

Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Datganiad Cynnydd Ionawr 2023



Llywodraeth Cymru
Welsh Government



Cynnwys

1. Cyflwyniad	3
2. Gwaith hyd yma.....	4
3. Yr hyn a ddywedodd y data wrthym	5
3.1 Ffyrdd.....	8
3.2 Bysiau a rheilffyrdd.....	9
3.3 Teithio llesol	12
4. Tri is-ranbarth	13
4.1 Is-ranbarth y gorllewin.....	14
4.2 Is-ranbarth y canolbarth	16
4.3 Is-ranbarth y dwyrain.....	18
5. Teithio ymwelwyr a thwristiaeth.....	20
6. Problemau a heriau	23
7. Cyfleoedd	25
7.1 Rheilffyrdd.....	25
7.2 Bysiau	27
7.3 Teithio llesol	29
7.4 Lleihau effaith teithio	31
7.5 Parcio.....	31
7.6 Cyllid yn y dyfodol	32
7.7 Cynllunio defnydd tir.....	33
7.8 Llywodraeth y DU.....	34
8. Y camau nesaf	34

Ffigyrau

Ffigur 1: Dwysedd poblogaeth a rhwydwaith prif ffyrdd a rheilffyrdd Gogledd Cymru	6
Ffigur 2: Prif symudiadau taith fesul sector – Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru.....	7
Ffigur 3: Cyfradd cyfaint y cysylltiadau ffordd yn erbyn capasiti – Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru	8
Ffigur 4: Mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus bob awr – diwrnodau gwaith 07:00-10:00.....	9
Ffigur 5: Mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus bob awr – diwrnodau gwaith 19:00-22:00.....	10
Ffigur 6: Mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus pedwar yr awr – diwrnodau gwaith 07:00-10:00	10
Ffigur 7: Mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus pedwar yr awr – diwrnodau gwaith 19:00-22:00	11
Ffigur 8: % yr aelwydydd heb fynediad at gar neu fan.....	24

1. Cyflwyniad

Sefydlwyd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru yn ystod gwanwyn 2022 i asesu'r problemau, y cyfleoedd, yr heriau a'r amcanion ar gyfer gwireddu system drafnidiaeth gynaliadwy, integredig ac aml-ddull yng ngogledd Cymru.

Mae'r Comisiwn yn mabwysiadu dull aml-ddull, gan edrych ar ogledd Cymru gyfan i ystyried sut y gellir newid dulliau teithio mewn ardaloedd trefol a gwledig. Mae cylch gwaith y Comisiwn yn cwmpasu ardaloedd awdurdod lleol Ynys Môn, Gwynedd, Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint a Wrecsam.

Mae'r Comisiwn yn ystyried ymyriadau yn y byrdymor, y tymor canolig a'r hirdymor i newid i ddulliau teithio a chludo nwyddau mwy cynaliadwy.

Rydym eisiau i'r gwelliannau hyn gynnig opsiynau amgen ymarferol i'r car preifat trwy system drafnidiaeth sy'n gwneud bywyd yn well i bawb yn y rhanbarth, mewn ardaloedd trefol a gwledig ac yn cynorthwyo taith y rhanbarth i sero net.

Mae'r datganiad cynnydd hwn yn crynhoi ein gwaith hyd yma ac yn esbonio:

- Y cynnydd yr ydym wedi ei wneud hyd yma o ran deall symudiadau pobl.
- Ein safbwyntiau ar yr heriau trafndiaeth a beth yw'r cyfleoedd i wella trafndiaeth, a'r
- Opsiynau trafndiaeth mewn ardaloedd penodol sy'n cynorthwyo llai o ddefnydd o'r car preifat ac yn galluogi symudiadau i drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.

Mae'r Comisiwn wedi canfod llawer o waith da sydd eisoes ar y gweill neu wrthi'n cael ei ddatblygu yn y gogledd, felly byddwn yn cefnogi ac yn cymeradwyo'r gwaith hwn, gan geisio gwella a blaenoriaethu cynigion.

Nid ydym wedi llunio unrhyw gasgliadau nac argymhellion cadarn eto; rydym eisiau i'n hargymhellion terfynol gael eu hysbysu gan drafodaeth gyda rhanddeiliaid. Mae'r adroddiad ar gynnydd hwn yn canolbwyntio ar amlinellu'r hyn yr ydym wedi ei ganfod hyd yma, er mwyn caniatáu adborth ar ba un a oes unrhyw beth yr ydym wedi ei fethu, a pha atebion neu gyfleoedd posibl allai fodoli.

Rydym yn ystyried y gwelliannau posibl i drafnidiaeth yn y gogledd sy'n cyd-fynd â pholisïau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol – Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn benodol, ond hefyd Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, Cymru Sero Net, ac Adolygiad Cysylltedd yr Undeb.

Rydym hefyd yn ymwybodol y disgwylir i adroddiad terfynol Panel Adolygu Ffyrdd Llywodraeth Cymru gael ei gyhoeddi yn fuan. Ni all y Comisiwn wneud sylwadau ar argymhellion penodol yr Adolygiad Ffyrdd, ond byddwn yn ystyried yr ymyriadau strategol sydd eu hangen ar gyfer darpariaeth drafnidiaeth well ar draws y rhanbarth, a'r camau y gellir eu cymryd i sicrhau gwell rhwydweithiau, gwasanaethau sy'n haws eu defnyddio a llai o bobl yn teithio mewn ceir preifat.

Nid yw'r un o'r uchelgeisiau hyn heb ei her, ond ni fydd trefniadau presennol yn cyflawni unrhyw newid sylweddol. Ni fydd lefelau defnydd trafnidiaeth gyhoeddus yn cynyddu tra bod diffyg seilwaith a gwasanaethau ac mae angen newid mwy dwfn a blaengar.

Mae Adran 2 yn disgrifio'r gwaith yr ydym wedi ei wneud hyd yma ac mae Adran 3 yn amlinellu'r hyn y mae data teithio yr ydym wedi eu hystyried wedi ei ddweud wrthym. Mae Adran 4 yn ystyried tri is-ranbarth yr ydym wedi eu nodi yn y dwyrain, y canolbarth a'r gorllewin, ac mae Adran 5 yn disgrifio teithio ymwelwyr a thwristiaeth. Mae Adran 6 yn amlinellu problemau a heriau wedyn, ac mae Adran 7 yn disgrifio cyfleoedd. Yn olaf, mae Adran 8 yn amlinellu'r camau nesaf.

2. Gwaith hyd yma

Dros y rhan gyntaf hon o waith y Comisiwn, roeddem eisiau adolygu data teithio a oedd ar gael i weld beth y gallai ei ddweud wrthym am drafnidiaeth yn y gogledd. Gan ein bod yn ystyried rhanbarth cyfan, nid un cynllun, roedd llawer o ddata ar gael, ond roedd rhai pethau yr oedd y Comisiwn eisiau eu nodi a'u deall. Roedd y rhain fel a ganlyn:

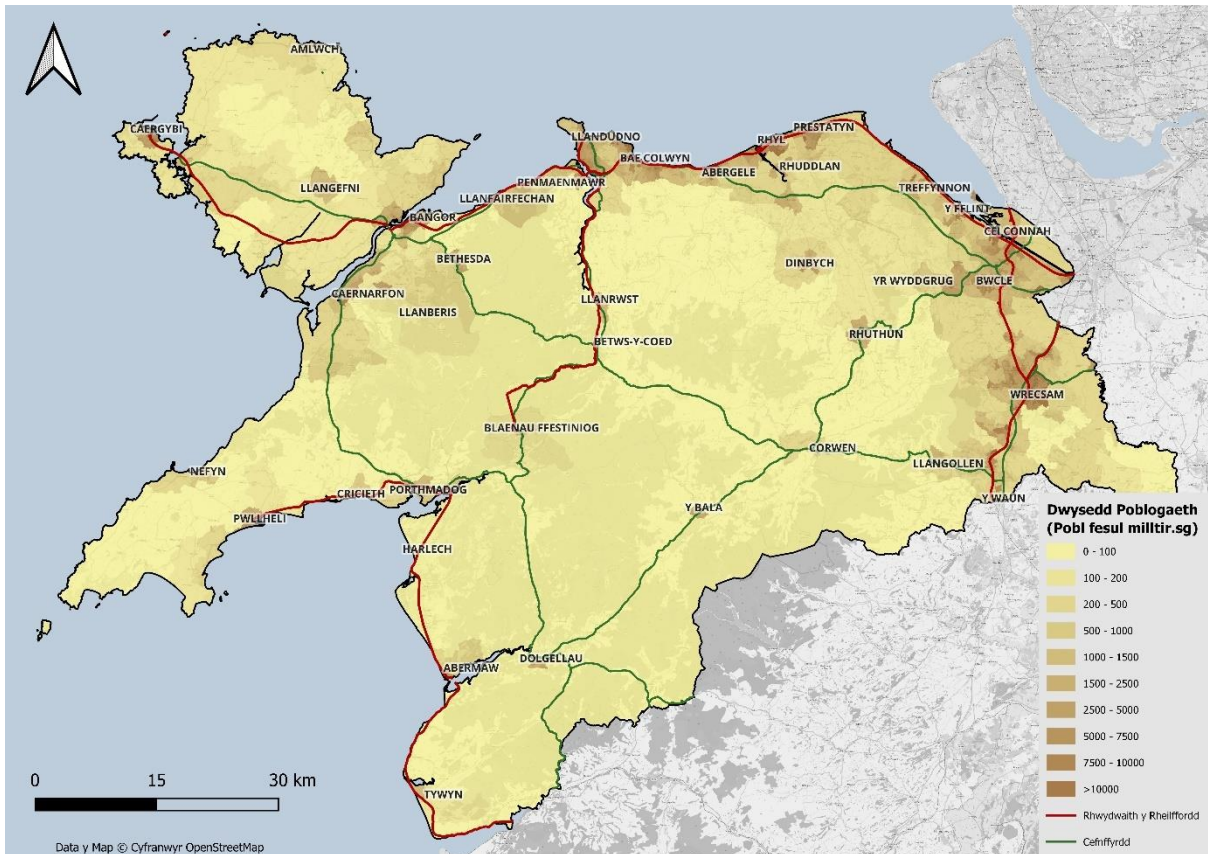
- Patrymau symudiad trafnidiaeth allweddol a'u tarddleoedd a'u cyrchfannau.
- Manylion ar gyfer gweithrediadau trafnidiaeth fel oriau gweithredu, amllder, a chysylltiadau a llwybrau pwysig.
- A oes achosion o wrthdaro rhwng polisi a darpariaeth ar lefelau lleol a chenedlaethol.

- Pa fentrau ac ymddygiadau sy'n lleihau'r angen i deithio ac yn annog newid dulliau teithio.
- I ba raddau y mae cyfleoedd teithio cost-effeithiol/ fforddiadwy ar gael ar gyfer gwaith, gwasanaethau, addysg a hamdden i deuluoedd sy'n berchen ar gar ac nad ydynt yn berchen ar gar.
- Sut i ddarparu gwell lefelau gwasanaeth o seilwaith trafndiaeth gyhoeddus presennol, gan gynnwys unrhyw welliannau ac addasiadau sydd eu hangen i'r seilwaith.
- I ba raddau y gall gwell seilwaith cerdded a beicio (teithio llesol) gynnig cyfleoedd da ar gyfer teithiau bob dydd lleol.
- Cymhellion posibl i leihau cyfran y teithiau presennol sy'n cael eu gwneud mewn car, a char ag un person ynddynt yn arbennig.
- Dulliau ariannu a allai gynnig gwell cydbwysedd rhwng y costau o deithio mewn car ac ar drafndiaeth gyhoeddus.
- Mannau lle ceir tagfeydd traffig yn ystod adegau brif hamdden a gwyliau ac asesu i ba raddau y gallai gwell trafndiaeth gyhoeddus neu deithio llesol leddfu'r pwysau hwn.

Mae'r Comisiwn wedi dadansoddi llawer o ddata a gwybodaeth am sut mae pobl yn teithio i mewn i'r rhanbarth ac o'i gwmpas.

