



Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee



Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru Gorffennaf 2025





**Croeso i'r Cynllun Trafnidiaeth
Rhanbarthol (2025-2030) ar gyfer
Gogledd Cymru, sy'n nodi ein
cynlluniau i wella ein rhwydwaith
trafnidiaeth a chefnogi llesiant
economaidd, cymdeithasol ac
amgylcheddol y rhanbarth.**

Rhagair

Rydym yn deall yn uniongyrchol y rôl hanfodol y mae systemau trafndiaeth yn eu chwarae yn ein cymunedau. Yn ogystal â gweithio ar ran Gogledd Cymru, rydym wedi ymdrochi yn ein cymunedau lleol ac hefyd yn gweld sut mae cysylltiadau ac opsiynau trafndiaeth yn effeithio'n uniongyrchol ar bobl a'r economi leol. Mae'r cynllun hwn yn cael ei arwain gan weledigaeth i greu rhwydwaith trafndiaeth integredig diogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi ein heconomi i ffynnu.

Yn y pen draw, mae systemau trafndiaeth effeithiol yn rhoi cyfleoedd i bobl. Maent yn eu cysylltu â'r gwasanaethau hanfodol sydd eu hangen i fyw eu bywydau bob dydd. Mae systemau trafndiaeth integredig ac effeithlon yn cysylltu busnesau â gweithwyr, marchnadoedd, cyflenwyr a chwsmeriaid, sy'n hanfodol i ddatblygu economi ffyniannus i Ogledd Cymru.

Mae cysylltiadau trafndiaeth da yn denu ymwelwyr ac yn gwella eu profiad, gan roi hwb i economïau lleol a chefnogi busnesau bach i ffynnu. Mae gwasanaethau trafndiaeth rheolaidd a dibynadwy yn lleihau unigedd mewn ardaloedd anghysbell a gwledig, gan ganiatáu i bobl gael mynediad at ofal meddygol, addysg, a gwasanaethau hanfodol eraill. Maent yn cysylltu pobl â chanolfannau siopa, gweithgareddau hamdden a digwyddiadau diwylliannol. Mae gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a chymunedol yn darparu opsiynau i'r preswylwyr a'r ymwelwyr hynny nad ydynt yn berchen ar gar neu sydd â mynediad i gar, gan gynnwys yr henoed, yr anabl a phobl ar incwm isel, i fwynhau mynediad cyfartal i'r holl gyfleoedd hyn.

Ar hyn o bryd, mae dros 74% o gymudwyr yng Ngogledd Cymru yn dibynnu ar y car preifat, ond drwy gydweithio i ddatblygu trafndiaeth gyhoeddus ddeniadol ac opsiynau teithio llesol, gallwn leihau'r ddibyniaeth hon a gwella'r opsiynau sydd ar gael i gymudwyr. Yn ei dro, mae hyn yn cefnogi lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr niweidiol a llygredd aer, gan wella ansawdd bywyd ac amodau amgylcheddol. Bydd buddsoddiad pellach i hyrwyddo'r defnydd o gerbydau trydan a datblygu llwybr tuag at gerbydau sy'n cael eu pweru gan hydrogen yn cefnogi Gogledd Cymru i drosglwyddo i sero net a bod yn falch o'r etifeddiaeth yr ydym yn ei throsglwyddo i genedlaethau'r dyfodol.

Mae'r cynllun hwn yn crynhoi'r heriau a'r cyfleoedd unigryw i Ogledd Cymru ac yn amlinellu ein polisiau ac ymyraethau strategol ar draws gwahanol ddulliau o deithio, gan gynnwys rheilffyrdd, ffyrdd, bws, cerdded a beicio. Rydym yn cydnabod bod cael mynediad at wybodaeth gywir a chyfredol ar gyffyrddiad botwm yn gallu moderneiddio a thrawsnewid profiad cymudwyr felly mae arwyddocâd cysylltedd digidol yn cael ei gynyddu yn ein cynllun.

Mae ein hamcanion yn glir: gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol, gwella hygyrchedd a'r dewis o drafnidiaeth, galluogi datgarboneiddio trwy'r newid i fflyd dim allyriadau, a meithrin twf economaidd cynaliadwy a chynhwysol.

Cryfder ein partneriaeth Uchelgais Gogledd Cymru yw un o'n hasedau mwyaf fel rhanbarth yng Nghymru. Mae'r cynllun hwn yn cynrychioli ymdrechion cyfunol Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth, a'n partneriaid, gan gynnwys awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru ac Arup – sydd wedi darparu cyngor arbenigol i lywio ei ddatblygiad. Hoffem ddiolch i bawb a gyfrannodd. Mae eich mewnwleidiad, adborth, her a chefnogaeth wedi bod yn amhrisiadwy wrth lunio cynllun trafndiaeth sy'n adlewyrchu anghenion a dyheadau ein cymunedau a'n busnesau ledled Gogledd Cymru.

Wrth i ni symud ymlaen, rydym wedi ymrwymo i weithio ar y cyd i weithredu'r cynllun hwn a chyflawni ein gweledigaeth ar y cyd ar gyfer Gogledd Cymru fywiog, cynaliadwy a gwydn. Rydym yn eich gwahodd i ymuno â ni ar y daith hon, wrth i ni ymdrechu i greu system drafndiaeth integredig sydd o fudd i bawb ac sy'n cefnogi dyfodol ffyniannus a llewyrchus i Ogledd Cymru a thu hwnt.



Cyngorydd Goronwy Edwards

Cadeirydd Is-Bwyllgor
Trafndiaeth Gogledd Cymru



Alwen Williams

Prif Swyddog Gweithredol Dros Dro
Cydbwyllgor Corfforaethol Gogledd Cymru

Cyflwyniad

Uchelgais Gogledd Cymru a Chyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd

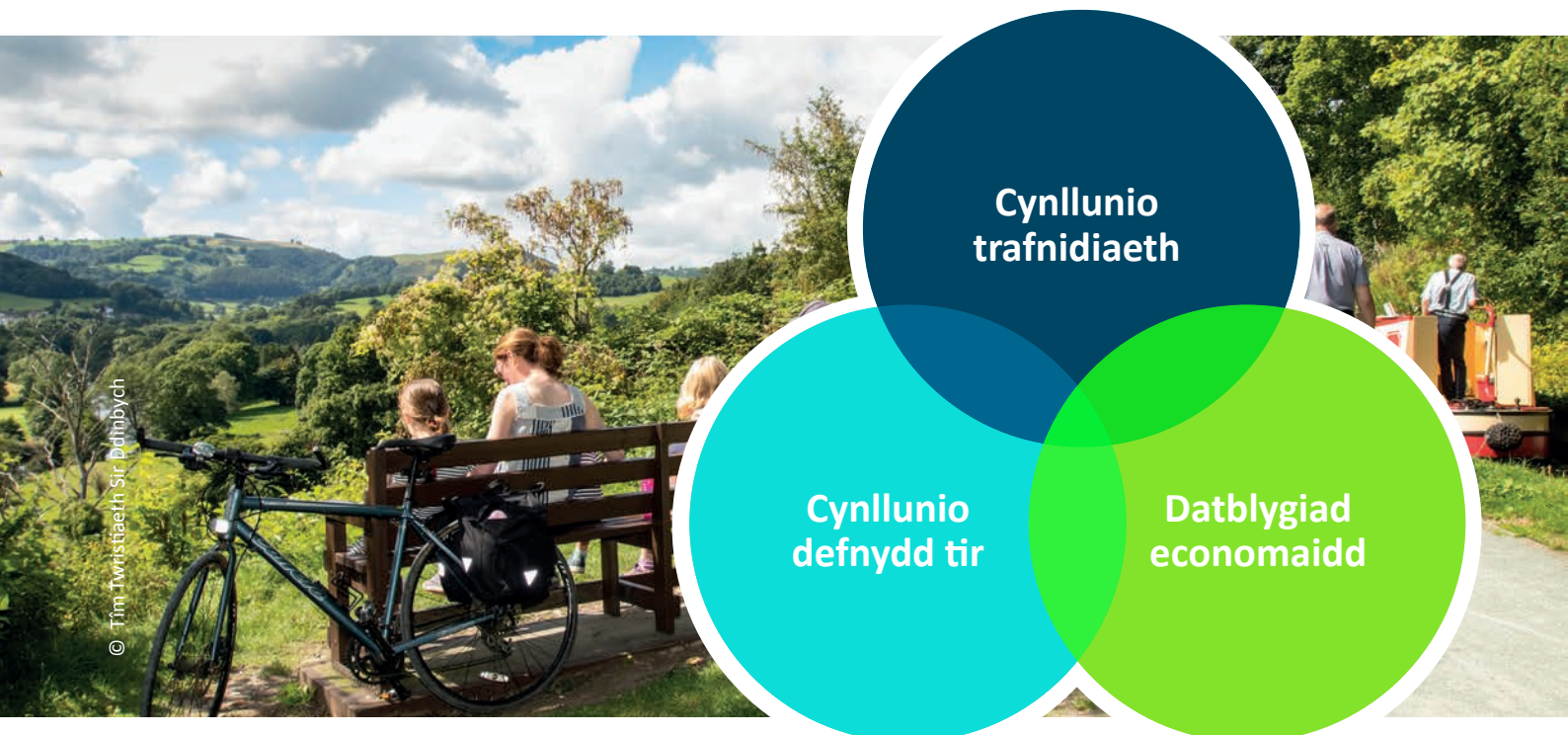
Mae Cyd-bwyllgorau Corfforedig (CJCs) yn sefydliadau llywodraeth leol corfforaethol rhanbarthol newydd sydd â phwerau a dyletswyddau tebyg i awdurdodau lleol yng Nghymru. Mae ein Cyd-bwyllgor Corfforedig yma yn y Gogledd yn cynnwys cynrychiolwyr o'r chwe chyngor sef Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Gwynedd, Ynys Môn, a Wrecsam, yn ogystal ag Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri ar gyfer materion cynllunio.

Mae gan ein Cyd-bwyllgor Corfforedig yn y Gogledd ddwy brif ddyletswydd statudol: datblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol; a Chynllun Datblygu Strategol. Mae'r cynlluniau hyn yn hanfodol ar gyfer cynllunio gofodol ar lefel strategol, gan sicrhau bod ein hisadeiledd trafndiaeth a'n defnyddiau tir yn cyd-fynd ag anghenion ein cymunedau, economi a'r amgylchedd.

Mae cyfle cryf ar gyfer dull rhanbarthol o ddatblygu yng Ngogledd Cymru, gyda thrafnidiaeth, defnydd tir, a thwf economaidd, oll yn dod at ei gilydd fel system daclus. Mae'r cydrannau hyn yn creu un system gydlynol gyda'r amcan o sicrhau bod y Gogledd mewn safle da i ddarparu'r sgiliau, y gyflogaeth a'r cyfleoedd economaidd sy'n hanfodol ar gyfer dyfodol llewyrchus.

Uchelgais Gogledd Cymru yw'r brand sy'n cynrychioli Cyd-bwyllgorau Corfforedig Gogledd Cymru a'i is-bwyllgor Llesiant Economaidd yw'r strwythur gwneud penderfyniadau ar gyfer Cynllun Twf Gogledd Cymru – cytundeb, ochr yn ochr â Llywodraethau Cymru a'r DU i gyflawni buddsoddiad cyfanswm o dros £1 biliwn mewn prosiectau cyfalaf ar gyfer Gogledd Cymru a fydd yn cynhyrchu dros 4000 o swyddi newydd erbyn 2036.

Wrth symud ymlaen, edrychwn ymlaen atoch chi glywed llawer mwy am Uchelgais Gogledd Cymru a gwaith y Cyd-bwyllgor Corfforedig wrth i ni helpu i lunio dyfodol mwy bywiog, cynaliadwy a gwydn i Gogledd Cymru.



Ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae trafndiaeth yn rhan hanfodol o'n bywydau yng Ngogledd Cymru. Mae ein system drafndiaeth yn ein cysylltu â swyddi, addysg, gofal iechyd, siopa a hamdden. Mae'n hanfodol i'n heconomi leol gan ei fod yn cysylltu busnesau â'u cwsmeriaid, yn caniatáu i dwristiaid ymweld ag atyniadau a chyrchfannau gwyliau lleol, ac mae'n hwyluso cludo nwyddau. Mae ein dewis o drafndiaeth yn effeithio arnom ni fel unigolion ac ar ein hamgylchedd ehangach.

Mae Llwybr Newydd, strategaeth drafndiaeth Llywodraeth Cymru, yn amlinellu'r weledigaeth ar gyfer sut y gall trafndiaeth helpu i gyflawni'r blaenoriaethau i Gymru, gan helpu i greu cymdeithas fwy ffyniannus, gwyrdd a chyfartal. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn ein helpu i ymdrin â materion trafndiaeth lleol a rhanbarthol yn awr ac yn y dyfodol dros y 5 mlynedd nesaf (2025-2030) drwy ddarparu fframwaith ar gyfer penderfyniadau ar fuddsoddiad yn y dyfodol. Mae'n nodi sut y gall trafndiaeth gefnogi'r gwaith o ddarparu Llwybr Newydd a chyfrannu at lwyddiant, adfywio a datblygiad ein rhanbarth.

Mae'r Cynllun hwn yn hanfodol er mwyn sicrhau y gall Gogledd Cymru gyfrannu at gyflawni strategaethau a blaenoriaethau cenedlaethol. Mae'r Adroddiad Achos dros Newid, sydd wedi'i baratoi i ddarparu'r sylfaen dystiolaeth i gefnogi'r Cynllun hwn, yn nodi'r cysylltiadau â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru, yn ystyried cynlluniau ac astudiaethau perthnasol, ac yn amlinellu heriau a chyfleoedd trafndiaeth allweddol. Mae'r Cynllun hwn yn adeiladu ar y gwaith helaeth sydd eisoes wedi'i wneud sy'n cysylltu â chynlluniau a pholisïau strategol cenedlaethol a rhanbarthol perthnasol, megis:

Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru

Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol

Rhwydwaith Gogledd Cymru

Adroddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd

Adolygiad Cysylltedd Undeb

Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru

Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan

Strategaeth Diogelwch Ffyrdd i Gymru

Strategaeth Cludo Nwyddau Cymru

Canllawiau Deddf Teithio Llesol a Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol

Bws Cymru: cysylltu pobl â lleoedd

Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn

Rheilffordd i Gymru

Strategaeth Buddsoddi Isadeiledd Cymru

Cymru'r Dyfodol: y Cynllun Cenedlaethol

Polisi Cynllunio Cymru

Cynlluniau Datblygu Lleol

Asesiadau Llesiant a chynlluniau Llesiant Lleol

Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru

Adroddiad Mewnfuddsoddi Uchelgais Gogledd Cymru

Cymru Sero Net a'i Chyllidebau Carbon

Cymru Iachach

Cynllun Aer Glân i Gymru

Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd i Gymru

Canol trefi: datganiad sefyllfa

Dylid darllen y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn ochr yn ochr â'n Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n nodi'r ymyraethau fydd ein hawdurdodau lleol yn eu datblygu dros gyfnod y cynllun.

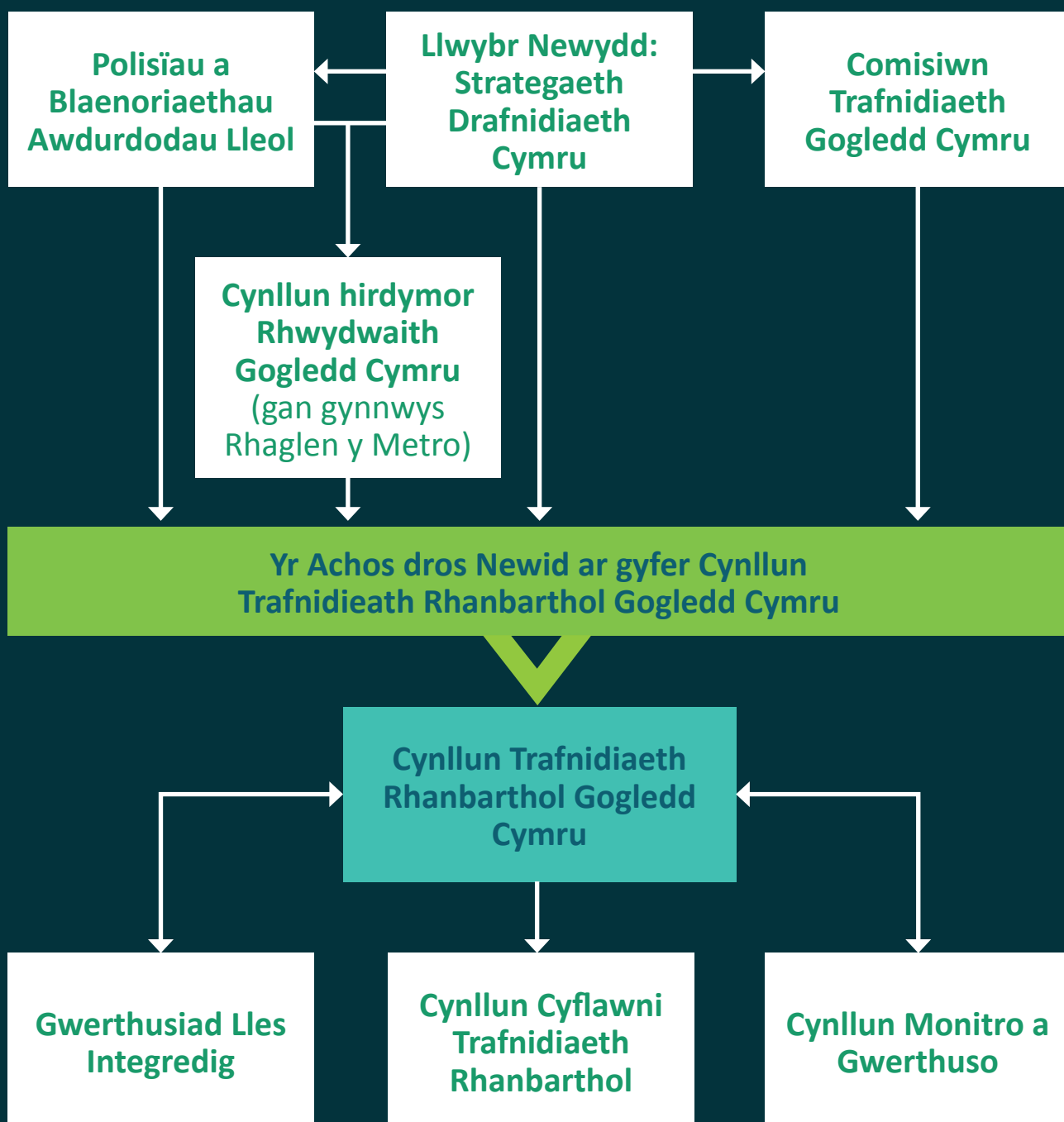
Dylid darllen y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn hefyd ochr yn ochr â'n Harfarniad Llesiant Integredig, sy'n dangos sut y bydd ein cynlluniau'n cyfrannu at lesiant, gyda chefnogaeth yr asesiadau effaith yr ydym wedi'u cynnal i ystyried materion fel iechyd, cydraddoldeb a bioamrywiaeth.

Rhaid i'n Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gynnwys polisiâu i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, a chyd-fynd â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol. Ar ben hynny, rhaid i'n cynlluniau wneud y cyfraniadau mwyaf posibl i'r mesurau a nodir yn Fframwaith Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae hynny'n helpu i sicrhau ein bod yn diwallu ein targedau trafndiaeth a newid hinsawdd. Er mwyn helpu i sicrhau ein bod yn cyrraedd ein targedau, rydym wedi paratoi ein Cynllun Monitro a Gwerthuso fydd yn ein helpu i gael y canlyniadau yr ydym eu heisiau.

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn hefyd yn llunio ein Cynllun Datblygu Strategol, gan ystyried y polisiâu a'r ymyraethau a amlinellir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn a'i ddiweddariadau dilynol. Er bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn wedi ystyried polisiâu cynllunio lleol a chenedlaethol cyfredol a rhai sy'n dod i'r amlwg, a nodi meysydd i'w datblygu, bydd angen ystyried unrhyw gynigion trafndiaeth sydd â gofynion tir fel rhan o'n polisiâu trafndiaeth rhanbarthol yn y cynlluniau defnydd tir sy'n dod i'r amlwg ar lefelau rhanbarthol a lleol.



Bydd Cynlluniau Datblygu Strategol (SDPs) yng Nghymru yn gynlluniau rhanbarthol sydd wedi'u cynllunio i fynd i'r afael â materion sy'n croesi ffiniau awdurdodau lleol. Byddant yn eistedd rhwng y cynllun cenedlaethol (Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040) a chynlluniau datblygu lleol (CDLI).

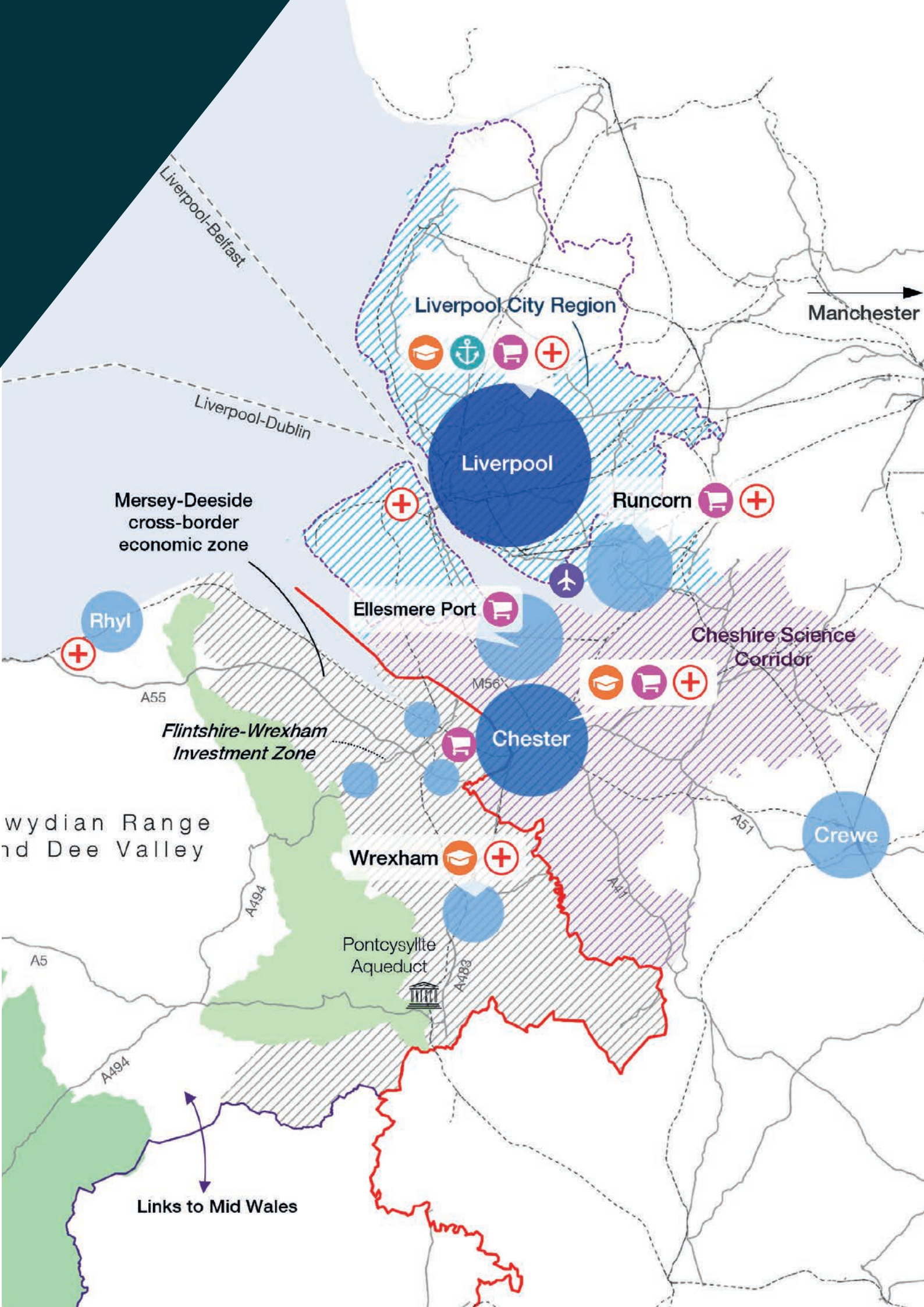


Ein rhwydwaith trafnidiaeth a gyrwyr dros newid

Sut ydym yn teithio

Mae'r cyfleoedd ar gyfer teithio yng Ngogledd Cymru yn eang, fel y dangosir yn y cynllun hwn o Ogledd Cymru a'r rhanbarthau cysylltiedig. Mae trafnidiaeth yn ein helpu i gysylltu â'r lleoedd yr ydym am ymweld â nhw yn ein rhanbarth a thu hwnt â gweddill Cymru, Lloegr ac Iwerddon. Gallwn symud o gwmpas trwy ddulliau gwahanol o deithio ac mae cael dewis ynghylch sut ydym yn cael mynediad i'r lleoedd rydym yn gweithio, yn prynu ein nwyddau, treulio ein hamser hamdden, ac yn cael mynediad i wasanaethau, yn bwysig wrth ystyried bod gan bob un ohonom anghenion a chyfleoedd gwahanol.





Cerdded, olwyno a beicio

Rydym yn cerdded, olwyno a beicio ar gyfer ystod o deithiau, gan gynnwys cymudo, i fynd i'r ysgol neu'r coleg, i ddefnyddio gwasanaethau lleol, ac ar gyfer gweithgareddau hamdden. Rydym hefyd yn uno â gwahanol rannau o'n teithiau fel hyn, er enghraifft trwy gerdded, olwyno neu feicio i ac o orsaf reilffordd. Mae Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol wedi'u paratoi ac yn parhau i gael eu datblygu gan awdurdodau lleol sy'n gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru, sy'n nodi'r holl ddyheadau presennol ac yn y dyfodol ar gyfer y rhwydwaith cerdded a beicio yng Nghymru.

Mae cyfran y bobl sy'n cerdded am fwy na 10 munud fel modd o deithio o leiaf unwaith y mis yn amrywio o hanner poblogaeth Gwynedd, i 7 o bob 10 o bobl yn Ynys Môn. Fel arfer, darperir llwybrau cerdded yn ein hardaloedd trefol ar ffurf llwybrau troed a chroesfannau yn ein dinasoedd a'n trefi. Yn ein hardaloedd gwledig, rydym yn aml yn dibynnu mwy ar lwybrau cyhoeddus, llwybrau ceffyl a lonydd lleol. Gallwn hefyd fwynhau 60 milltir o olygfeydd môr o Lwybr Arfordir Gogledd Cymru (rhan o lwybr hir Llwybr Arfordir Cymru) gan ddechrau o Gaer ac, ym Mhrestatyn, ymuno â Llwybr Clawdd Offa, heneb hiraf Prydain sy'n Llwybr Cenedlaethol hefyd, cyn parhau i Fangor.

Ar gyfartaledd, mae tua 10% ohonom yn teithio ar feic yn amlach nag unwaith y mis yng Ngogledd Cymru. Mae llwybrau'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN) yn rhedeg trwy Ogledd Cymru, sy'n cynnwys cysylltiadau ar y ffordd yn bennaf, gan hefyd gysylltu cymysgedd o lonydd gwledig, dyffrynnoedd afonydd, llwybrau di-draffig a ffyrdd mynydd. Yn gyffredinol, mae parcio beiciau ar gael mewn gorsafoedd rheilffordd a chyfleusterau cymunedol allanol.



Yng Nghymru, mae teithio llesol yn cyfeirio at wneud teithiau trwy ddulliau corfforol, fel cerdded, beicio, neu ddefnyddio cadair olwyn. Cefnogir y cysyniad hwn gan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, sy'n anelu at hyrwyddo ffyrdd iachach o fyw a lleihau'r effaith amgylcheddol trwy annog mwy o bobl i gerdded a beicio ar eu teithiau dyddiol. Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu canllawiau i awdurdodau lleol gynllunio a dylunio rhwydweithiau o lwybrau cerdded a beicio, gan sicrhau eu bod yn ddiogel ac yn hygyrch.

Ein rhwydwaith bysiau a choetsis

Ar hyn o bryd, mae 24 o weithredwyr bysiau yn darparu gwasanaethau ar draws Gogledd Cymru, cyfanswm o 188 o lwybrau bysiau. Dros wythnos, maent yn teithio tua hanner miliwn cilomedr, sy'n cyfateb i fws sy'n teithio o gwmpas y byd 12 gwaith.

Ar hyn o bryd, mae mesurau isadeiledd blaenoriaeth bysiau cyfyngedig iawn, mae'r unig ddarpariaeth bresennol yn Wrecsam, sy'n cynnwys dwy lôn fysiau a lôn wrth-lif (lôn bwrpasol ar stryd unffordd sy'n caniatáu bysiau i deithio i'r cyfeiriad arall i'r traffig). Wrecsam ac ardaloedd trefol ar arfordir Gogledd Cymru sydd â'r galw mwyaf am deithiau bws, ac ar draws Cymru defnyddir bysiau yn fwyaf cyffredin ar gyfer teithiau lleol.

Er enghraifft, mae data teithwyr yn awgrymu bod y rhan fwyaf o deithiau teithwyr ar wasanaethau TrawsCymru yn gymharol leol yn hytrach na phellter hir. Mae data ar gyfer 2024 yn dangos cynnydd sylweddol o 70% mewn defnydd sy'n helpu i ddangos gwerth gwasanaeth a reoleiddir yn y Gogledd, lle mae teithiwyd yn cael y flaenoriaeth. Mae tua thraean o'r teithiau ar fws yn llai na 5km o bellter (mae hynny'n llai o bellter na rhwng gorsaf Cyffordd Llandudno a Sw Mynydd Cymru ym Mae Colwyn).

Mae'r rhan fwyaf o deithiau bws o fewn yr un ardal awdurdod lleol neu i ardal gyfagos, ac mae gan lawer o deithiau sy'n dechrau mewn ardaloedd gwledig gyrchfannau mewn ardaloedd trefol cyfagos. Er bod hyd teithiau yn hirach mewn ardaloedd gwledig, maent yn dal i fod yn deithiau byr yn gyffredinol.

Mae gwasanaethau bws math cyflym (express) yn gymharol anghyffredin yng Nghymru o gymharu â rhannau eraill o'r DU ac Iwerddon, ac nid oes unrhyw wasanaethau bws wedi'u trefnu (ac eithrio teithiau bws preifat sy'n arbenigo mewn teithiau gwyliau a theithiau dydd) ar hyn o bryd yn gweithredu ar hyd coridor yr A55. Fel arfer, mae prisiau bws tua thraean pris y rheilffyrdd, sy'n dangos pan fydd gwasanaethau ar gael, gallant helpu i ddenu pobl i deithio gyda thocynnau rhatach, yn enwedig myfyrwyr a siopwyr sy'n defnyddio dinasoedd mwy yn Lloegr.



Mae gwasanaethau cludiant cymunedol (bysiau mini fel arfer) yn arbennig o werthfawr i'r rhai sydd â heriau symudedd, neu breswylwyr mewn ardaloedd mwy gwledig, nad oes ganddynt fynediad at geir ac mewn ardaloedd lle mae trafnidiaeth gyhoeddus wedi lleihau gwasanaethau neu nad yw ar gael. Mae'r gwasanaethau hyn fel arfer yn cael eu cydlynu ar lefel awdurdod lleol. Yng Ngogledd Cymru, rydym hefyd yn elwa o amrywiaeth o wasanaethau ffonio a theithio a pharcio a theithio ar-alw.



Un stori o lwyddiant yng nghefn gwlad Gogledd Cymru oedd gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa, sy'n darparu ffordd o deithio'n gynaliadwy yn Eryri unwaith y bydd ymwelwyr wedi cyrraedd y Parc Cenedlaethol. Ym mis Awst 2024, defnyddiodd mwy na 72,000 o bobl y gwasanaeth Sherpa, cynnydd o bron i 80% o'i gymharu â'r flwyddyn flaenorol, a dyma'r tro cyntaf i nifer y teithwyr fod yn fwy na 70,000 mewn mis.



72,000

**defnyddiodd o bobl
y gwasanaeth Sherpa
ym mis Awst 2024**

Ein rheilffyrdd

Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol yng Ngogledd Cymru yn cael ei reoli a'i gynnal gan Network Rail, gyda gwasanaethau i deithwyr yn cael eu gweithredu gan Trafnidiaeth Cymru ac AvantiWest Coast. Mae 66 o orsafoedd yng Ngogledd Cymru, wedi'u lleoli ar Reilffordd Arfordir Gogledd Cymru, Lein Yr Amwythig i Gaer, Rheilffordd Dyffryn Conwy, Lein Wrecsam i Lerpwl (Lein y Gororau gynt), a Lein y Cambrian. Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi cynlluniau i weithio ar lein Wrecsam i Lerpwl fel y cam cyntaf o gyflwyno gwasanaethau Metro uniongyrchol rhwng y ddwy ddinas. Mae cynigion hefyd i ddyblu'r gwasanaethau rhwng Wrecsam a Chaer.

Mae tair prif reilffordd gyswllt bwysig, sef Prif Lein Gogledd Cymru, Lein Wrecsam i Lerpwl a Lein Amwythig-Wrecsam-Caer. Yn gyffredinol, mae'r rhain yn cysylltu rhwng ardaloedd mwyaf poblog y rhanbarth, gan gefnogi llawero deithiau domestig a thrawsffiniol. Mae Prif Lein Gogledd Cymru yn cysylltu Crewe yn y dwyrain a Chaergybi yn y gorllewin, gan ganiatáu cysylltiadau â Manceinion a Llundain. Mae Lein Wrecsam i Lerpwl yn cysylltu Wrecsam â Lerpwl trwy newid yn Bidston, ac mae lein Amwythig-Wrecsam-Caer yn cysylltu Wrecsam â chymunedau ar hyd y ffin, gyda chysylltiadau ymlaen i Birmingham a De Cymru. Mae Lein y Cambrian yn arbennig o bwysig i gymunedau yng Ngwynedd, gyda Lein Arfordir y Cambrian yn cysylltu teithiau cerdded arfordirol a lleoedd i ymweld â nhw ar hyd llwybr arfordirol Cymru, tra bod Prif Lein y Cambrian o'r Amwythig yn cysylltu Lein yr Arfordir â Chanolbarth Lloegr a gweddill y DU.

