Rhif: WG40446

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Llywodraeth Cymru
Dogfen Ymgynghori

Llwybr Newydd – strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru

Dyddiad cyhoeddi: 17 Tachwedd 2020
Camau i'w cymryd: Ymatebion erbyn 25 Ionawr 2021

OGL © Hawlfraint y Goron

Trosolwg	Mae'r ymgynghoriad yn gofyn ichi am eich barn am Strategaeth Drafnidiaeth ddrafft Cymru (Llwybr Newydd). Cafodd y strategaeth ddrafft ei datblygu ar y cyd â rhanddeiliaid ac mae'n ddogfen allweddol a fydd, pan gyhoeddir y fersiwn derfynol, yn dylanwadu ar ddyfodol trafnidiaeth yng Nghymru am yr 20 mlynedd nesaf.
Sut i ymateb	Y dyddiad cau ar gyfer ymatebion yw 25 Ionawr 2021. Gallwch ymateb yn unrhyw rai o'r ffyrdd canlynol: E-bost: Llenwch y ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad a'i hanfon at: walestransportstrategy2@llyw.cymru Post: Llenwch y ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad a'i hanfon i: Llwybr Newydd – strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru Llywodraeth Cymru Parc Cathays Caerdydd CF10 3NQ
Rhagor o wybodaeth a dogfennau cysylltiedig	**Gellir gwneud cais am fersiynau o'r ddogfen hon mewn print bras, mewn Braille neu mewn ieithoedd eraill.**
Manylion Cysylltu	I gael rhagor o wybodaeth: Llwybr Newydd – strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru Llywodraeth Cymru Parc Cathays Caerdydd CF10 3NQ E-bost: walestransportstrategy2@llyw.cymru Rhif ffôn: 0300 025 6765
Mae'r ddogfen yma hefyd ar gael yn Saesneg	gov.wales/llwybr-newydd

Rheoliadau Diogelu Data Cyffredinol

Llywodraeth Cymru fydd y rheolydd data ar gyfer unrhyw ddata personol a ddarperir gennych wrth ichi ymateb i'r ymgynghoriad. Mae gan Weinidogion Cymru bwerau statudol y byddant yn dibynnu arnynt i brosesu'r data personol hyn a fydd yn eu galluogi i wneud penderfyniadau cytbwys ynghylch sut y maent yn cyflawni eu swyddogaethau cyhoeddus. Bydd unrhyw ymateb a anfonwch atom yn cael ei weld yn llawn gan staff Llywodraeth Cymru sy'n gweithio ar y materion y mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â nhw neu sy'n cynllunio ymgyngoriadau ar gyfer y dyfodol. Pan fo Llywodraeth Cymru yn cynnal dadansoddiad pellach o'r ymatebion i ymgynghoriad, yna gall trydydd parti achredig (e.e. sefydliad ymchwil neu gwmni ymgynghori) gael ei gomisiynu i wneud y gwaith hwn. Ymgymerir â gwaith o'r fath dim ond o dan gontract. Mae telerau ac amodau safonol Llywodraeth Cymru ar gyfer contractau o'r fath yn nodi gofynion caeth ar gyfer prosesu a cadw data personol yn ddiogel.

Er mwyn dangos bod yr ymgynghoriad wedi'i gynnal yn briodol, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion i'r ddogfen hon. Mae'n bosibl hefyd y byddwn yn cyhoeddi'r ymatebion yn llawn. Fel arfer, bydd enw a chyfeiriad (neu ran o gyfeiriad) yr unigolyn neu'r sefydliad a anfonodd yr ymateb yn cael eu cyhoeddi gyda'r ymateb. Os nad ydych yn dymuno i'ch enw a'ch cyfeiriad gael eu cyhoeddi, rhowch wybod inni yn ysgrifenedig wrth anfon eich ymateb. Byddwn wedyn yn cuddio'ch manylion cyn cyhoeddi'ch ymateb.

Dylech hefyd fod yn ymwybodol o'n cyfrifoldebau o dan ddeddfwriaeth Rhyddid Gwybodaeth

Os caiff eich manylion chi eu cyhoeddi fel rhan o'r ymateb i'r ymgynghoriad, caiff yr adroddiadau hyn eu cadw am gyfnod amhenodol. Ni fydd gweddill eich data a gedwir fel arall gan Lywodraeth Cymru yn cael eu cadw am fwy na thair blynedd.

Eich hawliau

O dan y ddeddfwriaeth diogelu data, mae gennych yr hawl:

- i wybod am y data personol a gedwir amdanoch chi a'u gweld
- i'w gwneud yn ofynnol inni gywiro gwallau yn y data hynny
- (o dan rai amgylchiadau) i wrthwynebu neu gyfyngu ar brosesu'r data
- (o dan rai amgylchiadau) i'ch data gael eu 'dileu'
- (o dan rai amgylchiadau) i gludadwyedd data
- i gyflwyno cwyn i Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth (SCG), ein rheoleiddiwr annibynnol ar gyfer diogelu data.

I gael rhagor o fanylion am yr wybodaeth y mae Llywodraeth Cymru yn ei chadw ac am y defnydd a wneir ohoni, neu os ydych am arfer eich hawliau o dan y Rheoliad Diogelu Data Cyffredinol, gweler y manylion cyswllt isod:

Y Swyddog Diogelu Data:
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
CAERDYDD,
CF10 3NQ

e-bost:
Data.ProtectionOfficer@llyw.cymru

Dyma fanylion cyswllt Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth:
Wycliffe House
Water Lane
Wilmslow
Cheshire
SK9 5AF
Ffôn: 01625 545 745 neu
0303 123 1113
Gwefan: https://ico.org.uk/

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Llwybr Newydd
Strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru

Drafft ymgynghori

Cynnwys

Croeso - gan y gweinidog **3**

Croeso - gan y dirprwy weinidog **4**

Crynodeb **5**

Cyflwyniad **6**

Termau a ddefnyddir yn y strategaeth hon **8**

1. Gweledigaeth **11**

2. Ein huchelgeisiau hirdymor ar gyfer trafnidiaeth yng nghymru **13**

2.1 Yn dda i bobl a chymunedau 14

2.2 Yn dda i'r amgylchedd 16

2.3 Yn dda i'r economi a lleoedd yng nghymru 19

2.4 Yn dda i ddiwylliant a'r gymraeg 21

3. Ein blaenoriaethau pum mlynedd **24**

Blaenoriaeth 1: Cynllunio ar gyfer gwell cysylltedd 25

Blaenoriaeth 2: Gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y mae pawb yn gallu eu defnyddio, yn dymuno eu defnyddio ac yn eu defnyddio 28

Blaenoriaeth 3: seilwaith trafnidiaeth diogel a hygyrch, a gaiff ei reoli a'i gynnal a'i gadw'n dda 31

Blaenoriaeth 4: gwneud trafnidiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol a fforddiadwy 34

Blaenoriaeth 5: mabwysiadau mesurau

Arloesol sy'n cyflawni dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy 37

4. Yr hyn y byddwn yn ei fesur **40**

4.1 Mesurau meintiol 41

4.2 Yn dda i bobl a chymuneda 42

4.3 Yyn dda i'r amgylchedd 43

4.4 Yn dda i'r economi a lleoedd yng nghymru 44

4.5 Yn dda i ddiwylliant a'r gymraeg 46

5.Sut y byddwn yn cyflawni **47**

5.1 Buddsoddi'n gynaliadwy 49

5.2 Cynlluniau cyflawni a gweithredu 51

5.3 Gweithio mewn partneriaeth 53

5.4 Gwell systemau llywodraethu a pholisïau trafnidiaeth 54

5.5 Meithrin sgiliau a gallu 55

5.6 Dwyn ein hunain a'n partneriaid i gyfri 56

6. Y pum ffordd o weithio **59**

6.1 Cynnwys 60

6.2 Cydweithio 61

6.3 Atal 62

6.4 Integreiddio 63

6.5 Hirdymor 64

7. Mini-gynlluniau ar gyfer dulliau teithio a sectorau trafnidiaeth **65**

7.1 Teithio llesol 66

7.2 Bysiau 70

7.3 Trenau 74

7.4 Ffyrdd, strydoedd a pharcio 78

7.5 Y trydydd sector 82

7.6 Tacsis a cherbydau hurio preifat 86

7.7 Cludo llwythi a logisteg 90

7.8 Porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr 94

7.9 Hedfanaeth 98

Croeso
gan y Gweinidog

Ken Skates AS
Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru

Mae newidiadau mawr ar droed, ac mae swyddi, bywoliaeth, a chysylltiadau cymdeithasol yn y fantol.

Wrth imi ysgrifennu, rydym wedi cymryd camau byrdymor i helpu unigolion, cymunedau a busnesau i ddelio ag effeithiau uniongyrchol a thymor hwy COVID-19. Ar yr un pryd, mae angen inni barhau i gynllunio ar gyfer y dyfodol. Bydd trafnidiaeth bob amser yn chwarae rhan bwysig yn ein bywydau. Mae'n llywio ein cymunedau, yn hwyluso ein heconomi, ac yn ein helpu i wireddu ein potensial unigol. Mae'r cyfyngiadau ar deithio wedi dangos pwysigrwydd trafnidiaeth inni. Ar yr un pryd, maent hefyd wedi ysbrydoli ffyrdd newydd o weithio.

Heb unrhyw amheuaeth, hyd yn oed pan gaiff y cyfyngiadau eu codi, bydd llai o gymudo a mwy o weithio gartref. Os bydd y duedd honno'n parhau, bydd goblygiadau pwysig i drafnidiaeth. Ond bydd angen inni barhau i fod yn weithgar, sicrhau rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus effeithiol ac effeithlon, symud llwythi a chargo, a theithio'n rhyngwladol.

Bydd angen inni wneud hyn mewn ffordd sy'n lleihau allyriadau carbon ac effaith trafnidiaeth ar ein hamgylchedd, ac sy'n gwneud cyfraniad cadarnhaol at yr economi, cyfiawnder cymdeithasol a'n hiechyd a'n llesiant.

Mae Llwybr Newydd – Drafft Ymgynghori Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, yn nodi fy ngweledigaeth hirdymor ar gyfer cyflawni hyn a'r fframwaith polisi fel cyd-destun ar gyfer penderfyniadau yn y dyfodol.

Rwy'n ymwybodol iawn y gall fod angen i'n blaenoriaethau newid mewn ymateb i sefyllfa sy'n newid – ac mae'r hyblygrwydd hwnnw yn rhan o'r Strategaeth hon. Ond mae'n bwysig peidio â cholli golwg ar ein gweledigaeth graidd – system drafnidiaeth gynaliadwy sy'n dda i bobl a chymunedau, yn dda i'r amgylchedd, yn dda i'n heconomi a'n lleoedd ac yn helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu. Mewn geiriau eraill – yn dda i Gymru.

Croeso

Gan y Dirprwy Weinidog

Lee Waters AS

Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

Mae COVID-19 wedi cael effaith enfawr ar fywydau pawb. I lawer ohonom, mae wedi dwyn trasiedi i'n plith, a heriau economaidd, cymdeithasol a phersonol gwirioneddol a fydd yn ein newid ni am flynyddoedd i ddod, a dim ond dechrau deall y newidiadau hynny rydym yn ei wneud.

Ymysg hyn, mae hefyd wedi dangos beth sy'n digwydd pan fydd ein patrymau trafnidiaeth yn newid – yn enwedig pan fyddwn yn rhoi'r gorau i yrru cymaint. Mae ansawdd yr aer o'n cwmpas wedi gwella'n sylweddol, ac mae ein hallyriadau carbon wedi lleihau.

Nid ydym am ddychwelyd i'r hen 'normal' o ran allyriadau trafnidiaeth na'r lefelau blaenorol o draffig ar y ffyrdd.

Rydym am achub ar y cyfle hwn i atgyfnerthu'r hyn a gyflawnwyd drwy newid arferion teithio pobl ac, er mwyn gwneud hynny, mae angen inni feddwl yn wahanol, a gwneud pethau'n wahanol.

Nid busnes fel arfer yw Llwybr Newydd. Mae'n ddull newydd sy'n cydnabod rôl trafnidiaeth o ran newid yn yr hinsawdd, ac yn mynd i'r afael â hynny'n uniongyrchol. Mae hefyd yn ymwneud â phobl.

Ni allwn newid heb ddeall pam y mae pobl yn troi eu cefn ar deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, ac yna fynd i'r afael â'r rhwystrau hynny.

Rydym yn ceisio datblygu rhywbeth cadarnhaol at y dyfodol – gan roi teithio llesol a'n hiechyd – wrth wraidd polisi teithio. Ac mae'n ddull gweithredu newydd sydd am i bob un ohonom wneud mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus am ei bod yn dda i ni, yn dda i'n cymunedau, yn dda i'r amgylchedd ac yn dda i'r economi.

Crynodeb

Ein gweledigaeth

System drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy.

Ein huchelgeisiau hirdymor, 20 mlynedd

Mae system drafnidiaeth gynaliadwy a hygyrch yn un sy’n dda i bobl a chymunedau, yn dda i’r amgylchedd, yn dda i’r economi a lleoedd yng Nghymru, ac yn dda i ddiwylliant a’r Gymraeg, gan gyfrannu at bob un o’r saith nod llesiant cenedlaethol a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015.

Ein blaenoriaethau pum mlynedd

Er mwyn cyflawni ein gweledigaeth a’n huchelgeisiau, byddwn yn gwneud y canlynol:

Blaenoriaeth 1: lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr drwy flaengynllunio ar gyfer gwell cysylltedd corfforol a digidol, mwy o wasanaethau lleol, mwy o weithio gartref ac o bell a mwy o deithio llesol fel bod angen i lai o bobl ddefnyddio eu ceir bob dydd.

Ond lle mae angen i bobl a busnesau deithio, byddwn yn:

Blaenoriaeth 2: tyfu defnydd o’r system trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru drwy ddarparu gwasanaethau y mae pawb yn gallu ei defnyddio, yn dymuno ei defnyddio, ac yn ei defnyddio, yn seiliedig ar y canlynol:

Blaenoriaeth 3: seilwaith trafnidiaeth diogel a hygyrch, a gaiff ei reoli a'i gynnal a'i gadw'n dda, sydd hefyd yn cefnogi dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy yn y dyfodol, yn enwedig cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a thrydaneiddio.

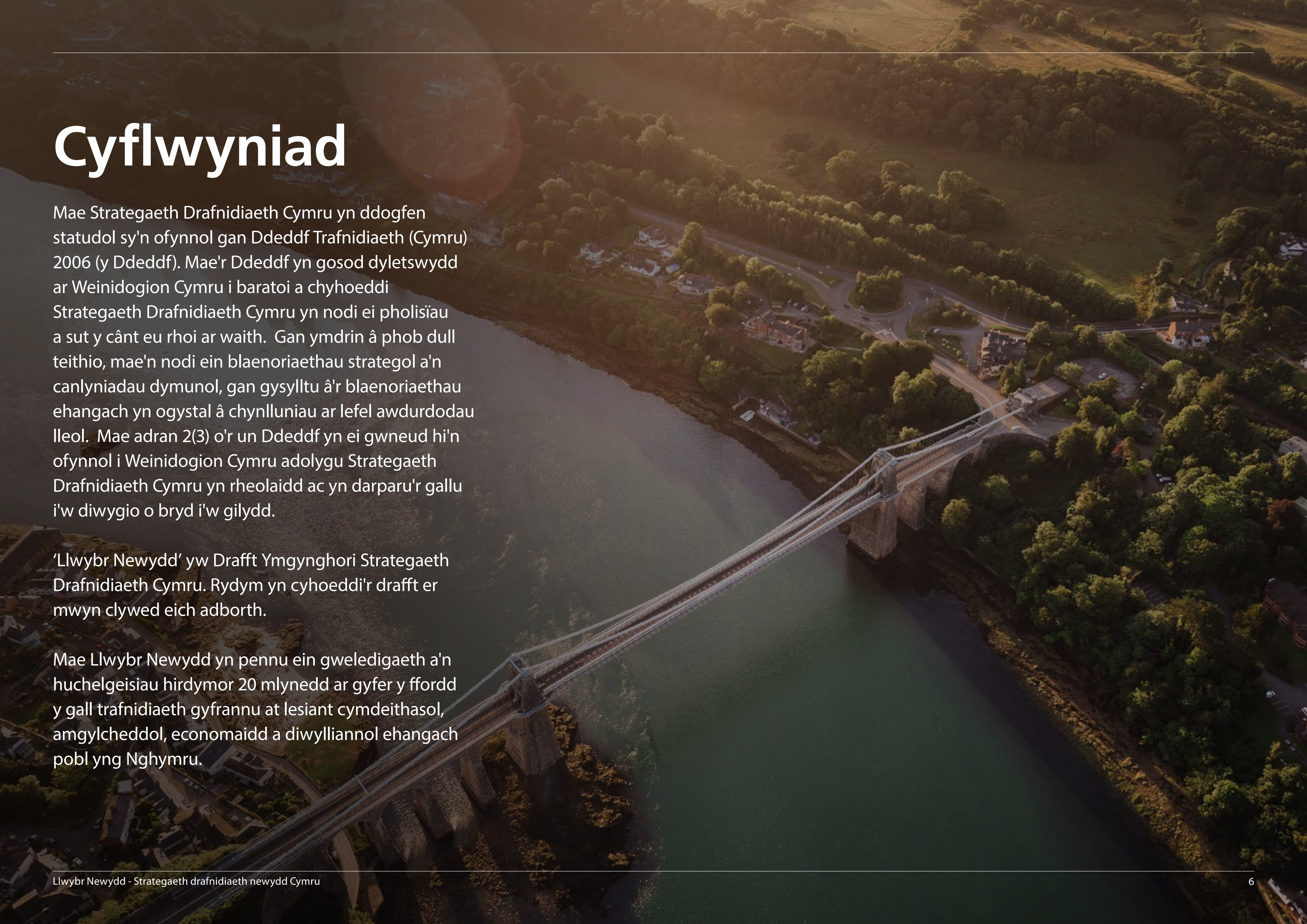
Nid yw cefnogi gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth gynaliadwy ar ei ben ei hun yn ddigon. Mae hefyd angen inni lywio newid dulliau teithio ac ymddygiad drwy wneud y canlynol:

Blaenoriaeth 4: gwneud dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol a fforddiadwy i fwy o bobl a busnesau, tra’n parchu’r ffaith ei bod yn bosibl na fydd gan lawer o bobl gan gynnwys y rheini sydd mewn ardaloedd gwledig neu bobl anabl yr opsiynau, a

Blaenoriaeth 5: cefnogi arloesedd sy'n helpu o bobl a busnesau i fabwysiadu dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy.

Byddwn yn cyflawni hyn oll drwy ddwyn ein hunain a'n partneriaid i gyfrif, mesur nid yn unig berfformiad gwasanaethau trafnidiaeth, ond y gwahaniaeth y mae trafnidiaeth yn ei wneud i bobl a chymunedau, i'r amgylchedd, i'r economi a lleoedd, ac i ddiwylliant a'r Gymraeg.

Byddwn yn cyflawni hyn drwy fuddsoddi'n gynaliadwy, drwy gynlluniau gweithredu penodol gan gynnwys ein Llwybr Datgarboneiddio a thrwy weithio mewn partneriaeth, diweddaru ein polisïau a'n canllawiau, meithrin gallu a sgiliau, a dwyn ein hunain ac eraill i gyfrif. Byddwn hefyd yn mabwysiadu'r pum ffordd o weithio yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.



Cyflwyniad

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn ddogfen statudol sy'n ofynnol gan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 (y Ddeddf). Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i baratoi a chyhoeddi Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi ei pholisïau a sut y cânt eu rhoi ar waith. Gan ymdrin â phob dull teithio, mae'n nodi ein blaenoriaethau strategol a'n canlyniadau dymunol, gan gysylltu â'r blaenoriaethau ehangach yn ogystal â chynlluniau ar lefel awdurdodau lleol. Mae adran 2(3) o'r un Ddeddf yn ei gwneud hi'n ofynnol i Weinidogion Cymru adolygu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn rheolaidd ac yn darparu'r gallu i'w diwygio o bryd i'w gilydd.

'Llwybr Newydd' yw Drafft Ymgynghori Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Rydym yn cyhoeddi'r drafft er mwyn clywed eich adborth.

Mae Llwybr Newydd yn pennu ein gweledigaeth a'n huchelgeisiau hirdymor 20 mlynedd ar gyfer y ffordd y gall trafnidiaeth gyfrannu at lesiant cymdeithasol, amgylcheddol, economaidd a diwylliannol ehangach pobl yng Nghymru.

Rhan anoddaf unrhyw strategaeth yw ei gwireddu. Rydym wedi datblygu cyfres o **fesurau** y byddwn yn eu defnyddio i ddilyn hynt ein huchelgeisiau hirdymor. Mae adran ar gyflawni yn dangos sut y byddwn yn defnyddio ein sbardunau polisi amrywiol – cyllid, cynlluniau gweithredu, partneriaeth, polisi a deddfwriaeth, a monitro a gwerthuso i gyflawni'r Strategaeth.

Byddwn yn cyflawni hyn oll drwy fabwysiadu'r pum ffordd o weithio fel y nodwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

Mae Llwybr Newydd yn cynnwys naw **mini-gynllun** – un ar gyfer pob un o'r dulliau teithio a'r sectorau trafnidiaeth – teithio llesol (cerdded a beicio); trenau; bysiau; ffyrdd, strydoedd a pharcio; y trydydd sector; tacsis a cherbydau hurio preifat; cludo llwythi a logisteg; porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr, a hedfanaeth. Y rhain sy'n dangos sut y byddwn yn cyflawni'r Strategaeth ar lawr gwlad.

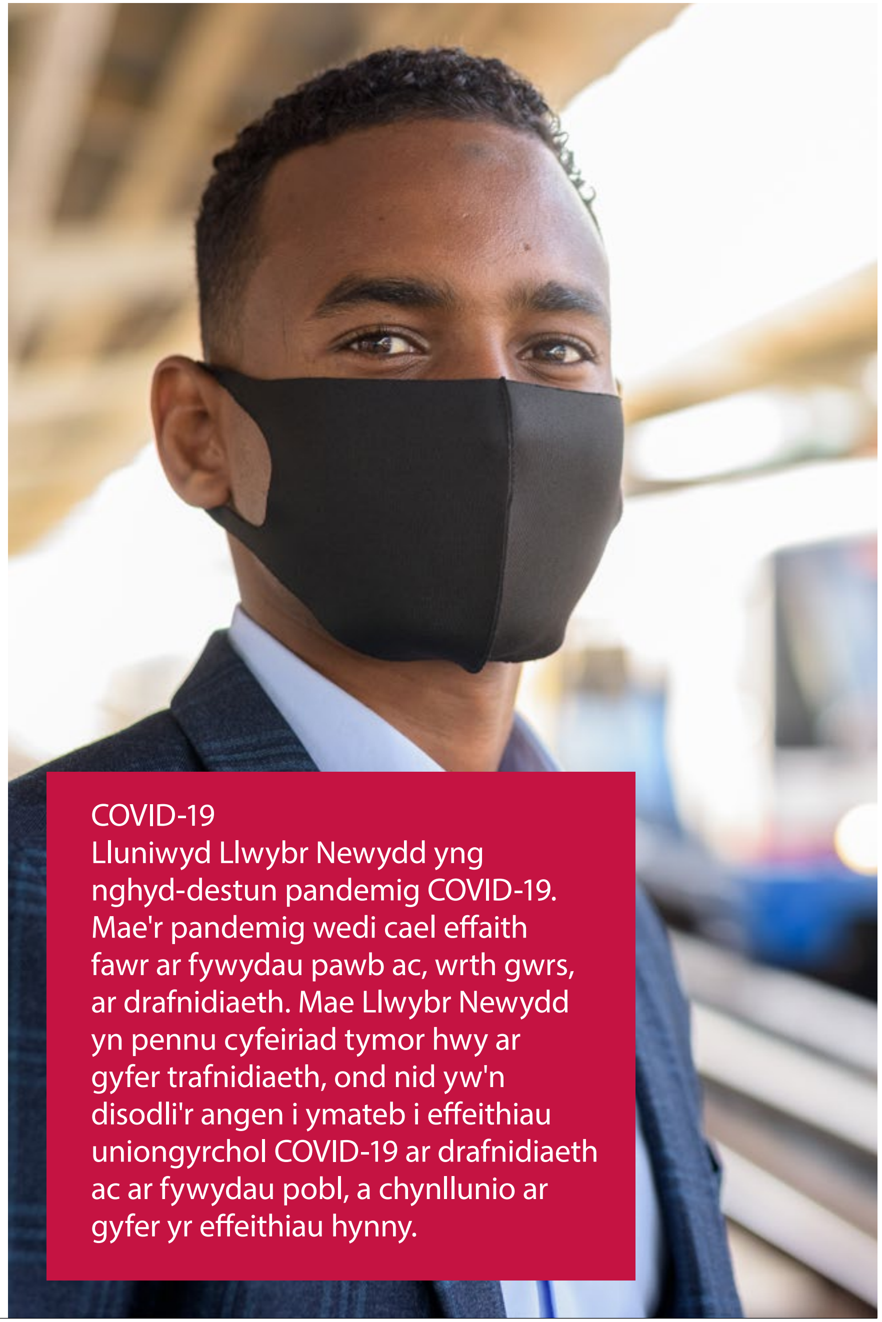
Rydym hefyd wedi cyhoeddi fersiwn hawdd ei deall o Llwybr Newydd, ac mae'r testun ar gael ar ffurf dogfen html i'w gwneud yn haws ei darllen.

Rydym hefyd wedi cyhoeddi fersiwn hawdd ei deall o Llwybr Newydd, ac mae'r testun ar gael ar ffurf dogfen html i'w gwneud yn haws ei darllen.

Llywiwyd Llwybr Newydd gan **ddogfen dystiolaeth** sy'n nodi tueddiadau trafnidiaeth yng Nghymru. Hefyd, lluniwyd **Adroddiad Drafft** ac **Adroddiad Cwmpasu** fel rhan o **broses yr Arfarniad o Gynaliadwyedd Integredig** sy'n helpu i sicrhau bod y Strategaeth yn ystyried materion amgylcheddol, gofynion asesu effaith rheoliadol ac anreoleiddiol a'r saith nod llesiant cenedlaethol.

Bydd adroddiad manylach o'r enw '**Symudedd yng Nghymru**' yn dilyn, fydd yn nodi'r wybodaeth gefndir sydd wedi llywio Llwybr Newydd.

Edrychwn ymlaen yn fawr at glywed eich barn.



COVID-19
Lluniwyd Llwybr Newydd yng nghyd-destun pandemig COVID-19. Mae'r pandemig wedi cael effaith fawr ar fywydau pawb ac, wrth gwrs, ar drafnidiaeth. Mae Llwybr Newydd yn pennu cyfeiriad tymor hwy ar gyfer trafnidiaeth, ond nid yw'n disodli'r angen i ymateb i effeithiau uniongyrchol COVID-19 ar drafnidiaeth ac ar fywydau pobl, a chynllunio ar gyfer yr effeithiau hynny.

Termau a ddefnyddir yn y strategaeth hon

Hygyrch – rhywbeth sy'n gallu cael ei ddefnyddio gan gynifer o bobl â phosibl, gan gynnwys pobl anabl.

Teithio llesol – teithio mewn ffordd gorfforol egnïol, fel cerdded neu feicio. Mae llawer o bobl yn mwynhau cerdded a beicio beth bynnag fel rhan o weithgareddau hamdden. Fodd bynnag, at ddibenion y ddogfen hon, mae 'teithio llesol' yn cyfeirio at gerdded a beicio i bwrpas – fel mynd i'r gwaith, cael addysg neu ddefnyddio gwasanaethau.

Cyd-bwyllgorau corfforaethol rhanbarthol – y trefniadau newydd arfaethedig i wella gwaith cynllunio trafnidiaeth rhanbarthol yng Nghymru.

