



Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee



Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Gogledd Cymru

Yr Achos Dros Newid

(Drafft)





CRYNODEB GWEITHREDOL

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

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

Trefol a Gwledig

Mae natur amrywiol aneddiadau a chymunedau gogledd Cymru yn golygu bod angen i'r RTP ystyried anghenion preswylwyr mewn canolfannau trefol a chymunedau gwledig. Er y gellir, ac fe ddylid, hwyluso newid moddol drwy well cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn ein trefi a'n dinasoedd a rhyngddynt, mae'n hollbwysig bod yr RTP yn cydnabod bod lleihau'r defnydd o gar mewn cymunedau gwledig yn fwy heriol.


Mae'n hanfodol fod yr RTP yn cynnig gwelliannau ar gyfer teithio llesol, cludiant cyhoeddus ac opsiynau symudol cynaliadwy eraill yn ardaloedd gwledig Gogledd Cymru. Bydd hyn yn darparu mwy o opsiynau ar gyfer teithio cynaliadwy mewn cymunedau sy'n aml yn derbyn gwasanaeth gwael ar hyn o bryd. Dylai'r RTP hefyd ystyried gwasanaethau trafniadaeth gwledig integredig sy'n gyson ac o safon uchel, a chynnwys gwell isadeiledd cerdded a beicio i gysylltu cymunedau gwledig. Fodd bynnag, mae'n hanfodol bod yr RTP yn cydnabod bod defnydd ceir preifat yn cael ei ystyried yn hanfodol i lawer o drigolion gwledig a rhaid ystyried sut i hwyluso'r newid i gerbydau trydan i'r rhai mewn ardaloedd gwledig sy'n fwy dibynnol ar ddefnyddio ceir preifat.

Cefnogi Datblygiad Economaidd

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

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

Mae Porthladd Rhydd Ynys Môn a Pharth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam yn creu cyfleoedd sylweddol i Ogledd Cymru, ac mae'n hanfodol bod ein rhwydwaith trafniadaeth yn addas ar gyfer gwneud y mwyaf o'r cyfleoedd hyn. Dylai'r RTP geisio cefnogi llwyddiant porthladdoedd Caergybi a Mostyn a hwyluso eu twf yn y dyfodol ond amlinellu cynllun i sicrhau bod effeithiau symudiadau nwyddau yn cael eu lleihau. Dylai ystyried rôl cludo ar y rheilffyrdd a hefyd sut i annog cludwyr i newid i danwydd glanach. Dylai'r RTP hefyd nodi mesurau ar gyfer lleihau effaith amgylcheddol danfoniadau lleol.



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

Yr Economi Ymwelwyr

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

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

Teithio Llesol

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

Gwasanaethau Bws

Dylai'r RTP ystyried cynigion i adolygu a gwella gwasanaethau bws ymhellach yn ogystal â mesurau i annog cynnydd yn y defnydd o fysiau. Dylai gwasanaethau bws ganolbwyntio ar wella mynediad i wasanaethau o gymunedau. Dylent gysylltu â phrif atyniadau megis safleoedd cyflogaeth ac addysg, gofal iechyd, gorsafoedd rheilffordd ac atyniadau twristiaid. Mae gan fysiau rôl bwysicach fyth i'w chwarae yn y trefi a'r pentrefi niferus yng Ngogledd Cymru nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau rheilffordd.

Rheilffyrdd

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

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

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

Newid Moddol

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

Rôl y Car Preifat

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

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

Rheoli a Chynnal Isadeiledd

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

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

Datganiad o Weledigaeth


Y Weledigaeth ar gyfer RTP Gogledd Cymru yw:

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

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

Drwy'r RTP, byddwn yn:

1. Datblygu rhwydwaith trafndiaeth wydn, effeithlon sy'n cael ei gynnal yn dda sy'n cefnogi twf economaidd
2. Datblygu'r isadeiledd a'r gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl ynglŷn â sut maent yn teithio ar bob siwrnai
3. Gwella mynediad cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth ac addysgiadol ac atyniadau i dwristiaid

- 
4. Gwella mynediad i wasanaethau allweddol
 5. Annog datgarboneiddio fel newid diwylliannol sy'n amlygu'r dewis i deithio drwy ddulliau gwahanol i'r car preifat
 6. Gwella mynediad i ganol trefi a dinasoedd ar gyfer pob dull cynaliadwy
 7. Lleihau allyriadau ecsôst ac allyriadau na ddaw o ecsôst o drafnidiaeth
 8. Gwella diogelwch i holl ddefnyddwyr y briffordd
 9. Lleihau'r angen i deithio
 10. Datblygu rhwydwaith trafndiaeth sy'n rhoi gwerth cymdeithasol i gymunedau
 11. Gwneud llesiant yn ystyriaeth graidd ar draws pob prosiect a rhaglen drafnidiaeth yng ngogledd Cymru
 12. Blaenoriaethu'r iaith a'r diwylliant Cymraeg
 13. Integreiddio cydraddoldebau ym mhob agwedd o gynllunio trafndiaeth
 14. Integreiddio'r Parth Buddsoddi a'r Porthladd Rhydd fel ystyriaethau rhanbarthol
 15. Nodi synergeddau rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Datblygu Strategol


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

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

TABL CYNNWYS

CRYNODEB GWEITHREDOL

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



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

1. CYFLWYNIAD

1.1 PWRPAS A CHYD-DESTUN

1.1.1 Y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

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

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

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

Dylai Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol:

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

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


Cyn dechrau gwaith ar yr RTP ei hun, rydym yn amlinellu'r Achos dros Newid. Bydd hyn yn:

- Amlinellu nod yr RTP
- Amlinellu amcanion SMART craidd sy'n cyd-fynd â Llwybr Newydd
- Tynnu ar Strategaeth Trafnidiaeth Cymru a strategaethau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol eraill gan gynnwys Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
- Ystyried canfyddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru
- Tynnu ar ddealltwriaeth bresennol o faterion a chyfleoedd ar gyfer trafndiaeth yng ngogledd Cymru.

1.1.2 Llesiant

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

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



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

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


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

Mae angen cydnabod pwysigrwydd y 3ydd sector, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig lle mae bysiau mini wedi'u lleoli yn y gymuned yn achubiaeth i'r preswylwyr hynny nad oes ganddynt fynediad rheolaidd i geir ac mewn ardaloedd lle mae cludiant cyhoeddus wedi'i leihau neu ddim ar gael. I'r henoed, mae cludiant wedi'i leoli yn y gymuned yn cynnig achubiaeth ar gyfer cymdeithasu, siopa, cynnal iechyd a chael mynediad i ofal iechyd.

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

1.2 Strwythur yr Achos dros Newid

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



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

Mae'r polisiâu cenedlaethol, rhanbarthol a lleol sy'n dylanwadu datblygiad yr RTP yn cael eu hystyried yn Atodiad 1: "Cyd-destun Strategaeth a Pholisi"

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

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

2. NODI AMCANION

2.1 Gweledigaeth

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

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

Y Weledigaeth ar gyfer RTP Gogledd Cymru yw:

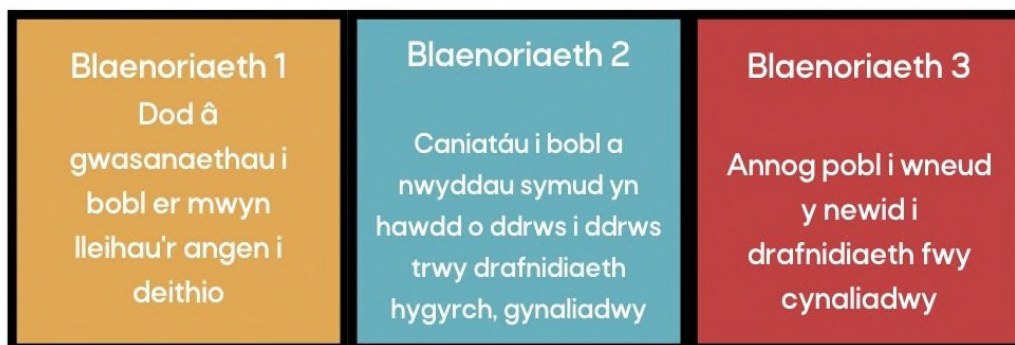
Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafndiaeth integredig ddiogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant a lles.

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

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

2.2 Uchelgeisiau

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



Ffigwr 2.1 - Blaenoriaethau Llwybr Newydd

Dangosir uchelgeisiau'r RTP yn Nhabl 2.1.

