



Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee



Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Datganiad Ôl-fabwysiadu ar gyfer yr Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)

Gorffennaf 2025



Datganiad Ôl-fabwysiadu ar gyfer yr Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)

Cynnwys

1	Cyflwyniad	3
1.1	Trosolwg	3
1.2	Diben y Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn	4
2	Sut ymgorfforwyd yr ystyriaethau amgylcheddol yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)	6
2.1	Trosolwg	6
2.2	Ystyriaeth amgylcheddol o fewn Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)	6
3	Sut y cafodd yr Arfarniad Llesiant Integredig ei ystyried yn ystod gwaith paratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)	10
3.1	Trosolwg	10
3.2	Cyfleoedd a nodwyd yn ystod asesiad Cwmpasu'r IWBA	10
3.3	Canlyniad drwy amcanion amgylcheddol yr IWBA	15
4	Sut yr ystyriwyd y sylwadau a ddaeth i law trwy'r ymgynghoriad ar y NWRTP drafft a'r adroddiad IWBA	26
4.1	Trosolwg	26
4.2	Crynodeb o'r ymgynghoriad cyhoeddus	26
5	Y rhesymau dros ddewis y NWRTP, fel y'i mabwysiadwyd, yng ngoleuni unrhyw ddewisiadau rhesymol eraill a ystyriwyd	27
6	Y mesurau a gymerir i fonitro unrhyw effeithiau amgylcheddol a llesiant arwyddocaol yn sgil gweithredu'r NWRTP	28

Tablau

Tabl 2-1: Amcanion IWBA sy'n cyfrannu at Uchelgeisiau Amgylcheddol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS)⁷

Tabl 3-1: Materion a chyfleoedd cynaliadwyedd sy'n berthnasol i'r NWRTP¹⁰

Ffigyrau

Ffigwr 1-1: Camau'r IWBA (wedi'i halinio â'r broses SEA) a datblygiad y NW RTP5

Atodiadau

1. Crynodeb o Ymatebion yr Ymgynghoriad oedd yn ymwneud â'r IWBA a'r Camau a 30
2. Crynodeb o Ymateb Ymgynghoriad CNC a'r Camau a Gymerwyd33

1 Cyflwyniad

Mae'r adroddiad hwn yn ffurfio'r Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS)¹ ar gyfer Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) i gyd-fynd â fersiwn derfynol Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP) 2025-2030. Mae'r adroddiad hwn yn bodloni gofynion mabwysiadu cynlluniau a rhaglenni Rheoliadau Asesiad Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni 2004 (Rheoliadau Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA)).

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cyhoeddi'r PAS hwn ochr yn ochr â'r NWRTP a'i IWBA ar ôl iddo gael ei fabwysiadu, yn amodol ar gymeradwyaeth Llywodraeth Cymru, fel y gall cyrff ymgynghori, a'r rhai sy'n ymwneud â'r broses ymgynghori mewn perthynas â datblygu'r NWRTP, ei ystyried. Dylid darllen y PAS hwn ynghyd â'r NWRTP, ei IWBA, ei Gynllun Cyflawni, a'i Gynllun Monitro a Gwerthuso (MaG).

1.1 Trosolwg

1.1.1 Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Mae Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 yn cynnwys darpariaeth ar gyfer creu Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CBC) a ffurfiwyd i hyrwyddo cydweithredu rhanbarthol trwy fframwaith cyson a reolir yn ddemocrataidd. Mae'n ofynnol i CBC gydymffurfio â holl ddyletswyddau cyrff cyhoeddus a chânt gyfrifoldeb statudol dros baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol² y mae'n rhaid iddynt nodi polisiau trafndiaeth i weithredu'r Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021³, yn darparu gweledigaeth hirdymor ar gyfer y 5 mlynedd nesaf. Mae Strategaeth Drafndiaeth Cymru'n nodi'r weledigaeth ar gyfer system drafndiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon yng Nghymru. Y mecanweithiau cyflawni i wireddu'r uchelgeisiau hyn yw Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2022-2027 ac ar lefel ranbarthol, y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

1.1.2 Arfarniad Llesiant Integredig

Mae Canllawiau Llywodraeth Cymru i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol⁴ yn nodi bod angen Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) ar gyfer y NWRTP, a dylai gwybodaeth ategol gynnwys asesiadau effaith statudol manylach, astudiaethau technegol, crynodebau ymgynghori ac ymgysylltu, neu wybodaeth arall a ddefnyddiwyd i lywio'r broses o ddatblygu'r NWRTP neu'r IWBA. Mae'n esbonio sut y nodir y canllawiau cyfredol ar IWBA yng nghanllawiau arfarnu trafndiaeth Cymru (WelTAG)⁵.

Mae'n ofyn cyfreithiol i awdurdodau cyfrifol ymgymryd ag Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA) o gynlluniau a rhaglenni sy'n amodol ar gael eu paratoi a/neu mabwysiadu gan awdurdod ar lefel leol, ranbarthol neu genedlaethol ac sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol, rheoleiddio neu weinyddol ac yn arwain at ddatblygiad a allai gael effeithiau amgylcheddol sylweddol.

¹ Gelwir hefyd yn Ddatganiad o Fanylion

² Mae'r CBC hefyd yn gyfrifol am baratoi Cynlluniau Datblygu Strategol

³ Llwybr Newydd: strategaeth drafndiaeth Cymru 2021 – Ar gael ar-lein yn: <https://www.gov.wales/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021>

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

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

Mae'r NW RTP yn gynllun sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol (Rheoliadau CBC⁶ yn dilyn Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021⁷) ac sy'n debygol o arwain at brosiectau a allai gael effeithiau amgylcheddol sylweddol. Felly, mae SEA yn ofyn statudol, a defnyddiwyd y broses SEA fel sail i'r IWBA oherwydd ei bod yn broses gydnabyddedig a systematig ar gyfer gwerthuso canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni.

Drwy ehangu'r broses SEA i gynnwys gofynion asesiadau eraill (fel yr eglurir uchod ac a restrir yn Adran 2.2), mae'r IWBA yn darparu un asesiad cydlynol gan ddefnyddio dull cydweithredol ar draws gwahanol agweddau cynaliadwyedd, yn hwyluso gwybodaeth a rennir ac yn nodi'r croestoriadedd rhwng y pynciau a ystyriwyd.

Mae'r dull hwn yn dileu ailadrodd diangen ac yn cydymffurfio â'r holl ofynion cyfreithiol. Mae hefyd yn galluogi asesiad trylwyr a thryloyw sy'n nodi materion a chyfleoedd datblygu cynaliadwy, y gellir eu bwydo'n ôl yn sylweddol i ddatblygiad y NW RTP.

Mae Ffigwr 11 isod yn nodi prif gamau yr IWBA fel mae yn alinio gyda datblygiad y NW RTP. Mae'r dull hwn yn dileu ailadrodd diangen ac yn cydymffurfio â'r holl ofynion cyfreithiol. Mae hefyd yn galluogi asesiad trylwyr a thryloyw sy'n nodi materion a chyfleoedd o ran datblygiad cynaliadwy, y gellir ei fwydo'n ôl yn gyson i ddatblygiad y NW RTP.

1.2 Diben y Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn

Mae Rheoliadau Asesu Amgylcheddol Cynlluniau a Rhaglenni 2004 (Rheoliadau Asesu Amgylcheddol Strategol (SEA)) yn ei gwneud yn ofynnol bod Datganiad o Fanylion (nid term diffiniedig) ar gael cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol ar ôl mabwysiadu'r cynllun. Rhaid i'r datganiad hwn ddangos:

1. Sut gafodd ystyriaethau amgylcheddol⁸ eu hymgorffori i'r NW RTP (cyfeiriwch at Adran 02);
2. Sut y cafodd yr Arfarniad Llesiant Integredig ei ystyried yn ystod gwaith paratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NW RTP) (cyfeiriwch at Adran 0);
3. Sut yr ystyriwyd y sylwadau a ddaeth i law trwy'r ymgynghoriad ar yr Adroddiad IWBA (cyfeiriwch at Adran 04);
4. Y rhesymau dros ddewis y NW RTP, fel y'i mabwysiadwyd, yng ngoleuni unrhyw ddewisiadau rhesymol eraill a ystyriwyd (cyfeiriwch at Adran 5); a
5. Y mesurau a gymerir i fonitro unrhyw effeithiau amgylcheddol a llesiant arwyddocaol yn sgil gweithredu'r NW RTP (cyfeiriwch at Adran 6).

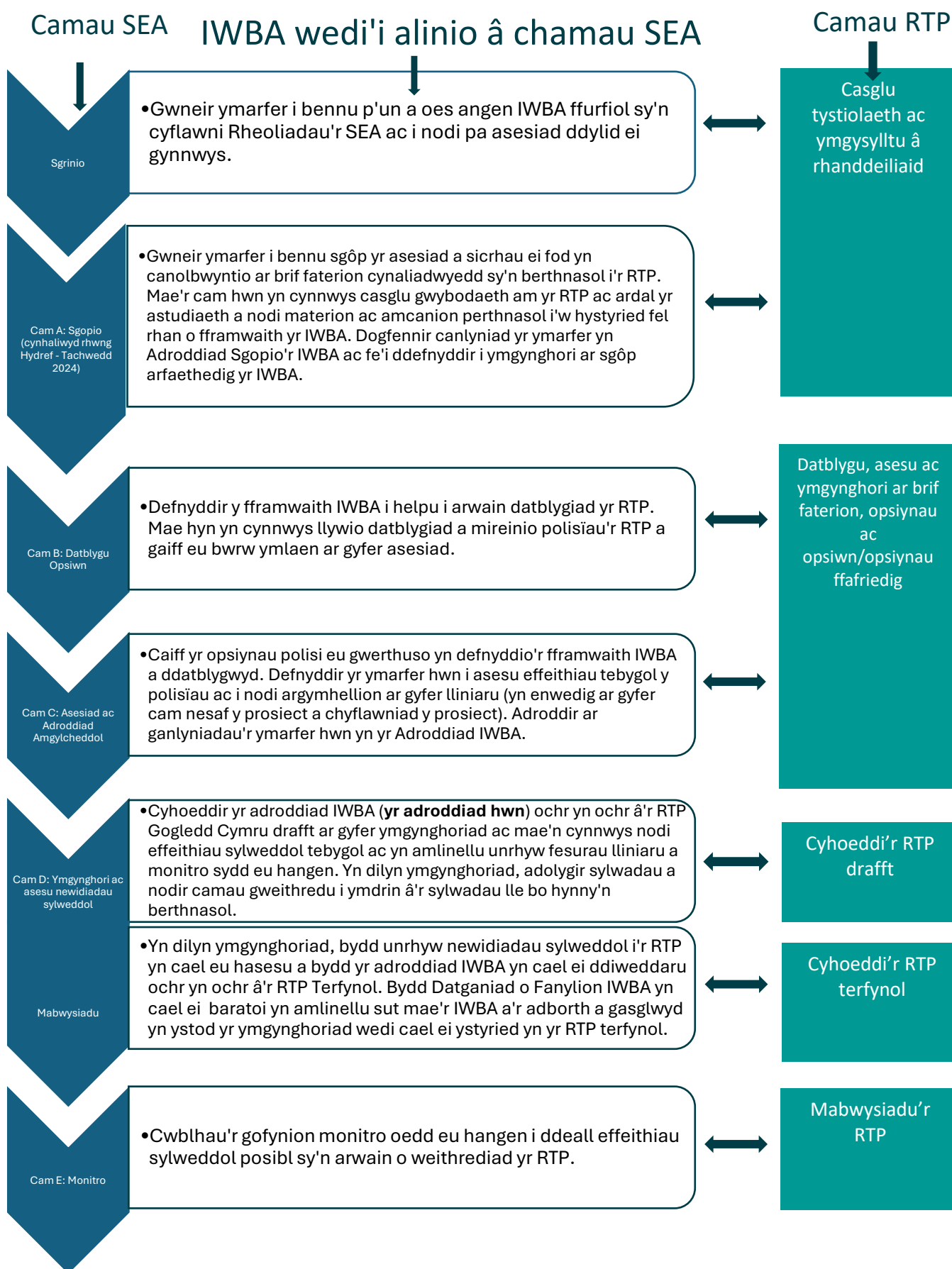
Mae'r Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn yn bodloni'r gofyn am Ddatganiad o Fanylion, ac yn cwmpasu Cam D: Ymgynghori ac asesu newidiadau sylweddol a Mabwysiadu o Ffigwr 1-1 isod.

⁶ Ymgynghoriad ar y Cyd-bwyllgorau Corfforedig: canllawiau statudol drafft, 2021. Llywodraeth Cymru. Ar gael ar-lein yn: <https://www.gov.wales/consultation-corporate-joint-committees-draft-statutory-guidance-html> [Cyrchwyd 14/05/24]

⁷ Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021. Ar gael ar-lein yn: <https://www.legislation.gov.uk/asc/2021/1/contents> [Cyrchwyd 14/05/24].

⁸ Mae'r IWBA yn dangos sut mae llesiant wedi cael ei ystyried wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae hyn yn cynnwys cyfraniad at lesiant economaidd, amgylcheddol, cymdeithasol a diwylliannol, a sut y paratowyd ar gyfer defnyddio'r pum ffordd o weithio a hyrwyddir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015. Er bod y PAS hwn yn canolbwyntio ar yr ystyriaethau amgylcheddol yn unig, mae llesiant wedi cael ei ystyried fel gofyn ehangach o fewn yr IWBA.

Ffigwr 1-1: Camau'r IWBA (wedi'i halinio â'r broses SEA) a datblygiad y NW RTP1



2 Sut ymgorfforwyd yr ystyriaethau amgylcheddol yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)

2.1 Trosolwg

Mae'r NWRTP yn cynnwys pedwar amcan SMART allweddol (Penodol, Mesuradwy, Cyraeddadwy, Perthnasol ac Amserol). Mae pedwar amcan SMART yn sefydlu targedau ac yn helpu i sicrhau cysondeb rhwng blaenoriaethau a nodau llesiant yr RTP a Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, fel sy'n ofynnol gan Ganllawiau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Llywodraeth Cymru. Maent yn hyrwyddo ystyriaethau amgylcheddol trwy uchelgeisiau i leihau'r angen i deithio, annog newid moddol i drafnidiaeth gynaliadwy, a galluogi datgarboneiddio. Maent wedi hysbysu ac arwain y NWRTP a'i IWBA.

Amcanion SMART Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

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

2.2 Ystyriaeth amgylcheddol o fewn Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)

Mae'r IWBA yn dangos sut mae llesiant wedi cael ei ystyried wrth ddatblygu'r NWRTP, yn cynnwys cyfraniad at lesiant economaidd, amgylcheddol, cymdeithasol a diwylliannol, a sut y paratowyd ar gyfer defnyddio'r pum ffordd o weithio a hyrwyddir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae hefyd yn cynnwys asesiadau effaith, gan ystyried, er enghraifft, sut y mae'r Cynllun wedi ystyried a chyfrannu at ddeilliannau ansawdd iechyd ac amgylcheddol ehangach.

Mae'r IWBA yn bennaf yn ansoddol ei natur. Er bod y NWRTP yn canolbwyntio ar drafnidiaeth, mae ganddo'r potensial i gefnogi targedau ehangach ac mae ganddo fuddion pellgyrhaeddol gan gynnwys cynyddu gweithgarwch corfforol y boblogaeth, creu cynefinoedd, gwella tegwch mynediad at addysg a chyflogaeth, ysgogi gweithgaredd economaidd a hybu twristiaeth. Un o brif swyddogaethau'r IWBA felly yw dal y manteision ehangach hyn a'u hintegreiddio i ddatblygiad y NWRTP.

Er mwyn dileu ailadrodd diangen a sicrhau cydymffurfiaeth â'r holl ofynion cyfreithiol, mae'r IWBA yn darparu asesiad sengl, cydlynol trwy ddull cydweithredol ar draws gwahanol agweddau ar gynaliadwyedd. Mae'r broses SEA estynedig (fel y rhestrir isod) wedi'i mabwysiadu fel sylfaen ar gyfer yr IWBA, gan ei fod yn ddull cydnabyddedig a systematig ar gyfer gwerthuso canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni.

Lle bo angen, gellir defnyddio IWBA i ddangos sut mae'r gofynion deddfwriaethol isod yn cael eu bodloni:

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

Gellir defnyddio IWBA hefyd i ymgorffori gofynion anneddfwriaethol asesiadau sy'n ymwneud â:

- Prawfesur gwledig
- Effeithiau iechyd
- Newid hinsawdd

Mae 12 amcan IWBA wedi'u nodi sy'n cynnwys ystyriaethau o faterion amgylcheddol a amlinellir yn rheoliadau'r SEA ar gyfer asesu effeithiau posib y NWRTP ac i osod datblygu cynaliadwy yng nghanol y broses gwneud penderfyniadau. Mae'r asesiadau statudol ac anstatudol (fel y rhestrir uchod) wedi'u hymgorffori yn adroddiad IWBA.

Mae amcanion IWBA yn hyrwyddo ystyriaethau llesiant a datblygu cynaliadwy wrth gyflawni polisiau NWRTP. Mae amcanion IWBA wedi'u rhestru yn Nhabl 2-1 isod. Maent yn rhychwantu ystod eang o ystyriaethau amgylcheddol, o iechyd, bioamrywiaeth, tirwedd, treftadaeth ddiwylliannol, dŵr, carbon, ansawdd aer, sŵn, deunyddiau a gwastraff. Bydd yr amcanion hyn yn llywio cyflawni polisiau NWRTP.