Datgarboneiddio – y broses o leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a symud tuag at economi carbon isel. Mae Cymru wedi cyhoeddi targedau i leihau allyriadau erbyn 2050. Mae'r gair 'datgarboneiddio' yn cyfeirio at y camau y mae angen eu rhoi ar waith i gyflawni hyn.

Trafnidiaeth seiliedig ar alw – trafnidiaeth breifat neu rannol-gyhoeddus i grwpiau, yn seiliedig ar alw yn hytrach nag amserlen benodedig. Ymhlith yr enghreifftiau yng Nghymru mae'r gwasanaethau fflecsi a gaiff eu darparu gan Trafnidiaeth Cymru.

Datganoli – mae hyn yn rhoi'r pŵer i Gymru basio deddfwriaeth ac mae'n trosglwyddo rhai cyfrifoldebau gweinidogol i Gymru. Ym maes trafnidiaeth, mae hyn yn cynnwys cyfrifoldeb am ffyrdd a bysiau. Nid yw meysydd eraill fel rheilffyrdd, porthladdoedd a hedfanaeth wedi'u datganoli ac mae Gweinidogion Cymru yn cydweithio â Llywodraeth y DU mewn perthynas â'r rhain.

Cadernid ecosystemau – yw gallu ecosystem i ymateb i bethau sy'n tarfu arni drwy wrthsefyll niwed ac ymadfer yn gyflym.

Deddf Cydraddoldeb – o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, mae'n anghyfreithlon gwahaniaethu yn erbyn rhywun oherwydd nodwedd warchodedig. Y naw nodwedd warchodedig yw oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas neu bartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw a chyfeiriadedd rhywiol. Mae ein Cynllun Cydraddoldeb Strategol yn nodi ein blaenoriaethau yn y maes hyn.

Pum ffordd o weithio – mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn nodi pum ffordd o weithio y mae angen i gyrff cyhoeddus feddwl amdanynt er mwyn dangos eu bod wedi dilyn egwyddor datblygu cynaliadwy. Y pum ffordd o weithio yw hirdymor, atal, integreiddio, cydweithio a chynnwys.

Cymru'r Dyfodol – hwn yw Cynllun Cenedlaethol 2040. Mae'n nodi ble rydym yn credu y dylem geisio tyfu a'r mathau o ddatblygiadau y mae eu hangen arnom dros yr 20 mlynedd nesaf er mwyn ein helpu i fod yn gymdeithas gynaliadwy a ffyniannus.

Cerbydau nwyddau trwm – term yr Undeb Ewropeaidd ar gyfer cerbydau dros 3.5 tunnell – mae cerbydau masnachol ysgafn yn ysgafnach na hyn.

Awdurdodau Priffyrdd - mae dyletswydd arnynt i fynnu a diogelu hawliau'r cyhoedd i fwynhau unrhyw briffordd y maent yn awdurdod ar ei chyfer. Fel yr Awdurdod Priffyrdd ar gyfer y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd yng Nghymru, rhaid i Weinidogion Cymru eu cynnal a'u

cadw ar draul y cyhoedd a chydymffurfio â rheoliadau eraill.

Cerbydau hydrogen - maent yn defnyddio trydan a gaiff ei gynhyrchu drwy adwaith cemegol rhwng hydrogen ac ocsigen. Naill ai mae'r trydan yn pweru'r car, neu mae'n gwefru batri sy'n pweru'r cerbyd. Caiff y tanwydd hydrogen ei storio mewn tanc pwysedd uchel.

Teithio Ymatebol Integredig – defnyddio gwasanaethau trafnidiaeth mwy ymatebol, sydd hefyd wedi'u hintegreiddio â mathau eraill o drafnidiaeth, yn lle gwasanaethau bysiau mwy safonol. Mae Trafnidiaeth Cymru yn treialu hyn yng Nghymru.

System cynllunio defnydd tir – y broses o reoleiddio tir er budd ehangach y cyhoedd, gan gynnwys canlyniadau cymdeithasol ac amgylcheddol.

Llwybr Newydd – teitl dros dro y fersiwn ddrafft o Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2020.

Micro-symudedd – cerbydau bach ysgafn a gaiff eu gyrru gan y defnyddwyr eu hunain ar lai na 25km yr awr. Gallant gynnwys beiciau neu sgwteri gan gynnwys rhai sy'n rhedeg ar drydan.

Symudedd fel gwasanaeth – newid o'r drefn lle mae pobl yn berchen ar eu cludiant eu hunain, i wasanaethau sy'n galluogi pobl i gynllunio amrywiaeth o wahanol ddulliau teithio, eu trefnu, talu amdanynt a'u defnyddio.

Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth – pan fydd y fersiwn derfynol o Llwybr Newydd wedi'i chyhoeddi, bydd Trafnidiaeth Cymru yn datblygu Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth a fydd yn nodi blaenoriaethau buddsoddi penodol.

Nodau llesiant cenedlaethol – mae'r saith nod llesiant cenedlaethol wedi'u nodi yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Y nodau yw: Cymru lewyrchus, Cymru gydnerth, Cymru iachach, Cymru sy'n fwy cyfartal, Cymru o gymunedau cydlynus, Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu a Chymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang.

Dangosyddion llesiant cenedlaethol – 46 o ddangosyddion llesiant sy'n dangos cynnydd yn erbyn y saith nod llesiant cenedlaethol. Mae Llywodraeth Cymru yn paratoi adroddiad ar y rhain bob blwyddyn.

Polisi Cynllunio Cymru 10 (PCC10) – canllawiau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwneud penderfyniadau cynllunio. Fe'i hategir gan Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040.

Cerbydau hurio preifat – cerbydau fel minicabiau, rhai gwasanaethau cludiant i'r ysgol a chludiant i ganolfannau gofal dydd, a gwasanaethau chauffeur. Rhaid i siwrneiau gael eu trefnu ymlaen llaw drwy drefnydd trwyddedig cerbydau hurio preifat.

Cerbydau gwasanaethau cyhoeddus – cerbydau sy'n cludo mwy nag wyth teithiwr am dâl neu wobr.

Trafnidiaeth gyhoeddus – gwasanaethau trafnidiaeth sydd ar gael at ddefnydd y cyhoedd, a hynny fel arfer yn seiliedig ar lwybrau neu amserlenni penodedig ac am bris penodedig. Yng Nghymru, mae trafnidiaeth gyhoeddus yn cynnwys gwasanaethau bysiau a threnau.

Cyd-bwyllgorau corfforaethol rhanbarthol – y trefniadau newydd arfaethedig i wella gwaith cynllunio trafnidiaeth rhanbarthol yng Nghymru.

Senedd – y corff a etholir yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl.

Ystad feddal – y mannau gwyrdd a thir sy'n gysylltiedig â seilwaith trafnidiaeth strategol – yn enwedig y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Gall gynnwys asedau bioamrywiaeth neu asedau'r amgylchedd hanesyddol.

Rhwydwaith Ffyrdd Strategol – y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd yng Nghymru.

Egwyddor datblygu cynaliadwy – o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, rhaid i gyrff cyhoeddus weithredu'n unol â'r egwyddor hon, sy'n golygu bod yn rhaid iddynt weithredu mewn ffordd sy'n sicrhau y caiff anghenion y presennol eu diwallu heb beryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion eu hunain.

Dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy -y rhai hynny sy'n cyfrannu at ddatgarboneiddio, gan gynnwys cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau dim allyriadau neu isel eu hallyriadau.

Hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy – gllywio penderfyniadau cynllunio, a rhoi blaenoriaeth i deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn gyntaf, yna i gerbydau allyriadau isel iawn ac, yn olaf, i gerbydau preifat. Fe'i nodir ym Mholisi Cynllunio Cymru (PCC) 10.

Safonau tacsis a cherbydau hurio preifat – mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn amgylcheddau risg uchel, ac felly maent yn ddarostyngedig i safonau trwyddedu statudol, yn enwedig ar gyfer plant ac oedolion agored i niwed. Llywodraeth y DU sy'n pennu ac yn gorfodi safonau trwyddedu statudol.

Trafnidiaeth Cymru – y corff a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru i gyflawni blaenoriaethau trafnidiaeth yng Nghymru.

Dull teithio – y ffordd y caiff teithwyr neu nwyddau eu cludo drwy'r awyr, ar ddŵr neu ar dir. Mae'r rhain yn cynnwys cerbydau, rheilffyrdd, llongau (trafnidiaeth ar y môr) a thrafnidiaeth awyr (hedfanaeth). Mae pobl yn gweld siwrneiau trafnidiaeth fwyfwy fel rhai aml-ddull, neu rai pob dull hyd yn oed, sy'n golygu defnyddio llawer o wahanol fathau o ddulliau teithio.

Sector trafnidiaeth – sefydliadau sy'n darparu gwasanaethau i symud pobl neu nwyddau. Gall hyn fod yn y sector preifat, y sector cyhoeddus neu'r sector gwirfoddol. Mae sefydliadau cludo llwythi a logisteg a chyrff trafnidiaeth gymunedol yn enghreifftiau o sectorau trafnidiaeth yng Nghymru.

Cerbydau allyriadau isel iawn - ceir neu faniau nad ydynt yn allyrru fawr ddim nwyon tŷ gwydr – 75gm/km o CO2 neu lai a bod yn fanwl gywir. Gallant fod yn gerbydau trydan, hydrogen neu hybrid.

Parthau allyriadau isel iawn – ardaloedd lle mae angen i gerbydau, gan gynnwys ceir a faniau, gyrraedd safonau allyriadau isel iawn neu codir tâl arnynt am yrru yn y parth.

Masnachfraint Cymru a'r Gororau – contract i ddarparu gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr yw masnachfraint. Caiff gwasanaethau ar linellau Cymru a'r Gororau eu darparu gan Trafnidiaeth Cymru ar hyn o bryd.

Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru – mae'r ddogfen hon yn gosod y cyd-destun ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith yng Nghymru, gan gynnwys seilwaith trafnidiaeth.

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 – mae a wnelo'r Ddeddf hon â gwella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Mae'n ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus a restrir yn y Ddeddf feddwl mewn ffordd fwy hirdymor; gweithio'n well gyda phobl, cymunedau a'i gilydd; ceisio atal problemau a gweithredu mewn ffordd fwy cydgysylltiedig.

Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru – fframwaith ar gyfer asesu effaith a manteision ymyriadau trafnidiaeth arfaethedig fel cynlluniau i uwchraddio ffyrdd. Mae'n gyson â'r saith nod llesiant cenedlaethol.

01.
Gweledigaeth

System drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy.

Beth mae hyn yn ei olygu?

'Hygyrch'

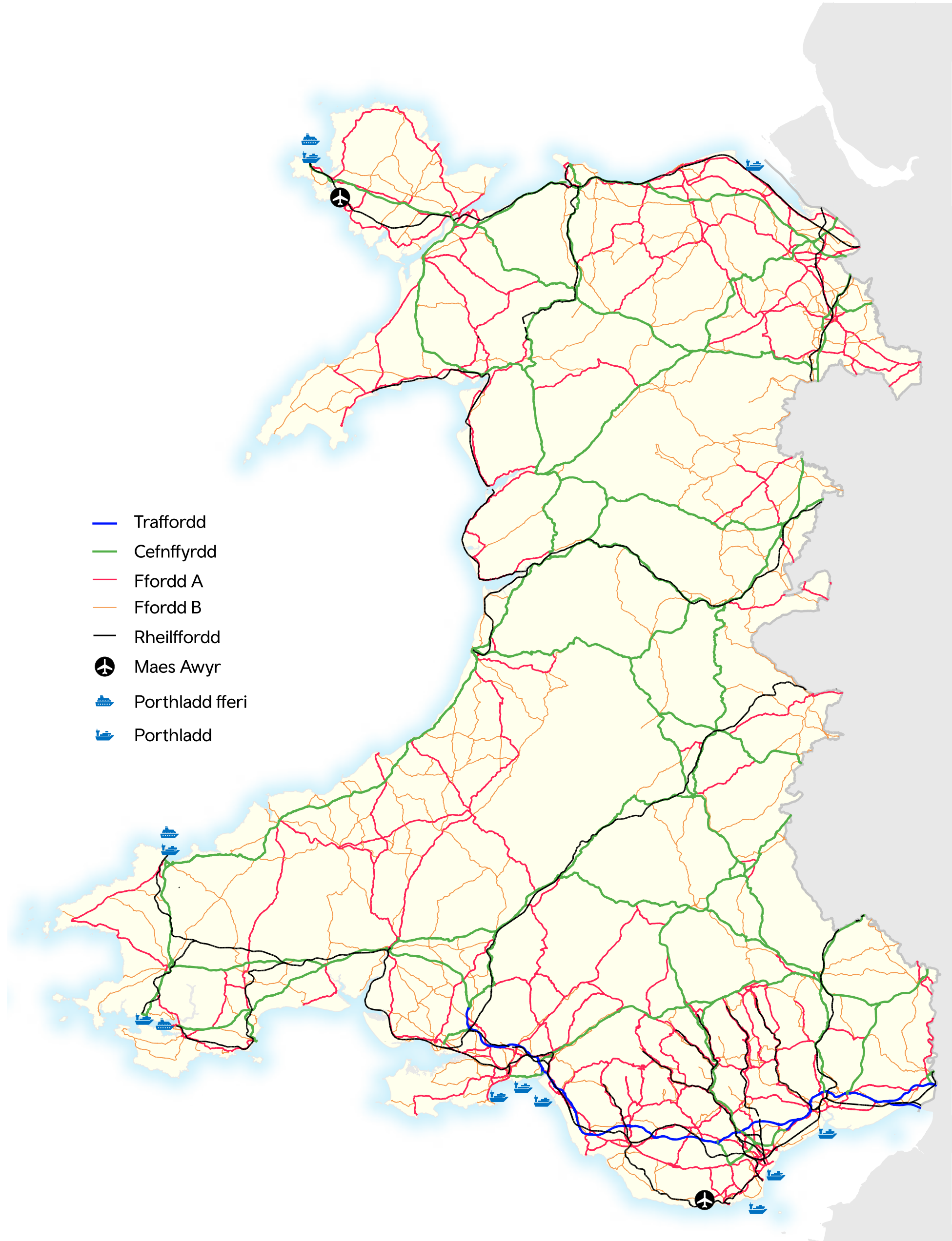
system drafnidiaeth sy'n hygyrch i bawb am fod darparwyr trafnidiaeth yn cymryd camau i fynd i'r afael â'r rhwystrau a all atal pobl rhag defnyddio trafnidiaeth, gan gynnwys rhwystrau corfforol, ariannol, digidol ac agweddol.

'Cynaliadwy'

system drafnidiaeth sy'n dda i bobl a chymunedau, yn dda i'r amgylchedd, yn dda i'r economi a lleoedd, yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg, ac yn mynd i'r afael â phob un o'r saith nod llesiant cenedlaethol.

'System drafnidiaeth'

mae'n cynnwys seilwaith trafnidiaeth (megis llwybrau troed, llwybrau beicio, ffyrdd a rheilffyrdd) a gwasanaethau trafnidiaeth (megis trafnidiaeth gyhoeddus a chludo llwythi a logisteg). Mae'r system drafnidiaeth yn cwmpasu gweithrediadau trafnidiaeth a'r polisïau trafnidiaeth sy'n eu hategu.



02.
Ein huchelgeisiau hirdymor ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru

Y rhain yw ein huchelgeisiau dros yr 20 mlynedd nesaf ar gyfer y ffordd rydym am i'n system drafnidiaeth yn y dyfodol fod o fudd i bobl a chymunedau, yr amgylchedd, yr economi a lleoedd, a'r Gymraeg a diwylliant, gan gyfrannu at bob un o'r nodau llesiant cenedlaethol. Er y bydd technoleg a'r byd yn newid dros y cyfnod hwnnw, bydd yr uchelgeisiau hirdymor hyn yn ein helpu i ganolbwyntio ar y darlun ehangach o ran yr hyn rydym yn ceisio ei gyflawni, pam y mae angen inni wneud hynny a sut y byddwn yn mynd ati.

Gallwch weld mwy o fanylion am y ffordd y byddwn yn mynd ati i gyflawni'r uchelgeisiau hyn yn adrannau nesaf y strategaeth ac yn y mini-gynlluniau.

2.1 Yn dda i bobl a chymunedau

Mae trafnidiaeth yn fater cymdeithasol. Dro ar ôl tro, bydd pobl yn dweud wrthym am y ffordd y mae trafnidiaeth yn llywio eu bywydau. Mae trafnidiaeth yn hanfodol i gyflogaeth, addysg a ph'un a allwn ddefnyddio gwasanaethau fel iechyd neu addysg ai peidio. Mae'n effeithio ar ein llesiant cymdeithasol a chymunedol. Gall diffyg mynediad at drafnidiaeth wneud i bobl deimlo'n ynysig iawn ac mae'n cael effaith sylweddol ar dlodi ac anfanteision eraill. Mae trafnidiaeth hefyd yn fater iechyd pwysig. Nid yw Cymru yn cyrraedd ein targedau ar gyfer gweithgarwch corfforol, ac mae hynny yn ei dro yn effeithio ar ordewdra ac iechyd hirdymor – gallai cerdded a beicio chwarae rhan hanfodol wrth helpu i fynd i'r afael â hyn.

Er mwyn mynd i'r afael â materion ehangach fel cydraddoldeb neu iechyd, mae angen inni oresgyn rhai o'r rhwystrau sy'n atal pobl rhag defnyddio trafnidiaeth. Mae llawer o bobl yn teimlo'n anghyfforddus yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, neu'n teimlo na allant ei defnyddio. Mae gan bron chwarter y boblogaeth anabledd neu anghenion trafnidiaeth arbennig. Ac un o'r ffactorau sy'n atal pobl rhag cerdded, beicio neu ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yw hyder. Ni fyddwn yn teithio os na fyddwn yn teimlo'n ddiogel, boed hynny fel cerddwr, beiciwr, teithiwr neu yrrwr ar y rhwydwaith ffyrdd, ar drafnidiaeth gyhoeddus neu gymunedol, neu mewn tacsis.

Ein huchelgais hirdymor yw system drafnidiaeth sy'n cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

S1: Mae llai o rwystrau corfforol, economaidd, cymdeithasol ac agweddol sy'n atal pobl rhag cerdded, beicio neu ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- parhau i gefnogi tocynnau teithio consesiynol a rhatach i'r bobl y mae angen hynny arnynt fwyaf
- sicrhau y caiff gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth eu dylunio a'u darparu mewn ffordd sy'n galluogi mwy o bobl, ac amrywiaeth ehangach o bobl, i'w defnyddio
- galluogi pawb i deimlo'n hyderus ynglŷn â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus drwy weithio gyda darparwyr trafnidiaeth i sicrhau bod eu staff yn cael yr hyfforddiant a'r sgiliau i greu amgylchedd trafnidiaeth cefnogol, cynhwysol a hygyrch
- mynd i'r afael â chynhwysiant digidol, gan gofio bod llawer o bobl nad oes ganddynt fynediad at dechnoleg symudol na'r rhyngrwyd ac, felly, fod angen darparu gwybodaeth ar ffurfiau amgen
- gwrando ar safbwyntiau'r bobl hynny sy'n meddu ar y ddealltwriaeth a'r profiad gorau o heriau o ran trafnidiaeth, ac ymateb i'r safbwyntiau hynny.

S2: Mae mwy o bobl yn cerdded ac yn beicio, gan gyfrannu at ffordd iachach o fyw.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- cefnogi mentrau teithio llesol megis seilwaith newydd, lonydd beicio penodedig a llwybrau troed lletach
- integreiddio teithio llesol â mathau eraill o drafnidiaeth gan gynnwys gwella ffyrdd, gwasanaethau bysiau a threnau
- darparu ar gyfer teithio llesol mewn datblygiadau a gwasanaethau newydd, gan gynnwys iechyd ac addysg
- creu rhaglenni addysgol a rhaglenni eraill sy'n annog pobl i newid eu hymddygiad ac sy'n rhoi mwy o hyder iddynt i gerdded a beicio
- dylunio seilwaith newydd mewn ffordd gynhwysol sy'n parchu anghenion pobl â symudedd cyfyngedig neu namau gan gynnwys pobl anabl a phobl hŷn.

S3: Mae pawb yn teimlo'n ddiogel ac yn teimlo eu bod yn cael croeso wrth iddynt ddefnyddio eu dewis ddull teithio.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- mynd i'r afael â phroblemau diogelwch yn y gweithrediadau trafnidiaeth rydym ni a Trafnidiaeth Cymru yn uniongyrchol gyfrifol amdanynt
- annog diwylliant cryf o ymwybyddiaeth o ddiogelwch a chyfrifoldeb ymhlith darparwyr trafnidiaeth masnachol a darparwyr trafnidiaeth y trydydd sector
- integreiddio pryderon diogelwch ym mhob agwedd ar gynllunio trafnidiaeth a pholisïau trafnidiaeth, gan gynnwys dylunio seilwaith a llwybrau trafnidiaeth newydd
- rhoi mesurau penodol ar waith, megis terfynau cyflymder a chyfyngiadau ar barcio ar y palmant, sy'n cyfrannu at ddiogelwch.

2.2 Yn dda i'r amgylchedd

Ni fyddwn yn gallu cyflawni ein dyletswyddau statudol o ran newid yn yr hinsawdd heb inni newid y ffordd rydym yn teithio yn radical. Mae trafnidiaeth yn allyrru llawer o nwyon tŷ gwydr ac yn cyfrannu'n sylweddol at broblemau o ran ansawdd aer a sŵn yng Nghymru. Mae traul teiars cerbydau hefyd yn cyfrannu at ansawdd aer gwael.

Fel y mae 'Cymru Carbon Isel' yn ei nodi, trafnidiaeth yw'r sector sy'n allyrru'r mwyaf o garbon ond dau yng Nghymru, gan gyfrif am 17% o allyriadau Cymru yn 2018 . Ac – hyd at y pandemig o leiaf – nid yw'r allyriadau hynny wedi lleihau'n sylweddol yn gyffredinol ers 1990. Mae'r ddogfen yn pennu uchelgais i roi Cymru ar flaen y gad o ran symud tuag at deithio llesol a system trafnidiaeth gyhoeddus carbon isel sy'n hygyrch i bawb ac sy'n cyfrannu at gymunedau cynaliadwy, gwerth chweil.

Ein huchelgais hirdymor yw sicrhau system drafnidiaeth sy'n ymateb i'r argyfwng hinsawdd ac yn diogelu adnoddau ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol gan gyfrannu at Gymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang a Chymru fwy cydnerth oherwydd:

A1: Ceir lleihad sylweddol mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr, ansawdd aer gwell a llai o sŵn amgylcheddol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth yng Nghymru.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- pennu blaenoriaethau pum mlynedd penodol er mwyn mynd i'r afael ag allyriadau, ansawdd aer a sŵn, gan gynnwys lleihau'r angen i deithio, blaenoriaethu teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, hwyluso cerbydau allyriadau isel iawn, rheoli cyflymder ac ystyried mentrau i ddefnyddio technoleg lanach mewn injans (gweler isod)
- mynd i'r afael â datgarboneiddio ym mhob dull teithio a sector trafnidiaeth (gweler isod)
- datblygu llwybr datgarboneiddio – map ac amserlen glir ar gyfer cyflawni hyn, gan ddefnyddio ein holl ysgogiadau polisi, gan gynnwys yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy, ein dulliau ariannu, gweithio mewn partneriaeth, diwygiadau rheoliadol a diwygiadau polisi, a gweithio rhwng dulliau teithio a sectorau.

A2: Byddwn wedi gwella systemau rheoli tir cynaliadwy, diogelu a gwella bioamrywiaeth a chefnogi ecosystemau mwy cadarn mewn gweithrediadau trafnidiaeth, seilwaith trafnidiaeth ac ar draws yr ystad drafnidiaeth.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

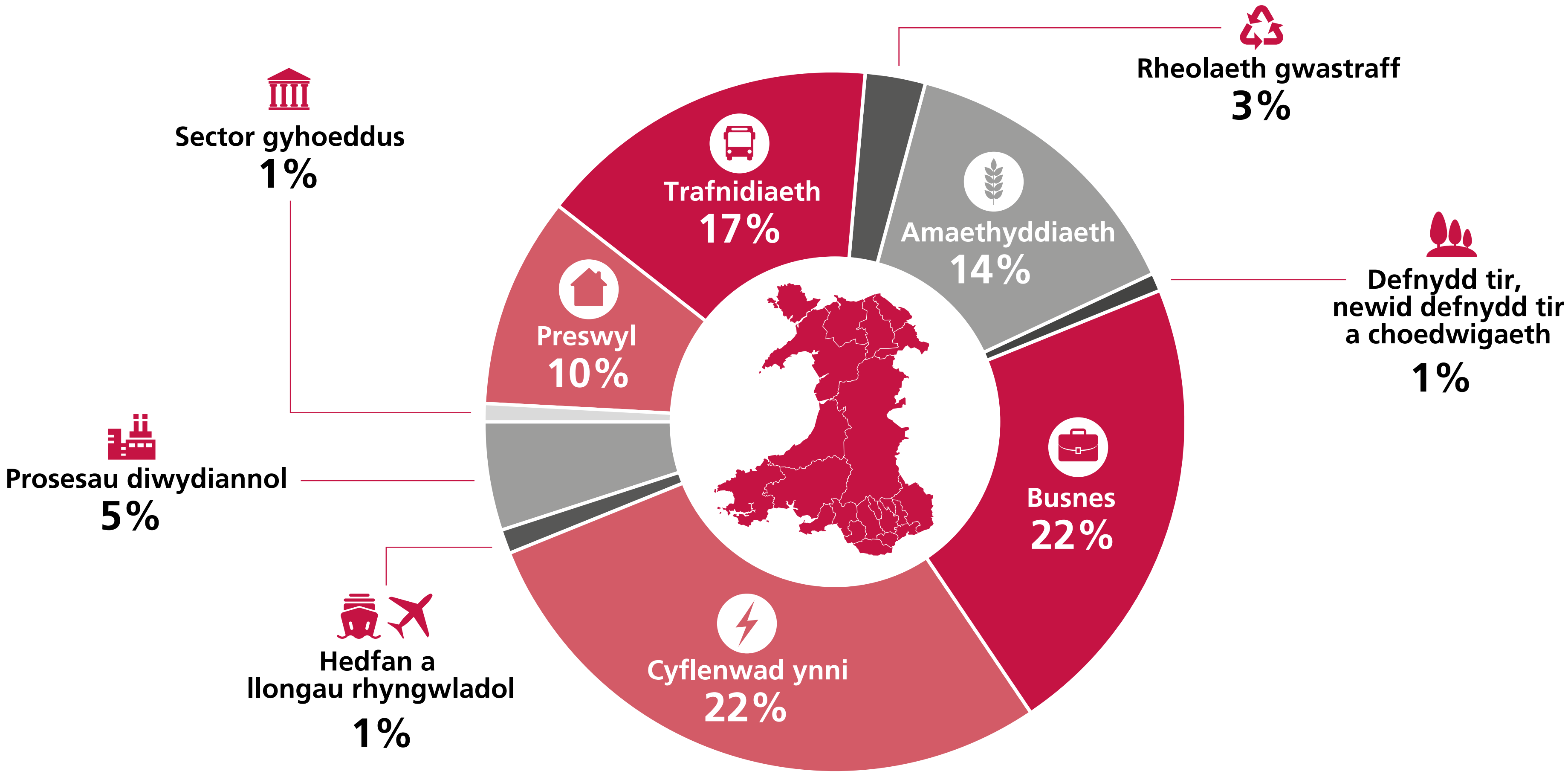
- ystyried y materion hyn wrth reoli'r ystad drafnidiaeth rydym ni a Trafnidiaeth Cymru yn uniongyrchol gyfrifol amdani, gan gynnwys yr ystad feddal sy'n gysylltiedig â'r rhwydwaith ffyrdd strategol
- annog gweithredwyr trafnidiaeth masnachol a gweithredwyr trafnidiaeth y trydydd sector i gadw'r ystyriaethau hyn mewn cof wrth lunio eu strategaethau rheoli asedau
- sicrhau bod ymyriadau trafnidiaeth newydd, fel uwchraddio seilwaith, yn diogelu ac yn cyfoethogi bioamrywiaeth, yn cefnogi ecosystemau mwy gwydn ac yn diogelu'r amgylchedd hanesyddol.