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

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

³Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru | LLYW.CYMRU



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



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



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



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



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



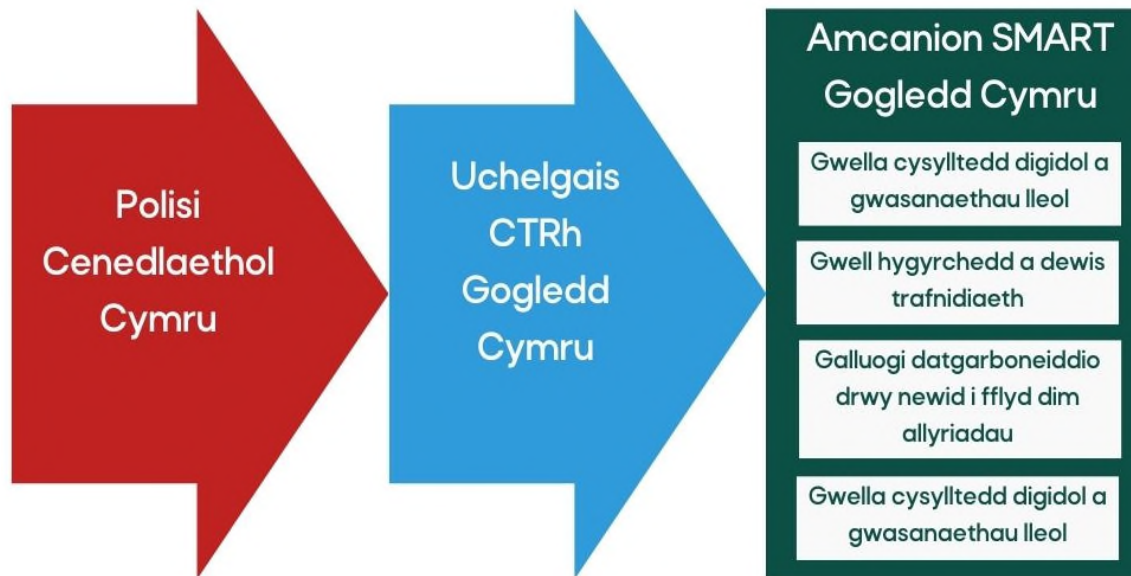
Uchelgais Drwy'r RTP, byddwn yn:		Pam fod hyn yn bwysig i Ogledd Cymru?	Cyd-fynd â Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021.
14	Integreiddio'r Parth Buddsoddi a'r Porthladd Rhydd fel ystyriaethau rhanbarthol.	<p>Bydd y Porthladd Rhydd yng Nghaergybi, Ynys Môn yn gweithredu fel hwb ar gyfer masnach, arloesedd a buddsoddiad byd-eang, yn cefnogi talent lleol ac yn croesawu cyfleoedd cyflogaeth newydd. Felly, bydd cysylltiadau trafndiaeth dibynadwy ac aml yn hollbwysig i'w lwyddiant ac wedi'u dylunio â dull carbon niwtral yn ogystal ag ystyriaethau teithio llesol, ble bo'n bosib.</p> <p>Gyda Wrecsam a Sir y Fflint wedi'u nodi fel ardaloedd ar gyfer buddsoddiad drwy ddyraniad ariannol gan Lywodraeth y DU, bydd cysylltiadau ac ystyriaethau trafndiaeth yn allweddol o ran gwneud yr ardal yn atyniadol i fuddsoddiad a gweithlu o safon uchel.</p>	<p>Cefnogir yr amcan hwn drwy weithio tuag at ddull mwy strategol ar gyfer porthladdoedd Cymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd o bosib ar gyfer cydleoli gweithgynhyrchu, ynni, hamdden a dosbarthu. Bydd trafndiaeth yn ystyriaeth allweddol yma, a dull carbon isel yn benodol.</p>
15	Nodi synergeddau rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) a'r Cynllun Datblygu Strategol (SDP)	<p>Er nad yw'r amserlenni ar gyfer SDP a RTP yn cyd-fynd, rhoddir blaenoriaeth i groesgyfeirio, nodi dibyniaethau/synergeddau, rhaid i gyd-fuddiannau fod yn barhaus.</p>	<p>Dylai'r broses gynllunio a'r broses cynllunio trafndiaeth gefnogi ac annog y defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy.</p>

Tabl 2.1 - Uchelgeisiau RTP



2.3 Amcanion SMART

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



Ffigur 2.2 - Datblygu Amcanion SMART



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

Amcanion SMART y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

1. Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol:

Byddwn yn galluogi 30% neu fwy o bobl yng Ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030 trwy gynllunio gwell defnydd tir a gwell cysylltedd digidol, a ddylai leihau'r angen cyffredinol i deithio a galluogi teithiau byrrach sy'n fwy addas ar gyfer dulliau cynaliadwy.

2. Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth:

Byddwn yn datblygu seilwaith a gwasanaethau sy'n rhoi dewis i bobl am sut maen nhw'n teithio ar gyfer pob taith ac yn cefnogi twf economaidd cynaliadwy trwy wella mynediad i aneddiadau allweddol, cyflogaeth, safleoedd addysgol ac atyniadau twristiaeth. Dylid gwella hygyrchedd pob atyniad taith allweddol, gan gefnogi'r targed rhaniad modd cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040.

3. Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau:

Byddwn yn datblygu seilwaith ategol a chymhellion cymorth i alluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng Ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035.

4. Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy:

Byddwn yn datblygu rhwydwaith trafndiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac effeithlon sy'n sicrhau twf economaidd cynaliadwy trwy wella hygyrchedd i feysydd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd gan o leiaf 50% o aelwydydd yng Ngogledd Cymru ystod gynyddol o deithio o fewn awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol.

opsiynau ynghylch ail Barc Cenedlaethol drwy brosiect dynodi Parc Cenedlaethol Gogledd Ddwyrain Cymru, bydd ymgorffori'r gwersi a ddysgwyd o leoliadau eraill yn y cam cynnar yn gwella'r gwaith o gynllunio unrhyw strategaeth drafnidiaeth/hygyrchedd yn y dyfodol.

Mae Gogledd Cymru yn enwog am ei bedwarawd o gestyll UNESCO rhestredig yn ogystal ag amrediad o eiddo hardd yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol a thai a henebion eraill o ddiddordeb. Mae ychwanegiad mwyaf diweddar Cymru at restr Treftadaeth y Byd, Tirwedd Llechi Gogledd Orllewin Cymru yn cynnwys chwe safle ar wahân o gwmpas ardal Gwynedd sy'n cynnwys ardaloedd o ddiddordeb y diwydiant llechi Cymreig. Mae yna hefyd lawer o safleoedd Cadw ac adeiladau ac amgueddfeydd hanesyddol eraill sy'n denu nifer fawr o ymwelwyr. Archwilir hygyrchedd effeithiol i'r safleoedd hyn yn defnyddio dulliau gwahanol i'r car.

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

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

3.2 Poblogaeth

Ar sail amcangyfrifon poblogaeth ar gyfer canol 2021, mae Cymru yn gartref i dros 3,105,000 o breswylwyr. Mae gan ogledd Cymru amcangyfrif poblogaeth o bron i 700,000. Yr awdurdod lleol mwyaf poblog yng ngogledd Cymru yw Sir y Fflint gyda dros 150,000 o bobl. Y lleiaf poblog yw Ynys Môn gydag ychydig o dan 70,000 o bobl, sy'n ei wneud y trydydd awdurdod lleol lleiaf yng Nghymru yn ôl poblogaeth. Dangosir poblogaeth pob awdurdod lleol yn Nhabl 3.1.

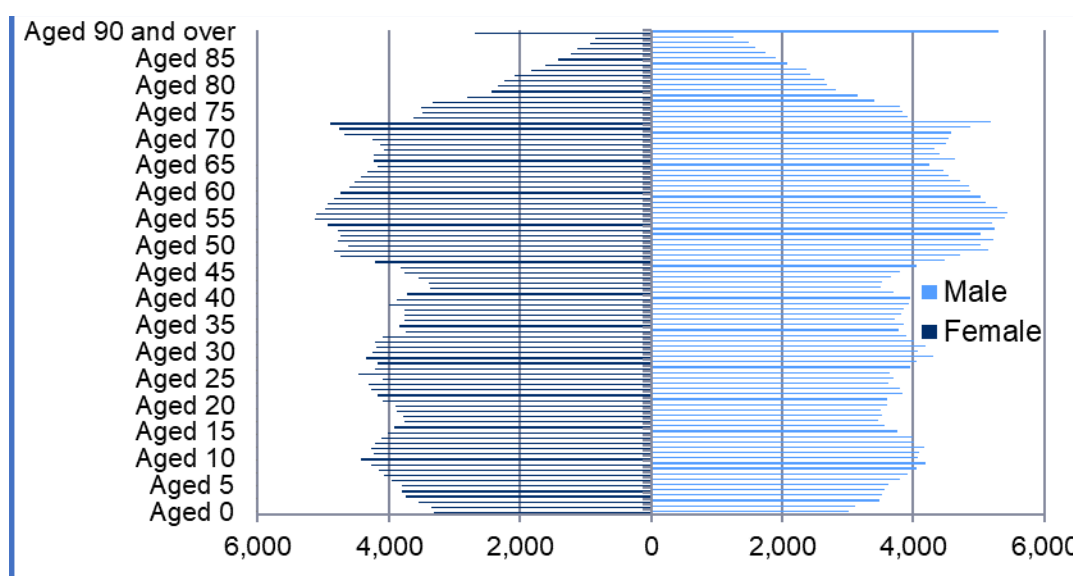
Ardal	Poblogaeth Canol Blwyddyn 2020
Cymru	3,105,000
Gogledd Cymru	687,098
Ynys Môn	68,944
Gwynedd	117,072
Conwy	114,828