Tabl 2-1: Amcanion IWBA sy'n cyfrannu at Uchelgeisiau Amgylcheddol Strategaeth Drafndiaeth Cymru (WTS)21

Cyf.	Amcanion Fframwaith IWBA
1	Cefnogi cyflawniad tai a gwasanaethau lleol i gwrdd ag anghenion cymunedau lleol
2	Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol
3	Gwella iechyd a lles y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas â iechyd corfforol a meddyliol
4	Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.
5	Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol
6	Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg
7	Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.
8	Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafndiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch yr isadeiledd trafndiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd
9	Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol
10	Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol
11	Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai
12	Creu system drafndiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth

2.2.1 Asesiadau Effaith

Gall trafndiaeth gael effaith ar ddefnydd tir a allai arwain at effeithiau ar gynefinoedd gwarchodedig. Am y rheswm hwn, rhoddir ystyriaeth i sut y gallai'r NW RTP effeithio ar gynefinoedd naturiol ac ecosystemau. Mae ymarfer sgrinio ARhC ar wahân wedi'i gynnal (Atodiad C o adroddiad IWBA). Mae casgliadau'r ymarfer sgrinio ARhC wedi llywio'r NW RTP.

Yn ogystal â'r ymarfer sgrinio ARhC, paratowyd adroddiad Cwmpasu IWBA, yn nodi cwmpas sut y byddai pob un o'r asesiadau yn cael eu cofnodi o fewn proses integredig, cyd-destun yr asesiadau a'r NW RTP, sefydlu'r waelodlin, adolygu'r cynlluniau, y rhaglenni a'r amcanion cynaliadwyedd allweddol sy'n berthnasol i'r NW RTP, a nodi'r amcanion gwerthuso ar gyfer y fframwaith gwerthuso. Cyflwynwyd yr Adroddiad Cwmpasu Asesiad Effaith ar gyfer ymgynghori ag Ymgynghoreion Statudol (Cadw a Chyfoeth Naturiol Cymru) yn ogystal â'i rannu â Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol Gogledd Cymru am unrhyw sylwadau rhwng 15 Hydref 2024 ac 19 Tachwedd 2024. Mae barn cwmpasu'r ymgynghoreion statudol fel a ganlyn:

- Cadarnhaodd Cadw fod Treftadaeth Ddiwylliannol wedi'i chynnwys yn briodol yn yr adroddiad cwmpasu. Fe wnaethant hefyd anfon papur Cadw ar yr Amgylchedd Hanesyddol a Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol i'r tîm asesu. Yn unol â hynny, mae'r fframwaith arfarnu wedi'i fireinio i gynnwys y ffactorau a argymhellir i'w hystyried yn yr asesiad.
- Ni ddarparwyd unrhyw farn gan CNC.

Nodwyd y prif faterion amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd sy'n berthnasol i'r NW RTP yn ystod y cam Cwmpasu gan ddefnyddio gwybodaeth a gasglwyd o'r adolygiad o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd perthnasol, yr adolygiad gwaelodlin, a'r ddealltwriaeth bresennol o gwmpas cyffredinol y NW RTP.



Mae'r tueddiadau amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol sy'n cael eu rhagweld (gan dybio na fydd y NWRTP yn cael ei weithredu), wedi cael eu pennu drwy ddadansoddi'r cynlluniau, rhaglenni ac amcanion cynaliadwyedd presennol, ar y cyd â data gwaelodlin presennol a phatrymau hanesyddol. Bydd y tueddiadau hyn yn gwasanaethu fel 'gwaelodlin i'r dyfodol' a bydd y NWRTP yn cael ei werthuso yn eu herbyn.

Yn ogystal, mae'r cyfleoedd i'r NWRTP wneud cyfraniad positif i gynaliadwyedd wedi cael eu hadnabod. Bydd y problemau a'r cyfleoedd hyn yn gwasanaethu fel canllaw i ddatblygu'r NWRTP, gan sicrhau bod yr effeithiau negyddol yn cael eu cadw i'r lleiafswm a bod y cyfleoedd i wneud y mwyaf o'r buddion yn cael eu hintegreiddio i'r cynllun. O ystyried natur strategol y NWRTP, mae'r cyfleoedd a'r problemau sydd wedi'u nodi yn rhai lefel uchel ar hyn o bryd. Fodd bynnag, maent eisoes yn adlewyrchu'r buddion ehangach y gellir eu cyflawni drwy gydweithio ar draws sectorau ac awdurdodaethau.

Nid oes unrhyw rai o'r pynciau IWBA wedi'u sgopio allan o'r asesiad. Mae hyn oherwydd bod gan gynllunio trafnidiaeth amrediad eang o effeithiau arwyddocaol tebygol, ar draws pob pwnc. Yn ogystal, yn sgil y dull asesu integredig, sy'n cynnwys asesiadau statudol penodol, nid yw'n ddichonadwy sgopio pynciau penodol allan.

Cyhoeddwyd NWRTP drafft ac adroddiad IWBA cysylltiedig rhwng 20 Ionawr 2025 ac 14 Ebrill 2025 ar gyfer ymgynghoriad, yn unol â rheoliadau'r SEA. Anfonwyd copïau at CNC a Cadw fel ymgynghoreion statudol ochr yn ochr â rhanddeiliaid eraill fel rhan o ymgynghoriad cyhoeddus. Yn benodol, mae'r IWBA drafft wedi:

- Nodi, disgrifio a gwerthuso effeithiau amgylcheddol gweithredu'r Cynllun;
- Nodi camau gweithredu i osgoi, lleihau neu unioni unrhyw effeithiau andwyol mor llawn â phosib;
- Darparu cyfle cynnar ac effeithiol i gymryd rhan trwy ymgynghoriad wrth baratoi'r Cynllun;
- Cynnig mesurau i fonitro a gwerthuso effeithiau amgylcheddol gweithrediad y cynllun.

Denodd yr ymarfer ymgynghori ymateb gan CNC, ond ni chynigiodd Cadw sylwadau pellach yn dilyn yr ymarfer ymgynghori cwmpasu. Gwnaeth rhanddeiliaid eraill ac aelodau o'r cyhoedd sylwadau ar y cynlluniau drafft hefyd, gan gynnwys yr IWBA.

Mae'r broses ymgynghori, yr ymatebion, a sut maent wedi'u hystyried, wedi'u nodi yn yr Adroddiad Ymgynghori. Dylid darllen y ddogfen honno ochr yn ochr â'r Datganiad Ôl-fabwysiadu hwn i gael rhagor o wybodaeth a manylion am yr ymgynghoriad a'r adborth.

Ar ôl ymgynghori, mae adroddiad yr IWBA wedi'i adolygu, gan ystyried yr ymatebion a dderbyniwyd i'r ymgynghoriad a bydd yn cael ei gyhoeddi ochr yn ochr â'r NWRTP terfynol a'r Datganiad Ôl-fabwysiadu hwn yn dilyn cymeradwyaeth Llywodraeth Cymru.

3 Sut y cafodd yr Arfarniad Llesiant Integredig ei ystyried yn ystod gwaith paratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru (NWRTP)

3.1 Trosolwg

Mae'r IWBA a'r NWRTP wedi bod yn rhedeg yn gyfochrog, gan alluogi integreiddio argymhellion IWBA o ddechrau datblygiad y NWRTP. Mae'r IWBA yn ansoddol ei natur ac mae wedi cefnogi'r gwaith o baratoi'r NWRTP yn gyson ym mhob cam. Mae Adrannau 3.2 a 3.3 isod yn disgrifio sut mae cyfleoedd a nodwyd yn ystod Asesiad Cwmpasu IWBA wedi'u hymgorffori yn y NWRTP.

3.2 Cyfleoedd a nodwyd yn ystod asesiad Cwmpasu'r IWBA

Mae'r cyfleoedd i'r NWRTP wneud cyfraniad positif i ystyriaethau cynaliadwy wedi cael eu hadnabod. Bydd y problemau a'r cyfleoedd hyn yn gwasanaethu fel canllaw i ddatblygu'r NWRTP, gan sicrhau bod yr effeithiau negyddol yn cael eu cadw i'r lleiafswm a bod y cyfleoedd i wneud y mwyaf o'r buddion yn cael eu hintegreiddio i'r NWRTP. O ystyried natur strategol y NWRTP, mae'r cyfleoedd a'r problemau sydd wedi'u nodi yn rhai lefel uchel ar hyn o bryd. Fodd bynnag, maent eisoes yn adlewyrchu'r buddion ehangach y gellir eu cyflawni drwy gydweithio ar draws sectorau ac awdurdodaethau.

Mae'r adran hon yn crynhoi'r materion cynaliadwyedd a'r cyfleoedd a nodwyd yn ystod y cyfnod Sgrinio a Cwmpasu (cyfeiriwch at Ffigwr 11 am ddisgrifiad llawn o'r camau). Mae'r materion a'r cyfleoedd cynaliadwyedd manwl wedi'u cofnodi yn adroddiad IWBA. Wrth gynnal asesiad cwmpasu IWBA, nodwyd y cyfleoedd lliniaru a gwella cynaliadwyedd, ac fe'u cofnodir yn Nhabl 3-1.