3. Yr hyn a ddywedodd y data wrthym

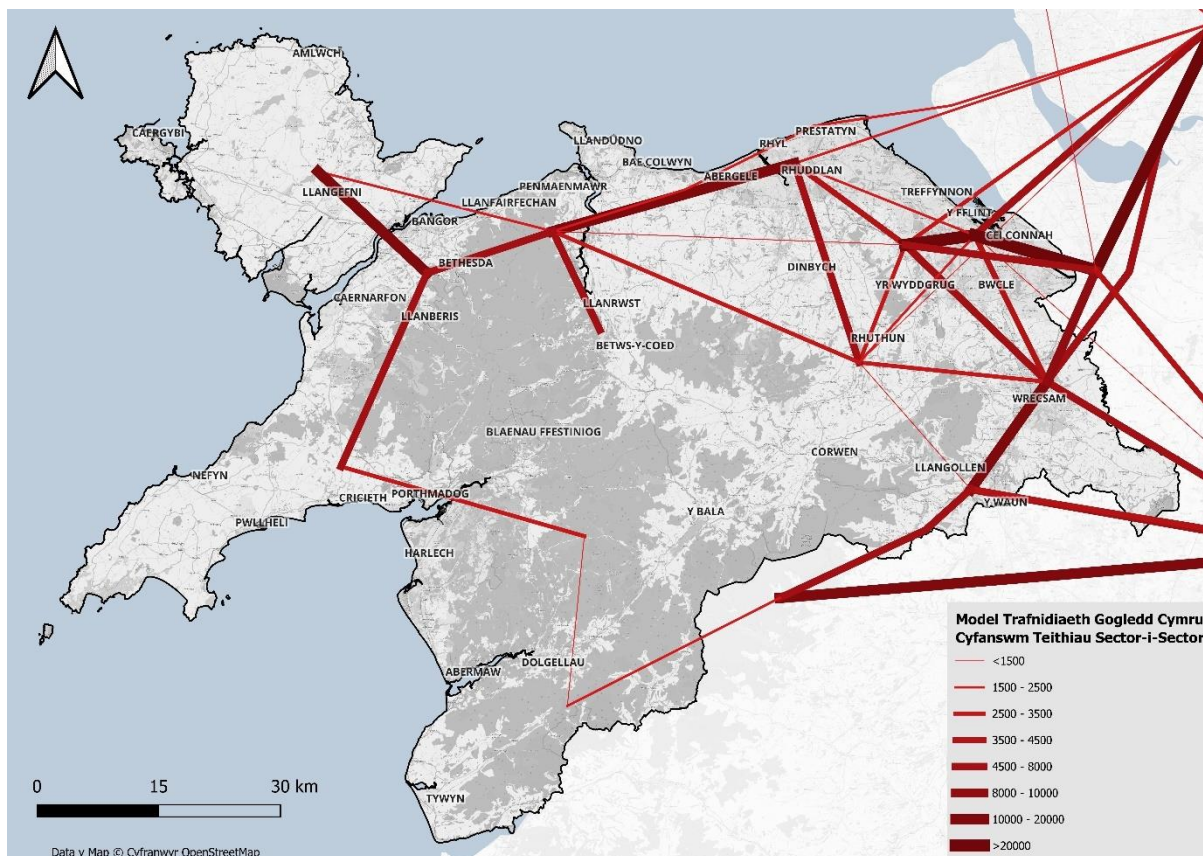
Mae'r aneddiadau, y gwasanaethau a'r rhan fwyaf o'r boblogaeth wedi'u clystyru o gwmpas bwa gogleddol, yn dilyn Afon Menai, Arfordir y Gogledd ac Afon Dyfrdwy yn gyffredinol, fel y dangosir ar Ffigur 1. Mae'r bwa hwn hefyd yn cynnwys y gyfran fwyaf o gyfleoedd gwaith yn y gogledd, y mwyaf o ffyrdd uniongyrchol (yn enwedig yr A55) a'r rhan helaeth o seilwaith rheilffyrdd y gogledd.



Ffigur 1: Dwysedd poblogaeth a rhwydwaith prif ffyrdd a rheilffyrdd Gogledd Cymru

Mae gan ardaloedd gwledig sydd ymhellach i'r de na'r arfordir yn gyffredinol nifer sylweddol lai o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus rheolaidd.

Dim ond byr yw llawer o deithiau, ac mae tua un rhan o dair yn llai na 5 cilomedr a mwy na dwy ran o dair yn llai na 15 cilomedr. Mae'r rhan fwyaf o deithiau o fewn yr un ardal awdurdod lleol neu i ardal gyfagos, ac yn enwedig mae gan lawer o deithiau sy'n cychwyn mewn ardaloedd gwledig gyrchfannau mewn ardaloedd trefol cyfagos. Er bod hyn yn wir ar gyfer y rhanbarth cyfan, ceir gwahaniaethau yn y patrymau hyn – yn enwedig wrth gymharu ardaloedd gwledig a threfol. Yn gyffredinol, mae gan yr ardaloedd mwy trefol gyfran uwch o deithiau pellter byr o lai na 5 cilomedr, tra bod gan yr ardaloedd gwledig gyfran is o deithiau pellter byr. Er enghraifft, mae mwy na dwy ran o dair o deithiau sy'n cychwyn yn ardal drefol Wrexham yn llai na 5 cilomedr ac mae mwy na thri chwarter yn llai na 15 cilomedr. Mewn cyferbyniad dim ond 5-10% o deithiau sy'n llai na 5 cilomedr yn rhannau gwledig Conwy, ac mae hanner y teithiau yn llai na 15 cilomedr. Dangosir hyn yn Ffigur 2.



Ffigur 2: Prif symudiadau taith fesul sector – Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Er bod y mwyafrif o deithiau yn lleol, mae cyfrannau dull teithio yn dangos gogwydd trwm tuag at ddefnydd o geir preifat fel a ganlyn:

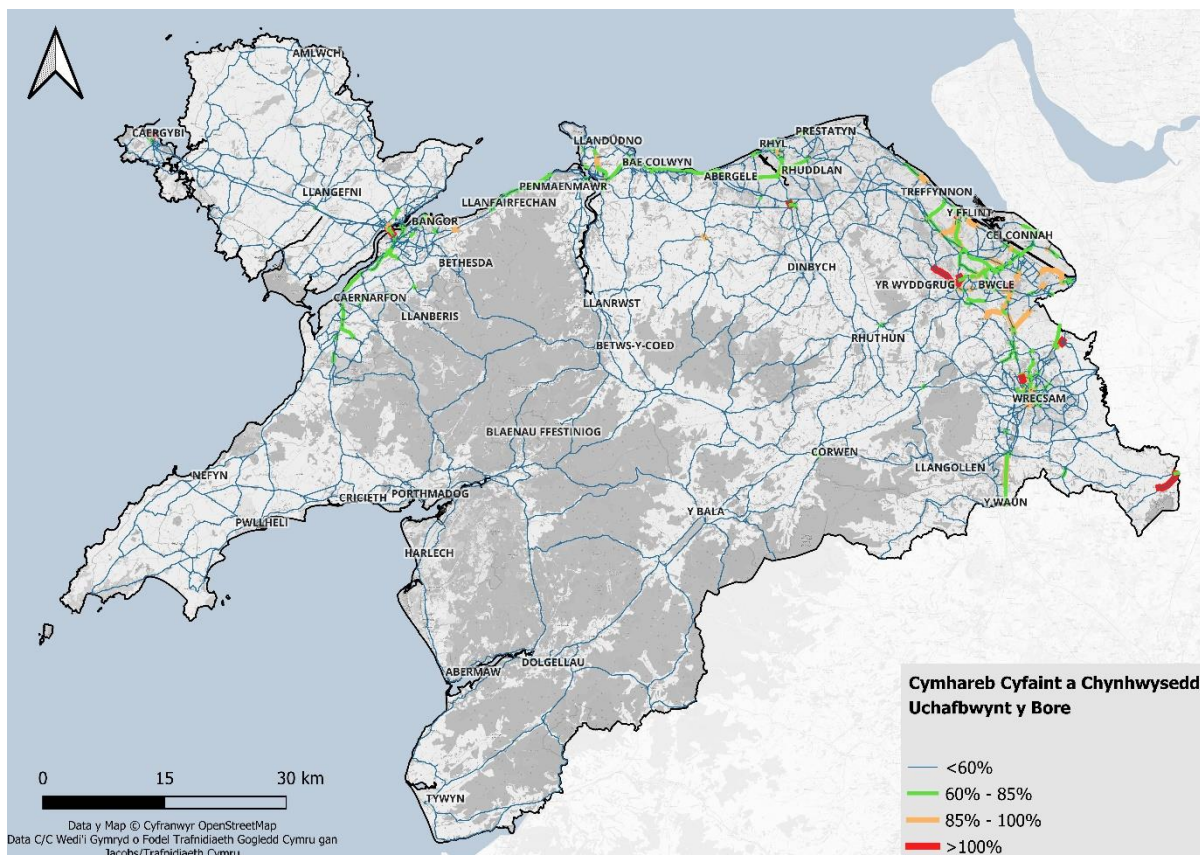
- 80% o deithiau mewn car
- 4% o deithiau ar feic
- 7% o deithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus a
- 10% o deithiau ar droed.

Ceir y mwyafrif o ‘gymudo’ yn ystod y bore ac mae’n lleihau’n sylweddol yn ystod y dydd cyn cynyddu eto fin nos. Yn gyffredin, mae teithiau cymudo yn ôl dros gyfnod hwy na chymudo allan oherwydd oriau gweithio a gorgyffwrdd â’r daith i’r ysgol yn y bore.

Gyda’r wybodaeth hon am batrymau teithio, fe wnaethom geisio deall wedyn y ddarpariaeth drafnidiaeth bresennol i ddeall sut y gallai ddylanwadu ar y gyfran o ddulliau teithio.

3.1 Ffyrdd

Mae'n ymddangos bod y rhwydwaith priffyrdd yn y gogledd yn gweithredu'n dda yn gyffredinol, â lefelau cymharol isel o dagfeydd, ar y rhan fwyaf o adegau'r dydd a'r flwyddyn - ond mae tagfeydd yn digwydd, yn nodedig ar yr A55 a'r A483, ac yng nghyffiniau Afon Menai yn ystod yr haf (Ffigur 3). Nid yw'r diffyg opsiynau teithio amgen ymarferol yn helpu gyda'r tagfeydd hyn a hefyd mae diffygion o dan y ddarpariaeth o fysiau a threnau a rhwydweithiau teithio llesol yn annog y rhai sydd â mynediad at gar i ddefnyddio'r car fel y dull teithio diofyn ar gyfer llawer o deithiau.



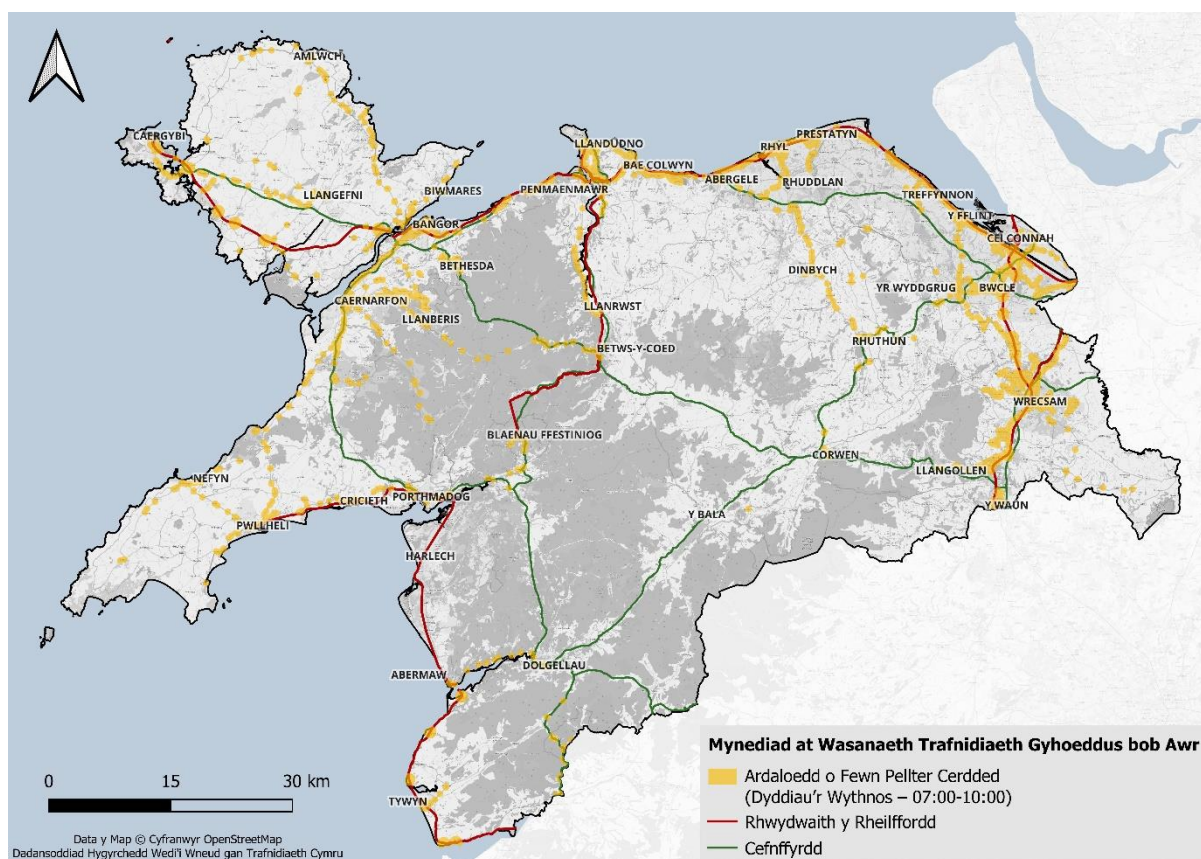
Ffigur 3: Cyfradd cyfaint y cysylltiadau ffordd yn erbyn capasiti – Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Rydym yn gweld cynnydd sylweddol i niferoedd y teithiau a wneir yn ystod yr haf, wrth i niferoedd mawr o ymwelwyr wneud teithiau i mewn i'r rhanbarth ac o'i gwmpas. Ar gyfartaledd ar draws y rhanbarth, ceir un rhan o dair yn fwy o deithiau yn yr haf nag yn y gwanwyn. Gall hyn arwain at dagfeydd lleol sy'n effeithio ar ansawdd bywyd i bobl sy'n byw'n lleol.