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

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

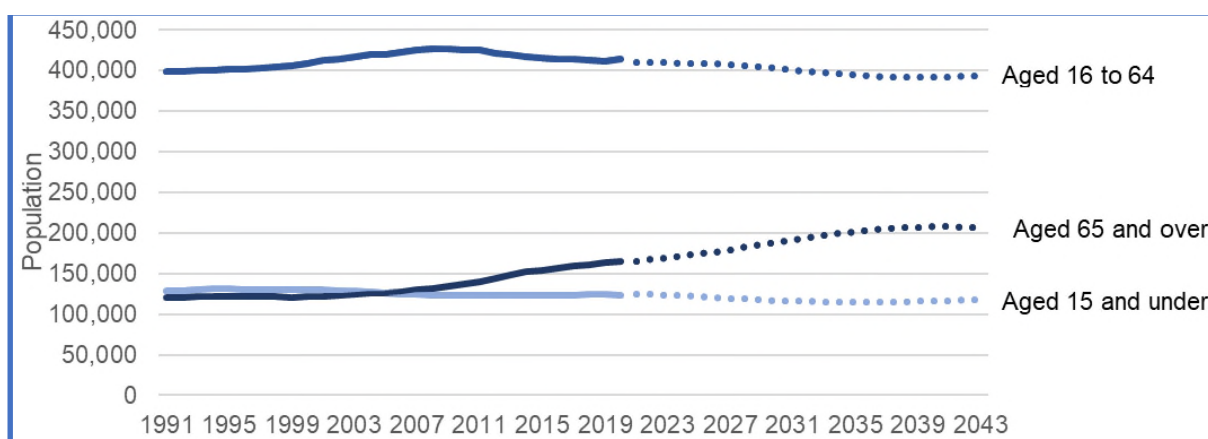
Mae poblogaeth Cymru yn heneiddio; golyga hyn fod cyfran fwy o bobl hŷn yn rhan o'r boblogaeth gyfan. Mae rhagamcan y bydd hyn yn parhau wrth i bobl fyw'n hirach a nifer y genedigaethau aros yn isel. Mae ystyried y newid hwn mewn demograffi yn y modd yr ydym yn cynllunio trafndiaeth yng ngogledd Cymru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

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



Ffigur 3.2 - Amcangyfrif poblogaeth Gogledd Cymru yn ôl oed a rhyw, canol 2025⁵

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



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

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

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

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

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

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

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

Ar draws Cymru, Gogledd Cymru oedd â'r gyfran isaf o bobl a oedd yn nodi eu bod yn anabl (20.1%) yn 2018-20, tra bod gan Dde-ddwyrain Cymru a Chanolbarth a De-orllewin Cymru gyfrannau tebyg (22.6% a 23.0% yn y drefn honno) (Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth).

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

Fel rhan o ddatblygiad yr RTP, bydd Asesiad Effaith Cydraddoldeb yn cael ei wneud i sicrhau bod ystyriaeth briodol yn cael ei rhoi i bobl yng ngogledd Cymru gyda nodweddion gwarchoddedig.

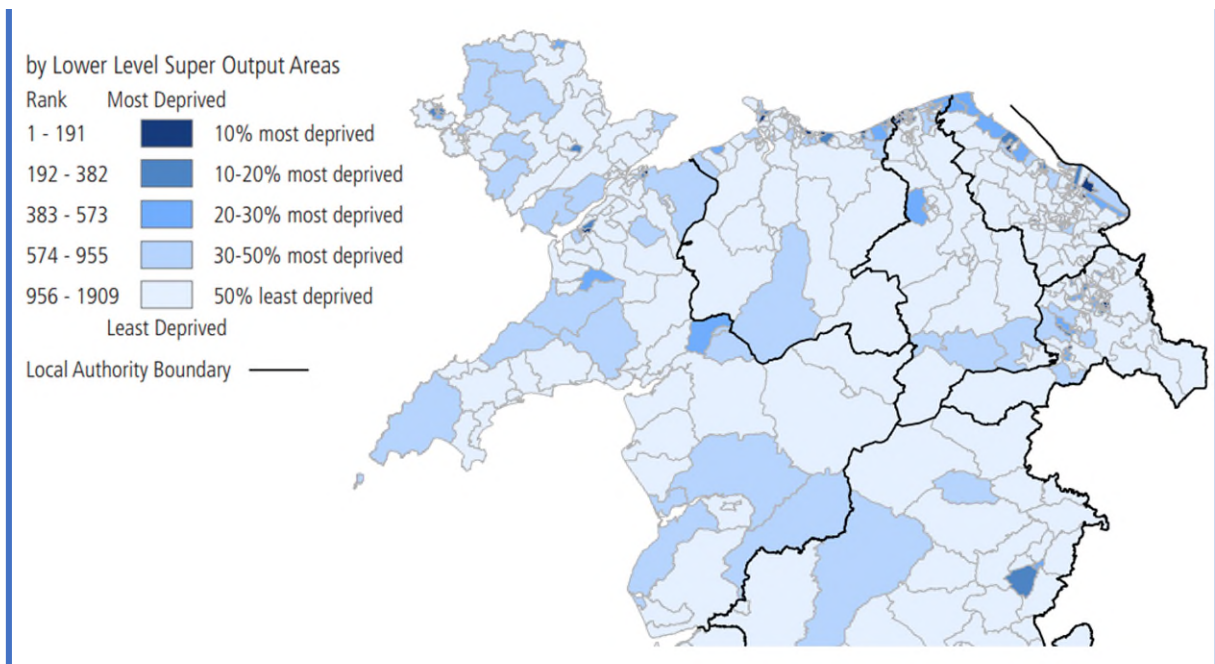
3.3 Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru

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

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

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

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



Ffigur 3.4 - Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru⁷

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

Gall cysylltiadau trafniadaeth deniadol ac effeithlon chwarae rôl hanfodol i leihau amddifadedd drwy ddarparu mynediad i swyddi, hyfforddiant, cyfleoedd iechyd/llesiant ac addysg.

3.4 Dwysedd Poblogaeth

Yn 2021, roedd gan Gymru ddwysedd poblogaeth cyfartalog o 149.8 person fesul cilometr sgwâr. Mae hyn yn gynnydd o thua 8% yn y ddau ddegawd ers 1991, ond yn ostyngiad o thua 2% o flwyddyn i flwyddyn o'i gymharu â 2021. Mae gan Gymru ddwysedd poblogaeth cymharol isel o'i gymharu â'r DU gyfan, lle'r oedd ffigyrau cyfwerth yn 276 o bobl fesul cilometr sgwâr.

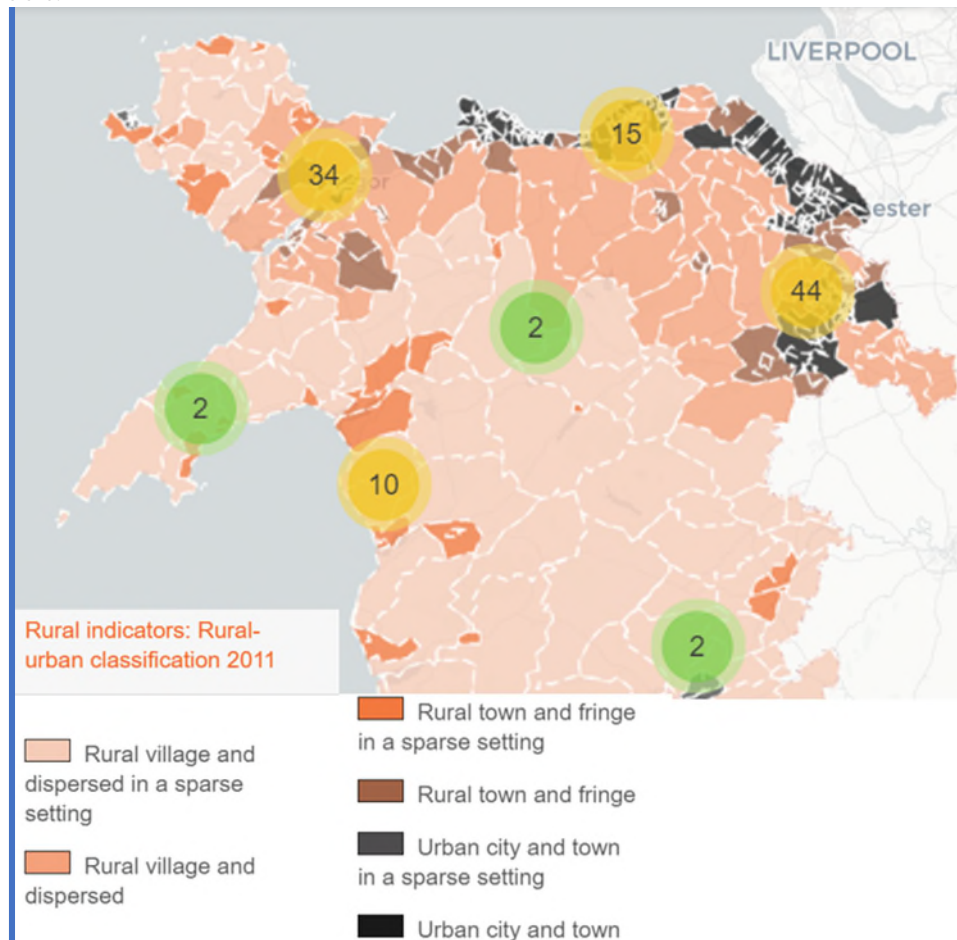
Mae dwysedd poblogaeth Gogledd Cymru yn is na Chymru gyfan. Dangosir dwysedd poblogaeth pob un o'r chwe awdurdod lleol yn y rhanbarth yn Nhabl 3.3. Mae dwysedd poblogaeth yn amrywio'n sylweddol ar draws Gogledd Cymru, gyda Sir y Fflint a Wrecsam â dwysedd poblogaeth mwy na'r awdurdodau lleol eraill yng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