Tabl 3-1: Materion a chyfleoedd cynaliadwyedd sy'n berthnasol i'r NWRTP3

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Poblogaeth (cymunedau)	- Gallai lleihau maint y boblogaeth rhanbarthol effeithio ar effeithiolrwydd neu hyfywedd ariannol rhai o opsiynau'r NWRTP. - Mae poblogaeth sy'n heneiddio yng Ngogledd Cymru fydd yn effeithio ar anghenion trafndiaeth, megis patrymau teithio a chymudo. - Mae llai o amrywiaeth o ethnigrwydd, crefydd, ieithoedd a phoblogaethau LHBTQ+ na'r cyfartaledd, bydd angen i'r NWRTP sicrhau ei fod yn darparu ar gyfer y grwpiau hyn. - Mae lefel prentisiaeth uchel a chyflawniad addysgiadol pur gryf ledled y rhanbarth, felly mae angen i'r NWRTP sicrhau bod anghenion teithio pobl ifanc yn cael eu cynnwys yn briodol. - Ar hyn o bryd, mae diffyg cysylltedd gwledig.	- Helpu i leihau pa mor ynysig y mae cymunedau gwledig drwy ddarparu cysylltiadau trafndiaeth priodol i gysylltu cymunedau mwy ynysig, gyda'i gilydd ac i hybiau a gwasanaethau trefol. - Datblygu ac integreiddio system trafndiaeth effeithlon, sy'n cwrdd ag anghenion pob dinesydd, hyrwyddo cyfleoedd cyfartal, a chefnogi'r newidiadau i'r boblogaeth sy'n cael eu rhagweld. - Datblygu mentrau trafndiaeth sy'n cefnogi creu cymunedau diogel, cynaliadwy, cytbwys a chydlynol. - Darparu gwasanaethau trafndiaeth sy'n cefnogi newidiadau mewn ffyrdd o fyw a phatrymau teithio mewn cymdeithas ar ôl y pandemig. - Creu opsiynau trafndiaeth mwy cynhwysol sydd hefyd yn darparu mynediad mwy cyfartal at wasanaethau a llefydd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NW RTP	Cyfleoedd NW RTP a nodwyd
Iechyd pobl	• Angen cynyddol i ddatblygu gwasanaethau trafndiaeth i gefnogi poblogaeth sy'n heneiddio. • Mae angen ystyried sut mae argaeledd trafndiaeth yn effeithio ar iechyd meddwl. • Gall cynnydd mewn traffig gael effaith andwyol ar iechyd corfforol a meddyliol a llesiant trigolion. Gall hyn fod yn sgil datgysylltedd, materion ansawdd aer a llai o dawelwch (sŵn). • Mae anghyfartaledd iechyd yn amlwg drwy'r rhanbarth ac fe allai hyn gael ei waethygu o ganlyniad i opsiynau trafndiaeth gwael (yn enwedig i bobl sy'n profi anfantais cymdeithasol-economaidd).	• Gwella cysylltedd cymunedau a gwasanaethau iechyd allweddol i leihau unigedd ac ynysigrwydd; gwella diogelwch traffig. • Creu cludiant cyhoeddus mwy hygyrch a darparu mwynderau cyhoeddus (megis meinciau a llochesi cyhoeddus). • Cynnwys mesurau hybu iechyd megis rhai sy'n hyrwyddo gweithgarwch corfforol (e.e. teithio llesol, isadeiledd cerdded a beicio) a chydlyniant cymdeithasol (e.e. gwell mynediad at wasanaethau a chyfleusterau cymunedol). • Cyfleoedd i wella'r rhwydwaith cludiant a'r isadeiledd ar gyfer y boblogaeth sydd â nam corfforol / colled synhwyrdd, niwroamrywiaeth ac anghenion anabledd (dyluniad cynhwysol). • Mae cyfle i'r NW RTP ymdrin â'r anafanteision cymdeithasol-economaidd (gan gynnwys materion diweithdra, llai o gyrhaeddiad addysgiadol, ansicrwydd tai ac ansicrwydd ariannol) drwy hyrwyddo cyflwyno rhwydwaith ac isadeiledd trafndiaeth cynhwysol, cost effeithiol a chynaliadwy sy'n cysylltu cyfleoedd cyflogaeth i ardaloedd gydag amddifadedd uchel i hyrwyddo gwell iechyd meddyliol a chorfforol.
Bioamrywiaeth	• Mae safleoedd dynodedig sy'n bresennol drwy'r dalgylch a allai gael eu heffeithio gan leoliad ymyraethau, gan gynnwys drwy golli cynefin a diraddio. • Gallai cynefinoedd a rhywogaethau gwarchodedig ac wedi'u blaenoriaethu gael eu heffeithio gan leoliad ymyraethau, yn cynnwys drwy newidiadau i gynefinoedd a tharfu.	• Gallai'r ymyraethau sydd wedi'u hadeiladu ymgorffori mesurau i adfer, adennill, ailgysylltu a gwella cynefinoedd presennol i helpu i leihau colled bioamrywiaeth a darnio cynefinoedd ymhellach a chyflawni budd net i Fioamrywiaeth. • Mae cyfle i ddefnyddio dull cyfalaf naturiol i helpu i hysbysu datblygiad ymyraethau. • Gallai'r ymyraethau sydd wedi'u hadeiladu gyfrannu at greu cynefinoedd sy'n fwy gwydn rhag newid hinsawdd.
Defnydd tir a thirwedd	• Bydd angen i unrhyw ymyrraeth yn ardal yr astudiaeth fod yn ymwybodol o gymeriad a dynodiadau'r dirwedd, megis Parc Cenedlaethol Eryri, AHNE Môn, AHNE Llŷn, AHNE Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy, i leihau unrhyw effaith andwyol.	• Gall dyluniad sympathetig sy'n cael ei arwain gan y gymuned gynnig cyfle i wella'r dirwedd ymhellach a chymeriad gwahanol ardaloedd a newid y ffordd mae cymunedau yn rhyngweithio â nhw. • Lleihau effaith negyddol traffig ar osodiad dynodiadau tirwedd drwy gynnwys mesurau i wella cludiant cyhoeddus ac isadeiledd teithio llesol i gael mynediad at asedau allweddol megis Parc Cenedlaethol Eryri. • Gwella mynediad i'r dirwedd wledig drwy rwydweithiau teithio llesol; rhwydwaith beicio/Hawliau Tramwy a chludiant cyhoeddus. • Gwarchod a chadw adnoddau pridd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Treftadaeth ddiwylliannol	- Potensial i asedau treftadaeth ddiwylliannol gael eu heffeithio'n uniongyrchol ac anuniongyrchol gan newidiadau ffisegol i'r amgylchedd adeiledig. Mae hyn yn cynnwys effeithiau andwyol posib ar osodiad yr asedau treftadaeth yn sgil newidiadau yng nghyfaint a chyfansoddiad y traffig sy'n cael ei brofi yn eu hardal leol. - Cyfran uchel o siaradwyr Cymraeg a hunaniaeth ddiwylliannol gref.	- Gwella agweddau dwyieithog y NWRTP a'i gynigion. - Cysylltu cymunedau sy'n siarad Cymraeg, cryfhau'r synnwyr o berthyn diwylliannol a'r cysylltiadau ieithyddol yn y rhanbarth. - Gwella ac integreiddio'r rhwydwaith ledled y rhanbarth a gwella ei wytnwch ar gyfer y dyfodol fel bod mynediad gwell a mwy cynhwysol at safleoedd diwylliannol arwyddocaol. - Annog cadwraeth a gwella'r amgylchedd hanesyddol, gan gynnwys gosodiad asedau treftadaeth. - Osgoi gwaith fyddai'n addasu cymeriad neu oroesiad ffisegol asedau treftadaeth (yn cynnwys archeoleg).
Amodau'r ddaear (priddoedd a daeareg)	Peryglon daearegol, megis erydiad arfordirol, cael y potensial i amharu ar yr isadeiledd trafndiaeth a'i ddifrodi.	Gwarchod a gwella ansawdd a swm yr adnoddau dŵr daear.
Yr amgylchedd dŵr	- Gallai'r ymyraethau sy'n gysylltiedig â'r NWRTP gyfrannu at y dirywiad yn statws WFD cyrff dŵr (gan gynnwys dŵr daear), megis drwy newidiadau i'r isadeiledd adeiledig a draenio o'r rhwydwaith trafndiaeth. - Gallai'r isadeiledd trafndiaeth gael ei effeithio'n andwyol gan lifogydd (afonol, dŵr daear ac arfordirol) ac erydiad arfordirol.	- Dylid ystyried cyfleoedd i gwrdd â'r amcanion ar gyfer ardaloedd gwarchodedig a chyflawni statws cyffredinol dda Y Gyfarwydded Fframwaith Dŵr (WFD) ar gyfer dŵr wyneb a dŵr daear, gan gynnwys lliniaru yn erbyn effeithiau andwyol y sector trafndiaeth. Dylai hyn alinio â'r mesurau lleol a amlinellir yn y Cynlluniau Rheoli Basn Afon a chrynodeb dalgylch y dalgylchoedd cyfle yn ardal yr astudiaeth (h.y. Ynys Môn, Conwy, Clwyd a Dyfrdwy). - Lle bo modd, dylai'r NWRTP geisio gweithredu mesurau i adfer a gweithio â phrosesau naturiol i uchafu'r buddion a'r deilliannau amgylcheddol dŵr ehangach.
Ffactorau hinsawdd	- Mae newid hinsawdd yn y dyfodol yn debygol o gynyddu difrifoldeb ac amllder digwyddiadau tywydd eithafol gan gynnwys llifogydd a sychder ac achosi hafau poethach a gaeafau gwlypach. Mae gan hyn y potensial i effeithio'n andwyol ar isadeiledd trafndiaeth a tharfu ar deithio. - Mae newidiadau yn yr hinsawdd yn debygol o effeithio ar y dewisiadau teithio y mae pobl yn eu gwneud. Er enghraifft, gall gaeafau gwlypach atal pobl rhag dewis opsiynau cludiant cyhoeddus os nad oes lloches ar gael i aros neu os yw'r gwasanaethau'n annibynadwy.	- Cyfle i leihau allyriadau o drafndiaeth drwy weithredu atebion carbon isel neu ddi-garbon gan gynnwys lleihau teithiau ceir, pontio i fflyd dim allyriadau a chreu rhwydweithiau trafndiaeth gwydn ac effeithlon. - Ymgorffori mesurau i sicrhau bod y rhwydwaith trafndiaeth yn gallu gwrthsefyll effeithiau newid hinsawdd yn y dyfodol.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NWRTP	Cyfleoedd NWRTP a nodwyd
Ansawdd aer	- Ar y cyfan mae ansawdd aer yn dda ac nid yw'n broblem fawr yn ardal NWRTP o ystyried ei fod yn wledig ei natur yn bennaf. - Gall hyrwyddo trosglwyddiad i gerbydau trydan gefnogi gostyngiadau mewn llygredd aer sy'n gysylltiedig â charbon deuocsid, carbon monocsid ac ocsidau nitraidd (fel NO₂). Fodd bynnag, mae cerbydau trydan yn dal i ryddhau llygredd mater gronynnol (PM₁₀ a PM_{2.5}) sy'n gysylltiedig â theiars a brêcs yn gwisgo. - Mae perygl y gallai datblygiadau newydd yn yr ardal (fel Porthladd Rhydd Ynys Môn ac Ardal Fuddsoddi Wrecsam) gynyddu nifer y cludo nwyddau sy'n teithio yn yr ardal, gan arwain at gynyddu llygredd aer a gwaethygu ansawdd aer lleol.	- Er mwyn cael yr effaith fwyaf ar ansawdd aer, dylai ymyriadau ganolbwyntio ar leihau nifer y cerbydau ar y ffordd drwy gefnogi'r newid i deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus lle bynnag y bo modd. - Gall creu cysylltiadau teithio llesol sydd wedi'u gwahanu'n ddigonol oddi wrth draffig ffyrdd helpu i leihau faint o lygredd y mae cerddwyr a beicwyr yn agored iddo ac yn cynyddu'r nifer sy'n manteisio ar deithio llesol drwy greu opsiynau teithio llesol diogel. - Dylai'r NWRTP gynnwys mentrau trafndiaeth perthnasol ar gyfer busnesau (e.e. hyrwyddo cludo nwyddau ar y rheilffordd, a beiciau e-cargo ar gyfer busnesau bach mewn prif drefi) i sicrhau nad yw iechyd cymunedau a chynefinoedd lleol yn cael eu heffeithio'n niweidiol.
Sŵn	- Mae llygredd sŵn sy'n gysylltiedig â ffyrdd yn bryder allweddol yn ardal NWRTP, yn enwedig ar hyd prif lwybrau fel yr A55. - Mae perygl y gallai datblygiadau newydd yn yr ardal (fel Porthladd Rhydd Ynys Môn ac Ardal Fuddsoddi Wrecsam) gynyddu nifer y cludo nwyddau sy'n teithio yn yr ardal, gan arwain at gynyddu llygredd sŵn ac effaith ar drigolion lleol.	- Mae gan y NWRTP gyfle i leihau llygredd sŵn sy'n cael ei brofi gan gymunedau lleol drwy leihau nifer y cerbydau ar y ffyrdd (drwy hyrwyddo'r trosglwyddiad i ddefnyddio cludiant cyhoeddus a theithio llesol) a chefnogi'r trosglwyddiad i gerbydau trydan. - Dylai'r NWRTP gynnwys mentrau trafndiaeth perthnasol (e.e. hyrwyddo cludo nwyddau ar y rheilffordd), i sicrhau nad yw iechyd cymunedau a chynefinoedd lleol yn cael eu heffeithio'n niweidiol. - Gall lleihau sŵn traffig ffordd (a sicrhau nad yw hyn yn cynyddu) o gwmpas Parc Cenedlaethol Eryri helpu i gynnal a gwella tawelwch yr ardal a chefnogi iechyd a llesiant defnyddwyr. - Dylai'r NWRTP alinio â Chynllun Seinwedd Cymru lle bo modd.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NW RTP	Cyfleoedd NW RTP a nodwyd
Isadeiledd	- Efallai y bydd angen darparu dros 1,000 o dai yng Ngogledd Cymru bob blwyddyn i gwrdd â'r galw am dai. - Mae cyfraddau adeiladu tai yn amrywio ledled y gogledd, gyda'r cyfraddau cwblhau uchaf yn Sir Ddinbych, Conwy ac Ynys Môn, a'r isaf yng Ngwynedd. - Mae isadeiledd hydrogen yn y dyfodol, gan gynnwys canolfannau cynhyrchu a rhwydweithiau trawsyriant, wedi'u cynllunio ar gyfer Gogledd Cymru fydd yn cysylltu â Gogledd-orllewin Lloegr. - Mae dau leoliad yng Ngogledd Cymru wedi cael eu hadnabod ar gyfer datblygiadau ynni gwynt ar y tir ar raddfa fawr. - Mae Gogledd Cymru yn cynnig amrywiaeth o sefydliadau addysg uwch ac addysg bellach, gan gynnwys Prifysgol Bangor.	- Mae Porthladd Caergybi yn chwarae rhan hanfodol yn symudiad rhyngwladol mewnforiadau ac allforiadau ac fel porthladd mordeithiau a dylai'r NW RTP gynnwys ymyraethau priodol i gefnogi'r ased hwn. - Gwella cysylltedd cludiant cyhoeddus y sefydliadau addysg uwch a phellach, cyfleusterau iechyd, ac isadeiledd cyhoeddus arall (e.e. llyfrgelloedd, cyfleusterau cymdeithasol, crefyddol a hamdden), i gymunedau lleol a rhanbarthol.
Cludiant	- Mae rhannau gwledig o ogledd Cymru sy'n fwy dibynnol ar ddefnyddio cerbydau preifat ac mae yno lai o gyfle i elwa o ddulliau eraill o gludiant cyhoeddus a mentrau teithio llesol. - Mae cyfran fach iawn o bobl yng Ngogledd Cymru yn byw yn agos at orsafoedd rheilffordd sydd â gwasanaethau cyson. - Mae gwasanaethau cludo nwyddau cyfyngedig ar y rhwydwaith rheilffyrdd. - Mae digwyddiadau ar y pontydd dros y Fenai i Ynys Môn yn cael effaith andwyol ar gysylltedd, dibynadwyedd teithiau ac amseroedd croesi. - Pellteroedd hir at wasanaethau allweddol, gan arwain at gyfraddau uchel o berchnogaeth car a lefelau isel o gerdded a beicio. - Ar hyn o bryd, ychydig o ddarpariaeth sydd yng Ngogledd Cymru i weithredwyr cludo nwyddau ar y ffyrdd sy'n ceisio newid i danwydd glanach. - Mae parcio cerbydau yn fater dadleuol mewn mannau prydferth allweddol gan gynnwys ym Mharc Cenedlaethol Eryri.	- Er mwyn gwella gwasanaethau rheilffyrdd, y prif flaenoriaethau ar gyfer gwelliannau yw Llinell y Gororau, cynyddu capasiti yng Ngorsaf Caer, a lefelau gwasanaeth uwch ar Brif Reilffordd Gogledd Cymru. Dylid ystyried pwysigrwydd cysylltiadau â chanolfannau allweddol megis Llundain, Caerdydd, Manceinion (gan gynnwys y maes awyr), Lerpwl, Crewe, a Warrington (ar gyfer Northern Powerhouse Rail). Hefyd, dylid ystyried cysylltiadau teithio cynaliadwy i gyfleusterau cyfnewidfa mewn gorsafoedd rheilffordd. - Dylanwadu ar wasanaethau bysiau fel bod amserlenni, llwybrau a phrisiau yn diwallu anghenion a galw lleol yn well. - Cefnogi mentrau i ddatgarboneiddio'r rhwydweithiau cludo nwyddau a logisteg yng Ngogledd Cymru, e.e. drwy gynyddu cyfran y cludo nwyddau a gludir ar Brif Linell Gogledd Cymru. - Gall y NWTP helpu i weithredu mesurau i gynyddu'r ddarpariaeth a'r defnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. - Isadeiledd trafndiaeth wedi'i gynllunio ar gyfer y dyfodol. - Dylai'r NWTP gynnwys ymyraethau i gefnogi a gwella cysylltiadau cludiant cyhoeddus â Chaer gan fod hwn yn borth pwysig i Ogledd Cymru ac yn gyswllt allweddol ar gyfer economi gogledd-ddwyrain Cymru. - Gwelliannau i dtrafnidiaeth gyhoeddus a mynediad at deithio llesol i atyniadau i dwristiaid.

Pwnc IWBA	Materion sy'n berthnasol i'r NW RTP	Cyfleoedd NW RTP a nodwyd
Adnoddau a gwastraff	Mae cronfeydd mwynau i'w cael yng Nghymru eisoes, ond bydd rhai ardaloedd yn profi diffygion yn y deunydd sydd ar gael yn y dyfodol oni bai bod dyraniadau newydd yn cael eu hadnabod. Dylai isadeiledd adeiledig sy'n ofynnol fel rhan o'r NW RTP ddarparu adnoddau mor lleol â phosibl i leihau allyriadau, cludo nwyddau a chefnogi'r economi leol.	- Dylai'r NW RTP ymgorffori egwyddorion economi gylchol. Mae hyn yn cynnwys lleihau'r angen i adeiladu isadeiledd yn y lle cyntaf, ailddefnyddio deunyddiau wedi'u hailgylchu a lleihau'r defnydd o ddeunyddiau crai. - Gwella effeithiolrwydd ynni ar draws y rhwydwaith trafnidiaeth.

3.3 Canlyniad drwy amcanion amgylcheddol yr IWBA

Roedd y cyfleoedd a nodwyd yn ystod y cam Sgrinio a Chwmpasu yn llywio'r NW RTP. Nododd yr IWBA effeithiau cadarnhaol sylweddol cyffredinol polisiâu NW RTP yn erbyn pob un o amcanion yr IWBA. Cyflwynir crynodeb o'r canlyniadau isod.

Ar ben hynny, dogfennodd IWBA drafft a oedd ar gael ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus ochr yn ochr â'r NW RTP drafft effeithiau buddiol ac andwyol posib amcan, blaenoriaethau a mesurau arfaethedig y cynllun a'r cyfleoedd lliniaru a gwella a nodwyd.

Amcan 1: Cefnogi cyflawniad tai a gwasanaethau lleol i gwrdd ag anghenion cymunedau lleol

Mae polisiâu sy'n ymwneud â galluogi newidiadau i ymddygiad teithio (CB1-CB15) yn pwysleisio gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol, sy'n hanfodol ar gyfer gwella mynediad i safleoedd cyflogaeth a gwasanaethau hanfodol megis gofal iechyd, addysg a chyfnwdfeydd teithio. Drwy ganolbwyntio ar anghenion cymunedau lleol, yn enwedig mewn ardaloedd sydd â lefelau uchel o amddifadedd, nod y mentrau hyn yw darparu opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy sy'n gwella cysylltedd tra'n lleihau dibyniaeth ar gerbydau preifat, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Mae'r dull hwn nid yn unig yn mynd i'r afael ag anghenion teithio uniongyrchol ond mae ganddo'r potensial i hyrwyddo twf tai hirdymor mewn ardaloedd lle mae mynediad at wasanaethau'n cael ei wella. Ar ben hynny, byddai'r dull cynllunio cydweithredol ledled Gogledd Cymru a chyda awdurdodau cyfagos yn sicrhau bod datrysiadau trafnidiaeth wedi'u teilwra i anghenion cymunedol, gan feithrin mwy o gynhwysiant cymdeithasol a chydlyniant.

Mae polisiâu sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus (PT1-PT15) yng Ngogledd Cymru yn tynnu sylw at ddull cynhwysfawr o wella trafnidiaeth gyhoeddus drwy wella tocynnau, gwell amseroedd teithio ac aros a gwasanaethau hygyrch, dibynadwy. Mae hyn yn sicrhau mynediad dibynadwy at wasanaethau hanfodol fel cyflogaeth, addysg a chyfleoedd cymdeithasol. Byddai hyn yn arbennig o fuddiol mewn ardaloedd sy'n fwy difreintiedig lle gall pobl fod yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys ardaloedd fel Tref Caergybi, Marchog, Peblig, Glyn a'r Rhyl sydd o fewn y 10% o ardaloedd mwyaf difreintiedig.

Nod y polisiâu yw gwella cysylltedd trwy gefnogi opsiynau trafnidiaeth hyfyw i ddiwallu anghenion cymunedol amrywiol, sy'n benodol o fudd i drigolion ardaloedd gwledig trwy ddatrysiadau trafnidiaeth diogel, hyblyg a arweinir gan y gymuned. Gan fod y polisiâu hyn yn galluogi gwasanaethau hyblyg sydd wedi'u cynllunio trwy gyfranogiad cymunedol ac yn cael eu rhedeg a'u rheoli'n lleol, byddent yn gwella mynediad at wasanaethau lleol ac yn helpu i ddiwallu anghenion penodol a nodwyd gan y gymuned. Mae polisiâu sy'n ymwneud â theithio llesol (AT1-AT14) yn canolbwyntio ar wella isadeiledd teithio llesol i hyrwyddo ffyrdd o fyw iachach a mynediad cyfartal i wasanaethau megis gofal iechyd, addysg a chyfnwdfeydd teithio. Byddai polisiâu trafnidiaeth integredig (IN1-IN6) hefyd yn hwyluso gwell hygyrchedd i wasanaethau a gwell fforddiadwydd i deithio aml-ddull. Byddai hyn yn cael ei gyflawni drwy integreiddio rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd yn well drwy ddatblygu canolfannau symudedd, gwell hygyrchedd teithio llesol i drafnidiaeth pellach a chynlluniau Parcio a Theithio / Parcio a Rhannu. Byddai'n arbennig o fuddiol lle mae opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus yn brin neu ddim yn addas.

Mae'r polisïau ynglŷn â datblygiadau porthladd a chludo nwyddau (PF1-PF9), yn cefnogi cyflwyno gwasanaethau lleol drwy wella mynediad i adnoddau hanfodol ar gyfer cymunedau lleol, yn enwedig mewn ardaloedd difreintiedig megis Caergybi a Mostyn. Byddai'r polisïau hefyd yn gwella cyfleoedd cyflogaeth yn y porthladdoedd wrth iddynt ehangu a bydd canolbwyntio ar gysylltedd trafnidiaeth gynaliadwy â datblygiadau porthladdoedd a gorsafoedd rheilffordd yn gwella hygyrchedd i gymunedau lleol i'r cyfleoedd economaidd hynny. Mae polisïau PF1-PF9 hefyd yn cefnogi anghenion cymunedau lleol drwy wella'r system gyflenwi leol (eu gwneud yn haws ac yn gyflymach i'w defnyddio) a chyfrannu at leihau tagfeydd sydd o fudd i'r amgylchedd a mwynderau lleol.

Mae polisïau sy'n ymwneud â ffyrdd, strydoedd a pharcio (RS1-RS13) yn cefnogi gwelliannau isadeiledd ffyrdd sy'n wydn o ran yr hinsawdd, gan hwyluso cyflawniad tai a mynediad i wasanaethau presennol ac yn y dyfodol. Maent hefyd yn cyfrannu at liniaru effeithiau andwyol megis oedi o ran teithio a achosir gan ddifrod i isadeiledd nad yw'n cael ei gynnal a'i gadw'n rheolaidd. Mae gwelliannau i isadeiledd ffyrdd hefyd yn helpu i leihau'r risg o ddamweiniau sydd â chostau economaidd uchel a phersonol yn gysylltiedig â hwy.