Fel arfer, mae gan orsafoedd rheilffordd Caergybi, Llanfairpwll, Bangor, Cyffordd Llandudno, Bae Colwyn ac Abergele o leiaf un trên yr awr. Mae hyn yn golygu nad yw'r rhanbarth yn arbennig o hygyrch ar y rheilffyrdd, yn enwedig i'r rhai nad ydynt yn byw yn agos at orsaf reilffordd. Fodd bynnag, ar gyfer pobl sy'n gallu cael mynediad haws at wasanaethau rheilffordd, wrth ystyried traffig yn ystod cyfnodau teithio prysur, mae amseroedd teithio ar y rheilffordd ac yn y car yn weddol gymaradwy. Er enghraifft, 10 munud yn hirach ar y trên yn unig yw taith rhwng Caergybi a'r Amwythig.

Er nad yw yng Ngogledd Cymru, mae Gorsaf Caer yn orsaf bwysig i sawl defnyddiwr rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru gan fod yr holl wasanaethau sy'n defnyddio Prif Lein Gogledd Cymru yn pasio trwodd.



Mae data a gasglwyd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) yn dangos mai Bangor yw'r orsaf drenau a ddefnyddir fwyaf yng Ngogledd Cymru gyda bron i 700,000 o gofrestriadau cyrraedd a gadael yr orsaf bob blwyddyn.



Ein ffyrdd a'n strydoedd

Mae perchnogaeth ceir yng Ngogledd Cymru yn uchel, yn enwedig mewn cymunedau gwledig, a'r car preifat yw'r prif ddull o deithio i'r gwaith. Mae Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn esbonio sut mae'r pellter sy'n cael ei yrru gan geir wedi cynyddu 13% dros y ddegawd ddiwethaf, tra bod yr allyriadau o'r ceir hyn wedi gostwng 9%. Erbyn hyn, mae dros 7,000 o gerbydau trydan yng Ngogledd Cymru. Mae llai na 2% o geir ag allyriadau isel iawn neu ddim allyriadau yng Nghymru.

Mae nifer ohonom yn dibynnu ar ein ffyrdd A i fynd o gwmpas. Mae'r rhwydwaith cefnffyrdd yn ein rhanbarth yn cynnwys yr A5, A55, A458, A470, A483, A487, A489, A494, a'r A550. Yn benodol, mae Ffordd Gyflym yr A55 yng ngogledd Cymru yn goridor trafniadaeth mawr ac yn elfen allweddol o rwydwaith ffyrdd strategol y DU ac Ewrop sy'n darparu'r brif wythien economaidd ar gyfer Gogledd Cymru. Mae'r llwybr yn rhedeg i Gaer ac yn cysylltu â Lerpwl trwy'r M53 a'r A533. Mae'n ymestyn o Gaergybi ar draws Gogledd Cymru a Gogledd Lloegr i dir mawr Ewrop trwy wasanaethau fferi o Borthladd Immingham. Mae'r A55 hefyd yn gyswllt pwysig i drefi a chymunedau lleol ac mae'n darparu cysylltiad â'r A470 â De a Chanolbarth Cymru. Ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru yn adolygu cynigion i godi trydedd bont dros y Fenai er mwyn gwella'r capasiti a'r amseroedd teithio rhwng Ynys Môn a'r tir mawr.

Mae'r A55 yn goridor prysur, gan ddod â llif traffig teithwyr a chludo nwyddau o Gaergybi i weddill y rhanbarth. Yn ôl data a gyhoeddwyd gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru, mae'r defnydd o'r A55 yn dychwelyd i lefelau cyn Covid.

Mae cyfnodau prysur o dagfeydd sylweddol ar yr A55 yn ystod misoedd Gorffennaf ac Awst o draffig gwyliau, gan gyfrannu at lygredd aer a sŵn. Er bod ansawdd aer cyffredinol yn dda yng Ngogledd Cymru, coridor yr A55 yw'r cyfrannwr unigol mwyaf at lygredd aer a sŵn yn y rhanbarth.

Mae dadansoddiad o ddata rhwydwaith ffonau symudol sy'n cwmpasu cyfnod prysuraf y bore (07:00 – 10:00) gan Trafnidiaeth Cymru yn amlygu pwysigrwydd teithiau yn y car rhwng Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr (30% o'r holl deithiau rhyngranbarthol os cyfunir y ddau gyfeiriad). Mae teithiau trawsffiniol sy'n dechrau yng Ngogledd Cymru fwy nag 20 gwaith yn uwch na'r teithiau rhyngranbarthol sy'n digwydd o Gogledd Cymru i ranbarthau eraill yng Nghymru.

Mae parcio ceir yn dylanwadu ar sut mae pobl yn dewis teithio, ac mae awdurdodau cynllunio lleol angen safonau da o ddylunio meysydd parcio, nad ydynt yn caniatáu i gerbydau ddominyddu'r stryd neu anghyfleustra i bobl gerdded a beicio. Mae'r polisi cynllunio cenedlaethol yn cefnogi strydoedd sydd wedi'u cynllunio'n dda, sy'n ymateb i ofynion pobl i helpu i greu lleoedd cynaliadwy a chynyddu cerdded, beicio a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus.

Rydym yn ymwybodol o'r heriau sy'n wynebu ein hawdurdodau lleol ar draws Gogledd Cymru o ran cadw ein ffyrdd i safon dda, a'r effaith y mae digwyddiadau tywydd mwy eithafol yn ei chael ar wynebu ffyrdd ledled Cymru a'r DU. Rydym yn deall y pwysau cynyddol sy'n wynebu ein hawdurdodau lleol, sy'n gyfrifol am gynnal ffyrdd lleol o fewn eu hawdurdodaeth, sy'n cynnwys trwsio tyllau a mathau eraill o ddifrod i'r ffyrdd.

Er mwyn helpu i wneud ein strydoedd yn lleoedd mwy diogel a deniadol i bobl eu defnyddio, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi 20 mya fel y terfyn cyflymder diofyn newydd ar gyfer y rhan fwyaf o strydoedd ac mae'n cymryd mesurau i atal parcio ar balmentydd. Mae'n gweithio ar gynlluniau a fyddai'n caniatáu i'n hawdurdodau lleol ddefnyddio mesurau gorfodaeth yng nghyswllt parcio ar balmentydd pan fydd yn achosi rhwystr, gyda'r nod o wneud strydoedd yn fwy diogel i bawb. Mae hyn yn arbennig o bwysig i'r rhai sy'n defnyddio cadeiriau olwyn neu bramiau ac sydd â'u symudedd wedi'i rwystro gan bobl sy'n blocio ein palmentydd, gan gydnabod hefyd y gall parcio anghyfreithlon rwystro symudiad gwasanaethau cludiant cyhoeddus, a all achosi oedi diangen.

Mae canllawiau newydd wedi'u cyhoeddi gan Lywodraeth Cymru i Gynghorau ar ffyrdd 'eithrio', lle gall y llwybrau symud yn ôl i 30mya. Ymhellach i ymgynghoriadau awdurdodau lleol, roedd dwy ffordd yn Wrecsam (y B5605/Stryd Fawr, yn Johnstown a'r A525 Ffordd Bryn-y-Grog) y cyntaf yn y Gogledd i ddychwelyd i 30mya yn sgil y newid diofyn i gyflymder o 20mya.

13%

pellter a yrrir gan ceir
wedi cynyddu dros y
degawd diwethaf

7,000

cerbydau trydan plug-in
yng Ngogledd Cymru



Ein porthladdoedd

Mae Porthladd Caergybi yn borthladd masnachol a fferi yn Ynys Môn ac yn cael ei gydnabod yng Nghymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol fel porth strategol pwysig rhwng Iwerddon a Chymru ac fel y prif lwybr cludo ar gyfer nwyddau sy'n symud rhwng Prydain Fawr ac Iwerddon. Mae'r porthladd wedi'i leoli ar ddechrau ffordd ddeuol yr A55, ac mae adeilad terminws y fferi yn cael ei rannu gyda gorsaf reilffordd Caergybi, sef terminws Lein Arfordir Gogledd Cymru gyda gwasanaethau uniongyrchol i Gaer a Llundain Euston. Cafodd dros 1.6 miliwn o deithwyr eu cludo trwy Borthladd Caergybi trwy wasanaeth fferi Caergybi-Dulyn yn 2023, a dyma'r ail borthladd 'roll-on / roll-off (Ro-Ro)' mwyaf yn y DU.

Yn 2018, defnyddiodd tua 150,000 o lorïau'r llwybr rhwng Dulyn a Chaergybi, sy'n cysylltu busnesau Gwyddelig â marchnadoedd allforio Ewropeaidd. Fodd bynnag, ers Brexit, mae Porthladd Caergybi wedi gweld gostyngiad o tua 20% mewn symudiadau cludo nwyddau. Ar yr un pryd, mae Stena wedi cofnodi cynnydd mewn symudiadau teithwyr a chludo nwyddau ar ei lwybr fferi Rosslare-Cherbourg, gyda'r nifer uchaf erioed o deithwyr yn Haf 2023.

Ym mis Hydref 2023, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y byddai'n buddsoddi £40 miliwn i adnewyddu Morglawdd Caergybi, sy'n amddiffyn seilwaith y porthladd ac yn caniatáu i longau ddocio'n ddiogel yng Nghaergybi. Bydd y cymorth buddsoddi gan Lywodraeth Cymru yn helpu i sicrhau dyfodol y porthladd ac yn agor cyfleoedd newydd sy'n gysylltiedig â menter Porthladd Rhydd Ynys Môn ac yn y farchnad mordeithiau. Mae Porthladd Mostyn hefyd wedi'i ddatblygu gydag ehangiaid diweddar i ddod yn un o borthladdoedd pwysicaf Ewrop ar gyfer y sector ynni adnewyddadwy ar y môr.

Mae Porthladd Lerpwl a Gogledd Cymru yn rhannu perthynas hanesyddol a pharhaus yn sgil lleoliad Lerpwl ar arfordir gorllewinol Lloegr, gan wasanaethu fel porth pwysig ar gyfer masnach a thrafnidiaeth i ac o'r Gogledd.



Bydd Ynys Môn nawr yn elwa o statws Porthladd Rhydd lle bydd tollau a rheolau masnach symlach, gan ddarparu mwy o gymhellion ar gyfer buddsoddi a masnach. Yn y dyfodol, ni fydd nwyddau sy'n mynd i mewn i Borthladd Rhydd Ynys Môn yn gaeth i drefn dreth a thollau arferol y DU, gan gefnogi buddsoddiad busnes tymor hir, a hybu ffyniant Ynys Môn a Gogledd Cymru. Bydd y Porthladd Rhydd yn lleihau'r angen i gludwyr gludo nwyddau o amgylch pen deheuol y DU, proses sy'n niweidiol i'r amgylchedd ac yn economaidd aneffeithlon. Bydd y Porthladd Rhydd hefyd yn cyflymu'r gwaith o adfywio safleoedd penodol gan gynnwys Parc Ffyniant yng Nghaergybi, a'r nifer sy'n manteisio ar gynhyrchu ynni cynaliadwy trwy adeiladu ar fentrau sero-net presennol sy'n arwain y diwydiant ar arfordir yr Ynys. Bydd hyn yn atgyfnerthu 'Rhaglen Ynys Ynni' bresennol y Cyngor Sir ac yn cynhyrchu cyflenwadau ynni sydd eu hangen yn fawr ar gyfer gweddill y DU.

Ein meysydd awyr

Yng Ngogledd Cymru, mae gennym Faes Awyr Môn, sydd wedi'i leoli ger yr A55 sy'n darparu mynediad hawdd i'r ffordd, a Maes Awyr Penarlâg, sy'n chwarae rhan hanfodol wrth gefnogi gweithrediadau Airbus gyda'i ffatri ym Mrychdyn, yn Sir y Fflint. Yn gwasanaethu poblogaeth a busnesau ehangach Gogledd Cymru sydd â chysylltiadau rhyngwladol, yn cynnwys meysydd awyr Lerpwl, Manceinion a Birmingham.

Maes Awyr John Lennon yn Lerpwl yw'r 12fed maes awyr prysuraf yn y DU, gyda mwy na 4 miliwn o deithwyr yn 2023 ac mae'n gwasanaethu dros 60 o gyrchfannau ledled Ewrop. Mae'r maes awyr yn borth rhyngwladol i Ranbarth Dinas Lerpwl, Gogledd-orllewin Lloegr, ac i'r rhai sy'n teithio o Gogledd Cymru.

Mae data o arolwg yr Awdurdod Hedfan Sifil 2017, sef y tro diwethaf i Faes Awyr Lerpwl gael ei arolygu, yn dangos bod cyfran uwch o deithwyr yn teithio i ac o Faes Awyr Lerpwl gan ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gyhoeddus o'i gymharu â meysydd awyr o faint tebyg, sef 27%. Fodd bynnag, mae hyn yn is na meysydd awyr sydd â chysylltiad rheilffordd uniongyrchol, fel meysydd awyr Stansted a Gatwick yn Llundain.

Un o amcanion Strategaeth Mynediad Arwyneb Maes Awyr Lerpwl yw ehangu dalgylch y maes awyr i farchnadoedd yng Ngogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr trwy wella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus. Bydd hyn yn her yn y cyd-destun bod trafnidiaeth gyhoeddus yn anghystadl euol gyda'r car preifat: mae amseroedd teithio rhwng Caergybi a Maes Awyr Lerpwl yn cymryd dros dair awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, o'i gymharu â llai na dwy awr mewn car preifat yn ystod amseroedd nad ydynt yn oriau brig (tu allan i'r oriau prysuraf).

Mae Maes Awyr Manceinion yn elwa o gysylltiad rheilffordd uniongyrchol bob awr o Brif Lein Gogledd Cymru. Yn 2023, bu'r maes awyr yn gwasanaethu mwy na 28 miliwn o deithwyr, gan ei wneud y prysuraf y tu allan i Lundain, ac fel cyflogwr mawr mae'n chwarae rhan sylweddol yn yr economi ranbarthol. Mae Maes Awyr Birmingham hefyd yn un o brif feysydd awyr y DU, ac mae'n gwasanaethu dros 13 miliwn o deithwyr bob blwyddyn. Mae'n elwa o fynediad rhwydd ar y rheilffyrdd a'r ffyrdd o Wrecsam a'r ardaloedd cyfagos yn y Gogledd.



27%

teithwyr yn teithio i Faes Awyr Lerpwl ac oddi yno gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus

Ein hanghenion a'n dyheadau yn y dyfodol



Ym mis Mai 2025, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru gynllun gwerth £2.1bn i drawsnewid rhwydwaith rheilffyrdd y Gogledd. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo £13m cychwynnol gyda chyllid pellach sylweddol gan Lywodraeth y DU i'w gytuno. Bydd Bwrdd Rhwydwaith Gogledd Cymru newydd yn goruchwyllo'r cynlluniau a'r cyllid.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gydag aelodau eraill y bwrdd i helpu i fwrw ymlaen â'r cynlluniau sy'n ceisio gwneud gwelliannau sylweddol i drafnidiaeth cyhoeddus ledled y Gogledd a'r tu hwnt.

Gan adeiladu ar ein Hadroddiad Achos dros Newid sy'n nodi'r materion, yr heriau a'r cyfleoedd allweddol y dylai'r Cynllun hwn eu hystyried, mae yna yrwyr allweddol ar gyfer newid sy'n ein helpu i siapio ein hanghenion a'n dyheadau ar gyfer y system drafnidiaeth a'r rhwydwaith yr ydym eisiau ei weld yng Ngogledd Cymru:

- Mae **Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol** Llywodraeth Cymru yn amlinellu nodau cyfreithiol rhwymol i wella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Fel cyfran o'r defnydd cyffredinol o ynni yng Nghymru, mae Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol yn amlygu bod defnydd ynni sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth wedi cynyddu, ac un o'r ffynonellau mwyaf o allyriadau nwyon tŷ gwydr a llygredd aer yng Nghymru yw cludiant.
- Mae **Adolygiad Cysylltedd Undeb** Llywodraeth y DU yn argymhell creu rhwydwaith trafndiaeth strategol i gefnogi twf economaidd hirdymor, swyddi, tai a chydlyniant cymdeithasol ledled y Deyrnas Unedig. Mae cyfweiliadau manwl ac arolwg ledled y DU yn tynnu sylw at farn y cyhoedd ac yn darparu cefnogaeth ar gyfer buddsoddi pellach mewn coridorau aml-ddull i wella cysylltedd trafndiaeth.
- Mae **Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru** yn amlinellu naw cynllun bach i helpu i ddarparu system drafnidiaeth fwy hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon ledled Cymru. Mae sicrhau rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd cyflymach, mwy dibynadwy yn thema ganolog yn ogystal â ffocws ar ymgysylltu cymunedol a theithio llesol. Mae'r strategaeth yn cynnwys ystyriaethau cydraddoldeb a chanllawiau ar amddiffyn diwylliant ac iaith Cymru. Mae hefyd yn esbonio sut y bydd Cymru'n defnyddio'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy a nodir mewn polisi cynllunio cenedlaethol i lywio penderfyniadau am isadeiledd newydd a rhoi blaenoriaeth i gerdded a beicio a chluant cyhoeddus, ac yna allyriadau isel iawn ac yn olaf cerbydau preifat.
- Cynllun yw **Rhwydwaith Gogledd Cymru** sydd â'r nod o wella cysylltedd rhwng Gogledd Cymru a'r 'Northern Arc', coridor economaidd allweddol sy'n cysylltu Gogledd Cymru â dinasoedd a rhanbarthau yng ngogledd Lloegr. Mae'r cynlluniau yn cynnwys gwasanaeth bws a rheilffordd 'troi fyny a mynd', gan ymestyn o Hull i Gaergybi.
- Mae'r **Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol** yn nodi sut y bydd pob un ohonom yn cyflawni yn erbyn y blaenoriaethau a'r uchelgeisiau a amlinellir yn Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae hyn yn cynnwys y rhaglenni, y prosiectau a'r polisiau newydd y mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu eu cyflawni yn y cyfnod o bum mlynedd rhwng 2022 a 2027.
- Mae Cyllideb Carbon 2 **Cymru Sero Net** yn amlinellu'r camau ar gyfer yr ail gyfnod cyllideb carbon (2021-2025), gyda'r nod o leihau allyriadau 37% erbyn 2025. Nod y weledigaeth hirdymor yw sicrhau ansawdd bywyd gwell ar gyfer cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol. Mae targedau newid moddol (gyda'r nod o symud i ffwrdd o ddefnyddio ceir preifat i ddulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy, yn cynnwys teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer y mwyafrif o deithiau) yn her sylweddol i gefnogi datgarboneiddio'r system drafnidiaeth.
- Y **enhadaeth economaidd** mae blaenoriaethau ar gyfer economi gryfach yn amlinellu meysydd blaenoriaeth cenedlaethol sy'n cynnwys systemau trafndiaeth ar gyfer cysylltiadau gwell, cysylltu pobl â chyfleoedd a gwasanaethau cyhoeddus, ehangu marchnadoedd llafur, gan alluogi cyfatebu pobl yn well â swyddi, a chaniatáu gwell mynediad at fwy o gyfleoedd hyfforddi.

- Mae **Cynllun Twf Gogledd Cymru** yn cefnogi ffyniant rhanbarthol ac mae angen cefnogi isadeiledd a gwasanaethau trafnidiaeth i gysylltu'r rhanbarth yn well yng Nghymru a thros y ffin, er enghraifft i farchnadoedd yng ngogledd-orllewin Lloegr a chanolbarth Lloegr. Gyda chefnogaeth y Fframwaith Economaidd Rhanbarthol, mae yna ymgyrch i annog partneriaethau cryf rhwng cymunedau, busnesau a chynghorau, gan alluogi canol trefi ac ailddiffinio'r stryd fawr leol. Cydnabyddir bod coridor yr A483/A55 o bwysigrwydd allweddol i'r rhanbarth fel catalydd ar gyfer twf economaidd ehangach.
- Mae Adroddiad **Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru** yn amlygu'r annigonolrwydd yn y rhwydwaith trafnidiaeth presennol sy'n cyfrannu at salwch, mynediad cyfyngedig at gyflogaeth ac effeithiau amgylcheddol negyddol. Mae'r argymhellion yn cynnwys trydaneiddio rheilffyrdd, gwelliannau i Lein Wrecsam i Lerpwl, gorsafoedd newydd, gwell cyfnewidfeydd, datblygiad parhaus llwybrau teithio llesol, ac ystyried llwybrau bysiau posibl rhwng y gogledd a'r de ac yn draws-ffiniol. I gefnogi hyn, cyhoeddwyd 'cronfa arloesedd' trydaneiddio gwerth miliynau o bunnoedd ym mis Mai 2025 i helpu i ddatblygu cynllun i ddadgarboneiddio'r rheilffyrdd yn y Gogledd a galluogi gwasanaethau metro mwy cyson a gorsafoedd ychwanegol.
- Mae **Rhaglen Metro Gogledd Cymru** yn fenter gynhwysfawr gyda'r nod o drawsnewid mynediad i dtrafnidiaeth gan ganolbwyntio ar gryfhau cysylltiadau rheilffordd â Gogledd-orllewin Lloegr.

Bydd hyn nawr yn cael ei ddatblygu drwy fuddsoddiad Rhwydwaith Gogledd Cymru mewn gwelliannau trafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n adeiladu ar y gwaith datblygu sydd eisoes wedi'i wneud gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru.

Bydd y rhaglen yn mabwysiadu dull trawsffiniol i drawsnewid trafnidiaeth gyhoeddus yn ardal Mersi a'r Ddyfrdwy. Bydd hyn yn cynnwys amllder gwasanaeth metro ar Brif Linell Gogledd Cymru a chysylltiad rheilffordd newydd, uniongyrchol rhwng Wrecsam a Lerpwl drwy Linell Wrecsam i Lerpwl. Bydd cyfleusterau gwell i deithwyr mewn gorsafoedd yng ngogledd-ddwyrain Cymru yn cefnogi'r gwelliannau hyn ymhellach. Unwaith y bydd y newidiadau hyn yn cael eu gweithredu, bydd trafnidiaeth gyhoeddus, yn ogystal â cherdded, olwyno a beicio, yn dod yn fwy cyfleus a deniadol ar gyfer llawer o deithiau hirach ar draws Gogledd Cymru.

- Bydd y **Cynlluniau Ynni Ardal Leol a'r Cynllun Ynni Rhanbarthol** sy'n dod i'r amlwg yn ffurfio'r fframwaith ar gyfer trosglwyddo Gogledd Cymru i economi carbon isel, gan helpu i adnabod y llwybrau mwyaf effeithiol ar gyfer lleihau allyriadau carbon a hyrwyddo datrysiad ynni cynaliadwy. Mae hyn yn hanfodol wrth gefnogi datgarboneiddio ein system drafnidiaeth.

Mae tanategu a chefnogi'r gyrwyr hyn ar gyfer newid yn cynnwys yr heriau a'r meysydd gwella lleol a rhanbarthol y gall trafnidiaeth helpu i fynd i'r afael â nhw, yn ogystal â'r pethau yr ydym yn eu gwneud yn dda yr ydym am ei diogelu, a gellir eu crynhoi fel a ganlyn:

Economi	Cymdeithasol a Diwylliannol	Yr Amgylchedd
Cyfran uchel o weithwyr â sgiliau isel	Un o'r cyfrannau uchaf o siaradwyr Cymraeg yng Nghymru gyda 42% yn siarad Cymraeg, ac yng Ngwynedd mae hyn hyd yn oed yn uwch ar tua 70%	Nifer o safleoedd pwysig ac ardaloedd gwarchodedig sy'n denu twristiaeth
Mae GVA y pen wedi'i ledaenu, gyda 4 o bob 6 awdurdod lleol yn sylweddol is na chyfartaledd Cymru	Dim ond traean o drigolion Gogledd Cymru sydd â mynediad i wasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus bob awr	Ansawdd aer da yn gyffredinol, heb unrhyw Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer
Mae'r gyfran o gyflogaeth mewn sectorau gwerth uchel yn isel	Cyfran sylweddol uwch o oedran pensiwn ac anabl, gyda lefelau uchel o amddifadedd wedi'u canoli mewn ardaloedd trefol arfordirol	Ystyrir lefelau sain fel rhai 'ar gyfartaledd' ac ni nodwyd unrhyw broblemau mawr
Profiad y Cwsmer	Isadeiledd	Y Galw am Deithio
Dibynadwyedd amser teithio gwael oherwydd oedi bws	Tua 400 o bwyntiau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus	Mae lefel uchel o all-gymudo o Ogledd Cymru i Ranbarth Dinas Lerpwl a Chaer
Ffyrdd wedi'u dominyddu gan geir gydag amseroedd teithio bws anghystadluel a mwy o amser yn cael ei dreulio mewn tagfeydd, a diffyg darpariaeth teithio llesol	Mae gwasanaethau rheilffyrdd yn gyfyngedig o ran amllder ac oriau gweithredu oherwydd cyfyngiadau isadeiledd a dim ond 9% sy'n byw o fewn hanner milltir i orsaf reilffordd lle mae gwasanaethau'n rhedeg o leiaf unwaith yr awr	Mae'r galw presennol yn isel ar gyfer teithio ar fysiau, gyda dim ond hanner y safleoedd bysiau yng Ngogledd Cymru ag amllder o fws bob 2 awr neu lai
Hygyrchedd gwael i gyfleoedd, gwasanaethau a chyfleusterau allweddol drwy ddulliau cynaliadwy, yn benodol oherwydd cyd-destun gwledig	Mae tua hanner y boblogaeth yn byw o fewn 600m i safle bws a diffyg isadeiledd teithio llesol cydlynol, uniongyrchol a diogel i safleoedd bws a mwynderau, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig	Mae dibyniaeth uchel ar geir ar gyfer teithiau i'r gwaith ac mae gwasanaethau bysiau yn gyffredinol yn anghystadluelol gyda'r car

O ystyried ein hamcanion a'r tueddiadau economaidd, cymdeithasol, diwylliannol ac amgylcheddol, mae'r cyfleoedd allweddol ar gyfer trafndiaeth yng Ngogledd Cymru yn cynnwys:

- **Galluogi newid i ddulliau trafndiaeth carbon isel a cherbydau allyriadau isel** drwy helpu pobl i leihau'r angen i deithio ac annog mwy o deithiau drwy gerdded, olwyno a beicio, drwy gynllunio ar y cyd yn well ar gyfer trafndiaeth, defnydd tir, a datblygu economaidd. Bydd hyn yn helpu i leihau tagfeydd traffig a llygredd sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, gan gynnwys ar goridor yr A55, sef y cyfrannwr mwyaf at ansawdd aer gwael yng Ngogledd Cymru. Yn ei dro, bydd hyn yn helpu i ddod â manteision iechyd a lles cysylltiedig. Mae Gogledd Cymru yn elwa o tua 400 o bwyntiau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus ac mae angen mynd i'r afael â heriau'r cyflenwad mewn ardaloedd gwledig i gynyddu'r broses o gyflwyno cerbydau trydan. Wrth ystyried y cyfleoedd i leihau'r angen i deithio, roedd 28.1% o weithlu Gogledd Cymru yn gweithio o bell yn rheolaidd yn 2022-23, sy'n rhoi cyfle cryf i'n rhanbarth gyfrannu at y targed cenedlaethol o 30% erbyn 2030.
- **Yr angen cynyddol i ystyried sut rydym yn cynllunio ar gyfer newid hinsawdd** yn y ffordd yr ydym yn cynnal a gwella ein hisadeiledd trafndiaeth presennol a newydd yn y dyfodol. Mae nifer o ardaloedd risg llifogydd uchel o'r môr ar draws Gogledd Cymru, yn enwedig o amgylch Arfordir y Gogledd, y Fenai a thua'r ffin rhwng Cymru a Lloegr, ac mewn ardaloedd ar hyd coridorau afonydd. Mae cyfle na allwn fforddio ei golli wrth sicrhau bod ein hisadeiledd yn gallu gwrthsefyll newid hinsawdd a digwyddiadau tywydd eithafol.

Mae cyfle hefyd i ddatgarboneiddio ein cerbydau preifat, ein fflyd cludo llwythi a chlodiant cyhoeddus, yn ogystal â lleihau faint ydym yn teithio, i leihau effaith allyriadau trafndiaeth.

- **Uno aneddeleodd allweddol gyda datblygiadau ac ardaloedd twf rhanbarthol** megis y clwstwr cenedlaethol pwysig o fusnesau gweithgynhyrchu uwch yn Sir y Fflint a Wrecsam (gyda Pharth Buddsoddi newydd). Ac eithrio Gwynedd, mae gan Ogledd Cymru gyfran is o'i phoblogaeth yn gyflogedig mewn galwedigaethau sgiliau uchel o'i gymharu â'r cyfartaledd ar gyfer Cymru, gyda chyfrannau uwch mewn gwaith sgiliau isel, ac mae cyfle i ddatgloi twf economaidd lleol a gwella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth i drigolion yng Ngogledd Cymru. Mae cyfle hefyd i gael mwy o bobl i gerdded, olwyno a beicio fel rhan o ddatblygiadau newydd a rhwng aneddeleodd allweddol presennol.
- **Gwella integreiddio a chysylltedd traws-ffiniol** rhwng cysylltiadau trafndiaeth strategol yng nghoridor trafndiaeth Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr, o Borthladd Rhydd Ynys Môn yng Nghaergybi i Faes Awyr John Lennon yn Lerpwl. Mae symudiadau traws-ffiniol sylweddol (tua 13% o gyfanswm y teithiau) gyda'r llifoedd mwyaf rhwng Glannau Dyfrdwy a Chaer a Sir y Fflint a Chaer ond dim ond 6% o deithiau traws-ffiniol sy'n cael eu gwneud ar drafndiaeth gyhoeddus, sy'n rhoi cyfle i alluogi mwy o deithiau ar drafndiaeth gyhoeddus a gwella'r rhanbarthau. Wrth i ni gysylltu cymunedau sy'n siarad Cymraeg â marchnadoedd Lloegr, rhaid i ni ddiogelu a gwella cyfleoedd Cymraeg drwy ein polisïau a'n camau gweithredu.

- Bydd **Uchelgais Gogledd Cymru** yn gweithio i ddatblygu system drafnidiaeth sy'n dda ar gyfer diwylliant a'r Gymraeg drwy greu amgylchedd lle gall y Gymraeg ffynnu.
- **Gwella symudedd gwledig ac arfordirol** drwy ddarparu cysylltiadau strategol rhwng aneddeledd gwledig, ardaloedd cyflogaeth a gwasanaethau mewn lleoliadau mwy trefol. Er bod perchnogaeth car yn uchel yn y rhanbarth, mae'r rhai nad ydynt yn berchen ar gar yn dibynnu ar wasanaethau rhannu car a system drafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd da ac mae cyfle i wella cysylltedd trafndiaeth gyhoeddus i helpu'r rhai mewn cymunedau gwledig ac arfordirol i gael swyddi, cyfleusterau cymunedol a gwasanaethau o ansawdd uwch. Yn ogystal, gyda 23 o'r ardaloedd mwyaf difreintiedig ledled Cymru wedi'u lleoli yng Ngogledd Cymru, a gyda lefelau uchel o amddifadedd wedi'u canoli mewn ardaloedd trefol arfordirol fel Rhyl a Bae Colwyn, mae angen gwella mynediad at wasanaethau i leihau amddifadedd.
- **Gwella'r rhwydwaith bysiau, cyfleusterau a gweithredu isadeiledd blaenoriaeth bysiau** sy'n cynnig cyfle i ategu gwelliannau amllder a gynigir fel rhan o'r rhwydwaith trawsnewid bysiau yn y dyfodol, a sicrhau mynediad da i bawb i safleoedd bws. Mae hyn yn hanfodol er mwyn sicrhau gwell amseroedd teithio, dibynadwyedd ac, yn y pen draw, newid moddol gydag integreiddio effeithiol â gwasanaethau rheilffyrdd trwy alluogi cyfnewid. Mae cyfran y preswylwyr dros 65 oed yng Ngogledd Cymru yn sylweddol uwch na chyfartaledd Cymru (yn enwedig yng Nghonwy ac Ynys Môn) tra bod nifer y bobl sy'n cael eu diffinio fel pobl anabl dan y Ddeddf Cydraddoldeb yn amrywio ond mae gan Sir Ddinbych a Chonwy gyfraddau uwch na'r cyfartaledd. Mae'r grwpiau hyn fel arfer

yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus effeithiol na demograffeg eraill, gan dynnu sylw at bwysigrwydd rhwydwaith bysiau a rheilffyrdd effeithiol, a'r angen i wella hygyrchedd i bobl â symudedd cyfyngedig.

- **Cryfhau safle Gogledd Cymru fel cychfan dwristiaeth ryngwladol** drwy wella cysylltedd trafndiaeth ac uno cynllunio defnydd tir, trafndiaeth ac adfywio economaidd yn well, megis ym Mhorth Wrecsam. Mae gwyliau mynydd ac arfordirol yn atyniad mawr i dwristiaid i Ogledd Cymru a bydd helpu i wella mynediad mwy cynaliadwy i gyrchfannau ymwelwyr hefyd yn gwella cysylltedd i bawb i feysydd hamdden, ymarfer corff a lles. Mae angen cydbwysu'r angen i ddiogelu a gwella ein hamgylchedd o ansawdd uchel gan gynnwys Parc Cenedlaethol Eryri, Pen Llŷn, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy. Gallai gwella cysylltedd trwy ddulliau trafndiaeth gynaliadwy gynnig ffordd newydd i ymwelwyr archwilio'r rhanbarth, ac apelio at y rhai sy'n ymwybodol o effaith eu gwyliau ar yr amgylchedd.