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

⁷WMD - Tudalen Gartref (gov.wales)

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

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



Ffigur 3.5 – Dosbarthiad Gwledig-Trefol yng Ngogledd Cymru
(Noder: Mae'r niferoedd ar y map yn cyfeirio at fwy o wybodaeth fanwl sydd ar gael gan y ffynhonnell)

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

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

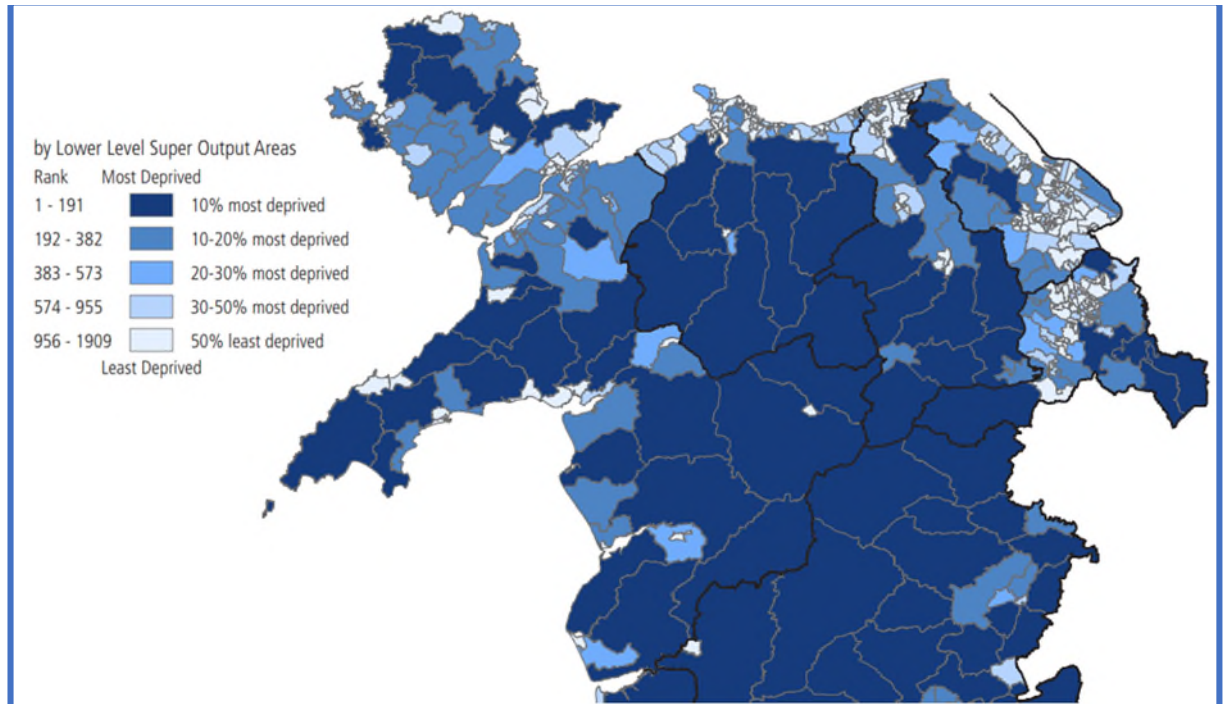
- Y Fferyllfa,
- Y Siop fwyd,
- Y Meddyg Teulu,

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

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

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

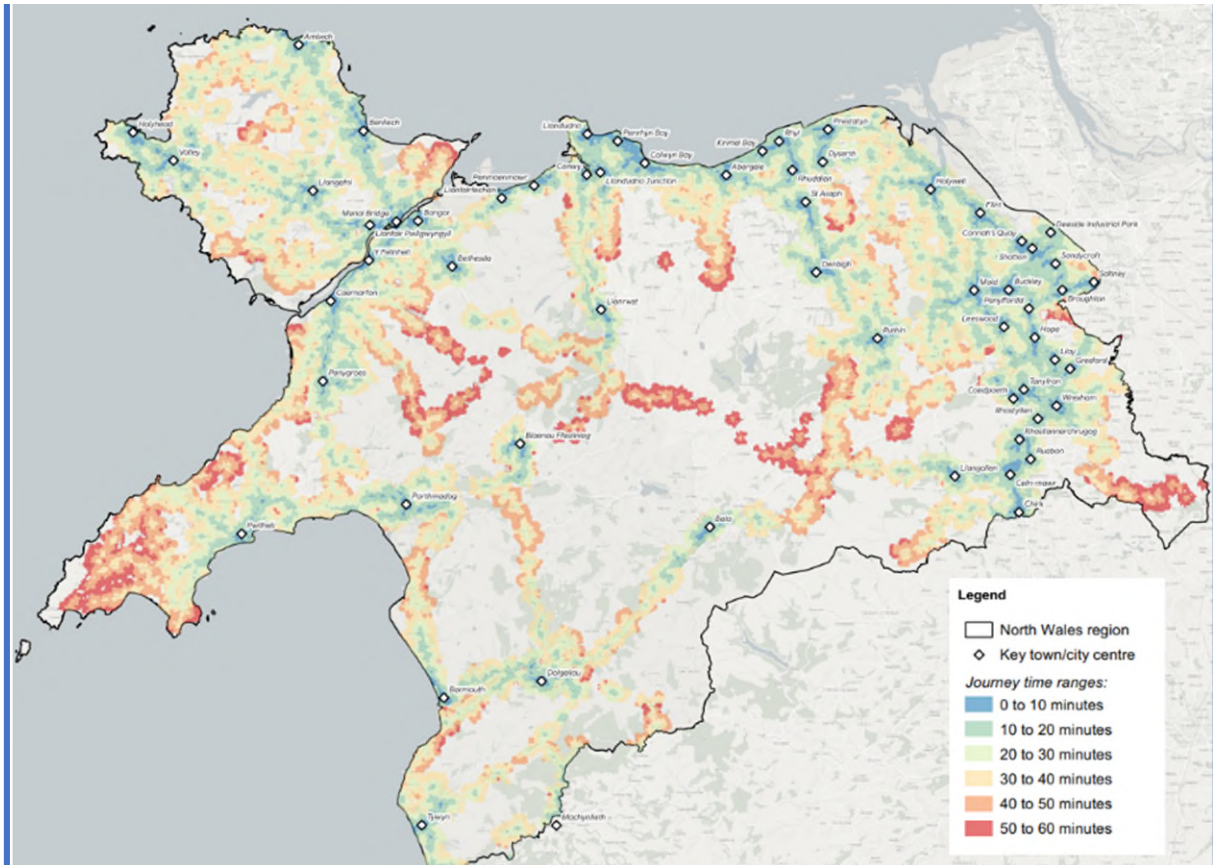
Yn y cyd-destun hwn, mae amddifadedd uchel yn gyffredin ar draws ardaloedd gwledig Cymru, fel y dengys yn Ffigur 3.6. Dyma senario sy'n dod yn fwyfwy heriol ar adeg pan fod awdurdodau lleol mewn sefyllfa lle maent angen gwneud toriadau i gyllidebau bws wedi'u noddi.



Ffigur 3.6 - Mynediad i Wasanaethau WIMD

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

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



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

Mae nifer fawr o gymunedau mewn ardaloedd gwledig sydd, os ydynt yn teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus, yn gorfod teithio am fwy na 50 munud i gael mynediad i dref neu ddinas allweddol.