Anogir opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy drwy daliadau parcio rheoledig ac ail-ddynodi lle o barcio (RS5 - RS6) sydd â'r nod o wella mwynderau lleol ac annog mwy o bobl i ddefnyddio cludiant cyhoeddus a theithio llesol. Fodd bynnag, efallai y bydd effeithiau andwyol os nad yw llai o daliadau parcio/mwy o daliadau parcio yn cael ei gydbwyso gan opsiynau teithio llesol/cludiant cyhoeddus amgen, digonol ac addas oherwydd byddai hyn yn lleihau hygyrchedd i wasanaethau. Mae gwell argaeledd gwasanaethau trafnidiaeth gynaliadwy yn gwella hygyrchedd i wasanaethau hanfodol i'r rhai sy'n dibynnu mwy ar dtrafnidiaeth gyhoeddus yn ogystal â'r rhai a fyddai'n well ganddynt ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ond sy'n teimlo nad oes ganddynt ddewis arall rhesymol i'r car ar hyn o bryd.

Mae polisïau sy'n gwella cysylltedd digidol (DC1-DC2) yn hwyluso gweithio o bell ac yn gwella mynediad at wasanaethau, gan gynnwys mwy o fynediad at gyfleoedd cyflogaeth gyda llai o angen i deithio. Maent hefyd yn galluogi mwy o aelodau o gymunedau i deithio drwy ddefnyddio cludiant cyhoeddus yn fwy hyderus trwy fentrau llythrennedd digidol.

Yn bennaf, mae'r asesiad yn datgelu nad yw pob polisi yn cael effaith sylweddol ar ddarparu gwasanaethau tai, er y byddai polisïau sy'n ymwneud â gwelliannau a/neu hyrwyddo teithio llesol, yn cyfrannu at ddarparu unrhyw dai newydd gyda chysylltedd teithio llesol priodol i wasanaethau presennol.

Amcan 2: Lleihau anghydraddoldeb a hyrwyddo cydlyniant cymunedol

Mae gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus, wedi'u cefnogi'n benodol gan Bolisïau PT1-PT10, yn cefnogi mynediad i wasanaethau, cyflogaeth, cyfleoedd hyfforddiant ac addysg hanfodol, yn ogystal â chyfleoedd hamdden. Mae hyn o fudd i bawb ond yn benodol i bobl sy'n fwy dibynnu ar gludiant cyhoeddus a/neu deithio llesol, gan gynnwys pobl dan anfantais economaidd-gymdeithasol, pobl ifanc, pobl hŷn, pobl anabl a phobl o grwpiau mwyafrif ethnig byd-eang⁹.

Mae'r polisïau hyn yn canolbwyntio ar greu rhwydwaith trafnidiaeth fwy integredig sy'n hwyluso symudiad haws rhwng cymunedau ac yn annog dulliau teithio llesol fel cerdded a beicio. Disgwylir i'r dull hwn feithrin rhyngweithio cymdeithasol, gan leihau unigedd cymdeithasol a gwella lles cymunedol yn gyffredinol.

Ymhellach, drwy flaenoriaethu cysylltu ardaloedd gwledig â chymunedau cyfagos a chyfleusterau cymunedol, mae'r polisi yn gwella mynediad i wasanaethau hanfodol megis iechyd, addysg a chyflogaeth mewn ardaloedd gwledig a lled-drefol, gan leihau anghydraddoldeb cyfleoedd a allai godi o ganlyniad i ddiffyg cysylltedd trafnidiaeth mewn ardaloedd gwledig. Nid yw gwella gwasanaethau yn sôn yn benodol am welliannau hygyrchedd, sy'n arwain at effaith ansicr yn hyn o beth. Er enghraifft, nid oes unrhyw bolisi yn diffinio'n benodol pa safonau hygyrchedd y dylid eu dilyn i sicrhau hygyrchedd i bob defnyddiwr.

⁹ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru - Trafnidiaeth. Ar gael ar-lein yn: <https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport>

Mae polisïau PT11 – PT15 yn pwysleisio datrysiadau trafndiaeth gyhoeddus hyblyg, a arweinir gan y gymuned sy'n darparu ar gyfer poblogaethau bregus ac ynysig fel pobl sy'n byw mewn ardaloedd difreintiedig, pobl hŷn a phobl ag anableddau, gan wella symudedd a rhyngweithio cymdeithasol. Byddai hyrwyddo gwasanaethau tacsï sy'n hyrwyddo teithio diogel i deithwyr yn arbennig o fuddiol i grwpiau agored i niwed sydd â risg uwch o brofi troseddau casineb, fel y gymuned LGBTQ+ a grwpiau sy'n dioddef hiliaeth¹⁰.

Nod polisïau sy'n ymwneud â cherdded, beicio ac olwyno (AT1 – AT14) yw gwella isadeiledd teithio llesol, gan wneud cerdded a beicio yn fwy hygyrch i bobl ag anableddau neu nam symudedd, pobl hŷn a defnyddwyr cadair olwyn eraill a phobl â babanod mewn pramiau, ac i bobl sy'n profi amddifadedd nad oes ganddynt fynediad i gerbyd/beic. Mae hyn yn lleihau anghydraddoldeb mynediad i drafndiaeth fel y mae gwella trafndiaeth aml-ddull (IN1 – IN6) sy'n helpu i wella cysylltedd i leoliadau canolog. Fodd bynnag, gallai Polisïau IN5 – IN6 arwain at eithrio cymdeithasol pellach pan fydd cyfleusterau Parcio a Theithio (neu Barcio a Rhannu) yn cael eu datblygu ar draul buddsoddiad mewn trafndiaeth gyhoeddus gonfensiynol ac os yw gwasanaethau wedi'u hanelu at fodurwyr yn unig (h.y. dim ond pan fyddant wedi parcio eu car y gall pobl ddefnyddio'r gwasanaeth bws, oherwydd mae hyn yn eithrio pobl sydd ddim yn berchen ar gar)¹¹.

Trwy wella opsiynau trafndiaeth cynaliadwy i borthladdoedd, yn enwedig mewn ardaloedd difreintiedig, mae'r polisïau hyn yn creu gwell mynediad i gyfleoedd cyflogaeth mewn datblygiadau porthladdoedd (ac o fewn ardaloedd ar lwybrau trafndiaeth gyhoeddus y porthladdoedd), a fyddai'n cyfrannu at leihau anghydraddoldeb economaidd rhwng ardaloedd yng Ngogledd Cymru. Byddai gwell diogelwch ar y ffyrdd a mwynderau lleol o ganlyniad i ailgyfeirio Cerbydau Trwm (HGVs) i leoliadau gorffwys mwy addas o fudd i gymunedau sy'n agos at y porthladd ac sy'n profi mwy o amddifadedd economaidd-gymdeithasol nag ardaloedd eraill yng Ngogledd Cymru.

Byddai annog y newid i gerbydau allyriadau isel, a newid moddol i gludiant cyhoeddus/teithio llesol, yn cyfrannu at ostyngiad mewn allyriadau aer, yn enwedig i gymunedau ar hyd arfordir Gogledd Cymru. Byddai hyn yn arwain at fuddion iechyd, yn enwedig i grwpiau bregus sy'n fwy sensitif i newidiadau mewn llygredd aer, yn cynnwys plant, pobl hŷn, pobl â chlefyd anadlol a merched beichiog.

Gallai gostyngiad mewn cerbydau cludo nwyddau ffyrdd gyda newid i'r rheilffordd, a gefnogir gan Bolisi PF9, arwain at golli cyflogaeth i yrwyr HGV a fyddai'n effeithio'n anghymesur ar ddynion sy'n fwy tebygol o gael eu cyflogi yn y sector cludo ar y ffyrdd.

Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar wella isadeiledd digidol a llythrennedd, cefnogi cyfleoedd ar gyfer gweithio o bell tra hefyd yn gwella hygyrchedd gwybodaeth ddigidol sy'n helpu pobl i gynllunio teithiau gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus (h.y. mynediad digidol at wybodaeth gwasanaeth amser real).

Byddai hyn yn cefnogi pobl sy'n llai abl i deithio am waith fel pobl anabl, merched beichiog, pobl â chyfrifoldebau gofal a phobl ifanc, tra hefyd yn cefnogi pobl sy'n fwy tebygol o fod yn anllythrennog yn ddigidol (pobl hŷn).

Yn gyffredinol, mae polisïau yn gefnogol i gryfhau cysylltiadau cymunedol a meithrin cymdeithas fwy teg a chynhwysol.

¹⁰ Out in London: LGBTQ+ People's Safety on London's Transport Network. London Travel Watch, 2023. Ar gael ar-lein yn: <https://www.diversitytrust.org.uk/2023/11/new-study-lgbtq-people-feel-threatened-and-face-abuse-on-london-public-transport/> [Cyrchwyd 15/11/24]

¹¹ Parkhurst, G. Social inclusion implications of park-and-ride. *Municipal Engineer* 156, 2003

Amcan 3: Gwella iechyd a lles y boblogaeth leol, gan gynnwys mewn perthynas â iechyd corfforol a meddyliol

Mae polisïau CB1 - CB23 yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol i wella cysylltedd rhwng ardaloedd preswyl a safleoedd cyflogaeth allweddol, canol dinasoedd a rhanbarthau traws-ffiniol. Byddai'r gwelliannau hyn yn annog newid moddol, gan annog lefelau mwy o weithgarwch corfforol sy'n hyrwyddo deilliannau iechyd gwell yn cynnwys lleihau'r risgiau o glefydau cronig megis gordewdra, problemau cardiofasgwlaidd a chlefyd siwgr, tra hefyd yn gwella llesiant meddyliol^{12 13}. Byddai'r polisïau hyn yn cyflawni hyn trwy gyfrannu at well mynediad at opsiynau trafndiaeth gynaliadwy, sy'n helpu i liniaru ynysu cymdeithasol, yn enwedig ymhlith grwpiau agored i niwed fel pobl hŷn, pobl ifanc, difreintiedig economaidd-gymdeithasol, a phobl anabl sy'n fwy dibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus. Ar ben hynny, gwell mynediad at wasanaethau gofal iechyd hanfodol, mannau hamdden, a chyfleusterau cymunedol, sy'n golygu y gall pobl gael mynediad haws at y gofal iechyd a'r gwasanaethau sydd eu hangen arnynt tra hefyd yn meithrin cydlyniant cymunedol, gan gyfrannu at well iechyd a lles yn gyffredinol.

Mae polisïau PT1-PT10 yn canolbwyntio ar wella'r rhwydwaith bysiau a byddai'n hanfodol ar gyfer cysylltu unigolion â gwasanaethau iechyd allweddol, gweithgareddau hamdden a mannau gwyrdd. Mae hyn yn cynyddu gwell mynediad (symlach) at gyfleoedd ar gyfer ymarfer corff (campfeydd, parciau, ardaloedd naturiol, ac ati) gan gyfrannu at well deilliannau iechyd i bawb, ond yn enwedig i grwpiau sy'n dibynnu mwy ar drafndiaeth gyhoeddus. Byddai rhwydwaith bws gwell gyda chanolfannau trafndiaeth hefyd yn annog gweithgarwch corfforol, oherwydd byddai defnyddwyr yn fwy tebygol o gerdded neu feicio i'r canolfannau trafndiaeth yma. Mae'r polisïau hefyd yn cyfrannu at lai o lygredd aer a diogelwch ffyrdd gwell, gan ddarparu buddion iechyd i gymunedau mewn ardaloedd difreintiedig ac incwm isel. Mae polisïau PT11 i PT15 yn cynnwys datrysiadau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw gyda ffocws benodol ar ddiwallu anghenion trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig. Byddai hyn yn cyfrannu at well iechyd i gymunedau gwledig oherwydd byddai ganddynt fwy o allu i gael mynediad i ofal iechyd ynghyd â chyfleoedd hamdden, cyflogaeth, addysg a rhyngweithio cymdeithasol. Mae polisïau fel PT13 yn canolbwyntio ar gerbydau allyriadau isel a fyddai'n cyfrannu at liniaru effeithiau iechyd andwyol a achosir gan lygredd aer megis heintiau anadlol, clefyd y galon a strôc¹⁴.

Byddai'r Polisïau teithio llesol (AT1 i AT14) yn creu amgylcheddau cefnogol ar gyfer teithio llesol trwy fuddsoddi mewn isadeiledd a fyddai'n gwneud teithio llesol yn fwy deniadol, yn fwy diogel ac yn hygyrch i ystod ehangach o'r boblogaeth gan gynnwys pobl â babanod mewn pramiau, pobl mewn cadeiriau olwyn, a phobl anabl (yn enwedig pobl â symudedd anodd). Byddai'r buddsoddiadau hyn yn hyrwyddo gwell mynediad at deithio llesol, gan gynyddu dewis teithio, asiantaeth, ymgysylltu â'r gymuned a mynediad at isadeiledd cymdeithasol sy'n cyfrannu at well canlyniadau iechyd corfforol a meddyliol.

Mae polisïau IN1 i IN6 yn cefnogi rhwydwaith trafndiaeth integredig sy'n symleiddio trosglwyddiadau rhwng sawl dull. Mae hyn yn cynnwys tocynnau symlach ac integredig, creu lleoedd a chyfeirio pobl, a gwell cyfleustra wrth bontio rhwng dulliau trafndiaeth (e.e. o feic i fws neu drên neu o drên i fws). Byddai hyn yn gwella cysylltedd rhwng cymunedau lleol ac aneddeleoedd mwy, gan leihau ynysu cymdeithasol mewn ardaloedd llai cysylltiedig (yn enwedig ardaloedd gwledig). Gyda'i gilydd, mae'r mentrau hyn yn cyfrannu at gymdeithas iachach, fwy cydlynus drwy flaenoriaethu diogelwch, hygyrchedd a chynhwysiant mewn trafndiaeth.

¹²Cycling and walking for individual and population health benefits: A rapid evidence review for health and care system decision makers. Public Health England, 2018. Ar gael ar-lein yn: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757756/Cycling_and_walking_for_individual_and_population_health_benefits.pdf [Cyrchwyd 12/11/24]

¹³Health benefits from recreation, natural capital, UK - Office for National Statistics

¹⁴Asiantaeth yr Amgylchedd Ewropeaidd, Effeithiau llygredd aer ar iechyd 2022; Ar gael ar-lein yn: [Health impacts of air pollution in Europe, 2022 — European Environment Agency](#) (Cyrchwyd 27/11/2024)

Mae gan bolisiau sy'n ymwneud â datblygiadau porthladd (PF1 - PF9) effeithiau cymysg ar iechyd. Er eu bod yn cefnogi iechyd a llesiant y boblogaeth leol drwy ddarparu opsiynau trafndiaeth gynaliadwy i gyfleoedd cyflogaeth ym mhorthladdoedd Caergybi a Mostyn, mae'r cynnydd a ragwelir mewn symudiadau cerbydau nwyddau trwm (HGV) oherwydd ehangiad y porthladd yn peri risgiau i ansawdd aer a lefelau sŵn lleol, a fyddai'n gallu cael effaith andwyol ar gymunedau ar hyd llwybrau ffyrdd i'r Porthladdoedd. Byddai unrhyw ostyngiadau mewn ansawdd aer yn cael mwy o effaith ar grwpiau bregus sy'n cynnwys plant, pobl â chlefyd anadlol a phobl hŷn. I'r gwrthwyneb, byddai newid i danwydd hydrogen ar gyfer cludo nwyddau ar y ffyrdd a'r rheilffyrdd, yn ogystal â chyflwyno canolfannau cyfuno cludo llwythi a Cherbydau Trydan (EV) ar gyfer danfoniadau lleol, yn cyfrannu at lai o draffig a gwell ansawdd aer ar gyfer cymunedau lleol Pan fydd mwy o ddefnydd o feiciau e-cargo ar gyfer danfoniadau lleol, gallai hyn achosi gorbryder i rai cerddwyr os ydynt yn cael eu reidio mewn gofodau a rennir a gall beicwyr e-feiciau eu hunain brofi lefelau mwy o orbryder wrth feicio mewn ardaloedd trefol prysur.¹⁵

Mae polisiau PF1-PF9 yn cefnogi iechyd a lles gyrwyr HGV gyda'r ddarpariaeth o gyfleusterau gorffwys, lleihau blinder a gorbryder ymhlith gyrwyr a lleihau risgiau o ddamweiniau a gwella diogelwch cyffredinol ar y ffyrdd.

Mae polisiau RS1-RS13 sy'n ymwneud â ffyrdd a strydoedd yn cyfrannu at greu isadeiledd ffyrdd sy'n cael ei gynnal yn well, yn fwy diogel i gerddwyr, beicwyr a modurwyr, ac yn gallu cefnogi anghenion newidiol cerbydau trydan (EV). Felly, mae'r polisiau hyn yn cefnogi cysylltedd parhaus rhwng cymunedau a gwasanaethau hanfodol, yn cynnwys gofal iechyd, cyflogaeth, addysg a chyfleusterau hamdden. Mae isadeiledd a gynhelir yn well hefyd yn fwy gwydn i ddigwyddiadau tywydd eithafol sy'n golygu y byddai llai o aflonyddwch yn ystod digwyddiadau o'r fath, gan gynnal mynediad at isadeiledd cymdeithasol. Er y byddai llai o barcio ceir a thaliadau uwch yn annog ail-ddynodi lle i ddefnyddiau a allai annog mwy o weithgarwch corfforol (e.e. gwell ardaloedd i gerddwyr, mannau gwyrdd trefol), gall hefyd achosi pryder i rai pobl os ydynt yn poeni am y gallu i ddod o hyd i barcio addas neu am y gost uwch o barcio. Byddai hyn o bosibl yn atal mynediad i ardaloedd trefol gan effeithio'n negyddol ar iechyd corfforol a meddyliol wrth i fynediad at wasanaethau ddod yn fwy heriol.