Ymgysylltu

O ystyried yr ystod eang o faterion a'r buddion sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, bydd ymgysylltu â rhan-ddeiliaid ac ymgynghori â'r cyhoedd yn hanfodol i lwyddiant a gweithrediad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Cymerwyd agwedd gydweithredol a chyfranogol gan ystyried y pum ffordd o weithio a amlinellwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) ac mae ymgysylltu wedi ein helpu i ddeall anghenion a dyheadau ein rhan-ddeiliaid, gan adeiladu ar wybodaeth a phrofiad cynlluniau trafndiaeth lleol a rhanbarthol blaenorol. Rydym yn parhau i weithio'n agos ar ein cynlluniau gyda'n hawdurdodau lleol, awdurdodau cyfagos, Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, defnyddwyr a gweithredwyr trafndiaeth.

Rydym wedi gwrandao'n ofalus ar yr adborth a ddarparwyd gan ran-ddeiliaid i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, a helpodd i lunio eu hargymhellion ar gyfer gwelliannau ar draws ein rhanbarth. Rydym hefyd wedi ystyried yr adborth gan weithredwyr trafndiaeth gyhoeddus ac awdurdodau lleol yr ymgynghorwyd â hwy gan Trafnidiaeth Cymru yn helaeth ers 2021 ynghylch rhwystrau i, a chyfleodd ar gyfer, trafndiaeth gynaliadwy yng Ngogledd Cymru. Mae hyn wedi helpu i sicrhau ein bod yn adeiladu ar y gwaith rhagorol a wneir gan eraill sydd â phwrrpas cyffredin er budd pobl, busnesau ac ymwelwyr Gogledd Cymru.

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn hefyd yn cael ei lywio gan Arfarniad Llesiant Integredig, wedi'i lywio gan asesiadau effaith eang, sydd wedi elwa o ymgynghoriad gyda Chyfoeth Naturiol Cymru a Cadw, ymhlith eraill.



Fe wnaethom ymgynghori ar ein cynlluniau am 12 wythnos rhwng 20 Ionawr 2025 a 14 Ebrill 2025. Mae ein Adroddiad Ymgynghori yn esbonio sut mae'r adborth wedi llywio ein hasesiadau a'n cynlluniau terfynol.



Gweledigaeth ar gyfer ein rhwydwaith trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru



O ystyried ein Hachos dros Newid, ein rhwydwaith trafnidiaeth presennol ac anghenion a dyheadau yn y dyfodol, rydym wedi datblygu datganiad gweledigaeth. Bydd hyn yn helpu i fframio llwyddiant y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n ddiogel, yn gynaliadwy, yn fforddiadwy, yn wydn ac yn effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant i bawb, cynhwysedd a lles.

Cefnogir ein gweledigaeth gan bedwar amcan, a fydd yn ein helpu i fonitro a gwerthuso llwyddiant ein Cynllun:

Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol

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

Gwell hygyrchedd a dewis o drafnidiaeth

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

Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy

Byddwn yn datblygu rhwydwaith trafndiaeth gwydn, diogel, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac effeithlon sy'n sicrhau twf economaidd cynaliadwy drwy wella hygyrchedd i feysydd cyflogaeth presennol a rhai sydd wedi'u cynllunio. Bydd o leiaf 50% o aelwydydd yng Ngogledd Cymru yn gallu teithio'n bellach o fewn un awr ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol erbyn 2030.

Galluogi datgarboneiddio drwy drawsnewid i fflyd allyriadau sero

Byddwn yn datblygu seilwaith ategol ac yn cefnogi cymhellion i alluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng Ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2030.

Mae'r amcanion hyn yn rhai Penodol, Mesuradwy, Cyraeddadwy, Perthnasol ac yn Rhwym o Amser (SMART), ac maent wedi'u datblygu ymhellach i 15 uchelgais cychwynnol y cytunwyd arnynt gydag awdurdodau lleol Gogledd Cymru, y manylir arnynt yn yr Achos dros Newid. Maent yn adlewyrchu'r targedau cenedlaethol ar gyfer newid moddol a datgarboneiddio trafndiaeth, a fydd yn helpu i sicrhau bod cynnydd a llwyddiannau ein rhanbarth yn cyfrannu'n gadarnhaol at ganlyniadau cenedlaethol.

Themâu trawsbynciol

Rydym wedi nodi pum thema drawsbynciol a fydd yn ein helpu i ddilyn ein dyletswyddau a'n hymrwymiadau ehangach a chyfrannu at y llwybrau cyflawni trawsbynciol a nodir yn Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Bydd y rhain yn hanfodol wrth ein helpu i gyflawni ein gweledigaeth a'n hamcanion mewn ffordd gymdeithasol ac amgylcheddol gyfrifol, a darparu gwerth am arian:

Gwerth cymdeithasol

Cydnabod bod manteision trafndiaeth yn ymestyn y tu hwnt i ystyriaeth gul o welliannau amser teithio meintiol. Mae cydnabod effeithiau a manteision cymdeithasol a llesiant y mae systemau trafndiaeth yn eu cynnig i gymunedau yn bwysig, yn enwedig i gymunedau gwledig ac ynysig yn gymdeithasol.

Tegwch

Mae tegwch neu gydraddoldeb opsiynau trafndiaeth yn golygu sicrhau bod pawb yng Ngogledd Cymru yn cael mynediad teg at opsiynau trafndiaeth. Mae'n cydnabod bod gan wahanol bobl anghenion gwahanol, yn enwedig y rhai sy'n perthyn i grwpiau difreintiedig, neu'r rhai mewn cymunedau gwledig.

Arwain gan y gymuned

Grymuso cymunedau lleol a grwpiau eiriolaeth i gymryd rhan a chymryd perchnogaeth o hyrwyddo a datblygu datrysiadau trafndiaeth, yn ogystal â gweithredu gwasanaethau yn y gymuned.

Integreiddio

Cydnabod bod newid moddol yn gofyn am ddull cyfannol, integredig o gynllunio teithiau, gan weithio ar draws gwahanol ddulliau a sectorau i'w gwneud yn haws i bobl deithio o ddrws i ddrws gan ddefnyddio dulliau trafndiaeth gynaliadwy.

Fforddiadwyedd

Cydnabod heriau cyflawni yn y cyd-destun ariannol a masnachol presennol i'r sector cyhoeddus ac economi'r DU.

Themâu polisi

Mae ein gweledigaeth a'n hamcanion yn cydfynd yn agos â pholisïau a strategaethau cenedlaethol a rhanbarthol allweddol, fel y nodir yn yr Achos dros Newid, gan gynnwys blaenoriaethau ac uchelgeisiau llesiant Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Bydd hyn yn helpu i sicrhau y gallwn ddangos cynnydd rhanbarthol o ran cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol, wrth gyflawni ein hamcanion rhanbarthol. Er mwyn helpu i fframio ein polisïau a'n hymyraethau fel rhan o'r Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol hwn, rydym wedi ystyried cyfres o themâu polisi yn seiliedig ar naw cynllun bach Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ar gyfer pob dull o deithio, wedi'u haddasu ar gyfer Gogledd Cymru.

Mae'r rhain yn cynrychioli meysydd ffocws allweddol ar gyfer ein polisiau ac ymyraethau trafnidiaeth, sy'n gosod y fframwaith ar gyfer cyflwyno cynlluniau gan awdurdodau lleol Gogledd Cymru yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd hyn yn helpu i sicrhau bod yr hyn yr ydym yn ei gyflawni yn cyfrannu'n uniongyrchol at flaenoriaethau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol. Mae ein themâu polisi yn cynnwys:

- Uchelgeisiau'r rheilffyrdd
- Uchelgeisiau'r ffyrdd strategol
- Galluogi newidiadau i ymddygiad teithio
- Bws
- Trafnidiaeth coetsis, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol
- Cerdded, olwyno a beicio
- Integreiddio rhwng dulliau
- Porthladdoedd a chludo llwythi
- Ffyrdd, strydoedd a pharcio
- Mynediad ar y ddaear i awyrennau
- Cysylltedd digidol
- Cynllunio defnydd tir



Ein polisïau ac ymyraethau trafnidiaeth



Atodiad A

Mae Atodiad A yn dangos sut y byddwn yn cyflawni ein hamcanion, a sut mae ein polisïau yn cyd-fynd â'r deilliannau yr ydym eu heisiau.

Mae adolygiad cynhwysfawr o ddata, tystiolaeth a chynlluniau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol yn y gorffennol a'r presennol wedi helpu i lywio rhestr hir o bolisïau ac ymyraethau. Mae proses gydweithredol sy'n cynnwys gweithdai rhan-ddeiliaid, asesiadau effaith a thrafodaethau â ffocws gydag awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru wedi helpu i gytuno ar y polisïau a'r ymyraethau a nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Cymerwyd agwedd yn seiliedig ar y rhwydwaith ar gyfer ein cynigion, lle mae'r ffocws allweddol ar roi mwy o ddewis i bob grŵp o bobl ynghylch pryd a sut maent yn teithio. O ystyried yr adroddiad ar gyfer Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru: 'Arfer gorau ac arloesedd rhyngwladol mewn trafnidiaeth sy'n uniongyrchol berthnasol i ddatblygu polisi yng Ngogledd Cymru', mae ymyraethau yn ceisio ymateb i ardaloedd daearyddol a phoblogaethau amrywiol Gogledd Cymru, gan ystyried rhannau mwy trefol a gwledig y rhanbarth, gan geisio trafnidiaeth gwbl integredig. Er mwyn helpu i gyflawni hyn:

Polisïau

Mae polisïau yn cyd-fynd â'n themâu polisi rhanbarthol ac yn adlewyrchu cydestun deddfwriaethol a pholisi Cymru ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol. Maent yn gosod y cyfeiriad teithio, gyda chefnogaeth gan:

- **Raglenni** fel ymyraethau lefel uchel sy'n gofyn am reoli prosiectau cysylltiedig yn gydlynol.
- **Prosiectau** fel ymyraethau sydd wedi'u diffinio'n gliriach a fydd yn debygol o ofyn am un neu fwy o gynlluniau i'w gweithredu, a allai ei gwneud yn ofynnol i un neu fwy o awdurdod cyfrifol neu bartneriaeth symud ymlaen a chyflawni. Nodir prosiectau fel rhai sy'n cael effaith ranbarthol neu isranbarthol, ar y graddfeydd gofodol a ganlyn:
 - Pob rhan o Ogledd Cymru
 - Trefi mawr gyda phoblogaeth o dros 10,000
 - Trefi bychain a chyrion trefi mawr
 - Pentrefi
 - Pentrefannau ac anheddau anghysbell.

Cynlluniau

Yna, amlinellir cynlluniau yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol ategol, sy'n cynnwys ymyraethau penodol i'w darparu gan awdurdodau lleol yn unig (ac o'r herwydd nid ydynt yn cynnwys cynlluniau sy'n ymwneud â'r rhwydwaith rheilffyrdd neu gefnffyrdd). Maent yn ceisio gweithredu'r rhaglenni a'r prosiectau a gyfarwyddir gan ein polisïau. Enghraifft yw:

Polisi

Gweithio gyda phartneriaid gan gynnwys y sector masnachol i gyflwyno cynllun llogi beiciau ac e-feiciau cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymwelwyr.

Rhaglen

Llogi Beiciau a Darpariaeth Parcio

Prosiect

Strategaeth parcio beiciau ranbarthol mewn cyfnewidfeydd allweddol gan gynnwys canolfannau trefol, gorsafoedd rheilffordd a gorsafoedd bysiau

Cynllun

Strategaeth beicio Môn a'i gweithredu

Mae ein Harfarniad Llesiant Integredig yn esbonio sut y bydd ein polisïau yn effeithio ar bobl a chymunedau, yr amgylchedd, lleoedd a'r economi, diwylliant a'r Gymraeg.



Uchelgeisiau'r rheilffyrdd

Nid yw'r isadeiledd rhwydwaith rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru wedi'i ddatganoli, sy'n golygu mai cyfrifoldeb Llywodraeth y DU ydyw drwy Network Rail. Mae lefelau gwasanaeth yn cael eu pennu i raddau helaeth gan Lywodraeth Cymru ar gyfer Trafnidiaeth Cymru, a'r Adran Drafnidiaeth, gan weithio gyda'r Cwmnïau Gweithredu Trenau (Trafnidiaeth Cymru ac Avanti West Coast ar hyn o bryd). Mae Cwmnïau Gweithredu Cludo Llwythi yn gwasanaethu anghenion cwsmeriaid, sy'n golygu bod gwasanaethau cludo llwythi yn cael eu harwain yn fasnachol. Darperir y trac ar gyfer cludo teithwyr a llwythi ar y rheilffyrdd gan Network Rail, gyda rheoliadau gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Golyga hyn nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig ac awdurdodau lleol yng Ngogledd Cymru unrhyw ddylanwad uniongyrchol dros wasanaethau neu isadeiledd rheilffyrdd, felly nid oes polisiâu penodol yn y Cynllun hwn, na chynlluniau sy'n ymwneud â rheilffyrdd yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Fodd bynnag, mae'n hanfodol bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer rheilffyrdd gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau ehangach ar gyfer gwell cysylltedd ledled Gogledd Cymru a thu hwnt. Ein huchelgais polisi ar gyfer rheilffyrdd yw:



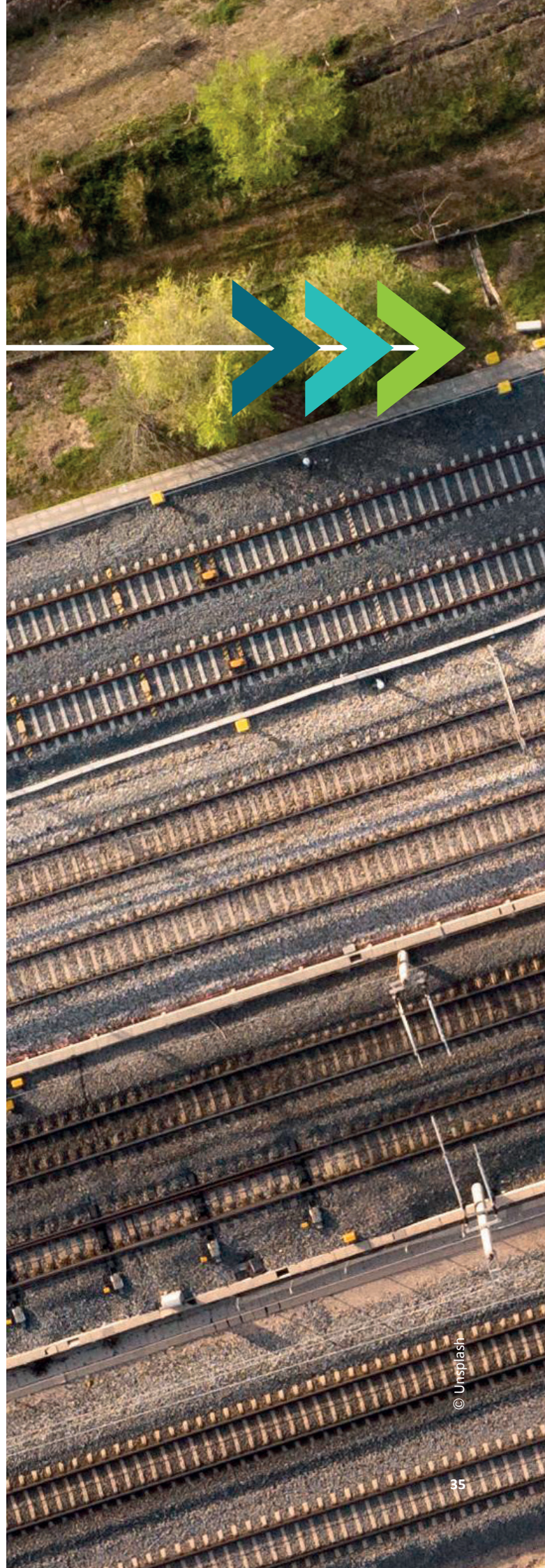
Drwy gydweithio â Trafnidiaeth Cymru a Network Rail, byddwn yn gweithio tuag at rwydwaith rheilffyrdd mwy effeithlon, integredig sy'n canolbwyntio ar deithwyr. Bydd gwasanaethau rheilffyrdd effeithlon ac effeithiol yn caniatáu i bobl a nwyddau symud o ddrws i ddrws yn hawdd trwy wasanaethau ac isadeiledd trafndiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.

Rydym yn cydnabod bod gan Ogledd Cymru gysylltiadau da ar gyfer teithio pellter hirach, gan elwa o wasanaethau rheilffordd uniongyrchol i Lerpwl, Manceinion, Birmingham, Llundain a Chaerdydd. Rydym hefyd yn cydnabod y gwelliannau parhaus sy'n cael eu gwneud, megis cynlluniau clustnodedig ar gyfer gwasanaethau ychwanegol yr awr o orsafoedd fel Bangor a Chyffordd Llandudno, a fflyd newydd o drenau modern a fydd yn arwain at fwy o seddi.

Byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid i gefnogi moderneiddio trenau, a gweld gwelliannau i ddiogelwch, cyfleusterau a mynediad i bawb yn ein gorsafoedd. Mae hyn yn cynnwys gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru a defnyddio'r cyllid Mynediad i Bawb sydd ar gael i wella hygyrchedd mewn gorsafoedd rheilffyrdd ledled y Gogledd, fel rhan o fenter ehangach i greu llwybrau heb rwystrau o fynedfeydd gorsafoedd i blatfformau, gan wneud teithio yn haws i deithwyr ag anableddau, materion symudedd, neu'r rheini sydd â bagiau trwm neu goetsys.

Mae Trafnidiaeth Cymru eisoes wedi cychwyn cynlluniau i weithredu mynediad heb risiau yng Ngorsafoedd Shotton a Rhiwabon. Lle mae achos cryf am orsafoedd neu seilwaith rheilffyrdd newydd a fydd yn gwella mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd heb effeithio'n andwyol ar wasanaethau presennol ac annog teithio cynaliadwy, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid i frwr ymlaen â'r rhain.

Bydd y gwaith hwn hefyd yn ystyried opsiynau ehangach ar gyfer gwella cyswllt rhwng cymunedau â gorsafoedd rheilffyrdd. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn parhau i ymgysylltu â Thrafnidiaeth Cymru, gan adnabod lleoliadau lle mae cefnogaeth leol am orsaf newydd. Ar hyn o bryd, nid yw gorsaf newydd yn Greenfield, Treffynnon wedi'i andabod fel blaenoriaeth ar gyfer Trafnidiaeth Cymru, ond byddwn yn parhau i helpu i adnabod lle mae cefnogaeth leol am orsaf newydd.





Ategir ein huchelgais polisi gan ddyheadau rheilffyrdd mwy penodol, sy'n cynnwys gwasanaethau rheilffyrdd a rhaglenni a phrosiectau gorsafoedd ar draws ac sy'n cysylltu Gogledd Cymru, sy'n cael eu hystyried fel a ganlyn:

Prif Lein Gogledd Cymru a Gorsaf Caer

Dyhead rheilffyrdd 1

Bydd cysylltiadau rheilffordd i gyrchfannau allweddol gan gynnwys Llundain Euston, Manceinion (a'i faes awyr), Lerpwl (a'i faes awyr), Caerdydd, Birmingham (a'i faes awyr), Crewe (ar gyfer cysylltiadau pellach), a Warrington (ar gyfer cysylltiad yn y dyfodol â Rheilffordd Pwerdy'r Gogledd) yn cael eu cynnal a'u gwella.

Mae Prif Lein Gogledd Cymru sy'n cysylltu Crewe yn y dwyrain a Chaergybi yn y gorllewin, yn chwarae rhan hanfodol wrth gysylltu cymunedau ar hyd yr arfordir â'i gilydd, ac yn darparu cysylltiadau allweddol i ardaloedd cyflogaeth.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi cynlluniau i ddod â chyflwyno 50% yn fwy o wasanethau ar draws Prif Lein Gogledd Cymru ymlaen o fis Rhagfyr 2026, gan gynnwys gwasanaeth newydd o Landudno i Lerpwl ac ymestyn gwasanaeth Maes Awyr Manceinion i Gaergybi yn lle Llandudno. Rydym yn cydnabod pwysigrwydd Rhaglen Trawsfurfio Manceinion a Gogledd Orllewin Lloegr, sy'n gynllun pwysig wedi'i anelu at roi sylw i faterion tagfeydd rheilffordd presennol ym Manceinion a'r cyffiniau.

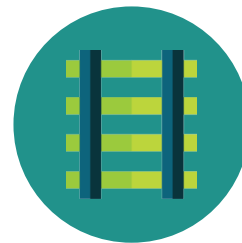
Rydym hefyd yn cefnogi cynlluniau ar gyfer y Rhaglen TriLink fel menter flaengar yn canolbwyntio ar welliannau i Brif Lein Arfordir y Gorllewin (WCML) i'r gogledd o Crewe. Gyda'i gilydd, gall y cynlluniau hyn helpu i gyflawni gwell cysylltedd rheilffyrdd gyda Gogledd Cymru.

Dyhead rheilffyrdd 2

Y lefel gwasanaeth a ffafrir ar Brif Lein Gogledd Cymru yw pum trên yr awr gan gynnwys gwasanaeth cyflym.

Mae pwysigrwydd Prif Lein Gogledd Cymru o ran hwyluso teithio cynaliadwy ar gyfer teithiau pellter hirach i'n rhanbarth a chyda'n rhanbarth yn golygu bod yna ddyheadau am bum trên yr awr ar y lein, gan gynnwys gwasanaeth cyflym.

Mae gwelliannau i isadeiledd rheilffyrdd sy'n ofynnol cyn y gellir cyflawni'r lefel gwasanaeth hon. Mae'r rhain yn cael eu hystyried yn eu tro isod.



Dyhead rheilffyrdd 3

Dylid gwneud gwelliannau yng Ngorsaf Caer a fydd yn caniatáu gweithredu lefelau gwasanaeth a ffafir ar Brif Lein Gogledd Cymru.

Er nad yw yng Ngogledd Cymru, mae Gorsaf Caer yn hynod bwysig i'n defnyddwyr rheilffyrdd, fel lleoliad cyrchfan a chyfnawid, ac mae'n ofynnol i'r holl wasanaethau sy'n defnyddio Prif Lein Gogledd Cymru basio drwodd. Mae cynllun gorsaf Caer yn gyfyngiad ar gyfer gwasanaethau ar hyd Prif Lein Gogledd Cymru yn ogystal â leiniau rheilffordd cyfagos, gan gynnwys lein Amwythig-Wrecsam-Caer. Mae'r cynllun yn cyfyngu ar symud gwasanaethau drwy'r orsaf, yn enwedig i wasanaethau Gogledd Cymru i Crewe ar hyd Prif Lein Gogledd Cymru. Er y gallai'r lefelau gwasanaeth a ffafir weithredu ar y cynllun presennol, mae hyn yn her sylweddol a byddai'n arwain at lai o ddibynadwyedd gwasanaeth. Byddai'r gwelliannau yng ngorsaf Caer sydd eu hangen i gefnogi'r lefelau gwasanaeth a ddymunir yn cynnwys:

- Gwell signalau rhwng Crewe a Chaer
- Platfform newydd yng Nghaer
- Nifer cynyddol o draciau yn mynd i'r orsaf
- Croesfannau newydd ar lwybrau i'r orsaf

Dyhead rheilffyrdd 4

Dylid gwneud gwelliannau seilwaith Prif Lein Gogledd Cymru a fydd yn galluogi gweithredu pum trên yr awr a lleihau amseroedd teithio, gan flaenoriaethu'r rhannau rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno.

Mae astudiaethau a gynhaliwyd gan Trafnidiaeth Cymru wedi nodi y gellir sicrhau'r manteision mwyaf i ddefnyddwyr yn y tymor byr trwy ganolbwyntio i ddechrau ar welliannau sydd eu hangen rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno i gyflawni lefelau gwasanaeth gwell. Mae uwchraddio angenrheidiol i ganiatáu'r lefelau gwasanaeth hyn yn cynnwys uwchraddio croesffyrdd rheilffordd, platfform newydd yng Nghyffordd Llandudno, a gwelliannau i draciau, switshys a chroesfannau, a signalau.

Cydnabyddir bod cyflawni gwelliannau i'r isadeiledd i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno yn fwy heriol. Yn ogystal ag uwchraddio pellach i groesffyrdd rheilffordd a gwelliannau i draciau, switshys a chroesfannau, a signalau sy'n angenrheidiol ar gyfer trenau trydan. Fel rhan o ddyheadau tymor hwy, mae gwelliannau sylweddol i'r isadeiledd hefyd, yn cynnwys ail-signalu rhwng Cyffordd Llandudno a Bangor, darparu platfform ychwanegol ym Mangor, a mynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti ar Bont Britannia. Edrychir ar raglen fforddiadwy o uwchraddiadau er mwyn gweithredu'r gwelliannau hyn yn effeithiol.



Lein Wrecsam i Lerpwl a Padeswood

Dyhead rheilffyrdd 5

Dylid rhoi blaenoriaeth i welliannau isadeiledd ar Lein Wrecsam i Lerpwl, gan gynnwys dileu'r cyfyngiad capasiti rheilffordd yng Ngwaith Sment Padeswood, er mwyn caniatáu lefelau gwasanaeth o bedwar trên yr awr, gan gynnwys dau yn uniongyrchol i Lerpwl.

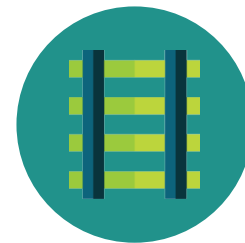
Mae Lein Wrecsam i Lerpwl yn cysylltu Wrecsam â Bidston ar Gilgwri gyda rhwydwaith Merseyrail. Ar hyn o bryd, mae gwasanaeth bob 45 munud ac mae'r llwybr wedi'i ddynodi'n 'isadeiledd tagfeydd' gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd oherwydd cyfyngiadau ar y lleoedd isadeiledd ar amserlennu, sy'n effeithio ar y gallu i weithredu gwasanaeth 30 munud ym mhob awr oherwydd llwybrau cludo sy'n gwrthdaro. Mae potensial sylweddol i gynyddu nawdd ar Lein Wrecsam i Lerpwl os bydd lefelau gwasanaeth yn cael eu gwella. Mae dyheadau'n cynnwys gwasanaethau uniongyrchol i Lerpwl gan gyd-fynd ag uchelgais Rhanbarth Dinas Lerpwl am well cysylltedd dros y ffin gyda Gogledd Cymru, a lefel gwasanaeth o hyd at bedwar trên yr awr, a allai gydag amseroedd teithio byrrach:

- Ddarparu cyswllt uniongyrchol o Wrecsam a Gogledd Ddwyrain Cymru i Lerpwl
- Gwella cysylltiadau â Phrif Lein Gogledd Cymru yn Shotton
- Gwella mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy

Ym mis Mai 2025, cyhoeddodd Llywodraeth Cymu gynlluniau, yn dilyn cwblhau gwaith ar y rheilffordd yn Padeswood, i gyflawni cynnydd mewn gwasanaethau tren rhwng Wrecsam a Bidston o ddau drên yr awr o fewn y tair blynedd nesaf, gyda phedwar trên yr awr yn rhedeg yn uniongyrchol rhwng Wrecsam a Lerpwl erbyn 2035.

Mae'r gwelliannau i'r isadeiledd sydd eu hangen ar lein Wrecsam i Lerpwl i'r lefelau gwasanaeth hyn yn cynnwys gwaith ar gilffyrdd Padeswood ac ail-signalu, gwelliannau i groesfannau rheilffordd, a gwelliannau cyflymder lein.

Y prif gyfyngiad i ddarparu cynnydd yn amllder y gwasanaeth ar lein Wrecsam i Lerpwl yw traffig cludo llwythi yng Ngwaith Sment Padeswood. Ni ellir gweithredu unrhyw gynnydd yn amllder y gwasanaeth rheilffordd ar hyd y lein nes mynd i'r afael â'r cyfyngiad capasiti hwn. Mae'r gwelliannau angenrheidiol yn gofyn am ddarparu mynediad uniongyrchol i'r cilffyrdd o'r brif lein, gan ddileu symudiadau siynt ar y brif lein. Byddai'r gwelliannau hefyd yn cefnogi gweithrediadau cludo llwythi rheilffordd mwy effeithlon a defnyddio llwythi rheilffordd ar gyfer cerbydau sment o'r safle gan leihau traffig HGV ar ffyrdd lleol.



Cyfnewidfa Gorsaf Shotton

Dyhead rheilffyrdd 6

Dylid gwella Gorsaf Shotton i greu cyfnewidfa o ansawdd uchel a hollol hygyrch rhwng Lein Wrecsam i Lerpwl a Phrif Lein Gogledd Cymru gyda theithio llesol da a mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus.

Mae Gorsaf Shotton yn gyfleuster strategol pwysig yng Ngogledd Cymru gan ei bod yn cael ei gwasanaethu gan Brif Lein Gogledd Cymru a Lein Wrecsam i Lerpwl. O'r herwydd, mae'n rhoi cyfle i deithwyr gyfnewid rhwng y ddwy lein. Fodd bynnag, mae'r ddarpariaeth bresennol i gerddwyr rhwng y platfformau yn is-safonol ac nid yw'n darparu mynediad heb risiau. Er mwyn manteisio i'r eithaf ar Shotton a'r cyfleoedd cyfnewid, mae'n hanfodol bod cyfleusterau yn yr orsaf yn cael eu gwella, gan nodi bod pobl eisiau croesi'r rheilffordd rhwng Stryd Fawr Shotton a Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy.

Gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy

Dyhead rheilffyrdd 7

Dylid bwrw ymlaen â mynediad newydd a gwell at wasanaethau rheilffordd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ar Lein Wrecsam i Lerpwl gyda theithio llesol ategol a mynediad trafndiaeth gyhoeddus i'r orsaf.

Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy yw un o ardaloedd cyflogaeth mwyaf y DU gyda thua 9,000 o weithwyr. Mae'n ganolbwynt cenedlaethol ar gyfer gweithgynhyrchu uwch, ac mae'n cynnwys sawl gorsaf bŵer, y gwaith gwastraff-i-ynni rhanbarthol a nifer o fentrau diwydiannol a logisteg mawr, canolig a bach. Mae'r Parc Diwydiannol yn darparu cyflogaeth o ansawdd uchel, nid yn unig yn lleol, ond hefyd i bobl o bob rhan o Ogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr. Er gwaethaf yr arwyddocâd hwn, mae cysylltiad gwael iawn ar gludiant cyhoeddus i'r safle o'r orsaf bresennol ym Mhont Penarlâg, ac mae cyfran fawr o weithwyr yn teithio mewn car. Byddai gorsaf newydd yng

Nglannau Dyfrdwy, sydd wedi'i lleoli ar Lein Wrecsam i Lerpwl i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy rhwng Pont Penarlâg a Neston yn:

- Darparu cyfleoedd cyflogaeth yng Nglannau Dyfrdwy i bobl nad ydynt yn teithio mewn car
- Darparu dewis o ddull ar gyfer cymudo i Lannau Dyfrdwy
- Lleihau traffig ar goridor yr A494



Lein Amwythig – Wrecsam – Caer

Dyhead rheilffyrdd 8

Dylid mynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti ar lein Amwythig – Wrecsam – Caer er mwyn sicrhau bod dau drên yr awr yn aml, yn ogystal ag amseroedd teithio llai lle bo hynny'n bosibl.

Mae Lein Amwythig–Wrecsam–Caer yn cysylltu Gogledd a De Cymru fel rhan o lein hirach Llinell y Mers, felly mae'n hanfodol ar gyfer cysylltedd yng Nghymru. Mae achos i gynyddu amllder y gwasanaeth teithwyr ar hyd y lein hon i ddau drên yr awr, ond mae angen goresgyn y capasiti signalau cyntaf yn Gobowen, ac mae angen goresgyn y cyfyngiad capasiti rhwng Wrecsam a Chaer (lle mae'r lein ar hyn o bryd yn un trac).

Leiniau Dyffryn Conwy ac Arfordir Cambria

Dyhead rheilffyrdd 9

Dylid ystyried gwelliannau capasiti leiniau, amllder gwasanaeth uwch a gwella capasiti trenau ar Leiniau Dyffryn Conwy ac Arfordir Cambrian, gyda chymorth mesurau bysiau cyflenwol.

Mae Leiniau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian yn chwarae rhan bwysig wrth alluogi teithiau trwy ddulliau cynaliadwy mewn ardaloedd gwledig, lle maent yn darparu cysylltiad â'r ardaloedd cyfagos sy'n bwysig i bobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig. Maent hefyd yn arwyddocaol o ran cefnogi'r economi ymwelwyr yn yr ardaloedd y maent yn eu gwasanaethu, er enghraifft cysylltu lleoedd yng Ngogledd Cymru â marchnadoedd mawr yn Lloegr. Ar gyfer Dyffryn Conwy, dyma'r pentrefi prydferth gerllaw Eryri fel Betws y Coed; ar gyfer Arfordir y Cambrian, mae hyn yn cynnwys trefi gwyliau fel Pwllheli. Felly, mae capasiti, dibynadwyedd, gwytnwch ac amser teithio yn bwysig ar y ddwy lein hyn, yn enwedig yn sgil digwyddiadau llifogydd diweddar ar y leiniau sydd wedi lleihau pa mor ddibynadwy yw'r gwasanaethau.