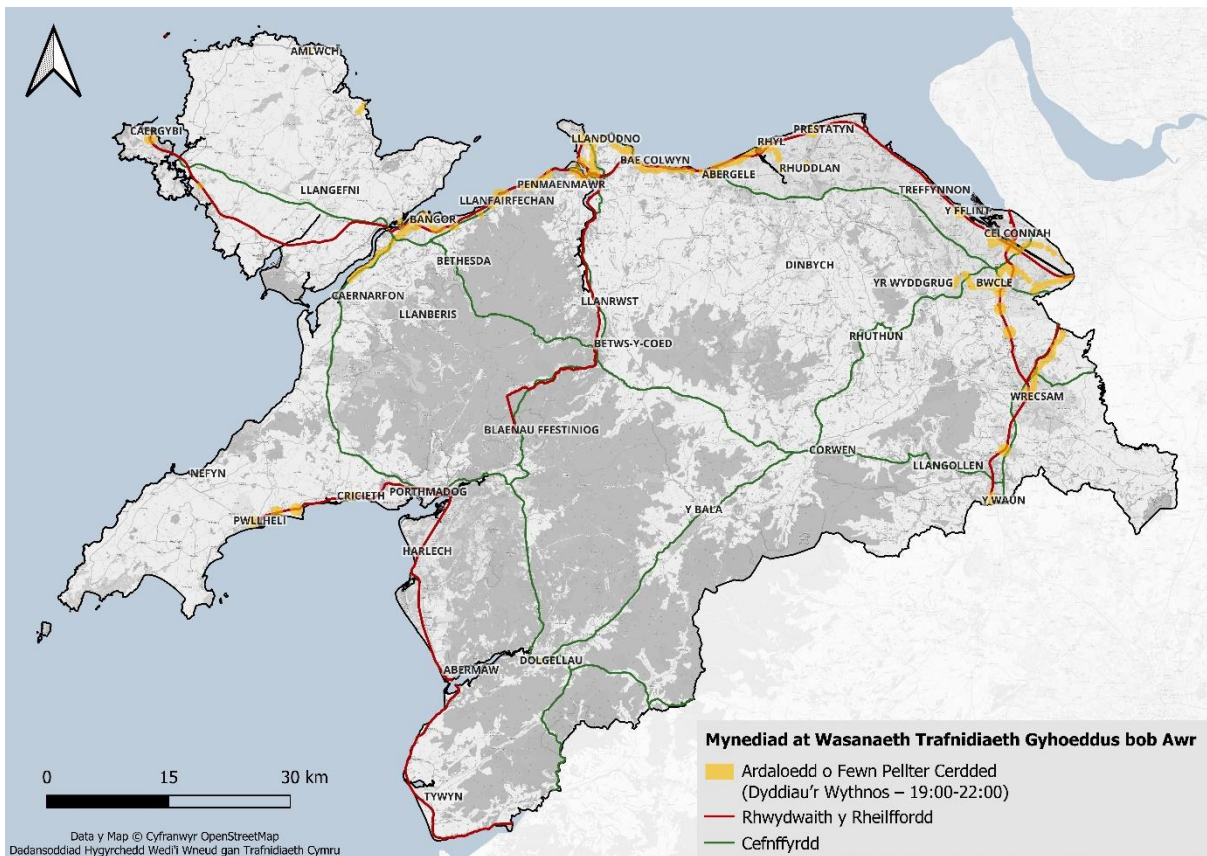
3.2 Bysiau a rheilffyrdd

Er bod cyfran fawr o'r boblogaeth wedi'i lleoli o fewn pellter cerdded i safle bws neu orsaf reilffordd, mae'r ddarpariaeth o wasanaethau yn aml yn wael. Y mesur safonol a ddefnyddir yw hyd at 400 metr o safle bws neu 800 metr o orsaf reilffordd. Mewn sawl ardal, ceir gwasanaethau afreolaidd a diffyg opsiynau fin nos neu ar benwythnosau nad ydynt yn diwallu anghenion pobl – yn fwyaf amlwg ar gyfer manteisio ar gyflogaeth a gweithgareddau hamdden. Dangosir hyn yn Ffigurau 4-7 isod.

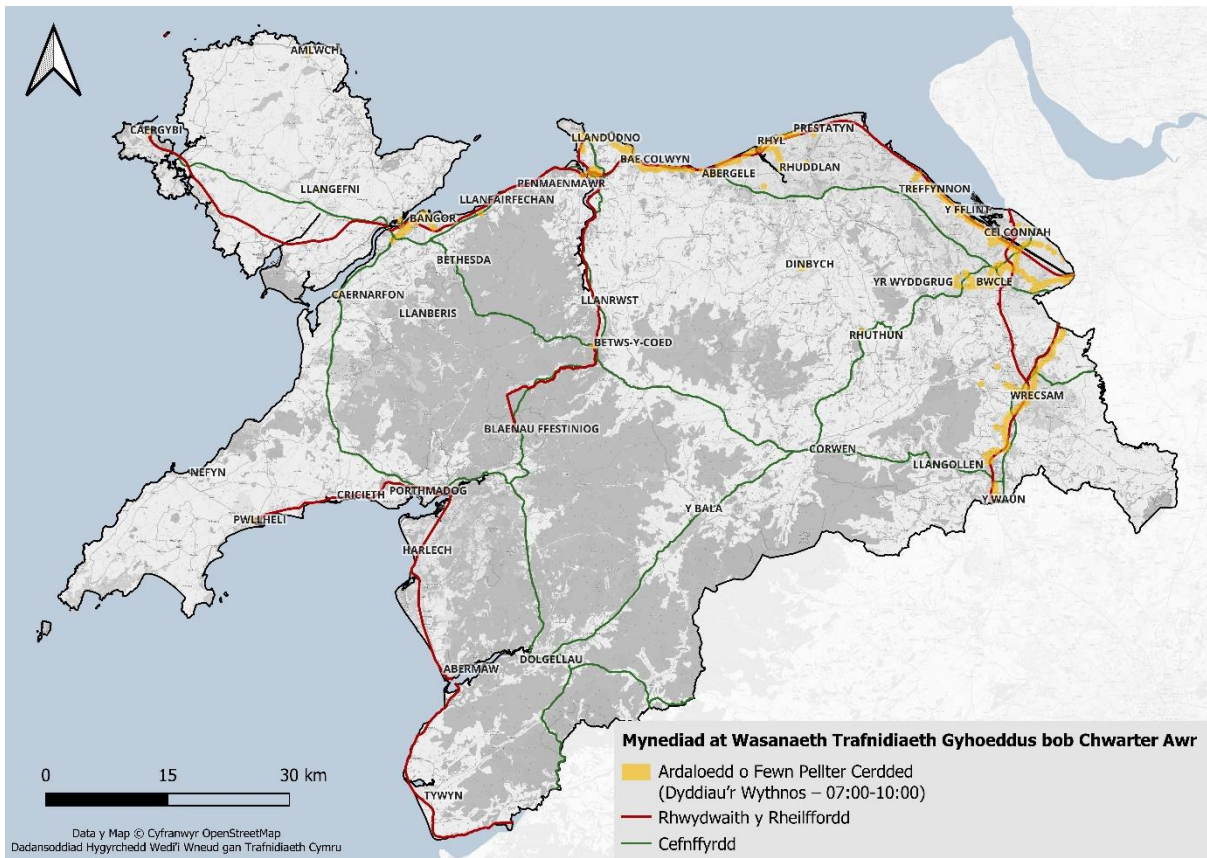
Ar ôl 7pm, dim ond un rhan o dair o drigolion gogledd Cymru sydd â mynediad at wasanaeth trafndiaeth gyhoeddus bob awr, a dim ond un o bob deg ar hugain o drigolion sydd â mynediad at wasanaeth bob chwarter awr. Mae hwn yn rhwystr sylweddol i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.



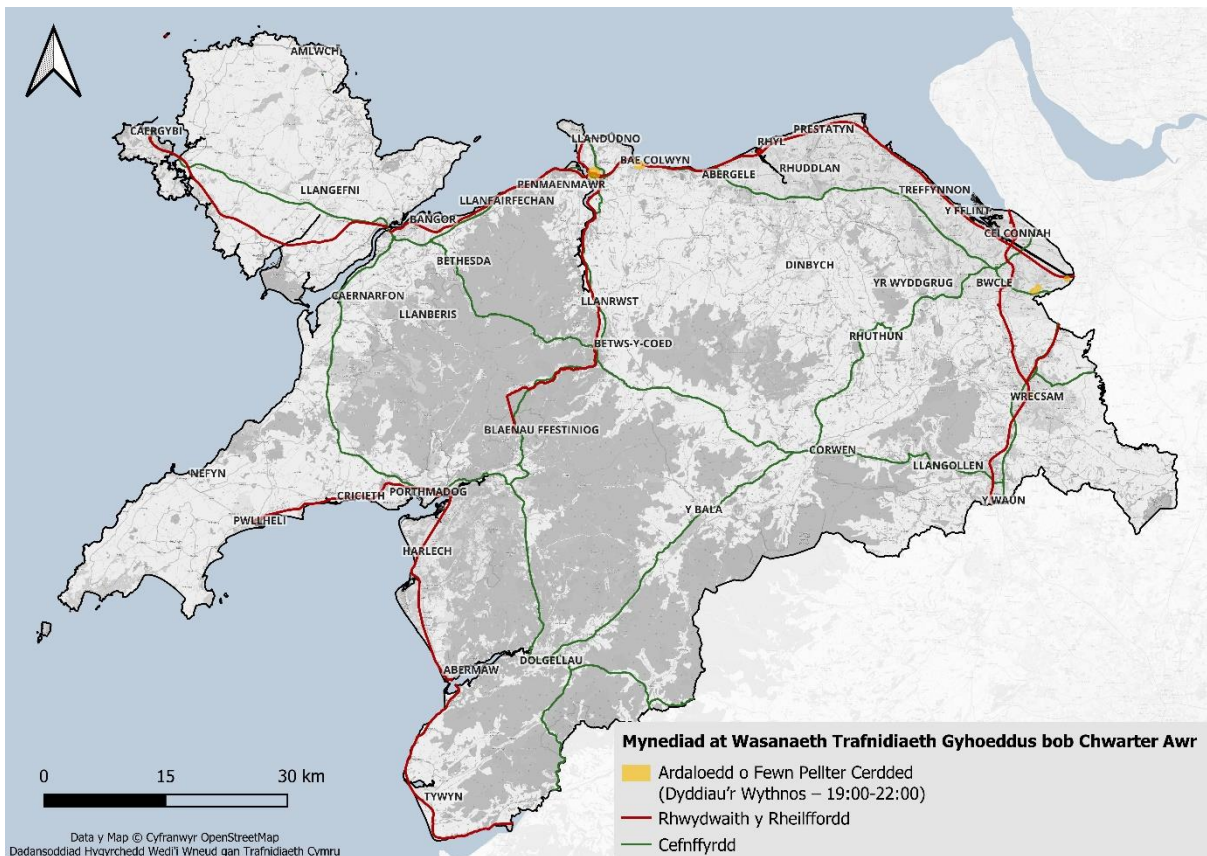
Ffigur 4: Mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus bob awr – diwrnodau gwaith 07:00-10:00



Ffigur 5: Mynediad at wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus bob awr – diwrnodau gwaith 19:00-22:00



Ffigur 6: Mynediad at wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus pedwar yr awr – diwrnodau gwaith 07:00-10:00



Ffigur 7: Mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus pedwar yr awr – diwrnodau gwaith 19:00-22:00

Mae byw'n agos at safleoedd bws a gorsafoedd yn amherthnasol pan nad yw'r gwasanaeth yn diwallu anghenion aelwydydd neu'n rhy ddrud, a gallai fod llawer o bobl a fyddai'n defnyddio'r bws neu'r trên o gael gwell gwasanaeth.

Mae datblygiadau cadarnhaol ar y gweill, fel amserlen newydd rhwydwaith Sherpa'r Wyddfa i gyrraedd Eryri a'r tocyn 1bws aml-weithredwr sy'n caniatáu teithio traws-weithredwr. Fodd bynnag, mae llawer o deithiau ar fysiau a rheilffyrdd sydd dal i fod angen tocynnau lluosog a/neu arosiadau hir rhwng gwasanaethau 'cysylltu'.

Gallwn weld fod cost, yn ogystal â diffyg amserlenni a thocynnau wedi'u hintegreiddio'n llawn, yn rhwystr i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Dyluniwyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru, sydd wedi'i lleoli ar arfordir y gogledd, i gysylltu ag Iwerddon yn ogystal â darparu gwasanaethau ar draws y rhanbarth. Fodd bynnag, mae absenoldeb gorsafoedd rhwng y ddau ben a gwasanaethau lleol yn golygu nad yw'r gwasanaeth rheilffyrdd bob amser yn diwallu anghenion y boblogaeth bresennol at ddibenion teithiau gwaith a hamdden beunyddiol.

Mae'r gwasanaethau sy'n defnyddio Prif Reilffordd Gogledd Cymru ar hyn o bryd yn parhau trwy Gaer naill ai i Fanceinion, Crewe, Canolbarth Lloegr neu Dde Cymru. O ganlyniad, mae amlder trenau i'r dwyrain o Gaer yn anghyson – maent bob 20 munud mewn rhai achosion a bob awr mewn eraill.

Mae Rheilffordd y Gororau wedi'i lleoli rhwng Gorsaf Ganolog Wreccsam a Gorsaf Bidston ar benrhyn Wirral (ar gyfer cysylltiadau traws-blattform i Liverpool Central). Defnyddir y rheilffordd gan wasanaethau teithwyr a chludo nwyddau a cheir mynediad cludo nwyddau ar y rheilffordd a ddefnyddir yn rheolaidd yn ôl ac ymlaen o'r gwaith dur ar Lannau Dyfrdwy a Gwaith Sment Padeswood. Ym mis Tachwedd 2022, caniatodd adolygiad annibynnol gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i wasanaethau teithwyr ychwanegol redeg ar y rheilffordd i sicrhau gwasanaeth dau drên yr awr yn ystod y rhan fwyaf o'r dydd.