A3: Mae llai o wastraff sy'n gysylltiedig â seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- defnyddio'r seilwaith presennol yn well a, thrwy hynny, osgoi'r angen am seilwaith newydd
- lleihau'r defnydd o ddŵr a mwynau sy'n gysylltiedig â gweithredu, cynnal a chadw ac uwchraddio seilwaith trafnidiaeth.

Allyriadau yng Nghymru



2.3 Yn dda i'r economi a lleoedd yng Nghymru

Gall trafnidiaeth gefnogi'r economi a lleoedd drwy gyflawni buddiannau cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol ehangach. Er enghraifft, mae lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yn un o flaenoriaethau'r Cynllun Gweithredu Economaidd presennol.

Gall trafnidiaeth hefyd gefnogi economi Cymru drwy ymateb i'r heriau strategol sy'n effeithio ar allu pobl i achub ar gyfleoedd gwaith, hamdden ac addysg; drwy ddiwallu anghenion sectorau economaidd allweddol, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig lle mae bron traean o'r bobl yng Nghymru yn byw, a thrwy arloesi ac addasu a fydd yn helpu pawb i wneud dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy, a thrwy sector trafnidiaeth a logisteg iach yng Nghymru. Mae trafnidiaeth yn chwarae rôl allweddol mewn lleoedd llawn addewid – yn enwedig yng Nghymru wledig drwy sicrhau y gall pobl gael gafael ar y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt a bod cysylltiadau rhwng diffyg trafnidiaeth ac ardaloedd difreintiedig. Mae hefyd yn cyfrannu'n uniongyrchol at ein heconomi ymwelwyr.

Ein huchelgais hirdymor yw system drafnidiaeth sy'n cyfrannu at Gymru fwy llewyrchus a Chymru o gymunedau cysylltiedig oherwydd:

Ll1: Gall mwy o bobl achub ar gyfleoedd gwaith, hamdden ac addysg, a chael y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- gwneud trafnidiaeth yn fwy fforddiadwy drwy gefnogi tocynnau teithio consesiynol ar drafnidiaeth gyhoeddus i'r bobl y mae angen hynny arnynt fwyaf
- cydnabod yr heriau gwledig penodol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth yng Nghymru a rhoi pwys dyledus iddynt mewn gwaith cynllunio busnes a dadansoddi cost a budd
- datblygu dull newydd o ymdrin â chynllunio trafnidiaeth rhanbarthol sy'n dwyn ein huchelgeisiau economaidd ynghyd â'n cynllunio defnydd tir strategol ar gyfer pob un o ranbarthau Cymru
- gweithio gyda Llywodraeth y DU i ddylanwadu ar waith cynllunio trafnidiaeth a phenderfyniadau sy'n effeithio ar Gymru.

Ll2: Mae cadwyn gyflenwi fwy cynaliadwy yng Nghymru.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- hwyluso opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy ar gyfer cludo nwyddau a chargo
- annog mwy o gludo nwyddau ar y rheilffyrdd
- cynllunio ar gyfer dyfodol y gadwyn gyflenwi yng Nghymru drwy ganolfannau logisteg ac atebion trafnidiaeth a rennir.

Ll3: Datblygiadau arloesol ym meysydd technoleg, digidol a gweithredol sy'n helpu pobl a busnesau i ddewis opsiynau trafnidiaeth mwy cynaliadwy.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- cefnogi datblygiadau arloesol technolegol sy'n lleihau allyriadau carbon megis trydaneiddio a thanwyddau amgen, ac ystyried potensial dulliau teithio micro-symudedd
- cefnogi datblygiadau arloesol sy'n ein helpu i gydgysylltu gwasanaethau, sy'n helpu defnyddwyr i gynllunio siwrneiau yn well ac sy'n helpu gweithredwyr i reoli eu fflydoedd a'u seilwaith
- cefnogi datblygiadau arloesol ym maes gweithrediadau sy'n cefnogi dulliau gweithredu newydd sbon ar gyfer trafnidiaeth, megis dileu'r angen i fod yn berchen ar gar. Bydd hyn yn cynnwys mwy o drafnidiaeth seiliedig ar alw, rhannu ceir, y syniad o 'symudedd fel gwasanaeth' a rhannu cyfleoedd ar gyfer cludo nwyddau a dulliau teithio eraill.

2.4 Yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg

Mae pobl o bedwar ban byd yn cael eu cyflwyno i'r Gymraeg a diwylliant Cymru pan fyddant yn ymweld â Chymru, ac mae ein trafnidiaeth yn hanfodol i lwyddiant cannoedd o ddigwyddiadau chwaraeon a diwylliannol ledled Cymru, o wyliau gwledig lleol i gemau rhyngwladol.

Fel rhan o amgylchedd hanesyddol ehangach Cymru, mae ein treftadaeth drafnidiaeth gyfoethog yn cynnwys pontydd, gorsafoedd, camlesi a seilwaith rheilffyrdd a ffyrdd. Mae Traphont Ddŵr Pontcysyllte yn Safle Treftadaeth y Byd, ac mae Tirweddau Llechi Gogledd Cymru, gan gynnwys y seilwaith trafnidiaeth, ar Restr Betrus y DU o Ddarpar Safleoedd i'w Henwebu'n Safleoedd Treftadaeth y Byd. Hefyd, mae i'n treftadaeth drafnidiaeth werth ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol. Mae diwylliant, treftadaeth a'r Gymraeg hefyd yn rhan allweddol o'n brand unedig ar gyfer hyrwyddo Cymru gartref a thramor, sef 'Brand Cymru'.

Ein huchelgais hirdymor yw system drafnidiaeth sy'n cyfrannu at Gymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu oherwydd:

D1: Rydym wedi helpu i greu amgylchedd lle y gall y Gymraeg ffynnu, yn unol â nodau 'Cymraeg 2050'.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- annog gweithredwyr masnachol a gweithredwyr y trydydd sector i wneud mwy o ddefnydd o'r Gymraeg ar wasanaethau ac yn y gweithlu, a chydymffurfio â safonau'r Gymraeg
- sicrhau na chaiff y Gymraeg ei thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg mewn gwybodaeth a gwasanaethau digidol ym maes trafnidiaeth
- sicrhau darpariaeth gyfartal o ran addysg Gymraeg.

D2: Gall mwy o bobl ddefnyddio opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy i gael mynediad at y celfyddydau, chwaraeon a threftadaeth naturiol a diwylliannol yng Nghymru, a'u mwynhau.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

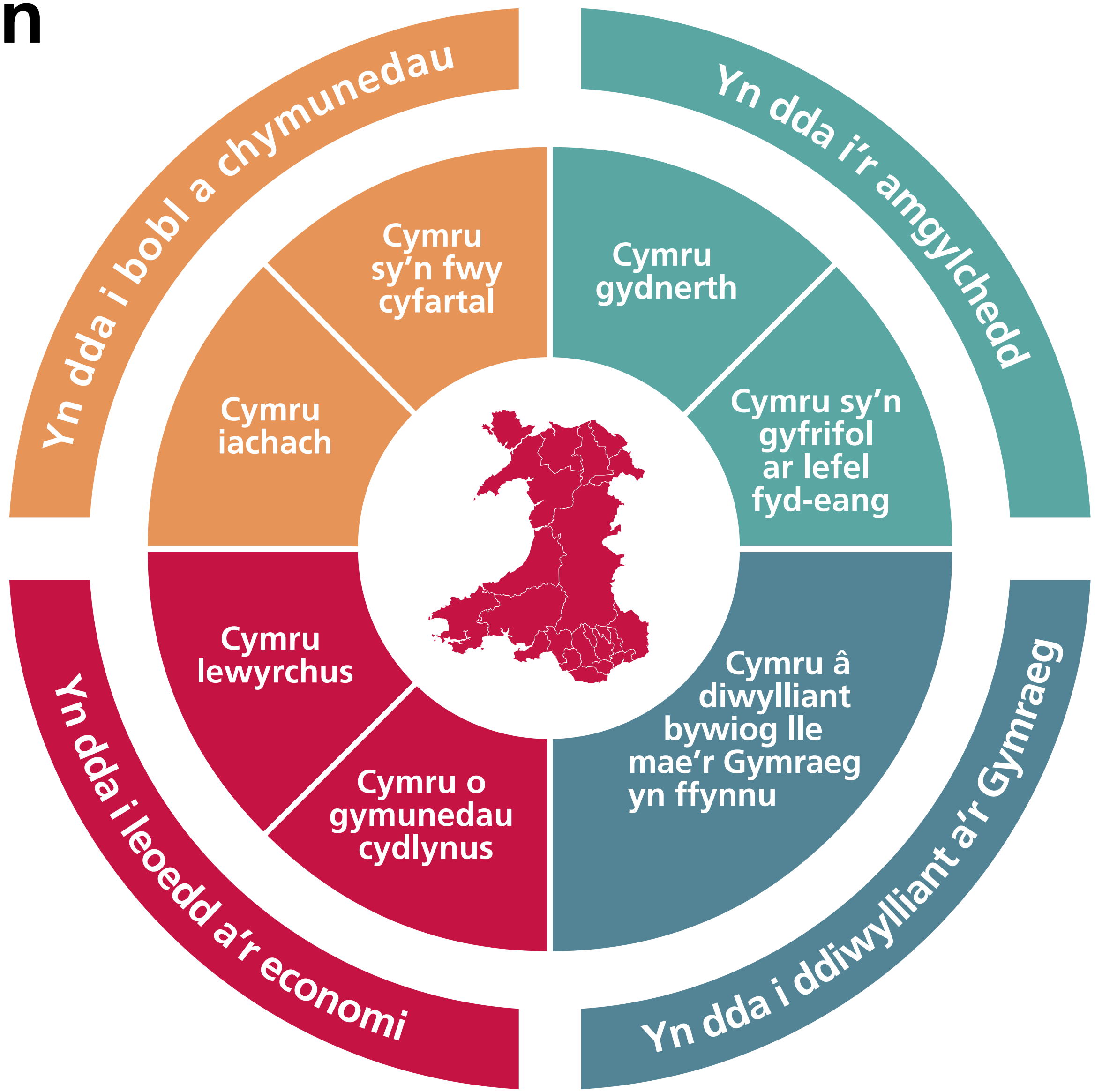
- integreiddio gwaith cynllunio trafnidiaeth yn well â gwaith cynllunio ar gyfer treftadaeth ddiwylliannol a naturiol, y celfyddydau a digwyddiadau mawr yng Nghymru.

D3: Caiff treftadaeth Cymru – gan gynnwys ein treftadaeth drafnidiaeth gyfoethog ac asedau eraill yr amgylchedd hanesyddol ar yr ystad drafnidiaeth – ei diogelu a'i chynnal mewn gwasanaethau a gweithrediadau trafnidiaeth, ac mewn ymyriadau trafnidiaeth newydd.

Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn gwneud y canlynol:

- gweithio gyda Cadw i integreiddio gwaith rheoli treftadaeth mewn gwaith rheoli asedau a gweithrediadau ar yr ystad drafnidiaeth ac ar gyfer gwasanaethau rydym ni, a Trafnidiaeth Cymru, yn uniongyrchol gyfrifol amdanynt
- annog gweithredwyr y trydydd sector a gweithredwyr masnachol i ddiogelu asedau treftadaeth yn eu gweithrediadau a'u gwaith o reoli'r ystad
- sicrhau y caiff asedau treftadaeth eu nodi, eu diogelu a'u cynnal wrth ddylunio ymyriadau trafnidiaeth newydd gan gynnwys gwelliannau i ffyrdd, rheilffyrdd a seilwaith eraill ac fel rhan o waith cynllunio a gwneud penderfyniadau Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru.
- gweithio gyda Croeso Cymru i hyrwyddo atyniadau treftadaeth drafnidiaeth yng Nghymru, gan gynnwys rheilffyrdd hanesyddol, camlesi a mentrau eraill sy'n helpu i gynnal asedau treftadaeth.

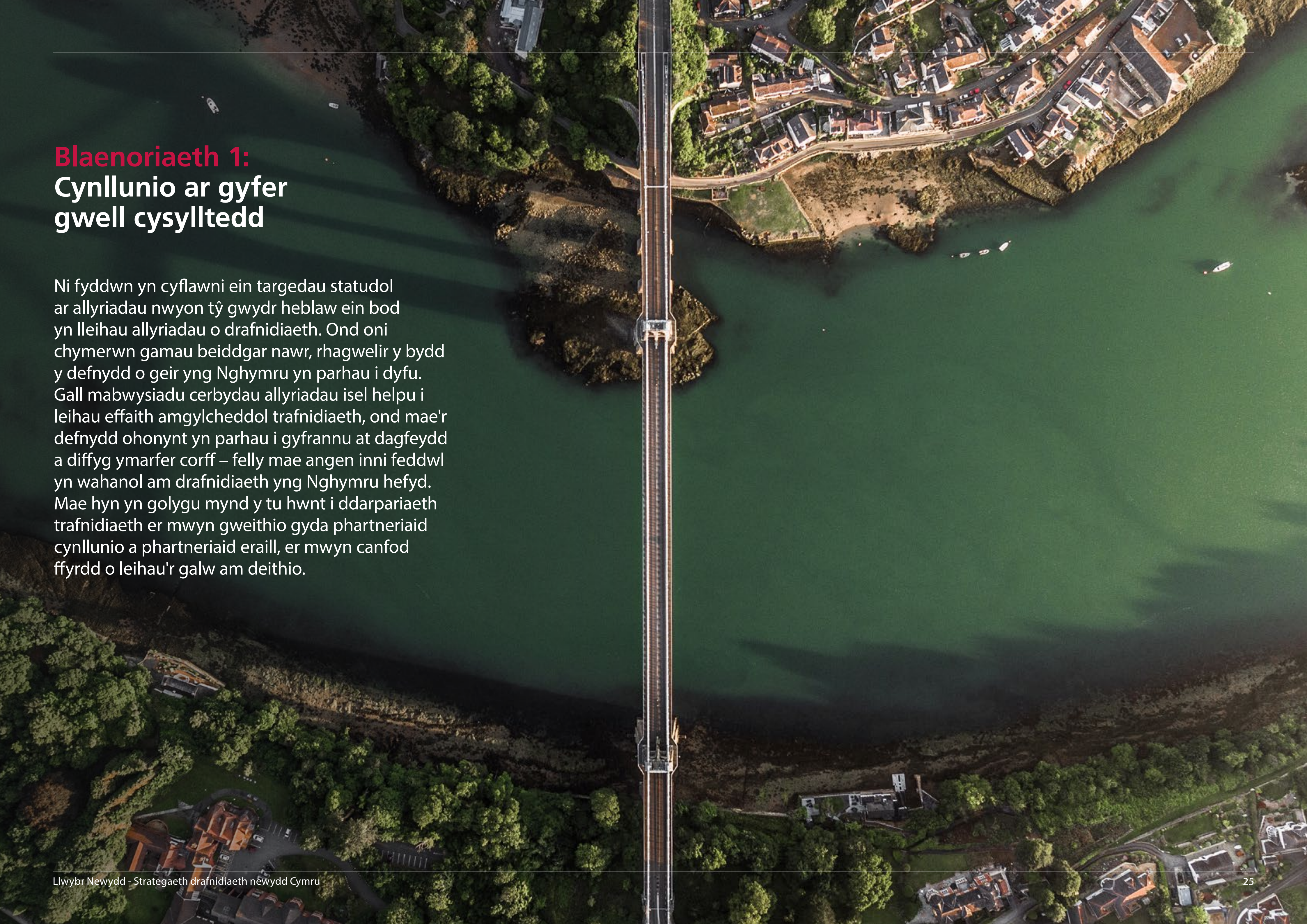
Ein amcanion a'r saith Nod-llesiant



03. Ein blaenoriaethau pum mlynedd

Er mwyn cyflawni ein huchelgeisiau 20 mlynedd hirdymor, rydym wedi datblygu set gychwynnol o flaenoriaethau 5 mlynedd, sy'n anelu at fynd i'r afael â'r materion mwyaf taer.

Caiff y blaenoriaethau hyn eu hadolygu a'u diweddaru'n rheolaidd wrth i amgylchiadau newid – heb golli golwg ar yr uchelgeisiau hirdymor hynny.



Blaenoriaeth 1:
Cynllunio ar gyfer gwell cysylltedd

Ni fyddwn yn cyflawni ein targedau statudol ar allyriadau nwyon tŷ gwydr heblaw ein bod yn lleihau allyriadau o drafnidiaeth. Ond oni chymerwn gamau beiddgar nawr, rhagwelir y bydd y defnydd o geir yng Nghymru yn parhau i dyfu. Gall mabwysiadu cerbydau allyriadau isel helpu i leihau effaith amgylcheddol trafnidiaeth, ond mae'r defnydd ohonynt yn parhau i gyfrannu at dagfeydd a diffyg ymarfer corff – felly mae angen inni feddwl yn wahanol am drafnidiaeth yng Nghymru hefyd. Mae hyn yn golygu mynd y tu hwnt i ddarpariaeth trafnidiaeth er mwyn gweithio gyda phartneriaid cynllunio a phartneriaid eraill, er mwyn canfod ffyrdd o leihau'r galw am deithio.

Ein blaenoriaeth gyntaf yw lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr drwy flaengynllunio ar gyfer gwell cysylltedd ffisegol a digidol, mwy o wasanaethau lleol, mwy o weithio gartref ac o bell, a mwy o deithio llesol fel bod angen i lai o bobl ddefnyddio eu ceir bob dydd.

Byddwn yn rheoli'r galw drwy leoli cyfleoedd gwaith newydd, swyddi, tai a datblygiadau eraill yn agos i'r mannau hynny lle mae pobl yn byw a gwneud y defnydd gorau o lwybrau trafnidiaeth presennol – gan gydnabod nad oes gan rai pobl – yn enwedig mewn ardaloedd gwledig – ddewis amgen o bosibl.

Mae Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040 yn nodi ein dull gweithredu hirdymor ar gyfer trafnidiaeth mewn perthynas â chynllunio defnydd tir. Fel rhan o'r broses o'i roi ar waith, byddwn yn cydweithio â meysydd cynllunio, iechyd ac addysg er mwyn gwneud y canlynol:

- hwyluso trefniadau gweithio gartref i gynifer o weithwyr â phosibl drwy fentrau fel 'cymdogaethau 20 munud', Trawsnewid Trefi a rhoi dull gweithredu 'Rhoi Canol Trefi yn Gyntaf', a amlinellir yn Cymru'r Dyfodol, ar waith
- lleoli cyfleoedd gwaith, gwasanaethau a chyfleusterau hamdden yn agos at y mannau lle mae pobl yn byw ac at lwybrau trafnidiaeth gyhoeddus presennol
- sicrhau bod datblygiadau newydd yn y sector cyhoeddus, megis gwasanaethau addysg ac iechyd, yn cael eu lleoli yn agos at y mannau lle mae pobl yn byw, a darparu ar gyfer trafnidiaeth sy'n diwallu anghenion defnyddwyr gwasanaethau, gan gynnwys trafnidiaeth gymunedol
- gwneud yn siŵr bod opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy ar gael o'r cychwyn cyntaf ym mhob datblygiad newydd, gan gynnwys cerdded, beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a seilwaith gwefru cerbydau trydan
- cynllunio at ddyfodol cadwyn gyflenwi Cymru drwy neilltuo tir ar gyfer canolfannau trafnidiaeth yn y dyfodol (e.e. o amgylch gorsafoedd) a chynllunio ar gyfer canolfannau logisteg ac atebion a rennir
- manteisio i'r eithaf ar seilwaith trafnidiaeth presennol, megis porthladdoedd a gorsafoedd trenau, fel safleoedd twf a buddsoddi
- gwella mynediad i fand eang cyflym a dibynadwy naill ai gartref neu i fusnesau, er mwyn hwyluso gweithio gartref a lleihau'r angen i deithio.

Hierarchaeth Teithio Cynaliadwy

Blaenoriaeth 2: Gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus

Mae teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus yn well i'r amgylchedd oherwydd gall olygu llai o allyriadau carbon y pen na cheir; mae o fudd i'r economi drwy leihau tagfeydd mewn ardaloedd trefol ac mae o fudd i leoedd; mae'n well i'n hiechyd oherwydd mae teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus fel arfer yn golygu mwy o ymarfer corff na theithio mewn car yn unig.

Ac mae'n well i'r gymuned oherwydd, os bydd pob un ohonom yn gwneud mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, byddwn yn helpu i gynnal gwasanaethau i'r rhai nad oes ganddynt opsiwn arall. Fodd bynnag, heblaw am y twf yn y defnydd o drenau, mae'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru wedi parhau'n gymharol sefydlog, ac mae COVID-19 wedi gwneud gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn llai deniadol i lawer o bobl.

Rydym am gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru drwy ddarparu gwasanaethau y mae pawb yn gallu eu defnyddio, yn dymuno eu defnyddio ac yn eu defnyddio.

Cefnogaeth barhaus a chynyddol i ddarparu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yw man cychwyn y strategaeth hon. Mae'r rhan fwyaf o'n gwariant trafnidiaeth refeniw yn mynd ar gefnogi gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus craidd yng Nghymru – cefnogi gwasanaethau bysiau a thocynnau teithio consesiynol a'n gwasanaethau rheilffyrdd ar Fasnachfraint Cymru a'r Gororau, a Llinellau Craidd y Cymoedd

Byddwn yn gwneud y canlynol:

- **parhau i gefnogi gwasanaethau bysiau a threnau cymdeithasol angenrheidiol yng Nghymru**

  na all y sector preifat eu darparu ar sail fasnachol a lle bo methiant yn y farchnad. Bydd y gefnogaeth honno'n cynnwys cymorth ariannol; llywodraethu a goruchwylio darparwyr gwasanaethau; cefnogi gwaith polisi a darparu cymorth eirioli, a deddfwriaeth newydd lle y bo angen

- **buddsoddi mewn gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus mwy deniadol (dibynadwy, glân, carbon isel a rheolaidd).**

  Er mwyn cynyddu'r defnydd a wneir o drafnidiaeth gyhoeddus, mae angen inni barhau i fuddsoddi mewn gwaith i wella gwasanaethau, yn enwedig gwasanaethau bysiau sy'n chwarae rôl hanfodol ym mywydau pobl ledled Cymru. Mae angen inni wella dibynadwyedd, diogelwch, glendid ac amlder, yn ogystal â sicrhau bod pawb yn teimlo eu bod yn cael croeso, gan gyrraedd safonau uwch ledled Cymru

- **darparu gwasanaethau mwy arloesol a hyblyg sy'n ymateb i'r galw**

  gan weithio'n agos gydag awdurdodau lleol, darparwyr masnachol a darparwyr yn y trydydd sector a defnyddwyr er mwyn dylunio gwasanaethau sy'n diwallu anghenion pob dydd pobl yn well

- **sicrhau y gall gwasanaethau bysiau a threnau addasu'n effeithiol i argyfyngau annisgwyl (e.e. pandemigau, llifogydd) a digwyddiadau mawr wedi'u cynllunio**

  Mae COVID-19 wedi dangos pa mor gyflym y gall digwyddiadau allanol newid ein bywydau, a pha mor bwysig yw'r gallu i ymateb yn gyflym ac yn bendant i'r digwyddiadau hynny. Bydd angen inni barhau i addasu ein gwasanaethau trafnidiaeth er mwyn ymateb i effaith digwyddiadau allanol arwyddocaol

- **gwella prosesau cynllunio siwrneiau er mwyn ei gwneud hi'n haws newid rhwng gwahanol ddulliau teithio**

  gan gynnwys trafnidiaeth gyhoeddus, teithio llesol, tacsis ac opsiynau fel trafnidiaeth gymunedol, fel y gall pobl deimlo'n fwy hyderus ynglŷn â gadael y car gartref

- **sicrhau bod gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus wedi'u llywio gan adborth defnyddwyr**

  Gwasanaethau i bobl yw gwasanaethau trafnidiaeth. Mae angen inni geisio barn defnyddwyr trafnidiaeth ac, yn wir, bobl yng Nghymru, ei deall, ei nodi, ymateb iddi a myfyrio arni. Mae angen inni ddefnyddio'r adborth hwnnw ym mhopeth a wnawn, o ddatblygu polisïau i weithredu gwasanaethau.

Blaenoriaeth 3:
Seilwaith trafnidiaeth ddiogel a hygyrch a gaiff ei reoli a’i gynnal a'i gadw'n dda

Seilwaith trafnidiaeth yw'r holl bethau sy'n galluogi gwasanaethau trafnidiaeth i weithredu – strydoedd a ffyrdd, rheilffyrdd a rhwydweithiau teithio llesol fel llwybrau beicio a llwybrau troed, yn ogystal â strwythurau cysylltiedig fel gorsafoedd, pontydd, argloddiau, meysydd parcio, arwyddion, signalau, safleoedd bysiau a chyfnewidfeydd trafnidiaeth. Mae hefyd yn cynnwys yr ystad feddal – tir a mannau gwyrdd sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Mae porthladdoedd, meysydd awyr a chyfleusterau cludo llwythi a logisteg hefyd yn bwysig.

Mae gwasanaethau trafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy yn dibynnu ar seilwaith trafnidiaeth wedi ei reoli diogel, hygyrch a gaiff ei gynnal a'i gadw'n dda. Mae cryn dipyn o'n seilwaith trafnidiaeth dros 50 oed, ceir ôl-groniad sylweddol o waith cynnal a chadw, mae llawer o gyfleusterau hŷn mewn lleoedd anodd eu cyrraedd, ac mae'r newid yn yr hinsawdd yn cael effaith ar seilwaith. Hefyd, mae angen uwchraddio ein seilwaith trafnidiaeth er mwyn cefnogi trafnidiaeth gynaliadwy, er enghraifft drwy gyflwyno cyfleusterau gwefru cerbydau trydan neu ddarparu ar gyfer teithio llesol.

Seilwaith trafnidiaeth hygyrch, diogel, wedi ei gynnal a'i gadw sydd hefyd yn diogelu dyfodol er mwyn cefnogi dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy gan gynnwys cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a thrydaneiddio.

Byddwn yn gwneud y canlynol:

- **parhau i gyflawni ein cyfrifoldebau statudol fel yr Awdurdod Priffyrdd am gynnal a chadw a gweithredu'r rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd (y rhwydwaith ffyrdd strategol) yng Nghymru.**

  Mae cynnal a chadw a gweithredu ein rhwydweithiau ffyrdd yn cyflawni buddiannau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ehangach, gan gynnwys trechu tagfeydd, gwella diogelwch ar y ffyrdd a chefnogi teithio llesol.

- **gweithio gyda phartneriaid gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol, gweithredwyr yn y trydydd sector a gweithredwyr masnachol, i wella'r ffordd y caiff seilwaith trafnidiaeth arall yng Nghymru ei gynnal a'i gadw a'i reoli.**

  Llawer o sefydliadau gwahanol, gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol, gweithredwyr yn y trydydd sector a gweithredwyr masnachol sy'n gyfrifol am fathau eraill o seilwaith trafnidiaeth, gan gynnwys ffyrdd, strydoedd a llwybrau beicio heb eu mabwysiadu, hedfanaeth, porthladdoedd a harbyrau.

- **sicrhau bod seilwaith trafnidiaeth yn addas at y dyfodol i wneud darpariaeth teithio llesol diogel a deniadol, trechu tagfeydd, gwella hygyrchedd, croesawu arloesedd ac ymateb i'r newid yn yr hinsawdd**

  Yn ogystal â chynnal a chadw a rheoli ein seilwaith presennol, mae angen inni sicrhau ei fod yn bodloni gofynion y dyfodol – megis cynyddu'r defnydd o deithio llesol, gwella hygyrchedd a mabwysiadu datblygiadau arloesol (gweler isod). Mae hefyd angen inni gynllunio ar gyfer effaith y newid yn yr hinsawdd a digwyddiadau tywydd eithafol ar seilwaith ac ymateb iddi, er enghraifft llifogydd a all gael effeithiau dinistriol ar gymunedau.