Uchelgeisiau'r ffyrdd strategol

Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN) yng ngogledd Cymru yn cynnwys ffyrdd A mawr, sy'n cael eu rheoli a'u cynnal a'u cadw gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru. Yn yr un modd â'r rheilffyrdd, mae hyn yn golygu nad oes gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig a'r awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru unrhyw ddylanwad uniongyrchol dros y rhwydwaith ffyrdd strategol. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi opsiynau i fynd i'r afael â phroblemau yn ymwneud â thrafnidiaeth ar y rhwydwaith ffyrdd strategol ac amlygu dyheadau rhanbarthol ar gyfer ffyrdd strategol gan fod y rhain yn allweddol i gefnogi ein dyheadau ehangach ar gyfer cysylltedd ehangach i ogledd Cymru. Ein dyhead polisi ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd strategol yw:"



Drwy gydweithio ag Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru, byddwn yn gweithio tuag at rwydwaith ffyrdd strategol mwy effeithlon, integredig a gwydn. Bydd ffyrdd strategol effeithlon ac effeithiol yn galluogi pobl a nwyddau i symud yn rhwydd rhwng canolfannau cyflogaeth mawr, iechyd, addysg a chyfleusterau a seilwaith cymunedol arall. Bydd ein ffyrdd strategol yn wydn yn erbyn digwyddiadau tywydd garw ac yn gwella bioamrywiaeth.

Ategir ein huchelgais polisi gan ddyheadau rhwydwaith ffyrdd strategol mwy penodol, sy'n cynnwys rhaglenni cynnal a chadw priffyrdd, capasiti a phrosiectau gwella diogelwch ar draws ac yn cysylltu gogledd Cymru, sy'n cael eu hystyried fel a ganlyn:

Cynlluniau cynnal a chadw a gwella priffyrdd mawr

Dyhead SRN 1

Dylid cynnal a chadw'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol i sicrhau bod llwybrau'n parhau i fod yn ddiogel ac yn ddibynadwy.

Mae'n hanfodol cynnal a chadw ein ffyrdd A mawr i safon diogel a dibynadwy i gefnogi ein hiechyd a'n llesiant economaidd. Rydym hefyd angen i'n rhwydwaith ffyrdd strategol fod yn wydn i effeithiau newid hinsawdd a'r risg llifogydd o ddigwyddiadau tywydd eithafol, sy'n gofyn am gynnal a chadw a gwelliannau parhaus i'r draenio. Rydym yn parhau i gefnogi ein Hasiant Cefnffyrdd a'r gwasanaethau brys gan ymdrin â digwyddiadau ac oedi mor effeithlon ac effeithiol â phosib er mwyn helpu i gadw ein pobl a'n nwyddau i symud.



Dyhead SRN 2

Dylid amnewid Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494 er mwyn sicrhau dibynadwyedd parhaus symudiadau traws-ffiniol hanfodol.

Mae amnewid y bont ar draws Afon Dyfrdwy ar yr A494 wedi'i nodi fel blaenoriaeth yn Rhaglen Adnewyddu Asedau Mawr Llywodraeth Cymru. Dylai hyn gynnwys gwell darpariaeth ar gyfer cerdded, olwyno a beicio.

Dyhead SRN 3

Dylid adolygu'r achos dros gyflawni cynlluniau priffyrdd strategol, yn enwedig lle gall y cynlluniau hyn ddarparu manteision ehangach a gwella cyfleusterau ar gyfer teithio cynaliadwy. Coridor yr A494/A55/Sir y Fflint a'r A483 Wrecsam yw'r llwybrau blaenoriaeth

Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau nad yw'r cynlluniau blaenorol ar gyfer Gwelliannau Coridor Sir y Fflint ar yr A55/A494/A548 yn cael eu datblygu yn dilyn argymhellion yr Adolygiad Ffyrdd ac ar hyn o bryd mae wrthi'n comisiynu gwaith newydd i ddatblygu Strategaeth Llwybrau ar gyfer yr A55/A494 a fydd yn nodi'r heriau a'r problemau ar hyd y coridor ynghyd ag ymyriadau posibl i fynd i'r afael â nhw. Mae hyn yn cynnwys cadarnhad gan Lywodraeth Cymru ei bod wedi comisiynu astudiaeth (Camau 1 a 2 WelTAG) i ystyried heriau gweithredol y rhwydwaith, gwydnwch a diogelwch ffyrdd rhwng Cyffyrdd 14 a 18 ar yr A55.

Ar yr A483 yn Wrecsam, roedd gwelliannau a gyflwynwyd yn flaenorol yn ceisio mynd i'r afael â diffyg capasiti yng Nghyffyrdd 4 a 5 a materion diogelwch gweithredol tra'n cefnogi'r gwaith o ddarparu safleoedd datblygu Porth y Gorllewin a Lower Berse Farm. Mae gwaith datblygu yn archwilio integreiddio ehangach cyfleoedd, er enghraifft fel rhan o'r Porth Gorllewinol sy'n ystyried pob dull o deithio.

Ers tro, mae dyheadau wedi bod am welliannau priffyrdd strategol dethol yng ngogledd Cymru, sydd wedi cael eu bwrw ymlaen drwy waith arfarnu ac achos busnes. Un o'r rhain yw ffordd osgoi Llanbedr, ac mae Cyngor Gwynedd yn cydweithio â phartneriaid i adnabod pecyn o ddatrysiadau trafnidiaeth cynaliadwy i wella mynediad a lleddfu problemau trafnidiaeth yn Llanbedr. Mae hyn yn cael ei brosesu drwy'r broses WelTAG yn unol ag Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru.



Gwytnwch Croesiadau'r Fenai

Dyhead SRN 4

Dylid bwrw ymlaen â'r achos am drydydd Croesiad dros y Fenai. Gallai hyn wella dibynadwyedd amser siwrne, gwella capasiti, darparu gwell cyfleusterau i ddefnyddwyr dulliau cynaliadwy.

Mae Croesiadau'r Fenai sy'n cysylltu Ynys Môn â thir mawr gogledd Cymru yn hynod bwysig i bobl a busnesau ar ddwy ochr y Fenai. Gall digwyddiadau sy'n arwain at gau'r croesiadau a thagfeydd difrifol arnynt gael effaith andwyol sylweddol ar gymunedau a busnesau. Y ffactorau pwysig i'w hystyried yw:

- Mae pobl yn teithio i'r gwaith i'r ddau gyfeiriad ac maent angen bod yn medru dibynnu ar eu siwrne
- Mae gwasanaethau allweddol i drigolion Ynys Môn, ac yn amlwg, Ysbyty Gwynedd, wedi'u lleoli ar draws y Fenai
- Mae busnesau angen dibynadwyedd i gynllunio symudiad nwyddau a phobl
- Gall mynediad fod yn annibynadwy i'r porthladd, Porthladd Rhydd, a'r safle datblygu yn Wylfa

Am y rhesymau hynny, mae gan ein cymunedau yng ngogledd Cymru ddyhead am drydedd croesiad dros y Fenai fydda'n gwella gwytnwch a chynyddu capasiti, tra hefyd yn darparu cyfleusterau o ansawdd uchel am deithio llesol a chludeant cyhoeddus. Mae cyfle i weithio gyda datblygwyr posib yn Wylfa i gydweithio ar welliannau trafndiaeth a datblygiadau cysylltiadau pŵer.

Dyhead SRN 5

Dylid bwrw ymlaen â mesurau fydd yn gwella gwytnwch Croesiadau'r Fenai.

Yn y tymor byrrach, mae'n hanfodol bwrw ymlaen gydag argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i wella gwytnwch croesiadau'r Fenai. Mae'r pecyn o ymyraethau sy'n cael eu hargymell yn cynnwys cludiant cyhoeddus a gwelliannau seilwaith teithio llesol, allwyrwyr gwynt, gwelliannau i gyffyrdd a mesurau rheoli traffig.



Galluogi newidiadau i ymddygiad teithio

O ystyried ein daearyddiaeth unigryw, ein poblogaeth a'n cyrchfannau ledled gogledd Cymru, rydym am sicrhau bod gan ein trigolion a'n hymwelwyr ddewis ynghylch sut maent yn teithio. Bydd hyn yn cynnwys creu amodau ffafriol fydd yn rhoi rhyddid i bobl a busnesau wneud penderfyniadau, ac ar yr un pryd, rydym angen amser i ystyried effeithiau teithio ar ein heconomi, ein hamgylchedd, ein cymdeithas a'n diwylliant. Mae newid mewn ymddygiad a dewisiadau teithio yn perthyn yn agos i bolisiau, rhaglenni a phrosiectau ehangach ar gyfer defnydd tir, cysylltedd digidol, cludo a logisteg, integreiddio ac ymyraethau dulliau penodol, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Mae ein polisiau a'n hymyraethau ar gyfer helpu pobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy yn cynnwys:



Rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut maent yn teithio i'r gwaith

Polisi CB1

Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i safleoedd cyflogaeth mawr yn cael eu hadnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Dylai gwelliannau ystyried patrymau gwaith shift, patrymau gwaith tymhorol a lle gellir cyflawni'r fwyaf o effaith.

Mae llesiant economaidd gogledd Cymru yn gofyn am system trafndiaeth sy'n darparu mynediad dibynadwy a chyfleus i gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant. Mae nifer ohonom yn cymudo mewn car, naill ai drwy ddewis, neu oherwydd diffyg dewis amgen deniadol arall. Mae hyn yn cyfrannu at dagfeydd traffig, allyriadau carbon a phroblemau ansawdd aer ar hyd coridorau allweddol, megis yr A55. Hefyd, mae'n creu heriau cymdeithasol a busnes drwy gyfyngu ar fynediad i gyfleoedd ar gyfer y trigolion hynny sydd ddim yn gyrru, neu sydd heb gar, ac mae diffyg dewisiadau trafndiaeth yn dylanwadu ar gyflogaeth a recriwtio. Gall rhwydwaith cludiant cyhoeddus a theithio llesol deniadol, effeithlon chwarae rhan hanfodol i leihau amddifadedd drwy ddarparu mynediad i gyfleoedd swyddi, hyfforddiant, iechyd a llesiant ac addysg.

Un ffordd y gall busnesau a sefydliadau gefnogi a bwydo i mewn fyddai drwy Gynlluniau Teithio Gweithle, sy'n cysylltu â rhai o'n polisïau eraill, yn cynnwys rhoi gwybodaeth i bobl wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy, clybiau ceir a rhannu ceir.

Polisi CB2

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau sy'n annog teithio cynaliadwy i'r gwaith mewn safleoedd cyflogaeth sy'n agos at y ffin, megis Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Diwydiannol Wrecsam, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer, a chanol dinasoedd Wrecsam a Chaer.

Mae cysylltiadau cryf rhwng cymunedau ac economïau gogledd-ddwyrain Cymru a gogledd-orllewin Lloegr. Adlewyrchir hyn yn y nifer o deithiau dros y ffin bob dydd, yn enwedig ar gyfnodau brig pan fo nifer uchel o bobl yn teithio ar gyfer gwaith. Gall hyn arwain at dagfeydd yn ystod oriau brig ar lwybrau allweddol megis yr A55, A494 a'r A483.

Mae nifer o safleoedd cyflogaeth arwyddocaol ar y ddwy ochr i'r ffin, gan gynnwys Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, canol dinasoedd Wrecsam a Chaer, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer a Stad Ddiwydiannol Wrecsam. Bydd lleihau nifer y bobl sy'n cymudo i'r lleoliadau hyn mewn car yn cael effeithiau amgylcheddol positif, ond hefyd yn lleihau effaith tagfeydd ac oedi ar deithiau pellach ar y rhwydwaith priffyrdd. Er mwyn gwella'r cysylltiadau teithio cynaliadwy i'r safleoedd hyn ar gyfer trigolion gogledd Cymru, a thrigolion Lloegr sy'n gweithio yng ngogledd Cymru, bydd angen i'r awdurdodau lleol ar y naill ochr i'r ffin weithio mewn partneriaeth, ynghyd â Thrafnidiaeth Cymru a gweithredwyr trafndiaeth.



Polisi CB3

Gweithio gydag Awdurdodau Lleol a Chyfunol cyfagos, gan gynnwys Gorllewin Swydd Gaer a Chaer, a Rhanbarth Dinas Lerpwl i sicrhau dull ategol i Gynllunio Trafnidiaeth, yn enwedig yn Is-ranbarth Mersi a'r Ddyfrdwy. Dylai hyn ystyried teithiau cymudo a symudiadau cludo llwythi.

Y tu hwnt i'r safleoedd cyflogaeth hyn y cyfeirir atynt ym Mholisi CB2 ac yn agos at y ffin, mae mannau deniadol am deithiau hwy eraill yn Lloegr gan eu bod yn fannau deniadol i weithio i drigolion gogledd Cymru, ac mae canolfannau poblogaeth uchel lle y mae cyflogwyr gogledd Cymru yn mynd ati i recriwtio gweithwyr ohonynt. Dylid rhoi dewis i gymudwyr sy'n teithio ar y siwrneion hyn ynghylch sut maent yn teithio i'r gwaith, a hynny er mwyn lleihau'r defnydd o gar, ac i sicrhau bod rhagor o gyfleoedd cyflogaeth yn hygyrch i gymunedau.

Polisi CB4

Dylai cymudwyr i Barth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam fedru cael mynediad at swyddi gan ddefnyddio isadeiledd seiclo a cherdded ansawdd uchel, gwell gorsafoedd rheilffordd cyfagos, neu wasanaethau bws sy'n ddeniadol ac yn adlewyrchu patrymau gwaith y cyflogwyr yn y Parth Buddsoddi.

Mae Llywodraethau'r DU a Chymru wedi cyfleu eu cefnogaeth i Barth Buddsoddi sy'n cefnogi gweithgynhyrchu uwch yn Sir y Fflint a Wrecsam. Mae hwn yn gyfle a allai gynnwys £160m o gyllid ar gyfer y rhanbarth dros y 10 mlynedd nesaf. Mae hyn yn gyfle mawr i'n pobl a'n busnesau, yn enwedig ein cymunedau yn ardaloedd Sir y Fflint a Wrecsam. Bydd y Parth Buddsoddi yn cefnogi creu swyddi ac yn helpu â chadw gweithwyr yn y rhanbarth. Mae hyn yn peri her i'n rhwydwaith trafnidiaeth ac yn gyfle i'w wella. Bydd trafnidiaeth yn chwarae rhan hanfodol wrth gefnogi llwyddiant y Parth Buddsoddi drwy sicrhau bod modd i bobl sy'n byw yng ngogledd Cymru gael mynediad at y cyfleoedd cyflogaeth presennol a newydd. Mae helpu pobl sydd heb fynediad at gar preifat i gyrraedd ein safleoedd cyflogaeth mawr ar gyfer gwaith neu hyfforddiant yn fater â blaenoriaeth ar gyfer Cynghrair Arweinyddiaeth Wrecsam.

**Polisi CB5**

Pan fo'n bosibl, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i ddefnyddio cyllid y Parth Buddsoddi ar gyfer cynlluniau trafndiaeth cynaliadwy sy'n gwella mynediad at gyflogaeth a chefnogi'r gwaith darparu a llwyddiant y Parth Buddsoddi.

Mae posibilrwydd i'r cyllid o'r Parth Buddsoddi roi cyfle i wella prosiectau, gan geisio datgloi cyllid cyfalaf a reffeniw fyddai'n cefnogi cyflawniad gwell mynediad cynaliadwy at gyflogaeth.

Polisi CB6

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau dewisiadau doethach sy'n hwyluso cymudo mwy cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth yng Ngwynedd ac Ynys Môn.

Mae cyflogaeth sy'n cael ei arwain gan y sector cyhoeddus yn ardal Bangor, Caernarfon ac Ynys Môn, ynghyd â Phorthladd Rhydd Caergybi ac unrhyw gynigion sydd ar y gweill yn Wylfa, yn rhoi cyfle gwirioneddol i hwyluso symudiad at gymudo cynaliadwy. Mae'r heriau yma yn wahanol i rai'r dwyrain yn sgil natur fwy gwledig yr ardal o amgylch. Gellir ymdrin â hyn drwy gydweithio rhwng awdurdodau lleol ar ddwy ochr y Fenai, Trafnidiaeth Cymru, gweithredwyr preifat, a chyflogwyr mawr.

Polisi CB7

Bydd creu Partneriaethau Trafnidiaeth Strategol yn cael eu hymchwilio mewn lleoliadau cyflogaeth mawr.

Mae Partneriaeth Trafnidiaeth Strategol, fel yr argymhellir gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, yn bartneriaeth fyddai'n dod â'r cyflogwyr mawr ynghyd yn yr is-ranbarthau, ynghyd ag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru, i adnabod y mesurau y gellir eu rhoi yn eu lle i leihau'r defnydd o geir ar gyfer cymudo mewn ardaloedd a chlystyrau cyflogaeth allweddol. Argymhellodd y Comisiwn y dylai'r rhain ganolbwyntio yn y lle cyntaf ar Lannau Dyfrdwy a Wrecsam (lle mae clwstwr o gyflogwyr sector preifat), ac yn ardal y Fenai lle mae dominyddiaeth sector cyhoeddus o ran cyfleoedd cyflogaeth. Gallai cyfnod prawf am gyfnod cychwynnol i'w gytuno, helpu i adnabod y dull strategol mwyaf priodol a'r cydlynu adnoddau sydd ei angen.



Rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut maent yn cael mynediad at wasanaethau

Polisi CB8

Rhoddir blaenoriaeth i ariannu cynlluniau a gwasanaethau sy'n gwella mynediad cynaliadwy at wasanaethau hanfodol sy'n cyfoethogi bywyd, megis addysg, gofal iechyd, canol trefi a chyfleusterau cymunedol. Unwaith y bydd yn ei le, dylid blaenoriaethu unrhyw isadeiledd sy'n cefnogi mynediad at y gwasanaethau hyn ar gyfer cynnal a chadw pan fo'n briodol.

Bydd cael rhwydwaith teithio teg a chyfiawn yng ngogledd Cymru yn golygu y dylai trigolion ac ymwelwyr gael dewis ynghylch sut maent yn teithio ar gyfer pob siwrne. Mae'n hanfodol bwysig bod pob trigolyn yn cael mynediad at wasanaethau hanfodol a chyfleusterau cymunedol megis meddygfeydd meddygon teulu, deintyddion, ysbytai, ysgolion, colegau, prifysgolion, amgueddfeydd, llyfrgelloedd, siopau ac addoldai. Bydd mynediad rhwydd a dibynadwy i gyrchfannau o'r fath yn gwneud cyfraniad positif i'n llesiant.

Lle bo'n bosib ac yn briodol, dylid rhoi blaenoriaeth i wella mynediad at wasanaethau ac asedau presennol.

Polisi CB9

Ymchwilir i gyflwyno Contract Gwasanaethau Cyffredinol yn un o'r ardaloedd awdurdod lleol yng ngogledd Cymru, gyda golwg ar gyflwyno'n ehangach ar draws y rhanbarth pe byddai'n llwyddiannus.

Darperir cludiant i nifer o wasanaethau hanfodol gan awdurdodau lleol drwy gontractau am gludiant ysgol, gwasanaethau cymdeithasol a chludiant cleifion nad ydynt yn rhai brys. Argymhellodd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru y dylid ymchwilio i 'gontract gwasanaethau trafndiaeth cynhwysfawr'. Mae hwn yn gysyniad newydd i ogledd Cymru, a byddai'n gontract sy'n cyfuno'r holl wasanaethau hyn i roi gwell gwasanaeth i'r cyhoedd a lleihau dyblygu adnoddau.



Rhoi dewisiadau i bobl ynghylch sut maent yn cael mynediad at addysg

Polisi CB10

Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i sefydliadau addysg yn cael eu hadnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Mae hyn yn cynnwys: Safleoedd Addysg Uwch (prifysgolion ym Mangor a Wrecsam, ond hefyd y rhai yng ngogledd orllewin Lloegr); Safleoedd Addysg Bellach (yn cynnwys Grŵp Llandrillo Menai a Choleg Cambria); Ysgolion Uwchradd; ac Ysgolion Cynradd.

Mae rhwydwaith trafndiaeth deniadol ac effeithlon yn chwarae rhan hanfodol o ran lleihau amddifadedd drwy roi mynediad at hyfforddiant ac addysg. I annog meddylfryd hirdymor o ddewis teithio llesol ar gyfer siwrneion addas, mae'n bwysig bod pobl ifanc yn dod i arfer â gwneud hyn o oed cynnar. Bydd dewis cerdded neu feicio i'r ysgol yn helpu gyda hyn, ac yn cefnogi buddion ehangach, megis:

- Ffordd o fyw iachach
- Llai o dagfeydd a phroblemau parcio yn ystod amser ysgol
- Gwell ansawdd aer ger ysgolion
- Llai o allyriadau cerbydau

Dylai cynllun teithio llesol i ysgolion gael ei gyflwyno ar gyfer pob ysgol, i helpu i ddarparu rhestr o gamau gweithredu y mae pob ysgol yn ymrwymo iddynt. Dylai anelu at ysbrydoli myfyrwyr, rhieni, gwarcheidwaid a staff i gerdded, olwyno neu feicio i'r ysgol.

Polisi CB11

Dylai awdurdodau lleol ymestyn eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy ar gyfer plant, rhieni a staff.

Mae'n hanfodol ein bod yn annog pobl ifanc i ddewis dulliau teithio llesol wrth deithio i'r ysgol, lle bo modd, ac mae cludiant o'r cartref i'r ysgol yn fater penodol bwysig i nifer o rieni a phlant, ac yn sicrhau mynediad diogel a chyfleus at ddysgu. Mae ymgyrchoedd cenedlaethol presennol fel Kerbcraft, sef strategaeth genedlaethol ar gyfer diogelwch cerddwyr plant a ariennir gan Lywodraeth Cymru, yn cynnig enghreifftiau o arfer gorau, yn enwedig o fewn ac o amgylch ysgolion, i hyrwyddo teithio llesol.

Polisi CB12

Bydd awdurdodau lleol yn parhau i ddefnyddio setiau data lleol a pholisïau megis Mesur Teithio gan Ddysgwyr i flaenoriaethu llwybrau i'r ysgol ar gyfer gwelliannau diogelwch.

Os ydym ni am annog pobl ifanc a'u rhieni i ddewis teithio llesol ar gyfer eu siwrne i'r ysgol, mae'n bwysig bod gwybodaeth a seilwaith addas yn eu lle fel eu bod yn medru teithio'n gynaliadwy ac yn ddiogel.



Rhoi dewisiadau i bobl mewn ardaloedd gwledig a lled-drefol

Polisi CB13

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gyflawni'r gwelliannau trafndiaeth angenrheidiol cymdeithasol sy'n atal ynysu gwledig. Dylai hyn flaenoriaethu gwell cysylltiad cymunedau gwledig i: gymunedau cyfagos, trefi cyfagos, cyfleusterau cymunedol cyfagos a gwasanaethau allweddol megis ieuchyd, siopau, addysg, a chyfnwifeydd trafndiaeth er mwyn teithio ymhellach.

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn cydnabod bod angen hwyluso peth symudiad moddol draw o ddefnyddio car preifat ac yn nodi sut ellir cyflawni hyn yng ngogledd Cymru drwy well cludiant cyhoeddus a theithio llesol yn, a rhwng, ein trefi a'n dinasoedd. Tra'n cydnabod bod lleihau'r defnydd o geir mewn cymunedau gwledig yn fwy heriol, mewn ardaloedd gwledig, rydym yn cydnabod:

- Bod gwasanaethau a swyddi yn aml ymhellach i ffwrdd o ble mae pobl yn byw
- Y gall cerdded a beicio ar lwybrau gwledig deimlo'n llai diogel
- Bod gwasanaethau bws rheolaidd yn llai cyffredin ac yn aml nid ydynt yn gweithredu yn fasnachol

Mae hyn yn rhoi cyfle i ni roi opsiynau trafndiaeth cynaliadwy gwell i drigolion cymunedau gwledig a darparu'r cysylltiadau sy'n atal teimladau ynysig, ac yn ei dro, mae'n gadael i drigolion gael mynediad diogel at y gwasanaethau y maent eu hangen. Mae hyn yn golygu bod modd ystyried dulliau mwy arloesol o wasanaethu cymunedau gwledig er mwyn darparu'r gwasanaethau a'r seilwaith sydd ei angen yn gymdeithasol. Ymysg yr enghreifftiau sy'n cael eu hystyried fel rhan o'r cynllun trafndiaeth gymunedol a'r polisïau a'r ymyraethau teithio llesol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae:

- Trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n gwasanaethu ardaloedd sydd ddim yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau bws llwybr penodol, megis gwasanaethau Fflecsi
- Mentrau trafndiaeth gymunedol, megis gwasanaethau galw a theithio
- Cynlluniau clybiau car, sy'n rhoi ffordd rwydd a fforddiadwy i bobl rannu'r buddion o ddefnyddio car heb y gost o fod yn berchen ar un
- Cyflawni cyfleusterau i gerddwyr fel llwybrau anffurfiol sy'n cysylltu cymunedau, lle gall gwirfoddolwyr lleol adeiladu llwybrau gyda chytundebau â thirfeddianwyr lleol



Mae Fflecsi yn wasanaeth trafnidiaeth ymateb i'r galw yng Nghymru, sy'n cael ei weithredu gan Drafnidiaeth Cymru ar y cyd ag awdurdodau lleol a gweithredwyr bws. Yn wahanol i wasanaethau bws traddodiadol, nid yw Fflecsi yn dilyn llwybrau neu amserlenni penodol. Yn lle hynny, mae'n codi ac yn gollwng teithwyr mewn lleoliadau y maent wedi gofyn amdanynt, o fewn parth dynodedig. Mae'r gwasanaeth yn addasu ei lwybrau mewn amser real, yn seiliedig ar archebion teithwyr, gan ei wneud yn fwy addasadwy i anghenion teithio unigol. Gall teithwyr archebu taith ar ap neu dros y ffôn.

Mae'r diffyg opsiynau teithio sydd gan drigolion mewn cymunedau gwledig yn golygu y bydd y car preifat yn aml yn ddull teithio angenrheidiol sy'n cael ei ddewis ar gyfer nifer o siwrneion y teithir arnynt mewn ardaloedd gwledig. Gellid lleihau effaith amgylcheddol y siwrneiau hyn drwy annog neu hwyluso symudiad i gerbydau trydan neu Gerbydau Allyriadau Isel lawn i drigolion gwledig, neu gyda chlybiau rhannu car i leihau'r defnydd o geir preifat. Mae hyn yn cael ei ystyried ymhellach fel rhan o ffyrdd, strydoedd a pharcio yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.





Rhoi gwybodaeth i bobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy

Polisi CB14

Bydd ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu yn cael eu datblygu sy'n ystyrlon ac yn canolbwyntio ar godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy. Bydd ymgyrchoedd yn defnyddio technegau arloesol i dargedu'r gynulleidfa gywir, yn enwedig y grwpiau hynny sy'n anoddach i'w cyrraedd. Dylid cymryd dull rhanbarthol at hyn pan fo'n briodol.

Mae darparu'r seilwaith a'r gwasanaethau sy'n galluogi pobl i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy yn bwysig ond ni all fod yn effeithiol oni bai bod pobl yn ymwybodol ohonynt a'r buddion o'u defnyddio. Mae ymgyrchoedd marchnata a chyfathrebu yn hanfodol ac yn gallu cael eu teilwra i ganolbwyntio ar grwpiau defnyddwyr targed penodol, megis trigolion a defnyddwyr hamdden, cymudwyr, pobl ifanc, neu bobl hŷn. Mae prosiectau ledled gogledd Cymru i gefnogi ymgyrch hyrwyddo a rhaglenni cynllunio teithio, yn cynnwys:

- Cefnogi'r digwyddiad Diwrnod Di-gar y Byd blynyddol mewn rhai o'n trefi mwy
- Deunyddiau ymwybyddiaeth iechyd cyhoeddus ac ansawdd aer
- Adnoddau ar-lein ynghylch cludiant cynaliadwy a chanllawiau cynllunio teithio
- Hyrwyddo apiau sy'n cynnig talebau arbed arian ar gyfer defnyddio cludiant cyhoeddus, cerdded neu feicio
- Eirioli ar ran Siarter Teithio Iach Gogledd Cymru ac annog sefydliadau sector cyhoeddus, preifat a
- thrydydd sector i gofrestru i ymrwymo i waith tuag at gamau sy'n cyfrannu at hyrwyddo teithio iach i'w staff a'u defnyddwyr gwasanaeth
- Cydweithio â darparwyr gwasanaeth addysg i hwyluso dewisiadau teithio cartref i'r ysgol cynaliadwy, a hyfforddiant teithio annibynnol

Bydd yr ymyraethau hyn yn ein helpu i brofi strydoedd sy'n rhydd o draffig, ynghyd â gwneud teithio'n haws i'r rhai sy'n dibynnu ar gerbydau preifat am resymau iechyd a symudedd. Ynghyd â rhoi cyfle i ail-ddychmygu ein ffyrdd a'n strydoedd o amgylch pobl, byddwn yn grymuso pobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy drwy wella mynediad at wybodaeth. Mae hyn yn cysylltu'n dda i'n polisiâu a'n ymyraethau ar gyfer mynediad at addysg, a chysylltedd digidol, fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.



Helpu pobl i fwynhau ein hatyniadau i ymwelwyr a chefnogi'r diwydiant twristiaeth

Polisi CB15

Gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i archwilio dulliau i annog ymwelwyr i ogledd Cymru i deithio'n gynaliadwy tra'n gwella'r profiad i ymwelwyr a hybu'r economi ymwelwyr.

Mae'r economi ymwelwyr yn hynod bwysig i ogledd Cymru. Mae ein rhanbarth yn elwa o amgylchedd o ansawdd uchel ac mae'n gartref i rai o atyniadau gorau'r DU i ymwelwyr sy'n apelio at y rhai sy'n ymgymryd ag arosiadau byrrach neu hwy. Mae'r cynnig i ymwelwyr yn cynnwys heicio a mwynhau gwifren wib gyflymaf y byd ym Mharc Cenedlaethol Eryri, gweld Traphont Pontcysyllte, ymweld â'n Hamgueddfa Lechi Genedlaethol, gan grwydro yng nghestyll Biwmares, Conwy, Caernarfon a Harlech, antur Eidalaidd ym Mhortmeirion, taith ar Reilffordd Treftadaeth Porthmadog, a dringo Pen y Gogarth, i enwi ond rhai. Er ein bod angen amddiffyn a gwella mannau prydfarth naturiol megis Penrhyn Llŷn, Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy (sy'n cael ei ystyried fel Parc Cenedlaethol newydd), mae'n hanfodol bod ein rhwydwaith trafndiaeth yn cefnogi llwyddiant parhaus a thwf ein diwydiant twristiaeth. Tra'n sicrhau bod ein gwasanaethau trafndiaeth a'n seilwaith yn helpu pobl i gyrraedd y mannau y maent am fynd iddynt, mae cyfle i wneud y mwyaf o'r defnydd o ddulliau cynaliadwy i gael mynediad at atyniadau a gwneud ein cyrchfannau i ymwelwyr yn hygyrch i bob grŵp o bobl.

Un ffordd o'r fath a argymhellwyd gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru yw cerdyn gwesteion neu system gwobr sy'n cynnig pecyn o gynigion arbennig i ymwelwyr a phobl leol sy'n teithio'n gynaliadwy i atyniadau, yn cynnwys lleihau costau mynediad i atyniadau a llai o gostau teithio.

Polisi CB16

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gefnogi'r economi ymweld drwy reoli parcio i fysiau a chartrefi modur yn agos at atyniadau yng ngogledd Cymru. Dylai hyn ystyried cyfleoedd gwefru ar gyfer cerbydau di-allyriadau.

Tra y byddwn yn annog ymwelwyr i fwynhau ein llefydd ar droed, olwynion a chludiant cyhoeddus, rydym yn cydnabod y bydd ymwelwyr i ogledd Cymru yn parhau i ddefnyddio amrediad o ddulliau trafndiaeth i gael mynediad i'n rhanbarth a chrwydro ynddo. Byddwn yn parhau i fod angen ardaloedd dynodedig ar gyfer parcio coetsys a chartrefi modur yn ddiogel ac yn gyfleus. Cytunir bod angen rheoli parcio coetsis a chartrefi modur, ond bydd angen i'r dewis o safleoedd newydd ystyried lleoliadau sy'n osgoi effeithiau niweidiol, megis ar rinweddau arbennig Parc Cenedlaethol Eryri ac yn unol â pholisïau Cynllun Datblygu Lleol.



Polisi CB17

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i wneud gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor; ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach.

Polisi CB18

Drwy weithio â phartneriaeth, bydd gwelliannau pellach yn cael eu cyflwyno i annog ymwelwyr ag Eryri i deithio drwy ddull ar wahân i gar. Bydd y rhain yn cynnwys gwella'r dewisiadau amgen, rheolaeth o gyfleusterau a gwell gwybodaeth ac addysg. Gellir ariannu'r rhain drwy ffynonellau arloesol o ariannu.

Polisi CB19

Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewidfa mewn safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri.

Dros y blynyddoedd diweddar, mae'r defnydd o geir a pharcio wedi cael eu hadnabod fel pryder yn Eryri. Y materion allweddol yw:

- Bydd y galw am fynediad gyda char i'r Wyddfa a Dyffryn Ogwen ar adegau brig, yn llawer uwch na'r gofod parcio sydd ar gael
- Mynediad at wybodaeth ynghylch dewisiadau amgen i'r car preifat
- Difwyno, perygl a phrofiad ymwelwyr gwael
- Dibyniaeth ar gar wedi gwreiddio, ynghyd â'r disgwyliad o fedru parcio
- Mae'r tagfeydd a'r parcio amhriodol yn gwneud y ffyrdd yn llai deniadol i ddefnyddwyr eraill y ffordd, yn cynnwys beicwyr
- Risg y bydd y Parc Cenedlaethol yn dod yn fwyfwy anhygyrch i gyfran gynyddol o boblogaeth y DU sydd ddim yn gyrru ac sydd heb fynediad at gar



Mae Grŵp Cyflawni Trafnidiaeth, Parcio a Theithio Llesol Eryri yn cynnwys Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri, Cyngor Gwynedd, Cyngor Conwy a Thrafnidiaeth Cymru. Mae'r grŵp yn gweithio i adnabod a bwrw ymlaen â chamau gweithredu sy'n cefnogi symudiad at gludiant cynaliadwy yn Eryri. Byddwn yn parhau i gefnogi gwaith y grŵp, sy'n cynnwys:

- Arian peilot er mwyn gwella gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa, sy'n darparu ffordd o deithio'n gynaliadwy unwaith y mae ymwelwyr wedi cyrraedd y Parc Cenedlaethol, wedi'i gefnogi â thaflenni hyrwyddo, fflagiau arosfannau bws, a'r cyfryngau cymdeithasol. Hyd yn hyn, mae nifer y teithwyr ar rwydwaith Sherpa'r wedi cynyddu 79% o'i gymharu â lefelau cyn covid, gyda dros 72,000 o bobl yn defnyddio'r gwasanaeth ym mis Awst 2024, gan helpu'n effeithiol i gyflawni amcanion y polisi hwn.
- Rheoli parcio ym Mhen-y-pas
- Gorfodi cyfyngiadau parcio ar ffyrdd
- Ehangu capasiti parcio a theithio mewn lleoliadau 'porth' sy'n gwasanaethu'r Wyddfa a Dyffryn Ogwen, ynghyd â gostyngiad graddol yn y ddarpariaeth barcio bresennol ar hyd ffyrdd drwy'r amgylchedd mynyddig hynod sensitif.