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

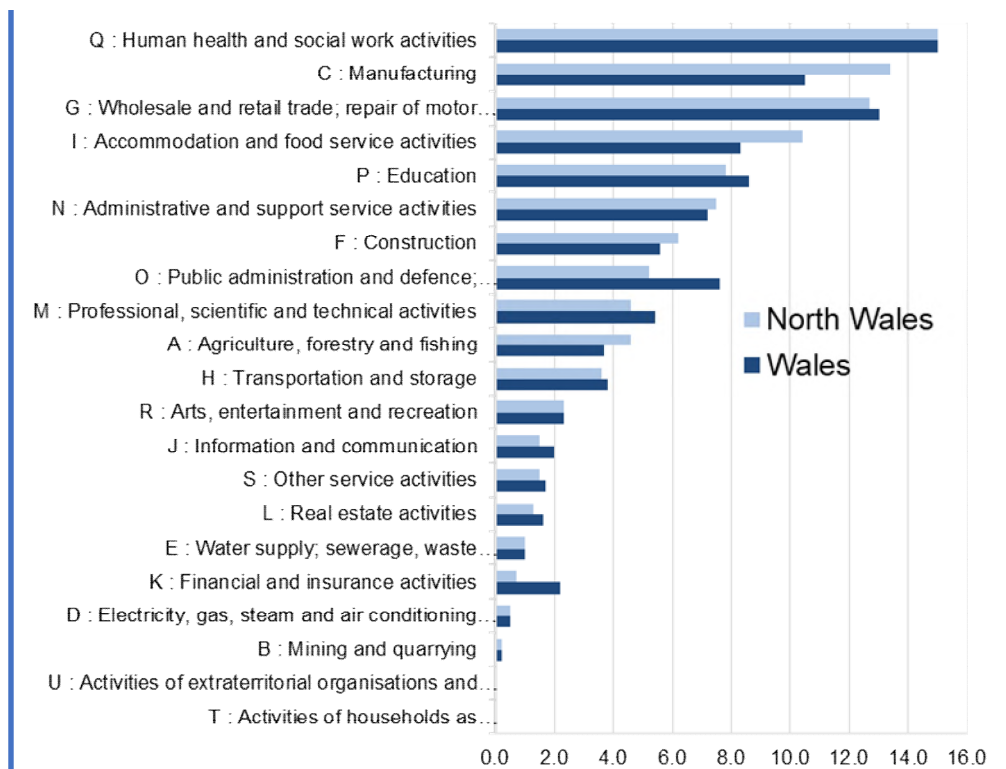
Er mwyn i'r RTP adnabod rhwydwaith hollol integredig a thrawsnewidiol o drafnidiaeth gynaliadwy yng ngogledd Cymru, mae angen ystyriaeth o anghenion preswylwyr canolfannau trefol a chymunedau gwledig. Er y gellir hwyluso newid modol drwy well cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn ein trefi a'n dinasoedd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

3.5 Cyflogaeth yng ngogledd Cymru

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

- Gweithgynhyrchu,
- Gweithgareddau llety a gwasanaethau bwyd,
- Gweithgareddau gwasanaeth gweinyddol a chefnogi,
- Adeiladu ac

- Amaeth, coedwigaeth a physgota.

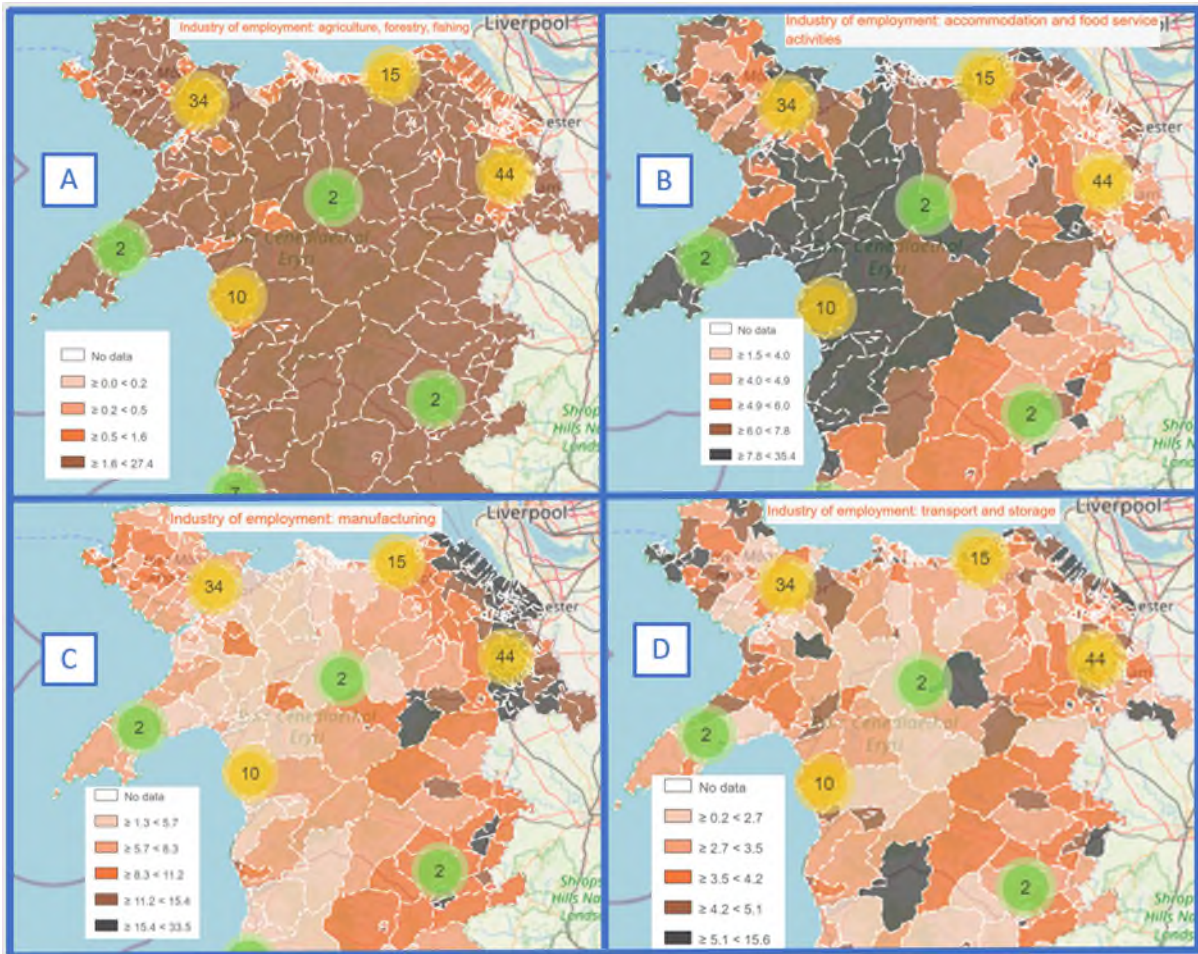


Ffigur 3.8 - Canran o gyfanswm cyflogaeth yn ôl Diwydiant, Gogledd Cymru a Chymru

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

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

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



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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

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

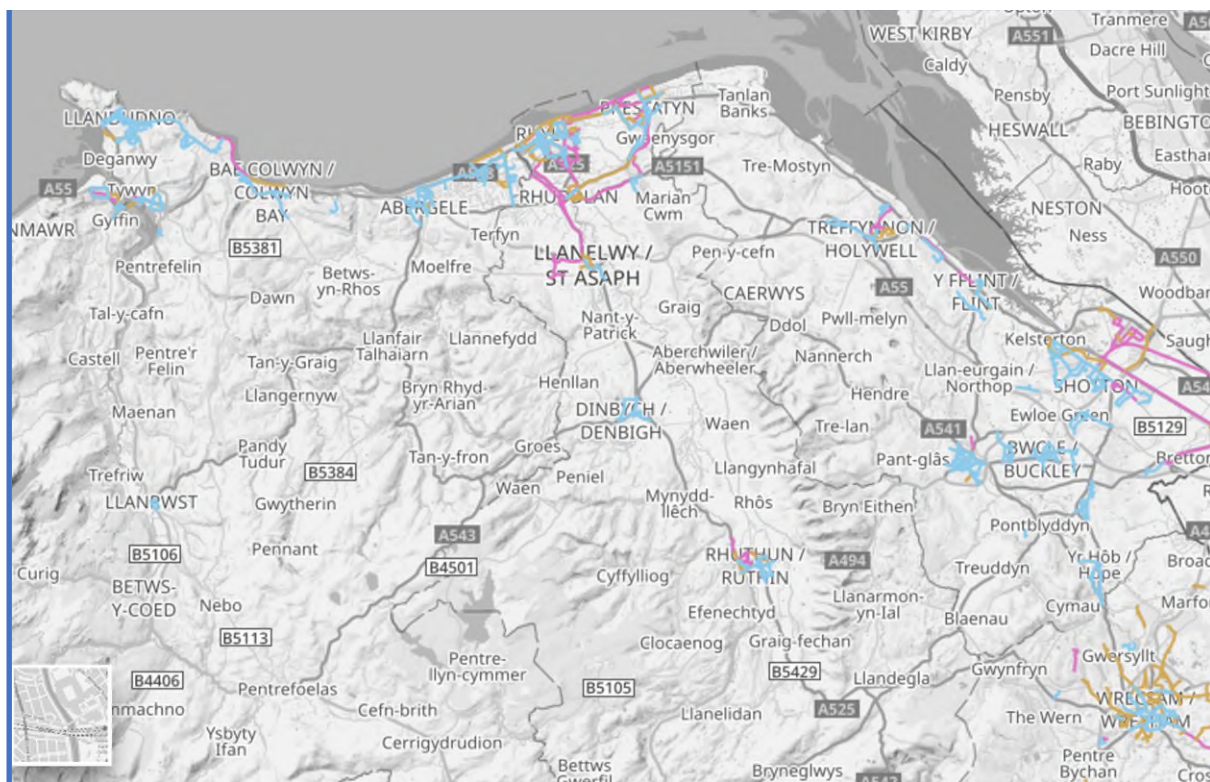
4. Sut Ydym yn Teithio

Y car preifat yw'r prif ddull o deithio yng Nghymru o hyd, ar gyfer nifer y siwrneiau a gymerir a'r pellteroedd a deithir. Targed Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ar gyfer 2040 yw 45% o ddulliau cynaliadwy a 55% car, felly bydd y car yn dal ar y blaen yn 2040 hyd yn oes os cyrhaeddir y targed hwnnw.