- **cefnogi cyfleusterau gwefru cerbydau trydan**

  Fel rhan o'n Llwybr Datgarboneiddio, byddwn yn datblygu Cynllun Gwefru Cerbydau Trydan sydd â'r nod o wella cyfleusterau gwefru ledled Cymru.

- **gweithio gyda Llywodraeth y DU**

  Rydym angen datblygu ateb trafnidiaeth gyhoeddus cwbl integredig i dagfeydd ar yr M4 fel dewis amgen hirdymor mwy cynaliadwy yn lle'r defnydd o geir preifat yn y de-ddwyrain.

- **gwella'r defnydd o ddata wrth reoli seilwaith**

  Mae data yn gynyddol bwysig i bob agwedd o drafnidiaeth - o gynorthwyo defnyddwyr i wella gwasanaethau ac i gynnal a rheoli seilwaith. Ond rydym angen y seilwaith hefyd i gefnogi hynny. Byddwn yn parhau i fuddsoddi yn y dechnoleg i gefnogi datrysiadau data ac chynnal seilwaith a rheoli gwasanaethau trafnidiaeth.

Blaenoriaeth 4: Gwneud trafnidiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol a fforddiadwy

Rydym am weld mwy o bobl yn cerdded ac yn beicio, yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, ac yn defnyddio cerbydau allyriadau isel iawn yn hytrach na cherbydau petrol neu diesel. Mae a wnelo Blaenoriaeth 2 a Blaenoriaeth 3 â buddsoddi mewn gwasanaethau a seilwaith er mwyn helpu i gyflawni hyn.

Ond nid yw buddsoddi mewn gwasanaethau a seilwaith yn ddigon. Mae angen i bobl gael yr hyder i ddewis teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, a'r cymhellion i wneud hynny – a allai hefyd olygu gwneud y dewis i ddefnyddio cerbydau allyriadau uchel a cheir preifat yn llai deniadol.

Byddwn yn gwneud dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol a fforddiadwy i fwy o bobl a busnesau – gan barchu'r ffaith y gall fod llawer o bobl, gan gynnwys pobl mewn ardaloedd gwledig neu bobl anabl, nad oes ganddynt opsiynau.

Byddwn yn gwneud y canlynol:

- **cefnogi cymhellion sy'n annog pobl i gerdded, beicio neu ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus**

  megis cynlluniau teithio i'r gwaith a thocynnau teithio consesiynol, yn ogystal â chynllun i annog pobl i ddefnyddio cerbydau glanach, er enghraifft cynlluniau sgrapio ar gyfer cerbydau hŷn.

- **gwneud y defnydd o geir yn fwy cyfartal**

  drwy archwilio anghymhellion i megis prisio ffyrdd gwahaniaethol, ardollau parcio yn y gwaith a mesurau eraill – gan ystyried yr angen i fynd i'r afael â materion cydraddoldeb a chydnabod na fydd yr hyn sy'n gweithio mewn dinasoedd yn briodol mewn ardaloedd gwledig efallai.

- **gwneud bysiau a threnau yn fwy dibynadwy a phrydlon**

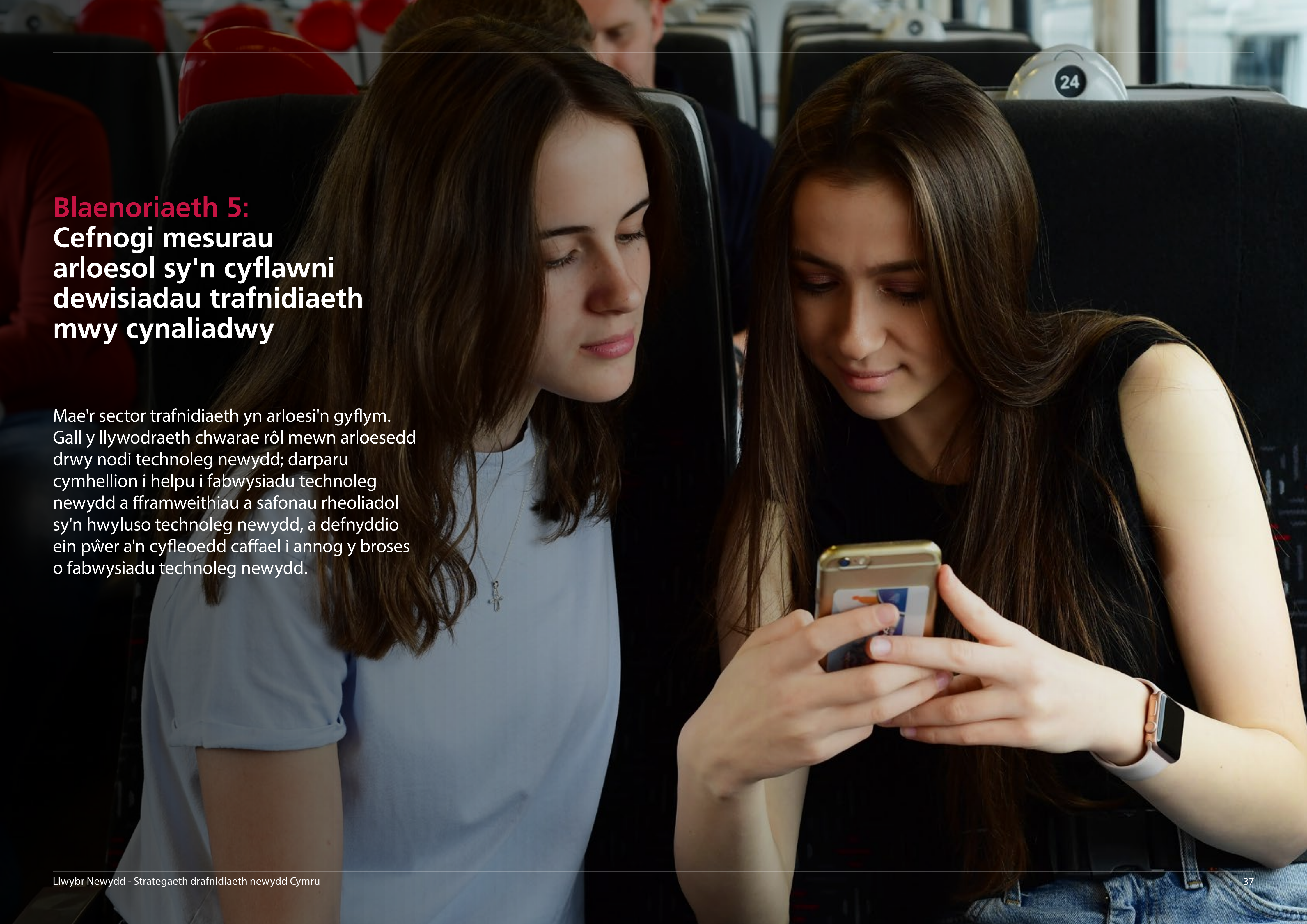
  mae angen i weithredwyr fod yn hyderus bod gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn rheolaidd, yn ddibynadwy ac yn brydlon. Byddwn yn parhau i weithio gyda gweithredwyr er mwyn gwneud gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn fwy dibynadwy a phrydlon, yn ogystal â mesurau eraill megis gwella profiadau cwsmeriaid.

- **rhoi gwybodaeth well i ddefnyddwyr**

  mae gwybodaeth dda am wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn chwarae rôl hanfodol o ran defnyddioldeb. Byddwn yn gweithio gyda gweithredwyr i wella data trafnidiaeth, fel ei bod yn hawdd i ddefnyddwyr gael gwybodaeth ddibynadwy a chyfredol ar-lein a thrwy ddulliau eraill.

- **trawsnewid profiadau o drafnidiaeth a'r ddelwedd o drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol**

  drwy weithio gyda grwpiau allweddol gan gynnwys pobl ifanc er mwyn deall eu profiadau o drafnidiaeth gyhoeddus yn well, a defnyddio'r ddealltwriaeth honno i wella'r profiadau hynny. Byddwn yn defnyddio addysg, ymgyrchoedd marchnata ac adnoddau eraill i annog mwy o bobl sydd â dewis i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol – am ei fod yn dda i'r amgylchedd ac i'r gymuned.



Blaenoriaeth 5:
Cefnogi mesurau arloesol sy'n cyflawni dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy

Mae'r sector trafnidiaeth yn arloesi'n gyflym. Gall y llywodraeth chwarae rôl mewn arloesedd drwy nodi technoleg newydd; darparu cymhellion i helpu i fabwysiadu technoleg newydd a fframweithiau a safonau rheoliadol sy'n hwyluso technoleg newydd, a defnyddio ein pŵer a'n cyfleoedd caffael i annog y broses o fabwysiadu technoleg newydd.

Byddwn yn cefnogi arloesedd digidol, technolegol a gweithredol sy'n helpu mwy o bobl a busnesau i fabwysiadu dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy.

Bydd y rhain yn cynnwys:

- **arloesedd digidol**

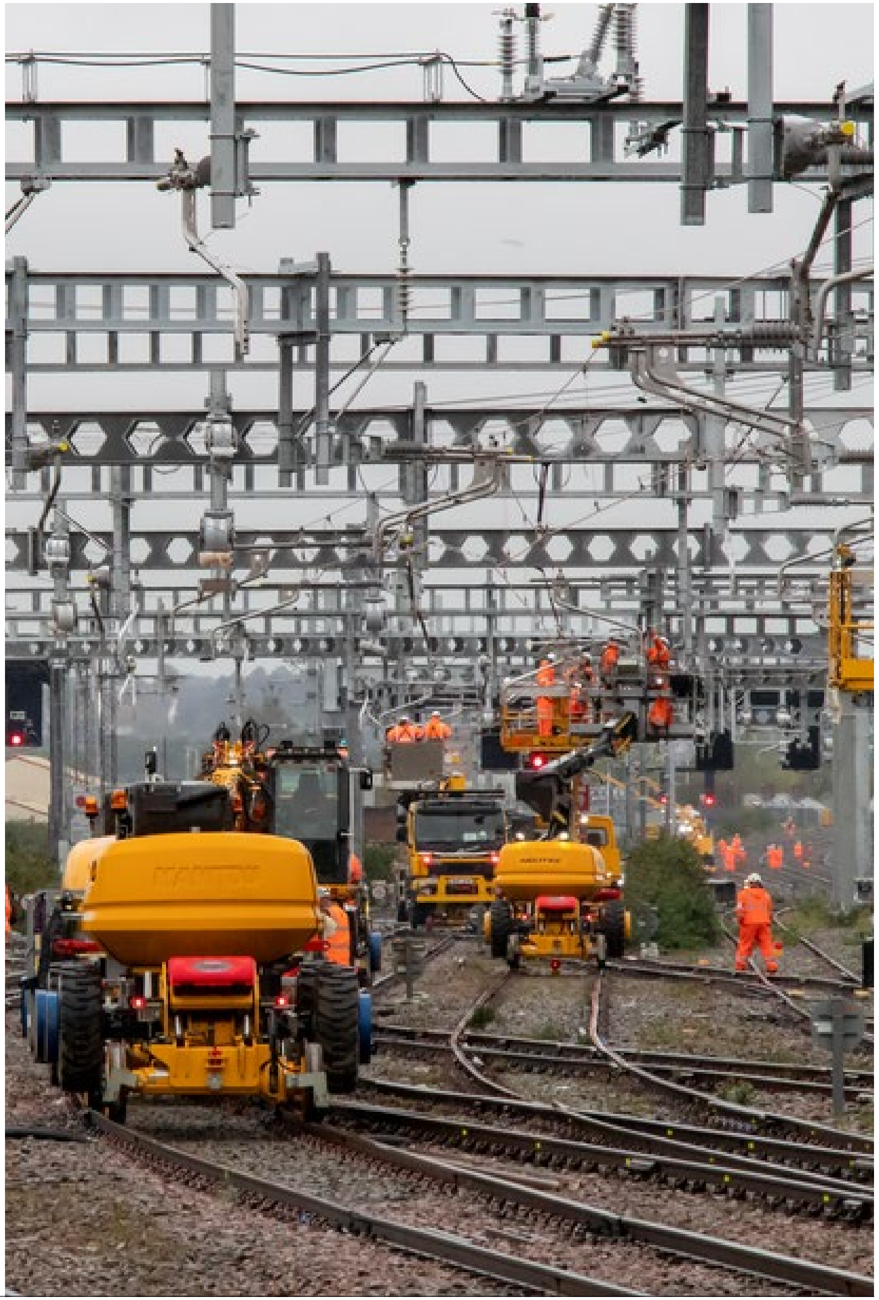
  yn y dyfodol, gallai seilwaith data fod yr un mor bwysig â seilwaith ffisegol mewn gwasanaethau trafnidiaeth. Bydd angen inni reoli a chynnal a chadw'r seilwaith hwnnw mewn ffordd sydd o'r budd pennaf i'r cyhoedd ond sydd hefyd yn diogelu hawliau unigolion a buddiannau masnachol, a hynny mewn ffordd sy'n mynd i'r afael â chynhwysiant digidol ar gyfer defnyddwyr nad oes ganddynt fynediad at dechnoleg symudol. Fel y nodwyd, byddwn yn defnyddio data i wella prosesau cynllunio a threfnu siwrneiau, datblygu systemau tocynnu integredig a gwella gwybodaeth amser real i deithwyr. Byddwn hefyd yn defnyddio data i wella'r cydlynu a'r cysylltedd rhwng gwasanaethau, rheoli a chadw a chynnal asedau yn well, a lleihau tagfeydd. Byddwn yn ystyried opsiynau ar gyfer storfa ddata agored ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru.

- **arloesi technolegol**

  bydd technoleg newydd yn allweddol wrth ddatgarboneiddio, felly byddwn yn parhau i gefnogi technoleg trafnidiaeth gynaliadwy gan gynnwys trydaneiddio, tanwyddau newydd megis hydrogen, technoleg sy'n hwyluso gweithrediadau cargo a hedfanaeth mwy cynaliadwy, ac arloesi ym maes deunyddiau sy'n gwella oes gwasanaeth, yn cyflymu gwaith adeiladu a chynnal a chadw ac yn lleihau effeithiau amgylcheddol.

- **arloesi gweithredol**

  byddwn yn gweithio gyda darparwyr i hwyluso arloesi gweithredol a all helpu i gyflawni ein huchelgeisiau amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol ehangach, gan gynnwys cyfleoedd ar gyfer rhannu ceir, rhannu beiciau, symudedd fel gwasanaeth, a'r syniad efallai na fyddwn yn berchen ar geir o gwbl, cyfleoedd rhannu yn y sectorau cargo, cludo llwythi a logisteg, ac arloesi ym maes trafnidiaeth gymunedol, cynlluniau peilot trafnidiaeth ymatebol integredig, a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw.



04.
Yr hyn y byddwn yn ei fesur

Mae Llwybr Newydd yn pennu pedwar uchelgais 20 mlynedd lefel uchel. Mae'r adran hon yn nodi y mesurau meintiol i'n helpu i gadw golwg ar ein cynnydd yn erbyn yr uchelgeisiau hynny.

Noder y byddwn hefyd yn monitro ac yn gwerthuso'r holl ymrwymiadau yn y strategaeth hon, gan gynnwys ein blaenoriaethau pum mlynedd a'n mini-gynlluniau. Mae rhan nesaf Llwybr Newydd (Adran 5) yn rhoi mwy o fanylion am y ffordd y byddwn yn gwneud hynny.

4.1 Mesurau meintiol

Mae angen cyfres o fesurau meintiol lefel uchel arnom er mwyn nodi ein cynnydd cyffredinol yn erbyn y pedair uchelgais yn y strategaeth hon.

Bydd angen i'r mesurau hynny gwmpasu pob dull teithio a hefyd ddefnyddio sawl ffynhonnell data. Bydd angen iddynt gael eu hategu gan amrywiaeth o fetrigau cefnogol sy'n rhoi darlun ehangach o bob mesur ac sy'n fodd i ddadansoddi ymhellach fesul dull teithio a ffactorau demograffig, economaidd-gymdeithasol a daearyddol, lle y bo modd. Bydd angen i'r mesurau fod yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn o ffynonellau data ac ymchwil presennol a newydd. Dylent wneud y defnydd gorau o wybodaeth a gesglir drwy fentrau eraill Llywodraeth Cymru, megis Arolwg Cenedlaethol Cymru, a dadansoddi setiau data cyhoeddedig megis llifau traffig ac amserlenni bysiau.

Rydym hefyd yn bwriadu sefydlu ffynonellau data newydd i lywio'r strategaeth hon.

Rydym yn ymwybodol iawn o'r ffaith y bydd angen inni gael data sylfaenol er mwyn mesur cynnydd. Felly, rydym yn bwriadu adrodd ar bob mesur cymaint â phosibl ar ôl blwyddyn gyntaf y strategaeth er mwyn inni allu cymharu blynyddoedd yn y dyfodol.

Un o'r heriau o ran olrhain cynnydd yw bod bylchau sylweddol yn y data sydd gennym neu y gallwn gael gafael arnynt. Mae amrywiaeth o arolygon sy'n darparu gwybodaeth eisoes – megis Arolwg Cenedlaethol Cymru, Arolwg Teithwyr Rheilffyrdd Cenedlaethol Transport Focus, data boddhad Cwsmeriaid Gwasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru a ffynonellau eraill. Fodd bynnag, nid yw'r ffynonellau data hyn yn cwmpasu bysiau, teithio llesol, trafnidiaeth gymunedol na dulliau teithio eraill yn gyson. Ac nid yw'r data bob amser yn cael eu dadansoddi mewn ffordd sy'n ein helpu i ddeall profiadau pobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig neu'r bobl o rannau gwahanol o Gymru.

Byddwn yn gweithio gyda'n partner cyflawni, Trafnidiaeth Cymru, i ddatblygu Arolwg Teithio Cenedlaethol er mwyn helpu i lenwi'r bylchau. Byddai hyn hefyd yn ein galluogi i ddeall profiadau pobl â nodweddion gwarchodedig gwahanol – gan gynnwys pobl anabl a grwpiau eraill – o deithio. Byddai hefyd yn ein galluogi i ddeall yr agweddau rhanbarthol gwahanol ar deithio yng Nghymru, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.

Mae Trafnidiaeth Cymru hefyd yn gweithio i wella'r sail dystiolaeth bresennol drwy ddatblygu modelau trafnidiaeth rhanbarthol a defnyddio data rhwydwaith symudol i ddeall tueddiadau trafnidiaeth yn well.

4.2 Yn dda i bobl a chymunedau

M1: Canran y defnyddwyr trafnidiaeth sy'n fodlon ar eu siwrnai

Byddwn yn defnyddio data o arolygon boddhad defnyddwyr presennol a'r Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd arfaethedig i fesur profiadau pobl o deithio, gan edrych ar ddulliau teithio gwahanol, a hefyd yn casglu data ar brofiadau grwpiau gwahanol â nodweddion gwarchodedig o deithio a'u lefelau boddhad.

M2: Canran y siwrneiau a wneir gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus

Rydym am gyflawni newid mewn dulliau teithio tuag at opsiynau trafnidiaeth mwy cynaliadwy, gan gynnwys mwy o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a – thrwy hynny – lai o bobl yn defnyddio ceir preifat. Byddwn yn mesur nifer y teithiau a wneir a'r cilometrau a gaiff eu teithio gan ddefnyddio dulliau teithio gwahanol, gan gynnwys bysiau, trenau, teithio llesol a cheir preifat, a byddwn yn ceisio pennu targedau mwy penodol ar gyfer milltiredd ceir, er enghraifft.

M3: Canran y siwrneiau a wneir gan ddefnyddio dulliau llesol

Rydym yn gobeithio gallu nodi cyfran y teithiau a wneir mewn ffyrdd llesol, a'r pellter cyfartalog a gaiff ei deithio fesul taith gerdded a beicio. Gwyddom nad yw bob amser yn ymarferol teithio pellter hwy mewn ffyrdd llesol, felly byddwn yn ceisio mesur cyfran y teithiau byr a wneir gan gerdded neu feicio.

M4: Canran y bobl sy'n teimlo'n ddiogel wrth deithio

Ein nod yw defnyddio'r data a gesglir fel rhan o'r Dangosyddion Llesiant Cenedlaethol i ddeall pa mor ddiogel y mae pobl yn teimlo wrth ddefnyddio mathau gwahanol o drafnidiaeth gyhoeddus, a hefyd wrth gerdded a beicio. Byddai hyn yn ategu'r data rydym eisoes yn eu casglu ar ddamweiniau, gwiriadau gorfodi cerbydau a chydymffurfiaeth â therfynau cyflymder.

4.3 Yn dda i'r amgylchedd

- **M5: Allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth**

  Bydd angen inni fesur allyriadau nwyon tŷ gwydr o ddulliau teithio gwahanol, yn ogystal â'r tunelli o garbon a gynhyrchir fesul cilometr person a gaiff ei deithio, yn ôl dull teithio. Byddwn yn defnyddio data o'r Rhestr Allyriadau Atmosfferig Genedlaethol a ffactorau trosi i olrhain hyn.

- **M6: Aelwydydd a ddaw i gysylltiad â llygryddion aer a/neu sŵn amgylcheddol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth**

  Mae hefyd angen inni ddeall yr effeithiau ar ansawdd aer a sŵn amgylcheddol y gellir eu priodoli i drafnidiaeth. Byddwn yn edrych ar lefelau cysylltiad yn ôl lleoliad a llygrydd, gan gynnwys nitrogen deuocsid a deunydd gronynnol.

- **M7: Hectarau o ecosystemau iach sy'n rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth**

  Mae angen inni ystyried y broses o reoli'r ystad feddal bresennol sy'n gysylltiedig â'r seilwaith ffyrdd, rheilffyrdd a theithio llesol, yn ogystal â chynlluniau trafnidiaeth newydd, gan gynnwys gwelliannau a gwaith uwchraddio.

- **M8: Gwastraff a gynhyrchir gan y sector trafnidiaeth**

  Mae'r sector trafnidiaeth yn cynhyrchu gwastraff drwy atgyweirio ac uwchraddio seilwaith trafnidiaeth a thrwy weithrediadau a gwasanaethau trafnidiaeth megis y rheilffyrdd. Nid yw'r data hyn ar gael ar hyn o bryd gan bob sector a darparwr, a bydd angen inni gynllunio sut i'w casglu mewn modd cyson.

4.4 Yn dda i'r economi a lleoedd yng Nghymru

M9: Canran y bobl sy'n fodlon ar eu gallu i gael gafael ar y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt

Er mwyn deall hyn ar sail y boblogaeth gyfan, neu mewn perthynas â rhannau gwahanol o Gymru, byddai angen inni gasglu data o'r Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd arfaethedig. Rydym hefyd yn bwriadu defnyddio gwaith modelu hygyrchedd i nodi cyfran yr aelwydydd yng Nghymru sy'n byw o fewn amser teithio penodol i wasanaethau a chyfleoedd gwaith, hamdden ac addysg gan ddefnyddio dulliau teithio gwahanol. Byddwn hefyd yn edrych ar faterion megis tlodi trafnidiaeth.

M10: Oedi cyfartalog fesul cilometr a deithiwyd

Mae tagfeydd yn effeithio ar bobl a busnesau ac mae hefyd yn un o'r ffactorau a all wneud y defnydd o fysiau yn llai deniadol. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) yn casglu data ar berfformiad rheilffyrdd llwythi a'r defnydd a wneir ohonynt, teithiau gan deithwyr, munudau o oedi a ffactorau eraill. Mae INRIX yn darparu data ar oedi fesul cilometr a deithiwyd ar y ffyrdd ac mae data ar gael hefyd ar gyfanswm y cilometrau a deithiwyd ar y ffyrdd a'r rheilffyrdd. Fodd bynnag, mae'n llai anodd casglu data ar achosion tagfeydd.

M11: Mae seilwaith trafnidiaeth a cherbydau gwasanaeth mewn cyflwr da

Os yw seilwaith trafnidiaeth mewn cyflwr da, bydd yn lleihau oedi a thagfeydd – a gall hefyd gyfrannu buddiannau eraill yn anuniongyrchol, megis llai o allyriadau a deunydd gronynnol o draul teiars. Ar hyn o bryd, mae gweithredwyr a pherchenogion asedau yn cynnwys asiantiaid y cefnffyrdd, awdurdodau lleol, Network Rail a Trafnidiaeth Cymru. Byddai hefyd yn ddefnyddiol deall yn well nifer y diffygion ar y rhwydweithiau ffyrdd, rheilffyrdd a theithio llesol, a'u difrifoldeb, a'r ôl-groniad cysylltiedig o waith cynnal a chadw. Byddai oedran cyfartalog ac effeithlonrwydd tanwydd cerbydau gwasanaeth, gan gynnwys y fflyd bysiau, y fflyd tacsis a cherbydau hurio preifat a cherbydau rheilffyrdd, hefyd yn berthnasol.

M12: Canran y busnesau sy'n fodlon ar eu gallu i symud nwyddau ar y rhwydwaith trafnidiaeth

Nid yw'r data hyn ar gael ar hyn o bryd a byddai'n dibynnu ar gasglu gwybodaeth gan y diwydiant. Byddai hefyd yn ddefnyddiol i ddeall y gweithlu trafnidiaeth yn well yng Nghymru. Mae'n bosibl dwyn data ynghyd ar swyddi cyfwerth ag amser llawn yn y sector trafnidiaeth yng Nghymru, gan ddefnyddio ffynonellau tystiolaeth presennol, ond yr her yw diffinio'r sector trafnidiaeth – o gofio y gallai hefyd gynnwys meysydd megis logisteg, ac o bosibl feysydd eraill yn ymwneud â thwristiaeth a'r economi ymwelwyr. Byddai gwybodaeth am brentisiaethau hefyd yn ein helpu i ddeall tueddiadau'r gweithlu yn y dyfodol.

M13: Canran y llwythi a gaiff eu symud mewn ffyrdd carbon isel/di-garbon

Ar hyn o bryd, mae Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn adrodd ar lwythi a gaiff eu symud a'u codi ar lefel y DU a fesul gweithredwr, ac mae data ar gael ar fewnforion ac allforion a gludir ar y ffyrdd yng Nghymru. Fodd bynnag, byddai angen inni ddod o hyd i ffyrdd o ddeall cilometrau llwythi yn well yn ôl trafnidiaeth carbon isel/di-garbon.

4.5 Yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg

M14: Canran y siaradwyr Cymraeg sy'n fodlon ar eu gallu i ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth drwy gyfrwng y Gymraeg

Nid yw'r data hyn ar gael ar hyn o bryd felly byddai angen inni eu casglu drwy Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd Cymru.

M15: Canran y bobl sy'n fodlon ar eu gallu i fwynhau'r celfyddydau, chwaraeon neu dreftadaeth naturiol a diwylliannol

Er bod data ar gael ar hyn o bryd ar nifer y bobl sy'n mynd i ddigwyddiadau celfyddydol, treftadaeth a chwaraeon, drwy Arolwg Cenedlaethol Cymru, nid yw hyn o reidrwydd yn ein galluogi i ddeall a yw trafnidiaeth yn rhwystro hyn, neu ai diffyg darpariaeth ydyw. Byddai angen inni ddefnyddio Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd Cymru i ddeall yn well y rôl y mae trafnidiaeth yn ei chwarae o ran galluogi pobl i fwynhau diwylliant a chwaraeon.

M16: Canran yr asedau treftadaeth sydd mewn cyflwr da ar yr ystad drafnidiaeth

Mae gwybodaeth am asedau treftadaeth, gan gynnwys safleoedd treftadaeth y byd, adeiladau rhestredig, henebion cofrestredig, yn ogystal â thirweddau hanesyddol, parciau a gerddi cofrestredig a llongddrylliadau hanesyddol, i'w gweld mewn Cofnodion Amgylchedd Hanesyddol. Cedwir gwybodaeth am gyflwr asedau treftadaeth ar yr ystad drafnidiaeth gan berchenogion seilwaith trafnidiaeth ac awdurdodau cynnal a chadw fel rhan o'u strategaethau rheoli asedau. Bydd hefyd yn bwysig casglu data ar ddiogelu asedau treftadaeth a'u lleoliadau mewn datblygiadau trafnidiaeth newydd.