Polisi CB20

Bydd datrysiadau arloesol ar gyfer rhoi mynediad i atyniadau mewn ardaloedd gwledig yn cael eu hadnabod. Dylai hyn ystyried, heb fod yn gyfyngedig i, wasanaethau bws tymhorol, llogi e-feiciau a dulliau micro-symudedd eraill, ynghyd ag ymgyrchoedd gwybodaeth.

Mae prydferthwch a natur wledig llawer o ogledd Cymru yn golygu bod nifer fawr o atyniadau sydd wedi'u lleoli mewn mannau a allai fod yn anodd i gael mynediad atynt heb fod â defnydd car preifat. Os ydym am annog ymwelwyr i deithio'n gynaliadwy a gwneud y safleoedd hyn yn hygyrch i fwy o bobl, mae'n hanfodol bod dewisiadau amgen i'r car preifat yn cael eu darparu.



Polisi CB21

Bydd ymchwiliad yn cael ei gynnal i fanteision gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaid yng ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymweld a hyrwyddo integreiddiad â rhwydweithiau rheilffordd a bws ehangach. Dylai hyn ystyried nid yn unig y daith i'r gyrchfan, ond teithio ymlaen i atyniadau.

Mae atyniadau traddodiadol ac o'r newydd ar lan y môr wrth galon yr economi ymwelwyr ar gyfer llawer o ogledd Cymru. Mae hyn yn amlwg ym mhob ardal arfordirol, yn enwedig mewn cyrchfannau poblogaidd megis Prestatyn, Rhyl, Towyn a Llandudno ar arfordir y gogledd, ond hefyd mewn mannau megis Pwllheli a Niwbwrch mewn lleoliadau mwy gwledig. Mae gorsafoedd rheilffordd a pheth darpariaeth gwasanaeth bws mewn nifer o'r cyrchfannau mawr ond mae niferoedd mawr o bobl yn ymweld â'r cyrchfannau hyn mewn ceir preifat.

Polisi CB22

Gweithio gyda phartneriaid a rhan-ddeiliaid yn y diwydiant twristiaeth ar yr arfordir i adnabod mesurau fydd yn cefnogi symudiad at dulliau cynaliadwy i gael mynediad at atyniadau poblogaidd, tra'n parhau i sicrhau bod gogledd Cymru yn parhau i fod yn lleoliad o ddewis ar gyfer gwyliau a theithiau dydd.

Marchnad fawr a llwyddiannus ar gyfer yr atyniadau i dwristiaid yng ngogledd Cymru yw gogledd-orllewin Lloegr a gogledd canolbarth Lloegr. Mae hyn yn arwain at symudiad mawr o bobl rhwng y rhanbarthau hyn yn Lloegr a gogledd Cymru, yn enwedig ym misoedd yr haf. Gellir gweld tystiolaeth y symudiad hwn ar y rhwydwaith ffyrdd strategol a'n rhwydwaith rheilffyrdd yn ystod amseroedd 'newid drosodd' gwyliau allweddol. Yn aml, mae hyn yn achosi tagfeydd ar lwybrau megis yr A494 yng Nglannau Dyfrdwy, sy'n rhwystredig i'r rhai sy'n teithio.

Mae Llywodraeth Cymru yn cynllunio i roi'r gallu i awdurdodau lleol godi ardoll ymwelwyr ar arosiadau dros nos yn eu cymunedau. Bydd ymwelwyr yn talu'r cyfraniad hwn a bydd yn cael ei fuddsoddi mewn twristiaeth gynaliadwy, gan helpu i dyfu ein heconomi, cefnogi ein cymunedau a chynnal a chadw prydferthwch gogledd Cymru i genedlaethau'r dyfodol. Un opsiwn i helpu i annog teithio cynaliadwy gan dwristiaid fyddai cyflwyno 'cerdyn KONUS' neu debyg, gan ddarparu tocyn teithio diderfyn i'r rhai sy'n aros yn yr ardal, sy'n cael ei ariannu drwy'r ardoll ymwelwyr.



Dylai awdurdodau lleol sy'n ceisio rheoli lefelau uchel o ymwelwyr a'r ffyrdd y maent yn teithio o gwmpas yn yr ardaloedd hynny, megis Eryri, ystyried yr opsiwn hwn.

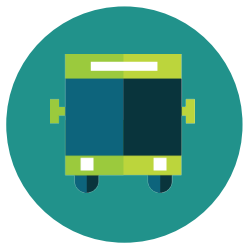


Mae'r Goedwig Ddu yn Yr Almaen yn gyrchfan boblogaidd i dwristiaid, sy'n enwog am ei thirweddau ansawdd uchel. Yn debyg i'n hatyniadau naturiol yng ngogledd Cymru, gallai ceisio crwydro ar gludiant cyhoeddus o amgylch popeth sydd gan y rhanbarth i'w gynnig, ymddangos yn frawychus. Wedi'i ddylunio i wneud cludiant yn hygyrch ac yn gynaliadwy, mae Cerdyn KONUS yn docyn teithio unigryw sy'n cael ei gynnig i ymwelwyr sy'n aros yn y Goedwig Ddu fel budd i westeion sy'n aros mewn llety sy'n cymryd rhan yn y cynllun yn yr ardal. Mae'n gweithio fel tocyn ar gyfer teithio diderfyn ar drenau, bysiau a thramiau rhanbarthol ledled y rhanbarth, gan alluogi gwesteion i grwydro ymysg prydferthwch yr ardal heb boeni am gostau trafndiaeth.

Polisi CB23

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gynllunio ar gyfer gwelliannau pellach i wasanaethau rheilffordd yng ngogledd Cymru sy'n cefnogi'r economi ymweld yn well.

Fe allai ein gwasanaeth rheilffordd hefyd wasanaethu'r economi ymweld yn well. Gall gwasanaethau rheilffordd fod yn opsiwn sydd ddim yn ddeniadol i ymwelwyr yn sgil yr amserlen, neu or-gapasiti a diffyg gofod cadw bagiau a chesys yn ystod y tymor brig ac ar adegau 'newid drosodd'. Mae llai o wasanaethau ar benwythnosau yn cael effaith andwyol ar gefnogi'r economi ymweld. Mae cyfle i gyflwyno newidiadau gwasanaeth tymhorol i gynyddu capasiti ac/neu amllder ar Brif Lein Gogledd Cymru, Lein Arfordir y Cambrian, a Lein Dyffryn Conwy. Bydd helpu pobl i ddewis y rheilffyrdd ar gyfer eu teithiau, yn ei dro, yn helpu i leihau tagfeydd ar ein ffyrdd. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid i helpu i gyflwyno lle i storio bagiau, beiciau a chyflwyno systemau gwybodaeth i'w gwneud hi'n haws i bobl i gael mynediad i wasanaethau rheilffyrdd, a'u defnyddio, wrth iddynt ymweld.



Bws

Mae ein cynlluniau ar gyfer teithio ar fws yn cael eu hystyried o fewn cyd-destun y rhwydwaith bws arfaethedig ledled Cymru ar gyfer y dyfodol, y mae Trafnidiaeth Cymru wrthi'n ei ddatblygu fel rhan o gynigion Llywodraeth Cymru i gyflwyno masnachfreintiau bws. Mae'r cynlluniau hyn wedi'u hamlinellu ym mhapur gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' a'r ddogfen Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau.

Mae dewisiadau teithio ar fws yn perthyn yn agos i bolisïau, rhaglenni a phrosiectau ehangach ar gyfer coetsys, ymateb i'r galw a thrafnidiaeth cymunedol, integreiddio ac ymyraethau gwybodaeth digidol, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Rydym yn dymuno gweld rhwydwaith gysylltiedig o lwybrau bws, gyda chynnewidfa bws ranbarthol ymhob tref, gyda gwasanaethau bws di-allyriadau o leiaf bob awr rhwng yr holl brif drefi, rhwng 07:00 a 22:00. Rydym am weld o leiaf un arhosfan cyfnewidfa bws ymhob pentref, o leiaf un arhosfan bws ymhob pentrefan, a darparu gwasanaethau bws lleol i bentrefi i gysylltu'r bws ranbarthol agosaf neu gyfnewidfa rheilffordd o leiaf deirgwaith y dydd. Mae ein polisïau a'n hymyraethau ar gyfer helpu i gyflawni hyn yn cynnwys:

Masnachfreinio bysiau

Polisi PT1

Gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru i gefnogi cyflwyniad y masnachfreinio bysiau yng ngogledd Cymru, a ddylai gynnwys cyllid aml-flwyddyn fyddai'n rhoi sicrwydd i'r cyhoedd sy'n teithio, yr awdurdodau a gweithredwyr.

Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio i gyflwyno deddfwriaeth ar gyfer masnachfreinio'r ddarpariaeth gwasanaeth bws. Cyhoeddwyd y cynlluniau diweddaraf ar gyfer masnachfreintiau bysiau yn y Mesur Gwasanaeth Bysiau (Cymru) ar 31 Mawrth 2025. Bydd hyn yn galluogi i rwydweithiau bws gael eu dylunio a'u gweithredu i dargedu anghenion lleol, e.e. ardaloedd amddifadedd, a chwrdd ag anghenion cwsmeriaid yn hytrach na bod yn seiliedig yn bennaf ar broffidioldeb. Bydd y newid hwn hefyd yn galluogi integreiddiad yr amserlennu a'r ticedu, gan wneud integreiddio yn haws.

Bydd gwasanaethau bws yn cael eu cynllunio ac fe fanylir arnynt drwy'r cyfyngiadau cyllido sydd ar gael gan awdurdodau lleol, gan weithio gydag Uchelgais Gogledd Cymru fel Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru i helpu i gyflawni'r rhwydwaith gorau posib ar gyfer trigolion y Gogledd. Mae gwell rhwydwaith bws yn gofyn am gyllid ychwanegol arwyddocaol, o gymharu â'r ddarpariaeth gwasanaeth presennol, a byddai model masnachfaint yn gofyn am gytundebau ariannu amlflwyddyn, sydd heb eu cynnig am gymhorthdal bws hyd yma. Byddai cyllid aml-flwyddyn o'r fath yn rhoi sicrwydd i'r cyhoedd sy'n teithio, awdurdodau a gweithredwyr.



Cydnabyddir y bydd angen i Fentrau Bach a Chanolig (SMEs) a gweithredwyr llai bod yn rhan o'r datrysiad ac ni ddylid eu diystyru gyda'r model masnachfrait newydd.



Mae masnachfreinio yn golygu y bydd penderfyniadau am wasanaethau bysiau yng Nghymru (yn cynnwys llwybrau, amserlenni, prisiau, oriau gweithredu a safonau ansawdd gwasanaeth) yn cael eu gwneud gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru, yn hytrach na gweithredwyr bws masnachol, mewn partneriaeth â Chyd-bwyllgorau Corfforedig. Gall gweithredwyr bysiau wneud cais am gcontractau i redeg gwasanaethau i'r manylebau hyn. Bydd hyn yn newid mawr i system bysiau Cymru, sydd wedi cael ei ddadareoleiddio ers y 1980au.

Datgarboneiddio'r fflyd bysiau

Polisi PT2

Dylai pob bws newydd sy'n cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru fod yn ddi-allyriadau. Lle mae bysiau newydd yn welliant hirdymor, dylid chwilio am gyfle i ail-bweru'r fflyd gyfredol.

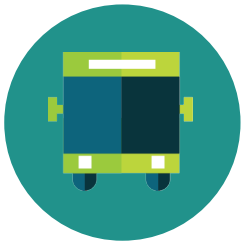
Mae'n hanfodol bod yr holl bartïon yn gweithio i leihau allyriadau carbon o'n rhwydwaith trafndiaeth cyfan, yn cynnwys y fflyd bysiau. Mae tanwyddau amgen i fysiau sy'n dod yn fwyfwy cyffredin ledled y byd yn cynnwys trydan batri, a hydrogen.

Polisi PT3

Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu'r datblygiad o ganolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy ymchwilio i gyflwyno fflyd bws hydrogen.

Yng ngogledd Cymru, mae gwaith yn parhau ar ddau brosiect i gyflwyno hydrogen fel ffynhonnell tanwydd sydd fwy ar gael yn barod. Rhain yw Hybiau Hydrogen y dyfodol yng Nglannau Dyfrdwy a Chaergybi.

Gan gefnogi masnachfreinio bysiau, byddwn yn gweithio gyda gweithredwyr i sicrhau bod depos a chyfleusterau gwefru yn ffit ar gyfer y dyfodol, ac yn cefnogi cyflwyniad cerbydau modern, dim allyriadau. Byddwn yn gweithio i adnabod synergeddau gyda'n Strategaeth Ynni Rhanbarthol, sy'n ceisio annog cynhyrchu ynni glân a lleihau defnydd ynni ledled y Gogledd.



Rhwydwaith trawsnewid bysiau

Polisi PT4

Bydd y Rhwydwaith Trawsnewid Gwasanaeth Bws yn cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru. Bydd hyn yn cynnwys rhwydwaith craidd o wasanaethau rhwng ac o fewn aneddeleoedd mawr a safleoedd cyflogaeth gydag amlder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i gyda'r nos.

Polisi PT5

Bydd gwasanaethau bws y dyfodol yng ngogledd Cymru yn cynnwys y canlynol:

- amlder uchel ac oriau gweithredu hir
- amseroedd ymadael rheolaidd/cyson
- amserlenni ar ddydd Sul mor agos at amlder dyddiau'r wythnos â phosib i gefnogi cymudo, hamdden ac anghenion yr economi ymweld
- cael eu cydlynu i ddarparu amserlen wedi'i rhannu'n dda
- lleihau amseroedd teithio rhwng y tarddiad a'r cyrchfannau gyda'r mwyaf o angen
- cymryd llwybrau uniongyrchol sy'n aros yr un fath drwy'r dydd
- cael eu llwybro drwy gyfnewidfeydd trafniadaeth a gorsafoedd rheilffordd
- cael eu hintegreiddio gyda gwasanaethau bws lleol a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw deinamig
- cyfforddus ar gyfer teithiau hir

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gweithio gydag awdurdodau lleol gogledd Cymru i ddatblygu rhwydwaith trawsffurfio bysiau sy'n ystyried y rhwydwaith presennol a'r nawdd, yn ceisio creu un rhwydwaith unedig o wasanaethau sy'n reddfodol, yn hawdd i'w deall, ac yn gydlynus. Bydd optimeiddio llwybrau a rhesymoli gwasanaethau yn helpu i gyflawni amlder uwch ac amseroedd mwy cyson.

Mae ein cynlluniau yn cefnogi'r gwaith o ddarparu a datblygu gwasanaethau yn barhaus gan gynnwys rhwydwaith bysiau strategol TrawsCymru. Fel rhan o hyn, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi'r gwasanaeth T13 newydd sy'n cysylltu'r Rhyl, Rhuthun, Dinbych a Wrecsam. Bydd hyn yn helpu pobl ledled Gogledd Cymru ymhellach i gyrraedd y lleoedd maen nhw eisiau ar drafniadaeth gyhoeddus. Bydd datblygu gwasanaethau craidd ledled gogledd Cymru gyda mwy o amlder, oriau gweithredu hwy, a chysylltiadau gwell at fysiau eraill ac at reilffyrdd, yn helpu i ddenu pobl i deithio ar fws, lle y gallant fod yn dewis teithio yn eu car ar hyn o bryd. Mae datblygu gwasanaethau eilaidd a bwydo gydag amseroedd gadael 'wyneb cloc' rheolaidd a chyson, lle bo modd, am helpu ymhellach o ran rhoi sicrwydd i bobl sy'n dymuno teithio ar fws.



Gwella'r seilwaith bysiau

Polisi PT6

Bydd dull partneriaeth yn cynnwys awdurdodau priffyrdd lleol, Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru yn cael ei gymryd i adnabod a gweithredu mesurau blaenoriaeth bws sy'n cefnogi cyflwyno'r rhwydwaith trawsnewid bws yng ngogledd Cymru. Gall hyn gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd.

Mae seilwaith â blaenoriaeth i fysiau yn elfen bwysig i helpu i wneud amseroedd siwrne bws mor fyr â phosib, ac mor ddibynadwy â phosib i helpu i wneud teithio ar fws yn gystadleuol yn erbyn y car preifat. Mae lleoliadau lle mae tagfeydd traffig yn effeithio ar wasanaethau bws, gan achosi oedi sy'n arwain at amseroedd siwrne hwy a diffyg dibynadwyedd. Byddai darparu blaenoriaeth bws yn y lleoliadau hyn yn gwella pa mor ddeniadol yw hi i deithio ar fws. Bydd dull partneriaeth unedig yn helpu i adnabod lle bydd targedu mesurau blaenoriaeth bws ledled y rhwydwaith ac ar draws ffiniau awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru yn cael yr effaith fwyaf. Efallai y bydd creu mesurau blaenoriaeth bws yn gofyn am ail-ddyrannu gofod ffyrdd draw o gerbydau preifat, yn enwedig mewn ardaloedd mwy trefol, a dylid rheoli hyn yn ofalus fel rhan o newid graddol mewn newid moddol.

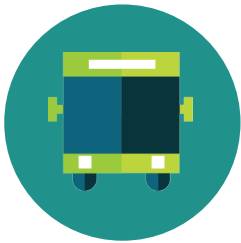
Polisi PT7

Bydd yr holl gyfleusterau safle bws yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda cyn belled â bo modd cyflawni hyn drwy gyllidebau refeniw awdurdodau lleol.

Polisi PT8

Bydd safleoedd bysiau allweddol, megis y rhai ynghanol pentrefi, rhai sy'n cael eu defnyddio llawer, a rhai lle mae cyfnewidfa rhwng dulliau neu wasanaethau yn gyffredin, yn cael eu blaenoriaethu i gynnwys cyrbau smwt i gael mynediad at yr arhosfan, cyrbau smwt i helpu i gamu ar/oddi ar y bws, goleuo (amgylcheddol sensitif), llochesi, seddi, gwybodaeth amser real a gwybodaeth cysylltu ar gyfer parhau â theithiau, a storio beiciau.

Elfen arall y seilwaith bws sy'n bwysig i deithwyr yw'r cyfleusterau sy'n cael eu darparu mewn gorsafoedd bws, arosfannau a chyfnewidfeydd. Mae'r cyfleusterau hyn yn amrywio ar draws gogledd Cymru a gall dull cydlynus ar draws y rhanbarth wneud teithio ar fws yn fwy deniadol i bob teithiwr, drwy weithio gyda Thrafnidiaeth Cymru fel bod safonau yn alinio ar draws ardaloedd awdurdod lleol. Yn hanfodol, gall cyfleusterau o ansawdd da wneud i deithwyr deimlo'n saffach wrth aros, a all helpu i ddenu mwy o bobl i deithio ar fws.



Gwneud teithio ar fws yn haws.

Polisi PT9

Cefnogi Gweledigaeth Llywodraeth Cymru o 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' ar gyfer system fysiau sy'n cael ei llywodraethu a'i chynllunio i wasanaethu budd y cyhoedd, gyda'r cwmpas daearyddol ehangaf posibl, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, yr amledau gwasanaeth uchaf posibl, a thocynnau a gwybodaeth hawdd eu defnyddio, unedig, syml.

Ymysg y pethau fydd yn medru helpu i ddenu pobl i deithio ar fws mae amserlen glir a chyfredol a gwybodaeth am y llwybr, strwythurau pris clir (yn enwedig wrth gyfnewid rhwng gwasanaethau a gweithredwyr), ac amseroedd aros byr pan yn dymuno newid gwasanaethau bws neu ddulliau cludiant (e.e. wrth gysylltu â llwybr bws arall neu wasanaeth rheilffordd).

Polisi PT10

Gweithio gyda phartneriaid, yn cynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr, i wneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i bobl gydag anableddau neu symudedd cyfyngedig. Dylai gwelliannau dynnu oddi ar arferion da ar draws y byd, ond dylai'r gwelliannau gynnwys:

- Cyrbau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle
- Cyrbau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws
- Llochesi a lle i eistedd mewn safleoedd bws
- Cyhoeddiadau Clyweledol ar y bws
- Gwybodaeth mewn ffurfiau hygyrch
- Gofod hyblyg ar fysiau i gario sgwteri symudedd, beiciau a beiciau wedi'u haddasu

Mae hygyrchedd arosfannau bws a cherbydau ar gyfer y rhai gyda symudedd cyfyngedig neu anableddau yn bwysig i helpu i sicrhau bod modd i bob grŵp o bobl ddewis teithio ar fws. Rhaid i ni ystyried anghenion personau anabl (o fewn ystyr Deddf Cydraddoldeb 2010), personau sy'n oedrannus neu sydd â phroblemau symudedd, rhai gyda phramiau, ac yn fwy eang, ystyried goresgyn rhwystrau at fynediad. Nid yn unig y bydd yn ei gwneud yn haws i bawb ddefnyddio'r bws am ran o'u siwrne pan maent hefyd yn olwyno neu'n beicio, ond hefyd yn gwneud teithio ar fws yn opsiwn tecach a mwy deniadol i bawb.



Trafnidiaeth coetsys, trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol

Gall teithio ar goets gystadlu yn erbyn gwasanaethau rheilffordd ar gyfer teithio ar bellteroedd hwy, ynghyd ag uno llwybrau ar hyd y rhwydwaith ffyrdd strategol, lle weithiau nad yw'r gwasanaethau bws yn teithio arnynt. Mae trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a thrafnidiaeth gymunedol yn cynnig gwasanaethau mwy hyblyg sy'n ategu neu'n darparu dewisiadau amgen i wasanaethau bws lle y gellir bod heriau hyfywedd masnachol, e.e. mewn ardaloedd gwledig iawn. Mae ein cynlluniau ar gyfer trafnidiaeth coetsys, ymateb i'r galw a chymunedol felly'n perthyn yn agos i bolisiau, rhaglenni a phrosiectau ehangach ar gyfer teithio ar fws, mynediad wyneb at awyrennu, newid ymddygiad, integreiddio ac ymyraethau gwybodaeth ddigidol, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn.

Er enghraifft, rydym yn parhau i gefnogi'r cyfle i wneud gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor, ac maent wedi ymrwymo i archwilio sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach. Hefyd, rydym am sefydlu gwasanaethau coets pellter mawr rhwng trefi a dinasoedd allweddol sydd ddim yn cael eu gwasanaethu gan y rhwydwaith rheilffyrdd rhwng gogledd Cymru a gweddill Cymru a throsodd i Loegr. Rydym angen ei wneud yn haws i bob grŵp o bobl i grwydro heb yr angen i fod yn berchen ar gan, yn cynnwys y rhai sydd â phroblemau symudedd, a'r rhai sy'n dewis byw mewn cymunedau gwledig a'r rhai sydd wedi'u hynysu. Mae ein polisiau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Fflecsi a gwasanaethau Galw a Theithio

Polisi PT11

Dylai gwasanaethau peilot Fflecsi llwyddiannus fod yn barhaol, a dylai gwasanaethau Fflecsi ychwanegol gael eu dylunio gyda'r gymuned leol a'u cyflwyno mewn ardaloedd eraill, yn unol â chynlluniau rhwydwaith trawsnewid bysus.

Mae natur wledig llawer o ogledd Cymru yn golygu nad yw gwasanaethau bws llwybr sefydlog yn hyfyw yn fasnachol bob amser. Lle mae hyn yn wir, dylid darparu dewisiadau mwy hyblyg fel bod modd i drigolion ac ymwelwyr deithio yn fwy cynaliadwy. Mae Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru wedi bod yn rhedeg cyfres o wasanaethau peilot 'Fflecsi', yn cynnwys ym Mwcle, Dyffryn Conwy, Dinbych, Treffynnon, Penrhyn Llŷn, Prestatyn a Rhuthun. Mae'r rhain yn wasanaethau hyblyg sy'n darparu trafnidiaeth wedi'i rhannu i bobl sy'n nodi'n benodol beth yw eu siwrne a faint o'r gloch y maent am gael eu codi a'u gollwng. Gall gwasanaethau o'r fath fod yn effeithiol i ddarparu mynediad at gyrchfannau allweddol a gweddill y rhwydwaith cludiant cyhoeddus i bobl sy'n byw mewn cymunedau mwy ynysig.



Yn wahanol i wasanaeth bws confensiynol, nid yw'r Fflecsi yn galw yn yr un arosfannau bob tro, ond yn hytrach mae'n stopio lle mae pobl yn gofyn am gael eu codi a'u gollwng mewn parth penodol. Mae'n defnyddio technolegau arloesol i gynllunio llwybrau yn seiliedig ar y teithiau y mae pobl yn dymuno eu gwneud. Mae llwybrau yn cael eu cynllunio ymlaen llaw ac yn cael eu haddasu mewn amser real, i gludo pobl i ac o'r llefydd sydd wedi'u nodi ar eu harcheb.

Polisi PT12

Gweithio gydag awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru i gyd-weithio gyda chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu ariannu a chyflawni gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol sy'n cwrdd ag anghenion sydd heb eu bodloni fel arall.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru i adolygu a gwella ymhellach y Fflecsi sydd ar gael yn y Gogledd i helpu i sicrhau bod trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw yn bodloni anghenion y cymunedau nad ydynt yn derbyn gwasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus arall, orau.

Mae gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol yn wasanaethau trafnidiaeth sy'n cael eu rhedeg a'u rheoli'n lleol i grwpiau neu gymunedau penodol. Mae'r gwasanaethau yn hyblyg ac yn hygyrch ac yn aml yn fentrau sy'n cael eu harwain yn gymunedol sy'n bodloni angen sydd heb ei gwrdd gan ddarpariaeth trafnidiaeth gonfensiynol. Mae gweithredwyr trafnidiaeth cymunedol yn dibynnu'n fawr ar wirfoddolwyr ac mae'r gwasanaeth sydd ar gael yn amrywio ledled y rhanbarth. Mae peth cyllid yn cael ei ddarparu gan awdurdodau lleol gan ddefnyddio cyfran o'u cyllid grant bws sy'n cael ei ddyrannu gan Lywodraeth Cymru i'r rhanbarth. Mewn rhai achosion, y ddarpariaeth hon yw'r unig ddull trafnidiaeth sydd ar gael i bobl fregus ac ynysig. Ymysg yr enghreifftiau mae Gwasanaethau Galw a Theithio, sy'n cael eu cydlynu gan awdurdodau lleol fel gwasanaethau drws-i-ddrws i bobl sy'n methu â defnyddio cludiant cyhoeddus.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cefnogi a bydd yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i helpu i gyfrannu at gynllun bach y trydydd sector, Llwybr Newydd, sy'n ceisio bodloni gofynion cymunedau lleol a chyflawni buddion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ehangach, ar lefel ranbarthol a lleol.



Tacsis

Polisi PT13

Gweithio gyda darparwyr cerbyd hurio preifat a thacsi i hyrwyddo diogelwch ar gyfer teithwyr a gywyr a helpu i gynnwys argaeledd cerbydau gydag allyriadau isel neu gerbydau di-fodur.

Mae tacsis yn chwarae rôl hanfodol i ddarparu mynediad at wasanaethau, cyfleoedd a hamdden i bobl yng ngogledd Cymru, yn enwedig i'r rhai sydd heb fynediad, neu fynediad cyfyngedig i gar preifat, neu ar gyfer y siwrneion hynny sydd ar hyn o bryd yn anodd wrth ddefnyddio cludiant cyhoeddus. Byddem yn dymuno gweld tacsis a cherbydau hurio preifat yn lleihau eu hallyriadau a'u heffaith ar yr amgylchedd.

Gwasanaethau coets sy'n teithio ymhellach

Polisi PT14

Bydd cyfleoedd yn cael eu cymryd i symud ymlaen gyda mynd â theithiau bws i bellteroedd hwy, er mwyn cysylltu gogledd Cymru a de Cymru, ac hefyd o'r dwyrain i'r gorllewin i gysylltu â chanolfannau economaidd yn Lloegr.

Mae angen wedi'i nodi i wella cysylltedd rhwng gogledd a de Cymru, yn enwedig o ardaloedd yng ngorllewin ein rhanbarth. I fynd i'r afael â'r angen hwn. Trafnidiaeth Cymru yn ystyried cynlluniau ar gyfer gwasanaethau coets wedi'u hamserlennu rhwng Bangor a Chaerfyrddin.

Gallai gwasanaeth coets 'Gwasanaeth Cyflym Traws Cymru' ar y llwybr hwn arwain at arbed awr a hanner ar amser y siwrne, o gymharu â'r pum awr a 50 munud presennol y mae'r gwasanaeth Traws Cymru T1 a T2 yn ei gymryd. Bydd gwasanaethau coets ar draws y ffin o'r dwyrain i'r gorllewin hefyd yn helpu i ategu'r cynnig rheilffyrdd sy'n gwasanaethu gwahanol gymunedau ac yn mynd ati i fod yn well cyswllt at gyflogaeth a marchnadoedd allweddol, megis Rhanbarth Dinas Lerpwl, a Maes Awyr Lerpwl.

Ymglymiad cymunedol mewn rheilffyrdd

Polisi PT15

Cefnogi grwpiau cymunedol sy'n ceisio gwella'r profiad teithio ar y rheilffyrdd i deithwyr presennol a newydd.

Gall gweithgarwch cymunedol helpu i wneud teithio ar y rheilffyrdd yn haws ac yn fwy deniadol. Mae Partneriaeth Rheilffordd Cymunedol Dyffryn Conwy a Gogledd Cymru yn Bartneriaeth Rheilffordd Cymunedol (CRP) sy'n gweithio i gysylltu cymunedau yng ngogledd Cymru i'w rheilffyrdd a hyrwyddo'r rheilffyrdd fel ffordd o ymweld â gogledd Cymru. Mae nifer o Orsafoedd ledled y gogledd hefyd wedi elwa o ymwneud grwpiau "Cyfeillion" y gorsafoedd.



Cerdded, olwyno a beicio

Rydym am weld teithio llesol drwy gerdded, olwyno a beicio yn dod yn opsiwn hawdd i bobl, yn cynnwys y rhai mewn cymunedau mwy gwledig, teithio i wasanaethau lleol, cyfleusterau, ysgol, addoldai, a chysylltu â'r rhwydwaith bws neu reilffordd ar gyfer teithiau hwy. Mae ein cynlluniau ar gyfer cerdded, olwyno a beicio felly'n perthyn yn agos i'r polisïau, rhaglenni a phrosiectau ar gyfer teithio ar fws, newid ymddygiad, cynllunio defnydd tir ac integreiddiad, sydd oll yn cael eu hystyried yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Mae ein polisïau a'n hymyraethau ar gyfer teithio llesol yn cynnwys:

Mynd ati ymhellach i wella'r seilwaith teithio llesol

Polisi AT1

Bydd ansawdd a graddfa'r isadeiledd a ddarparwyd ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno yng ngogledd Cymru yn parhau i gael ei wella yn unol â Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol. Gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu gyfleusterau presennol wedi'u huwchraddio a gallant gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd i flaenoriaethu dulliau cynaliadwy.

Gall annog mwy o bobl i gerdded, beicio neu ddefnyddio dulliau actif eraill gael buddion pellgyrhaeddol i'n cymunedau, megis cynyddu hyfywdra canol trefi, creu naws am le a gwella iechyd a llesiant. Dylai strategaethau parcio beiciau a'r ddarpariaeth standiau, barhau i helpu i integreiddio beicio gyda'r gorsafoedd bws a rheilffordd, ynghyd â chefnogi beicio ar gyfer teithiau byr i gyfleusterau, ysgolion a siopau lleol.

Polisi AT2

Mewn ardaloedd nad ydynt yn wledig, bydd blaenoriaeth yn cael ei rhoi i uwchraddio isadeiledd teithio llesol lle mae'r potensial mwyaf i gynyddu defnydd y rhwydwaith.

Weithiau, nid yw cerdded, olwyno a beicio yn ein hardaloedd trefol yn rhywbeth deniadol, mae'n anghyfleus, ac mae'n cael ei weld fel rhywbeth sydd ddim yn ddiogel, yn enwedig gyda'r nos. Mae'n hanfodol ein bod yn gwella ehangder ac ansawdd ein seilwaith teithio llesol fel bod trigolion ac ymwelwyr i ogledd Cymru yn cael eu hannog i ddibynnu llai ar geir, yn enwedig ar gyfer teithiau byr. Dylai hyn gael ei flaenoriaethu gyntaf mewn ardaloedd sydd ddim yn wledig, lle mae mwy o gyfle am newid moddol yn ein trefi a'n dinasoedd.



Polisi AT3

Pan fo'n bosib, dylai isadeiledd cerdded a beicio fod yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl sydd ag amhariadau symudedd, pobl mewn cadeiriau olwyn a phobl sy'n gwrthio pramiau.