Mae gan Reilffordd Dyffryn Conwy sy'n rhedeg rhwng Llandudno a Blaenau Ffestiniog rai gorsafoedd a defnydd isel iawn a gwasanaeth o bum trên y dydd yn unig.

Rydym yn dod i'r casgliad bod angen gwella gwasanaethau rheilffordd i deithwyr i ddiwallu anghenion y boblogaeth ar hyn o bryd ac yn y dyfodol. Mae angen blaenoriaethu cynlluniau Metro Gogledd Cymru, sydd ar gael yn [Trawsnewid trafndiaeth yng Ngogledd Cymru | TrC](#), i greu'r newidiadau mwyaf yn gyflym.

3.3 Teithio Llesol

Mae llwybrau cerdded a beicio presennol awdurdodau lleol yn amrywio o ran ansawdd ar draws y rhanbarth â chymysgedd o rwydweithiau sylfaenol mewn rhai aneddiadau (e.e., Wreccsam), llwybrau wedi'u lleoli o gwmpas ysgolion a rhai llwybrau pellter hwy ar gyfer hamdden yn bennaf (e.e., Lonydd Glas Gwynedd, sy'n defnyddio hen lwybrau rheilffordd). Mae ansawdd y llwybrau yn amrywio'n rhannol fel swyddogaeth o'u dyluniad gwreiddiol ac yn rhannol fel swyddogaeth o lefel y gynhaliaeth y maent yn eu derbyn. Nid yw llawer o'r llwybrau teithio llesol presennol yn bodloni safonau dylunio presennol fel y'u nodir yng Nghanllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol.

Mae llai na chwarter o'r llwybrau teithio llesol cynradd ac eilaidd yn rhanbarth gogledd Cymru wedi'u dosbarthu'n ddigon diogel, deniadol, cyfforddus, cydlynol ac uniongyrchol i gydymffurfio â safonau archwilio teithio llesol yn seiliedig ar Ganllawiau Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2021. Nid yw llawer o lwybrau yn bodloni'r safonau hyn ac maent yn rhwystri i bobl ddefnyddio teithio llesol. Cysylltiadau allweddol rhwng ardaloedd preswyl a chanol trefi neu gyfnewidfeydd trafndiaeth yw llwybrau cynradd; a chysylltiadau allweddol i/o neu rhwng y llwybrau cynradd ac atynwyr teithiau fel colegau neu ardaloedd cyflogaeth yw llwybrau eilaidd.

Mae'r llwybrau yn aml yn ddigysylltiad neu'n anghyflawn ac nid ydynt yn ymestyn yn ddigon pell i gyrraedd cyrchfannau terfynol. Mae defnyddwyr newydd yn llai tebygol o newid i'r dulliau trafndiaeth cynaliadwy hyn oherwydd rhwydweithiau anghyflawn ac ansawdd gwael y rhwydwaith. Hefyd, prin yw'r lleoedd parcio diogel ar gyfer beiciau mewn llawer o ardaloedd.

Yn yr un modd ar gyfer cerdded, mae palmentydd ac opsiynau croesi'r ffordd wedi'u cynnal a'u cadw'n wael weithiau – ac nid ydynt yn bodoli mewn llawer o ardaloedd gwledig. Mae hyn yn gwneud cerdded teithiau byr yn anneniadol.

Ceir uchelgais eglur i wella rhwydweithiau teithio llesol ar draws y rhanbarth. Mae'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol (MRhTLlau) yn dangos sut mae awdurdodau lleol yn dymuno datblygu eu rhwydweithiau cerdded a beicio. Fodd bynnag, mae'r cyflymder cyflawni araf wedi bod yn gyfyngiad mawr ar gynnydd oherwydd yr adnoddau cynllunio a dylunio cyfyngedig iawn ar draws y rhanbarth.

4. Tri is-ranbarth

Mae gan wahanol rannau o ogledd Cymru wahanol nodweddion, patrymau teithio, darpariaeth gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus, teithio llesol a seilwaith arall. Mae daearyddiaeth y gogledd wedi llunio teithio a cheir tri is-ranbarth amlwg yn y gorllewin, yr arfordir canolog a'r dwyrain.

Fe wnaethom ei chanfod yn ddefnyddiol ystyried y materion yn ôl is-ranbarth. Nid oes unrhyw fwriad i greu amlinellau neu ddiffiniadau eglur ar gyfer pob is-ranbarth, ond yn hytrach mae'r dull hwn yn caniatáu pwyslais ar ymyriadau sydd fwyaf addas ac effeithiol ar gyfer cyd-destun yr ardal. Er enghraifft, efallai nad ymyriad sydd a'r nod o alluogi teithiau mwy cynaliadwy mewn ardaloedd a phoblogaeth fwy dwys a threfol fydd yr ymyriad gorau ar gyfer ardaloedd gwledig.

Disgrifir y tri is-ranbarth yn fwy manwl isod.

4.1 Is-ranbarth y gorllewin

Mae'r Gorllewin yn cynnwys ardaloedd awdurdod lleol Gwynedd ac Ynys Môn. Mae'r ddwy ardal awdurdod lleol hyn wedi'u gwahanu gan Afon Menai ac wedi'u cysylltu gan Bont y Borth a Phont Britannia (sydd hefyd yn cludo Prif Reilffordd Gogledd Cymru). Dosberthir cyfran sylweddol o boblogaeth yr ardal yn wledig (85%), sef y gyfran fwyaf o'r tri is-ranbarth.

Mae'r prif aneddiadau ar Ynys Môn yn cynnwys Caergybi, Llangefni a Phorthaethwy, ac mae porthladd Caergybi yn darparu cysylltiad ag Iwerddon. Mae'r aneddiadau mwyaf poblog yng Ngwynedd yn cynnwys Bangor, Caernarfon, Porthmadog a Phyllheli, ac mae'r rhain i gyd wedi'u lleoli yng ngogledd ardal yr awdurdod lleol. Mae llawer o Wynedd hefyd wedi'i orchuddio gan Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri. Mae'r parc cenedlaethol yn denu niferoedd sylweddol o bobl i'r is-ranbarth ac mae ganddo ei gyfres ei hun o broblemau ac atebion posibl.

Mae'r is-ranbarth yn gyrchfan i lawer o ymwelwyr o Loegr ac mae twristiaeth yn rhan bwysig o'r economi. Mae hyn yn arwain at rai o ardaloedd gwledig a lled-wledig yn dioddef cynnydd mawr i gyfraddau traffig yn ystod cyfnodau brig tymhorol, ac mae'r rhain yn adegau pan nad yw'r seilwaith ffyrdd bob amser yn ymdopi'n dda, gan arwain at dagfeydd a llygredd i drigolion ac ymwelwyr.

Mae'r prif symudiadau teithio rhwng Bangor, Caernarfon a Llandudno. Mae symudiadau ar draws Ynys Môn yn llai o ran nifer ond wedi'u canolbwyntio yng Nghaergybi a Llangefni, ac mae symudiadau yn ôl ac ymlaen o Fangor hefyd yn bwysig.

Mae gan is-ranbarth y gorllewin gyfran debyg o deithiau o dan 5 cilomedr (25-26%) i'r cyfartaledd rhanbarthol (26-29%), er mai'r gyfran o deithiau o dan 15 cilomedr (61-64%) yw'r isaf o'r tri is-ranbarth, sy'n adlewyrchu natur wledig llawer o'r rhanbarth.

4.1.1 Trafnidiaeth gyhoeddus

Mae'n debyg mai mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yw'r gwaethaf o'r holl is-ranbarthau, a dim ond 62% o'r boblogaeth sydd â mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus bob awr yn ystod cyfnod brig y bore, yn gostwng i 18% yn ystod nosweithiau gwaith (ar ôl 7pm), 44% ar ddydd Sadwrn (yr isaf o'r is-ranbarthau), a 12% ar ddydd Sul.

Ar chwe diwrnod o'r wythnos, nid oes yr un gwasanaeth sy'n rhedeg pedair gwaith yr awr ar ôl 7pm yn yr is-ranbarth cyfan. Dim ond 14% o'r boblogaeth sydd â mynediad at bedwar gwasanaeth yr awyr yn ystod cyfnod brig y bore ar ddiwrnodau gwaith, yn gostwng i ddim fin nos ar benwythnosau (ar ôl 7pm), 9% ar ddydd Sadwrn, a dim ar ddydd Sul.

Nid yw'r seilwaith rheilffyrdd yn cydlynu rhai aneddiadau pwysig fel Caernarfon. Gall trosglwyddo i fws i gwblhau eich taith gynyddu amser teithio yn sylweddol.

Nid yw'r rhwydwaith bysiau presennol yn creu opsiwn amgen realistig yn hytrach na theithiau mewn car. Ceir 98 o wasanaethau bws presennol yng Ngwynedd a 53 ar Ynys Môn. Mae gwasanaethau bysiau ar Ynys Môn yn brin ac mae ganddynt oriau gweithredu cyfyngedig, er mai'r oriau gweithredu yng Ngwynedd yw'r mwyaf helaeth ar draws rhanbarth gogledd Cymru.

Mae'r orsaf reilffordd fwyaf poblogaidd yn y gogledd yn yr ardal hon - Bangor (dros 600,000 o fynediadau ac ymadawiadau yn 2019-20).

Mae 74% o'r holl safleoedd bws a gorsafoedd rheilffordd yn yr is-ranbarth hwn wedi'u categoreiddio naill ai yn y categori gwaethaf neu'r ail gategori gwaethaf, yn ôl yr asesiad PTAL (lefel hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus). Mae PTAL yn ystyried:

- Amser cerdded o'r pwynt o ddiddordeb i'r pwyntiau mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus;
- Dibynadwyedd y dulliau gwasanaeth sydd ar gael;
- Nifer y gwasanaethau sydd ar gael yn y dalgylch; a
- Y lefelau gwasanaeth yn y pwyntiau mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus - h.y. amser aros cyfartalog.

Mae 97% o deithiau i is-ranbarth y gorllewin ac ohono i rannau eraill o ranbarth gogledd Cymru, a dim ond cyfran fach o deithiau (tua 2%) o deithiau sy'n croesi'r ffin â Lloegr.

4.1.2 Teithio llesol

Ceir rhwydwaith teithio llesol wedi'i gynllunio o lwybrau cynradd ac eilaidd arfaethedig sy'n gyfanswm o tua 1,100 cilomedr, y gellir dosbarthu ychydig yn llai na chwarter ohonynt fel rhai 'presennol'.

Mae sawl llwybr pellter hwy yn bodoli yn y rhanbarth, llawer o'r rhain yn defnyddio hen lwybrau rheilffyrdd, yn enwedig yng Ngwynedd. Fodd bynnag, gallai'r llwybrau ymuno a phriffyrdd, neu nid ydynt yn ymestyn i gyrchfannau terfynol, ac mae hyn yn lleihau pa mor hawdd yw defnyddio'r rhwydwaith yn gyffredinol.

4.2 Is-ranbarth y canolbarth

Mae is-ranbarth y canolbarth yn cynnwys ardaloedd awdurdod lleol Sir Ddinbych a Chonwy. Ceir ardal arfordirol hirgul drefol yn y gogledd yn cynnwys aneddiadau mawr Prestatyn, y Rhyl, Bae Cinmel, Towyn, Bae Colwyn, Llandrillo-yn-Rhos, Abergele, Llandudno, Cyffordd Llandudno a Chonwy. Mae de'r is-ranbarth yn fwy gwledig ar y cyfan, â chanolfannau yn dilyn Dyffryn Conwy (Glan Conwy, Llanrwst a Betws-y-Coed), Dyffryn Clwyd (Llanelwy, Dinbych, Rhuthun) a rhan o Ddyffryn Dyfrdwy (Corwen a Llangollen) yn fras. Dosberthir 40% o'r boblogaeth yn is-ranbarth y canolbarth yn wledig, sy'n sylweddol is nag is-ranbarth y gorllewin.

Mae'r ardal yn amrywiol yn gymdeithasol, ac mae ganddi'r gyfran fwyaf o bobl 65 oed neu hŷn o'i chymharu â gweddill gogledd Cymru. Mae hefyd yn gartref i bump o'r 20 ward a nodwyd fel y wardiau o amddifadedd mwyaf yn ôl Mynegai Amddifadedd Lluosog diweddaraf Cymru (2019) – Gorllewin y Rhyl 2 (Rhif 1), Gorllewin y Rhyl 1 (Rhif 2), Gorllewin y Rhyl 3 (Rhif 11), De-orllewin y Rhyl 2 (Rhif 19) a Glyn (Conwy) (Rhif 20).

Mae 96% o gyrchfannau teithiau is-ranbarth y canolbarth o fewn gogledd Cymru, a dim ond tua 4% o deithiau sy'n croesi'r ffin â Lloegr. Mae'r prif symudiadau trafnidiaeth yn yr ardal hon rhwng Llandudno, Cyffordd Llandudno, Conwy a Bae Colwyn. Ymhellach i'r dwyrain o fewn yr is-ranbarth, ceir nifer fwy o deithiau rhwng is-ranbarthau'r canolbarth a'r dwyrain, gan gynnwys yn ôl ac ymlaen o Shotton a Glannau Dyfrdwy.