05.
Sut y byddwn yn cyflawni

Dyma sut y byddwn yn defnyddio'r ysgogiadau polisi sydd ar gael inni i gyflawni Llwybr Newydd.

Cyfrifoldebau Trafnidiaeth yng Nghymru

	Teithio llesol	Bysiau	Rheilffyrdd	Ffyrdd, strydoedd a pharcio	Trydydd Sector	Tacsis a CHP	Llwythau a logistec	Porthladdoedd a morwrol	Hedfan
Llywodraeth y DU			⬤		●	⬤	⬤	⬤	⬤
Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru	⬤	⬤	⬤ ◯	⬤	⬤	●	●	●	○
Awdurdodau Lleol yng Nghymru	⬤	⬤ ◯	●	⬤	⬤	⬤	●	●	
Gweithredwyr masnachol	◯	◯	◯	○		◯	◯	◯	◯
Gweithredwyr Trydydd Sector	◯	◯	○		◯	◯			

⬤ Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol

● yn chwarae rôl mewn polisi neu gynllunio

◯ Yn darparu ar wasanaethau trafnidiaeth

○ yn darparu rhai gwasanaethau trafnidiaeth

5.1 Buddsoddi'n gynaliadwy

Bob blwyddyn byddwn ni, a Llywodraeth y DU, yn buddsoddi cyfalaf a refeniw mewn gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth yng Nghymru, gan wneud dewisiadau anodd yn aml ynghylch adnoddau cyfyngedig. Yn y dyfodol, bydd angen inni fuddsoddi mewn ffordd sy'n gyson â'r uchelgeisiau a'r blaenoriaethau yn Llwybr Newydd. Byddwn yn gwneud y canlynol:

Gweithio gyda Llywodraeth y DU i wella penderfyniadau ynghylch buddsoddi mewn trafnidiaeth yng Nghymru
Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am sawl agwedd ar drafnidiaeth yng Nghymru, gan gynnwys gwasanaethau a seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru, heblaw am fasnachfraint Cymru a'r Gororau a rhwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd. Hyd nes y bydd mwy o ddatganoli, mae angen inni barhau i weithio gyda Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau bod penderfyniadau ynghylch buddsoddi mewn trafnidiaeth yng Nghymru yn adlewyrchu anghenion pobl Cymru, gan fynd i'r afael â materion o bwys megis cysylltedd gwledig ac anghenion cymunedol er budd economi ehangach Cymru, gan gynnwys cynaliadwyedd cymunedau lleol, gan fynd i'r afael ag Agenda ehangach 'Lefelu Tuag i Fyny'.

Buddsoddi'n gynaliadwy
Byddwn yn rhoi blaenoriaeth i ariannu prosiectau a rhaglenni sy'n cyflawni'r uchelgeisiau a'r blaenoriaethau yn Llwybr Newydd. Byddwn yn rhoi blaenoriaeth i seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol – gan gyflawni ein rhwymedigaethau statudol a chytundebol i gynnal a chadw'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Strategol tra byddwn hefyd yn parhau i gefnogi gwasanaethau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol lle bo methiant yn y farchnad a lle na all y sector masnachol gamu i'r adwy.

Yn y byrdymor, yr her fwyaf fydd cadw pellter cymdeithasol ar drafnidiaeth gyhoeddus mewn ffordd sy'n dal i alluogi pobl i fynd i'r gwaith neu gael addysg ac sy'n galluogi gweithredwyr trafnidiaeth i redeg gwasanaethau hyfyw. Yn y tymor hwy, er mwyn cefnogi newid moddol ar raddfa fawr, bydd angen buddsoddiad cyfalaf mawr a cymorth refeniw parhaus y tu hwnt i'r lefel bresennol. Yn ogystal â chefnogi seilwaith a gwasanaethau, bydd angen inni gefnogi mesurau i annog newid mewn ymddygiad gan gynnwys mesurau ‘meddal’ fel gwybodaeth well, ymgyrchoedd addysgol ac ymgyrchoedd marchnata, a hefyd ddatblygiadau arloesol sy'n helpu pobl i wneud dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy.

Mabwysiadu strategaethau rheoli asedau mwy cynaliadwy
Byddwn yn gwella'r ffordd rydym yn rheoli asedau sydd dan reolaeth Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru drwy fabwysiadu prosesau cynllunio rheoli asedau mwy trwyadl er mwyn sicrhau yr ymdrinnir â mân broblemau cyn y bydd angen buddsoddi llawer o gyfalaf i'w datrys. Oherwydd y gall cynnal a chadw asedau trafnidiaeth gael effaith sylweddol ar wasanaethau trafnidiaeth, megis trenau a bysiau, ac ar dagfeydd ac oedi ar y ffyrdd, mae angen inni hefyd gydweithio i gynllunio a rheoli amseru gwaith rheoli asedau. Y nod cyffredinol yw lleihau'r ôl-groniad o waith cynnal a chadw a defnyddio ein seilwaith presennol yn well.

Adolygu cynlluniau grant trafnidiaeth a chaffael, a chysylltu'n well â blaenoriaethau eraill Llywodraeth Cymru
Byddwn yn adolygu'r cynlluniau grant sy'n darparu cyllid refeniw a chyfalaf ar gyfer trafnidiaeth ac ein dulliau cafael, er mwyn sicrhau eu bod yn cyflawni'r uchelgeisiau a'r blaenoriaethau yn Llwybr Newydd. Byddwn hefyd yn gweithio gyda phob rhan o'r llywodraeth er mwyn sicrhau bod buddsoddiadau mewn trafnidiaeth yn gysylltiedig â blaenoriaethau buddsoddi ehangach y Llywodraeth, er enghraifft drwy ganolbwyntio buddsoddiadau economaidd ar ganolfannau a phyrth trafnidiaeth sy'n bodoli eisoes a'u cysylltu â meysydd eraill, megis yr economi ymwelwyr.

Hyrwyddo penderfyniadau dylunio mwy cynhwysol
Dywed defnyddwyr trafnidiaeth y gall fod bwlch rhwng ein dyheadau polisi lefel uchel ynghylch hygyrchedd a phenderfyniadau beunyddiol penodol ynghylch dylunio gwasanaethau neu gyfleusterau megis uwchraddio gorsafoedd neu seilwaith teithio llesol newydd. Fel rhan o'n hymrwymiad i gynnwys pobl o dan y pum ffordd o weithio, byddwn yn annog y rhai sydd ynghlwm wrth ddylunio ymyriadau trafnidiaeth newydd i fabwysiadu egwyddorion dylunio cyffredinol er mwyn sicrhau bod gwasanaethau a seilwaith yn cael eu dylunio i bawb, ni waeth beth fo'u gallu. Byddwn hefyd yn gofyn i ddylunwyr prosiectau ymgysylltu â phobl sydd â phrofiad uniongyrchol o faterion mynediad.

Gwella'r defnydd o'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) a'r ffordd y caiff ei gymhwyso
Y man cychwyn ar gyfer penderfynu a ddylai prosiect trafnidiaeth newydd fynd yn ei flaen yw ein harweiniad ar arfarnu trafnidiaeth (WelTAG). Mae'n ystyried yr achos busnes dros brosiect newydd yng ngoleuni'r saith nod llesiant cenedlaethol. Dylai pob prosiect newydd gael ei ategu gan arfarniadau WelTAG.

Byddwn yn parhau i adolygu WelTAG er mwyn sicrhau ei fod yn gyson â Llwybr Newydd ac yn gweithio'n effeithiol, gan gynnwys archwilio ffyrdd o gyflymu'r broses drwy gynnal asesiadau i ddarparu penderfyniadau ie/na cynnar. Byddwn yn helpu i ddarparu hyfforddiant a datblygu sgiliau wrth ddefnyddio WelTAG ar gyfer y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector, gan gynnwys sgiliau i ymgysylltu'n effeithiol â rhanddeiliaid a chymunedau. Byddwn hefyd yn monitro prosiect cyflawn er mwyn sicrhau eu bod wedi cyflawni'r buddiannau a amlinellwyr yn yr arfarniad WelTAG.

5.2 Cynlluniau cyflawni a gweithredu

Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid ar gyfres o gynlluniau cyflawni penodol er mwyn rhoi cyfeiriad hirdymor a pholisïau Llwybr Newydd ar waith.

Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT)
Y cyntaf fydd Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth pum mlynedd manylach, a fydd yn nodi ein hymyriadau trafnidiaeth penodol a ariennir gan Lywodraeth Cymru. Caiff y cynllun ei ddatblygu gan Trafnidiaeth Cymru, gan weithio gyda phartneriaid ym mhob un o'r sectorau trafnidiaeth. Bydd y cynllun yn nodi prosiectau a rhaglenni penodol yn seiliedig ar y blaenoriaethau yn Llwybr Newydd. Bydd hefyd yn helpu i roi Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040 ar waith ac yn gyson â'r Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru. Bydd angen i'r CCCT ystyried y broses o symud pobl a nwyddau. Gan y bydd yn cynnwys cynlluniau a phrosiectau penodol, bydd angen i'r CCCT gael ei gefnogi gan yr arfarniadau perthnasol er mwyn sicrhau ei fod yn gyson â'r nodau llesiant cenedlaethol.

Datganiad am y Cronfeydd sydd ar Gael (SoFA)
Bydd y CCCT yn seiliedig ar Ddatganiad am y Cronfeydd sydd ar gael (SoFA) yng ngoleuni Adolygiad Cynhwysfawr o Wariant nesaf y DU. Bydd hyn yn rhoi mwy o sicrwydd ynghylch y cyllid sydd ar gael yng nghyfnod y cynllun cyflawni fel y gall Trafnidiaeth Cymru gynllunio ar gyfer y dyfodol.
Bydd SoFA yn nodi'r hyn y gellir ei wario ar wasanaethau trafnidiaeth, gwaith cynnal a chadw a phrosiectau, ond oherwydd ein setliad cyllideb blynyddol ein hunain, ni ellir cyflawni ymrwymiad pum mlynedd absoliwt ar gyfer refeniw a chyfalaf. Bydd yn darparu senarios cyllideb uchel, canolig ac isel sy'n galluogi Trafnidiaeth Cymru i gynllunio ac ymateb yn effeithiol i amgylchiadau sy'n newid.

Llwybr Datgarboneiddio ar gyfer trafnidiaeth
Byddwn yn datblygu Llwybr Datgarboneiddio ar gyfer trafnidiaeth i gefnogi uchelgais allweddol Llwybr Newydd i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yn sylweddol. Bydd hwn yn mapio'r pethau y bydd angen inni eu gwneud i gyflawni hynny, gan gynnwys y camau gweithredu a nodir yn ein blaenoriaethau pum mlynedd ac yn ein mini-gynlluniau ategol ar gyfer dulliau teithio a sectorau. Bydd y Llwybr Datgarboneiddio ar gyfer Trafnidiaeth yn rhan o ail Gynllun Cyflawni Carbon Isel Llywodraeth Cymru a bydd yn cynnwys darnau penodol o waith megis Cynllun Gwefru Cerbydau Trydan, Cynllun Rheoli'r Galw, ein gwaith ar hydrogen a datblygiadau arloesol eraill, a mentrau sydd â'r nod o newid ymddygiad, megis prisio ffyrdd.

Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru a mentrau polisi cyfredol eraill
Mae nifer o ddarnau allweddol eraill o waith datblygu polisi wedi bod yn mynd rhagddynt yn ystod y broses o baratoi Llwybr Newydd. Bu'r angen i ymateb i COVID-19 a'i effaith ar drafnidiaeth yn fater o bwys, a byddwn yn diweddaru Llwybr Newydd yng ngoleuni ein dealltwriaeth o'r goblygiadau tymor canolig a thymor hwy. Mae'r Comisiwn, a gaiff ei gadeirio gan yr Arglwydd Burns, wedi bod yn ystyried ffyrdd o ddatrys tagfeydd ar yr M4 yn y de-ddwyrain. Mae'r syniadau cynnar ynghylch gwaith y Comisiwn wedi helpu i lywio'r drafft hwn, a bydd y canfyddiadau yn rhan o'r gwaith o gyflawni Llwybr Newydd. Hefyd, mae gwaith yn mynd rhagddo ar gludiant i ddysgwyr a theithio consesiynol, terfynau cyflymder diofyn a pharcio ar y palmant, gwefru cerbydau trydan a diwygio gwasanaethau bysiau ac, unwaith eto, bydd y canfyddiadau'n bwydo i mewn i'r broses o roi'r strategaeth hon ar waith.

Cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol

Caiff cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol eu llywio gan Llwybr Newydd a'u cysoni â Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040 a'r cynlluniau datblygu rhanbarthol a gaiff eu datblygu.

Rheoli'r galw

Byddwn hefyd yn datblygu cynllun gweithredu ar gyfer rheoli'r galw – gan ystyried sut y gallwn leihau'r angen cyffredinol i ddefnyddio ceir bob dydd, gan ddwyn ynghyd waith cynllunio defnydd tir a chynllunio a rheoli trafnidiaeth â meysydd eraill megis adfywio, strategaethau digidol, iechyd ac addysg, er mwyn cymryd camau gwirioneddol drawsbynciol i reoli'r galw.

Strategaethau ar gyfer sectorau a dulliau teithio

Mae Llwybr Newydd yn ymdrin â'r gwahanol ddulliau o deithio yng Nghymru – teithio llesol, bysiau, trenau, hedfanaeth, porthladdoedd a harbyrau – yn ogystal â'r sector cludo llwythi a logisteg a'r trydydd sector. Er bod Llwybr Newydd yn cynnwys 'mini-gynlluniau' ar gyfer pob dull teithio a sector, nid ydynt yn golygu nad oes angen strategaethau mwy cynhwysfawr ar gyfer dulliau teithio a sectorau, yn enwedig mewn meysydd sy'n newid yn gyflym megis hedfanaeth, logisteg a chludo llwythi.

5.3 Gweithio mewn partneriaeth

Mae angen inni weithio mewn partneriaeth er mwyn cyflawni Llwybr Newydd.

- Byddwn yn gwneud y canlynol:

  gweithio'n effeithiol gyda Llywodraeth y DU ar gyfrifoldebau a rennir, gan bwyso am lais i Gymru wrth wneud penderfyniadau hanfodol sy'n effeithio ar Gymru. Yng Nghymru, rydym yn rhannu cyfrifoldebau am drafnidiaeth â Llywodraeth y DU, sy'n chwarae rôl hanfodol o ran gweithrediadau'r rheilffyrdd a buddsoddiadau mewn hedfanaeth a phorthladdoedd, ac o ran gwaith rheoleiddio. Mae polisïau eraill a weithredir ledled y DU, gan gynnwys datgarboneiddio ac ymadael â'r Undeb Ewropeaidd, hefyd yn llywio ein dull gweithredu a'n polisïau ym maes trafnidiaeth. Byddwn yn gweithio gyda'r Adran Drafnidiaeth a Swyddfa Ysgrifennydd Gwladol Cymru yn arbennig i godi ymwybyddiaeth o faterion datganoledig a chyflawni amcanion ar y cyd.
- **gweithio ym mhob rhan o Lywodraeth Cymru ym meysydd addysg, cynllunio, iechyd a meysydd polisi eraill** i integreiddio ystyriaethau trafnidiaeth mewn penderfyniadau ehangach, gan fwydo i mewn i waith datblygu polisïau, a dysgu o lwyddiannau a methiannau.
- **cefnogi awdurdodau lleol i gynllunio ar gyfer gwasanaethau a rhwydweithiau trafnidiaeth a'u darparu yn eu hardaloedd lleol**, gan gynnwys gwella gwasanaethau bysiau, cefnogi teithio llesol, adfer ar ôl COVID-19, a chefnogaeth i fentrau trafnidiaeth gymunedol a mentrau trafnidiaeth gymunedol.
- **rhoi prosesau cynllunio a chyflawni trafnidiaeth rhanbarthol effeithiol ar waith a'u cefnogi y** through Corporate Joint drwy Gyd-bwyllgorau Corfforaethol (CBCau), a gaiff eu grymuso (a'u cefnogi) i gynllunio ar gyfer gwasanaethau ar lefel ranbarthol, yn unol â blaenoriaethau cynllunio rhanbarthol a lleol eraill.
- **ehangu rôl Trafnidiaeth Cymru**, sef partner cyflawni Llywodraeth Cymru. Ei rôl gychwynnol fu rheoli a chyflawni'r fasnachfraint rheilffyrdd yng Nghymru, ond byddwn yn ystyried cyfleoedd i ehangu ei gylch gwaith er mwyn cyflwyno system drafnidiaeth integredig i bobl Cymru.
- **gwneud mwy i gynnwys defnyddwyr trafnidiaeth** drwy greu grŵp cynghori cynrychioliadol ar drafnidiaeth ar gyfer Llywodraeth Cymru, a fydd yn chwarae rôl hanfodol yn y gwaith o ddatblygu'r strategaeth hon.
- **atgyfnerthu'r ffordd rydym yn ymgysylltu â gweithredwyr trafnidiaeth masnachol a gweithredwyr trafnidiaeth y trydydd sector yng Nghymru,** ar y cyd â meysydd eraill o Lywodraeth Cymru gan gynnwys Busnes Cymru.

5.4 Gwell systemau llywodraethu a pholisïau trafnidiaeth

Bydd angen i lawer o'n canllawiau a'n dogfennau polisi presennol gael eu hadolygu neu eu diweddaru er mwyn adlewyrchu'r uchelgeisiau a blaenoriaethau yn Llwybr Newydd. Ymhlith y rhain mae Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 18: Trafnidiaeth, a ddiweddarwyd ddiwethaf yn 2007, yn ogystal â'n canllawiau ar fioamrywiaeth, ein safonau cynnal a chadw cefnffyrdd a'n Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd. Bydd angen inni hefyd adolygu ein dull gweithredu mewn perthynas â therfynau cyflymder lleol.

Byddwn hefyd yn bwrw ymlaen â rhai o'n diwygiadau ehangach sydd â'r nod o wella gwasanaethau trafnidiaeth yng Nghymru, gan gynnwys cynigion i ddiwygio gwasanaethau bysiau, mesurau ymarferol i wella teithio llesol megis parcio ar y palmant a therfynau cyflymder, a hefyd gynigion i ddatganoli pwerau trafnidiaeth ymhellach yng Nghymru.

5.5 Meithrin sgiliau a gallu

Er mwyn cyflawni Llwybr Newydd, rydym yn cydnabod y bydd angen inni feithrin gallu a sgiliau o fewn Llywodraeth Cymru ac ymhlith ein partneriaid a sefydliadau cyflawni. Mae heriau mawr ynghlwm wrth gyflawni arloesedd ym maes trafnidiaeth a'r ffordd orau o hwyluso hyn, gan gynnwys arloesedd digidol. Bydd bwrw ymlaen â datgarboneiddio yn cyflwyno heriau cyfreithiol, economaidd, technegol a chymdeithasol, a bydd hefyd angen ffyrdd newydd o feddwl er mwyn rheoli'r galw a sicrhau dull gweithredu mwy cynhwysol ar gyfer trafnidiaeth ledled Cymru, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.

5.6 Dwyn ein hunain a'n partneriaid i gyfrif

Byddwn yn dwyn ein hunain a'n partneriaid i gyfrif, drwy ymdrin â thystiolaeth a data sy'n ymwneud â thrafnidiaeth yng Nghymru mewn modd cadarnach, a thrwy fynd ati i fonitro ein cynnydd yn erbyn yr uchelgeisiau a'r blaenoriaethau yn Llwybr Newydd.

Byddwn yn gwneud y canlynol:

- **monitro Llwybr Newydd**

  yn ogystal ag olrhain cynnydd yn erbyn y mesurau lefel uchel yn Adran 4, byddwn hefyd yn monitro Llwybr Newydd yn ei chyfanrwydd, gan adrodd yn rheolaidd ar ein cynnydd yn erbyn y blaenoriaethau a'r camau gweithredu eraill.

- **meithrin ein gallu i gasglu data**

  byddwn yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru a phartneriaid eraill, gan gynnwys prifysgolion, i ddeall tueddiadau ac effeithiau trafnidiaeth yn well, yn ogystal ag effeithiau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwyliannol.

- **gwerthuso mewn modd cadarn**

  pan fyddwn yn ariannu prosiectau neu wasanaethau seilwaith, bydd angen inni fod yn siŵr bod y prosiectau hynny yn cyflawni gwerth am arian i'r cyhoedd yn yr ystyr ehangaf. Bydd ein timau grantiau yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru i sicrhau ein bod yn deall effaith economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol ein penderfyniadau ynghylch cyllido.

- **adolygu Llwybr Newydd**

  byddwn yn diweddaru'r blaenoriaethau pum mlynedd yn Llwybr Newydd yn rheolaidd, er mwyn adlewyrchu amgylchiadau sy'n newid ac ymateb i heriau polisi mawr

- **croesawu her**

  byddwn yn agored i gael ein herio, drwy gomisiynu adolygiad annibynnol o hynt Llwybr Newydd o fewn pum mlynedd

- **sefydlu bwrdd perfformiad**

  i adolygu ein cynnydd cyffredinol gan gynnwys Llwybr Newydd, y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol, gwaith Trafnidiaeth Cymru a phartneriaid eraill gan gynnwys yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail.

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Polisiau allweddol LlC

- Ffyniant i bawb
- Cymru carbon isel Cymru
- Cymru'r Dyfodol – y cynllun cenedlaethol 2040
- Cymunedau Cysylltiedig
- Cynllun Aer Glân i Gymru

Llwybr Newydd

- Teithio llesol
- Bysiau
- Rheilffyrdd
- Ffyrdd, strydoedd a pharcio
- Trydydd Sector
- Tacsis a CHP
- Llwythau a logistec
- Porthladdoedd a morwrol
- Hedfan

Camau nesaf

Strategaethau thematig

- Llwybr Datgarboneiddio
- Sifft foddol
- Rheolaeth Galw a gweithio o bell

Cynlluniau cyflawni

- Cynllun Cyflenwi Trafnidiaeth Cenedlaethol
- Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

Diwygiadau a deddfwriaeth eraill

- Diwygio Bysiau
- Tacsis a Cherbydau Llogi Preifat
- Parcio ar balmentydd
- Terfynau cyflymder
- Codi tâl am ddefnyddio ffyrdd

Diweddariadau ac adolygiadau polisi

- TAN 18 ar gyfer trafnidiaeth
- Fframwaith Diogelwch Ffyrdd
- WelTAG

06.

Y pum ffordd o weithio

Er mwyn cyflawni hyn oll, mae angen inni feddwl a gweithio'n wahanol. Byddwn yn gwneud hyn gan ddefnyddio'r pum ffordd o weithio, a nodir yn Neddf Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

6.1 Cynnwys

Mae'r ffordd hon o weithio yn nodi pwysigrwydd cynnwys pobl sydd â diddordeb mewn cyflawni'r nodau llesiant a sicrhau bod y bobl hynny yn adlewyrchu'r ardal y mae'r corff yn ei gwasanaethu.

Fel rhan o'n hymrwymiadau ehangach ar gydraddoldeb, rydym yn ymrwymedig i waith ymgysylltu, cynnwys a chydgynhyrchu ystyrlon . Mae angen inni ymgysylltu ag amrywiaeth eang o bobl er mwyn deall eu profiadau o deithio, a pham y maent yn dewis opsiynau trafnidiaeth penodol.

Er mwyn mynd i'r afael â materion mawr megis y newid yn yr hinsawdd – mae angen inni newid ymddygiad. Mae hyn yn golygu llai o bobl yn defnyddio eu ceir bob dydd, mwy o bobl yn cerdded, yn beicio ac yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, a busnesau'n defnyddio trafnidiaeth allyriadau isel iawn. Ac er mwyn hyrwyddo newid mewn ymddygiad, mae angen inni ddeall sut a pham y mae pobl yn gwneud dewisiadau ac yn ymddwyn fel y maent. Ni fyddwn yn tybio ein bod yn gwybod beth yw dymuniadau pobl. Yn hytrach, byddwn ni – a'n partneriaid – yn defnyddio arolygon a dulliau ymgysylltu uniongyrchol i ddeall y dewisiadau a wneir gan bobl a'r ffactorau sy'n dylanwadu arnynt yn well.

Un o'n huchelgeisiau eraill yw goresgyn y rhwystrau sy'n atal pobl rhag defnyddio trafnidiaeth yn y ffordd orau. Er mwyn gwneud hyn, byddwn yn cynnwys siaradwyr Cymraeg a phobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig, gan gynnwys grwpiau pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig (BAME), pobl ifanc a phobl hŷn, er mwyn deall y materion sy'n peri'r pryder mwyaf ac sydd o'r pwys mwyaf iddynt. Byddwn yn gofyn iddynt ein cynghori ar bolisïau, rhaglenni a datrysiadau i broblemau, wrth iddynt gael eu datblygu, eu rhoi ar waith a'u gwerthuso.

Rydym hefyd yn ymrwymedig i gydgynhyrchu, gan weithio gyda phartneriaid masnachol a phartneriaid yn y trydydd sector, awdurdodau lleol ac eraill, ar y broses o ddylunio a darparu gwasanaethau trafnidiaeth yng Nghymru.

6.2 Cydweithio

Ystyr 'cydweithio' yw gweithio gydag eraill er mwyn helpu i gyflawni amcanion llesiant. Rydym yn cydnabod bod trafnidiaeth yn fater cymdeithasol, amgylcheddol, economaidd a diwylliannol, ac y bydd angen inni weithio gyda llunwyr polisïau eraill i gyflawni'r amcanion llesiant hynny.

Rydym eisoes wedi cydweithio i ddatblygu strategaethau eraill Llywodraeth Cymru er mwyn dangos sut y gall trafnidiaeth gyfrannu at nodau ehangach, gan gynnwys ein Cynllun Carbon Isel, ein Strategaeth Economaidd, ein Cynllun Aer Glân, Cymunedau Cysylltiedig (ein strategaeth sy'n mynd i'r afael ag unigrwydd) a Cymru'n Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040. Mae hefyd yn berthnasol i'r gwaith o gyflawni ein blaenoriaethau ar gyfer iechyd drwy wella lefelau gweithgarwch corfforol, bioamrywiaeth a chadernid ecosystemau, diwylliant, treftadaeth a'r Gymraeg.

Fel rhan o'r gwaith o gyflawni Llwybr Newydd, byddwn yn parhau i gydweithio â meysydd polisi eraill gan gynnwys cynllunio, yr economi, iechyd, cydraddoldeb, datgarboneiddio, yr amgylchedd, diwylliant a'r Gymraeg er mwyn cysoni ein dull gweithredu ar gyfer trafnidiaeth â nodau ehangach, a sicrhau nad ydym yn gweithio ar wahân.

6.3 Atal

Mae ‘atal’ yn ymwneud â'r modd y gall cymryd camau i atal problemau rhag digwydd neu waethygu helpu cyrff cyhoeddus i gyflawni eu hamcanion.

Mae a wnelo Llwybr Newydd â'r ffordd y gall trafnidiaeth helpu i atal problemau rhag digwydd neu waethygu.

Mae pob un o'r pedwar uchelgais lefel uchel yn Llwybr Newydd yn mynd i'r afael â her fawr. Ein huchelgais cyntaf yw creu Cymru fwy cyfartal a Chymru iachach, mae ein hail uchelgais yn ymwneud â mynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd a dirywio amgylcheddol, mae'r trydydd yn mynd i'r afael â'r economi a chymunedau cysylltiedig ac mae a wnelo'r pedwerydd â diwylliant a'r Gymraeg.