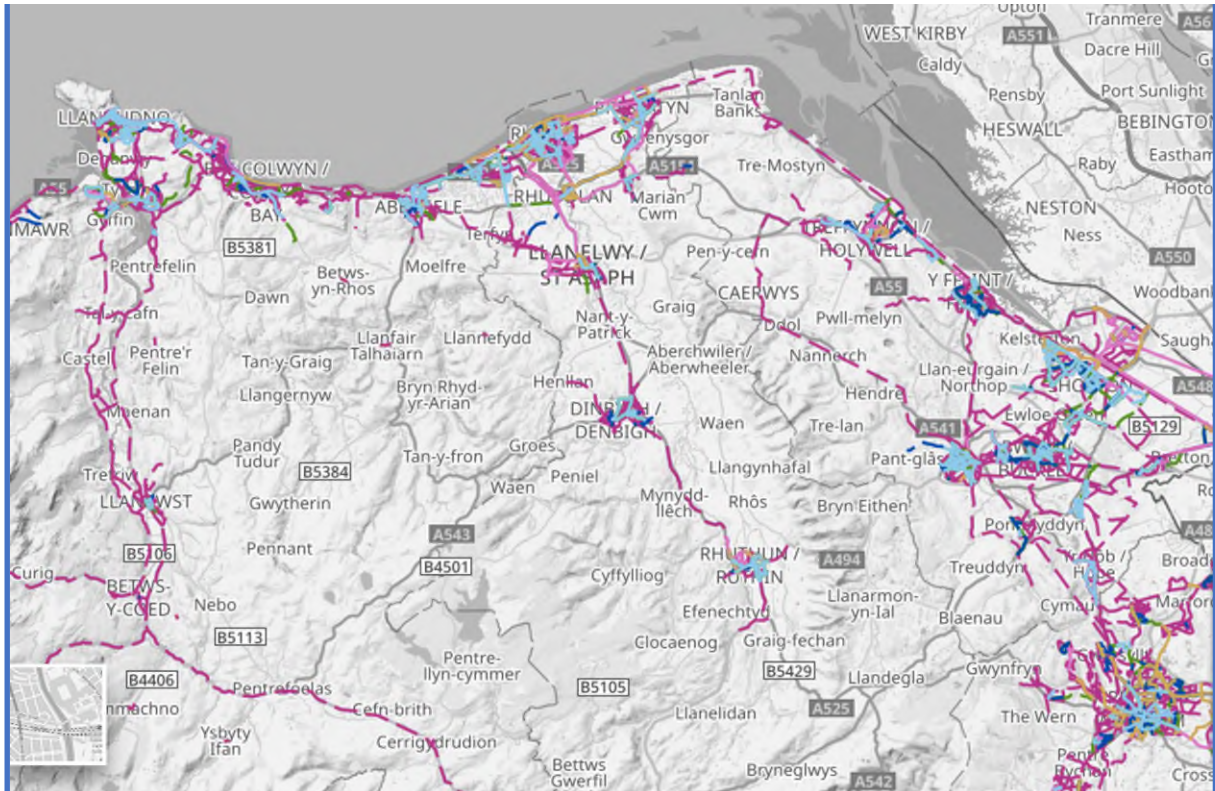
4.1 Teithio Llesol

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

Mae'r Map Rhwydwaith Teithio Llesol ar gael o [Gweld map | DataMapWales \(llyw.cymru\)](#). Mae Ffigyrau 4.1 a 4.2 yn dangos y gymhariaeth rhwng y rhwydwaith teithio llesol presennol ar y tir a ddangosir ar y Map Rhwydwaith Teithio Llesol ar gyfer gogledd-ddwyrain ein rhanbarth (Ffigwr 4.1) a dyheadau cynlluniau yn y dyfodol (Ffigwr 4.2) ar gyfer yr un ardal.



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



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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

4.2 Bws

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

Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi gosod Llwybr i Ddiwygio Bysiau sy'n rhoi amlinelliad o'r dull o fasnachfreinio yng Nghymru. Mae masnachfreinio bysiau yn golygu y bydd penderfyniadau am wasanaethau bysiau yng Nghymru (yn cynnwys llwybrau, amserlenni, prisiau, oriau gweithredu a safonau ansawdd gwasanaeth) yn cael eu gwneud gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru. Bydd penderfyniadau'n cael eu gwneud mewn partneriaeth â Chyd-bwyllgorau Corfforedig. Gall gweithredwyr bysiau wneud cais am gontractau i redeg gwasanaethau i'r manylebau hyn. Ar hyn o bryd, disgwylir y bydd masnachfreinio yn cael ei gyflwyno yng Ngogledd Cymru yn 2028.

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

- Cyflwyno tocyn 1bws (un tocyn ar draws mwyafrif helaeth y gwasanaethau bws yng Ngogledd Cymru)

- Trefniadau tocynnau dychwelyd T19/Rheilffordd Dyffryn Conwy
- Adolygiad parhaus y Rhwydwaith Sherpa yn Eryri
- Lansio'r gwasanaeth Traws Cymru T8 rhwng Corwen a Chaer
- Lansio'r gwasanaethau ymateb i'r galw fflecsi, gan gynnwys y gwasanaeth trydan dim allyriadau yn Rhuthun.

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

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

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

Rhwydwaith o wasanaethau bws sy'n teithio o gwmpas Yr Wyddfa yw Sherpa'r Wyddfa. Mae wedi'i ddatblygu mewn partneriaeth sy'n cynnwys Trafnidiaeth Cymru, Cyngor Gwynedd, Awdurdod y Parc Cenedlaethol a Gwynfor Coaches. Wrth greu rhwydwaith Sherpa, unwyd gwasanaethau bws lleol yn un brand wedi'i symleiddio a sefydlwyd rhwydwaith gydlynol a strwythur prisiau. Ym mis Awst 2024, defnyddiodd 72,296 o bobl wasanaeth Sherpa, cynnydd o 79% ers Awst 2023 a dyma'r tro cyntaf i nifer y teithwyr fod yn fwy na 70,000 mewn mis.

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

4.3 Rheilffyrdd

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

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

- Rheilffordd y Cambrian.

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

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

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

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

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

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

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

4.4 Rhwydwaith Ffyrdd

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



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

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

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

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

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

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

Y ffordd brysuraf gogledd-de sy'n teithio drwy'r rhanbarth yw'r A483 o Gaer drwy Wrecsam ac ymlaen i Abertawe drwy Groesoswallt, y Drenewydd a'r Trallwng. Mae ffyrdd mawr gogledd-de eraill yn cynnwys ffyrdd cerbydau sengl yr A470 o Landudno i Gaerdydd drwy ddyffryn Conwy, a'r A487 o Fangor i Hwlfordd drwy Gaernarfon ac Eryri.

Mae mwyafrif gweddill y rhwydwaith priffyrdd yn y rhanbarth yn gyfrifoldeb yr Awdurdod Priffyrdd Lleol perthnasol; yr Awdurdod Lleol yn yr achos hwn. Mae newidiadau sylweddol sydd wedi'u cynllunio ar gyfer y Rhwydwaith Priffyrdd Lleol yn y dyfodol agos yn cynnwys cyflwyno cyfyngiad cyflymder 20mya ar hyd ffyrdd cyfyngedig.