O'r tri is-ranbarth, is-ranbarth y canolbarth sydd â'r gyfran fwyaf o deithiau o dan 5 cilomedr (29-32%), a 67-73% o deithiau o dan 15 cilomedr, sy'n gyfrannau rhyw fymryn yn is nag yn is-ranbarth y dwyrain.

Mae'r ardal hon yn gartref i feysydd carafanau mawr yn ogystal ag ardal o harddwch naturiol eithriadol Bryniau Clwyd a Dyffryn Dyfrdwy, sy'n cynhyrchu niferoedd sylweddol o deithiau ymwelwyr.

4.2.1 Trafnidiaeth gyhoeddus

Ceir 117 o wasanaethau bws yn Sir Ddinbych a dim ond 57 yng Nghonwy. Mae amllder ac oriau gweithredu'r gwasanaethau hyn yn isel ac wedi'u cyfyngu ag oriau gweithredu wythnosol cyfartalog byr.

Mae llawer o'r gorsafoedd rheilffordd â'r defnydd isaf yn y gogledd yng Nghonwy ac ar Reilffordd Dyffryn Conwy.

Ar y llaw arall, mae tair o'r pump o orsafoedd prysuraf yn y gogledd yn is-ranbarth y canolbarth ar hyd prif reilffordd Gogledd Cymru, sydd â gwasanaethau amlach yn gwasanaethu'r llain arfordirol boblog.

Mae cyfran y teithiau i'r gwaith mewn car (81%) yn gyffredinol debyg i gyfartaledd rhanbarthol gogledd Cymru.

Mae 74% o'r holl safleoedd bws a gorsafoedd rheilffordd ar draws is-ranbarth y canolbarth wedi'u categoreiddio yn y categori gwaethaf neu'r ail waethaf, yn ôl yr asesiad PTAL (lefel hygyrchedd trafniadaeth gyhoeddus).

Mae gan 71% o'r boblogaeth leol fynediad at wasanaethau trafniadaeth gyhoeddus bob awr yn ystod cyfnod brig y bore, yn gostwng i 42% fin nos ar ddiwrnodau gwaith (ar ôl 7pm), sef y gostyngiad mwyaf o'r tri is-ranbarth, a 63% ar ddydd Sadwrn, a 26% ar ddydd Sul (eto, y gostyngiad mwyaf o'r is-ranbarthau). Dim ond 37% o'r boblogaeth sydd â mynediad at amlderau gwasanaeth o bedwar neu fwy yr awr yn ystod cyfnod brig boreau diwrnodau gwaith, yn gostwng i 5% fin nos ar ddiwrnodau gwaith (ar ôl 7 pm), 26% ar ddydd Sadwrn, a dim ar ddydd Sul.

4.2.2 Teithio llesol

Mae'r rhwydwaith teithio llesol arfaethedig o lwybrau cynradd ac eilaidd yn y rhanbarth dros 900 cilomedr o hyd, y mae tua 30% ohonynt wedi'u dosbarthu'n rhai 'presennol'.

Mae llwybrau pellter hwy allweddol yn cynnwys rhannau o Lwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ar hyd Arfordir y Gogledd, Llwybr 84 rhwng y Rhyl a Llanelwy, Llwybr 85 yn Nyffryn Dyfrdwy a chysylltiadau ar hyd hen lwybr rheilffordd rhwng Prestatyn a Dyserth.

Er bod y llwybrau hyn yn denu canran uchel o deithiau hamdden, maent hefyd yn cysylltu aneddiadau sy'n gymharol agos at ei gilydd, ac felly maent hefyd yn cael eu defnyddio ar gyfer teithiau bob dydd.

Mae rhannau ynysig ar hyd y llwybrau hyn yn ei gwneud yn ofynnol i feicwyr ailymuno â phriffyrdd i naill ai parhau ar hyd y llwybr neu i gyrraedd eu cyrchfannau, sy'n lleihau pa mor ddeniadol ydynt yn gyffredinol.

4.3 Is-ranbarth y dwyrain

Mae is-ranbarth y dwyrain yn cynnwys ardaloedd awdurdod lleol Sir y Fflint a Wrecsam. Mae'n cynnwys llain drefol nesaf at Afon Dyfrdwy (i'r gorllewin o Gaer) a dwysedd poblogaeth mawr o gwmpas Dinas Wrecsam. Ceir ardaloedd gwledig yn bennaf yng Ngogledd a Gorllewin Sir y Fflint ac ymylon pellaf ffiniau sir Wrecsam, er bod gan yr is-ranbarth y gyfran isaf o bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig (32%) o'r tri is-ranbarth.

Mae is-ranbarth y dwyrain yn gartref i fwy na 40% o boblogaeth Gogledd Cymru. Mae ganddo ddwysedd poblogaeth uwch a phroffil oedran is na gweddill Gogledd Cymru. Mae mwy o bobl yn byw mewn ardaloedd trefol.

Ceir diwydiannau gweithgynhyrchu yno'n bennaf ac maent yn 30% o'r holl gyflogwyr - ni ellir gwneud y mwyafrif o swyddi gweithgynhyrchu gartref, ac mae'n rhaid i weithwyr allu teithio i weithle.

Mae gan yr is-ranbarth hwn gysylltiadau cryf a Gogledd-orllewin Lloegr, â llif dyddiol mwy o Gymru i Loegr nag ar hyd coridor yr M4. Mae'r ffaith ei fod nesaf at y ffin yn golygu bod gan yr is-ranbarth hwn wahanol batrymau teithio o ran cyrchfannau, â llawer mwy o deithio trawsffiniol. Mae 18% o deithiau o is-ranbarth y dwyrain yn croesi'r ffin, ac mae Gogledd-orllewin Lloegr gan gynnwys Glannau Mersi, Warrington a Lerpwl yn gyrchfan sy'n gyfrifol am 15% o'r holl deithiau. Mae'r prif symudiadau trafniadaeth rhwng Wrecsam, Glannau Dyfrdwy, yr Wyddgrug a Chaer.

Er ei fod y tu allan i Gymru, mae agosrwydd Caer yn bwysig ar gyfer mynediad i Ogledd Cymru ac ymadawiadau ohono – ac i is-ranbarth y dwyrain. Felly, mae seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth da i Gaer yn ystyriaeth bwysig.

Mae'r gyfran amcangyfrifedig o deithiau o lai na 5 cilomedr yn is-ranbarth y dwyrain (25-27%) yn gyffredinol debyg i'r cyfartaledd rhanbarthol (26-29%), er y nodir bod cyfanswm y teithiau o lai na 15 cilomedr (70-74%) rhyw fymryn yn uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol (67-71%).

Ceir nifer fwy o deithiau ar gyfer gwaith yn ystod y bore yn yr is-ranbarth o'i gymharu â chyfartaledd Gogledd Cymru. Mae gan yr is-ranbarth y gyfran fwyaf o deithiau mewn car (84%) o'r tri is-ranbarth ond efallai hefyd y ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus orau.

Mae parciau busnes a diwydiannol yn rhannau pwysig o economi'r is-ranbarth, ond ceir prinder o ran opsiynau trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol i'r canolfannau cyflogaeth hyn – nid leiaf oherwydd sut y cynlluniwyd y lleoedd hyn gyda cherbydau yn ganolog iddynt.

Yn ogystal â gwella dewisiadau ar gyfer teithio i ganolfannau diwydiannol, mae gennym ddiddordeb sut y gallai rhannu ceir a chynllunio teithiau i'r gweithle yn well gyfrannu at ragor o opsiynau i bobl deithio i'w gweithleoedd.

4.3.1 Trafndiaeth gyhoeddus

Mae gan 73% o'r boblogaeth fynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus bob awr yn ystod cyfnod brig y bore (y gyfran uchaf o'r holl is-ranbarthau), yn gostwng i 27% fin nos ar ddiwrnodau gwaith (ar ôl 7 pm), 63% ar ddydd Sadwrn, a 0% ar ddydd Sul (y gyfran isaf o'r holl is-ranbarthau). Dim ond 40% o'r boblogaeth sydd â mynediad at amlderau gwasanaethau o bedwar yr awr neu fwy yn ystod cyfnod brig boreau diwrnodau gwaith (y gyfran uchaf o'r holl is-ranbarthau), yn gostwng i 2% fin nos ar ddiwrnodau gwaith (ar ôl 7 pm), 30% ar ddydd Sadwrn, a dim ar ddydd Sul.

Mae Gorsaf Reilffordd Wrecsam Cyffredinol yn is-ranbarth y dwyrain a hon yw'r drydedd orsaf a ddefnyddir fwyaf yng ngogledd Cymru â 501,000 o fynediadau ac ymadawiadau yn 2019-20.

Yn ôl yr asesiad PTAL (lefel hygyrchedd trafnidiaeth gyhoeddus), mae 54% o'r holl safleoedd bws a gorsafoedd rheilffordd ar draws is-ranbarth y dwyrain wedi'u categorio yn y categori gwaethaf neu'r ail waethaf, sef y gyfran is o'r tri is-ranbarth.

4.3.2 Teithio llesol

Mae'r rhwydwaith teithio llesol arfaethedig o lwybrau cynradd ac eilaidd dros 1,100 cilomedr o hyd, a dim ond tua 20% ohonynt sydd wedi'u dosbarthu fel rhai 'presennol'. Mae llwybrau presennol allweddol yn cynnwys rhannau o Lwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol rhwng Caer, Cei Connah ac Arfordir Gogledd Cymru ar hyd Aber Afon Dyfrdwy ac i mewn i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, sydd hefyd yn cysylltu ymlaen i Wirral. Mae rhannau ynysig ar hyd y llwybrau hyn yn ei gwneud yn ofynnol i feicwyr ail-ymuno â phriffyrdd i naill ai parhau'r llwybr neu i gyrraedd eu cyrchfannau terfynol, sy'n lleihau pa mor ddeniadol ydynt yn gyffredinol. Mae seilwaith o ansawdd uchel i gerddwyr a beicwyr yn brin y tu allan i'r llwybrau presennol allweddol hyn.

5. Teithio ymwelwyr a thwristiaeth

Mae twristiaeth yn gyfrannwr pwysig at economi gogledd Cymru a cheir cynnydd mawr i deithiau a wneir ar draws y rhwydwaith yn y gwanwyn a'r haf.

Mae'r rhanbarth yn derbyn y gyfran uchaf o ymweliadau o'i gymharu â rhanbarthau eraill yng Nghymru. Cafwyd cynnydd o 8 y cant i'r nifer gyfartalog flynyddol o deithiau domestig (o fewn Prydain Fawr) dros nos yng Ngogledd Cymru i 3.7 miliwn rhwng 2016-2018 a 2017-2019. O'r 20 o atyniadau am ddim ac y telir amdanynt mwyaf poblogaidd yng Nghymru yn 2019 (cyn covid), roedd 10 yn atyniadau yn y gogledd. Gwnaed 17.4 miliwn o ymweliadau ag atyniadau yng Nghymru a ddarparodd ddata yn 2021 fel y gwelir yn [Ymweliadau ag Atyniadau Twristiaeth yng Nghymru 2021 \(llyw.cymru\)](#).

Bu cynnydd sylweddol yn nhair ardal awdurdod lleol gorllewinol Conwy, Ynys Môn a Gwynedd o'u cymharu â gweddill y DU.

Mae safleoedd twristiaeth allweddol yng Ngogledd Cymru wedi'u lleoli mewn lleoliadau gwledig neu arfordirol yn gyffredinol. Felly, mae tagfeydd lleol yn broblem i drefi bach, pentrefi, a lleoliadau cefn gwlad ac arfordirol yn bennaf. Mae llawer o'r lleoliadau hyn ymhell iawn o ffyrdd mawr â chapasiti uchel a bydd llwybrau allweddol yn aml yn cynnwys ffyrdd gwledig cul a phentrefi lle gall cerbydau mawr gael trafferthion yn mynd drwyddynt, a gall llifau traffig tymhorol mawr arwain at dagfeydd.

Mae rhai lleoliadau poblogaidd hefyd yn dioddef parcio anghyfreithlon oherwydd galw gormodol am gyfleusterau cyfyngedig.

Fodd bynnag, fel y dangoswyd mewn data llif traffig, mae twristiaeth hefyd yn cael effeithiau ar goridorau a phyrth trafndiaeth mawr, yn enwedig yn ystod misoedd y gwanwyn a'r haf, a Gorffennaf ac Awst yn fwyaf nodedig.

Gallwn weld bod gwahanol broblemau mewn gwahanol leoliadau – er enghraifft, mae'r problemau ym Mharc Cenedlaethol Eryri yn wahanol i broblemau ar yr arfordir lle mae traffig i borthladd Caergybi, yn ogystal ag arosiadau hwy a newid dros amseroedd, yn achosi adegau prysur o ran traffig ar yr A55.

Mae'r diffygion yr ydym wedi eu nodi yn y system drafnidiaeth ar draws y rhanbarth yn golygu bod y system yn cael ei rhoi o dan bwysau pan fydd cyfnodau o fwy o ddefnydd, wrth i gynnydd i draffig achosi problemau – yn arwain at fwy o ddibyniaeth ar y car yn hytrach na dulliau eraill. Hefyd, mae lleoliad safleoedd twristiaeth a diffyg opsiynau trafndiaeth gyhoeddus i fynd a dod o'r lleoliadau hyn yn arwain at ddibyniaeth sylweddol ar deithio mewn ceir preifat.