Byddwn yn cymryd camau i fynd i'r afael â'r problemau hynny drwy'r blaenoriaethau pum mlynedd sy'n dilyn, a hefyd drwy fesur cynnydd drwy ein cynlluniau cyflawni a'r mini-gynlluniau ar gyfer pob dulliau teithio a sector.

6.4 Integreiddio

Mae a wnelo 'integreiddio' ag ystyried sut y gallai ein hamcanion llesiant effeithio ar bob un o'r nodau llesiant eraill, neu ar amcanion cyrff eraill. Felly, mae Llwybr Newydd yn ymdrin â thrafnidiaeth mewn modd integredig, gan gydnabod bod y rhan fwyaf o deithiau yn golygu defnyddio mwy nag un math o drafnidiaeth.

Mae cerdded a beicio, trenau a bysiau, cerbydau preifat, hedfanaeth, trafnidiaeth ar y môr a morgludo i gyd yn ddulliau teithio technegol wahanol, sydd â seilwaith gwahanol, ac sy'n aml yn cael eu rheoli gan wahanol sefydliadau neu feysydd yn y Llywodraeth gan gynnwys gwahanol ddarparwyr gwasanaethau.

Gall gwaith cynllunio ar gyfer un math o drafnidiaeth effeithio ar nodau ac amcanion mathau eraill o drafnidiaeth. Er enghraifft, gall penderfyniadau am wasanaethau teithwyr effeithio ar gludo llwythi a logisteg, neu gall newidiadau i amserlenni trenau effeithio ar y defnydd o fysiau.

Yn ymarferol, nid dyna sut mae'r rhan fwyaf o ddefnyddwyr yn gweld trafnidiaeth, ac nid yw'r rhan fwyaf o'r materion mwyaf sy'n ymwneud â thrafnidiaeth yn benodol i un dull teithio. Maent i gyd yn effeithio ar yr economi, ein hiechyd a'r amgylchedd.

Felly, mae angen inni feddwl am drafnidiaeth fel un system integredig sy'n ymwneud â symud pobl a nwyddau, ni waeth beth fo'r dull dan sylw. Mae hyn yn golygu cynllunio ar gyfer siwrneiau cyfan yn hytrach nag ar gyfer mathau unigol o drafnidiaeth, gwella cysylltiadau rhwng gwahanol fathau o drafnidiaeth, a meddwl am y ffordd y bydd pobl a nwyddau'n symud drwy gydol y siwrnai.

6.5 Hirdymor

Mae'r ffordd hon o weithio yn canolbwyntio ar bwysigrwydd cydbwyso anghenion byrdymor â'r angen i ddiogelu ein gallu i ddiwallu anghenion hirdymor hefyd.

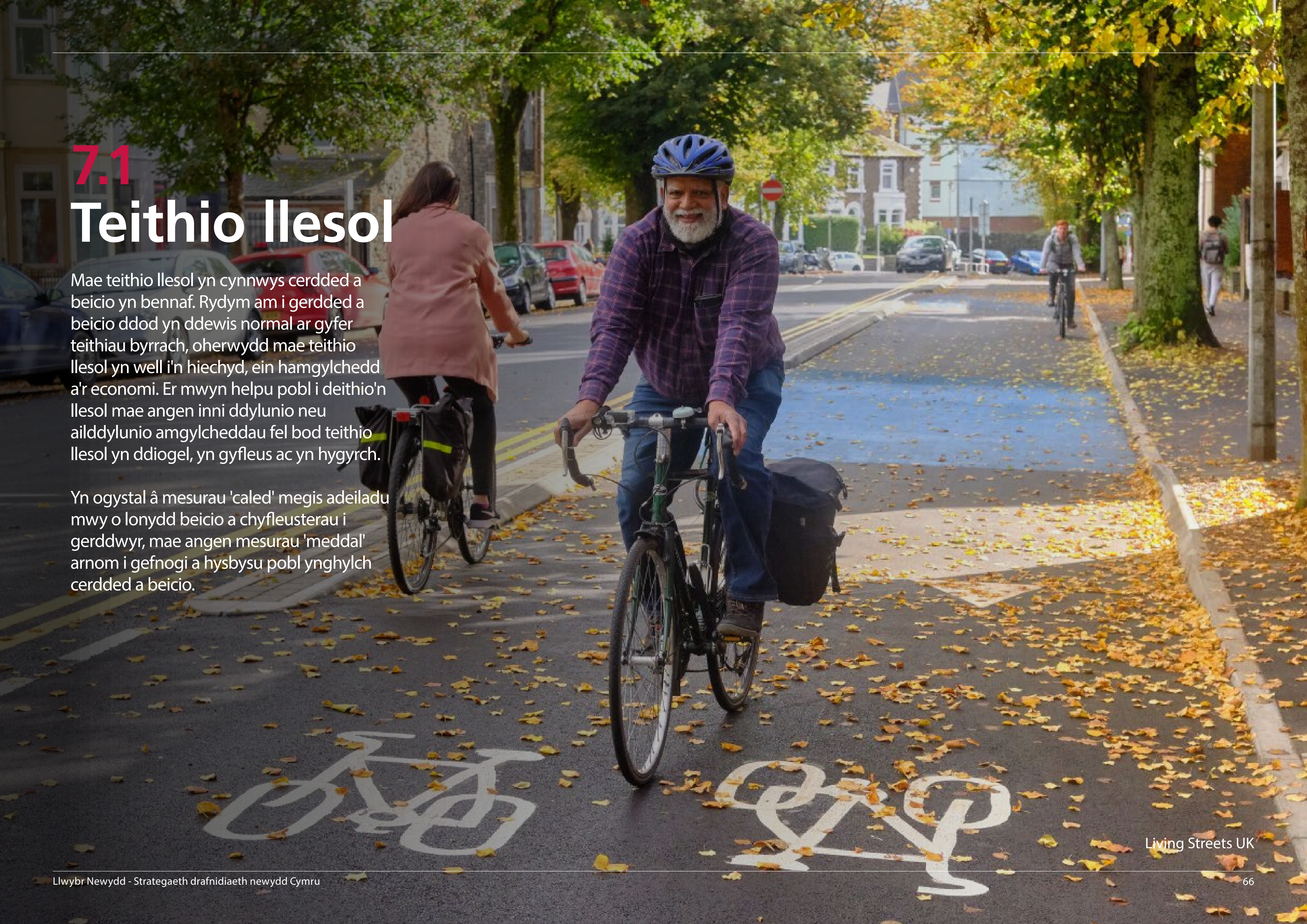
Mae Llwybr Newydd yn dilyn dull hirdymor drwy bennu uchelgeisiau 20 mlynedd a blaenoriaethau pum mlynedd. Mae'r uchelgeisiau hirdymor yn edrych tua'r dyfodol ac mae'r blaenoriaethau yn gamau i'w cymryd ar unwaith. Bydd y mesurau lefel uchel rydym wedi'u nodi hefyd yn ein helpu i gadw golwg ar effaith hirdymor y strategaeth ar gymdeithas, ar yr amgylchedd, ar yr economi ac ar ddiwylliant a'r Gymraeg.

Datblygwyd Llwybr Newydd yn ystod dyddiau cynnar pandemig COVID-19. Yn ystod y cyfnod hwnnw, mae ein dealltwriaeth o'r feirws a'i effaith wedi newid. Mae wedi dangos yr angen i brofi tybiaethau a pharhau i ddatblygu dulliau gweithredu newydd wrth i bethau newid. Mae COVID-19 hefyd wedi dangos y gallwn weithio a theithio'n wahanol. Rydym wedi gweld strydoedd mwy diogel heb draffig arnynt lle mae'n haws beicio a cherdded, a lleihad mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr. Ond mae hefyd wedi cyflwyno heriau – o ran cadw pellter diogel ar drafnidiaeth gyhoeddus a sicrhau bod y bobl fwyaf agored i niwed yn ddiogel yn y dyfodol.

Mae angen inni weithredu nawr i achub ar y cyfle sydd wedi'i greu gan COVID-19 i feddwl yn wahanol yn yr hirdymor am y ffordd rydym yn gweithio, a ble rydym yn gweithio. Mae hefyd yn dangos, ni waeth pa mor dda y byddwn yn cynllunio at y dyfodol, y gall digwyddiadau ein taflu ni oddi ar y trywydd, ac y bydd hynny'n digwydd.

07.
Mini-gynlluniau ar gyfer dulliau teithio a sectorau trafnidiaeth

Mae'r adran hon o'r strategaeth yn dangos sut y gall sectorau a dulliau teithio unigol gyfrannu at yr uchelgeisiau a'r blaenoriaethau a rennir yn Llwybr Newydd.



7.1
Teithio llesol

Mae teithio llesol yn cynnwys cerdded a beicio yn bennaf. Rydym am i gerdded a beicio ddod yn ddewis normal ar gyfer teithiau byrrach, oherwydd mae teithio llesol yn well i'n hiechyd, ein hamgylchedd a'r economi. Er mwyn helpu pobl i deithio'n llesol mae angen inni ddylunio neu ailddylunio amgylcheddau fel bod teithio llesol yn ddiogel, yn gyfleus ac yn hygyrch.

Yn ogystal â mesurau 'caled' megis adeiladu mwy o lonydd beicio a chyfleusterau i gerddwyr, mae angen mesurau 'meddal' arnom i gefnogi a hysbysu pobl ynghylch cerdded a beicio.

Living Streets UK

Gweledigaeth

I bobl yng Nghymru, rydym am i bobl ddod i'r arfer o ddewis cerdded a beicio i deithio pellter byr. Erbyn 2030, rydym am i Gymru newid o fod yn orddibynnol ar ddefnyddio ceir preifat i fod yn genedl teithio llesol, gan wella ein hiechyd, ein hamgylchedd a'n heconomi.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- bydd mwy o bobl yn cerdded ac yn beicio am ein bod wedi mynd i'r afael â llawer o'r rhwystrau sy'n eu hatal rhag gwneud hynny, gan gynnwys pryderon diogelwch
- bydd mwy o bobl ifanc yn cerdded ac yn beicio i'r ysgol a lleoliadau addysg, fel rhan o fywyd bob dydd ac er pleser
- byddwn wedi ystyried cyflymderau arafach wrth ddylunio lleoedd a chymdogaethau'r dyfodol.

Lleihau effaith amgylcheddol teithio yn sylweddol oherwydd:

- bydd llai o allyriadau nwyon tŷ gwydr a bydd gwell ansawdd aer am fod mwy o bobl yn dewis opsiynau teithio llesol yn hytrach na defnyddio'r car
- bydd bioamrywiaeth mewn cyflwr gwell a bydd ecosystemau yn fwy cadarn am ein bod yn rheoli ein rhwydweithiau teithio llesol yn well
- bydd llai o berygl llifogydd oherwydd atebion effeithiol i fynd i'r afael â dŵr wyneb ar rwydweithiau teithio llesol.

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng Nghymru oherwydd:

- bydd mwy o bobl yn dewis teithio i'r gwaith mewn ffyrdd llesol, wedi'u cefnogi gan gynlluniau yn y gweithle
- byddwn wedi mabwysiadu cynlluniau arloesol sy'n annog teithio llesol, gan gynnwys cynlluniau e-feiciau a beiciau e-gargo
- bydd economi Cymru wedi cael budd o sector teithio llesol sy'n tyfu, gan gynnwys pobl sy'n dod i Gymru i gerdded a beicio.

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- bydd gwaith dehongli dwyieithog newydd wedi dod â hanes diwylliannol a naturiol yn fyw ar lwybrau cerdded a beicio ledled Cymru
- bydd hen linellau rheilffordd a seilwaith trafnidiaeth segur arall bellach yn cael eu hailddefnyddio fel llwybrau beicio neu droedffyrdd
- bydd mwy o bobl yn gallu cerdded a beicio i ymweld â safleoedd hanesyddol a henebion, parciau cenedlaethol a thirweddau ac ardaloedd arfordirol, gan gynnwys ein llwybrau cenedlaethol megis Llwybr Clawdd Offa, Llwybr Arfordir Penfro a Ffordd Glyndŵr, yn ogystal â'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- sicrhau bod pob datblygiad newydd, gan gynnwys cyfleusterau addysg ac iechyd newydd, yn darparu ar gyfer mynediad hawdd gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy ac nad ydynt yn dibynnu ar allu defnyddwyr i deithio mewn ceir preifat
- sicrhau twf teithio llesol, gan ganolbwyntio'n benodol ar deithiau byrrach ac, ar y cyd â thrafnidiaeth gyhoeddus, teithiau hirach
- cefnogi darpariaeth teithio llesol well ar gyfer cyfleusterau addysg, gan gynnwys addysg cyfrwng Cymraeg
- newid y terfyn cyflymder diofyn o 30mya i 20mya mewn ardaloedd adeiledig er mwyn lleihau anafiadau a marwolaethau sy'n gysylltiedig â thraffig, a gwneud cerdded a beicio yn fwy diogel
- creu llwybrau beicio gwell a mwy diogel a chreu mwy o le i gerdded a beicio drwy gau'r ffyrdd i draffig cerbydau, darparu mwy o gyfleusterau i gerddwyr, a chefnogi cynlluniau diogelwch a hyfforddiant beicio i bawb sy'n defnyddio'r ffyrd
- annog sefydliadau i fabwysiadu'r Siarter Teithio Iach, datblygu cynlluniau teithio yn y gweithle, gan gynnwys cynlluniau Beicio i'r Gwaith, a darparu cyfleusterau megis lleoedd parcio beiciau, mannau gwefru, loceri a chawodydd
- annog pob ysgol i roi cynllun teithio llesol ar waith a chymryd camau gweithredu i arafu traffig a lledu palmentydd o gwmpas ysgolion
- gweithio gyda phartneriaid allanol ar raglenni newid ymddygiad er mwyn annog teithio iach a llesol

Mesurau

Byddwn yn olrhain twf teithio llesol, gan gynnwys cyfran y bobl sy'n defnyddio pob dull teithio. Er mwyn gwneud hyn, bydd angen gwybodaeth fanylach am nifer y siwrneiau y bydd pobl yn eu gwneud, a'u hyd. Byddwn yn parhau i gadw golwg ar ganran y bobl yng Nghymru sy'n gwneud o leiaf un daith ar droed neu ar feic bob wythnos. Bydd hefyd angen inni ddeall y defnydd yn gyffredinol, ac ar gyfer grwpiau penodol yn cynnwys menywod, pobl hŷn, grwpiau pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig (BAME), pobl anabl a phobl ifanc.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

Byddwn yn gwneud y canlynol:

- rhoi blaenoriaeth i deithio llesol wrth wneud penderfyniadau ynghylch buddsoddi
- gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru i nodi cynlluniau teithio llesol penodol yn y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT) a rheoli a gwerthuso'r Gronfa Teithio Llesol sy'n helpu awdurdodau lleol i ddatblygu a chyflawni cynlluniau teithio llesol
- cynnwys teithio llesol mewn cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol
- diweddaru ein polisïau teithio llesol, gan gynnwys ein Canllawiau statudol ar y Ddeddf Teithio Llesol
- pennu, monitro ac adolygu targedau ar gyfer teithio llesol a chyhoeddi adroddiad blynyddol ar gynnydd
- gweithio gyda phartneriaid yn y DU i ddatblygu fframwaith rheoleiddio ar gyfer micro-symudedd, megis e-sgwteri

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys pobl yn y gwaith o ddylunio rhwydweithiau a chynlluniau teithio llesol newydd a chefnogi awdurdodau lleol i wneud hynny, gydag adnoddau cyfathrebu ac ymgysylltu manwl a hyfforddiant i gyrraedd y rhai nad ydynt yn dewis opsiynau teithio llesol ar hyn o bryd

integreiddio teithio llesol â dulliau teithio eraill, gan ymgorffori teithio llesol yn nyluniad cynlluniau rheilffyrdd a chyfnewidfeydd trafnidiaeth newydd, er enghraifft

atal problemau pellach a mynd i'r afael â datgarboneiddio drwy ddewis mwy o opsiynau teithio llesol yn lle defnyddio'r car

cydweithio â chydweithwyr ym mhob rhan o'r llywodraeth a phartneriaid allanol ym meysydd cynllunio a'r amgylchedd adeiledig, iechyd, yr amgylchedd naturiol ac addysg, er mwyn cynyddu lefelau teithio llesol

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad teithio llesol at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.2 Bysiau

Mae gwasanaethau bysiau yn hanfodol i lawer o bobl yng Nghymru, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, ac nid oes gan tua 23% ohonom yng Nghymru fynediad at gar.

Eto i gyd, mae'r defnydd o fysiau wedi bod yn sefydlog neu wedi bod yn lleihau dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf, yn rhannol oherwydd newidiadau i'r rhwydwaith gan weithredwyr, cyllidebau cyhoeddus llai a newidiadau i dueddiadau teithio, gan gynnwys gweithio gartref a siopa ar-lein. Dywed llawer o bobl wrthym nad ydynt yn teimlo'n hyderus am ddefnyddio bysiau neu fod bysiau yn rhy ddrud, yn rhy annibynadwy ac yn rhy afreolaidd yng Nghymru. Yn y pen draw, rydym am i fwy o deithwyr adael y car gartref a dal y bws, ac os nad oes car ganddynt, rydym am i bawb deimlo'n ddigon hyderus i ddefnyddio'r bws. Ond mae rhai heriau anodd, gan gynnwys adnoddau a'r rheolaeth gyfyngedig sydd gan y sector cyhoeddus dros y gwasanaethau hyn mewn marchnad nas rheoleiddir, a all ei gwneud hi'n anodd gwneud gwelliannau, megis gosod prisiau clir a syml.

Gweledigaeth

Mewn byd o newid cymdeithasol a thechnolegol, rydym am gael rhwydwaith sefydlog a chydlynol o wasanaethau bysiau sy'n gwbl integredig â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, ac sy'n ddibynadwy, yn fforddiadwy, yn hyblyg, yn hawdd eu defnyddio, yn garbon isel ac yn annog mwy o bobl i ddefnyddio'r bws yn hytrach na'u ceir.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- bydd rhwydwaith cyflymach a mwy dibynadwy o lwybrau a gwasanaethau bysiau fel na fydd pobl yn colli allan ar gyfleoedd gwaith na'r cyfle i ddefnyddio gwasanaethau iechyd a chymdeithasu, yn syml oherwydd ble maent yn byw
- bydd cymunedau ledled Cymru, gan gynnwys cymunedau gwledig, wedi'u cysylltu'n dda
- bydd pobl yn teimlo'n ddiogel ac yn gyfforddus wrth ddefnyddio gwasanaethau bysiau
- bydd cysylltiadau gwell rhwng bysiau a mathau eraill o drafnidiaeth gan gynnwys gwasanaethau trenau a theithio llesol
- bydd gwasanaethau a chyfleusterau bysiau yn gwbl hygyrch, yn ddeniadol ac yn ddiogel i bawb.

Lleihau effaith amgylcheddol teithio yn sylweddol oherwydd:

- bydd mwy o bobl yn hapus i ddefnyddio'r bws yn hytrach na'u ceir
- yn y byrdymor, bydd technoleg injans newydd wedi lleihau allyriadau o fysiau diesel presennol
- yn y tymor hwy, bydd bysiau trydan neu fysiau sy'n defnyddio tanwyddau amgen wedi disodli bysiau diesel

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng Nghymru oherwydd:

- bydd gwasanaethau bysiau hyblyg a dibynadwy o safon uchel yn sicrhau bod pobl yn cyrraedd pen eu taith pan fyddant am wneud hynny, ac yn integreiddio â gwasanaethau eraill
- bydd penderfyniadau am ddatblygiadau yn ystyried argaeledd gwasanaethau bysiau
- caiff penderfyniadau strategol gwell eu gwneud am wasanaethau bysiau ar lefel genedlaethol a rhanbarthol ledled Cymru er mwyn sicrhau bod cyllid y llywodraeth yn cefnogi'r gwasanaethau y mae pobl am eu defnyddio
- bydd Cymru wedi mabwysiadu technoleg arloesol sy'n helpu i leihau allyriadau o fysiau, a bydd wedi datblygu sgiliau lleol, er enghraifft, ym maes technoleg batri a'r defnydd o danwyddau hydrogen
- byddwn wedi cefnogi datblygiadau arloesol, gan gynnwys gwell gwybodaeth amser real a thocynnau clyfar, integredig i deithwyr, er mwyn eu helpu i deithio'n hyderus mewn gwahanol ffyrdd ar yr adeg orau ac am y gost orau.

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- cymunedau lleol wedi eu cysylltu yn well
- bydd siaradwyr Cymraeg yn gallu defnyddio gwasanaethau bysiau yn hyderus yn eu dewis iaith
- bydd y bws yn opsiwn da ar gyfer cyrraedd a gadael digwyddiadau celfyddydol a chwaraeon mawr, ac ar gyfer ymweld â threftadaeth naturiol a diwylliannol Cymru, gan gynnwys ein tirweddau, ein harfordiroedd a'n mannau agored

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- sicrhau bod datblygiadau newydd, gan gynnwys cyfleusterau addysg ac iechyd newydd, yn cael eu lleoli mewn mannau sy'n hawdd eu cyrraedd gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys bws
- parhau i wella gwasanaethau bysiau ar gyfer addysg, gan gynnwys addysg cyfrwng Cymraeg
- cefnogi gwasanaethau bysiau o safon sy'n fforddiadwy, yn rheolaidd, yn ddibynadwy ac yn brydlon
- mynd i'r afael â mannau problemus o ran tagfeydd a buddsoddi mewn gorsafoedd a safleoedd bysiau er mwyn cyflymu siwrneiau a gwella profiadau teithwyr
- cadw gyrwyr a theithwyr yn ddiogel drwy sicrhau bod technoleg talu ddigyffwrdd, sgriniau a mesurau eraill sydd eu hangen i ddiogelu iechyd y cyhoedd, ar waith
- rheoli addasiadau yn sgil COVID-19 i wasanaethau bysiau er mwyn adlewyrchu anghenion newidiol y cyhoedd sy'n teithio
- darparu gwasanaethau bysiau arloesol a mwy hyblyg, mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, y sector masnachol a'r trydydd sector
- cyflwyno'r dechnoleg a'r seilwaith i ddarparu bysiau isel eu hallyriadau erbyn 2028
- ad-drefnu gwasanaethau bysiau yng Nghymru drwy weithio mewn partneriaeth â gweithredwyr a chyrff cyhoeddus, gan ddefnyddio deddfwriaeth newydd lle y bo angen
- helpu gyrwyr bysiau i ddeall yn well yr amrywiaeth o anableddau nad ydynt yn gorfforol bob amser, a sicrhau bod yr hyfforddiant hwnnw yn gyfredol
- paratoi safonau Cymraeg i'r rhai sydd yn darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru
- helpu i recriwtio staff dwyieithog a helpu staff i ddysgu Cymraeg
- gwella amodau gwaith a gwneud y diwydiant yn fwy deniadol i yrwyr bysiau
- cefnogi'r Comisiynydd Traffig i weithredu cyfundrefn orfodi effeithiol sy'n helpu i wella dibynadwyedd ac amseroedd teithio i deithwyr.

Mesurau

Rydym eisoes wedi ymrwymo i sicrhau na fydd unrhyw allyriadau o bibellau egsôst bysiau erbyn 2028. Yn ogystal â monitro hyn, byddwn yn monitro cyfraniad gwasanaethau bysiau at nodau ehangach Llwybr Newydd drwy gasglu data ar y defnydd o fysiau, dibynadwyedd a darpariaeth gwasanaethau.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

Byddwn yn gwneud y canlynol:

- defnyddio'r hierarchaeth fuddsoddi i roi mwy o flaenoriaeth i gyllido gwasanaethau a seilwaith bysiau
- gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru i bennu blaenoriaethau ar gyfer gwasanaethau bysiau integredig a gwell cyfleusterau a seilwaith bysiau yn y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT) sy'n ategu Llwybr Newydd
- gweithio gydag awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i ddarparu gwasanaethau bysiau dibynadwy
- datblygu ein deddfwriaeth newydd ar fysiau, sy'n rhoi mwy o reolaeth i'r sector cyhoeddus dros wasanaethau bysiau lleol
- gweithio gyda gweithredwyr bysiau i helpu i gyflawni'r blaenoriaethau hyn a sicrhau bod cwmnïau bysiau yn buddsoddi yn eu gwasanaethau yng Nghymru yn gyfnewid am orwelion cyllido tymor hwy gan Lywodraeth Cymru.

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys pobl wrth ddylunio a darparu gwasanaethau bysiau, drwy banel cynghori Trafnidiaeth Cymru

gofyn i ddarparwyr **integreiddio** gwasanaethau bysiau yn well â'i gilydd a gyda mathau eraill o drafnidiaeth a theithio llesol

rhwystro problemau yn y dyfodol drwy ddod i'r afael â materion **hirdymor** megis datgarboneiddio drwy ddefnyddio tanwyddau amgen yn ein fflyd bysiau

cydweithio â chydweithwyr ym meysydd cynllunio, iechyd ac addysg er mwyn sicrhau bod argaeledd gwasanaethau bysiau yn ystyriaeth allweddol mewn datblygiadau newydd

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad gwasanaethau bysiau at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.3 Trenau

Mae ein rheilffordd yn un o'n hasedau economaidd a chymdeithasol pwysicaf, ac mae ganddo'r potensial i wneud cyfraniad sylweddol at fywydau pobl, ein cymdeithas, yr economi a'n hamgylchedd. Ond mae heriau penodol o ran y rheilffyrdd yng Nghymru, oherwydd daearyddiaeth a natur wledig y wlad ac o ganlyniad i danfuddsoddi hanesyddol a pharhaus.

Nid yw'r rheilffyrdd yn fater datganoledig yng Nghymru ond, yn ddiweddar, rydym wedi dod yn uniongyrchol gyfrifol am Linellau Craidd y Cymoedd yng Nghymru, gyda gwasanaethau'n cael eu darparu gan Trafnidiaeth Cymru. Rydym yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth y DU i wella gwasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru, gan barhau i ddadlau dros ddatganoli'r maes yn llawn i Gymru.