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

4.5 Cerbydau Trydan

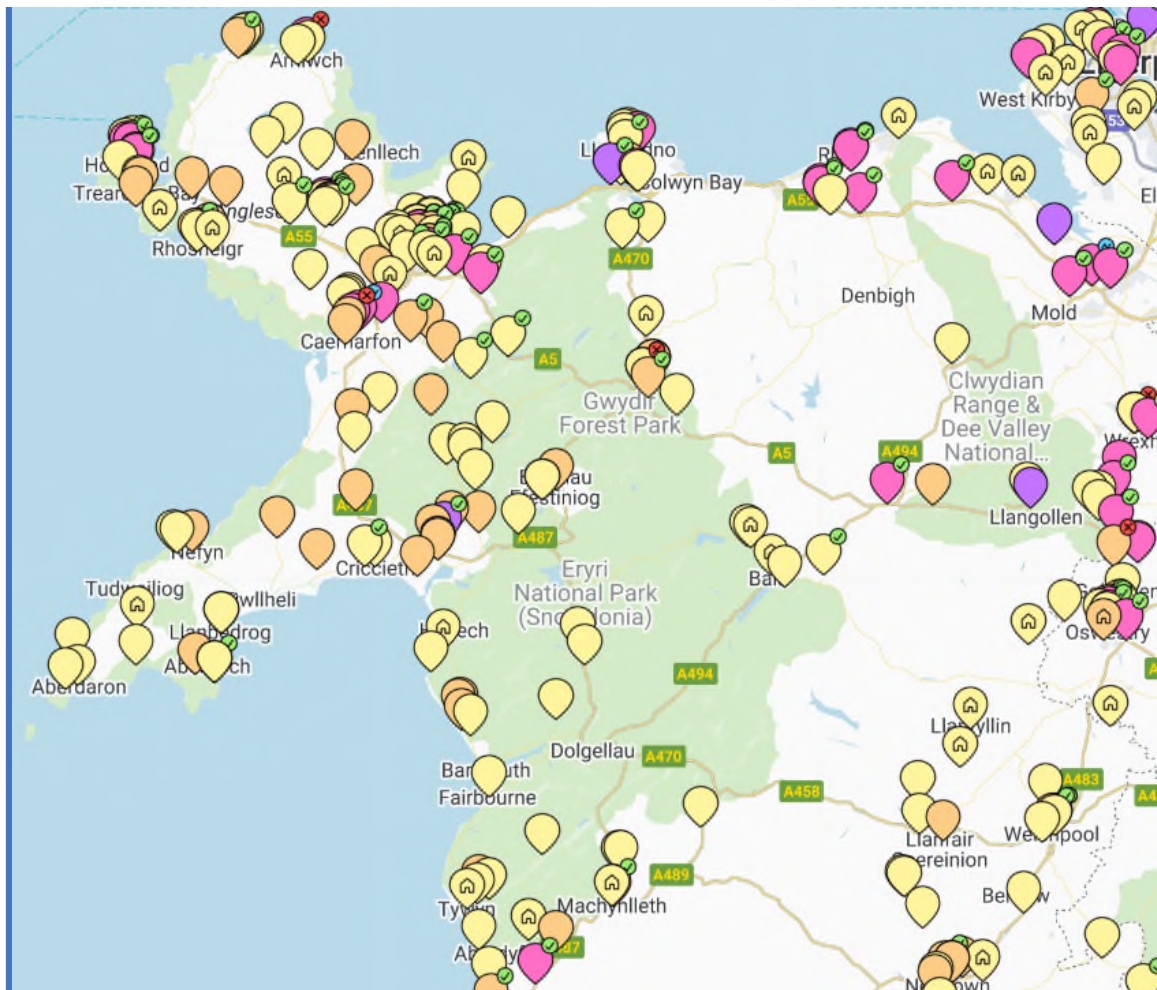
Mae nifer y cerbydau trydan yn cynyddu ar draws y DU, sy'n cynnwys Gogledd Cymru. Mae'n debygol bod hynny oherwydd cynnydd mewn dealltwriaeth amgylcheddol, gwell technoleg cerbydau dim allyriadau a gwell dealltwriaeth o gerbydau trydan. Tabl 4.2 yn crynhoi ystadegau'r Llywodraeth¹¹ yn dangos nifer y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

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

Tabl 4.2 - Cerbydau Trydan yng ngogledd Cymru

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

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



Ffigur 4.4 - Lleoliadau Gwefru EV

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

Mae angen i'r RTP gydnabod defnydd cynyddol o gerbydau trydan yng ngogledd Cymru a chwilio am gyfleoedd i gefnogi mwy o ddiddordeb ynddynt. Gallai hyn gynnwys clybiau ceir a thrafnidiaeth gymunedol.

4.6 Man Cychwyn a Phen Taith

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

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

Mae'r dadansoddiad yn ystyried y symudiadau rhwng ac o fewn sectorau yn ystod cyfnod niwtral deuddeg awr ar ddydd o'r wythnos (07:00 dan 19:00). Byddai gan daith i'r gwaith o Brestatyn i

Wrecsam fan cychwyn fel Arfordir Sir Ddinbych a phen taith fel Wrecsam. Yna, byddai'r siwrnai ddychwelyd yn cyfri fel ail daith gyda'r man cychwyn yn Wrecsam a'r pen taith yn Arfordir Sir Ddinbych.

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

- bell ffordd, mae nifer fwyaf y teithiau yn cychwyn a gorffen o fewn yr un sector, sy'n awgrymu bod yna nifer fawr o deithiau pellter byr:
 - E.e. 151,921 o fewn sector Arfordir Conwy
 - E.e. 156,939 o fewn sector Wrecsam
 - E.e. 98,466 o fewn sector Caernarfon/Bangor
- Mae yna dros 60,000 o deithiau i Gaer o ogledd Cymru bob diwrnod, sy'n amlygu pwysigrwydd symudiadau traws-ffiniol, yn enwedig o ddwyrain y rhanbarth.
- Mae yna 31,907 taith i Ranbarth Dinas Lerpwl a Manceinion Fwyaf, sy'n pwysleisio pwysigrwydd symudiad traws-ffiniol ymhellach.
- Y tri sector yng ngogledd Cymru sy'n denu'r mwyaf o deithiau yw:
 - Wrecsam (233,637)
 - Arfordir Conwy (211,095)
 - Glannau Dyfrdwy (185,729)
- Mae siwrneiau yn y sector wledig yn bennaf yn y sector ac/neu i'r sector arfordirol agosaf.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Tabl 4.5 - Diben Siwrneiau yng ngogledd Cymru

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

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

Drwy'r RTP, dylem geisio lleihau nifer y teithiau pellter byr a wneir gyda char. Gallai hyn hefyd gynnwys ystyried darparu gwasanaethau mewn ffordd sy'n lleihau'r angen i deithio i leoliad penodol.

5. Adolygu Problemau, Materion a Chyfleoedd

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

Nid yw ein rwydwaith trafndiaeth yn gwasanaethu pobl Gogledd Cymru yn ddigonol ar hyn o bryd ac mae hyn yn cyfrannu at ddeilliannau gwael, gan gynnwys:

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

5.1 Rheoli a Chynnal Asedau

Rheoli Asedau yw'r gwaith a wneir gan yr awdurdodau lleol i gynnal yr asedau trafndiaeth ffisegol sy'n llunio'r rhwydweithiau trafndiaeth lle mae ganddynt gyfrifoldeb uniongyrchol amdanynt. Mae'r rhwydwaith priffyrdd lleol yn cynnwys ffyrdd, llwybrau troed, llwybrau beicio, pontydd, goleuadau stryd, signalau traffig, safleoedd bws, dodrefn stryd ac arwyddion. Nid yw hyn yn cynnwys y rhwydwaith cefnffyrdd, a ddangoswyd yn Ffigwr 4.4, gan mai cyfrifoldeb Llywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru yw'r rheini.

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

Rhaid i'r RTP gydnabod pwysigrwydd cynnal a gwella isadeiledd priffyrdd.

5.2 Yr Economi

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

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

Mae yna sawl stad ddiwydiannol sy'n gweithredu fel prif ganolfannau cyflogaeth, yn cynnwys Glannau Dyfrdwy a Wrecsam, lle mae gan weithgynhyrchu le blaenllaw. Weithiau, mae opsiynau cludiant cyhoeddus a theithio llesol i'r canolfannau cyflogaeth hyn yn annigonol ac nid ydynt yn hwyluso

cymudo cynaliadwy. Y rheswm am hyn, yn rhannol, yw sut mae'r llefydd hyn wedi cael eu dylunio gyda cherbydau preifat fel y prif ddull o gael mynediad.

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

Mae amaethyddiaeth yn dal yn rhan bwysig o'r economi mewn ardaloedd gwledig, sy'n aml yn cael eu gwasanaethu'n well gan gludiant cyhoeddus, ac mae lefelau o berchnogaeth car yn uchel. Mae llawer o ffermwyr wedi arallgyfeirio eu busnesau i ychwanegu at eu hincwm, gan ymestyn i ddarparu gwasanaethau twristiaeth ac ymwelwyr megis llety, caffis, siopau fferm a gweithgareddau awyr agored.

Mae Gogledd Cymru yn gartref i sawl datblygiad sy'n ymwneud ag ynni. Mae ffermydd gwynt a solar a gorsafoedd ynni trydan dŵr neu lanwol yn dod i'r amlwg fel prif gyfranwyr i economi'r rhanbarth.

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

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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


5.3 Teithio Traws-ffiniol

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

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

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

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



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

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

5.4 Parc Cenedlaethol

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

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

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

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

5.5 Economi Ymwelwyr

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

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

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

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

5.6 Cymunedau Gwledig

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

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

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

hyd siwrnai yn hirach mewn ardaloedd gwledig, mae hyn yn dal i gynrychioli nifer sylweddol o deithiau byr.

Fel arfer, mae gwasanaethau cludiant cyhoeddus presennol yn gweithredu ar amlderau cymharol isel, mewn ardaloedd trefol a gwledig, ac mae ganddynt oriau gweithredu cyfyngedig. Er enghraifft, dim ond 29% o boblogaeth Gogledd Cymru sydd o fewn pellter cerdded i wasanaeth cludiant cyhoeddus bob awr ar ôl 7pm¹⁴.

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

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

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

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

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?