Mae twristiaeth yn denu ystod amrywiol o grwpiau economaidd-gymdeithasol i Ogledd Cymru, sy'n teithio i'r ardal ac o fewn iddi ar gyfer amrywiaeth o wahanol weithgareddau. Mae angen gwella seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth – yn enwedig i'r rhai nad ydynt yn berchen ar gar.

Gall unrhyw welliannau yr ydym yn cyfeirio atynt yn yr adroddiad hwn, fel bysiau amlach a gwell oriau gweithredu, roi mwy o ddewis i ymwelwyr â'r ardal o ran sut maent yn teithio pan fyddant yn y gogledd, ynghyd â dewis ehangach o gyrchfannau.

Cafwyd sawl arloesiad yn ddiweddar o ran teithio ar gyfer twristiaeth. Er enghraifft, mae Canolfannau Twristiaeth yn lleoliadau penodol lle gall twristiaid gael mynediad at ddulliau teithio cynaliadwy, gwybodaeth i dwristiaid a gwasanaethau allweddol eraill. Gall canolfannau gael eu rhedeg gan sefydliadau dielw cymunedol, lle gallai unrhyw elw o'u gweithrediadau gael ei ddefnyddio yn y gymuned yn ystod y misoedd tawelach. Gan fod y canolfannau yn cynnig dulliau teithio cynaliadwy (beiciau ac e-feiciau yn aml), gall ardaloedd lleol hwyluso adegau brig tymhorol gyda llai o effaith ar rwydweithiau lleol. Mae angen i ganolfannau twristiaeth allu rheoli ffioedd parcio a thraffig yn ogystal â chymhellion teithio llesol cyhoeddus.

Er enghraifft, yn yr Alban, mae Canolfan Loch Ness yn eiddo i'r gymuned sy'n integreiddio canolfan wybodaeth â gwasanaeth gwennol ar gyfer bagiau i gerddwyr, man llogi e-feiciau, safle coetsys a thocynnau ar gyfer atyniadau lleol.

Rydym wedi nodi ymgynghoriad cyfredol Llywodraeth Cymru i ardoll ymwelwyr dewisol gael ei weithredu gan awdurdodau lleol a byddwn yn dilyn ei ddatblygiad. Er bod yr ymgynghoriad yn ei gwneud yn eglur y byddai gofyniad cyfreithiol bod yn rhaid i unrhyw gyllid a godir o'r ardoll gael ei ddefnyddio i ariannu gwariant awdurdod lleol, byddem yn dymuno deall a allai cyfyngiadau pellach gael eu gorfodi ar awdurdodau lleol. Byddai'n ymddangos bod y cyfle i wella seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth yn ardal bosibl bwysig ar gyfer gwariant refeniw. Mae rhwydweithiau trafndiaeth yn ymestyn ar draws ffiniau awdurdod lleol, a byddai hyn yn gofyn am gydweithrediad rhwng awdurdodau wedyn.

Hoffem ystyried ymhellach a oes unrhyw wahaniaethau rhwng ymddygiad teithio ymwelwyr dydd a'r rhai sy'n aros yn hwy, i ddeall a oes gwahanol dueddiadau o ran defnydd a gofyniad ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus, er enghraifft.

Dylid cynlluniau ac adeiladu atyniadau newydd sy'n hwyluso teithio trwy ddulliau cynaliadwy. Gallai opsiynau gynnwys, er enghraifft, bysiau gwennol, gwasanaethau parcio a theithio, a rhwydweithiau teithio llesol mwy cynhwysfawr a mannau llogi beiciau neu e-feiciau.

Mae gan Trafndiaeth Cymru gynllun 2 am bris 1 gyda CADW fel y dangosir yn [Cynnig Mynediad 2 am Bris 1 gyda Trafndiaeth Cymru | Cadw \(llyw.cymru\)](#) i annog ymwelwyr i deithio yn gynaliadwy. Byddai o fudd ystyried gwneud mwy o gynigion sy'n cyfuno costau teithio a phris mynediad ar gyfer atyniad i ymwelwyr.

6. Problemau a heriau

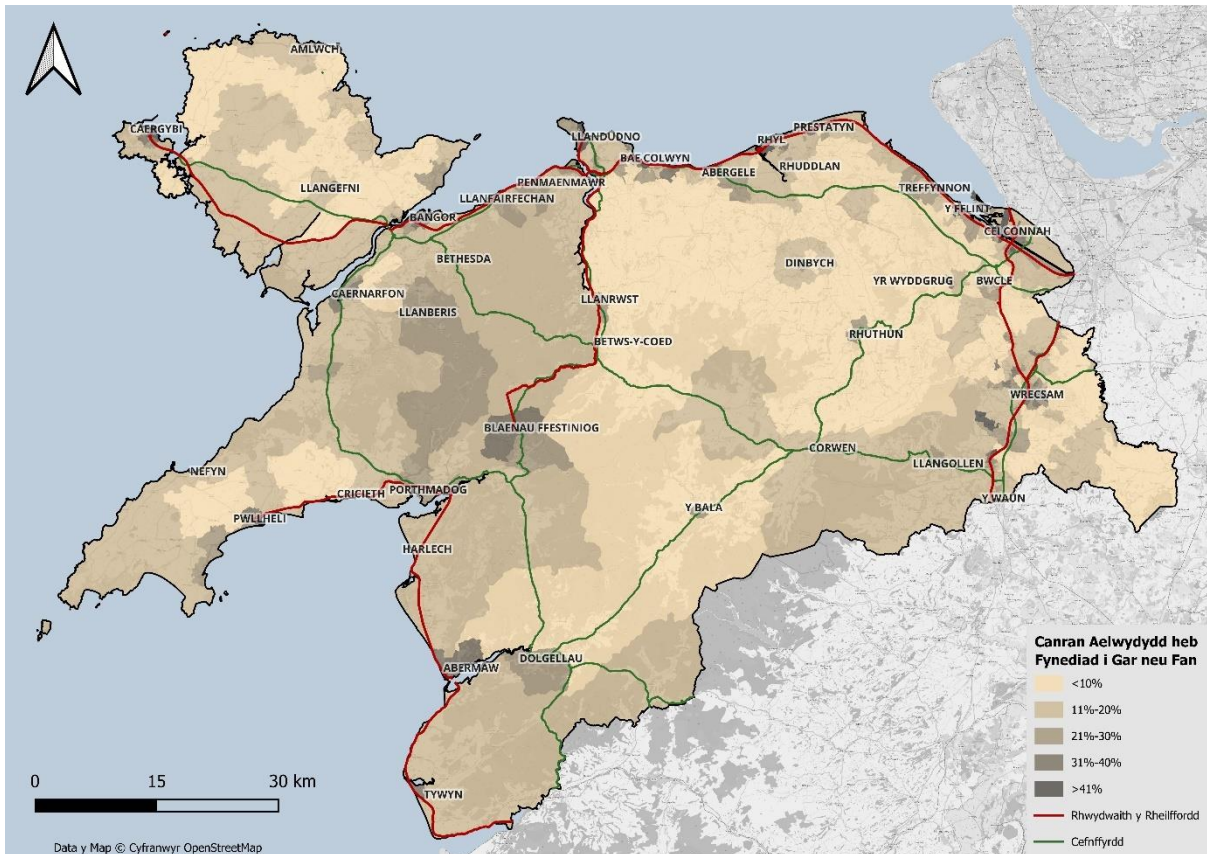
Ar hyn o bryd, mae diffyg dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy deniadol neu realistig yn hytrach na'r cerbyd preifat ar gyfer teithiau gan drigolion, gweithwyr, ac ymwelwyr yng Ngogledd Cymru. Mae hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar gerbydau preifat a chyfyngu cysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol.

Mae polisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol yn cyd-fynd yn gyffredinol â dyheadau sydd â'r nod o wireddu system drafnidiaeth integredig gynaliadwy yng Ngogledd Cymru. Fodd bynnag, ceir achosion lle mae arferion ar lawr gwlad yn groes i'r polisïau hyn â 'bylchau' rhwng polisïau sydd â bwriadau da fel arall sydd o bosibl yn gwrth-ddweud neu'n herio'r rhain.

Mae ein gwaith hyd yma wedi canfod bod amodau rhesymol dda ar gyfer teithio mewn car, gan gynnwys lefelau cymharol isel o dagfeydd, tra'n nodi bod tagfeydd lleol a thymhorol yn digwydd.

Mae defnyddwyr ceir hefyd yn wlad o leoedd parcio sy'n aml yn rhad neu am ddim, â llawer o gyrchfannau wedi'u trefnu ar gyfer defnyddwyr ceir, fel cyfleusterau manwerthu y tu allan i drefi. Ceir rhai atalfeydd ar y rhwydwaith priffyrdd sy'n achosi lefelau arbennig o uchel o dagfeydd. Gall tagfeydd hefyd ddigwydd oherwydd bod ffyrdd wedi cau, fel Pont y Borth ar hyn o bryd.

Mae perchnogaeth ceir yng Ngogledd Cymru yn gyffredinol uchel, gyda thua 4 o bob 5 aelwyd gar, fel y dangosir yn ffigurau Cyfrifiad 2011. Mae perchogaeth ceir yn is yn gyffredinol mewn ardaloedd trefol, fel y dangosir yn Ffigur 8. Bydd ffigurau Cyfrifiad 2021 yn cael eu cyhoeddi ddechrau 2023 ac yn cael eu hystyried.



Figur 8: % yr aelwydydd heb fynediad at gar neu fan

Ar sail hyn, nid yw trafndiaeth gyhoeddus yn gweithredu ar yr amllder na'r oriau gweithredu i'w gwneud yn ddewis deniadol yn hytrach na char. Mae hyn yn wir i drigolion ac ymwelwyr â Gogledd Cymru. Hefyd, mae integreiddiad rhwng gwahanol ddulliau teithio, gan gynnwys lleoliadau cyfnewidfeydd ffisegol, amserlennu a thocynnau, yn atal teithiau aml-ddull effeithlon. Yn bwysig, nid yw trafndiaeth gyhoeddus yn fforddiadwy i rai, gan leihau mynediad at gyfleoedd cyflogaeth.

Mae rhwydweithiau teithio llesol wedi'u tanddatblygu ac yn ddatgymalog ac yn aml yn dychwelyd defnyddwyr i'r gerbyttfordd mewn ardaloedd lle mae angen seilwaith wedi'i wahanu fwyaf, tra nad yw palmentydd cyffredin wedi'u cynnal a'u cadw'n dda weithio, ac mae cerdded teithiau byr yn cael ei atal gan barcio ar balmentydd a diffyg manau croesi'r ffordd cyfleus.

Mae'r lefelau o berchnogaeth ceir, pa mor hawdd ydynt i'w defnyddio ac (yn hanesyddol) cost gymharol rad y car, ynghyd â rhwydweithiau trafndiaeth cyhoeddus a theithio llesol nad ydynt yn gallu cynnig teithiau fforddiadwy a deniadol i lawer o ddarpar ddefnyddwyr, wedi arwain at ddibyniaeth uchel ar y car.

Mae'r defnydd uchel dros ben hwn o'r car nid yn unig yn arwain at effeithiau amgylcheddol sylweddol, ond hefyd yn cyfyngu ar ddewis a chyfleoedd i'r unigolion lawer nad oes ganddynt fynediad at gar.

Er y bydd y car yn parhau i fod yn ddewis sylweddol o ddull ar gyfer llawer o deithiau yn y gogledd, ceir cyfle i lawer mwy o deithiau gael eu gwneud gan ddefnyddio'r trê'n, y bws a dulliau teithio llesol ond dim ond os bydd rhwydweithiau, amlderau ac oriau gweithredu ac integreiddiad yn cael eu gwella'n sylweddol.

Rydym wedi gweld rhai o gynlluniau Metro Gogledd Cymru yn cael eu datblygu gan Trafnidiaeth Cymru a'r awdurdodau lleol ac rydym yn dod i'r casgliad y byddai'r rhain, os câ'n eu gwireddu, yn mynd i'r afael â llawer o'r problemau yr ydym wedi eu canfod. Fodd bynnag, rydym yn deall bod heriau gwirioneddol i gyflawni'r rhain, gan gynnwys sefyllfa lywodraethu a pherchnogaeth gymhleth a heriau ariannu.

7. Cyfleoedd

Fel yr ydym wedi nodi, mae gan Gogledd Cymru un o'r dibyniaethau mwyaf ar y cerbyd modur o unrhyw ranbarth yng Nghymru a Lloegr a niferoedd isel o bobl yn defnyddio gwasanaethau bws neu reilffordd. Mae'r ffigurau hyn yn adlewyrchu'r lefelau presennol o wasanaethau trafniadaeth sydd ar gael a chost eu defnyddio.

Bydd gwneud unrhyw ostyngiad sylweddol i deithiau mewn ceir yn gofyn am newid sylweddol i'r gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus sydd ar gael fel eu bod yn cystadlu'n well â'r car o ran hwylustod, amlder, pris a'r amser y mae'r daith yn ei chymryd. Bydd hyn yn gofyn am fwy na mân newidiadau.

Yn yr adran nesaf, rydym yn edrych ar rai o'r meysydd lle'r ydym yn gweld potensial ar gyfer newid sylweddol, a'n nod yn ein hadroddiad terfynol fydd gwneud awgrymiadau penodol o ran y newidiadau yr ydym yn eu hystyried sy'n angenrheidiol os ydym yn mynd i gyflawni'r newid i ddulliau teithio yr ydym yn dymuno ei weld.