Byddai polisiau (DC1 – DC3) sy'n canolbwyntio ar wella cysylltedd digidol a llythrennedd digidol yn anelu i hwyluso gweithio o bell a gwell cysylltedd rhwng cymunedau, gan gynnwys ardaloedd mwy gwledig.

Drwy leihau'r angen i deithio, gallai'r polisiau hyn liniaru straen sy'n ymwneud â chymudo, gwneud cyfleoedd cyflogaeth yn hygyrch i bobl a fyddai fel arall yn cael trafferth dod o hyd i gyflogaeth addas (e.e. pobl gyda chyfrifoldebau gofalu neu bobl gydag anableddau). Mae mwy o gyfleoedd fel hyn ochr yn ochr â gwell cysylltedd yn hyrwyddo deilliannau iechyd meddyliol a chorfforol gwell.

Amcan 4: Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig.

Tra bod polisiau'r NW RTP yn anelu i gynyddu'r defnydd o deithio llesol a chludiant cyhoeddus, a/neu gynyddu'r defnydd o gerbydau allyriadau isel, byddai hyn yn arwain at leihad mewn allyriadau a llygredd oddi ar y ffyrdd, dau beth sy'n gallu effeithio'n andwyol ar rywogaethau a chynefinoedd. Mae hyn yn cynnwys polisiau sydd yn anelu i wella opsiynau trafndiaeth gynaliadwy fel bod yna newid moddol (teithio llesol a chludiant cyhoeddus) (Polisiau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), ynghyd â pholisiau sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafndiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3). Yn y ddau achos, mae'n debygol y byddai newid moddol oddi wrth y car preifat yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar fioamrywiaeth. Mae gwell opsiynau teithio cynaliadwy i gael mynediad i atyniadau twristiaeth, yn cynnwys parciau cenedlaethol ac ardaloedd arfordirol, yn helpu i atal difrod ecolegol a achosir gan barcio amhriodol. Ar y cam hwn, ni wyddys p'un a fydd angen cymryd unrhyw dir ffisegol ar gyfer gwelliannau isadeiledd. Er enghraifft, mae isadeiledd teithio llesol a chynlluniau Parcio a Theithio a

¹⁵Pejhan, S., Agelin-Chaab, M., Yusuf, M., & Eng, D. Analysis of ebike dynamics and cyclists' anxiety levels and interactions with road vehicles that influence safety. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 159, 2021.

Pharcio a Rhannu (IN5-IN6) yn peri risgiau i fioamrywiaeth a daearamrywiaeth, os nad ydynt wedi'u dylunio'n sensitif, o ystyried statws anhysbys lleoliadau datblygu a gofynion cymryd tir. Bydd angen cynllunio gofalus ar lefel prosiect i liniaru effeithiau negyddol posib ar fioamrywiaeth.

Mae polisïau IN1 i IN6 yn hwyluso pontio di-dor rhwng dulliau trafndiaeth, gan annog newid moddol i drafndiaeth gynaliadwy, tra'n diogelu safleoedd ecolegol.

Fodd bynnag, mae polisïau sydd â'r nod o wella isadeiledd porthladdoedd a chludo llwythi (PF1 - PF9) yn peri risgiau posib i fioamrywiaeth lle mae hyn yn cynyddu'r angen am ddatblygu a chymryd tir. Byddai hyn yn arbennig o wir am safleoedd dynodedig fel Ardal Gwarchodaeth Arbennig Morwenoliaid Ynys Môn ac Ardal Cadwraeth Arbennig Gogledd Môn Forol lle gall gweithgareddau datblygu gynyddu pwysau ar y cynefinoedd sensitif hyn. Gan fod gofynion tir a lleoliadau unrhyw ddatblygiad mewn porthladdoedd (neu sy'n gysylltiedig â phorthladdoedd fel canolfannau cyfuno cludo llwythi a chyfleusterau gorffwys ar gyfer gyrwyr HGV) a amlinellir mewn polisïau yn anhysbys, mae'r effaith ar fuddiannau bioamrywiaeth yn yr achosion hyn yn ansicr.

Mae polisïau RS1 – RS13 yn cyfrannu at wella bioamrywiaeth lle mae'r polisïau'n arwain at le sydd ar hyn o bryd wedi'i neilltuo i barcio yn cael ei ddisodli gan greu lleoedd o ansawdd uchel sy'n cynnwys gwella ecolegol (budd net i fioamrywiaeth). Mae polisi RS2 yn canolbwyntio'n benodol ar wella buddiannau bioamrywiaeth i gyfrannu at wydnwch hinsawdd ac ecosystemau.

Er nad yw polisïau cysylltedd digidol (DC1 – DC3) yn ymdrin yn uniongyrchol â bioamrywiaeth, gallant hwyluso llai o anghenion teithio, gan arwain at allyriadau is a llai o aflonyddwch ar gynefinoedd naturiol.

Amcan 5: Gwarchod a gwella cymeriad y dirwedd, dynodiadau a mwynderau gweledol yn yr ardal leol

Ni ragwelir y bydd y polisïau gyda'r NWRTP yn effeithio ar y tir amaethyddol gorau a mwyaf aml-bwrpas (BMV). Fodd bynnag, lle mae datblygiadau isadeiledd yn cael eu cynnig, nid oes unrhyw wybodaeth ychwanegol am leoliadau a chymryd tir, ac sy'n arwain at effaith ansicr. Felly, argymhellir cynllunio ac ystyried yn ofalus wrth weithredu.

Mae polisïau CB1-CB23 a PT1-PT15 yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol, sy'n cyfrannu at liniaru effeithiau andwyol traffig cynyddol, yn enwedig mewn ardaloedd sensitif megis Parc Cenedlaethol Eryri. Drwy hyrwyddo opsiynau trafndiaeth cynaliadwy, gall y polisïau hyn helpu i leihau tagfeydd a phwysau parcio a achosir gan dwristiaeth, a thrwy hynny liniaru effeithiau andwyol parcio amhriodol ar fwynderau gweledol yn yr ardaloedd hyn a chynnal cyfanrwydd tirweddau lleol. Gallai gwelliannau i isadeiledd trafndiaeth arwain at effeithiau andwyol ar ddynodiadau a thirweddau lle mae angen newidiadau ffisegol (e.e. adeiladu ffordd, ehangu porthladd ac isadeiledd parcio neu deithio llesol) felly bydd cynllunio a gweithredu gofalus yn hanfodol ar lefel prosiect i sicrhau nad yw unrhyw ddatblygiadau cysylltiedig yn effeithio ar werth golygfaol a diwylliannol yr ardal.

Tra bod polisïau AT1 - AT14 yn cefnogi gwelliannau i isadeiledd teithio llesol, gan wneud teithio llesol yn fwy hygyrch, hyd yn oed i dwristiaid, mae'r polisïau yn annhebygol o leihau'r defnydd o gerbydau mewn ardaloedd mwy diarffordd sy'n adnabyddus am eu cymeriad tirwedd arbennig. Mae polisïau IN1 - IN6 yn hyrwyddo'r datblygiad o ganolfannau symudedd ac integreiddio cludiant cyhoeddus yn well, gan hwyluso'r trawsnewidiadau rhwng dulliau trafndiaeth a chefnogi newid moddol o gerbydau preifat i drafndiaeth gynaliadwy. Disgwylir i'r newid hwn leddfu effeithiau andwyol tagfeydd traffig a phwysau parcio ar gyrchfannau twristiaid poblogaidd, gan wella mwynderau gweledol.

Amcan 6: Gwarchod a gwella'r dreftadaeth ddiwylliannol leol, gan gynnwys yr iaith Gymraeg

Byddai polisïau'r NWRTP sydd â'r nod o wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus ac isadeiledd teithio llesol (CB1 - CB23; PT1 - PT15; AT1 - AT14; IN1 - IN6), yn hwyluso gwell cysylltedd rhwng cymunedau a safleoedd diwylliannol allweddol, yn ogystal â chyfleusterau addysgol cyfrwng Gymraeg. Drwy leihau tagfeydd traffig a

gwella hygyrchedd, mae'r mentrau hyn yn ei gwneud hi'n haws i unigolion, yn enwedig y rhai heb gerbydau preifat, ymweld â lleoliadau diwylliannol, safleoedd treftadaeth, a gwella cysylltedd rhwng cymdogaethau Cymraeg lleol. Mae mwy o ymwelwyr i'r atyniadau diwylliannol yn cefnogi eu hyfywedd economaidd.

Mae gwell cysylltedd rhwng cymunedau Cymraeg eu hiaith ac adnoddau addysgol ar gyfer dysgu'r Gymraeg, yn hanfodol er mwyn hyrwyddo'r defnydd dyddiol o'r Gymraeg.

Mae'r polisïau yn cefnogi mentrau sy'n creu cyfleoedd i ymgysylltu â'r gymuned a gwella mynediad at gyfleoedd cymdeithasol i gymunedau Cymraeg, yn enwedig mewn ardaloedd yng Ngwynedd ac Ynys Môn sy'n cynnwys y gyfran uchaf o siaradwyr Cymraeg.

Byddai'r polisïau hefyd yn hwyluso'r defnydd o'r Gymraeg mewn mannau cymdeithasol a chymunedol fel cyfnewidfeydd trafnidiaeth, mannau aros bysiau, safleoedd bws a bysiau eu hunain mewn fformatau llafar ac ysgrifenedig.¹⁶

Yn gyffredinol, mae'r polisïau ar y cyd yn cyfrannu at gadwraeth a hybu treftadaeth ddiwylliannol leol heb achosi risgiau i asedau treftadaeth dynodedig.

Amcan 7: Gwarchod a gwella iechyd dŵr daear, cyrff dŵr wyneb ac arfordirol, ansawdd dŵr ac adnoddau dŵr.

Byddai polisïau'r NWRTP sydd â'r nod o wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol, ac felly'n annog newid moddol oddi wrth gerbydau preifat, yn lleihau lefel y traffig ar y ffyrdd. Byddai lefel y traffig ar y ffyrdd hefyd yn cael ei leihau gan Bolisi PF9 sy'n cefnogi newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd, a Pholisïau DC1 – DC3 sy'n canolbwyntio ar gysylltedd digidol i leihau'r angen i deithio drwy gefnogi cyfleoedd gweithio o bell ac annog defnydd o gludiant cyhoeddus. Byddai'r gostyngiad hwn mewn traffig ffyrdd, yn enwedig HGVs, yn arwain at sawl budd amgylcheddol: mae llai o gerbydau yn golygu llai o olew, saim, a llygryddion eraill sy'n mynd i ddyfrffyrdd yn ystod cyfnodau glawog, a thrwy hynny'n gwella ansawdd afonydd, llynnoedd a nentydd ac yn diogelu ecosystemau dyfrol.

Yn ogystal, mae llai o draffig yn lleihau llygryddion aer sy'n gallu setlo ar arwynebau ac yna golchi i mewn i gyrff dŵr, gan gynnwys ocsidau nitrogen niweidiol a sylffwr deuocsid sy'n cyfrannu at lygredd maetholion¹⁷. I'r gwrthwyneb, mae Polisi PF3 yn cefnogi darparu isadeiledd i wella symudiadau HGV a darparu cyfleusterau HGV penodol a fyddai'n arwain at ddwysâd o ddefnydd gan HGVs mewn rhai lleoliadau. Felly, gallai hynny olygu dwysâd o lygredd ac allyriadau carbon o HGVs sy'n arwain at lygryddion ffyrdd mewn dŵr ffo yn mynd i gyrff dŵr.

Yn ogystal, mae gan unrhyw waith datblygu sydd ei angen i gyflwyno isadeiledd ffisegol newydd (e.e. gwaith peirianeg ffyrdd er mwyn cyflwyno lonydd bysiau) y potensial i arwain at effeithiau andwyol yn ystod y cyfnod adeiladu os nad yw wedi'i liniaru'n briodol. Mae gan bolisi PF4 hefyd y potensial i gael effaith negyddol ar adnoddau dŵr gan y byddai'r gwaith o ddatblygu canolfannau hydrogen angen dŵr i gynhyrchu hydrogen, yn ogystal â gwasanaethau eraill fel gwasanaeth oeri. Mae risgiau i fywyd dynol a dyfrol yn gysylltiedig â gollyngiad posib o'r amonia a ddefnyddir i gynhyrchu hydrogen¹⁸.

Mae gan bolisïau sy'n ymwneud â datblygu porthladdoedd (PF1 – PF9) y potensial i effeithio'n andwyol ar ansawdd cyrff dŵr gerllaw (drwy ddŵr ffo aflan). Fodd bynnag, ar y cam hwn, nid oes digon o wybodaeth

¹⁶Llywodraeth Cymru, 2024. Cymraeg 2050: Cynllun gweithredu strategaeth yr iaith Gymraeg 2024 i 2025. Ar gael ar-lein yn: <https://www.gov.wales/cymraeg-2050-welsh-language-strategy-action-plan-2024-2025.html> [Cyrchwyd 13/11/24]

¹⁷Asiantaeth yr Amgylchedd 2019, 2021 Cynlluniau rheoli basn afon - Llygredd o drefi, dinasoedd a thrafnidiaeth. Ar gael ar-lein yn: https://consult.environment-agency.gov.uk/++preview++/environment-and-business/challenges-and-choices/user_uploads/pollution-from-towns--cities [Cyrchwyd 25/11/24]

¹⁸Hydrogen: A renewable energy perspective. Adroddiad a baratowyd ar gyfer yr 2^{il} Gyfarfod Gweinidogol ar Ynni Hydrogen yn Tokyo, Siapan. 2019. International Renewable energy Agency. Ar gael ar-lein yn: https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2019/Sep/IRENA_Hydrogen_2019.pdf [Cyrchwyd 12/11/24]

ynghylch ehangiad y porthladd ac felly mae unrhyw effaith yn ansicr. Ymhellach, trwy hyrwyddo newid moddol o'r ffordd i'r rheilffordd ar gyfer cludo llwythi, mae'r polisïau yn anelu i leihau nifer y cerbydau llwythi trwm (Fodd bynnag, mae pryderon ynghylch mwy o weithgarwch porthladdoedd a datblygu canolfannau cyfuno cludo llwythi, yn enwedig o dan Bolisi PF3, a allai arwain at gynnydd mewn traffig HGV a llygredd cysylltiedig. Ni ragwelir y bydd polisi AV1 sy'n ymwneud â mynediad ar y ddaear at awyrennau yn effeithio ar ansawdd dŵr.

Amcan 8: Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafndiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch yr isadeiledd trafndiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd

Byddai polisïau o fewn y NW RTP sy'n canolbwyntio ar wella opsiynau trafndiaeth gynaliadwy megis cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn hwyluso newid moddol oddi wrth gerbydau preifat, gan arwain at lai o allyriadau carbon a ddaw o drafndiaeth. Mae hyn yn cynnwys Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT14 ac IN1-IN6. Drwy integreiddio cerbydau dim allyriadau i systemau trafndiaeth gyhoeddus (PT2- PT3) a gwella gwytnwch isadeiledd i dywydd garw, mae'r polisïau hyn yn anelu i liniaru effeithiau newid hinsawdd ar rwydweithiau trafndiaeth.

Er enghraifft, cynnig cysylltiadau i wasanaethau cludiant cyhoeddus amgen pan fydd llwybr(au) penodol wedi'i effeithio gan ddigwyddiadau tywydd eithafol megis llifogydd. Disgwylir i'r mentrau hyn gyfrannu'n gadarnhaol at gyflawni targedau sero net Cymru erbyn 2050, tra hefyd yn gwella gallu isadeiledd trafndiaeth i addasu yn wyneb heriau sy'n ymwneud â hinsawdd. Yn ogystal, gyda newid i danwydd glanach a cherbydau dim allyriadau, mae polisïau yn cefnogi datgarboneiddio'r sector trafndiaeth a gwella gwytnwch hinsawdd y rhwydwaith trafndiaeth, gyda llai o ddibyniaeth ar danwydd ffosil ac amhariadau cysylltiedig a achosir i'w cadwyn gyflenwi drwy newid hinsawdd.¹⁹¹⁹

Mae polisïau PT11 - PT15 yn rhoi pwyslais ar fentrau trafndiaeth a arweinir gan y gymuned, megis y Fflecsi, Trafndiaeth sy'n Ymateb i'r Galw Dynamig, a theithio ar y rheilffyrdd, sy'n helpu i leihau dibyniaeth ar gerbydau preifat a lleihau allyriadau mewn ardaloedd gwledig. Fodd bynnag, ni wyddys a fydd gan drafndiaeth gymunedol allyriadau sero/isel, ac felly mae'r effaith yn ansicr.

Mae polisïau PF1 – PF9 yn anelu i gefnogi twf porthladdoedd rhanbarthol ac isadeiledd gysylltiedig sy'n hygyrch drwy opsiynau trafndiaeth gynaliadwy (wedi'u datgarboneiddio). Fodd bynnag, gallai mentrau'r polisi arwain at fwy o draffig HGV sy'n llai tebygol o gael eu datgarboneiddio ar hyn o bryd. Fodd bynnag, mae cyflwyno canolfannau hydrogen i gefnogi cludwyr yn y rhanbarth i newid i gerbydau allyriadau isel (PF4), ynghyd â newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd (PF9), yn cynnig dulliau addawol i leihau allyriadau.