Gweledigaeth

Ein gweledigaeth yw darparu'r gwasanaethau cludo llwythi a theithwyr ar y rheilffyrdd sydd eu hangen ar bobl a busnesau yng Nghymru, er mwyn cefnogi ein huchelgeisiau ehangach ar gyfer yr economi, cymunedau a'r amgylchedd yn well. Dylai hyn alluogi mwy ohonom i deithio i ble y byddwn am fynd, pan fyddwn am fynd, ac i wneud hynny mewn ffordd fwy cynaliadwy.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- bydd llai o rwystrau sy'n atal pobl rhag gwneud y defnydd gorau o wasanaethau rheilffyrdd, gan gynnwys gwella hygyrchedd corfforol, mynd i'r afael â fforddiadwyedd a darparu hyfforddiant i staff er mwyn sicrhau bod pawb yn teimlo eu bod yn cael croeso.
- bydd teithiau drws i ddrws di-dor yn haws ac yn fwy cynaliadwy am fod gwasanaethau rheilffyrdd yn fwy integredig â theithio ar fws a theithio llesol
- bydd yn ddiogel i bawb deithio ar y trên

Lleihau effaith amgylcheddol teithio yn sylweddol oherwydd:

- mae tyniant trên diesel wedi cael ei ddisodli gan dechnoleg newydd sy'n allyrru llai o nwyon tŷ gwydr
- bydd mwy o bobl yn defnyddio'r trên yn hytrach na'u ceir
- bydd trenau yn gwneud mwy drwy ddefnydd o ynni adnewyddadwy
- byddwn wedi gwella perfformiad ynni gorsafoedd a seilwaith CVL
- bydd mwy o nwyddau'n cael eu cludo ar drenau, gan osgoi milltiroedd lori amgylcheddol sensitif
- byddwn wedi diogelu a gwella bioamrywiaeth a chadernid ecosystemau yn y gwaith o reoli'r ystad reilffyrdd feddal o ddydd i ddydd ac wrth wneud gwelliannau i'r rheilffyrdd yn y dyfodol

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng ghymru oherwydd:

- bydd mwy o wasanaethau trenau
- bydd gorsafoedd trenau newydd, a'r rhai a oedd eisoes yn bodoli, yn ganolfannau i fuddsoddi a thwf economaidd
- bydd niferoedd teithwyr wedi cynyddu, gan wneud gwasanaethau'n fwy hyfyw
- bydd amrywiaeth o ddatblygiadau digidol arloesol yn ei gwneud hi'n haws i bobl deithio ar drenau, gan gynnwys tocynnu integredig a gwell gwybodaeth amser real i deithwyr
- bydd mwy o bobl yn gweithio'n lleol, gan ddefnyddio canolfannau swyddfeydd mewn gorsafoedd neu'n agos atynt
- bydd atyniadau rheilffyrdd hanesyddol yn gwneud cyfraniad sylweddol at economi ymwelwyr ehangach Cymru

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- bydd siaradwyr Cymraeg yn gallu defnyddio gwasanaethau trenau yn hyderus yn eu dewis iaith
- bydd mwy o bobl yn gallu defnyddio trenau i gyrraedd a gadael digwyddiadau chwaraeon a diwylliannol mawr
- bydd asedau'r amgylchedd hanesyddol wedi cael eu diogelu a'u cynnal drwy wella a datblygu'r rheilffyrdd

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- darparu mwy o wasanaethau, mwy o drenau a gwell trenau a mwy o orsafoedd er mwyn gwneud gwasanaethau rheilffyrdd yn fwy deniadol a gwella profiadau cwsmeriaid
- datblygu ein systemau Metro trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn gwella gwasanaethau ac integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus arall a theithio llesol yn well â'r system reilffyrdd
- gweithio gyda Llywodraeth y DU i sicrhau bod gwasanaethau trenau gwell yn rhan o'r datrysiad ehangach i dagfeydd ar yr M4
- gweithio gyda Network Rail a Llywodraeth y DU i ddatgarboneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru
- paratoi gwasanaethau yn Gymraeg i'r rhai sydd yn darparu gwasanaethau trenau yng Nghymru
- recriwtio mwy o staff dwyieithog a chynnig cyfleoedd i staff presennol ddysgu a defnyddio'r Gymraeg
- cynnal a chadw a rheoli seilwaith presennol a reolir gan Lywodraeth Cymru, gan gynnwys uwchraddio gorsafoedd presennol a gwella cadernid seilwaith rheilffyrdd o ran llifogydd a thywydd eithafol
- parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU i wella seilwaith rheilffyrdd ledled Cymru, gan gynnwys cyflwyno cynlluniau trydaneiddio'r rheilffyrdd ledled Cymru, gan wella'r rhwydwaith a'i ymestyn yng Nghymru, gan gynnwys ailagor hen linellau ac agor llinellau newydd
- pwyso am lais cryfach wrth wneud penderfyniadau am fuddsoddi yn y rheilffyrdd sy'n effeithio ar Gymru ac, yn y pen draw, am ddatganoli gwasanaethau a seilwaith rheilffyrdd yn llawn yng Nghymru, a setliad cyllido teg

Mesurau

Rydym wedi pennu targed i ddatgarboneiddio tyniant yng Nghymru erbyn 2040. Er mwyn cyflawni hyn, byddwn yn parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU, Trafnidiaeth Cymru, ein gweithredwyr masnachfraint a Network Rail i ddatblygu ein huchelgeisiau o ran datgarboneiddio a hefyd ddeall tueddiadau o ran niferoedd teithwyr, hynt trydaneiddio, dibynadwyedd a phrydlondeb gwasanaethau yng Nghymru, ac olrhain mesurau eraill gan gynnwys diogelwch a boddhad cwsmeriaid.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

- bydd y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (CCT) yn amlinellu cynlluniau ar gyfer buddsoddi yn y seilwaith rheilffyrdd a gwasanaethau rheilffyrdd o fewn Cymru a'r Gororau, a ledled Cymru yn gyffredinol
- Bydd Trafnidiaeth Cymru yn parhau i ddarparu a datblygu gwasanaethau rheilffyrdd o fewn Cymru a'r Gororau a gwasanaethau pellter hir yng nghyd-destun rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus integredig
- byddwn yn cydweithio â'n cymdogion rhanbarthol gan fod cynifer o'n teithiau ar drenau yn rhai dros y ffin
- byddwn yn parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU ar ddarparu gwasanaethau yng Nghymru

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys pobl, gan gynnwys y rhai sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig, wrth ddylunio a darparu gwasanaethau, drwy banel cynghori Trafnidiaeth Cymru

integreiddio gwasanaethau rheilffyrdd yn well â mathau eraill o drafnidiaeth, gan gynnwys teithio ar y bws a theithio llesol

mynd i'r afael â materion **hirdymor** megis datgarboneiddio drwy drydaneiddio ein fflyd rheilffyrdd

cydweithio â chydweithwyr ym meysydd cynllunio, iechyd ac addysg i leoli datblygiadau newydd o gwmpas gwasanaethau trenau sydd eisoes yn bodoli

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad gwasanaethau trenau at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.4
Ffyrdd, strydoedd a pharcio

Ein blaenoriaeth gyntaf yw lleihau nifer y siwrneiau a wneir mewn ceir a cherbydau er mwyn lleihau'r effeithiau cysylltiedig ar yr amgylchedd ac ar iechyd – ond, er mwyn cyflawni hynny, bydd angen inni barhau i gynnal a chadw a rheoli ein rhwydwaith presennol o ffyrdd a strydoedd, sydd hefyd yn cynnwys darparu ar gyfer bysiau ac ar gyfer cerdded a beicio.

Mae ein ffyrdd a'n strydoedd yn galluogi pobl i gyrraedd mannau gwaith, cael gafael ar wasanaethau ac achub ar gyfleoedd hamdden ac addysg; maent yn cefnogi trafnidiaeth gyhoeddus yn ogystal â'r defnydd o geir a theithio llesol, ac mae gweithrediad effeithiol y gadwyn gyflenwi yng Nghymru yn seiliedig arnynt. Nid yn unig y mae ein seilwaith ffyrdd yn cynnwys y ffyrdd, ond mae hefyd yn cynnwys pontydd, trychiadau, argloddiau a strwythurau eraill, yn ogystal â'r ystad feddal gysylltiedig, gan gynnwys lleiniau ymyl ffordd, y mae rhywfaint ohoni'n ffynhonnell bwysig o fioamrywiaeth.

Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol sy'n gysylltiedig â chefnffyrdd a thraffyrdd yn un o'n hasedau cyhoeddus mwyaf gwerthfawr, ond mae llawer o'r strwythurau'n hŷn na 50 oed, ac mae cryn dipyn o ôl-groniad gwaith cynnal a chadw (dros £0.5bn ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol yn unig ar hyn o bryd). Mae'r arian rydym yn ei wario ar gynnal a chadw ein rhwydweithiau ffyrdd yn cyfrannu at lawer o'r nodau llesiant cenedlaethol ac yn sicrhau buddiannau i'r economi, i deithiollesol, i ddiogelwch, i gydraddoldeb ac i'r amgylchedd.

Gweledigaeth

Byddwn yn sicrhau bod ein strydoedd a'n ffyrdd yn ddiogel, yn cael eu rheoli a'u cynnal a'u cadw'n dda, ac yn cefnogi mwy o ddewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy, gan gynnwys teithio llesol a mwy o drafnidiaeth gyhoeddus.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- bydd terfynau cyflymder diofyn a chamau i fynd i'r afael â pharcio ar y palmant wedi gwneud strydoedd yn fwy diogel i bawb
- bydd y rhwydwaith ffyrdd yn rhoi mwy o flaenoriaeth i drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol, gan gynnwys lonydd beicio a llwybrau troed
- bydd ffyrdd heb eu mabwysiadu yng Nghymru mewn cyflwr gwell fel bod mwy o gyfartaledd o ran y gallu i gael gafael ar nwyddau a gwasanaethau
- bydd y ffyrdd yn fwy diogel i bawb sy'n eu defnyddio.

Lleihau effaith amgylcheddol y ffyrdd yn sylweddol oherwydd:

- byddwn yn cefnogi symud o dreth tanwydd i ddull mwy teg o taliadau ffyrdd teg fydd yn medru cynorthwyo gyda gwelliannau mewn ansawdd aer a thagfeydd
- mewn ardaloedd trefol, tra'n cydnabod fod rhai pobl, gan gynnwys y rhai sydd mewn ardaloedd gwledig, yn dibynnu ar ddefnyddio ceir.
- byddwn yn defnyddio technoleg i reoleiddio cyflymderau traffig er mwyn lleihau allyriadau
- bydd ansawdd aer gwell a llai o sŵn ar y rhwydwaith
- byddwn wedi diogelu a gwella bioamrywiaeth a chadernid ecosystemau ar yr ystad feddal ac wrth wneud gwelliannau i'r ffyrdd yn y dyfodol
- bydd ein rhwydwaith ffyrdd yn darparu cyfleusterau i wefru pob dosbarth o gerbydau trydan
- bydd gweithrediadau a gwaith cynnal a chadw ffyrdd yn defnyddio llai o ynni ac yn cynhyrchu llai o wastraff.

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng Nghymru oherwydd:

- bydd strydoedd trefol tawelach yn gwneud cyfraniad cadarnhaol at greu lleoedd mewn trefi a dinasoedd
- bydd pobl yn gallu cyrraedd mannau gwaith, cael gafael ar wasanaethau, ac achub ar gyfleoedd hamdden ac addysg
- bydd llai o dagfeydd ar y ffyrdd yn ei gwneud hi'n ddeniadol i fusnesau leoli eu hunain yng Nghymru a chefnogi cadwyn gyflenwi Cymru
- bydd llai o bobl yn byw ar ffyrdd heb eu mabwysiadu ac ni fyddwn yn creu ffyrdd heb eu mabwysiadu yn y dyfodol
- byddwn wedi gwella'r gwaith o weithredu a chynnal a chadw ffyrdd, gan ddefnyddio technoleg newydd ar gyfer Cerbydau Cysylltiedig ac Awtonomaidd, Cymorth Cyflymder Deallus a Systemau Trafnidiaeth Deallus, drwy ddarparu mwy o ddata ffynhonnell agored.

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- gall pobl sy'n ymweld â Chymru, a phobl leol, ddysgu am ein treftadaeth drafnidiaeth a mathau eraill o dreftadaeth yng Nghymru a'u mwynhau, fel rhan o dri Llwybr Ffordd Cymru – Ffordd Cambria, Ffordd y Gogledd a Ffordd yr Arfordir
- bydd arwyddion ffyrdd yn parhau i gydymffurfio â Safonau'r Gymraeg
- byddwn yn cynllunio ar gyfer y defnydd o ffyrdd a thagfeydd, ac yn rheoli hynny, ystod digwyddiadau diwylliannol a chwaraeon mawr yng Nghymru
- bydd yr amgylchedd hanesyddol wedi'i ddiogelu mewn prosiectau ffyrdd ac wrth uwchraddio ffyrdd a rheoli'r ystad feddal
- rydym wedi lleihau effaith ceir ar Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol a Pharciau Cenedlaethol drwy hyrwyddo gwell cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus lleol

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- cyflawni ein rhwymedigaethau statudol ar gyfer gweithredu a chynnal a chadw'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol mewn ffordd sydd hefyd yn lleihau effeithiau amgylcheddol niweidiol cymaint â phosibl, yn hyrwyddo teithio llesol, ac yn cynnal ac yn creu cyflogaeth yng Nghymru
- cyflwyno terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol newydd o 20mya a mynd i'r afael â pharcio ar y palmant
- cadw traffig i symud drwy ddelio'n gyflym â digwyddiadau a thrwy flaengynllunio gwaith cynnal a chadw yn effeithlon i osgoi unrhyw darfu
- uwchraddio a gwella ein rhwydwaith ffyrdd a sicrhau ei fod yn addas ar gyfer y dyfodol, gan fynd i'r afael â'r mannau hynny lle ceir problemau o ran tagfeydd a buddsoddi mewn cynlluniau sy'n cefnogi diogelwch ar y ffyrdd, dibynadwyedd siwrneiau, cadernid, newid mewn dulliau teithio a gwefru cerbydau trydan
- gwella'r broses o reoli asedau seilwaith ffyrdd er mwyn lleihau'r ôl-groniad o waith cynnal a chadw, gweithredu'n fwy effeithlon a rhyddhau cyllid ar gyfer gwelliannau
- sicrhau bod y strategaethau rheoli asedau hynny'n diogelu ac yn cyfoethogi bioamrywiaeth, cadernid ecosystemau ac asedau amgylchedd hanesyddol ar yr ystad feddal (y mannau gwyrdd sy'n gysylltiedig â ffyrdd)
- rheoli effaith y newid yn yr hinsawdd ar y seilwaith ffyrdd drwy wella systemau draenio dŵr wyneb, rheoli perygl llifogydd a sicrhau nad yw datblygiadau newydd yn gollwng dŵr wyneb mewn ffordd niweidiol
- cefnogi awdurdodau lleol i reoli a chynnal a chadw ffyrdd a strydoedd lleol, a'u helpu i fabwysiadu ffyrdd heb eu mabwysiadu a sicrhau bod datblygiadau newydd yn cyrraedd safonau cyffredin
- rheoli'r ffordd y caiff cyfleusterau parcio eu dyrannu er mwyn ysgogi newid mewn dulliau teithio o blaid trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol
- gwella'r System Drafnidiaeth Ddeallus er mwyn gwella gwybodaeth amser real a ffynhonnell agored i ddefnyddwyr a datblygwyr
- gweithio gyda Llywodraeth y DU i sicrhau bod cyfarwyddebau presennol yr Undeb Ewropeaidd yn dod yn rhan o gyfraith y DU lle maent o fudd i drafnidiaeth yng Nghymru

Mesurau

Byddwn yn dilyn hynt Llwybr Newydd drwy barhau i gasglu data ar ddiogelwch ar y ffyrdd, dibynadwyedd siwrneiau, lefelau traffig, dosbarthiadau cerbydau a mathau o danwydd, lefelau sŵn ac ansawdd aer. Yn y dyfodol, rydym hefyd yn awyddus i gasglu data ar y defnydd o feiciau a deall yn well symudiadau ac ymddygiadau cerddwyr. Byddwn hefyd yn mesur effaith carbon gweithredu, cynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith ffyrdd er mwyn sicrhau ei fod yn aros o fewn cyllidebau i gyflawni ein targedau lleihau carbon. Byddwn hefyd yn ystyried targed i leihau'r ôl-groniad o waith cynnal a chadw i lefelau cynaliadwy erbyn 2030.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

- Fel Awdurdod Priffyrdd, byddwn yn sicrhau mai cyflawni ein dyletswyddau i gynnal diogelwch y rhwydwaith fydd ein blaenoriaeth gyntaf ar gyfer gwariant ar ffyrdd
- Byddwn yn datblygu strategaeth fuddsoddi a fydd yn ategu'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, gan roi blaenoriaeth i gynnal a chadw seilwaith presennol a gwaith gwella ffyrdd sy'n cefnogi diogelwch, dibynadwyedd siwrneiau, cadernid, teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus.
- Byddwn yn datblygu strategaeth i godi taliadau ffyrdd teg yng Nghymru mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol
- Byddwn yn diweddaru ein prif ddogfennau polisi, gan gynnwys ein strategaeth rheoli asedau, ein strategaeth gaffael, y Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd, ein dull o ddiogelu bioamrywiaeth a chyrraedd safonau cynnal a chadw cefnffyrdd ar gyfer Cymru a'n dull o ymdrin â therfynau cyflymder lleol, yn ogystal â'n Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan.

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

parhau i **gynnwys** pobl wrth ddylunio gwaith uwchraddio ffyrdd drwy WelTAG ac ymgynghori ac ymgysylltu â rhanddeiliaid ynghylch gwaith cynnal a chadw

integreiddio gwaith cynllunio teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus â rheoli a gweithredu'r ffyrdd

atal problemau yn y dyfodol drwy leihau tagfeydd, gan wneud bysiau ac opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus cynaliadwy eraill yn fwy effeithlon a thrwy roi mwy o le ar y ffyrdd ar gyfer cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus

cydweithio â chydweithwyr ym meysydd cynllunio, iechyd ac addysg er mwyn sicrhau nad yw datblygiadau newydd yn dibynnu ar deithio mewn car ac, yn hytrach na hynny, eu bod yn rhoi blaenoriaeth i gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad ffyrdd, strydoedd a pharcio at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.5
Y trydydd sector

Mae sefydliadau trafnidiaeth y trydydd sector, gan gynnwys sefydliadau cymunedol ac nid er elw, yn darparu cludiant i deithwyr y tu hwnt i'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus masnachol, a ddarperir gan wirfoddolwyr. Mae'r gwasanaethau hyn yn cynnwys cynlluniau seiliedig ar alw sy'n mynd â phobl o ddrws i ddrws, yn ogystal â gwasanaethau a arweinir gan wirfoddolwyr, megis profiadau rheilffyrdd hanesyddol. Hefyd, mae partneriaethau rheilffyrdd cymunedol yn creu cysylltiadau cryf rhwng cymunedau a darparwyr gwasanaethau trenau.

Mae dros gant o gynlluniau trafnidiaeth gymunedol yng Nghymru; gwasanaethau bach yw'r rhan fwyaf ohonynt, gan ddarparu cludiant i ysbytai, er enghraifft, ond mae rhai cynlluniau mwy yn y gogledd a'r de.
Ni chaiff darparwyr trafnidiaeth y trydydd sector eu gweld fel sector trafnidiaeth allweddol bob amser. Er eu bod yn cynnwys gwirfoddolwyr ac yn gallu cynnig gwerth ardderchog am arian, mae costau sylweddol y mae angen i ddarparwyr fynd iddynt o hyd.

Gweledigaeth

Trydydd sector ffyniannus a hyfyw sy'n llenwi bylchau mewn darpariaeth, yn diwallu anghenion cymunedau lleol ac yn sicrhau buddiannau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ehangach.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- bydd gwasanaethau hanfodol ar gael i bobl na fyddent fel arall yn gallu defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus gonfensiynol
- byddwn wedi lleihau unigrwydd ac ynyswch
- bydd gwell mynediad at wasanaethau iechyd ac addysg, a diogelu effeithiol
- bydd mwy o bobl yn gallu mwynhau parciau cenedlaethol a chyfleoedd hamdden awyr agored
- bydd gennym rwydwaith o wirfoddolwyr gweithgar

Lleihau effaith amgylcheddol teithio yn sylweddol oherwydd:

- bydd llai o allyriadau carbon wrth i fwy o bobl deithio gyda'i gilydd
- bydd trafnidiaeth gymunedol wedi gwneud mwy o ddefnydd o dechnolegau cerbydau amgen

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng } Nghymru oherwydd:

- bydd ystod ehangach o bobl yn gallu manteisio ar gyfleusterau manwerthu, gwasanaethau, addysg, gwaith a'r cyfleusterau hamdden sydd eu hangen arnynt
- byddwn yn darparu gwasanaethau i bobl mewn ardaloedd gwledig lle mae gwasanaethau eraill yn afreolaidd
- byddwn wedi rhoi hwb i'r economi ymwelwyr a swyddi gwledig drwy wasanaethau rheilffyrdd hanesyddol
- bydd llai o dlodi tanwydd mewn ardaloedd gwledig lle mae cost rhedeg car yn uchel
- bydd mwy o fodelau darparu gwasanaethau arloesol, gan gynnwys cludiant sy'n ymateb i'r galw

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- bydd mwy o wasanaethau trafnidiaeth ar gyfer grwpiau ffydd a diwylliannol, a bydd gwell mynediad at ddigwyddiadau chwaraeon a diwylliannol
- bydd treftadaeth drafnidiaeth gyfoethog Cymru, gan gynnwys seilwaith rheilffyrdd hanesyddol, camlesi a cherbydau rheilffyrdd, wedi'i chynnal ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol
- bydd mwy o wasanaethau ar gyfer cymunedau gwledig a Cymraeg eu hiaith

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- sicrhau bod darparu trafnidiaeth gymunedol yn cael ei gynnwys mewn cynlluniau teithio ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth, iechyd neu addysg presennol a newydd
- tyfu gwasanaethau'r trydydd sector fel dewis amgen yn lle trafnidiaeth gyhoeddus
- darparu mwy o wasanaethau sy'n ymateb i anghenion cymunedau gan gynnwys cymunedau gwledig
- integreiddio gwasanaethau'r trydydd sector yn well mewn polisïau, gwaith cynllunio a darpariaeth trafnidiaeth ehangach a chyflwyno Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a'r Trydydd Sector
- gweithio gyda'r Comisiynydd Traffig i sicrhau bod gwaith rheoleiddio yn cefnogi gyrwyr gwirfoddol a gweithrediadau cymunedol
- gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru, Croeso Cymru ac eraill i hyrwyddo rheilffyrdd hanesyddol
- hyrwyddo partneriaethau rheilffyrdd cymunedol
- cynnig cyfleoedd mentora cymheiriaid, cymorth a hyfforddiant i wirfoddolwyr
- ymgorffori gwybodaeth am wasanaethau trafnidiaeth cymunedol a gwasanaethau trafnidiaeth y trydydd sector mewn apiau trafnidiaeth newydd a mentrau cynllunio siwrneiau eraill

Mesurau

Byddwn yn ceisio nodi cwmpas a photensial trafnidiaeth y trydydd sector, a deall yn well y buddiannau economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol ehangach y mae'n eu cynnig.

Cyflawni

- Bydd y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol newydd ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT) yn cynnwys opsiynau a chymorth ar gyfer trafnidiaeth gymunedol a thrafnidiaeth y trydydd sector
- byddwn yn gweithio gydag awdurdodau lleol i gefnogi gwasanaethau trafnidiaeth gymunedol a gwasanaethau trafnidiaeth y trydydd sector drwy grantiau lleol
- Byddwn yn gweithio gyda sefydliadau cymunedol a sefydliadau'r trydydd sector er mwyn deall materion cyfredol yn well, codi ymwybyddiaeth o'r sector, nodi cyfleoedd partneriaeth a helpu i gysylltu'r sector ag agendâu polisi ehangach megis iechyd, addysg a'r economi ymwelwyr

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys defnyddwyr a gweithredwyr wrth ddylunio, cynllunio a darparu gwasanaethau'r trydydd sector

integreiddio gwasanaethau'r trydydd sector â dulliau teithio eraill, gan gynnwys bysiau a threnau

rhwystro problemau yn y dyfodol drwy fynd i'r afael â materion **hirdymor** megis datgarboneiddio yn y trydydd sector

cydweithio â chydweithwyr ym meysydd cynllunio, iechyd, yr economi ymwelwyr ac addysg er mwyn sicrhau bod trafnidiaeth y trydydd sector yn rhan o bolisïau a gwaith cynllunio yn y dyfodol

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad y trydydd sector at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.6
Tacsis a cherbydau hurio preifat

Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn cyflawni rôl bwysig yn y system drafnidiaeth, yn aml lle nad oes fawr ddim mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus, os o gwbl. Mae angen iddynt fod yn rhan o'r system drafnidiaeth ehangach, yn enwedig wrth ddarparu gwasanaethau 'milltir olaf'.

Fodd bynnag, un o'r heriau yng Nghymru yw sicrhau bod tacsis a cherbydau hurio preifat yn ddiogel, yn fforddiadwy ac o'r ansawdd y mae'r cyhoedd yn ei ddisgwyl.

Gweledigaeth

Ein nod yw diweddaru ein system drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat fel ei bod yn addas at y diben yn y Gymru fodern. Rydym am greu un safon gyson a gaiff ei chymhwyso ledled Cymru, sy'n hyrwyddo diogelwch, yn cyfrannu at amgylchedd glanach, yn gwella profiad y cwsmer, ac yn hygyrch i bawb.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- ni waeth ble y bydd cwsmeriaid yn byw yng Nghymru, byddant yn cael lefel dda o wasanaeth tacsi gyda cherbydau diogel a hygyrch sydd ar gael yn hawdd, a gyrwyr addas sy'n darparu gwasanaeth da i gwsmeriaid
- bydd pawb, ac yn enwedig pobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig, yn teimlo eu bod yn cael croeso a'u bod yn ddiogel wrth ddefnyddio gwasanaethau tacsis, a'u bod yn gallu cael gafael ar wasanaeth sy'n diwallu eu hanghenion

Lleihau effaith amgylcheddol teithio yn sylweddol oherwydd:

- bydd llai o angen am geir preifat a bydd mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus
- byddwn wedi cyflwyno mwy o gerbydau dim allyriadau

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng Nghymru oherwydd:

- bydd tacsis a cherbydau hurio preifat yn galluogi mwy o bobl i gael gafael ar wasanaethau ac achub ar gyfleoedd gwaith, hamdden ac addysg drwy ategu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus
- bydd sector cerbydau hurio preifat ffyniannus yng Nghymru yn cael budd o ddull cyson o ymdrin â safonau trwyddedu, a safonau uchel o hyfforddiant i yrwyr a gwasanaeth cwsmeriaid

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- bydd gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn gweithredu fel cenhadon pwysig i Gymru, gan chwarae rôl allweddol wrth gyflwyno ymwelwyr i Gymru
- bydd mwy o yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn gallu cyfathrebu'n hyderus yn Gymraeg

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- datblygu safonau cenedlaethol ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru, gan ymdrin â materion megis addasrwydd ymgeiswyr/deiliaid trwyddedau, mesurau diogelwch cerbydau, profi cerbydau, cadw cofnodion siwrneiau a hyfforddiant i yrwyr a gweithredwyr
- sicrhau bod gan reoleiddwyr y pwerau angenrheidiol i gymryd camau gorfodi effeithiol
- creu a chynnal cronfa ddata trwyddedu genedlaethol a chofrestr gyhoeddus er mwyn sicrhau cysondeb a hyrwyddo diogelwch y cyhoedd
- symleiddio'r system drwyddedu fel ei bod yn llai dryslyd i'r cyhoedd drwy ddileu'r gwahaniaeth rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat a chael system trwyddedu tacsis ‘un haen’.

Mesurau

Rydym wedi pennu targed i bob cerbyd trwyddedig fod yn gerbyd dim allyriadau erbyn 2028, drwy gymysgedd o reoliadau a chymhellion.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

- Byddwn yn creu dull gweithredu mwy cyson o fewn y system drwyddedu bresennol mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol a'r sector
- Yn y tymor hwy, rydym yn cynllunio deddfwriaeth trwyddedu tacsis newydd, sy'n cyflawni ein gweledigaeth ac nad yw'n cael effaith andwyol ar y system drwyddedu yn Lloegr, gan weithio gyda'r Adran Drafnidiaeth, y diwydiant a defnyddwyr
- Gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru i sicrhau bod y seilwaith gofynnol ar waith i gefnogi'r newid i dacsis dim allyriadau.

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys y diwydiant, awdurdodau trwyddedu a defnyddwyr wrth ddatblygu rheoliadau yn y dyfodol drwy ymarferion grwpiau rhanddeiliaid allanol ac ymgynghoriad cyhoeddus

integreiddio tacsis a cherbydau hurio preifat â mathau eraill o drafnidiaeth, yn enwedig fel ateb milltir olaf a milltir gyntaf i drafnidiaeth gyhoeddus

mynd i'r afael â materion **hirdymor** megis datgarboneiddio drwy sicrhau'r defnydd o gerbydau dim allyriadau drwy gynlluniau cymell

cydweithio â phartneriaid, gan gynnwys yr Adran Drafnidiaeth a'r diwydiant

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad tacsis a cherbydau hurio preifat at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.7
Cludo llwythi a logisteg

Mae cludo llwythi a logisteg yn cyffwrdd â phob rhan o'n bywydau, o'r bwyd rydym yn ei fwyta i'r gwasanaethau rydym yn eu defnyddio. Mae a wnelo cludo llwythi â'r ffordd y mae nwyddau yn cael eu symud, gan gynnwys ar y ffyrdd, ar y rheilffyrdd, ar y môr ac yn yr awyr, ac mae logisteg yn cynnwys trefnu'r gwaith o ddosbarthu llwythi, gan gynnwys gwasanaethau sy'n defnyddio'r rhwydwaith ehangach o borthladdoedd, warysau, canolfannau dosbarthu a therfynellau trafnidiaeth sy'n hanfodol i symud nwyddau. Gyda'i gilydd, mae cludo llwythi a logisteg yn gwneud cyfraniad mawr at amcanion ehangach Llywodraeth Cymru, gan gynnwys twf economaidd a chreu lleoedd yng Nghymru.