Bydd ein hawdurdodau lleol yn parhau i gynllunio a dylunio rhwydweithiau o llwybrau cerdded a beicio, gan sicrhau eu bod yn ddiogel ac yn hygyrch. Mewn ardaloedd mwy trefol, bydd adolygiadau lleol o gyfleusterau i gerddwyr yn helpu i sicrhau croesfannau a llwybrau diogel yn ein trefi, a bydd annibendod ar y stryd yn cael ei ystyried er mwyn ei gwneud yn haws i bob grŵp o bobl fedru crwydro. Er enghraifft, mae dodrefn stryd yn chwarae rôl hanfodol i ddarparu cyfforddusrwydd, cyfleustra, a diogelwch i gerddwyr, ond gall eitemau megis meinciau, lampau stryd, arwyddion traffig, arosfannau bws, blychau post a biniau ysbwriel achosi rhwystrau i'r rhai sydd â nam ar eu golwg. Gall golau annigonol wneud i bobl, yn enwedig merched, deimlo'n fregus wrth gerdded gyda'r nos. Rydym angen mwy o fannau cyhoeddus sydd wedi'i ddylunio'n well, gan arddel dull sy'n seiliedig ar le, sy'n ystyried anghenion y gymuned gyfan.

Gwneud teithio llesol yn fwy deniadol mewn ardaloedd gwledig

Polisi AT4

Mewn ardaloedd gwledig, bydd gwelliannau isadeiledd teithio llesol yn canolbwyntio ar fudd y gymuned o gynlluniau; gwella diogelwch a llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gyda gwasanaethau ac aneddeleoedd mwy.

Gall mân welliannau i seilwaith teithio llesol wneud gwahaniaeth arwyddocaol i wella cysylltiadau rhwng ein aneddiadau allweddol a'n pentrefi a chymunedau gwledig llai, lle gall trigolion gael mynediad yn fwy rhwydd at wasanaethau a mwynderau hanfodol.

Mewn ardaloedd gwledig, byddwn yn blaenoriaethu gwelliannau fydd yn cael yr effeithiau mwyaf ar ddiogelwch a chysylltedd ein cymunedau, e.e. pan fo mannau lle mae llawer o ddamweiniau yn digwydd, neu lle y gallwn greu llwybrau diogel rhwng pobl a chyfleusterau cymunedol lleol, siopau a chyfleoedd cyflogaeth sy'n cael eu torri ar hyn o bryd gan ffyrdd neu reilffyrdd.

Mewn ardaloedd mwy gwledig, mae hefyd gyfle i ddefnyddio cyn-leiniau rheilffyrdd ar gyfer teithio llesol a chysylltu trefi, y dylid ei archwilio fel mesurau ategol i gyflawni'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol.



Polisi AT5

Lle mae budd teithio llesol, bydd llwybrau sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn cael eu gwella i safon sy'n addas ar gyfer teithiau teithio llesol bob dydd.

Ar draws gogledd Cymru, mae rhwydwaith mawr o Hawliau Tramwy Cyhoeddus, sydd â rôl allweddol i gefnogi pobl i deithio'n fwy cynaliadwy. Fodd bynnag, nid yw'r rhwydwaith wedi'i gysylltu mor gyfan gwbl ac y dylai fod; mae rhai llwybrau yn croesi neu'n dilyn ffyrdd cyflymder uchel ac nid yw eraill wedi'u hwynebu, eu goleuo neu eu harwyddo'n briodol ar gyfer eu defnyddio ar siwrneion bob dydd.

Yn gyntaf, dylai awdurdodau lleol ganolbwyntio ar llwybrau sydd â'r cyfle mwyaf i gysylltu cymunedau i gyrchfannau lleol, gan ddod â nhw i fyny i safon a allai helpu i gynyddu cerdded, olwyno, beicio, a marchogaeth mewn ardaloedd gwledig.

Polisi AT6

Byddwn yn ymchwilio i gyflwyno Lonydd Tawel yng ngogledd Cymru yn unol â chanllawiau cenedlaethol.

Mae Canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol yn caniatáu creu Lonydd Tawel yng Nghymru. Y bwriad yw i'r rhain alluogi cerddwyr, beicwyr, rhai sy'n marchogaeth a phobl gyda nam symudedd i fwynhau lonydd gwledig yn ddiogel, drwy annog cyflymder traffig is a llai o draffig yn gyffredinol. Dylai pob awdurdod lleol yng ngogledd Cymru ystyried cyfleoedd o'r fath.



Mae Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn ffyrdd cyhoeddus lle mae gan y cyhoedd hawl i'w defnyddio. Mae awdurdodau lleol yn gyfrifol yn gyffredinol am eu rheolaeth gyffredinol ac mewn rhai achosion, mae gan dirfeddianwyr ddyletswyddau cyfreithiol a chyfrifoldebau pwysig ar eu cyfer. Mae pedwar prif gategori hawl tramwy cyhoeddus:

- **Llwybrau cyhoeddus, y gall cerddwyr yn unig eu defnyddio.**
- **Llwybrau ceffyl cyhoeddus, y gellir eu defnyddio gan gerddwyr, beicwyr a'r rhai sy'n marchogaeth.**
- **Cilffyrdd cyfyngedig, y gellir eu defnyddio gan yr un grŵp â llwybrau ceffyl, ac hefyd ganiatáu certiau sy'n cael eu tynnu gan geffylau a cherbydau di-fodur eraill.**
- **Cilffyrdd sydd ar agor i'r holl draffig, y gall yr holl ddefnyddwyr gael mynediad atynt, yn cynnwys y rhai mewn cerbydau modur.**



Arweinyddiaeth a chyllid

Polisi AT7

Gweithio gyda phartneriaid i archwilio sefydlu Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru.

Mae llawer o'r cyfrifoldeb am gyflawni cynlluniau cerdded a beicio yn eistedd gydag awdurdodau lleol. Mae nifer o sefydliadau gwahanol yn rhan o'r gwaith o wella'r seilwaith cerdded a beicio, yn cynnwys Trafnidiaeth Cymru, y Cyd-bwyllgor Corfforedig, Sustrans ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru, gyda chyllid gan Lywodraeth Cymru. Gallai cyflwyno Uned Teithio Llesol i ogledd Cymru hwyluso cydweithio a lliflinio cyflawniad cynlluniau teithio llesol, rhannu arbenigedd ac arfer dda, a chydlynu cyflwyno adnoddau y rhaglenni cyflawni aml-flwyddyn a chyllid, yn well.

Polisi AT8

Cefnogi cytundebau cyllido aml-flwyddyn ar gyfer seilwaith teithio llesol fyddai'n hwyluso datblygiad a chyflwyniad rhaglen aml-flwyddyn o welliannau.

Polisi AT9

Cefnogi newidiadau i feini prawf cyllid teithio llesol fydd yn rhoi mwy o bwyslais ar gynlluniau mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd preswyl.

Polisi AT10

Archwilio ffrydiau ariannu ychwanegol i'r Gronfa Teithio Llesol sy'n cefnogi cyflawni gwelliannau isadeiledd teithio llesol mewn ardaloedd gwledig.

Prif ffynhonnell cyllid y cynlluniau teithio llesol yng ngogledd Cymru yw Llywodraeth Cymru, fel arfer drwy'r Gronfa Teithio Llesol, sy'n darparu grantiau i awdurdodau lleol ar sail flynyddol.

Mae nifer y cynlluniau teithio llesol yn cael ei gefnogi gan y Gronfa Teithio Llesol mewn ardaloedd gwledig yn gyfyngedig bob blwyddyn, gan ei wneud yn anodd i gyflawni gwelliannau rhwng cymunedau gwledig, cysylltiadau ag atyniadau gwledig, a chysylltiadau sy'n cefnogi beicio hamdden.

Polisi AT11

Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu templedi a phecynnau cymorth i gefnogi cymunedau lleol i ddatblygu a gweithredu eu prosiectau eu hunain lle mae'r llywodraeth yn chwarae rôl hwyluso a chefnogi, yn hytrach na rôl o wneud a chyflawni.

Mae rôl fwy y gallai cymunedau ei chwarae i greu a gwella llwybrau lleol, os byddant wedi'u grymuso i wneud hynny. Mae hyn yn benodol wir mewn ardaloedd gwledig lle mae cysylltiadau anffurfiol sy'n cael eu harwain yn y gymuned rhwng pentrefi a phentrefannau yn helpu i gysylltu â chyfleusterau cymunedol ac arosfannau bws ar briffyrdd. Gellir cyflawni hyn drwy gytundebau gyda thirfeddianwyr lleol a defnyddio hawliau datblygu a ganiateir gyda chynghor gan awdurdodau lleol.



Llogi beiciau, e-feiciau ac e-sgwteri

Polisi AT12

Gweithio gyda phartneriaid, yn cynnwys y gymuned a sectorau gwirfoddol i gefnogi cynlluniau llogi beiciau ac e-feiciau cymunedol sy'n cefnogi mynediad at gyflogaeth neu addysg.

Polisi AT13

Gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y sector masnachol, i gyflwyno cynllun llogi beiciau ac e-feiciau cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymweld.

Polisi AT14

Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth e-feiciau, yn cynnwys cynlluniau benthyca a grantiau.

Mae cynlluniau llogi beiciau yn ffordd effeithiol o wneud beicio ar gael i bobl sydd ddim yn berchen ar feic, sy'n ystyried beicio yn fwy aml, neu sy'n ymweld ag ardal.

Gall llogi beic ddigwydd mewn sawl ffurf, megis llogi hirdymor er mwyn cael mynediad at gyflogaeth neu addysg. I ddechrau, dylid rhoi blaenoriaeth i'r fuddsoddiad sy'n cefnogi mynediad i'r lleoliadau hynny, gan ei gwneud yn haws ac yn fwy fforddiadwy i bobl gael mynediad at swyddi, a chyfleoedd hyfforddiant a dysgu. Yna, dylid lledu'r ddarpariaeth i gynyddu mynediad i feiciau drwy gynlluniau llogi a rhannu cymunedol ar draws y rhanbarth.

Byddwn yn gweithio gyda'n hawdurdodau lleol, Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Sustrans, ar y cyd â'n grwpiau busnes a phartneriaid cymunedol, i adnabod cyfleoedd i gydlynu cynlluniau benthyca a grantiau ledled gogledd Cymru.

Mae cysylltiad agos rhwng e-feiciau a theithio llesol wrth i fwy o bobl ddod yn gyfforddus yn defnyddio beiciau, ac yn benodol yng ngogledd Cymru lle mae hefyd fuddion penodol mewn cymunedau lleol lle mae teithio pellteroedd hwy yn fwy cyffredin, gydag e-feiciau yn gwneud beicio yn fwy hyfyw i fwy o bobl.

Eisoed, mae enghreifftiau o gynlluniau llogi cymunedol o'r math hwn yng ngogledd Cymru, megis y cynllun E-Symud sy'n cael ei weithredu gan Sustrans a 'See Cycling Differently' Pedal Power a'i hwb beiciau yn y Rhyl.

Gall perchnogaeth e-feiciau drawsnewid y ffordd y mae pobl yn teithio ar gyfer siwrneion bob dydd, gan alluogi pobl i deithio ymhellach ar feic, neu wneud tirwedd fryniog yn llai heriol. Mae rhwystrau i berchnogaeth a'r defnydd o feiciau, yn cynnwys y gost, diffyg gofod storio diogel, mwy o ofyn cynnal a chadw a diffyg seilwaith teithio llesol. Mae llogi beiciau byrdymor am deithiau un-waith o gyfnewidfa trafndiaeth i atyniad, neu ar dripiâu i atyniadau twristiaeth, yn fwy tebygol o gael eu gweithredu'n fasnachol. Dylid ystyried opsiynau gan gymryd agwedd gweithio mewn partneriaeth, gyda'r gwerth a'r hyfywdra posib ar raddfa sydd wedi'i chydlynu'n rhanbarthol.

Mae defnyddio e-sgwteri preifat ar ffyrdd neu lwybrau cyhoeddus yn anghyfreithlon ar hyn o bryd, ond mae gan y rhain hefyd botensial i drawsnewid teithio personol yn y dyfodol. Mae e-sgwteri yn cael eu hystyried yn "drawsgludwyr wedi'u pweru" ac maent yn destun i'r un cyfreithiau a rheoliadau â cherbydau modur eraill. Mae Llywodraeth y DU wedi bod yn cynnal cyfnod prawf gydag e-sgwteri. Rhaid i chi gael yr hawl categori Q ar eich trwydded yrru i ddefnyddio e-sgwteri mewn lleoliadau penodol yn Lloegr, i bobl gyda'r trwyddedau cywir fel rhan o'r cyfnod prawf. Dylai Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol Cymru barhau i lynu at ganlyniadau cyfnodau prawf y DU a darparu unrhyw gyngor wedi'i ddiweddarau yn y dyfodol, fel sy'n briodol.





Integreiddio rhwng dulliau

Mae teithiau'n aml yn cynnwys mwy nag un math o drafnidiaeth, yn enwedig mewn cymunedau gwledig, gan fod y pellter i gyrchfannau o gartref yn aml ymhellach. Mae angen i ni ei gwneud hi'n haws i bobl yng ngogledd Cymru deithio trwy fwy nag un dull o deithio fel rhan o'u siwrne. Gallwn wneud hyn trwy ddarparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus sy'n cynnig nifer o opsiynau i bobl sy'n caniatáu gwneud dewisiadau sy'n diwallu anghenion penodol ein teithiau orau. Bydd creu profiad teithio sy'n effeithlon, yn gyfforddus, yn ddiogel ac yn ddibynadwy yn hanfodol wrth i ni gyrraedd ein targedau newid dulliau teithio. Y canlyniad fydd rhwydwaith trafndiaeth sy'n haws ei ddefnyddio a fydd yn helpu pobl i ddewis cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus fel eu hoff ffyrdd o deithio.

Ochr yn ochr â thocynnau mwy cyfleus a phrisiau teg, gellid gwella'r profiad o newid rhwng dulliau trafndiaeth gyhoeddus trwy well amserlennu bysiau a rheilffyrdd. Bydd y rhwydwaith trawsnewid bysiau yn gweld lefelau gwasanaeth gwell, mwy aml. Mae mwy o amllder yn gwella'r profiad o gyfnewid rhwng dulliau neu fysiau gan ei fod yn lleihau'r amser aros rhwng gwasanaethau cysylltu. Mae ein polisiâu a'n hymyriadau yn cynnwys:

Canolfannau symudedd a gorsafoedd porth

Polisi IN1

Cefnogi'r gwaith o ddatblygu a chyflwyno Canolfannau Symudedd a Gorsafoedd Porth i'w gwneud hi'n haws newid rhwng dulliau trafndiaeth gynaliadwy ar siwrne.

Os ydym am weld rhwydwaith trafndiaeth gynaliadwy yng ngogledd Cymru sy'n darparu gwir ddewis arall deniadol yn lle defnyddio ceir preifat, mae'n hanfodol bod pobl yn gallu newid yn gyfleus rhwng dulliau ar gyfer gwahanol rannau eu taith. Mae Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru yn cydweithio i ddatblygu cynigion ar gyfer 'pyrth' neu 'ganolfannau symudedd' mewn lleoliadau fel gorsafoedd rheilffordd a gorsafoedd bysiau mawr ac arosfannau. Mae cynigion ar y gweill ar gyfer lleoliadau gan gynnwys gorsafoedd Wrecsam Cyffredinol, Bangor, Bae Colwyn a Chaergybi. Bydd y lleoliadau hyn yn darparu croeso o ansawdd uchel i ymwelwyr â thref neu ddinas, ond hefyd yn ei gwneud hi'n haws i bobl leol ac ymwelwyr newid rhwng dulliau trwy ddarparu:

- Gwell hygyrchedd
- Cyfleoedd llogi beiciau
- Mwy a gwell parcio i feiciau
- Wi-Fi cyhoeddus da
- Gwell cysylltedd â chanol trefi/dinasoedd a gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd
- Gwell arwyddion cyfeirio a gwybodaeth i deithwyr



Mae canolfannau symudedd yn lleoliadau sy'n integreiddio gwahanol fathau o drafnidiaeth, gan ei gwneud hi'n haws i bobl newid rhwng gwahanol ddulliau teithio. Mae'r rhain fel arfer yn cyfuno gwasanaethau bysiau, coetsys a rheilffyrdd, tacsis, rhannu beiciau, a llwybrau teithio llesol (cerdded, beicio ac olwyno).

Polisi IN2

Bydd creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bysiau allweddol yn cael ei wella. Dylai hyn ystyried cysylltiadau ymlaen i atyniadau allweddol a bydd hyn yn cael ei wneud mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys grwpiau sy'n cynrychioli cymunedau â nodweddion gwarchodedig.

Elfen bwysig wrth wneud teithio cynaliadwy yn haws i bobl yw trwy sicrhau y gallant ddod o hyd i'w ffordd i'w cyrchfan gan ddefnyddio isadeiledd deniadol o ansawdd da ar ôl cyrraedd cyfnewidfa drafnidiaeth fel rheilffordd neu orsaf fysiau. Mae mesurau creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn modd deniadol yn gyfranwyr allweddol at wella trafnidiaeth gynaliadwy i bobl. Mae cyfeirio pobl mewn ffordd effeithiol yn eu helpu trwy leihau dryswch a straen, gan wneud dod o hyd i'r llwybr yn fwy greddfol ac yn haws.

Gall hyn gynnwys arwyddion clir a chyson sy'n darparu cyfarwyddiadau, nodi lleoliadau, a chynnig gwybodaeth am bellteroedd ac amseroedd teithio. Gall defnyddio lliwiau, symbolau a goleuadau helpu i arwain pobl ar hyd eu llwybrau. Gall mapiau sy'n hawdd eu darllen a'u deall helpu hefyd, ac yn aml, mae tirnodau a phwyntiau allweddol o ddiddordeb yn cael eu cynnwys arnynt. Gall offer digidol hefyd fod yn ddefnyddiol, fel ciosgau rhyngweithiol ac apiau ffonau symudol. Yn bwysig, dylid mabwysiadu dyluniad cynhwysol, gan sicrhau bod mesurau cyfeirio pobl yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl ag anableddau, trwy ymgorffori braille, canllawiau sain, a thechnolegau cynorthwyol eraill.

Bydd Polisi IN2 yn cael ei ddatblygu mewn ystyriaeth ar gyfer lansiad Trafnidiaeth Cymru o'i raglen 'Rhwydwaith T' i gefnogi ein timau a'n partneriaid i:

- Weithio'n rhanbarthol ac yn genedlaethol i greu rhwydwaith teithio integredig yng Nghymru a'r gororau
- Datblygu'r dechnoleg i alluogi cynllunio teithiau a phrynu tocynnau di-dor
- Adeiladu llywodraethu mewnol a'n ffyrdd o weithio
- Cyflawni newid diwylliant mewnol i gyflawni ein cenhadaeth o un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn, un tîm
- Datblygu brand sy'n canolbwyntio ar y cwsmer ac sydd gyfystyr â theithio cynaliadwy integredig yng Nghymru.



Polisi IN3

Bydd gwelliannau Isadeiledd Teithio Llesol a nodwyd ar Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu cyflawni, a bydd Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu datblygu ar gyfer y gorsafoedd hynny nad oes ganddynt un ar hyn o bryd.

Mae cyfres o Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd wedi'u cynhyrchu gan awdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru. Gellir sicrhau gwell integreiddio rhwng teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus trwy ddatblygu Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd ymhellach a darparu'r llwybrau a nodwyd. Mae'r rhain yn cynnwys rhaglen o welliannau i'r isadeiledd cerdded a beicio a fydd, o'u darparu, yn gwneud cerdded, olwyno a beicio i orsafoedd yn haws ac yn fwy deniadol.

Gwella integreiddio bysiau a rheilffyrdd

Polisi IN4

Cefnogi'r broses o gyflwyno tocynnau integredig ar draws dulliau trafnidiaeth sy'n darparu'r gwerth gorau i deithwyr.

Mae'r awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru wedi gweithio gyda gweithredwyr bysiau i gyflwyno'r tocyn '1bws' yn 2021, sy'n caniatáu teithio ar bron bob gwasanaeth bws yn y rhanbarth. Mae'r tocyn hwn yn symleiddio teithio trwy ganiatáu i deithwyr gamu ar ac oddi ar fysiau heb boeni am orfod prynu sawl tocyn am bris gwahanol. Mae hyn yn welliant sylweddol mewn cost a chyfleustra i deithwyr pan fo angen defnyddio mwy nag un gweithredwr bysiau ar eu taith. Mae system drafnidiaeth gwbl integredig yng ngogledd Cymru yn ei gwneud yn ofynnol i bobl allu defnyddio un tocyn ar gyfer eu holl deithio, waeth beth fo'r dull, neu system ddigyswllt sy'n sicrhau bod teithwyr yn cael y pris gorau ar gyfer eu taith.

Mae cynlluniau Llywodraeth Cymru yn cynnwys cyflwyno technoleg talu wrth fynd, tapio mewn, tapio allan, a fydd ar gysylltiadau rhwng Gobowen a'r Rhyl, ac ar hyd holl lein Wrecsam-Lerpwl.



Parcio a theithio, a pharcio a rhannu

Polisi IN5

Dylai unrhyw gynlluniau teithio a pharcio newydd geisio annog cyflawni'r daith gyfan trwy fodd cynaliadwy, dylent gael eu lleoli i leihau milltiroedd cerbydau preifat, a chael eu lleoli mewn man sy'n medru derbyn gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gydag effaith fechan.

Bwriad cyfleusterau fel parcio a theithio, neu barcio a rhannu, yw atal teithiau ceir mewn modd sy'n cefnogi lleihau tagfeydd a lleihau effeithiau parcio mewn cyrchfannau allweddol fel canolfannau siopa, tra'n lleihau milltiroedd ceir. Er enghraifft, gall parcio a theithio yn Eryri gan ddefnyddio gwasanaethau bws Sherpa chwarae rhan allweddol wrth leihau mynediad cerbydau i'r Parc Cenedlaethol a lleihau effaith ceir ar yr amgylchedd naturiol.

Polisi IN6

Dylid ystyried safleoedd parcio a rhannu strategol yn y Cynllun Datblygu Strategol.

Mae safleoedd parcio a rhannu yn lleoliadau lle gall pobl gyfarfod, gadael un car a rhannu un arall i fynd ymlaen ar eu taith. Gallant fod yn fwy gwerthfawr mewn ardaloedd gwledig i fynd ymlaen ar deithiau hwy. Mae safleoedd parcio a rhannu yn bodoli ar hyn o bryd yn y Gaerwen a Llanfairpwll ar Ynys Môn. Dylid eu hystyried ar gyfer lleoliadau eraill, yn enwedig lle rydym yn gwybod bod rhannu ceir eisoes yn digwydd yn anffurfiol. Bydd gwaith yn cael ei wneud i adnabod atebion priodol, a dylid ystyried unrhyw ofynion defnydd tir yn y Cynllun Datblygu Strategol sy'n dod i'r amlwg ac yn y system gynllunio leol.



Porthladdoedd a chludo llwythi

Rydym am weld sectorau porthladd a logisteg ffyniannus yn parhau i fod o fudd i economi gogledd Cymru, gan leihau eu heffaith amgylcheddol ar yr un pryd. Mae'r porthladd yng Nghaergybi yn hanfodol i'r economi leol ac i ddosbarthu nwyddau ar draws y DU ac Ewrop. Mae cludo llwythi yn chwarae rhan hanfodol yn llesiant economaidd gogledd Cymru, ac mae'n hanfodol bod y rhanbarth yn parhau i fod yn lle deniadol i fuddsoddi mewn busnes, gan gynnwys gan y sector cludo llwythi a logisteg i gefnogi'r economi leol. Fodd bynnag, mae'r effaith y gall symudiadau HGV ei chael ar yr amgylchedd lleol yn golygu ei bod yn hanfodol dod o hyd i gydbwysedd rhwng ansawdd bywyd i'r cymunedau lleol a ffyniant economaidd. Mae ein polisiau a'n hymyriadau yn cynnwys:



Porthladdoedd

Bydd datblygu ein porthladdoedd yn helpu i ddenu buddsoddiad a chreu swyddi sgiliau uchel, a allai arwain at ddatblygu ardaloedd diwydiannol a masnachol newydd, a dylai'r awdurdod cynllunio lleol eu hystyried mewn cydweithrediad â'r Cynllun Datblygu Strategol sydd ar y gweill i helpu i sicrhau bod newidiadau defnydd tir yn cael eu hintegreiddio gyda chysylltiadau trafndiaeth cynaliadwy.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cydnabod nodau'r strategaeth cludo nwyddau sydd wedi'i nodi yng Nghynllun CYflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol ac yn ceisio gweithio gyda Llywodraeth Cymru i gyflawni'r nodau hyn.

Polisi PF1

Gweithio gyda phartneriaid i gefnogi twf ein porthladdoedd a safleoedd datblygu cyfagos yng ngogledd Cymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd ar gyfer cydleoli gweithgynhyrchu, ynni, dosbarthu hamdden a thwristiaeth. Yn benodol, byddwn yn blaenoriaethu cysylltiadau trafndiaeth cynaliadwy i Borthladd Rhydd Ynys Môn a phorthladdoedd yng Nghaergybi a Mostyn ac yn cefnogi eu cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio.

Mae Porthladd Caergybi yn cael ei nodi gan Gymru'r Dyfodol fel Porth Strategol ar gyfer cysylltedd rhyngwladol. Bydd creu safle Porthladd Rhydd ar Ynys Môn, un o ddau yng Nghymru, yn gwella rôl Caergybi ymhellach fel porth rhyngwladol. Bydd hyn yn chwarae rôl bwysig o gryfhau economi gogledd Cymru a chreu swyddi i bobl leol, ond efallai y bydd goblygiadau pellach o ran cynnydd mewn symudiadau cludo llwythi yng ngogledd Cymru. Mae Porthladd Mostyn hefyd yn cynhyrchu traffig cludo llwythi, gyda llawer o'i fusnes bellach wedi'i neilltuo i'r sector ynni adnewyddadwy ar y môr.

Mae Porthladd Lerpwl hefyd yn cael ei gydnabod am helpu i gefnogi'r economi a symud nwyddau i'r Gogledd ac oddi yno. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid yn y porthladd i helpu i ddeall cyfleoedd ar gyfer gwell cysylltedd.

Cydnabyddir, er mai cyfrifoldeb gweithredwyr a defnyddwyr y porthladdoedd yw cerbydau porthladd a'r fferïau, bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid i helpu nodi a hwyluso cyfleoedd ar gyfer eu datgarboneiddio.



Polisi PF2

Gweithio gyda phartneriaid i adnabod gwelliannau mynediad i gerbydau ym Mhorthladd Caergybi. Dylai hyn wella mynediad i'r porthladd ar gyfer cerbydau, gan gynnwys cludo llwythi, ond hefyd wella mynediad cynaliadwy i'r porthladd a'r orsaf reilffordd.

Mae'r isadeiledd priffyrdd a ddefnyddir gan gerbydau sy'n cael mynediad i ac yn gadael y porthladd wedi'i gyfyngu, yn enwedig cysylltiad Ffordd Llundain/Black Bridge o'r A55. Gan fod hyn yn effeithio'n benodol ar HGVs sy'n defnyddio'r porthladd, mae yna effeithiau sylweddol ar yr amgylchedd lleol, ac effeithir ar amser teithio a dibynadwyedd symud llwythi. Drwy wella mynediad i'r porthladd, bydd mwy o gyfleoedd i weithwyr ac ymwelwyr fynd o gwmpas yn fwy cynaliadwy, gan roi mwy o sicrwydd i fusnesau am eu gweithrediadau a'u danfoniadau. Mae Black Bridge hefyd yn gyfle i ddatrys y rhwystr presennol i isadeiledd teithio llesol rhwng ardal Morawelon, y porthladd a chanol y dref.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi tasglu newydd i gynnal sefydlogrwydd hirdymor ar gyfer Porthladd Caergybi. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn cydweithio â'r tasglu i uchafu cyfleoedd ar gyfer symudiadau porthladd a nwyddau cynaliadwy ynghyd â chefnogi cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio.

Cludo llwythi ar y ffyrdd

Polisi PF3

Gweithio gyda phartneriaid i wella cyfleusterau ar gyfer gyrwyr HGV, yn enwedig wrth gyrraedd porthladd Caergybi.

Mae teithiau cludo llwythi ar y ffyrdd yng ngogledd Cymru yn canolbwyntio'n bennaf ar hyd yr arfordir. Mae'r porthladdoedd ym Mostyn ac, yn enwedig Caergybi, yn atyniad naturiol i HGVs ac mae lefelau uwch o draffig yng Nglannau Dyfrdwy a Wrecsam sy'n gysylltiedig â phrif safleoedd gweithgynhyrchu a dosbarthu gyda chyflogwyr mawr gan gynnwys Airbus, JCB ac Iceland. Er gwaethaf pwysigrwydd cludo llwythi yng ngogledd Cymru, cyfleusterau cyfyngedig sydd ar gyfer parcio a gorffwys i yrwyr HGV. Mae hyn yn arbennig o bwysig yn agos i Gaergybi, lle gall digwyddiadau gyda llongau fferi neu'r pontydd dros y Fenai arwain at amseroedd aros estynedig i nifer fawr o HGVs.

Er bod yr A55 yn gefnffordd a reolir gan Lywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd, bydd Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda rhanddeiliaid i gefnogi'r gwaith o adnabod safleoedd a seilwaith yn rhagweithiol ar gyfer gwefru cerbydau nwyddau, yn arbennig ar hyd coridor yr A55 lle mae cyfle gwych i helpu i ddatgarboneiddio HGVs.



HGVs allyriadau isel

Polisi PF4

Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu datblygiad canolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru trwy gefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo llwythi yn y rhanbarth.

Ar hyn o bryd nid oes cyfleusterau yng ngogledd Cymru a fyddai'n cefnogi cludwyr yn y rhanbarth sy'n ceisio newid i gerbydau allyriadau isel. Byddai cefnogi cludwyr i wneud y newid hwn yn lleihau effaith leol HGVs yng ngogledd Cymru. Mae Menter Môn yn bwrw ymlaen â'r gwaith o ddatblygu Hwb Hydrogen yng Nghaergybi. Cynigir hyn fel cyfleuster i gyflenwi hydrogen ar gyfer trafndiaeth. Mae Caergybi yn safle ardderchog ar gyfer cyfleuster cynhyrchu gan ei bod yn ganolfan drafndiaeth brysur sy'n agos at ffynonellau ynni adnewyddadwy. Mae cynigion hefyd ar gyfer cynhyrchu hydrogen yng Nglannau Dyfrdwy.

Bydd cyflawni'r polisi hwn yn gweithio law yn llaw â strategaeth Ynni Rhanbarthol Uchelgais Gogledd Cymru sydd â'r nod o annog cynhyrchu ynnig glân a lleihau defnydd ynni ledled y Gogledd.

Danfoniadau lleol

Polisi PF5

Gweithio gyda phartneriaid i nodi cyfleoedd i drydaneiddio cerbydau ar gyfer danfoniadau lleol.

Rydym i gyd yn dibynnu ar ddanfoniadau o ddydd i ddydd i ardaloedd lleol, gan gynnwys y rhai i'n cartrefi, gweithleoedd a busnesau canol trefi. Mae'r danfoniadau hynny wedi deillio o gynnydd mewn siopa ar-lein. Mae effaith amgylcheddol leol a achosir gan allyriadau o gerbydau danfon, a'u maint. Bydd helpu i newid i gerbydau allyriadau isel iawn neu ddi-allyriadau yn lleihau effeithiau danfoniadau lleol ar ein hinsawdd, o fudd i ansawdd yr aer ac yn lleihau llygredd sŵn.

Polisi PF6

Gweithio gyda phartneriaid i adnabod datrysiadau i effeithiau lleol symudiadau HGV. Mae hyn yn cynnwys datblygu rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi pe dangosid y byddai un i wasanaethu'r gogledd yn hyfyw yn economaidd.



Polisi PF7

Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol ystyried gofynion tir ar gyfer rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi.

Mae Canolfannau Cyfuno Cludo Llwythi yn ganolfannau dosbarthu sydd wedi'u lleoli'n agos at ganol tref, canolfan siopa neu safleoedd adeiladu. Mae nifer o lwythi yn cael eu gollwng yn y ganolfan i gael eu cyfuno i un lori i'w trosglwyddo i'w cyrchfan derfynol. Gallai hyn leihau tagfeydd a lefelau traffig HGV yng nghanol tref. Dylai unrhyw safleoedd a allai ddod ymlaen osgoi effeithiau negyddol i integreidd ardaloddd sy'n amgylcheddol sensitif.

Polisi PF8

Gweithio gyda phartneriaid a'r sector dosbarthu i ganfod atebion arloesol i leihau effaith amgylcheddol danfoniadau lleol.

Mae mesurau eraill a all helpu i leihau effaith danfoniadau lleol ar gymunedau, yn cynnwys beiciau e-gargo, cynlluniau danfon a gwasanaethu ardaloedd, canolfannau micro-gyfuno, a loceri danfon mewn lleoliadau allweddol fel canolfannau trafndiaeth a/neu symudedd.

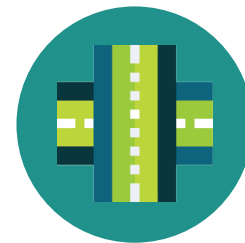
Cludo llwythi ar y rheilffordd

Polisi PF9

Gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant rheilffyrdd i gefnogi newid i'r rheilffyrdd ar gyfer cludo llwythi, gan gynnwys logisteg ysgafn sy'n seiliedig ar y rheilffyrdd.

Mae llif pennaf cludo llwythi ar y rheilffyrdd yng ngogledd Cymru yn cynnwys sment o waith sment Padeswood, pren i ffatri fordiau Kronospan yn y Waun a charreg o Gyffordd Llandudno.