Mewn perthynas â danfoniadau lleol, mae Polisïau PF5-PF8 yn cefnogi'r defnydd o gerbydau trydan a beiciau e-cargo, sy'n cyfrannu at ddatgarboneiddio a lliniaru'r effeithiau amgylcheddol a achosir gan ddanfoniadau lleol. Cefnogir newid ehangach i Gerbydau Trydan (EV) yn fwy cyffredinol gan Bolisïau RS7-RS11 sy'n anelu at wella isadeiledd gwefru EV ledled y rhanbarth, gan gyfrannu at ddatgarboneiddio'r sector trafndiaeth.

Mae Polisi AV1 yn gwella cysylltedd trafndiaeth gyhoeddus â meysydd awyr, a allai arwain yn anuniongyrchol at fwy o allyriadau teithio awyr, gan fod yn effaith andwyol ar y nod o leihau allyriadau. Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cefnogi lleihau carbon trwy hwyluso gweithio o bell, gan leihau'r angen i deithio. Yn ogystal, byddai gwell mynediad digidol at wybodaeth trafndiaeth gyhoeddus, yn ei gwneud hi'n haws teithio gan ddefnyddio dulliau trafndiaeth gynaliadwy, gan leihau allyriadau carbon hefyd.

¹⁹International Renewable Energy Agency (IRENA), Bracing for Climate Impact: Renewables as a Climate Change Adaptation Strategy, August 2021; Ar gael ar-lein yn: [Bracing for Climate Impact: Renewables as a Climate Change Adaptation Strategy](#) (Cyrchwyd 25/11/2024)

Amcan 9: Gwarchod a gwella ansawdd aer lleol

Tra bod polisïau'r NWRTP yn anelu i gynyddu'r defnydd o deithio llesol a chludiant cyhoeddus, a/neu gynyddu'r defnydd o gerbydau allyriadau isel, byddai hyn yn arwain at leihad mewn allyriadau a allai effeithio'n andwyol ar ansawdd aer. Mae hyn yn cynnwys polisïau sydd yn anelu i wella opsiynau trafndiaeth gynaliadwy fel bod yna newid moddol (teithio llesol a chludiant cyhoeddus) (Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), ynghyd â pholisïau sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafndiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3). Yn y ddau achos, mae'n debygol y byddai newid moddol oddi wrth y car preifat yn arwain at lai o allyriadau a gwelliannau dilynol mewn ansawdd aer. Yn ogystal, byddai Polisïau sy'n ceisio cefnogi'r trosglwyddiad i gerbydau (dim) allyriadau isel o fudd i ansawdd aer (PT2-PT3, AT12-AT14, PF4, a RS7-RS11).

Byddai gwell ansawdd aer o fudd i bawb, ond byddai grwpiau bregus sy'n fwy sensitif i newidiadau mewn ansawdd aer, gan gynnwys plant, pobl â chlefyd anadlol, merched beichiog a phobl hŷn^{20,21}, yn elwa'n anghymesur ac yn wahanol. Mae mwy o ganolfannau trefol sydd â mwy o drafnidiaeth ffyrdd fel Wrecsam a Bangor, yn ogystal â'r priffyrdd a'r llwybrau gyda thagfeydd traffig trwm fel yr A5, yr A55 a'r A4807, yn lleoliadau lle mae gwelliannau mewn ansawdd aer yn fwy tebygol o gael eu profi. Mae'r ardaloedd hyn yn aml yn cyfateb i ardaloedd lle mae pobl yn profi amddifadedd economaidd-gymdeithasol.

Mae'r polisïau sy'n canolbwyntio ar ddatblygu porthladdoedd a chludo llwythi (PF1 - PF9) yn hyrwyddo opsiynau trafndiaeth gynaliadwy i borthladdoedd a gorsafoedd rheilffordd, sy'n helpu i leihau allyriadau traffig a gwella ansawdd aer mewn ardaloedd o gwmpas Caergybi a Mostyn.

Fodd bynnag, gallai'r polisïau arwain at gynydd symudiadau HGV sy'n debygol o gyfrannu at effeithiau andwyol ar ansawdd aer i gymunedau lleol wrth ymyl ardaloedd datblygu porthladdoedd. Byddai gan Bolisi PF3 y potensial i wella ansawdd aer i rai ardaloedd o ganlyniad i lai o dagfeydd a achosir gan HGVs, ond yn lleihau ansawdd aer yn yr ardaloedd lle cyfeirir HGVs iddynt (e.e. byddai parcio penodol i HGVs yn ymgasglu nifer fawr o HGVs mewn un lleoliad). Byddai newid i danwydd hydrogen a rheilffyrdd ar gyfer cludo nwyddau a cherbydau dim allyriadau ar gyfer danfoniadau lleol yn cyfrannu at well amodau ansawdd aer i gymunedau lleol.

Mae polisïau DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cefnogi lleihad mewn allyriadau trwy hwyluso gweithio o bell, gan leihau'r angen i deithio. Yn ogystal, byddai gwell mynediad digidol i wybodaeth trafndiaeth gyhoeddus, yn ei gwneud hi'n haws teithio gan ddefnyddio dulliau trafndiaeth gynaliadwy, gan leihau allyriadau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth hefyd.

Amcan 10: Lleihau aflonyddwch o sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a dirgryniad i gymunedau lleol

Mae polisïau'r NWRTP sydd yn anelu i wella opsiynau trafndiaeth gynaliadwy (Polisïau CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), yn ogystal â pholisïau sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafndiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3), yn debygol o arwain at newid moddol oddi wrth y car preifat (i deithio llesol a defnyddio cludiant cyhoeddus) gan arwain at lai o draffig a llai o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth.

Byddai hyn yn arbennig o fuddiol mewn ardaloedd a nodwyd fel parthau blaenoriaethu sŵn megis ar hyd yr A55 a'r A483, a hefyd yn gwella seinweddau a thawelwch lleol yn fwy cyffredinol mewn ardaloedd preswyl.

Mae polisïau PF1-PF9 yn ymwneud ag ehangu cyfleusterau porthladd a chyfleusterau ar gyfer gyrrwyr cludo llwythi. Gallai mwy o weithgarwch economaidd yn y porthladd a'r ardaloedd datblygu gerllaw arwain at

²⁰Sefydliad Iechyd y Byd, Effeithiau llygredd aer ar iechyd poblogaethau, Mehefin 2024; Ar gael ar-lein yn: [Effeithiau llygredd aer ar iechyd](#) [Cyrchwyd 14/11/2024]

²¹Effeithiau llygredd aer ar iechyd yn Ewrop, 2022 - Asiantaeth yr Amgylchedd Ewropeaidd. Ar gael ar-lein yn: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/health-impacts-of-air-pollution> [Cyrchwyd 27/11/24]

gynnydd mewn sŵn o drafnidiaeth, gan gynnwys mewn ardaloedd preswyl y tu allan i'r porthladd. Byddai gwelliannau mewn cyfleusterau HGV (mannau gorffwys a pharcio) yn cynyddu sŵn yn y lleoliadau a ddewiswyd ar gyfer y datblygiadau hyn. Fodd bynnag, rhagwelir y byddai'r dasg o ddewis safle yn cynnwys ystyriaeth o effeithiau sŵn ar breswylwyr, a fyddai'n lliniaru'r effaith andwyol hon. Byddai llai o draffig HGV mewn canol trefi, wedi'i gefnogi drwy ganolfannau cyfuno cludo llwythi a newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd, ynghyd â mwy o bobl yn defnyddio Cerbydau Trydan, hefyd yn cyfrannu at leihau aflonyddwch sŵn sy'n gysylltiedig â thraffig.

Mae polisiâu RS1-RS13 yn cefnogi cynnal a chadw a diogelwch ffyrdd a fyddai'n helpu i leihau sŵn a dirgryniad a achosir gan ffyrdd sydd wedi'u cynnal a'u cadw'n wael.

Gallai llai o draffig ffyrdd o ganlyniad i'r mentrau a gefnogir gan DC1 - DC3 arwain at lai o aflonyddwch o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth i gymunedau lleol sy'n byw wrth ymyl priffyrdd. Mae polisiâu DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cyfrannu at lai o angen i deithio, yn enwedig mewn perthynas â chyflogaeth. Yn ogystal, byddai gwell mynediad digidol at wybodaeth trafnidiaeth gyhoeddus, yn ei gwneud hi'n haws teithio gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy, gan arwain at newid moddol a llai o ddefnydd o gerbydau preifat. Byddai'r ddau beth yma'n lleihau sŵn sy'n gysylltiedig â symudiadau trafnidiaeth.

Amcan 11: Ymgorffori egwyddorion yr economi gylchol i leihau'r defnydd o ddeunyddiau crai

Mae polisiâu PT2, PT3 a PF4 (symudiadau cludo llwythi) yn cefnogi'r trosglwyddiad i danwydd glanach ochr yn ochr â'r datblygiad o ganolfannau hydrogen yng Nglannau Dyfrdwy a Chaergybi, a fyddai'n cefnogi'r defnydd o ddeunyddiau ac adnoddau o ffynonellau lleol.

Mae polisiâu'r NWRTP sydd yn anelu i wella opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy (Polisiâu CB1-CB23, PT1-PT10, AT1-AT6, IN1-IN6), yn ogystal â pholisiâu sydd yn anelu i wella hygyrchedd a chysylltedd yr opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy hynny (PT11-PT13 a DC1-DC3), yn debygol o arwain at newid moddol oddi wrth y car preifat (i deithio llesol a defnyddio cludiant cyhoeddus) gan arwain at lai o ddefnydd o geir tanwydd, ac felly leihad yn y defnydd o adnoddau. Mae polisiâu DC1-DC3 yn canolbwyntio ar gysylltedd digidol ac felly'n cyfrannu at lai o angen i deithio, yn enwedig mewn perthynas â chyflogaeth a fyddai hefyd yn cyfrannu at lai o ddefnydd o danwydd.

Byddai polisiâu sy'n awgrymu cefnogaeth i ddatblygiad isadeiledd (e.e. AT4 – AT6, PF1) yn debygol o fod angen defnydd o ddeunyddiau. Fodd bynnag, nid oes gwybodaeth ddigonol ar y cam hwn ac felly mae unrhyw effaith yn ansicr.

Mae polisiâu PF1 - PF2 yn cefnogi twf yn y porthladdoedd a allai arwain at gynnydd mewn symudiadau HGV o gwmpas ardaloedd lleol Caergybi a Mostyn. Byddai hyn yn arwain at fwy o ddefnydd o ddeunyddiau crai (h.y. tanwydd). Yn ogystal, byddai Polisiâu RS7 – RS11 yn cefnogi'r newid i danwydd glanach, megis y defnydd o Gerbydau Trydan (EV) drwy ddarparu isadeiledd gwefru EV gwell ar draws lleoliadau. Byddai hyn hefyd yn cyfrannu at lai o ddefnydd o ddeunyddiau crai (tanwydd ffosil).

Amcan 12: Creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symudiad effeithlon a diogel pobl a chludo nwyddau, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth

Mae polisiâu sy'n ymwneud â galluogi newidiadau i ymddygiad teithio (CB1-CB23) yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau cludiant cyhoeddus a llwybrau teithio llesol i safleoedd cyflogaeth mawr (Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Stad Ddiwydiannol Wrecsam a Pharc Busnes Caer), addysg a chyrchfannau teithio. Mae hyn yn cefnogi mynediad teg i gyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant, gan fod o fudd penodol i gymunedau mewn trefi arfordirol sy'n profi lefelau uwch o amddifadedd cymdeithasol yn ogystal â chymudwyr i barthau buddsoddi. Mae mentrau trafnidiaeth a arweinir gan y gymuned yn gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth, gan gefnogi busnesau a gweithwyr ac annog twristiaeth gynaliadwy. Mae gwell cysylltedd trafnidiaeth gynaliadwy i ganolfannau economaidd ac atyniadau twristaidd yn annog adfywiad a buddsoddiad mewn ardaloedd mwy difreintiedig a gwledig. Mae mentrau polisi sy'n gwella

cysylltedd trafndiaeth cynaliadwy hefyd yn cyfrannu at wella mynediad rhwng Lloegr a Gogledd Cymru a Gogledd a De Cymru ar gyfer cyflogaeth a thwristiaeth, gan wella ffyniant economaidd ymhellach.

Mae'r polisïau sy'n ymwneud â bysus, coetsis a chludiant cymunedol (PT1 - PT10, IN4) yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau bws, gan hwyluso teithio ar gludiant cyhoeddus rhwng ardaloedd cyflogaeth mawr yng Ngogledd Cymru ac ardaloedd cyfagos Gogledd Lloegr, yn cynnwys Caer a Glannau Dyfrdwy, a chanolbwyntio ar fannau targed sy'n peri pryder fel croesfannau'r Fenai. Drwy feithrin cysylltedd rhwng cymunedau a'r canolfannau cyflogaeth hyn, mae'r polisïau yn ceisio darparu mynediad teg i gyfleoedd swyddi, addysg a gwasanaethau hanfodol, sydd o fudd yn benodol i bobl sy'n profi amddifadedd economaidd-gymdeithasol ac unigolion sy'n dibynnu mwy ar ddulliau trafndiaeth gyhoeddus. Mae polisïau yn cynnwys mentrau i ddylunio llwybrau a gwasanaethau i ddiwallu anghenion cwsmeriaid, sy'n gwella cysylltedd a mynediad i gyfleoedd a gwasanaethau.

Mae polisïau PT11 - PT15 yn canolbwyntio ar ddatrysiadau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n gwella diogelwch, hygyrchedd a hyblygrwydd. Mae'r polisïau yn cefnogi'r economi leol drwy wella mynediad i weithleoedd i bobl heb fynediad i gar preifat ac yn ehangu daearyddiaeth twristiaeth sy'n hygyrch ar gludiant cyhoeddus. Gall hyn annog adfywiad a buddsoddiad ymhellach mewn ardaloedd mwy difreintiedig. Mae integreiddio cerbydau allyriadau isel yn cryfhau gwytnwch y rhwydwaith trafndiaeth sy'n lliniaru risgiau o amhariadau tanwydd ffosil.

Mae polisïau sy'n cefnogi gwelliannau i isadeiledd teithio llesol (AT1 - AT14, IN1-IN2) yn debygol o annog teithio mwy cynaliadwy (gan gynnwys mwy o ddefnydd trafndiaeth gyhoeddus) i gael mynediad at gyfleoedd addysgol, hyfforddiant a chyflogaeth sydd o fudd i ffyniant economaidd hirdymor y rhanbarth. Mae AT12 - AT14 yn cefnogi llogi beiciau/e-feiciau sy'n cynhyrchu incwm ar gyfer y busnesau hyn ac yn hwyluso teithio llesol i ac o ganol dinasoedd ymhlith twristiaid, gan gefnogi economïau lleol.

Mae polisïau IN5-IN6 yn ymwneud â gwelliannau i gynlluniau Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu, a fyddai'n cyfrannu at lai o dagfeydd mewn canolfannau trefol. Er bod tagfeydd is yn lleihau amser teithio (ac felly'n rhyddhau amser ar gyfer gwaith mwy cynhyrchiol) a gall annog busnesau i leoli mewn ardal (oherwydd mwynderau lleol gwell), gall gael effaith cwbl groes os oes angen cymorthdaliadau gan yr economi leol, a bydd felly'n rhwystro twf economaidd²². Fodd bynnag, dangoswyd hefyd bod prosiectau Parcio a Theithio yn fwyaf llwyddiannus pan fyddant yn benodol ar gyfer darparu mwy o barcio am resymau twf economaidd neu reoli traffig, yn hytrach na gwella symudedd cynaliadwy²³. Felly, byddai deilliannau economaidd yn dibynnu ar leoliad a bwriad y cyfleusterau Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu.

Mae polisïau PF1-PF2 yn cefnogi twf datblygiadau porthladd sy'n darparu mwy o gyfleoedd cyflogaeth ac yn cyfrannu at dwf economaidd. Byddai hyn yn annog adfywiad a buddsoddiad mewn ardaloedd o gwmpas porthladdoedd Caergybi, Ynys Môn a Mostyn, a fyddai o fudd i gymunedau mwy difreintiedig yn yr ardaloedd. Mae'r polisïau hefyd yn canolbwyntio ar gludo llwythi a gwella cysyllted tu hwnt i'r porthladdoedd, sy'n hybu datblygiad economaidd ymhellach.

Drwy gefnogi datblygiad canolfannau hydrogen, mae PF4 yn cyfrannu at fwy o gyfleoedd cyflogaeth yng Ngogledd Cymru. Ymhellach, gallai cyflwyno canolfannau cyfuno cludo llwythi drwy PF6 - 7 greu cyfleoedd cyflogaeth newydd. Byddai newid i gludo llwythi ar y rheilffyrdd (PF9) yn gwella dibyniaeth a gwytnwch y rhwydwaith trafndiaeth (drwy wella dibynadwyedd, capasiti ac amlder cludo llwythi ar y rheilffyrdd, a hefyd leihau tagfeydd ar y ffyrdd) gan gefnogi busnesau a gweithwyr yn well ac annog buddsoddiad yn y rhanbarth.