7.1 Rheilffyrdd

Lle ceir rheilffyrdd presennol, mae'n debygol mai'r trê'n yw'r dewis mwyaf deniadol yn hytrach na'r car oherwydd ei allu i symud niferoedd mawr o bobl yn gymharol gyflym. Mae Trafnidiaeth Cymru yn gweithio i gyflawni cyfres o welliannau i dtrafnidiaeth yng Ngogledd Cymru o dan Raglen Metro Gogledd Cymru Llywodraeth Cymru. Nod y rhaglen yw ei gwneud yn haws ac yn gyflymach i deithio ar draws Gogledd Cymru a'i gysylltu'n well â Gogledd-orllewin Lloegr. Bydd y Rhaglen hefyd yn gwella cysylltedd rhwng Gogledd Cymru a chyrchfannau allweddol yn y DU â chysylltiadau â HS2 a Rheilffordd Pwerdy Gogledd Lloegr. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Cynyddu gwasanaethau ar Lein y Gororau rhwng Wreccsam a Bidston i ddau drên yr awr
- Cynyddu capasiti yng Ngorsaf Caer i alluogi mwy o drenau traws-ffiniol
- Gwasanaeth rheilffordd bob awr newydd rhwng Lerpwl a Llandudno
- Ymestyn y gwasanaeth Maes Awyr Manceinion i Landudno presennol i Fangor
- Gwasanaeth rheilffordd bob dwy awr o Lerpwl i Gaerdydd
- Gwasanaeth bob awr o Amwythig i Lerpwl
- Gwelliannau amllder trenau graddol ar Brif Reilffordd Gogledd Cymru gyda'r weledigaeth o bedwar gwasanaeth teithwyr pob gorsaf ac un cyflym yr awr
- Cysylltedd rheilffordd uniongyrchol rhwng Wreccsam a Lerpwl
- Cerbydau newydd neu gerbydau wedi'u hailwampio i wella profiad y cwsmer ar reilffyrdd ar draws Gogledd Cymru
- Datblygiad gorsaf newydd yng Nglannau Dyfrdwy, gorsaf wedi'i gwella yn Shotton

O ran rheilffyrdd, mae'r gwelliannau hyn yn ymddangos i ni fel blaenoriaethau:

- Cam Un Prif Reilffordd y Gogledd, yn cynnig gwella gwasanaethau a gwell cysylltedd â HS2
- Gwelliannau capasiti yng Nghaer, yn cynnig mwy o drenau trwodd a llai o angen i newid i deithwyr o Gymru
- Lein y Gororau – cysylltedd uniongyrchol rhwng Wreccsam a Lerpwl, yn agor cysylltedd y farchnad lafur
- Gorsaf newydd Glannau Dyfrdwy, yn cynnig mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy

Bydd yr ymyriadau blaenoriaeth hyn yn darparu gwell trafndiaeth gyhoeddus i safleoedd cyflogaeth a datblygiad allweddol a'r cysylltedd strategol gorau rhwng Cymru a Dinas-ranbarth Lerpwl ac HS2 yn Crewe.

Ceir rhywfaint o draffig cludo nwyddau ar y rhwydwaith rheilffyrdd yn y gogledd a bu rhai llifau newydd ar y rheilffyrdd yn ddiweddar. Bydd angen i strategaethau a gwelliannau rheilffordd ar gyfer gogledd Cymru gymryd llifau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd estynedig presennol ac yn y dyfodol i ystyriaeth a'u cefnogi yn weithredol

Cyfrifoldeb yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn Llywodraeth y DU yw seilwaith a masnachfreinio rheilffyrdd yng Nghymru o hyd. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda Network Rail a Llywodraeth y DU i wella eu seilwaith rheilffyrdd ehangach gan gynnwys datblygu gorsafoedd newydd ac ailagor gorsafoedd yn y rhanbarth. Mae'r Comisiwn yn cefnogi nod Llywodraeth Cymru o gael llais cryfach mewn penderfyniadau buddsoddi yn y rheilffyrdd sy'n effeithio ar Gymru, a setliad ariannu teg.

Rydym yn ystyried ei bod yn debygol y byddwn yn rhoi ein cefnogaeth lawn i elfennau mawr o raglen Metro Gogledd Cymru, ond â rhywfaint o asesu blaenoriaethau, yn ogystal â chynigion ac argymhellion mwy pellgyrhaeddol o bosibl i gyflawni newid dyfnach a chyflymach o bosibl, er budd pobl Gogledd Cymru.

7.2 Bysiau

Gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer bysiau, a amlinellir yn Llwybr Newydd a Bws Cymru, yw darparu 'Rhwydwaith sefydlog a chydlynol o wasanaethau bysiau sydd wedi'u hintegreiddio'n llawn â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, sy'n ddibynadwy, yn fforddiadwy, yn hyblyg, yn hawdd eu defnyddio, yn garbon isel ac sy'n annog rhagor o bobl i ddefnyddio'r bws yn hytrach na'u ceir.'

Mae'r Comisiwn yn cefnogi'r weledigaeth hon, ac rydym hefyd yn awyddus i weld sut y bydd papur gwyn Llywodraeth Cymru i gynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru yn datblygu.

Mae gan y rhwydwaith bysiau ran allweddol i'w chwarae o ran symud pobl o gwmpas ein haneddiadau yn y rhanbarth, gan gysylltu pobl â'r rhwydwaith rheilffyrdd ar arfordir Gogledd Cymru, Arfordir Cambria, Dyffryn Conwy, ac is-ranbarth y dwyrain, a darparu gwasanaeth lleol hyblyg.

Mae'r Comisiwn wedi penderfynu bod mai gwella rhwydweithiau a gwasanaethau bysiau yw'r elfen allweddol i wella trafnidiaeth i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig nad ydynt wedi'u cysylltu â'r rhwydwaith rheilffyrdd yn ogystal â threfi. Hefyd, hoffai'r Comisiwn flaenoriaethu'r ddarpariaeth o gynlluniau prawf o gysyniad sy'n dangos bod cysylltiadau allweddol rhwng ardaloedd gwledig yn cael eu trin yn well.

Pan nad yw gwasanaeth rheolaidd yn ymarferol, dylid ystyried trafnidiaeth sy'n ymateb i alw fel gwasanaeth (ymateb i alw) Fflecsi i gynnig gwasanaeth mwy hyblyg ac ystwyth sy'n diwallu anghenion cymunedol penodol.

Mae Trafnidiaeth Cymru eisoes yn gweithio mewn partneriaeth â'r awdurdodau lleol a gweithredwyr yn y rhanbarth i ailddiffinio'r rhwydwaith bysiau i ddefnyddio adnoddau yn well.

Rydym yn credu y dylai amserlenni gael eu cydgysylltu ac ymadael yn rheolaidd, e.e., ar ôl yr un nifer o funudau wedi pob awr. Dylai oriau gweithredu fod yn ddigon hir i roi hyder i bobl y bydd gwasanaeth cynhwysfawr lle bynnag y mae ei angen i feithrin diwylliant o ddefnyddio bysiau.

Bydd coridorau bysiau allweddol yng nghanolfannau trefol yr is-ranbarthau angen seilwaith priodol fel lonydd bysiau a mesurau blaenoriaeth i fysiau i sicrhau teithiau dibynadwy a hyrwyddo bysiau dros y car.

Rydym yn cefnogi'r cynnydd y mae Llywodraeth Cymru yn ei wneud o ran deddfwriaeth bysiau newydd a fydd yn rhoi mwy o reolaeth i'r sector cyhoeddus dros wasanaethau bysiau lleol. Dylai hyn hefyd osod safonau fel bod teithwyr yn ymwybodol o'r hyn y gallant ei ddisgwyl gan wasanaethau bysiau.

Mae'n rhaid i'r systemau bysiau a rheilffyrdd ryngweithio'n well i ddarparu mwy o amrywiaeth a chyrhaeddiad gwasanaethau. Byddwn yn canolbwyntio felly ar y ffordd orau o integreiddio pob dull teithio i ddarparu rhwydwaith trafndiaeth hyblyg.

Rydym yn cefnogi'r tocyn 1bws, sy'n rhoi mynediad at 27 o weithredwyr bysiau a bron i 200 o lwybrau bysiau ar draws gogledd Cymru, a hoffem weld a ellid ei ymestyn i ddulliau teithio eraill.

Byddwn yn rhoi mwy o ystyriaeth i docynnau integredig ehangach, amserlenni wedi'u cydgysylltu, a chyfnwidfeydd effeithlon rhwng dulliau teithio. 'Model Llundain' o docynnau integredig ar draws rheilffyrdd a bysiau â chysylltedd di-dor ar draws gweithredwyr ddylai fod yn nod, â thocynnau tapio i ymuno a gadael llawn. Mae rhywfaint o hyn eisoes yn digwydd yng Nghernyw – [prisiau tocynnau bysiau is Cernyw yn arbed £1.2 miliwn i deithwyr - BBC News](#) – sydd â rhai elfennau tebyg i ogledd Cymru fel ardal bennaf wledig â threfi bach a lefelau uchel o dwristiaeth.

Bydd y dull hwn yn gofyn am ddeddfwriaeth newydd, ac mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi model masnachfreinio bysiau a fyddai'n nodi manylion y gwasanaethau a sut y byddant yn rhedeg, gan gynnwys llwybrau, safonau cerbydau, amserlenni, prisiau tocynnau, brandio, gwybodaeth i deithwyr a thocynnau. Fodd bynnag, bydd hefyd angen buddsoddiad sylweddol mewn technoleg newydd.

Mae'r Comisiwn yn deall na fydd gwelliannau i'r rheilffyrdd yn cael effaith sylweddol i lawer o rannau o'r rhanbarth ac mae'n awyddus i weld datblygiad rhwydwaith bysiau mwy eang a hygyrch â gwell amlderau ac oriau gweithredu hwy. Byddem hefyd yn cefnogi buddsoddiad mewn llwybrau trafndiaeth gyhoeddus penodol a mesurau blaenoriaeth i fysiau i gefnogi llwybrau prysur (pan fo'n ymarferol).

7.3 Teithio llesol

Mae Llwybr Newydd yn awgrymu mai cerdded a beicio ddylai fod y dewis arferol ar gyfer teithiau byrrach, gan hybu buddion i iechyd, yr amgylchedd a'r economi.

Ceir yw'r dull teithio a ffefrir yng Ngogledd Cymru yn aml, ac maent yn aml yn cael eu defnyddio ar hyn o bryd mewn ardaloedd gwledig lle nad oes unrhyw opsiynau amgen rhesymol ar gael. Fodd bynnag, mewn rhai ardaloedd, mae ceir yn cael eu defnyddio ar gyfer teithiau byrrach pan fyddai cerdded, beicio neu drafnidiaeth gyhoeddus yn lanach ac yn iachach, a gallai trigolion deithio ar droed neu ar feic pe bai llwybrau diogel, cynhwysfawr, cyfforddus a deniadol ar gael.

Mae'r Comisiwn wedi nodi bod cyfran uchel o deithiau yn rhai byr iawn, ond mae lefelau teithio llesol yn dal i fod yn isel. Gan fod bron i un rhan o dair o'r holl deithiau yn llai na 5 cilomedr yn y gogledd, byddai'n naturiol meddwl y gellid gwneud llawer o'r teithiau hyn ar droed neu ar feic. Mae'r rhain yn cynnwys teithiau hebrwng i'r ysgol, teithiau byr ar gyfer siopa a gwasanaethau lleol a 'milltir gyntaf' a 'milltir olaf' teithiau trafndiaeth gyhoeddus.

Mae diogelwch tybiedig (a gwirioneddol) llwybrau ar gyfer cerdded a beicio yn rhwystr sylweddol i lawer, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig lle nad oes unrhyw seilwaith ar wahân ar gael. Nid oes troedffyrdd ar ffyrdd gwledig yn aml, mae'r terfyn cyflymder cenedlaethol (60 mya ar ffordd unffrwd) yn gymwys ar y gerbyttfordd ac mae goleuadau stryd yn annigonol.

Byddai mwy o bobl yn cerdded ac yn beicio pe bai'r seilwaith yn gynhwysfawr (trwy ddarparu cysylltiadau o le mae pobl yn byw i le maent yn dymuno mynd fel y gwaith, i siopa, hamdden ac addysg) yn gyfforddus ac yn ddeniadol, gan ei wneud yn ddiogel hefyd. Mae angen cynnal a chadw'r seilwaith yn dda hefyd.

Rydym hefyd yn cydnabod bod bron i hanner yr holl deithiau o fewn Gogledd Cymru rhwng 5 a 15 cilomedr. Er nad yw teithiau dros y pellteroedd hyn bob amser yn addas i bobl eu cerdded a'u beicio, rydym o'r farn y gall swyddogaeth ac argaeledd beiciau trydan hybu'n sylweddol defnydd o feicio fel dull a ddewisir ar gyfer y teithiau rhyw fymryn yn hwy hyn.

Dylid rhoi ystyriaeth hefyd i'r defnydd ehangach o gynlluniau beiciau trydan yn y rhanbarth pan fo'n briodol, a mynediad a chyllid ar gyfer y cynlluniau hyn.

Rydym yn credu y dylid gwella rhwydweithiau a chyfleusterau cerdded a beicio i gefnogi integreiddiad â chyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus allweddol ac i roi gwell mynediad at safleoedd cyflogaeth a manwerthu mawr. Byddai hyn yn helpu i ddisodli teithiau car gyrrwr yn unig ar gyfer teithiau pellter byr. Byddai hyn yn cynnwys gwella cyfleusterau parcio beiciau at ddefnydd y cyhoedd mewn gorsafoedd a chyfnewidfeydd, mewn trefi ac mewn canolfannau manwerthu.