Mae cryn botensial i leihau effaith cludo llwythi ar ein ffyrdd, ardaloedd trefol a'r amgylchedd naturiol trwy logisteg a rhwydweithiau cludo llwythi ar y rheilffyrdd yng ngogledd Cymru, gyda'r gallu i gynyddu faint o lwythi a gludir ar Brif Reilffordd Gogledd Cymru yn sylweddol. Mae'r lefelau gwasanaeth a ddymunir sydd wedi eu nodi yn ein huchelgeisiau rheilffyrdd yn cynnwys llwybr cludo llwythi bob awr. Ar Lein Wrecsam i Lerpwl, mae Padeswood Sidings yn creu rhwystr sylweddol i fwy o symudiadau cludo llwythi, yn ogystal â gwell gwasanaethau i deithwyr. Bydd ein huchelgeisiau rheilffyrdd yn hwyluso cynnydd mewn symud llwythi.



Ffyrdd, strydoedd a pharcio

Er ein bod am i drigolion gogledd Cymru a'r bobl sy'n ymweld â'n rhanbarth gael eu hannog i deithio mewn ffyrdd cynaliadwy, rydym yn cydnabod y bydd llawer o deithiau yn parhau i gael eu gwneud gan geir preifat, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig lle mae pobl yn dibynnu mwy ar eu ceir. Ar ben hynny, rydym yn cydnabod pwysigrwydd ein ffyrdd a'n strydoedd i gerdded, olwyno, beicio a theithio ar fysiau. Mae hyn yn golygu ei bod yn hanfodol bod gennym rwydwaith priffyrdd sy'n wydn, yn cael ei gynnal i safon briodol, ac sy'n addas ar gyfer y dyfodol. Gwneir y defnydd gorau o asedau presennol trwy sicrhau bod priffyrdd yn cael eu cynnal a'u cadw'n ddigonol o fewn cyfyngiadau cyllidebol awdurdodau lleol, a bydd newid i ddulliau allyriadau is ar gyfer teithio yn cael ei hwyluso a'i annog i leihau effeithiau amgylcheddol ein ceir. Mae ein polisïau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Cynnal a chadw

Polisi RS1

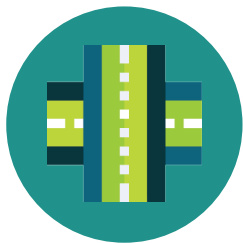
Gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer cynnal a chadw arwynebau a strwythurau sy'n sicrhau gweithrediad parhaus a gwynwch asedau priffyrdd presennol.

Awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am gynnal ffyrdd lleol, tra bod Llywodraeth Cymru yn goruchwyllo traffyrdd a chefnffyrdd. Y peth pwysicaf y gellir ei wneud i gefnogi gwynwch y rhwydwaith priffyrdd lleol yng ngogledd Cymru yw cynnal a chadw ein ffyrdd a'n strydoedd i safon dda, gan gydnabod cyfyngiadau cyllideb awdurdodau lleol.

Polisi RS2

Gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid i addasu'r isadeiledd ffyrdd presennol i ymdopi'n well â newid yn yr hinsawdd a gwella bioamrywiaeth.

Os yw'r rhwydwaith priffyrdd am barhau i fod yn weithredol yn y dyfodol, mae angen i awdurdodau priffyrdd lleol fod â digon o adnoddau i ymateb i heriau newid hinsawdd a pherygl llifogydd o ddigwyddiadau tywydd eithafol, sy'n gofyn am gynnal a chadw a gwelliannau draenio parhaus.



Diogelwch ffyrdd

Polisi RS3

Cefnogi dull Gweledigaeth Sero Llywodraeth Cymru tuag at ddiogelwch ar y ffyrdd a gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer mesurau diogelwch ar y ffyrdd ar draws gogledd Cymru.

Polisi RS4

Bydd y dull o ymdrin â diogelwch ffyrdd yn cynnwys cyflwyno cynlluniau gwella priffyrdd sy'n cynyddu diogelwch neu ganfyddiadau o ddiogelwch i bob defnyddiwr ffyrdd, a rhaglenni addysg parhaus gyda'r nod o annog defnydd mwy diogel o'r rhwydweithiau priffyrdd a thrafnidiaeth.

Mae diogelwch ar y ffyrdd yn ystyriaeth hanfodol ar gyfer rheoli'r rhwydwaith priffyrdd. Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar ddull Gweledigaeth Sero tuag at ddiogelwch ar y ffyrdd. Mae gan hyn nod hirdymor ar gyfer system traffig ffyrdd sydd yn y pen draw yn rhydd o farwolaeth ac anafiadau difrifol, yn seiliedig ar egwyddor 'foesol' arweiniol i drin marwolaethau ffyrdd fel rhai annerbyniol ac y gellir eu hosgoi, yn hytrach na damweiniau y dylem eu goddef. Mae'n golygu newid pwysig o geisio atal pob gwrthdrawiad i atal marwolaeth a lliniaru anafiadau difrifol mewn gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd.

Bydd Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol yn adnabod, datblygu a chyflawni ymyriadau diogelwch ar y ffyrdd sy'n cymhwyso'r dull 'system ddiogel' i anelu at ddim marwolaethau ar y rhwydwaith ffyrdd. Bydd ymyriadau yn cyd-fynd â phum piler yr amgylchedd ffyrdd sy'n lleihau'r risg: Defnyddwyr / Ymddygiadau Ffyrdd Diogel; Cyflymderau Diogel; Ffyrdd Diogel; Cerbydau Diogel; a'r Ymateb Ôl-wrthdrawiad. Bydd cynlluniau hyfforddi ac addysgu Diogelwch ar y Ffyrdd yn cael eu blaenoriaethu i gefnogi'r dull hwn.

Bydd mentrau a chynlluniau addysgol yn ystyried y defnyddwyr ffyrdd sydd mewn mwyaf o berygl o niwed yn ofalus, a all gynnwys pobl ifanc, yr henoed a beicwyr modur. Bydd hyn yn helpu i wneud ein ffyrdd yn fwy diogel i bawb.

Parcio cyhoeddus mewn trefi a dinasoedd

Polisi RS5

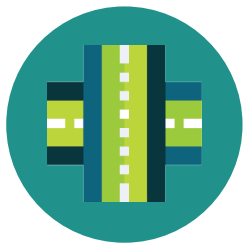
Ystyrir codi tâl am barcio a rheolaeth parcio wrth geisio rheoli'r galw am leoedd parcio ac annog pobl i beidio â defnyddio car yn ddiangen gyda dim ond un unigolyn ynddo.

Mae'r awdurdodau lleol yng ngogledd Cymru yn rheoli ac yn gweithredu ystod o feysydd parcio cyhoeddus sy'n gwasanaethu canol trefi a dinasoedd yn ein rhanbarth. Yr awdurdodau lleol sy'n penderfynu faint o barcio sydd ar gael a'r tâl am barcio a rhaid iddynt ystyried y cydbwysedd rhwng faint o barcio sydd ei angen i gefnogi busnesau lleol, gan annog newid i deithio mwy cynaliadwy, a chost weithredol y gwasanaeth parcio.

Mae'n rhaid i awdurdodau lleol ddatblygu strategaeth integredig ar barcio i gefnogi polisiau trafndiaeth a lleoliadol cyffredinol eu cynlluniau datblygu lleol. Dylai awdurdodau lleol ystyried materion parcio ar y cyd ag awdurdodau cyfagos. Dylid defnyddio safonau parcio gyda hyblygrwydd, gan geisio lefelau is o barcio i gefnogi datblygiad lleoedd o ansawdd uchel. Dylai awdurdodau lleol weithredu polisiau codi tâl ar gyfer parcio ar y stryd ac oddi ar y stryd, lle mae ganddynt reolaeth dros hynny, i gyd-fynd â'u polisiau cynllunio lleol a hyrwyddo defnyddio cerbydau trydan.

Rhoddir ystyriaeth ychwanegol i fannau parcio Bathodyn Glas i ddarparu ar gyfer y darpariad gostyngol ar gyfer mannau hygyrch er gwaethaf y cynnydd yn y galw.





Polisi RS6

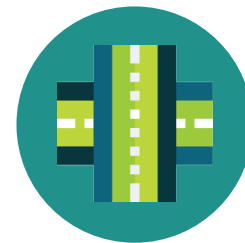
Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ailddyrannu gofod parcio ceir ac ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol i wella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.

Weithiau gall darparu meysydd parcio dra-arglwyddiaethu ar ein trefi a'n dinasoedd, gyda meysydd parcio a pharcio ar y stryd yn meddiannu llawer iawn o le. Weithiau gellid defnyddio'r gofod hwn yn well i gyfoethogi creu lleoedd a gwella'r amgylchedd lleol. Mae Siarter Creu Lleoedd Cymru yn pwysleisio pwysigrwydd creu lleoedd sydd wedi'u cynllunio'n dda, yn gynaliadwy ac yn gynhwysol. Mae'n annog awdurdodau lleol a datblygwyr i ystyried effeithiau ehangach parcio ceir ac i flaenoriaethu egwyddorion creu lleoedd wrth gynllunio trefi.

Ochr yn ochr â hyn, mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) yn gosod dyletswydd ar awdurdodau cyhoeddus i 'geisio cynnal a gwella bioamrywiaeth' i'r graddau y mae'n gyson ag arfer y swyddogaethau hynny yn briodol. Wrth wneud hynny, rhaid i awdurdodau cyhoeddus hefyd geisio 'hyrwyddo gwytnwch ecosystemau'.

Gallai trawsnewid ardaloedd parcio sy'n cael eu tanddefnyddio neu newid y ffordd y mae pobl yn cyrchu ein lleoedd mewn car arwain at fwy o leoedd yn dod i ddefnydd cymunedol gwell fel parciau neu erddi, a all wella bioamrywiaeth drefol, darparu mannau hamdden a gwella ansawdd aer.

Gall lleihau parcio ar y stryd greu mwy o fannau sy'n addas i gerddwyr, gan annog cerdded a beicio, a all roi hwb i fusnesau lleol a chreu cymuned fwy bywiog. Trwy ailfeddwl sut mae parcio ceir wedi'i integreiddio yn ein trefi a'n dinasoedd yng ngogledd Cymru, gallwn greu cyfleoedd i fod o fudd i'n hamgylcheddau lleol, hyrwyddo teithio cynaliadwy, a chreu mannau cyhoeddus mwy deniadol ac Ymarferol. Gellid ystyriaeth y dull hwn ar gyfer gosafoedd a depos bysiau, gan gydfynd â Strategaeth Ynni Gogledd Cymru.



Cerbydau allyriadau isel

Polisi RS7

Cefnogi'r trosglwyddo at gerbydau trydan yng ngogledd Cymru, trwy sicrhau bod isadeiledd gwefru teg ar gael mewn ardaloedd trefol a helpu i hwyluso gosod preifat neu osodiadau wedi'u harwain gan y gymuned mewn ardaloedd gwledig.

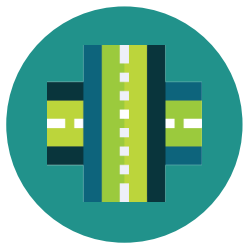
Polisi RS8

Pan fo'n bosib, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i uno darparwyr gwefru cerbydau trydan - neu'r apiau ac aelodaeth angenrheidiol - ar draws gogledd Cymru er mwyn gwneud gwefru cerbydau trydan yn fwy cyfleus.

Ar draws gogledd Cymru mae darpariaeth gynyddol o'r isadeiledd a'r gefnogaeth i'r gyrwyr hynny sy'n ceisio newid i gerbydau trydan. Mae hyn yn gynyddol bwysig, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell lle mae gan breswylwyr lai o ddewis yn aml ynghylch sut maen nhw'n teithio, gan wneud defnyddio cerbydau preifat yn angenrheidiol ar gyfer llawer o deithiau.

Mae Llywodraeth Cymru yn datblygu fframwaith caffael cenedlaethol ar gyfer seilwaith gwefru cerbydau trydan i safoni a gwella safonau'r diwydiant, gan sicrhau seilwaith gwefru cyson ac integredig ledled Cymru.

Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn cefnogi Fframwaith Seilwaith Gwefru Cerbydau Trydan Transport for the North a'i adroddiad State of Play, gan gydnabod sut y gall partneriaid gynyddu defnydd mewn dull trawsffiniol, tra'n helpu i rannu arfer gorau. Byddwn yn cefnogi rhanddeiliaid gyda'u hymrwymiad i gerbydau allyriadau isel, gan gynnig cefnogaeth ar gyfer ail-bwrpasu seilwaith gosafodd Gwasanaeth a thanwydd, perchnogaeth gymunedol o wefru cerbydau trydan, a'r angen am wybodaeth fwy gwrthrychol am gerbydau allyriadau isel i breswylwyr. Caiff hyn ei adlewyrchu yn Strategaeth Ynni Gogledd Cymru, sy'n galw am fwy o ynni adnewyddadwy i ateb y galw yn y dyfodol i gyrraedd sero net erbyn 2025.



Polisi RS9

Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu ymgyrch gyfathrebu gynhwysfawr i annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan, gan ddysgu o'r arfer orau.

Rhan bwysig arall o hwyluso'r newid i gerbydau di-allyriadau yw newid meddylfryd preswylwyr, a mynd i'r afael â rhai o'r rhwystrau neu'r rhwystrau canfyddedig i newid cerbydau, megis cost prynu, pryder pellter, diffyg isadeiledd gwefru, amser gwefru, ac ansicrwydd cyffredinol.

Polisi RS10

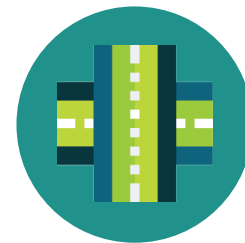
Gweithio gyda phartneriaid a'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i wella capasiti'r grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefrydd cerbydau trydan. Dylai hyn hefyd fod yn ystyriaeth allweddol i'r Cynllun Datblygu Strategol wrth gydnabod datblygiadau newydd.

Mae mynd i'r afael â chapasiti presennol y grid trydan mewn rhai lleoliadau ar draws gogledd Cymru yn fater pwysig i hwyluso'r broses o gyflwyno gwefrwyr yn y dyfodol, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig. Bydd Uchelgais Gogledd Cymru ac awdurdodau lleol gogledd Cymru yn cydweithio i gydlynu gwaith cynllunio trafnidiaeth a systemau ynni parhaus ar y lefelau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol. Mae hyn yn cydnabod yr ymdrechion sydd eu hangen ar y system drafnidiaeth i symud i ffwrdd o danwydd ffosil hylifol i fod yn llawer mwy dibynnol ar y rhwydwaith trydanol.

Polisi RS11

Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol ac ysgogi'r defnydd o gerbydau trydan.

I sicrhau bod defnydd cerbydau allyriadau isel yn gynyddol gyfleus yn y dyfodol, mae'n hanfodol bod cartrefi newydd yn cael eu hadeiladu gyda darpariaeth ddigonol i gefnogi preswylwyr sy'n dewis gyrru cerbyd trydan. Mae hyn yn rhywbeth y bydd Llywodraeth Cymru yn ei ystyried fel rhan o'i diweddariad ehangach arfaethedig i Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 18: Trafnidiaeth sy'n rhoi arweiniad ar ddylunio datblygiad ac integreiddio defnydd tir a chynllunio trafnidiaeth yng Nghymru. Dylid ystyried unrhyw ofynion neu ganllawiau yn ofalus a'u cynnwys yn y polisiâu cynllunio lleol a rhanbarthol datblygol ac yn y nodyn cyngor cenedlaethol.



Clybiau ceir a rhannu ceir

Polisi RS12

Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gynyddu'r nifer o glybiau ceir yng ngogledd Cymru trwy weithio ar y cyd â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol mewn ardaloedd gwledig a threfol; ac mewn gorsafoedd, mewn mannau gwaith a chanolfannau symudedd.

Ar gyfer gyrwyr nad ydynt yn berchen ar gar, gall clybiau ceir ddarparu mynediad i gar i wneud y teithiau hynny nad ydynt yn bosib ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae clybiau ceir yn cefnogi gostyngiad mewn lefelau perchenogaeth ceir, gan ddarparu opsiwn i bobl nad ydynt yn defnyddio eu car yn aml, neu efallai nad ydynt angen ail gar mwyach. Mae llai o berchnogaeth ceir yn lleihau nifer y teithiau mewn car ac yn cynyddu nifer y teithiau a wneir trwy ddulliau eraill. Mewn ardaloedd mwy trefol, mae cyfleoedd i glybiau ceir gael eu lleoli mewn gorsafoedd rheilffordd, gweithleoedd a chanolfannau symudedd, gan ganiatáu i bobl gael mynediad at gar ar gyfer taith neu ran bellach o daith nad yw'n bosib trwy ddulliau mwy cynaliadwy.

Mae nifer o glybiau ceir yng ngogledd Cymru megis yng Ngwynedd wledig (Arloesi Gwynedd Wledig, Car-n-arfon), ac yn ne Sir Ddinbych (sy'n cael ei redeg gan Bartneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych). Darperir Clwb Ceir Partneriaeth Ogwen (yn Nyffryn Ogwen) gan TrydaNi nawr, sy'n elwa o fuddsoddiad gan Lywodraeth Cymru i edrych ar suti sefydlu ac ehangu clybiau ceir ledled Cymru. Mae'r enghreifftiau hyn o ardaloedd gwledig yn dangos y gall clybiau ceir fod yn effeithiol.

Polisi RS13

Dylid defnyddio'r broses cynllunio teithio i annog rhannu ceir ar gyfer cymudo.

Cyfle arwyddocaol arall i leihau nifer y milltiroedd sy'n cael eu gyrru gan geir preifat yw cynyddu rhannu ceir, a datblygu safleoedd parcio a rhannu. Trwy rannu teithiau ar gyfer eu taith gyfan neu ran o'u taith, gall teithwyr leihau cost teithio mewn ceir, lleihau milltiroedd cerbydau, a lleihau tagfeydd lleol. Gellir cefnogi lleihau nifer y bobl sy'n gyrru ar eu pen eu hunain i'r gwaith trwy nifer cynyddol o gynlluniau rhannu ceir. Mae gan gyflogwyr, trwy eu cynlluniau teithio, rôl i'w chwarae wrth hyrwyddo a hwyluso rhannu ceir. Dylid annog cyflogwyr i hyrwyddo a chydlynu'r cynlluniau hyn a chymhell y rhai sy'n dewis teithio mewn cerbydau aml-deithiwr.



Mynediad ar y ddaear at awyrennau

Mae tri maes awyr rhyngwladol yn Lloegr sydd â chysylltiadau cryf â gogledd Cymru oherwydd eu hagosrwydd. Maes Awyr John Lennon Lerpwl, Maes Awyr Manceinion a Maes Awyr Birmingham yw'r rhain. Yng ngogledd Cymru mae gennym Faes Awyr Môn, a oedd yn arfer cynnal cysylltiad â Chaerdydd; a Maes Awyr Penarlâg, sy'n chwarae rhan hanfodol wrth gefnogi gweithrediadau Airbus yn Sir y Fflint. Er nad oes hediadau masnachol yn gweithredu o Faes Awyr Môn ers 2025, mae'r maes awyr yn parhau'n bwysig yn strategol ar gyfer gweithrediadau milwrol, y gwasanaethau brys ac mae'n cynnig cyfleoedd cysylltedd rhanbarthol posib yn y dyfodol. Mae ein polisiau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Polisi AV1

Cefnogi'r gwelliannau i fynediad ar y ddaear at feysydd awyr domestig a rhyngwladol, gan ganolbwyntio ar wella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.

Mae mynediad i feysydd awyr yn fater pwysig i bobl yng ngogledd Cymru am dri phrif reswm:

- Cysylltu busnesau â chleientiaid a marchnadoedd rhyngwladol
- Cysylltu ymwelwyr rhyngwladol ag atyniadau gogledd Cymru
- Mynediad i gyfleoedd hamdden rhyngwladol i breswylwyr

Rydym am weld cysylltiadau teithio cynaliadwy rhwng gogledd Cymru a meysydd awyr cyfagos sy'n ddeniadol i drigolion, busnesau ac ymwelwyr rhyngwladol â'n rhanbarth. Rydym yn cydnabod, os ydym am wneud y gorau o weithgarwch economaidd a photensial twristiaeth gogledd Cymru, ei bod yn bwysig bod gennym gysylltiadau cyfleus, deniadol a dibynadwy gyda meysydd awyr allweddol sy'n gwasanaethu ein rhanbarth. Mae hyn yn cynnwys cyfleoedd ar gyfer teithio ar fysiau, coetsys a threnau gyda gwasanaethau mwy hygyrch, dibynadwy a rheolaidd yn cysylltu ein cymunedau allweddol â meysydd awyr rhanbarthol.



Cysylltedd digidol

Mae Llywodraeth Cymru yn annog cynnydd mewn gweithio o bell ac mae wedi gosod uchelgais hirdymor i 30% o weithlu Cymru weithio i ffwrdd o swyddfa draddodiadol, i'w chyflawni trwy roi mwy o ddewisiadau a dewis i bobl o ran eu gweithle. Bwriad yr uchelgais hon yw helpu canol trefi, lleihau tagfeydd a lleihau allyriadau carbon. Mae datblygiadau mewn cysylltedd digidol a chyfleoedd i gael mynediad at wasanaethau a gweithio o bell yn chwarae rhan bwysig wrth gefnogi teithio cynaliadwy a lleihau'r angen i deithio. Mae ein polisiau a'n hymyriadau yn cynnwys:

Polisi DC1

Dylid chwilio am gyfleoedd i weithio gyda chymunedau a busnesau i hyrwyddo a hwyluso canolfannau gweithio o bell.

Mae pwysigrwydd cyfleoedd i weithio o bell wedi cynyddu'n sylweddol ers pandemig Covid, wedi lleihau nifer y bobl sy'n cymudo yn ystod yr amseroedd prysuraf, ac wedi lleihau'r nifer o weithiau y mae rhai pobl yn cymudo bob wythnos. Gellid cynyddu'r effaith gadarnhaol hon trwy i ganolfannau gweithio o bell fod ar gael mewn cymunedau. Mae'r canolfannau hyn yn darparu amgylchedd proffesiynol gydag amwynderau fel rhyngwrdd cyflym, ystafelloedd cyfarfod, a mannau cydweithredol. Mae dwy enghraifft yng ngogledd Cymru o wahanol raddfeydd y gallai pob awdurdod lleol a darparwr sector preifat eu hystyried yn cynnwys:

- M-SParc: Wedi'i leoli ym Mangor a Phwllheli, sy'n cynnig cyfleusterau modern fel rhan o Barc Gwyddoniaeth Menai.
- Costigan's: Wedi'i leoli yn y Rhyl, gan ddarparu gofod cydweithio mewn partneriaeth â Chyngor Sir Ddinbych.
- Partneriaeth Ogwen: Wedi'i lleoli yn Nyffryn Ogwen, yn darparu mannau cydweithio.



Polisi DC2

Dylai addysg a hyfforddiant llythrennedd ddigidol fod ar gael yn helaeth i helpu trigolion gogledd Cymru i fynd ar-lein a dod o hyd i'r wybodaeth y mae arnynt ei hangen i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.

Mae gan bob un ohonom ran bwysig i'w chwarae wrth hysbysu pobl am y dewisiadau sydd ar gael i deithio ar gyfer pob siwrne. Gall hynny gynnwys gwefannau gweithredwyr, Trafnidiaeth Cymru a Traveline Cymru ac apiau symudol ar gyfer cynllunio teithiau, yn ogystal â gwybodaeth gan awdurdodau lleol sydd ar gael ar-lein am dtrafnidiaeth gymunedol a gwasanaethau lleol eraill. Mae'n hanfodol bod trigolion yn cael y cyfle i wella eu llythrennedd digidol, fel eu bod yn gwybod ble i gael gafael ar y wybodaeth sydd ei hangen arnynt i helpu i wneud dewisiadau teithio.

Mae llythrennedd digidol pobl yn ogystal â busnesau a darparwyr gwasanaethau hefyd yn bwysig i helpu i leihau'r angen i deithio. Er enghraifft, gall addysg, gofal iechyd a darparwyr gwasanaethau eraill weithio i hwyluso mynediad o bell i wybodaeth ac apwyntiadau i osgoi teithiau diangen.

Polisi DC3

Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gyflwyno'r wybodaeth ddiweddaraf a digidol am wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, gan flaenoriaethu arddangosfeydd digidol mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth allweddol, a gweithio tuag at y wybodaeth ddiweddaraf mewn safleoedd bysiau ar draws gogledd Cymru.

Mae cysylltedd digidol hefyd yn allweddol i ddarparu gwybodaeth am deithiau i deithwyr trafndiaeth gyhoeddus wrth iddynt deithio. Mae gwybodaeth amser go iawn yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i deithwyr, gan roi mwy o hyder i bobl deithio ar fws neu reilffordd. Gan weithio gyda gweithredwyr gwasanaethau a gorsafoedd gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru a Network Rail, rydym am weld gwell Wi-Fi i deithwyr ar wasanaethau bysiau a rheilffyrdd yn ogystal ag mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth, i'w gwneud hi'n haws ac yn fwy deniadol i bobl ganfod eu ffordd o gwmpas a gwella'r profiad teithio. Dylai'r wybodaeth sydd ar gael i bobl gael ei hintegreiddio hefyd, fel y gall y cyhoedd gael mynediad at yr holl wybodaeth sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth mewn un lle. Mae hyn yn rhywbeth y byddwn yn annog Trafnidiaeth Cymru i helpu gydag o ar draws y rhanbarth a gweddill Cymru.



Cynllunio defnydd tir

Yn ogystal â'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn, mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gyfrifol am ddatblygu'r Cynllun Datblygu Strategol ar gyfer gogledd Cymru. Bydd hynny'n gosod y cynigion ar gyfer cynllunio defnydd tir a fydd yn siapio lleoliadau ar gyfer tai a chyflogaeth ar draws gogledd Cymru yn y tymor canolig i'r tymor hir. Rhaid i bolisi cynllunio ystyried datblygiad canol trefi yn gyntaf yn hytrach nag adeiladu safleoedd newydd y tu allan i drefi. Mae alinio dulliau cynllunio datblygu economaidd rhanbarthol, trafndiaeth a defnydd tir trwy'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn a'n Cynllun Datblygu Strategol datblygol yn gyfle i fanteisio ar y cyd-ddibyniaethau rhyngddynt, gan gynnwys ystyried sut y bydd canol ein trefi yn cyfrannu at yr agendâu pwysig hyn.

Mae trafndiaeth yn chwarae rhan hanfodol yn hwyluso datblygiadau newydd, ac yn gwneud datblygiadau presennol yn fwy cynaliadwy. Adlewyrchir hyn yn rhannol yn y ffordd y mae rhai o'n polisïau ac ymyriadau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol mewn cysylltiad â themâu polisi eraill yn gysylltiedig ac mae ganddo oblygiadau ar gyfer cynllunio defnydd tir a chreu lleoedd, gan gynnwys cymorth i sicrhau canol trefi ffyniannus a llwyddiannus. Yn benodol, y rhain yw:

Polisi CB19

Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewidfa mewn safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri.

Polisi RS10

Gweithio gyda'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i wella capasiti'r grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefrydd cerbydau trydan. Dylai hyn hefyd fod yn ystyriaeth allweddol i'r Cynllun Datblygu Strategol wrth gydnabod datblygiadau newydd.

Polisi RS11

Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol ac ysgogi'r defnydd o gerbydau trydan.

Polisi IN6

Dylid ystyried safleoedd parcio a rhannu strategol yn y Cynllun Datblygu Strategol.

Polisi RS6

Gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ailddyrannu gofod parcio ceir ac ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol i wella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.



Mae ein polisïau ac ymyriadau cynllunio defnydd tir sy'n canolbwyntio ar drafnidiaeth yn cynnwys:

Datblygu sy'n seiliedig ar dramwy

Polisi LU1

Cefnogi egwyddor Datblygu sy'n Seiliedig ar Dramwy ar gyfer datblygiadau newydd yng ngogledd Cymru.

Os ydym am annog pobl sy'n byw neu'n gweithio mewn datblygiadau newydd i deithio'n gynaliadwy, mae'n hanfodol bod trafndiaeth gynaliadwy yn ystyriaeth allweddol wrth gynllunio datblygu. Dylai datblygiadau defnydd cymysg gyfuno manau preswyl, masnachol a hamdden o fewn pellter cerdded hawdd i orsafoedd bysiau a rheilffyrdd. Bydd adeiladu mwy o gartrefi yn agosach at orsafoedd yn cynyddu hygyrchedd ac yn lleihau'r ddibyniaeth ar geir preifat. Rhaid i hyn gael ei gefnogi gan bolisïau ac ymyriadau ehangach sy'n ymwneud â gwella amllder, dibynadwyedd ac argaeledd gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus i'w gwneud yn ddewis amgen ymarferol yn lle teithio mewn ceir, a gwneud i'n ffyrdd, strydoedd a manau cyhoeddus deimlo'n ddiogel ac yn gyfleus ar gyfer cerdded, olwyno a beicio. Bydd y dull hwn hefyd yn cryfhau gweithrediad y polisi Canol Trefi yn Gyntaf ar draws gogledd Cymru.



Mae Datblygu sy'n Seiliedig ar Dramwy yn strategaeth gynllunio drefol sy'n canolbwyntio ar greu datblygiad dwysedd uchel, defnydd cymysg, o amgylch canolfannau trafndiaeth gyhoeddus. Mae hyn yn helpu i greu mwy o alw am wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus lleol a lleihau'r ddibyniaeth ar geir preifat trwy integreiddio lleoedd y mae pobl yn byw ac yn gweithio ynddynt gyda chanolfannau trafndiaeth gyhoeddus.



Polisi LU2

Bydd yr Hierarchaeth Drafnidiaeth Gynaliadwy yn cael ei defnyddio i helpu sicrhau bod datblygiadau yn cefnogi cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau gydag allyriadau isel iawn dros gerbydau modur preifat eraill.

Polisi LU3

Bydd cysylltiadau trafnidiaeth cynaliadwy yn cael eu cyflwyno i ardaloedd allweddol ar gyfer twf a gweithgarwch economaidd yn y dyfodol.

Mae'n bwysig bod y polisiau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn cael eu hystyried ac yn gyson â'r cynllunio gofodol datblygol ar lefel ranbarthol a lleol yng ngogledd Cymru i helpu i gydlynu trafnidiaeth, cynllunio defnydd tir a datblygu economaidd. Gan adeiladu ar Gymru'r Dyfodol: y cynllun cenedlaethol, bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn nodi cynigion ar gyfer datblygu safleoedd ardaloedd rhanbarthol strategol ar gyfer twf yng ngogledd Cymru, gan gynnwys safleoedd cyflogaeth allweddol ym Mhorthladd Rhydd Ynys Môn, Wylfa, a Pharth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam.

Yn ogystal â chanolfannau economaidd ar gyfer twf, dylai ein Cynlluniau Datblygu Lleol datblygol a'r Cynllun Datblygu Strategol hefyd ystyried unrhyw anghenion mynediad cynaliadwy pellach i Fryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy pe bai'n dod yn Barc Cenedlaethol newydd yn y dyfodol, gan gydnabod bod angen i'n rhwydwaith trafnidiaeth gefnogi llwyddiant a thwf parhaus ein diwydiant twristiaeth.

Gan adeiladu hefyd ar bolisi Canol Trefi yn Gyntaf, mae Cynlluniau Creu Lleoedd yng Nghymru yn ffordd o greu gweledigaeth ar gyfer dyfodol ardal, ac adnabod camau gweithredu a all ei gwella. Anogir cynlluniau creu lleoedd ym mhob tref a chanolfannau mwy trefol eraill yng ngogledd Cymru i ddarparu dull trosfwaol o ymdrin â sut y dylai lle edrych, teimlo a gweithredu nawr ac yn y dyfodol, a dylent ymgorffori ystyriaethau ynghylch darparu trafnidiaeth, yn enwedig cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.



Dileu'r ddibyniaeth ar geir preifat trwy ddatblygu cynaliadwy

Polisi LU4

Dim ond pan maent yn hyrwyddo cysylltedd teithio llesol trwy ddiogelu, gwella ac ehangu ar y Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol y dylai datblygiadau gael eu cefnogi.

I sicrhau bod yr isadeiledd cywir wedi'i gynnwys mewn cynigion ar gyfer datblygiadau newydd, mae'n hanfodol bod llwybrau cerdded a beicio o ansawdd da, sy'n ddeniadol, cyfleus a diogel yn cael eu hystyried fel rhan o unrhyw gynigion. Bydd hynny'n helpu i leihau'r ddibyniaeth ar geir preifat ar gyfer teithiau byr, a gwneud teithio llesol y dewis a ffefrir i gael mynediad at gyfleusterau a gwasanaethau lleol.

Polisi LU5

Dylid annog datblygiadau sy'n agos at gyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus, a dylai datblygiadau gael eu dylunio i helpu hwyluso a gwella cysylltedd trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd trefol a gwledig.

Gan adeiladu ar egwyddorion datblygu sy'n seiliedig ar dramwy, mae hefyd yn hanfodol bod datblygiadau newydd yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus cyfleus a deniadol. Mae hyn ar ei fwyaf effeithiol pan fydd datblygiad wedi'i leoli'n agos at orsaf reilffordd neu pan all gwasanaeth bws presennol ei wasanaethu.

Byddwn yn cefnogi awdurdodau cynllunio lleol i annog y defnydd o gyllid Adran 106 neu Ardoll Seilwaith Cymunedol ar ddatblygiadau tai a chyflogaeth newydd i helpu i ariannu gwelliannau ymlaen llaw mewn opsiynau trafndiaeth gynaliadwy. Bydd hyn yn helpu i sicrhau bod datblygwyr yn cyfrannu at wella seilwaith trafndiaeth a mentrau teithio.

Polisi LU6

Cefnogi lleihau'r safonau parcio ar gyfer datblygiadau newydd (fel sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru), yn enwedig mewn ardaloedd trefol lle byddwn yn mynd ati i wella dewisiadau amgen trafndiaeth gynaliadwy.