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

5.7 Cludo Llwythi

Mae Porthladd Caergybi yn cael ei adnabod gan Cymru'r Dyfodol¹⁵ fel Porth Strategol ar gyfer cysylltedd rhyngwladol. Bydd creu safle Porthladd Rhydd ar Ynys Môn, un o ddau yng Nghymru, yn gwella rôl Caergybi ymhellach fel porth rhyngwladol. Bydd hyn yn chwarae rôl bwysig o gryfhau economi Gogledd Cymru a chreu swyddi i bobl leol, ond efallai bydd goblygiadau pellach o symudiadau cludo cynyddol yng ngogledd Cymru.

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

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



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

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

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

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

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

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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?

Dylai'r RTP geisio cefnogi llwyddiant porthladdoedd Caergybi a Mostyn a hwyluso eu twf yn y dyfodol ond amlinellu cynllun i sicrhau bod effeithiau symudiadau da yn cael eu lleihau. Dylai'r RTP hefyd nodi mesurau ar gyfer lleihau effaith amgylcheddol danfoniadau lleol.

5.8 Croesfannau'r Feni

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

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

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

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

- **Gwytnwch** - Mae gwir broblemau a phroblemau canfyddadwy gwytnwch gyda'r croesfannau yn cael effaith negyddol ar apêl Ynys Môn ar gyfer buddsoddiad economaidd. Mae cau Pont Britannia yn arwain at ganlyniadau mwy sylweddol na chau unman arall ar y rhwydwaith ffyrdd strategol.

- **Gwyntoedd cryfion** - Mae Pont Britannia yn agored i wyntoedd cryfion. Ar rai cyflymderau gwynt, mae Pont Britannia yn cael ei chau i gerbydau uchel a chynghorir cyflymderau gyrru is.
- **Gwrthdrawiadau a digwyddiadau** - Mae yna nifer uchel o wrthdrawiadau ar Bont Britannia. Gall digwyddiadau o'r fath arwain at gyfyngiadau neu gau'r bont.
- **Llif traffig** - Gall maint y traffig arwain at oedi a thagfeydd, ac felly siwrnai teithio hir, yn enwedig yn ystod tymor yr ymwelwyr yn yr haf. Gall oedi effeithio ar amseroedd ymateb cerbydau'r gwasanaethau brys.
- **Cludiant Cyhoeddus** - Nid yw cymunedau ar Ynys Môn yn cael eu gwasanaethu'n dda gan y rhwydwaith rheilffyrdd. Mae hyn yn cyfyngu'r potensial i deithio ar draws y Feni gyda rheilffordd ar gyfer gwaith, iechyd a gwasanaethau eraill. Ar hyn o bryd, mae amseroedd siwrnai yn methu cystadlu â cheir sy'n cyfyngu ar y potensial i gyflawni newid moddol. Yn gyffredinol, nid yw cludiant cyhoeddus yn darparu lefel dda o wasanaeth i groes'r Feni.
- **Teithio llesol.** Mae sawl siwrnai leol dan 5km o hyd sy'n cael ei gwneud ar hyn o bryd gyda char ond gallai fod yn addas ar gyfer teithio llesol petai llwybrau addas ar gael.

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

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



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

Beth mae hyn yn ei olygu i'r RTP?


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

5.9 Cysylltedd Digidol

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

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

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



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

6. Rolau, Cyfrifoldebau a Chyllid

6.1 Cydweithio a Chynllunio Strategol Rhanbarthol

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Rheilffyrdd


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

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

6.3 Bws Lleol

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

Mae Trafndiaeth Cymru yn cynorthwyo Llywodraeth Cymru gyda chynigion i ail-siapio'r ffordd y mae gwasanaethau bws yng Nghymru yn cael eu llywodraethu drwy fasnachfaint leol. Byddai gweithredwyr bysiau yn darparu gwasanaethau dan gontract, ar ran awdurdodau lleol. Bydd hyn yn



rhoi mwy o reolaeth i gynghorau lleol ar amserlenni, llwybrau a ffioedd bysiau, gan sicrhau eu bod yn diwallu anghenion lleol yn well.

Mae cynigion i drawsnewid y rhwydwaith gwasanaeth bws ar draws Gogledd Cymru yn cael eu datblygu gan Drafnidiaeth Cymru mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol.

6.4 Teithio Llesol

Y prif ddyletswyddau dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yw:

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

6.5 Cyfrifoldeb Awdurdodau Lleol fel yr Awdurdodau Priffyrdd

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


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

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

6.6 Cyllid

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

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



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

Mae'r ffynonellau cyllid sydd wedi bod ar gael yn draddodiadol i awdurdodau lleol wneud cais amdanynt yn cynnwys:

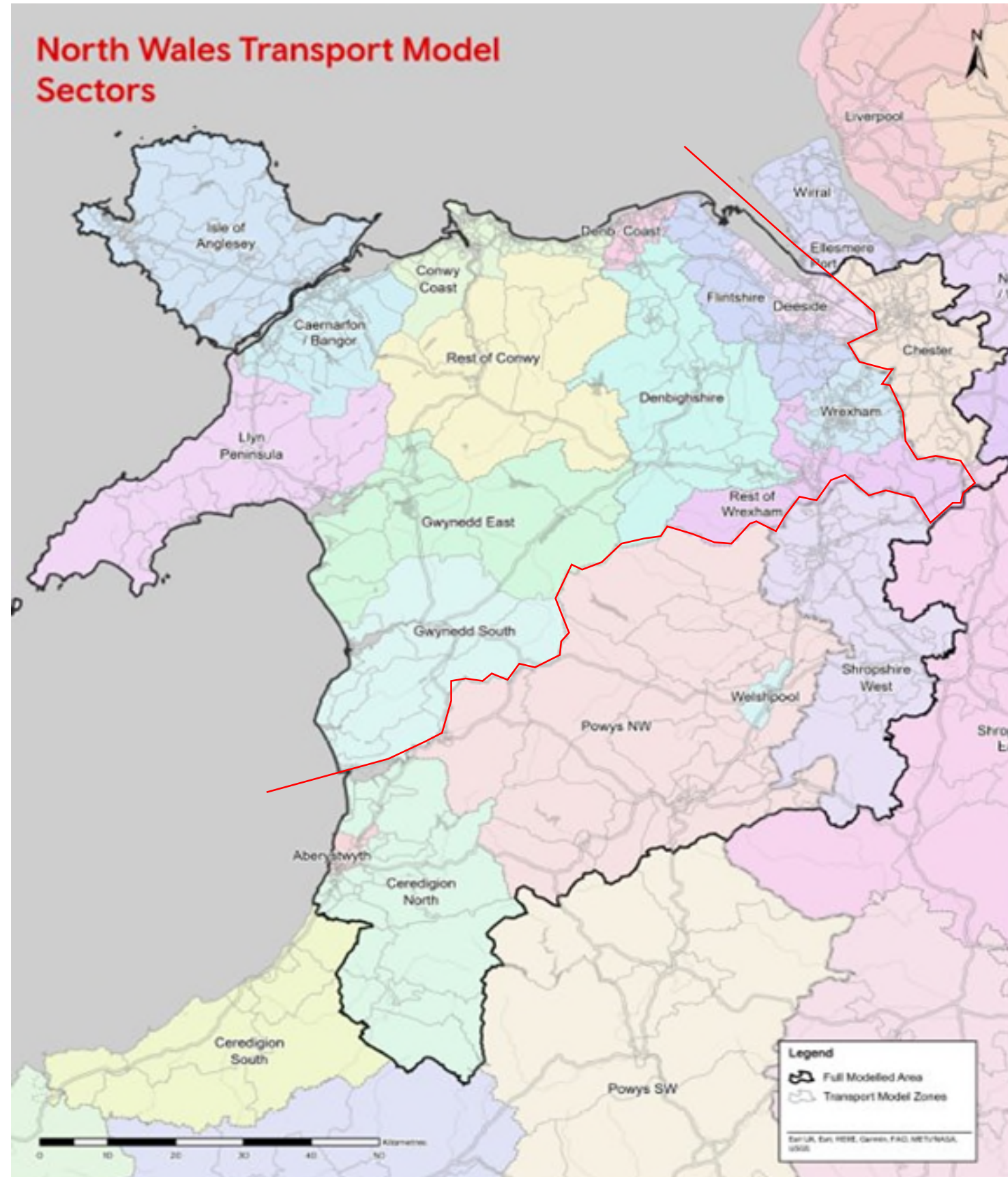
- Cronfa Trafnidiaeth Leol (Llywodraeth Cymru)
- Cronfa Teithio Llesol (Llywodraeth Cymru)
- Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel lawn (Llywodraeth Cymru)
- Proses fidio gystadleuol amrywiol gan Lywodraeth y DU sydd bellach wedi dod i ben megis y Gronfa Ffyniant Bro, Cronfa Ddatblygu Cysylltedd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



Atodiad 1: Prif Bwyntiau Llywodraeth Cymru i Ddatblygu RTP

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

Atodiad 2 - Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru - Data Sectorau a Man Cychwyn a Phen Taith



Data Man Cychwyn a Phen Taith:

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