Dylid rhoi blaenoriaeth uwch i reoli a chynnal a chadw llwybrau teithio llesol yn yr awdurdodau lleol a'u hystyried yn rhan annatod o'r rhwydwaith trafndiaeth lleol ac atebion i broblemau teithio. Dylai fod gan lwybrau a rhwydweithiau drefn cynnal a chadw o ansawdd uchel sy'n eu cadw'n ddeniadol ac yn ddiogel ar gyfer defnyddwyr presennol a newydd.

Dylid dylunio ac adeiladu rhwydweithiau teithio llesol y dyfodol yn unol â safonau Canllawiau Deddf Teithio Llesol Llywodraeth Cymru ar sail ofynnol a'u cefnogi gyda buddsoddiad o'r Gronfa Teithio Llesol.

Ar ôl ystyried yr wybodaeth sydd ar gael, rydym o'r farn y bydd datblygu seilwaith ar wahân o ansawdd gwell ar gyfer teithio llesol yn annog mwy o bobl i gerdded a beicio teithiau byr. Dylai fod gwell cymorth hefyd ar gyfer diogelwch a chynnal a chadw parhaus rhwydweithiau teithio llesol a chymorth i awdurdodau lleol, y gallai eu gallu i gyflawni fod wedi cael ei wanhau gan gyfyngiadau ariannu.

Bydd llwybrau sydd wedi'u hintegreiddio'n dda â chyrchfannau a chyfnewidfeydd allweddol yn cael mwy o ddefnydd, a dylid blaenoriaethu'r rhai sy'n mynd o le mae pobl yn byw i le maent angen mynd yn hytrach na llwybrau hamdden.

Rydym yn cefnogi'n llawn y cynigion a amlinellir yn y Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol ar gyfer gogledd Cymru ac edrychwn ymlaen at eu gweld yn cael eu darparu. Dylid blaenoriaethu llwybrau trefol effaith uwch i ddarparu cyfleusterau i gymaint o ddarpar ddefnyddwyr â phosibl, er ein bod hefyd yn deall yr angen i gysylltu cymunedau ar y cyrion â'u canolfan leol allweddol.

7.4 Lleihau effaith teithio

Ychwanegodd pandemig Covid-19 at y duedd a oedd eisoes yn bodoli o fwy o bobl yn gweithio gartref, o bosibl yn lleihau teithiau mewn car ar gyfnodau brig a thagfeydd cysylltiedig. Fodd bynnag, ni all llawer o gyflogeion weithio gartref yn llawn amser ac maent yn dal i fod angen gwell opsiynau cymudo fforddiadwy a chynaliadwy.

Gallai canol trefi a dinasoedd fynd i drafferthion gan fod mwy o bobl yn gweithio gartref. Mae Llywodraeth Cymru, mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol drwy'r Agenda Trawsnewid Trefi, yn ystyried sut y gellir cynorthwyo trefi, er enghraifft trwy ddefnyddio manau cyhoeddus i sicrhau cymaint o gyfleoedd teithio llesol â phosibl, gwella cysylltedd digidol a gwneud y ddarpariaeth o wasanaethau yn fwy lleol, tra'n adolygu costau cymharol trafndiaeth breifat a chyhoeddus.

Dylid ystyried opsiynau teithio mwy newydd fel clybiau ceir, rhannu ceir, beiciau cargo, e-sgwteri ac e-feiciau, a chynllunio teithiau i'r gweithle yn effeithiol.

7.5 Parcio

Ceir posibilrwydd sylweddol o adolygu effaith polisi parcio am argaeledd a chostau a godir am leoedd parcio mewn llawer o wahanol leoliadau, fel:

- Mewn ardaloedd twristiaeth
- Yng nghanol trefi a dinasoedd lle darperir lleoedd parcio am ddim i annog masnach; ac
- Mewn datblygiadau tai newydd.

Rydym o'r farn bod darpariaeth a chost lleoedd parcio yn benderfynydd dewisiadau pwysig ac y bydd yn ategu'r mesurau i ddenu pobl i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gwell.

Ceir enghreifftiau o ddefnyddio refeniw o ffioedd parcio uwch i wella trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol (e.e., gwasanaeth Sherpa'r Wyddfa) a hoffem ymchwilio i'r dull hwn i weld a ellir ei ddefnyddio'n fwy eang. Byddwn hefyd yn ystyried y potensial ar gyfer Ardollau Parcio yn y Gweithle.

7.6 Cyllid yn y dyfodol

Bydd cyfyngiadau ariannol bob amser yn cyfyngu'r cynnydd y gellir ei wneud o ran gwella trafndiaeth a'i gwneud yn fwy cynaliadwy. Mae hon yn broblem genedlaethol sy'n cael effaith yn lleol.

Dros amser, bydd refeniw o dollau tanwydd yn gostwng a bydd angen dod o hyd i ffurfiau amgen o refeniw mewn llywodraeth ganolog a lleol gan fod angen dod o hyd i gyllid ar gyfer gwell trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Ceir sawl opsiwn ar gyfer creu ffrydiau ariannu newydd ar gyfer trafndiaeth sy'n cael eu hystyried yn eang.

Mae Codi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffyrdd yn o'r opsiynau hynny sy'n cael eu hystyried gan Lywodraeth y DU, a bydd angen i Lywodraeth Cymru ystyried sut y byddai hynny'n berthnasol yng Nghymru ar lefelau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol.

Byddwn yn ystyried ffyrdd o annog pobl sydd ag opsiynau teithio lesol da ar gael i'w defnyddio; er enghraifft, trwy greu cymhellion fel lleihau prisiau tocynnau neu sybsideiddio'r defnydd o feiciau, yn ogystal â chynyddu ffioedd am ddefnyddio ceir o bosibl – gan gynnwys codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd, gyda'r holl refeniw a godir yn cael ei neilltuo ar gyfer gwella trafndiaeth lesol a chyhoeddus a/neu leihau prisiau tocynnau.

Mae Ardollau Parcio yn y Gweithle yn codi tâl ar gyflogwyr a darparwyr addysg am nifer y lleoedd parcio a ddefnyddir gan gyflogaion a myfyrwyr. Gallant gael eu talu gan y cyflogwr neu eu trosglwyddo ymlaen i ddefnyddwyr y lleoedd. Y nod yw annog mwy o gymudwyr i ddefnyddio dulliau teithio amgen yn hytrach na'u ceir. Yn ôl y gyfraith, mae'n rhaid buddsoddi'r refeniw a godir drwy'r Ardoll Parcio yn y Gweithlu yn ôl mewn gwella trafndiaeth leol.

Cyflwynodd Nottingham ardoll parcio yn y gweithle yn 2012, a chodir £458 y flwyddyn am bob lle ar gyflogwyr sy'n darparu mwy na deg lle cymwys (ffigurau 2022). Mae'r ardoll wedi codi mwy nag £83 miliwn.

Mae gan Nottingham gyfraddau uchel o ddefnydd trafndiaeth gyhoeddus ac wedi sicrhau gostyngiad sylweddol i allyriadau carbon.

7.7 Cynllunio defnydd tir

Byddwn yn ystyried a oes angen newid polisi cynllunio i sicrhau y gall cynllunio defnydd tir rhanbarthol integredig ddigwydd yng Ngogledd Cymru, yn enwedig o safbwynt trafndiaeth. Efallai y bydd hyn yn angenrheidiol i sicrhau nad ydym yn ymgorffori dibyniaeth ar geir ymhellach mewn datblygiadau newydd. Yn rhan o hyn, byddwn yn ystyried a ellir canolbwyntio datblygiadau yn well ar leoedd â chysylltiadau trafndiaeth da, sut i gynnig gwell opsiynau trafndiaeth ar gyfer pob datblygiad newydd, a sut y gellir darparu gwasanaethau lleol y gellir eu cyrraedd trwy gerdded neu feicio.

Hoffai'r Comisiwn weld her a chefnogaeth mwy adeiladol gan Lywodraeth Cymru i awdurdodau lleol, gan nodi fod penderfyniadau cynllunio a pharcio ar lefel leol yn aml yn tanseilio polisi cenedlaethol; er enghraifft, cynnig lleoedd parcio am ddim yng nghanol trefi, cymeradwyo estyniadau i'r ddarpariaeth o leoedd parcio mewn datblygiadau y tu allan i'r dref, a'r niferoedd o leoedd parcio mewn datblygiadau tai newydd.

Gallwn weld bod sawl datblygiad ar draws y rhanbarth a adeiladwyd yn seiliedig ar y car sydd wedi tanseilio Stryd Fawr draddodiadol canol trefi. Mae hyn yn gysylltiedig â datblygiadau manwerthu a masnachol, ond hefyd â thai.

Er enghraifft, mae Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 18 (<https://www.llyw.cymru/nodyn-cyngor-technegol-tan-18-trafnidiaeth>), sy'n dyddio o 2007, a'r ffordd y caiff ei ddehongli yn ymarferol ar lawr gwlad, yn ychwanegu at ddibyniaeth ar geir sydd wedi'i ymwreiddio ac yn ei gwneud yn fwy anodd i ddarparu mynediad teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel i ddatblygiadau masnachol a phreswyl newydd.

Byddwn hefyd yn ystyried a allai Llywodraeth Cymru greu esiamplau datblygu cynaliadwy ar safleoedd y mae'n berchen arnynt neu y gall ddylanwadu arnynt. Hoffem weld mwy o gefnogaeth hefyd i Awdurdodau Lleol a datblygwyr ar gyfer gwaith newid ymddygiad.

7.8 Llywodraeth y DU

Mae gwaith Adolygiad Cysylltedd yr Undeb wedi cytuno â gwaith blaenorol Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru a'r angen am yr hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy fel y'i cyflwynir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae'r dull hwn yn cael ei atseinio yng ngwaith Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru.

Mae sawl cais am gyllid Ffyniant Bro yn cael eu cyflwyno i lywodraeth y DU gan awdurdodau lleol Gogledd Cymru. Mae'r Comisiwn wedi nodi symudiadau dyddiol sylweddol o bobl mewn ceir ar hyd coridor Wrecsam / Caer i Lannau Dyfrdwy at ddiben cyflogaeth ac mae o'r safbwynt y dylid croesawu unrhyw gynigion Ffyniant Bro sy'n cynnig gwell seilwaith trafndiaeth gyhoeddus yn y rhanbarth – gan arwain at ostyngiadau sylweddol i'r defnydd o geir preifat.

8. Y camau nesaf

Wrth i'n gwaith barhau, byddwn yn ceisio datblygu cynigion ehangach a mwy penodol, sy'n adeiladu ar y cynlluniau hynny sydd eisoes yn yr arfaeth ac yn ychwanegu atynt, lle maent yn cefnogi cylch gwaith cyffredinol y comisiwn. Rydym o'r farn ei bod yn debygol y byddwn yn rhoi ein cefnogaeth lawn i elfennau mawr o raglen Metro Gogledd Cymru ond â rhywfaint o asesu blaenoriaethau yn ogystal â chynigion ac argymhellion mwy pellgyrhaeddol o bosibl i gyflawni newid dyfnach neu gyflymach er budd pobl Gogledd Cymru.

Nid ydym wedi ystyried yr holl agweddau ar drafnidiaeth yng Ngogledd Cymru eto. Mae ein rhaglen barhaus o weithio i lunio ein hargymhellion yn cynnwys ystyried:

- Y potensial sydd gan dechnolegau newydd ac sy'n dod i'r amlwg i effeithio ar drafnidiaeth a'i gwella.
- Effaith y newid yn yr hinsawdd a'r angen i amddiffyn rhwydweithiau trafndiaeth rhag bygythiadau yn y dyfodol.
- Arferion gorau rhyngwladol a sut y gellid eu rhoi ar waith yng ngogledd Cymru
- Pa fentrau allai gael y llwyddiant mwyaf o ran cael pobl i deithio'n gynaliadwy.
- Swyddogaeth cludo nwyddau a phorthladdoedd yng ngogledd Cymru.

Dyma ein cynnydd hyd yma a hoffem wybod a yw'r syniadau hyn yn ymddangos yn iawn i chi, a pha un a oes gennych unrhyw beth yr hoffech ei ddweud wrthym am deithio a'r ddarpariaeth drafnidiaeth yng Ngogledd Cymru. Hoffem wybod hefyd a ydych yn credu y bydd y cyfleoedd yr ydym wedi eu nodi yn gwneud teithio yng ngogledd Cymru – a bywydau'r bobl sy'n byw yno – yn well.

Yn y misoedd nesaf, byddwn yn siarad â rhanddeiliaid i fireinio'r hyn y dylai ein hargymhellion i Lywodraeth Cymru fod. Gobeithiwn y bydd y rhain yn cael eu cyhoeddi yn ystod gwanwyn 2023, a disgwylir ein hadroddiad terfynol yn yr haf.

Cadw mewn cysylltiad

Mae gwybodaeth am waith y Comisiwn ar gael ar-lein yn [Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru | LLYW.CYMRU](#)

Rydym yn croesawu syniadau a sylwadau. Gallwch gysylltu â ni drwy e-bost neu bost yn

ComisiwnTrafndiaethGogleddCymru@llyw.cymru

Ysgrifenyddiaeth Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Swyddfa Llywodraeth Cymru

Parc Cathays

Caerdydd

CF10 3NQ