Caiff y gadwyn gyflenwi yng Nghymru ei chyflawni'n bennaf drwy weithredwyr yn y sector preifat, yng nghyd-destun ehangach y DU ac mewn cyd-destun rhyngwladol, felly mae angen inni weithio'n agos gyda Llywodraeth y DU, gwledydd datganoledig eraill a phartneriaid lleol er mwyn cyflawni ein huchelgeisiau. Ymhlith yr heriau presennol mae'r twf mewn gwasanaethau dosbarthu milltir olaf sydd â goblygiadau o ran tagfeydd a datgarboneiddio, yn ogystal â heriau o ran integreiddio cludo llwythi a logisteg mewn gwaith cynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth ehangach. Mae angen inni wneud mwy i godi proffil y sector o ran sicrhau bod y wlad yn cael y nwyddau hanfodol sydd eu hangen arni a chefnogi gwasanaethau gofal iechyd a gwasanaethau eraill, a chydnabod y cyfraniad ehangach y mae'n ei wneud at lesiant a gwydnwch dinasyddion yng Nghymru.

Gweledigaeth

Rydym am gael rhwydwaith cystadleuol, ymatebol a chadarn o wasanaethau cludo llwythi a logisteg ledled Cymru sy'n adlewyrchu ein huchelgais ar gyfer economi ffyniannus gymdeithasol gyfiawn, a chenedl gynaliadwy ac amgylcheddol gyfrifol.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- bydd pobl mewn ardaloedd gwledig a threfol yng Nghymru yn gallu cael gafael ar y nwyddau sydd eu hangen arnynt
- bydd cadwyn gyflenwi effeithiol yn galluogi pobl i gael gafael ar wasanaethau megis iechyd, gofal a bwyd, ble bynnag a phryd bynnag y bydd angen iddynt wneud hynny
- bydd y rhwydweithiau sy'n symud nwyddau a phobl yn ddiogel ar gyfer y ddau fath o weithgarwch heb roi cysylltedd na gallu dan anfantais.

Lleihau effaith amgylcheddol teithio yn sylweddol oherwydd:

- bydd llai o allyriadau nwyon tŷ gwydr, gwell ansawdd aer a llai o sŵn amgylcheddol yn sgil cludo llwythi a logisteg
- caiff nwyddau eu cludo mewn ffyrdd mwy cynaliadwy drwy fodelau arloesol fel canolfannau aml-ddull a logisteg a rennir.
- rydym wedi annog datblygiadau arloesol sy'n helpu i greu rhwydweithiau logisteg carbon isel, gan gynnwys mesurau i reoli'r galw er mwyn dylanwadu ar ymddygiad defnyddwyr.

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng Nghymru oherwydd:

- bydd ein rhwydwaith cludo llwythi a logisteg o safon uchel yn cefnogi busnesau sydd eisoes yn bodoli ac yn hwyluso buddsoddiad a chyfleoedd gwaith newydd
- bydd cludo llwythi a logisteg yn cael eu hintegreiddio â pholisïau cynllunio trafnidiaeth a defnydd tir ehangach ar lefel leol, ranbarthol a chenedlaethol
- bydd gan Gymru y seilwaith, y gallu a'r adnoddau i gefnogi sector cludo llwythi a logisteg mwy cynaliadwy, gan gynnwys modelau busnes arloesol sy'n annog twf masnachol ochr yn ochr â datgarboneiddio

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- bydd sector rheoli'r gadwyn gyflenwi cartref ffyniannus, sydd â gweithlu medrus ac amrywiol, yn helpu i gynnal cymunedau lleol, gan gynnwys cymunedau Cymraeg eu hiaith, ledled Cymru.

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- integreiddio darpariaeth cludo llwythi a logisteg â gwaith datblygu newydd, cynllunio morol, dynodi parthau diwydiannol a gwaith adfywio, gan gydnabod rôl seilwaith trafnidiaeth presennol megis y môr a meysydd awyr fel catalydd i gydleoli gweithgynhyrchu, ynni, hamdden a thwristiaeth.
- integreiddio'r angen i symud llwythi mewn gwaith cynllunio trafnidiaeth ehangach ar gyfer y ffyrdd, rheilffyrdd, porthladdoedd, hedfanaeth a theithio llesol
- datblygu dull o ymdrin â'r twf sylweddol mewn darpariaeth milltir olaf a chyflym, a deall y ffordd orau o reoli hyn ochr yn ochr â'n huchelgeisiau i leihau tagfeydd a threchu datgarboneiddio
- ystyried gwaith ymchwil a datblygu pellach ar fodelau busnes arloesol, gan gynnwys y potensial ar gyfer modelau o'r fath mewn amgylcheddau trefol a gwledig
- gweithio gyda phartneriaid a'r sector i ddeall yn well y capasiti cludo llwythi a logisteg yng Nghymru, ei integreiddio, cynllunio ar ei gyfer, a'i gyflawni
- cefnogi sgiliau a chadw swyddi yn y sector cludo llwythi a'r sector logisteg.

Mesurau

Byddwn yn gweithio gyda'r sectorau a phartneriaid i nodi mesurau ystyrlon ar gyfer cludo llwythi a logisteg er mwyn deall yn well y rhyngweithio cymhleth rhwng cludo llwythi, logisteg a'r rhwydwaith ehangach, a phennu targedau ar gyfer datgarboneiddio.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

- Byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU, y sector a phartneriaid eraill ar Gynllun Cludo Llwythi a Logisteg ar gyfer Cymru
- Byddwn yn integreiddio cludo llwythi a logisteg yn ein Llwybr Datgarboneiddio er mwyn lleihau allyriadau o'r sector
- Byddwn yn cefnogi ymyriadau sy'n helpu i wneud y sector yn fwy cynaliadwy, gan gynnwys cyfleoedd i newid dulliau cludo llwythi, o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd a chludiant ar ddŵr
- byddwn yn integreiddio cludo llwythi a logisteg mewn canllawiau diwygiedig ar gynllunio ar gyfer trafnidiaeth

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys y diwydiant, gweithredwyr a defnyddwyr y rhwydweithiau cludo llwythi a logisteg wrth ddatblygu'r dull o ymdrin â chludo llwythi a logisteg

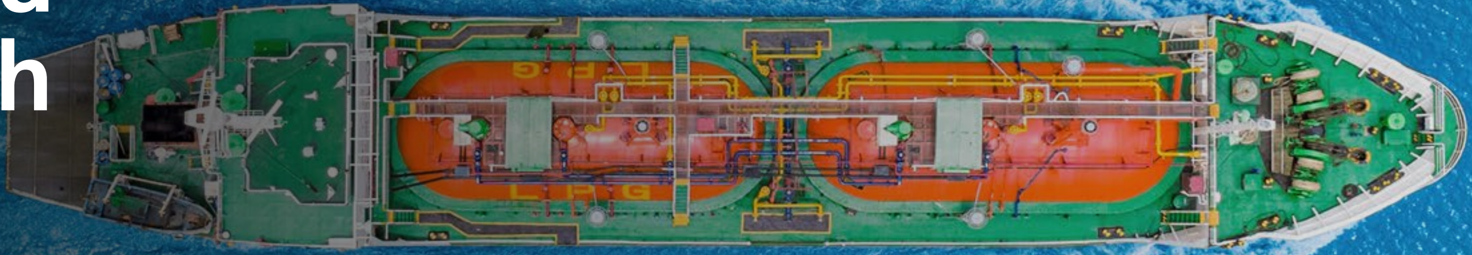
integreiddio cludo llwythi a logisteg mewn gwaith cynllunio ehangach ar gyfer trafnidiaeth, gan gydnabod bod gan y sector yr un anghenion seilwaith â'r cyhoedd ar gyfer ffyrdd, rheilffyrdd, hedfanaeth a morgludo, ac osgoi effeithiau anfwriadol a all amharu ar y gallu i symud llwythi'n effeithlon.

atal problemau pellach drwy liniaru effeithiau symud nwyddau ledled Cymru ar yr amgylchedd

cydweithio ym mhob rhan o'r llywodraeth i adlewyrchu rôl cludo llwythi a logisteg mewn meysydd polisi eraill gan gynnwys datgarboneiddio, twf economaidd rhanbarthol, parthau tai/diwydiannol, ynni, a gwaith cynllunio morol/defnydd tir.

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad cludo llwythi a logisteg at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.8 Porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr



Fel gwlad â morlin sylweddol, mae porthladdoedd a morgludo yn rhan hanfodol o economi Cymru ac economi'r DU yn gyffredinol. Maent yn gyfrwng pwysig ar gyfer mewnforion ac allforion Cymru ac yn seilwaith trafnidiaeth allweddol rhwng tir a môr. Yn 2016, gwnaeth porthladdoedd Cymru fewnforio ac allforio 54 miliwn o dunelli o gargo, sef mwy nag 11% o gyfanswm y DU . Mae'r sector yn hanfodol er mwyn symud cargo a phobl yn effeithiol fel rhan o rwydweithiau neu gadwyni cyflenwi yn y DU ac fel rhan o'r economi fyd-eang.

Mae porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr yn chwarae rôl allweddol o ran cludo llwythi a logisteg, ac maent hefyd yn cefnogi'r economi ymwelwyr a'r sectorau hamdden, megis y sector mordeithio, yn ogystal â physgota masnachol, cynhyrchu ynni a diogelwch morol. Maent yn gweithredu fel canolfannau ar gyfer gweithgarwch economaidd a buddsoddi sy'n ffynhonnell sylweddol o gyfoeth a chyflogaeth i'w cymunedau cyfagos.

Cafodd polisi porthladdoedd ei ddatganoli i Lywodraeth Cymru yn 2018, ond hyd yn oed cyn hynny roedd Llywodraeth Cymru wedi cydnabod effaith sylweddol porthladdoedd, yr harbwr a thrafnidiaeth ar y môr ar wead economaidd a chymdeithasol Cymru.

Gweledigaeth

Byddwn yn mabwysiadu dull mwy strategol o ymdrin â phorthladdoedd Cymru a safleoedd datblygu cyfagos, gan gydnabod eu rôl fel canolfannau gwerthfawr o gyfoeth economaidd a swyddi lleol, sy'n gweithredu fel catalydd ar gyfer cydleoli gweithgarwch economaidd, gan gynnwys gweithgynhyrchu, ynni, dosbarthu, hamdden, a thwristiaeth.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd

- bydd porthladdoedd a harbyrau yn chwarae rôl hanfodol o ran cefnogi cymunedau lleol, yn enwedig cymunedau gwledig
- bydd porthladdoedd a harbyrau yn cynyddu lefelau ymarfer corff yng Nghymru drwy gefnogi cyfleoedd hamdden, teithio llesol a chwaraeon

Lleihau effaith amgylcheddol teithio oherwydd:

- bydd trafnidiaeth ar y môr yn fwy ynni effeithlon ac yn cefnogi rhwydweithiau logisteg carbon isel yng Nghymru
- bydd y broses o weithredu a datblygu porthladdoedd a harbyrau yn effeithlon yn cefnogi cadwraeth forol a'r amgylchedd morol
- bydd porthladdoedd a harbyrau yn arwain adferiad morol gwyrdd ledled Cymru, gan gynnwys prosiectau ynni adnewyddadwy ac ynni adnewyddadwy ar y môr.

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng Nghymru oherwydd:

- bydd porthladdoedd Cymru yn gweithredu fel pyrth rhyngwladol, gan hwyluso cyfleoedd masnachu a mewnfuddsoddi yng Nghymru
- bydd porthladdoedd a harbyrau yn ffocws ar gyfer buddsoddi, gan greu swyddi a darparu gwasanaethau lleol, a sicrhau buddiannau i economi ehangach Cymru
- bydd porthladdoedd a harbyrau yn cefnogi economi ymwelwyr ffyniannus yng Nghymru, gan gyflwyno iaith a diwylliant cyfoethog Cymru i bobl
- bydd porthladdoedd yn ffynonellau hanfodol o swyddi a chyfoeth yn economeg ranbarthol a chadwyn gyflenwi ehangach Cymru.

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- bydd siaradwyr Cymraeg yn gallu teithio gan ddefnyddio eu dewis iaith
- bydd asedau'r amgylchedd hanesyddol, gan gynnwys hanes morol cyfoethog Cymru, yn cael eu diogelu a'u cynnal wrth weithredu a thyfu porthladdoedd a harbyrau yng Nghymru.

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- cydnabod bod porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr yn elfen allweddol o bolisi ehangach ar gyfer cludo llwythi a logisteg
- helpu ein porthladdoedd i gyfrannu at gyflawni ein huchelgeisiau i dyfu twristiaeth ledled Cymru
- adolygu cyfyngiadau a chyfleoedd y system gynllunio mewn perthynas â phorthladdoedd, gan geisio lleihau'r rhwystrau i fuddsoddi, cynyddu effeithlonrwydd a hwyluso'r broses o gydleoli ac integreiddio gweithgarwch yn well, gan gynnal safonau uchel o ran cynaliadwyedd
- gweithio gyda Llywodraeth y DU a phenderfynwyr eraill ar amcanion a rennir, yn enwedig o ran adferiad morol gwyrdd.

Mesurau

Byddwn yn gwella ansawdd ac argaeledd data a metrigau porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr er mwyn adlewyrchu cyfraniad ehangach porthladdoedd at economi Cymru, yn hytrach na dim ond ystyried cynhyrchion sy'n symud drwy borthladdoedd a, thrwy hynny, yn atgyfnerthu'r sylfaen dystiolaeth i lywio ymyriadau polisi.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

Byddwn yn gwneud y canlynol:

- buddsoddi mewn prosiectau sy'n cyflawni seilwaith porthladdoedd mwy cynaliadwy ac sy'n cyfrannu at ddatgarboneiddio yn y sector
- gweithio gyda Grŵp Porthladdoedd Cymru a phartneriaid eraill i ddatblygu Strategaeth Porthladdoedd a Thrafnidiaeth ar y Môr i Gymru
- meithrin gwell dealltwriaeth o risgiau a chyfleoedd drwy ymgysylltu â'r diwydiant yn rheolaidd ac yn barhaus.

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys y prif gyfranogwyr wrth ddatblygu strategaeth porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr i Gymru.

integreiddio porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr mewn gwaith cynllunio trafnidiaeth a datblygu economaidd ehangach

atal a lliniaru'r effeithiau ar yr amgylchedd o ganlyniad i borthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr

cydweithio â meysydd polisi eraill o fewn y llywodraeth cyfan, gan gynnwys datblygu economaidd, ynni gwyrdd, hamdden a thwristiaeth, er mwyn manteisio i'r eithaf ar y rôl y gall porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr ei chwarae wrth gyflawni amcanion ehangach

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad porthladdoedd a thrafnidiaeth ar y môr at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

7.9 Hedfanaeth

Mae hedfanaeth yng Nghymru yn cysylltu Cymru ag economi fyd-eang, yn hwyluso mewnfuddsoddi a masnach, ac yn gwneud Cymru yn fwy hygyrch fel cyrchfan. Nid yw hedfanaeth yn fater datganoledig yng Nghymru, ond mae Llywodraeth Cymru yn chwarae rhan weithredol yn y maes am ei bod yn berchen ar Faes Awyr Caerdydd ac yn ei weithredu.

Caiff dros 80% o allforion Cymru eu defnyddio gan bobl mewn rhannau eraill o'r DU, ac o ystyried daearyddiaeth Cymru, mae cysylltedd awyr da yn chwarae rhan hanfodol o ran helpu busnesau Cymru i ddod o hyd i farchnadoedd newydd. Gwnaeth tua 1.6 miliwn o bobl ddefnyddio Maes Awyr Caerdydd yn 2019.

Hedfanaeth fu un o'r sectorau y mae COVID-19 wedi effeithio arno fwyaf ledled y byd. Rhoddwyd y gorau i gludo teithwyr ar siwrneiau wedi'u trefnu bron yn gyfan gwbl, gwelwyd meysydd awyr yn troi'n segur a fflydoedd cyfan yn ddisymud, gyda bron pob gwasanaeth yn cael ei atal dros dro neu ei leihau.

Yn y tymor hwy, mae Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040 yn cydnabod bod Maes Awyr Caerdydd yn rhan hanfodol o seilwaith trafnidiaeth strategol Cymru. Mae'n borth rhyngwladol sy'n cysylltu Cymru â'r byd ac mae'n sbardun allweddol yn economi Cymru.

Gweledigaeth

Rydym yn ymrwymedig i gynnal capasiti hedfan yng Nghymru, oherwydd y buddiannau y mae'n ei gynnig i economi Cymru yn gyffredinol, gan gydnabod yr heriau y mae'n eu creu o ran cyflawni ein targedau at ddatgarboneiddio.

Erbyn 2040, byddwn wedi gwneud y canlynol:

Cyfrannu at Gymru fwy cyfartal ac iach oherwydd:

- bydd cymunedau ledled Cymru yn cael budd o gysylltedd lleol a rhyngwladol gwell

Lleihau effaith amgylcheddol teithio oherwydd:

- bydd llai o allyriadau nwyon tŷ gwydr yn sgil hedfanaeth yng Nghymru
- bydd gan Faes Awyr Caerdydd strategaeth ddatgarboneiddio gadarn, gan gyflawni mesurau megis cynhyrchu ar y safle, allforio ynni ac adeiladau carbon niwtral.

Cyflawni buddiannau i'r economi a lleoedd yng Nghymru oherwydd:

- bydd Maes Awyr Caerdydd yn borth rhyngwladol sy'n cysylltu Cymru â'r byd a bydd yn sbardun allweddol yn economi Cymru, gan gefnogi busnesau a swyddi ledled Cymru
- bydd cysylltedd da yn golygu bod busnesau yn teimlo'n hyderus am symud i Gymru ac aros yma, gan gefnogi pob agwedd ar economi Cymru, tra bo busnesau Cymru yn cyrraedd marchnadoedd newydd
- bydd y gadwyn gyflenwi hedfanaeth a hedfanaeth leol yn cynnig buddiannau i'r ardaloedd hynny sydd dan anfantais economaidd ac ardaloedd sydd, yn draddodiadol, wedi dioddef diffyg swyddi o ansawdd
- bydd Cymru yn ganolfan sgiliau cynnal a chadw a pheirianneg awyrennau, a bydd yn flaenllaw wrth ddarparu gwasanaethau Cynnal a Chadw, Atgyweirio a Thrawsnewid (MRO) yn genedlaethol ac yn rhyngwladol
- byddwn wedi helpu i gynyddu nifer yr ymwelwyr rhyngwladol â Chymru a theithwyr busnes, gan ddiogelu swyddi yn yr economi ymwelwyr ledled Cymru.

Helpu'r Gymraeg a diwylliant Cymru i ffynnu oherwydd:

- bydd mwy o ymwelwyr rhyngwladol yn darganfod ac yn mwynhau ein hiaith a'n treftadaeth ddiwylliannol gyfoethog
- bydd mwy o siaradwyr Cymraeg yn gallu teithio gan ddefnyddio eu dewis iaith.

Blaenoriaethau

Dros y pum mlynedd nesaf, byddwn yn gwneud y canlynol:

- gweithio gyda Maes Awyr Caerdydd i leihau effeithiau amgylcheddol hedfanaeth
- parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU ar bolisi hedfanaeth yng Nghymru, gan gynnwys cyflwyno'r achos o blaid datganoli Toll Teithwyr Awyr i Gymru
- recriwtio staff dwyieithog a chynnig mwy o gyfleoedd i aelodau eraill o staff ddysgu Cymraeg a gwneud mwy o ddefnydd o'r iaith
- parhau i ystyried cyfleoedd i gysylltu Caerdydd a Chymru â gweddill y DU ac Ewrop.

Mesurau

Byddwn yn parhau i ddilyn hynt y gwaith o leihau allyriadau carbon yn sgil gweithrediadau hedfanaeth yng Nghymru ac yn ystyried y ffyrdd gorau o gefnogi hedfanaeth yn ystod y pandemig presennol.

Sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau hynny

- Byddwn yn helpu Maes Awyr Caerdydd i ddatblygu, cyflwyno a monitro strategaeth carbon isel, yn ogystal â'r strategaeth ynni gysylltiedig
- Byddwn yn parhau i bwyso ar Lywodraeth y DU i wneud newidiadau i bolisi hedfanaeth yng Nghymru.

Pum ffordd o weithio

Byddwn yn gwneud y canlynol:

cynnwys y prif gyfranogwyr wrth ddatblygu'r dull o ymdrin â hedfanaeth, gan gynnwys Llywodraeth y DU

cymryd **camau integredig** o ran hedfanaeth, gan gydnabod y cysylltiadau rhwng hedfanaeth a datblygu rhanbarthol a chenedlaethol yng Nghymru

cydweithio ag eraill ym mhob rhan o'r llywodraeth gan gynnwys Llywodraeth y DU a gweinyddiaethau datganoledig yn ogystal â llywodraeth ranbarthol er mwyn deall rôl hedfanaeth mewn meysydd polisi strategol eraill

atal problemau yn y dyfodol drwy weithio gyda Llywodraeth y DU i leihau allyriadau yn sgil hedfanaeth

edrych i'r **hirdymor** drwy fonitro ein blaenoriaethau pum mlynedd a'u hadolygu fel y bo angen, yn ogystal â chyfraniad hedfanaeth at Llwybr Newydd yn gyffredinol.

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Ymgynghori
Ffurflen Ymateb

Eich enw:

Sefydliad (lle bo’n berthnasol):

E-bost / rhif ffôn:

Eich cyfeiriad:

C1: Ydych chi’n cytuno gyda’n gweledigaeth hirdymor?

Cytuno’n gryf	☐	Cytuno	☐	Cytuno nac Anghytuno	☐
Anghytuno	☐	Cytuno’n gryf	☐	Ddim yn gwybod	☐
Dim barn	☐				

Rhowch eich sylwadau:

C2: Ydych chi’n cytuno gyda’n huchelgeisiau 20 mlynedd?

Cytuno’n gryf	☐	Cytuno	☐	Cytuno nac Anghytuno	☐
Anghytuno	☐	Cytuno’n gryf	☐	Ddim yn gwybod	☐
Dim barn	☐				

Rhowch eich sylwadau:

C3A: Ydych chi’n cytuno gyda’n blaenoriaethau 5 mlynedd?

Cytuno’n gryf	☐	Cytuno	☐	Cytuno nac Anghytuno	☐
Anghytuno	☐	Cytuno’n gryf	☐	Ddim yn gwybod	☐
Dim barn	☐				

Rhowch eich sylwadau:

C3B: Ydych chi'n meddwl fod gennym y nifer cywir o flaenoriaethau neu a dylai y rhain gael mireinio'r rhain ymhellach? Os felly, ydych chi'n cytuno gyda'r tri blaenoriaeth?

1. Byddwn yn lleihau'r angen i deithio
2. Byddwn yn annog newid moddol – pan bydd pobl angen teithio byddwn yn eu hannog i gymryd llai o deithiau yn y car ac i ddefnyddio ffurfiau cynaliadwy yn eu lle, trwy gyflenwi gwell gwasanaethau ac ysgogi galw amdanynt trwy fesuriadau newid ymddygiad
3. Byddwn yn addasu ein seilwaith i gwrdd â'r her newid hinsawdd, a sicrhau fod ein sustem drafnidiaeth yn ddiogel, hygyrch ac wedi ei gynnal a'i gadw yn dda.

Rhowch eich sylwadau:

C4: Rydym wedi nodi mesurau lefel uchel i helpu inni weld ein datblygiad cyffredinol. Ai'r rhain yw y mesurau iawn?

Ydw ☐ Nac ydw ☐

Allwch chi awgrymu eraill?

C5: Ydych chi'n teimlo y dylem gynnwys targedau penodol i fwy o bobl deithio gyda thrafnidiaeth gynaliadwy?

Ydw ☐ Nac ydw ☐

A oes gennych unrhyw awgrymiadau am sut y dylem wneud hyn?

C6: Rydym wedi nodi camau gweithredu i gyflawni'r strategaeth ddrafft. A ydynt y camau iawn?

Ydw ☐ Nac ydw ☐

A oes eraill y gallech eu hawgrymu?

C7: Mae gennym gyfres o gynlluniau bychain ar gyfer pob dull o drafnidiaeth a'r sector. Ydyn ni wedi nodi y prif broblemau ar gyfer pob un o'r rhain?

Ydw ☐ Nac ydw ☐

A oes gennych unrhyw sylwadau ar y rhain?

C8: Rydym wedi dangos sut y bydd trafnidiaeth yn defnyddio y 5 ffordd o weithio a amlinellir yn Neddf Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

Ydw ☐ Nac ydw ☐

Ydych chi'n cytuno â'r dull hwn o weithio? A oes gennych unrhyw sylwadau?

C9: Pe bai taliadau am ddefnyddio ffyrdd yn cael eu cyflwyno i helpu i gyrraedd nodau ar gyfer aer glanach, hinsawdd ddiogel a iechyd gwell, sut all hyn gael ei wneud mewn modd sy'n deg i bawb?

Gwerthusiad Cynaliadwyedd Integredig

Rydym hefyd wedi cyhoeddi Gwerthusiad Cynaliadwyedd Integredig. Nod hyn yw sicrhau bod Strategaeth Drafnidiaeth Cymru wedi ystyried effaith trafnidiaeth ar yr amgylchedd, iechyd, cydraddoldeb, yr Iaith Gymraeg, materion gwledig, plant a phobl ifanc, datblygiad economaidd yn ogystal â materion ehangach cynaliadwyedd, o fewn cyd-destun amcanion llesiant cenedlaethol Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

C10A: A ydych yn credu bod yr Adroddiad Gwerthuso Cynaliadwyedd Integredig yn nodi yr effeithiau cynaliadwyedd pwysicaf ar gyfer trafnidiaeth?

Ydw ☐ Nac ydw ☐

C10B: A oes unrhyw fylchau?

C10C: A oes gennych unrhyw sylwadau ar ganfyddiadau'r adroddiad?

Cwestiwn A: Mae dyletswydd arnom i ystyried effeithiau ein polisïau ar yr iaith Gymraeg, o dan ofynion Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011.

Hoffem wybod eich barn am yr effaith fyddai'r strategaeth ddrafft yn ei gael ar yr iaith Gymraeg, yn benodol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar drin yr iaith Gymraeg yr un mor ffafriol â'r Saesneg.

Pa effeithiau allai fod, yn eich barn chi? Sut gellid cynyddu effeithiau cadarnhaol neu liniaru effeithiau negyddol?

Cwestiwn B: Eglurwch hefyd sut y gellid ffurfio neu newid y Strategaeth ddrafft i gael effaith bositif neu i gynyddu yr effeithiau positif ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar drin yr iaith Gymraeg yr un mor ffafriol â'r Saesneg.

Cwestiwn C: Ydych chi'n credu y bydd y strategaeth ddrafft hon yn cynnig manteision positif i bobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig?

Os felly, pa rai sydd fwyaf pwysig?

Cwestiwn D: Ydych chi'n credu y gallai Strategaeth Drafnidiaeth Cymru gael effaith negyddol ar rai pobl neu grwpiau sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig? Os felly, beth ydynt a sut y gallwn atal rhain?

Cwestiwn E: A oes unrhyw sylwadau pellach yr hoffech eu gwneud ar y Llwybr Newydd – strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru?

Rhowch eich sylwadau:

Mae ymatebion i ymgyngoriadau yn debygol o gael eu cyhoeddi. I gadw eich ymateb yn ddienw (gan gynnwys cyfeiriadau ebost) ticiwch y blwch: ☐