²² Asesiad egwyddorion cyntaf Parcio a Theithio, Prifysgol Leeds

²³ Parkhurst, G. a Meek, S. (2014). Effeithiolrwydd parcio a theithio fel mesur polisi ar gyfer symudedd mwy cynaliadwy. Pennod 9 yn Ison, S. a Mulley, C. (Eds) Parking Issues and Policies. Emerald, 185-211.

4 Sut yr ystyriwyd y sylwadau a ddaeth i law trwy'r ymgynghoriad ar y NWRTP drafft a'r adroddiad IWBA

4.1 Trosolwg

Fel yr amlinellwyd mewn adrannau blaenorol, cyhoeddwyd y NWRTP drafft a'r adroddiad IWBA cysylltiedig ar gyfer ymgynghoriad rhwng 20 Ionawr 2025 ac 14 Ebrill 2025. Mae'r adroddiad IWBA wedi cael ei adolygu, gan ystyried yr ymatebion a dderbyniwyd i'r ymgynghoriad a bydd yn cael ei gyhoeddi ochr yn ochr â'r NWRTP terfynol a'r Datganiad Ôl-fabwysiadu (PAS) hwn ar gyfer yr IWBA, yn amodol ar gymeradwyaeth Llywodraeth Cymru.

Gweler crynodeb manwl o'r ymatebion a dderbyniwyd i'r ymgynghoriad ar yr adroddiad IWBA yn Atodiad A.1 ac A.2. Mae'r rhain yn amlinellu pob ymateb a dderbyniwyd, yn crynhoi'r sylwadau ac yn amlinellu'r camau a gymerwyd i ymdrin â'r sylwadau. Mae crynodeb o'r sylwadau a dderbyniwyd i gwestiynau penodol yr IWBA a ofynnwyd, a'r camau a gymerwyd, wedi'u nodi isod yn Adran 4.2.

Mae'r Adroddiad Ymgynghori ar wahân yn darparu adroddiad ehangach o'r broses ymgynghori a'r ymatebion a dderbyniwyd, gan nodi hefyd sut mae adborth wedi llywio'r gwaith o gwblhau'r NWRTP a dogfennau cysylltiedig, gan gynnwys yr IWBA.

4.2 Crynodeb o'r ymgynghoriad cyhoeddus

Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus i helpu i geisio cael adborth ar y NWRTP drafft a'i ddogfennau cysylltiedig, gan gynnwys yr IWBA. Mae'r adborth a dderbyniwyd ar y dogfennau drafft fel rhan o'r ymgynghoriad cyhoeddus wedi cael ei ddadansoddi, ei adolygu a'i ystyried, i helpu i sicrhau bod y CTRh wedi ystyried y sylwadau. Mae Adroddiad Ymgynghori'r NWRTP yn darparu manylion yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd fel rhan o'r gwaith o baratoi'r NWRTP.

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cefnogi neu'n niwtral ynglŷn â dull yr IWBA drafft. Pan holwyd "*I ba raddau ydych chi'n cefnogi'r dull a ddilynwyd gennym yn ein Hasesiad Llesiant Integredig drafft?*" rhannodd 193 o gyfranogwyr eu barn ar y cwestiwn hwn. Nododd 48% eu bod naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf, dywedodd 33% eu bod yn niwtral. Nododd 19% eu bod naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf. Yn ogystal, pan holwyd "*Dywedwch wrthym beth yw eich barn am ein IWBA drafft neu gwnewch awgrymiadau eraill*", darparodd 66 o gyfranogwyr eu hymateb i'r cwestiwn hwn. Yn gryno, darparwyd sylwadau gan y rhai oedd yn anghytuno neu'n anghytuno'n gryf ynglŷn ag effeithiau posibl y NWRTP.

Mynegwyd peth pryder ymhlith ymatebwyr ynglŷn â bregusrwydd ffordd arfordirol Gogledd Cymru a choridor y rheilffordd i newid hinsawdd. Er nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig a'r awdurdodau lleol reolaeth uniongyrchol dros y rhwydweithiau ffyrdd neu reilffyrdd strategol, mae'r RTP yn amlinellu'r dyheadau rhanbarthol ar gyfer y rhwydweithiau hyn oherwydd eu pwysigrwydd wrth gefnogi cysylltedd ledled Gogledd Cymru. Ar ben hynny, mae'r IWBA yn ymdrin â ffactorau hinsawdd yn Adran 9 Atodiad B ac yn cynnwys Amcan 8: "*Cefnogi trosglwyddiad tuag at sector trafndiaeth gydag allyriadau carbon is (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch yr isadeiledd trafndiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd*".

Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo nad oedd yr IWBA yn dangos yn ddigonol sut y dyluniwyd manteision neu gynlluniwyd effeithiau niweidiol, yn enwedig mewn perthynas â difrod i'r hinsawdd a natur. Fe wnaethant awgrymu y byddai'n ddefnyddiol gweld graddfa'r effaith a ragwelir, megis allyriadau carbon amcangyfrifedig. Nododd eraill ddiffyg pwyslais ar ddatgarboneiddio a gwytnwch hinsawdd o fewn themâu trawsbynciol. Mae bioamrywiaeth hefyd yn cael ei ystyried yn yr IWBA, gyda chyd-destun sylfaenol yn Atodiad B, Adran 4. Mae Amcan 4 yn canolbwyntio ar: "*Cadw, gwarchod a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig*" ac mae Atodiad C yn ystyried y Rheoliadau Cynefinoedd.

Ochr yn ochr ag ymatebion cyhoeddus i'r ymgynghoriad, derbyniwyd ymatebion sefydliadol hefyd fel y rhestrwyd a'u hystyried yn yr Adroddiad Ymgynghori. Mae hyn yn cynnwys CNC a gafodd eu hysbysu ac anfonwyd copïau atynt o'r dogfennau ymgynghori yn unol â rheoliadau'r SEA. Digwyddodd yr un peth i Cadw, na ddarparodd sylwadau pellach ar y cam hwn.

Awgrymodd CNC y gallai hyrwyddo ymwybyddiaeth o Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru, Iechyd Cyhoeddus Cymru o fewn yr RTP annog mwy o sefydliadau i fabwysiadu ei ymrwymadau, a thrwy hynny gefnogi teithio llesol i staff a chleientiaid. Mae hyn yn cyd-fynd â Pholisi CB14 yr RTP, sy'n eirioli dros ymgyrchoedd marchnata a chyfathrebu ystyrlon i hyrwyddo teithio cynaliadwy. Mae mentrau rhanbarthol sy'n cefnogi hyn yn cynnwys annog sefydliadau cyhoeddus, preifat a thrydydd sector i lofnodi'r Siarter ac ymrwymo i gamau gweithredu sy'n hyrwyddo teithio iach.

Cododd CNC sylwadau am reoli perygl llifogydd a pheryglon llifogydd sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, gan gyfeirio at lifogydd ac erydiad arfordirol yr A55 yn 2015. Fe wnaethant argymhell adolygu cynlluniau CNC perthnasol. Mewn ymateb, mae gwaelodlin yr IWBA wedi'i diweddarau i gynnwys adran ar erydiad arfordirol, gan gyfeirio at Grŵp Arfordirol Gorllewin Cymru a Chynllun Rheoli Traethlin Grŵp Arfordirol Gogledd-orllewin Lloegr a Gogledd Cymru.

5 Y rhesymau dros ddewis y NWRTP, fel y'i mabwysiadwyd, yng ngoleuni unrhyw ddewisiadau rhesymol eraill a ystyriwyd

Mae'r NWRTP wedi cael ei baratoi yn unol â'r gofynion statudol a amlinellwyd dan Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 a'r Rheoliadau Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) cysylltiedig. Mae'r rheoliadau hyn yn rhoi dyletswydd gyfreithiol ar CBC Gogledd Cymru i lunio Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol²⁴ sy'n cyd-fynd â'r strategaeth drafndiaeth genedlaethol, Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021²⁵, ac yn cyfrannu at gyflawni ei weledigaeth hirdymor ar gyfer y 5 mlynedd nesaf.

O ystyried y rheidrwydd statudol hwn, ni ystyriwyd bod senario 'gwneud dim' yn opsiwn amgen rhesymol. Mae'r gofyn i lunio Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn fandadol ac felly, mae ffocws yr IWBA wedi bod ar siapio a mireinio cynnwys y Cynllun yn hytrach na gwerthuso opsiynau strategol sy'n sylfaenol wahanol.

Roedd y NWRTP drafft, yn cynnwys ei bolisiau a'i ymyraethau arfaethedig, yn destun IWBA cynhwysfawr a ymgorfforodd y broses SEA. Mae'r arfarniad hwn, ochr yn ochr â'r ymgynghoriad helaeth gyda'r cyhoedd a rhanddeiliaid, wedi llywio datblygiad y Cynllun terfynol. Mae'r adborth a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori wedi'i ystyried wrth fireinio blaenoriaethau'r Cynllun a sicrhau aliniad gydag anghenion rhanbarthol ac amcanion cynaliadwyedd.

²⁴ Mae gan Gyd-bwyllgorau Corfforedig hefyd gyfrifoldeb am baratoi Cynlluniau Datblygu Strategol

²⁵ Llwybr Newydd: strategaeth drafndiaeth Cymru 2021 – Ar gael ar-lein yn: <https://www.gov.wales/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021>

6 Y mesurau a gymerir i fonitro unrhyw effeithiau amgylcheddol a llesiant arwyddocaol yn sgil gweithredu'r NW RTP

Drwy'r IWBA, nid oes unrhyw effeithiau amgylcheddol sylweddol wedi'u nodi.

Mae'r Canllawiau i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol²⁶ yn amlinellu y dylai'r NW RTP a'i IWBA gael ei gefnogi gan Gynllun Monitro a Gwerthuso, a ddylai ystyried y mesurau yn Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS), yn cynnwys newid moddol a thargedau datgarboneiddio.

Mae Cynllun Monitro a Gwerthuso'r NW RTP yn ceisio helpu i ddangos cynnydd rhanbarthol o ran cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol a nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae'n manylu sut y bydd llwyddiant y NW RTP yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso, gan ystyried yr amcanion a osodwyd ar gyfer trafnidiaeth a chanlyniadau llesiant cysylltiedig. Bydd hyn yn gymorth i ddangos cyfraniad y rhanbarth at dargedau datgarboneiddio cenedlaethol a newid moddol.

Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cynnwys cyfres o fesurau yn seiliedig ar Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, sydd wedi'u haddasu ar gyfer amcanion SMART ac IWBA y NW RTP. Darperir gwybodaeth sylfaenol i bob mesur, a ddyluniwyd o'r Fframwaith IWBA, ac maent yn gosod targedau, ble bo'n briodol, ar gyfer gwelliannau dros gyfnod y Cynllun hyd at 2030. Er enghraifft, nod y cynllun yw galluogi 30% neu fwy o bobl yng Ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030, gan gefnogi'r targed rhaniad modd cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040, er mwyn galluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035, a gweld o leiaf 50% o aelwydydd yng ngogledd Cymru gydag ystod gynyddol o deithio o fewn awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol.

Mae'r mesurau monitro a gwerthuso hefyd yn ymdrin â'r amcanion llesiant a amlinellwyd yn yr Arfarniad Llesiant Integredig. Mae'r mesurau yn defnyddio Fframwaith Fonitro WTS a data gwaelodlin cyhoeddus gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru. Er enghraifft, i sicrhau bod o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus yng Ngogledd Cymru yn ddi-allyriadau erbyn 2035, mae'r cynllun monitro a gwerthuso yn cynnwys mesurau megis cyfansoddiad y fflyd (cyfran pob modd yn ôl math yr injan). Mae'r mesurau hyn yn cyd-fynd ag amcanion IWBA: 8 (cefnogi newid tuag at sector trafnidiaeth gyda llai o (yn cynnwys dim) allyriadau carbon a gwella gwytnwch isadeiledd trafnidiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd), 9 (diogelu a gwella ansawdd aer lleol), 10 (lleihau aflonyddwch o sŵn a dirgryniad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth i gymunedau lleol), a 12 (creu system drafnidiaeth integredig sy'n hwyluso symud pobl a llwythi yn effeithlon a diogel, gan gyfrannu at fwy o ffyniant economaidd yn y rhanbarth).

Bydd cyfarfodydd chwarterol pwyllgorau Gogledd Cymru yn darparu diweddariadau cynnydd gan swyddogion trafnidiaeth awdurdodau lleol ar weithrediad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (yn cynnwys IWBA) a'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd y cyfarfodydd hyn hefyd yn ystyried unrhyw sbardunau cyfnewidiol ar gyfer newid a blaenoriaethau, megis datblygiadau strategol newydd neu gyfleoedd ariannu annisgwyl.

Am ragor o wybodaeth fanylach, cyfeiriwch at y Cynllun Monitro a Gwerthuso manwl a gyflwynir ochr yn ochr â'r NW RTP, ei Gynllun Cyflawni a'r IWBA.

²⁶Cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol: canllawiau ar gyfer Cyd-bwyllgor Corfforedig. Ar gael ar-lein yn <https://www.gov.wales/regional-transport-plans-guidance-corporate-joint-committees>



Atodiadau

1. Crynodeb o Ymatebion yr Ymgynghoriad oedd yn ymwneud â'r IWBA a'r Camau a Gymerwyd

Thema ymatebion	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Llesiant	Mae rhai ymatebwyr yn mynegi barn wahanol mewn perthynas â'r Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA) drafft. Er bod rhai ymatebion o'r farn bod yr IWBA yn gadarn ac yn dyfynnu mesurau ymarferol ac addasadwy i gyflawni'r amcanion, mae eraill o'r farn nad yw rhai pobl eisiau i'w dewisiadau iechyd a lles gael eu pennu iddynt yn dilyn pandemig Covid, tra'n tynnu sylw at y ffaith bod nodau lles yn amrywio rhwng pobl. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai llesiant fod yn sail i bolisi trafndiaeth er mwyn tynnu sylw at fanteision iechyd defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae rhai ymatebwyr yn cwestiynu a allai'r IWBA edrych ymhellach ar y rhesymau pam y gallai pobl â nodweddion gwarchodedig penodol fod yn fwy neu lai yn debygol o ddewis mathau penodol o drafndiaeth. Mae rhai ymatebwyr o'r farn bod yr IWBA yn ystyried y cwestiynau cywir o safbwynt sut y bydd y rhaglen neu'r prosiectau o fudd i gymunedau, yr amgylchedd, lleoedd a'r economi, diwylliant a'r Gymraeg a'r effeithiau cadarnhaol a negyddol yn y cyd-destun hwn.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn dangos sut y bydd ein cynlluniau yn cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth yr asesiadau effaith yr ydym wedi'u cynnal i ystyried materion fel iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth. Mae wedi cael ei ddiweddarau i fynd i'r afael â sylwadau gan Gyfoeth Naturiol Cymru a rhanddeiliaid eraill, er enghraifft gyda mwy o wybodaeth sylfaenol.



Thema ymatebion	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
	Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at bryder am fregusrwydd coridor ffyrdd/rheilffyrdd ar hyd arfordir gogledd Cymru i newid yn yr hinsawdd.	Nid oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig nac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol na'r rhwydwaith rheilffyrdd. Fodd bynnag, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol a'r rhwydwaith rheilffyrdd gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer gogledd Cymru. Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Ffactorau Hinsawdd (adran 9), ac mae newid yn yr hinsawdd yn cael ei gynnwys yn Amcan 8 IWBA (Cefnogi trawsnewidiad tuag at sector trafndiaeth gyda llai o (gan gynnwys dim) allyriadau carbon a gwella gwytnwch isadeiledd trafndiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd).
	Mae rhai ymatebwyr yn darparu ystod eang o dystiolaeth ac ystadegau am drafndiaeth ac anghenion pobl ddall a rhannol ddall.	Mae'r uchelgeisiau rheilffyrdd yn y cynllun wedi'u diweddarau i bwysleisio pwysigrwydd gorsafoedd i bawb, gan ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall. Mae Gwaelodlin Atodiad B wedi'i ddiweddarau.
	Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu nad yw'r IWBA wedi arwain at ddylunio buddion wrth ddylunio unrhyw effeithiau a allai fod yn niweidiol mewn perthynas â'r hinsawdd a natur, gan ystyried y byddai'n ddefnyddiol gweld graddfa effaith gwahanol bolisiau ac amcanion h.y. beth yw'r effaith a ragwelir o ran carbon. Mae rhai ymatebwyr o'r farn nad oes cydnabyddiaeth ac ymgorfforiad digonol o allyriadau carbon, gwytnwch hinsawdd, difrod i natur neu welliant gyda themâu trawsbynciol nad ydynt yn cynnwys datgarboneiddio neu gwytnwch hinsawdd ac yn credu y dylent eu hymgorffori.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Ffactorau Hinsawdd (mae cyd-destun sylfaenol i'w weld yn Atodiad B adran 9), ac mae newid hinsawdd yn cael ei gofnodi yn Amcan 8 IWBA (Cefnogi trawsnewidiad tuag at sector trafndiaeth gyda llai o allyriadau carbon (gan gynnwys sero) a gwella gwytnwch isadeiledd trafndiaeth i wrthsefyll effeithiau newid hinsawdd). Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried Bioamrywiaeth (mae cyd-destun sylfaenol i'w weld yn adran 4 Atodiad B), ac mae bioamrywiaeth yn cael ei ddal yn Amcan 4 IWBA (Gwarchod, diogelu a gwella buddiannau bioamrywiaeth a daearamrywiaeth, gan gynnwys drwy ddiogelu safleoedd, rhywogaethau a chynefinoedd pwysig). Mae Atodiad C yn ystyried y Rheoliadau Cynefinoedd.