Mae'n hanfodol nad yw datblygiadau newydd yn annog defnydd diangen o geir. Dylai datblygiadau gael eu gwasanaethu gan lefel briodol o ddarpariaeth parcio a cheisio lleihau dibyniaeth ar geir preifat, ar y cyd â darparu dewisiadau amgen teithio llesol a thrafndiaeth gyhoeddus.



Ein cynlluniau ar gyfer cyflawni, monitro a gwerthuso

Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn nodi'r polisiau a'r ymyriadau sy'n amlinellu sut y byddwn yn gweithio tuag at gyflawni ein gweledigaeth a'n hamcanion. Yn cyd-fynd â hyn bydd ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n nodi rhestr flaenoriaethau o'r cynlluniau y bydd Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru yn eu datblygu dros y pum mlynedd nesaf, gyda chefnogaeth Uchelgais Gogledd Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru, ochr yn ochr â phartneriaid eraill fel y bo'n addas.

Gan weithio gyda'n hawdurdodau lleol a Thrafnidiaeth Cymru, rydym wedi ystyried rhestr hir o gynlluniau a'u cyfraniad i'n hamcanion, effeithiau tebygol ar lesiant, statws a chyflawniad. Mae hyn er enghraifft wedi ein helpu i feddwl sut y gallai cynllun helpu i gyfrannu at newid dulliau teithio, datgarboneiddio, a beth allai ei gostau a'i fuddion fod. Drwy weithredu'r dull hwn, rydym wedi nodi ein blaenoriaethau buddsoddi dros y blynyddoedd nesaf, yn y tymor byr, canolig a thymor hwy.

Er y byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid i ddatblygu'r polisiau ar y cyd, gan gynnwys rhaglenni a phrosiectau, yn cynnwys ein dyheadau ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd a rheilffyrdd a nodir yn y Cynllun hwn, bydd cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer datblygu a chyflawni cynlluniau trafndiaeth gan ein hawdurdodau lleol yn cael ei ddyrannu yn seiliedig ar y cynlluniau sydd wedi eu cynnwys yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Mae Cymru'n wynebu heriau ariannol sylweddol dros y blynyddoedd nesaf, gyda bylchau cyllid llywodraeth leol a phwysau ar wasanaethau cyhoeddus, tra bod angen buddsoddiad sylweddol mewn isadeiledd, gan gynnwys trafndiaeth, i gefnogi twf economaidd a chynaliadwyedd. Bydd sicrhau cyllid ar gyfer ein prosiectau yn parhau i fod yn her dros gyfnod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn. Mae'r heriau hyn yn amlygu'r angen am gynllunio strategol a blaenoriaethu ar draws ein rhanbarth i helpu i sicrhau ein bod yn buddsoddi yn y lleoedd iawn ar yr adeg iawn.

Yn bwysig, mae Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â'i chynlluniau ar gyfer proses foderneiddio grantiau, sy'n ceisio dod â nifer o grantiau trafndiaeth lleol ynghyd, gan alinio'r ffrydiau ariannu hyn gyda'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u Cynlluniau Cyflenwi Trafnidiaeth Rhanbarthol. Ar hyn o bryd mae llawer o ffynonellau cyllid gwahanol, megis y Gronfa Teithio Llesol, y Gronfa Drafndiaeth Leol, y Gronfa Ffyrdd Cydnerth, a'r Gronfa trawsnewid cerbydau allyriadau isel iawn yng Nghymru. Mae yna hefyd ffynonellau cyllid Llywodraeth y DU. At ei gilydd, bydd y broses foderneiddio grantiau yn rhoi mwy o allu i'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig rhanbarthol (gan gynnwys gogledd Cymru) wneud penderfyniadau o ran sut y caiff cyllid grant trafndiaeth leol ei wario.

Drwy ddyrannu cyllid i drafndiaeth ranbarthol, bydd hyn hefyd yn helpu i leihau'r baich gweinyddol ar ein hawdurdodau lleol. Byddwn yn parhau i weithio gyda'n partneriaid i adnabod ffynonellau cyllid ar lefel leol, ranbarthol, genedlaethol a'r DU i ddatblygu ein cynlluniau ar gyfer rhwydwaith trafndiaeth gynaliadwy o ansawdd uchel ledled gogledd Cymru.

Monitro a gwerthuso

Cefnogir y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn gan ein Cynllun Monitro a Gwerthuso, a fydd yn helpu i ddangos ein cynnydd rhanbarthol o ran cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol a nodir yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. Mae'n nodi sut y bydd llwyddiant y Cynllun hwn yn cael ei fonitro, ei fesur a'i werthuso, gan ystyried yr amcanion yr ydym wedi eu gosod ar gyfer trafndiaeth a chanlyniadau llesiant cysylltiedig. Er enghraifft, bydd hyn yn ein helpu i ddangos cyfraniad ein rhanbarth at ddatgarboneiddio cenedlaethol a thargedau newid dulliau teithio.

Mae'r Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cynnwys set o fesurau gyda gwybodaeth waelodlin ar gyfer pob un, a lle bo'n briodol mae'n gosod targedau ar gyfer gwelliannau i'w gwneud dros gyfnod y Cynllun hyd at 2030, gan adlewyrchu ein hamcanion SMART i raddau helaeth. Er enghraifft, ceisio galluogi 30% neu fwy o bobl yng ngogledd Cymru i weithio o bell erbyn 2030, gan gefnogi'r targed rhannu dull cenedlaethol o 45% o deithiau i'w gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040, er mwyn galluogi o leiaf 50% o gerbydau modur a phob bws cyhoeddus sy'n gweithredu yng ngogledd Cymru i fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035, a gweld o leiaf 50% o aelwydydd yng ngogledd Cymru gydag ystod gynyddol o deithio o fewn awr ar drafndiaeth gyhoeddus, gan gefnogi mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau rhanbarthol.

Mae ein mesurau monitro a gwerthuso hefyd yn ymateb i'n hamcanion ar gyfer llesiant fel a nodir yn ein Harfarniad Llesiant Integredig, ac rydym yn defnyddio Fframwaith Monitro Strategaeth Drafndiaeth Cymru gyda data gaelodlin cyhoeddus Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru lle bo hynny'n briodol.



Bydd cyfarfodydd chwarterol pwyllgorau gogledd Cymru yn cael eu cynnal lle bydd diweddariadau cynnydd yn cael eu darparu gan swyddogion trafndiaeth awdurdodau lleol ar gynnydd gweithredu'r polisïau yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r cynlluniau a nodir yn ein Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd hyn hefyd yn helpu i ystyried unrhyw sbardun cyfnewidiol ar gyfer newid a blaenoriaethau, megis datblygiadau strategol newydd neu gyfleoedd ariannu a allai fod heb eu rhagweld ar adeg paratoi'r Cynllun.

Byddwn yn cyflwyno adroddiadau perfformiad blynyddol ar ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru bob blwyddyn. Mewn cydweithrediad ag awdurdodau lleol, byddwn yn monitor gwariant grant a chynnydd cynlluniau yn ystod y flwyddyn, a fydd yn cyfateb i'r monitor grantiau chwarterol a gynhelir gan awdurdodau lleol ar hyn o bryd. Mae gofynion a strwythur adrodd Llywodraeth Cymru yn cael eu hystyried fel rhan o'r broses moderneiddio grantiau.

Yna bydd gwerthusiad cynhwysfawr yn cael ei baratoi ar ôl tair blynedd i asesu a yw ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cyflawni'r canlyniadau yr ydym eu heisiau ac yn bwriadu eu cael, yn darparu gwerth am arian, ac a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol sy'n gofyn am newid mewn dull gweithredu. Bydd y canlyniadau'n bwydo i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol dilynol o 2030 ymlaen, a'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth dilynol.



Atodiad A

Sut y byddwn
yn cyflawni ein
hamcanion

Sut mae ein polisïau ymddygiad teithio yn cyd-fynd â'n hamcanion

Aliniad i'r amcanion				
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi CB1: Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i safleoedd cyflogaeth mawr yn cael eu adnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Dylai gwelliannau ystyried patrymau gwaith shiftt, patrymau gwaith tymhorol a lle gellir cyflawni'r fwyaf o effaith.				
Polisi CB2: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau sy'n annog teithio cynaliadwy i'r gwaith mewn safleoedd cyflogaeth sy'n agos at y ffin, megis Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Diwydiannol Wrecsam, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer, a chanol dinas Wrecsam a Chaer.				
Polisi CB3: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gydag Awdurdodau Lleol a Chyfunol cyfagos, gan gynnwys Gorllewin Swydd Gaer a Chaer, a Rhanbarth Dinas Lerpwl i sicrhau dull ategol i Gynllunio Trafnidiaeth, yn enwedig yn Is-ranbarth Mersi a'r Ddyfrdwy. Dylai hyn ystyried teithiau cymudo a symudiadau cludo llwythi.				
Polisi CB4: Dylai cymudwyr i Barth Buddsoddi Sir y Fflint a Wrecsam fedru cael mynediad at swyddi gan ddefnyddio isadeiledd seiclo a cherdded ansawdd uchel, gwell gorsafoedd rheilffordd cyfagos, neu wasanaethau bws sy'n ddeniadol ac yn adlewyrchu patrymau gwaith y cyflogwyr yn y Parth Buddsoddi.				
Polisi CB5: Polisi CB5: Pan fo'n bosibl, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i ddefnyddio cyllid y Parth Buddsoddi ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth cynaliadwy sy'n gwella mynediad at gyflogaeth a chefnogi'r gwaith darparu a llwyddiant y Parth Buddsoddi.				
Polisi CB6: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i adnabod a datblygu cynlluniau a mentrau dewisiadau doethach sy'n hwyluso cymudo mwy cynaliadwy i safleoedd cyflogaeth yng Ngwynedd ac Ynys Môn.				
Polisi CB7: Bydd creu Partneriaethau Trafnidiaeth Strategol yn cael eu hymchwilio mewn lleoliadau cyflogaeth mawr.				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi CB8: Rhoddir blaenoriaeth i ariannu cynlluniau a gwasanaethau sy'n gwella mynediad cynaliadwy at wasanaethau hanfodol sy'n cyfoethogi bywyd, megis addysg, gofal iechyd, canol trefi a chyfleusterau cymunedol. Unwaith y bydd yn ei le, dylid blaenoriaethu unrhyw isadeiledd sy'n cefnogi mynediad at y gwasanaethau hyn ar gyfer cynnal a chadw pan fo'n briodol.				
Polisi CB9: Ymchwilir i gyflwyno Contract Gwasanaethau Cyffredinol yn un o'r ardaloedd awdurdod lleol yng ngogledd Cymru, gyda golwg ar gyflwyno'n ehangach ar draws y rhanbarth pe byddai'n llwyddiannus.				
Polisi CB10: Bydd gwelliannau pellach i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol sy'n rhoi mynediad i sefydliadau addysg yn cael eu adnabod a'u datblygu lle mae cyllid ar gael. Mae hyn yn cynnwys: Safleoedd Addysg Uwch (prifysgolion ym Mangor a Wrecsam, ond hefyd y rhai yng ngogledd orllewin Lloegr); Safleoedd Addysg Bellach (gan gynnwys Grŵp Llandrillo-Menai a Choleg Cambria); Ysgolion Uwchradd; ac Ysgolion Cynradd.				
Polisi CB11: Dylai awdurdodau lleol ymestyn eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy ar gyfer plant, rhieni a staff.				
Polisi CB12: Bydd awdurdodau lleol yn parhau i ddefnyddio setiau data lleol a pholisïau megis Mesur Teithio gan Ddysgwyr i flaenoriaethu llwybrau i'r ysgol ar gyfer gwelliannau diogelwch.				
Polisi CB13: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gyflawni'r gwelliannau trafndiaeth angenrheidiol cymdeithasol sy'n atal ynysu gwledig. Dylai hyn flaenoriaethu gwell cysylltiad cymunedau gwledig i: - Gymunedau cyfagos - Trefi cyfagos - Cyfleusterau cymunedol cyfagos a gwasanaethau allweddol, megis iechyd, siopau ac addysg - Cyfnwdfeydd trafndiaeth ar gyfer teithio pellach				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi CB14: Bydd ymgyrchoedd Marchnata a Chyfathrebu yn cael eu datblygu sy'n ystyrlon ac yn canolbwyntio ar godi ymwybyddiaeth o fanteision teithio cynaliadwy. Bydd ymgyrchoedd yn defnyddio technegau arloesol i dargedu'r gynulleidfa gywir, yn enwedig y grwpiau hynny sy'n anoddach i'w cyrraedd. Dylid cymryd dull rhanbarthol at hyn pan fo'n briodol.				
Polisi CB15: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth i ymchwilio i ddulliau ar gyfer annog ymwelwyr â gogledd Cymru i deithio yn gynaliadwy wrth hefyd ehangu ar brofiad yr ymwelydd a gwella'r economi ymweld.				
Polisi CB16: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gefnogi'r economi ymweld drwy reoli parcio i fysiau a chartrefi modur yn agos at atyniadau yng ngogledd Cymru. Dylai hyn ystyried cyfleoedd gwefru ar gyfer cerbydau allyriadau sero.				
Polisi CB17: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i wneud gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, gyda chyllid hirdymor; ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach gyda'r rhwydweithiau bws a rheilffordd ehangach.				
Polisi CB18: Drwy weithio â phartneriaeth, bydd gwelliannau pellach yn cael eu cyflwyno i annog ymwelwyr ag Eryri i deithio drwy ddull ar wahân i gar. Bydd y rhain yn cynnwys gwella'r dewisiadau amgen, rheolaeth o gyfleusterau a gwell gwybodaeth ac addysg. Gellir ariannu'r rhain drwy ffynonellau arloesol o ariannu.				
Polisi CB19: Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn ystyried gofynion tir ar gyfer cyfleusterau cyfnewid mewn safleoedd porth i Barc Cenedlaethol Eryri.				
Polisi CB20: Bydd datrysiadau arloesol ar gyfer rhoi mynediad i atyniadau mewn ardaloedd gwledig yn cael eu hadnabod. Dylai hyn ystyried, heb fod yn gyfyngedig i, wasanaethau bws tymhorol, llogi e-feiciau a dulliau micro-symudedd eraill, ynghyd ag ymgyrchoedd gwybodaeth.				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi CB21: Bydd ymchwiliad yn cael ei gynnal i fanteision gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaid yng ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymweld a hyrwyddo integreiddiad â rhwydweithiau rheilffordd a bws ehangach. Dylai hyn ystyried nid yn unig y daith i'r gyrchfan, ond teithio ymlaen i atyniadau.				
Polisi CB22: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid yn y sector twristiaeth ar yr arfordir i adnabod mesurau fydd yn cefnogi newid at ddulliau cynaliadwy o gael mynediad at atyniadau poblogaidd tra'n parhau i sicrhau bod gogledd Cymru yn parhau i fod yn gyrchfan o ddewis ar gyfer gwyliau a theithiau dydd.				
Polisi CB23: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gynllunio ar gyfer gwelliannau pellach i wasanaethau rheilffordd yng ngogledd Cymru sy'n cefnogi'r economi ymweld yn well.				

Sut mae ein polisiau bysiau, coetsys a thrafnidiaeth gymunedol yn cyd-fynd â'n hamcanion

Aliniad i'r amcanion				
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygrychedd a dewis trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi PT1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a phartneriaid yn gweithio gyda TC a Llywodraeth Cymru i gefnogi cyflwyno masnachfreinio bws yng ngogledd Cymru, a ddylai gynnwys cyllid aml-flwyddyn fydd yn darparu sicrwydd ar gyfer y cyhoedd sy'n teithio, awdurdodau a gweithredwyr.				
Polisi PT2: Dylai pob bws newydd sy'n cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru fod yn ddi-allyriadau. Lle mae bysiau newydd yn welliant hirdymor, dylid chwilio am gyfle i ail-bweru'r fflyd gyfredol.				
Polisi PT3: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu'r datblygiad o ganolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy ymchwilio i gyflwyno fflyd bws hydrogen.				
Polisi PT4: Bydd y Rhwydwaith Trawsnewid Gwasanaeth Bws yn cael ei gyflwyno yng ngogledd Cymru. Bydd hyn yn cynnwys rhwydwaith craidd o wasanaethau rhwng ac o fewn aneddeleoedd mawr a safleoedd cyflogaeth gydag amllder o ddau i bedwar bws yr awr, yn ymestyn i gyda'r nos.				
Polisi PT5: Bydd gwasanaethau bws y dyfodol yng ngogledd Cymru yn cynnwys y canlynol: • amllder uchel ac oriau gweithredu hir • amseroedd ymadael rheolaidd/cyson • amserlenni ar ddydd Sul mor agos at amllder dyddiau'r wythnos â phosib i gefnogi cymudo, hamdden ac anghenion yr economi ymweld • cael eu cydlynw i ddarparu amserlen wedi'i rhannu'n dda • lleihau amseroedd teithio rhwng y tarddiad a'r cyrchfannau gyda'r mwyaf o angen • cymryd llwybrau uniongyrchol sy'n aros yr un fath drwy'r dydd • cael eu llwybro drwy gyfnewidfeydd trafnidiaeth a gorsafoedd rheilffordd • cael eu hintegreiddio gyda gwasanaethau bws lleol a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw deinamig • cyfforddus ar gyfer teithiau hir				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi PT6: Bydd dull partneriaeth yn cynnwys awdurdodau priffyrdd lleol, Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ACGChC) a TC yn cael ei gymryd i adnabod a gweithredu mesurau blaenoriaeth bws sy'n cefnogi cyflwyno'r rhwydwaith trawsnewid bws yng ngogledd Cymru. Gall hyn gynnwys ail-ddyrannu lle ar y ffordd.				
Polisi PT7: Bydd yr holl gyfleusterau aros mewn safle bws yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda cyn belled â bod modd cyflawni hyn drwy gyllidebau refeniw awdurdodau lleol.				
Polisi PT8: Bydd safleoedd bysiau allweddol, megis y rhai ynghanol pentrefi, rhai sy'n cael eu defnyddio lawer, a rhai lle mae cyfnewid rhwng dulliau neu wasanaethau yn gyffredin, yn cael eu blaenoriaethu i'w gwella er mwyn cynnwys: • Cyrbiau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle • Cyrbiau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws • Goleuo (amgylcheddol sensitif) • Llochesi • Lle i eistedd • Gwybodaeth ddiweddaraf a gwybodaeth am siwrne gyswllt • Storfa feiciau				
Polisi PT9: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi Gweledigaeth Llywodraeth Cymru o 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' ar gyfer system fysiau sy'n cael ei llywodraethu a'i chynllunio i wasanaethu budd y cyhoedd, gyda'r cwmpas daearyddol ehangaf posibl, cysylltiadau cwbl integredig rhwng gwahanol wasanaethau, yr amleddau gwasanaeth uchaf posibl, a thocynnau a gwybodaeth hawdd eu defnyddio, unedig, syml.				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi PT10: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys gweithredwyr ac awdurdodau lleol, i wneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i bobl gydag anableddau neu symudedd cyfyngedig. Dylai gwelliannau dynnu oddi ar arferion da ar draws y byd, ond dylai'r gwelliannau gynnwys: • Cyrbiau wedi'u gostwng i gael mynediad at y safle • Cyrbiau wedi'u codi i helpu i fynd ar y bws • Llochesi a lle i eistedd mewn safleoedd bws • Cyhoeddiadau Clyweledol ar y bws • Gwybodaeth mewn ffurfiau hygyrch				
Polisi PT11: Dylai gwasanaethau peilot llwyddiannus Fflecsi fod yn barhaol, a dylai gwasanaethau Fflecsi ychwanegol gael eu dylunio gyda chyfranogiad y gymuned leol a'u cyflwyno mewn ardaloedd eraill, wrth gyd-fynd â chynigion rhwydwaith trawsnewid bws.				
Polisi PT12: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig, awdurdodau lleol a TC yn cyd-weithio gyda chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu ariannu a chyflawni gwasanaethau trafndiaeth cymunedol sy'n cwrdd ag anghenion sydd heb eu bodloni fel arall.				
Polisi PT13: Byddwn yn gweithio gyda darparwyr cerbydau hurio preifat a thacsi i hyrwyddo diogelwch ar gyfer teithwyr a gyrwyr a helpu i gynnwys argaeledd cerbydau gydag allyriadau isel neu gerbydau difodur.				
Polisi PT14: Bydd cyfleoedd yn cael eu cymryd i symud ymlaen gyda mynd â theithiau bws i bellteroedd hwy, er mwyn cysylltu gogledd Cymru a de Cymru, ac hefyd o'r dwyrain i'r gorllewin i gysylltu â chanolfannau economaidd yn Lloegr.				
Polisi PT15: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi grwpiau cymunedol sy'n anelu i wella profiad teithio ar reilffordd ar gyfer teithwyr newydd a phresennol.				

Sut mae ein polisiau cerdded, beicio ac olwyno yn cydfynd â'n hamcanion

Aliniad i'r amcanion				
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafnidiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi AT1: Bydd ansawdd a graddfa'r isadeiledd a ddarparwyd ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno yng ngogledd Cymru yn parhau i gael ei wella yn unol â Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol. Gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu gyfleusterau presennol wedi'u huwchraddio a gallant gynnwys ail-ddyrannu lle ar y fforddi flaenoriaethu dulliau cynaliadwy.				
Polisi AT2: Mewn ardaloedd nad ydynt yn wledig, bydd blaenoriaeth yn cael ei rhoi i uwchraddio isadeiledd teithio llesol lle mae'r potensial mwyaf i gynyddu defnydd y rhwydwaith.				
Polisi AT3: Pan fo'n bosib, dylai isadeiledd cerdded a beicio fod yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl sydd ag amhariadau symudedd, pobl mewn cadeiriau olwyn a phobl sy'n gwrthio pramiau.				
Polisi AT4: Mewn ardaloedd gwledig, bydd gwelliannau isadeiledd teithio llesol yn canolbwyntio ar fudd y gymuned o gynlluniau; gwella diogelwch a llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gyda gwasanaethu ac aneddeleoedd mwy.				
Polisi AT5: Lle mae budd teithio llesol, bydd llwybrau sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn cael eu gwella i safon sy'n addas ar gyfer teithiau teithio llesol bob dydd.				
Polisi AT6: Byddwn yn ymchwilio i gyflwyno Lonydd Tawel yng ngogledd Cymru yn unol â chanllawiau cenedlaethol.				
Polisi AT7: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i archwilio sefydlu Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru.				
Polisi AT8: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi cytundebau cyllid aml-flwyddyn ar gyfer isadeiledd teithio llesol fydd yn hwyluso datblygu a chyflawni rhaglen gwelliannau aml-flwyddyn.				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi AT9: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi newidiadau i feini prawf cyllid teithio llesol fydd yn rhoi mwy o bwyslais ar gynlluniau mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd preswyl.				
Polisi AT10: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn archwilio i ffrydiau ariannu ychwanegol i'r Gronfa Teithio Llesol sy'n cefnogi cyflawni gwelliannau isadeiledd teithio llesol mewn ardaloedd gwledig.				
Polisi AT11: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu templedi a phecynnau cymorth i gefnogi cymunedau lleol i ddatblygu a gweithredu eu prosiectau eu hunain lle mae'r llywodraeth yn chwarae rôl hwyluso a chefnogi, yn hytrach na rôl o wneud a chyflawni.				
Polisi AT12: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y gymuned a sectorau gwirfoddol, i gefnogi cynlluniau llogi beiciau ac e-feiciau cymunedol sy'n cefnogi mynediad at gyflogaeth neu addysg.				
Polisi AT13: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid, gan gynnwys y sector masnachol, i gyflwyno cynllun llogi beiciau ac e-feiciau cyhoeddus mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth mawr neu leoliadau addas eraill, ac mewn lleoliadau lle mae cynllun o'r fath yn cefnogi'r economi ymweld.				
Polisi AT14: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth e-feiciau, gan gynnwys cynlluniau benthyca a grantiau.				

Sut mae ein polisïau integreiddio yn cyd-fynd â'n hamcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Aliniad i'r amcanion			
	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi IN1: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi datblygiad a chyflwyniad Canolfannau Symudedd a Gorsafoedd Porth i'w gwneud hi'n haws newid rhwng dulliau trafndiaeth cynaliadwy ar daith.				
Polisi IN2: Bydd creu lleoedd a chyfeirio pobl mewn gorsafoedd ac arosfannau bysiau allweddol yn cael ei wella. Dylai hyn ystyried cysylltiadau ymlaen i atyniadau allweddol a chael ei gynnal mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys grwpiau sy'n cynrychioli cymunedau â nodweddion gwarchodedig.				
Polisi IN3: Bydd gwelliannau Seilwaith Teithio Llesol a nodwyd ar Gynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu cyflawni, a bydd Cynlluniau Rhwydwaith Gorsafoedd yn cael eu datblygu ar gyfer y gorsafoedd hynny nad oes ganddynt un ar hyn o bryd.				
Polisi IN4: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r broses o gyflwyno tocynnau integredig ar draws dulliau trafndiaeth sy'n darparu'r gwerth gorau i deithwyr.				
Polisi IN5: Dylai unrhyw gynlluniau teithio a pharcio newydd geisio yn y lle cyntaf annog cyflawni'r daith gyfan drwy fodd cynaliadwy, gael eu lleoli i leihau milltiroedd cerbydau preifat, a chael eu lleoli mewn man sy'n medru derbyn gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gydag effaith fechan.				
Polisi IN6: Dylid cynnwys ystyriaeth ar gyfer safleoedd parcio a rhannu strategol yn y Cynllun Datblygu Strategol.				

Sut mae ein polisïau porthladdoedd a chludo llwythi yn cydfynd â'n hamcanion

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwellu cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi PF1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gefnogi twf ein porthladdoedd a safleoedd datblygu cyfagos yng ngogledd Cymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd ar gyfer cydleoeli gweithgynhyrchu, ynni, dosbarthu hamdden a thwristiaeth. Yn benodol, byddwn yn blaenoriaethu cysylltiadau trafndiaeth cynaliadwy i Borthladd Rhydd Ynys Môn a phorthladdoedd yng Nghaergybi a Mostyn a chefnogi eu cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio.				
Polisi PF2: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gydnabod gwelliannau mynediad cerbydau i Borthladd Caergybi. Dylai hyn wella mynediad i'r porthladd ar gyfer pob cerbyd, gan gynnwys cludo llwythi, ond hefyd wella mynediad cynaliadwy i'r porthladd a'r orsaf reilffordd.				
Polisi PF3: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i wella cyfleusterau ar gyfer gyrwyr HGV, yn enwedig wrth gyrraedd Porthladd Caergybi.				
Polisi PF4: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am gyfleoedd i ategu datblygiad canolfannau hydrogen yng ngogledd Cymru drwy gefnogi newid i danwydd hydrogen ar gyfer gweithredwyr cludo llwythi yn y rhanbarth.				
Polisi PF5: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gydnabod cyfleoedd i drydaneiddio cerbydau ar gyfer danfoniadau lleol.				
Polisi PF6: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i gydnabod datrysiadau i effeithiau lleol symudiadau HGV. Mae hyn yn cynnwys datblygu rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi pe byddai'n ymddangos y bydd un i wasanaethu gogledd Cymru yn hyfyw yn economaidd.				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi PF7: Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol ystyried gofynion tir ar gyfer rhwydwaith o ganolfannau cyfuno cludo llwythi.				
Polisi PF8: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid a'r sector dosbarthu i gydnabod datrysiadau arloesol i leihau'r effaith amgylcheddol o ddanfoniadau lleol.				
Polisi PF9: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant rheilffyrdd i gefnogi a symud at reilffyrdd ar gyfer symudedd cludo llwythi, gan gynnwys cludo logisteg ysgafn ar y rheilffyrdd.				

Sut mae ein polisiau parcio, strydoedd a ffyrdd yn cyd-fynd â'n hamcanion

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi RS1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer cynnal a chadw strwythurau ac arwynebau sy'n sicrhau gweithrediad parhaus a gwytnwch asedau priffyrdd presennol.				
Polisi RS2: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid i addasu'r isadeiledd ffyrdd presennol i ymdopi'n well â newid yn yr hinsawdd a gwella bioamrywiaeth.				
Polisi RS3: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi dull Gweledigaeth Sero Llywodraeth Cymru tuag at ddiogelwch ffyrdd a byddant yn gweithio gyda phartneriaid i sicrhau cyllid digonol ar gyfer mesurau diogelwch ffyrdd ar draws gogledd Cymru.				
Polisi RS4: Bydd y dull o ymdrin â diogelwch ffyrdd yn cynnwys cyflwyno cynlluniau gwella priffyrdd sy'n cynyddu diogelwch neu ganfyddiadau o ddiogelwch ar gyfer pob defnyddiwr ffyrdd, a rhaglenni addysg parhaus gyda'r nod o annog defnydd mwy diogel o'r rhwydweithiau trafndiaeth a phriffyrdd.				
Polisi RS5: Ystyrir codi tâl am barcio a rheolaeth parcio wrth geisio rheoli'r galw am leoedd parcio ac annog pobl i beidio â defnyddio car yn ddiangen gyda dim ond un unigolyn ynddo.				
Polisi RS6: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i chwilio am opsiynau ar gyfer ailddyrannu gofod parcio ceir ac ar ffyrdd presennol yn ein trefi allweddol i wella'r amgylchedd lleol, creu mannau mwy deniadol i bobl fyw, a'i gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.				
Polisi RS7: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi trosglwyddo at gerbydau trydan yng ngogledd Cymru, drwy sicrhau bod isadeiledd gwefru teg ar gael mewn ardaloedd trefol a helpu i hwyluso gosod preifat neu osodiadau wedi'u harwain gan y gymuned mewn ardaloedd gwledig.				

Aliniad i'r amcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi RS8: Pan fo'n bosib, byddwn yn chwilio am gyfleoedd i uno darparwyr gwefru cerbydau trydan - neu'r apiau ac aelodaeth angenrheidiol - ar draws gogledd Cymru er mwyn gwneud gwefru cerbydau trydan yn fwy cyfleus.				
Polisi RS9: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu ymgyrch gyfathrebu gynhwysfawr i annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan, gan ddysgu o'r arfer orau.				
Polisi RS10: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a phartneriaid yn gweithio gyda'r Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu i chwilio am gyfleoedd i wella capasiti grid mewn lleoliadau lle mae rhwystr i gyflwyno gwefru cerbydau trydan. Dylai hyn hefyd fod yn ystyriaeth allweddol i'r Cynllun Datblygu Strategol wrth gydnabod datblygiadau newydd.				
Polisi RS11: Dylai'r Cynllun Datblygu Strategol a Chynlluniau Datblygu Lleol fynnu bod datblygiadau preswyl a di-breswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i gwrdd â'r galw yn y dyfodol ac ysgogi'r defnydd o gerbydau trydan.				
Polisi RS12: Byddwn yn chwilio am gyfleoedd i gynyddu'r nifer o glybiau ceir yng ngogledd Cymru drwy weithio ar y cyd â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol mewn ardaloedd gwledig a threfol; ac mewn gorsafoedd, mewn mannau gwaith a chanolfannau symudedd.				
Polisi RS13: Dylid defnyddio'r broses cynllunio teithio i annog rhannu ceir ar gyfer cymudo.				

Sut mae ein polisiau mynediad ar y ddaear at hedfanaeth yn cyd-fynd â'n hamcanion

Aliniad i'r amcanion				
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi AV1: Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r gwelliannau i fynediad ar y ddaear at feysydd awyrennau rhyngwladol a domestig, gan ganolbwyntio ar wella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.				

Sut mae ein polisiau cysylltedd digidol yn cyd-fynd â'n hamcanion

Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Aliniad i'r amcanion			
	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi DC1: Dylid chwilio am gyfleoedd i weithio gyda chymunedau a busnesau i hyrwyddo a hwyluso canolfannau gweithio o bell.				
Polisi DC2: Dylai addysg a hyfforddiant llythrennedd digidol fod ar gael yn helaeth i helpu trigolion gogledd Cymru i fynd ar-lein a dod o hyd i'r wybodaeth y mae arnynt ei hangen i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.				
Polisi DC3: Bydd dull partneriaeth yn cael ei ddefnyddio i gyflwyno'r wybodaeth ddiweddaraf a digidol am wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, gan flaenoriaethu arddangosfeydd digidol mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth allweddol, a gweithio tuag at y wybodaeth ddiweddaraf mewn safleoedd bysiau ar draws gogledd Cymru.				

Sut mae ein polisiau defnydd tir yn cyd-fynd â'n hamcanion

Aliniad i'r amcanion				
Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol	Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth	Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau	Galluogi Twf Economaidd Cynaliadwy
Polisi LU1: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi'r egwyddor o Ddatblygu sy'n Seiliedig ar Dramwy ar gyfer datblygiadau newydd yng ngogledd Cymru.				
Polisi LU2: Bydd yr Hierarchaeth Drafnidiaeth Gynaliadwy yn cael ei defnyddio i helpu sicrhau bod datblygiadau yn cefnogi cerdded a beicio, trafndiaeth gyhoeddus a cherbydau gydag allyriadau isel iawn dros gerbydau modur preifat eraill.				
Polisi LU3: Bydd cysylltiadau trafndiaeth cynaliadwy i ardaloedd allweddol ar gyfer twf yn y dyfodol a gweithgaredd economaidd yn cael eu cyflwyno.				
Polisi LU4: Dim ond pan maent yn hyrwyddo cysylltedd teithio llesol drwy ddiogelu, gwella ac ehangu ar y Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol y dylai datblygiadau gael eu cefnogi.				
Polisi LU5: Dylid annog datblygiadau sy'n agos at gyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus, a dylai datblygiadau gael eu dylunio i helpu hwyluso a gwella cysylltedd trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd trefol a gwledig.				
Polisi LU6: Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn cefnogi lleihau'r safonau parcio ar gyfer datblygiadau newydd (fel sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru), yn enwedig mewn ardaloedd trefol lle byddwn yn gweithredu i wella dewisiadau amgen o drafnidiaeth gynaliadwy.				



Uchelgais Gogledd Cymru
Ambition North Wales

