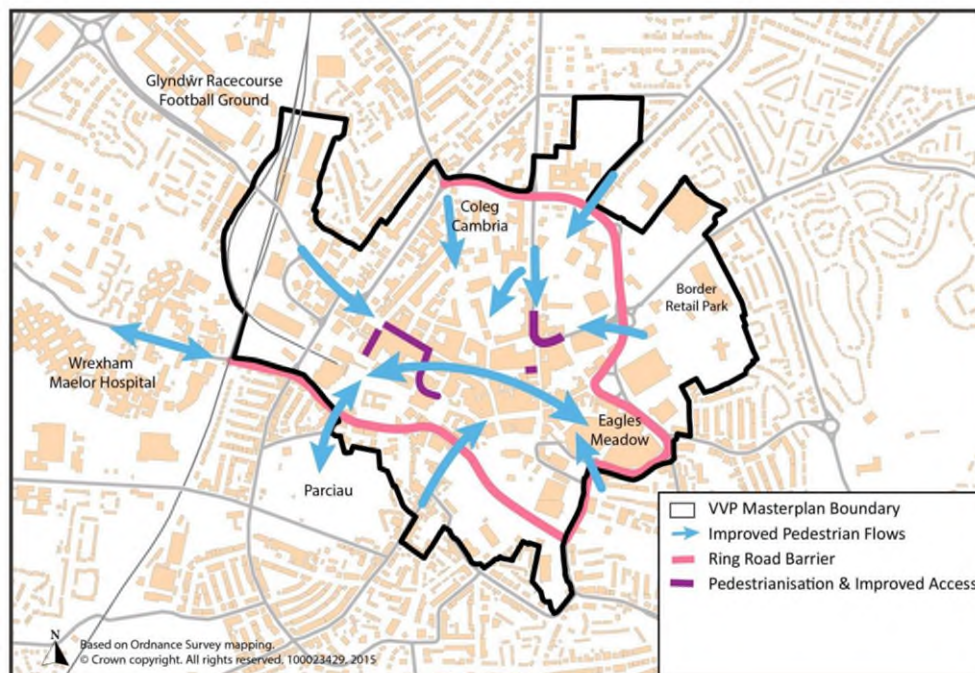
- Goleuadau stryd - sicrhau effeithiolrwydd ynni goleuadau stryd, ac asedau eraill yn ein cymunedau.

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

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

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

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



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



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

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

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

## 5.6 Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

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

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

Mae Polisi Strategol L y CDLI, ar Hygyrchedd a Chludiant, yn nodi:

*“Mae Awdurdod y Parc Cenedlaethol yn ymroddedig i wella mynediad at gyfleusterau lleol a lleihau'r angen i deithio yn enwedig mewn ceir preifat. O fewn y Parc Cenedlaethol bydd cerdded a beicio yn cael ei annog pa bryd bynnag fo hynny'n bosibl a bydd mynediad at gludiant cyhoeddus a'r ddarpariaeth o gyfleusterau yn cael ei ddarparu. Cefnogir datblygiad pan:*

*i. Leolir y ddarpariaeth o wasanaethau er mwyn lleihau'r angen i deithio.*

*ii. Fo mynediad cyfleus trwy gyfrwng llwybrau cyhoeddus, llwybrau beicio a chludiant cyhoeddus, a bod hynny felly yn annog y defnydd o'r dulliau hyn o deithio ar gyfer teithiau lleol ac yn lleihau'r angen i deithio gyda char preifat a gwella mynediad at wasanaethau i'r rhai hynny lle mae cael mynediad i gludiant yn anodd.*

*iii. Mae yna welliant o ran yr hygyrchedd i bawb, yn enwedig pobl anabl.*

*iv. Nad yw'r newidiadau i'r rhwydwaith ffyrdd yn niweidio neu'n achosi effeithiau andwyol i HTC adeiladau rhestredig neu henebion hanesyddol, nac yn effeithio yn andwyol ar ddynodiadau amgylcheddol. Rhoddir y flaenoriaeth uchaf i warchod a gwella bioamrywiaeth nodweddiadol Eryri, yn enwedig cynefinoedd a rhywogaethau a ddynodwyd o dan ddeddfwriaeth genedlaethol ac Ewropeaidd. Pan fo hynny'n bosibl, bydd y gwelliannau i'r rhwydwaith ffyrdd yn cynnwys darpariaeth ar gyfer defnydd ar wahân ar gyfer cerddwyr a beicwyr.*

---

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

26 [Cynllun-Datblygu-Lleol-Saesneg.pdf \(gov.wales\)](#)

v. Fydd yn lleihau neu yn cael gwared â thraffig cerbydol o ganol trefi a lle bo'n bosibl o ardaloedd gwledig.

vi. Nad yw amgylchedd naturiol y parc yn cael ei effeithio yn andwyol. vii. Darperir cyfleusterau parcio beiciau diogel lle bo hynny'n briodol.

Bydd y Parc Cenedlaethol yn parhau i gefnogi mentrau cludiant a thrafnidiaeth gynaliadwy priodol.

Bydd y llwybrau hamdden a ddynodir ar y mapiau cynigion yn cael eu diogelu rhag datblygiadau eraill a fyddai'n rhwystro eu defnydd fel llwybrau hamdden. Bydd gwely trac Rheilffordd Corris o fewn y Parc Cenedlaethol yn cael ei ddiogelu rhag ffurfiau eraill o ddatblygiad fel ei fod yn gallu cael ei ailsefydlu fel rheilffordd. Bydd y rhan segur hwnnw o'r rheilffordd sy'n rhedeg o Drawsffynydd i Flaenau Ffestiniog sydd o fewn y Parc Cenedlaethol yn cael ei ddiogelu rhag unrhyw ddatblygiad amhriodol a fyddai'n rhwystro defnydd o'r llinell reilffordd fel coridor cludiant yn y dyfodol."

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