Thema ymatebion	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
	Mae rhai o'r farn, er bod yr arfarniad yn ystyried llesiant defnyddwyr, nid yw'n asesu'n ddigonol unrhyw effeithiau niweidiol i gymunedau lleol a allai gael eu heffeithio gan ddatblygu isadeiledd ffyrdd.	Mae'r Arfarniad Llesiant Integredig yn ystyried polisïau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan gynnwys ar gyfer ffyrdd, strydoedd a pharcio. Nid oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig ac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru ddylanwad uniongyrchol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod hyn yn allweddol i gefnogi ein dyheadau cysylltedd ehangach ar gyfer Gogledd Cymru.

2. Crynodeb o Ymateb Ymgynghoriad CNC a'r Camau a Gymerwyd

Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru Iechyd Cyhoeddus Cymru	Byddai codi ymwybyddiaeth o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol o Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru, Iechyd Cyhoeddus Cymru yn annog sefydliadau i arwyddo'r ymrwymadau o fewn y siarter a gwella ac annog teithio llesol i staff a chleientiaid. Mae gan bob un o Fwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Gogledd Cymru is-grwpiau i gefnogi'r gwaith hwn.	I gefnogi Polisi CB14 Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (Datblygir ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu sy'n ystyrlon ac yn canolbwyntio ar godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy), cydnabyddir bod prosiectau ledled Gogledd Cymru i gefnogi ymgyrchoedd hyrwyddo a rhaglenni cynllunio teithio yn cynnwys hyrwyddo Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru ac annog y cyhoedd, sefydliadau preifat a thrydydd sector sy'n cofrestru i ymrwymo i weithio tuag at gamau gweithredu sy'n cyfrannu at hyrwyddo teithio iach i'w staff a'u defnyddwyr gwasanaeth.
Uchelgeisiau Ffyrdd Strategol (Tudalen 38)	O ran y 3ydd croesfan arfaethedig ar draws y Fenai, y Bont sy'n croesi'r afon Dyfrdwy, y 'Llwybr Coch' a'r A483, bydd CNC yn atal gwneud unrhyw sylwadau hyd nes y bydd cynigion manwl wedi'u cyflwyno ar gyfer ystyriaethau cynllunio statudol. Fodd bynnag, byddwn yn ailadrodd y gofyn ei bod yn ofynnol i Lywodraeth Cymru a'r holl awdurdodau cyhoeddus ymateb yn briodol i Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 sy'n gosod dyletswydd i wella gwytnwch Bioamrywiaeth a'r ddyletswydd y mae Polisi Cynllunio Cymru yn nodi na ddylai datblygiadau achosi unrhyw golled sylweddol o rywogaethau cynefin neu boblogaeth, yn lleol neu'n genedlaethol ac na ddylid darparu budd net i fioamrywiaeth. Mae gofyn i gynlluniau hefyd gysylltu â'r Cynlluniau Gweithredu Bioamrywiaeth Lleol.	Mae'r asesiad IWBA yn cynnwys amcan sy'n canolbwyntio ar fioamrywiaeth, gan sicrhau nad yw polisiau yn achosi unrhyw golled sylweddol o gynefinoedd neu boblogaethau o rywogaethau. Cyfeirir hefyd at Gynlluniau Gweithredu Bioamrywiaeth Lleol ledled Gogledd Cymru yn yr IWBA. O ran Dyheadau Rhwydwaith Ffyrdd Strategol a chyfeiriadau at welliannau penodol, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i ddiweddarau i fod yn gliriach ynglŷn â'r safbwynt sydd gan Uchelgais Gogledd Cymru fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a ble mae'n ceisio cefnogaeth gan Lywodraeth Cymru a'r Asiant Cefnffyrdd i ymdrin â phroblemau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth ar gefnffyrdd o fewn ac yn cysylltu Gogledd Cymru.



Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Rheoli Risg Llifogydd (FRM)	O ran yr adran sy'n ymwneud ag ystyriaethau llifogydd, mae CNC yn teimlo bod lle i wella ar y waelodlin. Rydym yn cyfeirio at y materion trafndiaeth o ganlyniad i'r llifogydd ar yr A55 yn 2015 (Llifogydd Gogledd Cymru - Newyddion BBC) a dylai'r NW RTP drafft adolygu'r gwaith a wnaed gan ymgynghorwyr ar ran Llywodraeth Cymru. Cyfeiriodd yr ymgynghoriad at y cynlluniau a'r polisïau FRM perthnasol ar gyfer ardal y cynllun fel y'u rhestrwyd yn rhannau 1.1 i 1.5 (tudalennau 64-77 o 503); fodd bynnag, bydd angen i'r cynllun ystyried erydiad arfordirol hefyd. Y Cynllun Rheoli Traethlin (SMP) sy'n cynnwys ardal y cynllun Trafndiaeth hwn fyddai Grŵp Arfordirol Gorllewin Cymru a Grŵp Arfordirol Gogledd-orllewin Lloegr a Gogledd Cymru. Gellir cael rhagor o fanylion drwy ein gwefannau yn Cyfoeth Naturiol Cymru / Cynlluniau Rheoli Traethlin.	Mae gwaelodlin yr IWBA yn Atodiad B wedi'i diweddaru i gynnwys adran ar erydiad arfordirol, gan gyfeirio at Grŵp Arfordirol Gorllewin Cymru a Chynllun Rheoli Traethlin Grŵp Arfordirol Gogledd-orllewin Lloegr a Gogledd Cymru.
Atodiad B - Gwaelodlin (tudalen 122)	Pennod 7 Amodau'r Ddaear (priddoedd a daeareg): 7.2.6 Yn cyfeirio at lifogydd dŵr daear. Ni chyfeirir at y 12 Ardal ddraenio fewnol yn ardal y cynllun sy'n agored i lifogydd dŵr daear. Gweler- Cyfoeth Naturiol Cymru / Gwneud cais am ganiatâd draenio tir.	Mae gwaelodlin yr IWBA yn Atodiad B wedi'i diweddaru i gynnwys adran ar Ardaloedd Draenio Mewnol yng Ngogledd Cymru, yn cynnwys y 12 ardal sy'n agored i lifogydd dŵr daear.
Atodiad B - Gwaelodlin (tudalen 122)	Pennod 8 Yr Amgylchedd Dŵr: Dim ond un paragraff a geir sy'n ymwneud â llifogydd (tud.179/503) sy'n bryderus. Er ei fod yn rhoi cyngor ar lifogydd o bob ffynhonnell, ni chrybwyllir risg llifogydd o'r môr. Ymddengys bod Ffigwr 8-3 â'r disgrifiad anghywir a dylid ei labelu fel Parthau Llifogydd 2 a 3 o Afonydd. Efallai y bydd hi hefyd yn briodol cynnwys ffigwr/ffigyrau arall yn dangos Llifogydd 2 a 3 o'r Môr, ynghyd â disgrifiad o ffynhonnell y data a nodi bod y ffigyrau yn dangos y risg llifogydd presennol h.y. Mapiau Asesiad Risg Llifogydd Cymru (FRAW). Petai mapiau newid hinsawdd yn cael eu defnyddio, yna byddai'r map Llifogydd ar gyfer Cynllunio yn briodol. Mae'r mapiau FRAW hefyd yn dangos haenau eraill megis risg o ddŵr wyneb a chrysiau dŵr/cronfeydd dŵr bach ac ati. Cyfoeth Naturiol Cymru / Gwiriwch eich risg llifogydd ar fap (Map Asesu Risg Llifogydd Cymru) / Cyfoeth Naturiol Cymru / Map llifogydd ar gyfer cynllunio / map cyngor datblygu.	Mae Ffigwr 8-3 IWBA wedi cael ei ddiweddaru a'i labelu fel Parthau Llifogydd 2 a 3 o Afonydd. Mae ffigwr ychwanegol wedi'i ychwanegu yn dangos Parthau Llifogydd 2 a 3 o'r Môr.



Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
Mynediad	Mae CNC yn cytuno bod angen ystyried canolfannau trafnidiaeth a chysylltiadau da wrth gynllunio ar gyfer datblygiadau newydd. Mae hyn er mwyn ei gwneud hi'n haws i bobl deithio heb ddibyniaeth ar gar ac yn cysylltu pobl â gwasanaethau hanfodol. Dylai hyn fod yn flaenoriaeth uchel i Awdurdodau Lleol wrth ystyried datblygiadau newydd. Mae CNC wedi codi materion mynediad mewn ymgynghoriadau blaenorol gan Awdurdodau Lleol i dynnu sylw at y diffyg trefniadau mynediad mewn trefi a phentrefi gwledig. Mae hynny er bod gan yr ardaloedd hyn rwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus sylweddol a all fod yn hygyrch yn ystod oriau golau dydd. Am chwe mis o'r flwyddyn trwy'r Hydref i'r Gwanwyn, mae mynediad wedi'i gyfyngu i ddarnau sydd ag ychydig iawn o olau. Mae hyn yn cyfyngu ar fynediad diogel i bawb yn yr ardaloedd hyn. O ran effaith ar safleoedd gwarchodedig, bydd rhaid i awdurdodau lleol gynnal asesiadau o'u cynlluniau a'u prosiectau ar gyfer effeithiau posibl (Asesiadau Rheoleiddio Cynefinoedd) ar Ardaloedd Cadwraeth Arbennig ac Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig a byddai'n rhaid iddynt sicrhau eu bod yn cydymffurfio â Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981. Nodwn fod trafnidiaeth a mynediad yn faterion mawr sy'n effeithio ar rai cymunedau ledled Gogledd Cymru, oherwydd cynnydd yn nifer yr ymwelwyr yn dilyn Covid. Mae gan Fwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Gwynedd a Môn is-grŵp sy'n treialu gwahanol ddulliau yn Niwbwrch lle bydd dysgu defnyddiol ar gael i ardaloedd a chymunedau eraill. Dylai hyn fod yn ddull ar draws Ynys Môn sy'n cynnwys gwell teithio llesol a lle mae'r dewis arall hwnnw ar gael.	Mae sicrhau mynediad at drafnidiaeth dda mewn trefi a phentrefi gwledig, yn enwedig o ran goleuadau ar hyd HTC yn cael ei ystyried yn yr asesiad IWBA. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn parhau i ymgysylltu ag Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru, gan gynnwys Gwynedd ac Ynys Môn i helpu i rannu dysgu ac arfer gorau.



Sefydliad/Unigolyn sy'n Ymateb	Disgrifiad o'r sylw	Ymateb / Cam a Gymerwyd
	Yn ei Raglen ar gyfer y Llywodraeth (2021-2026), mae Llywodraeth Cymru wedi nodi ei ymrwymiad i ddynodi Parc Cenedlaethol newydd i Gymru. Fel yr awdurdod dynodi ar gyfer unrhyw Barc Cenedlaethol a Thirweddau Cenedlaethol newydd yng Nghymru, mae CNC wedi bod yn asesu'r achos am Barc Cenedlaethol newydd yng Ngogledd Ddwyrain Cymru. Cynhaliodd CNC gyfnod ymgynghori cyhoeddus o ddeg wythnos rhwng 7 Hydref 2024 ac 16 Rhagfyr 2024 ar Ardal Ymgeisiol (ffin drafft) ar gyfer Parc Cenedlaethol. Arweiniodd yr ymgynghoriad at lefelau sylweddol o ymateb ac mae CNC wedi comisiynu <i>Resources for Change</i> i gynnal dadansoddiad manwl o'r ymateb i'r ymgynghoriad. Bydd yr Adroddiad Ymgynghori Cyhoeddus yn cael ei gyhoeddi ym mis Ebrill 2025, byddwn yn trefnu i anfon copi ymlaen pan fydd ar gael. Fe wnaeth y rhyngwyneb rhwng cynnydd disgwyledig yn nifer yr ymwelwyr, goblygiadau i'r rhwydwaith trafndiaeth a'r isadeiledd cysylltiedig a'r angen am reolaeth ofalus i osgoi effaith ar gymunedau a'r amgylchedd naturiol amlygu'i hun fel thema allweddol. Roedd sawl elfen gysylltiedig â'r ymateb gan gynnwys: Cynnydd disgwyledig yn lefel y traffig ar hyd y priffyrdd sy'n darparu mynediad i'r Ardal Ymgeisiol; Goblygiadau i'r rhwydwaith ffyrdd o fewn yr Ardal Ymgeisiol; Effaith ar, ac argaeledd isadeiledd cysylltiedig megis parcio ceir; Pwysigrwydd cludiant cyhoeddus a mynediad i'r llai abl; Cynnal a chadw'r rhwydwaith llwybrau cyhoeddus ar draws yr Ardal Ymgeisiol a'r angen i reoli ymddygiad amhriodol yn well. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sydd yn yr arfaeth yn darparu fframwaith strategol i helpu i gynllunio'n rhagweithiol ar gyfer, a rheoli'r pwysau a'r cyfleoedd sy'n deillio o Barc Cenedlaethol newydd. Byddem yn hapus i gyfarfod i drafod ac ymhelaethu ar y materion a amlinellir uchod.	Mae materion traffig gan ymwelwyr, parcio ceir, rhwydwaith ffyrdd ac amodau diogelwch yn ogystal â thrafnidiaeth gyhoeddus hygyrch a llwybrau teithio llesol yn cael eu trafod yn yr IWBA. Wrth ystyried Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol CB15 (Gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i ymchwilio i ddulliau ar gyfer annog ymwelwyr â gogledd Cymru i deithio'n gynaliadwy tra hefyd yn gwella profiad ymwelwyr a rhoi hwb i'r economi ymwelwyr), mae'r cynllun yn nodi bod angen i ni warchod a gwella ein mannau harddwch naturiol fel Pen Llŷn, a Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy (sy'n cael ei ystyried fel Parc Cenedlaethol newydd) mae'n hanfodol bod ein rhwydwaith trafndiaeth yn cefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth. Wrth ystyried Polisi LU3, mae'r cynllun yn nodi, yn ogystal â chanolfannau economaidd ar gyfer twf, dylai ein Cynlluniau Datblygu Lleol sy'n dod i'r amlwg a'r Cynllun Datblygu Strategol hefyd ystyried unrhyw anghenion mynediad cynaliadwy pellach i Fryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy pe bai'n dod yn Barc Cenedlaethol newydd yn y dyfodol, gan gydnabod bod anghenion ein rhwydwaith trafndiaeth i gefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth.



Coetsis a chludiant cymunedol (tudalen 7)	Byddem yn cefnogi'r cyfleoedd ar gyfer coetsis Parcio a Theithio a chyfnewidfa gymunedol a fyddai'n caniatáu parcio a theithio i ac o gyrchfannau twristiaeth poblogaidd ledled Gogledd Cymru, er enghraifft, gorsaf drenau Bangor a hefyd cysylltu â Pharc Cenedlaethol Eryri ac ati. Byddai'r cyfleuster hwn yn annog pobl i adael eu ceir naill ai gartref neu'r tu allan i'r Parc Cenedlaethol neu'r ardal Tirwedd Genedlaethol a defnyddio cludiant cyhoeddus i grwydro Gogledd Cymru. Byddai'n cyd-fynd yn dda â'r adolygiad trafnidiaeth a pharcio a gynhaliwyd gan Bartneriaeth Eryri. Dylai cerdded ac olwyno gael eu cynnwys mewn ymdrechion i integreiddio rhwng gwahanol ddulliau o deithio. Mae gofyn i'r diffiniad o Deithio Llesol yn y cynllun fod yn ehangach i gynnwys teithio ar gyfer hamdden, cysylltu pobl â'r llefydd maent yn mwynhau ymweld â hwy yn hytrach na chyfeirio at deithio i'r gwaith neu'r ysgol yn unig. Dylai'r rhain gynnwys cysylltiadau rhwng adnoddau cyhoeddus lleol megis pyllau nofio a chanolfannau hamdden, yn ogystal â llefydd lleol ar gyfer natur megis gwarchodfeydd natur, traethau a choedwigoedd. Dylai hefyd ystyried cysylltiadau â phrif drenau a phorthladdoedd a theithio trawsffiniol i alluogi gwell cysylltedd ar gyfer teithio llesol dros bellter hir gan ddefnyddio sawl opsiwn teithio. Dylai trenau fod â chyfleusterau ar gyfer beiciau sy'n diwallu anghenion beicwyr modern fel storio a gwefru. Mae cyfleusterau storio presennol ar drenau ar gyfer beiciau yn aml yn wael ac yn hen, ac yn achosi anghydfod rhwng grwpiau defnyddwyr. Wrth ystyried gwasanaethau bws cyhoeddus, mae'n werth gwerthuso'r cysylltiad Gogledd De. Mae angen mwy o ddealltwriaeth o ba mor bwysig yw'r gwasanaethau cludiant hyn i symudedd, mynediad i wasanaethau a gweithgarwch economaidd.	Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r IWBA yn ystyried buddion Parcio a Theithio ac opsiynau cludiant cymunedol i annog defnydd o dtrafnidiaeth cyhoeddus cynaliadwy a lleihau'r defnydd o gerbydau preifat, yn enwedig mewn tirweddau parc cenedlaethol. Yn ogystal, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r IWBA hefyd yn ystyried manteision gosod cyfleusterau storio a gwefru beiciau yn ogystal â hawliau tramwy cyhoeddus hygyrch i annog dulliau teithio llesol, i gysylltu â dulliau trafndiaeth eraill hefyd.
--	---	--

