Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 2022-2027

Tabl Cynnwys

Tabl Cynnwys 2
Gan y gweinidog 4
Cyflwyniad 7
1. Y Cyd-destun strategol 9
1.1. Trafnidiaeth yng Nghymru 9
1.2. Cyfrifoldebau am Drafnidiaeth 9
1.3. Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 10
1.4. Cynlluniau a pholisïau eraill a ystyrir gan y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 15
2. Y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth: gweithredu'r strategaeth 20
2.1. Gweithio mewn partneriaeth 20
2.2. Cyllid 22
2.3. Rhaglenni Strategol 25
2.4. Llywodraethu 27
3. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – blaenoriaethau allweddol 31
3.1. Blaenoriaeth 1: dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i bobl ddefnyddio eu ceir bob dydd 32
3.2. Blaenoriaeth 2: gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon 36
3.3. Blaenoriaeth 3: Newid ymddygiad 47
4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni: dulliau o deithio a sectorau 53
4.1. Teithio Llesol 54
4.2. Bysiau 63
4.3. Rheilffyrdd 74
4.4. Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio 83
4.5. Y Trydydd Sector 95
4.6. Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat 101
4.7. Cludo Llwythi a Logisteg 105
4.8. Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol 109
4.9. Hedfanaeth 114
Atodiad 1: Termau defnyddiol 118
Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau 126
Atodiad 3: Llwybrau cyflawni 178

© Hawlfraint y Goron 2023, Llywodraeth Cymru, WG46941,

ISBN Print 978-1-80535-450-5, ISBN Digidol 978-1-80535-450-5
Mae'r ddogfen hon hefyd ar gael yn Saesneg
This document is also available in English /
Rydym yn croesawu gohebiaeth a galwadau ffôn yn Gymraeg /
We welcome receiving correspondence in Welsh

Gan y gweinidog

Ers 1990, mae Cymru wedi llwyddo i leihau ei hallyriadau carbon o wastraff 64%, mae diwydiant a busnesau wedi lleihau eu hallyriadau 36% ac mae'r sector ynni wedi gwneud yr un peth; rydym wedi lleihau ein hallyriadau o adeiladau o chwarter, a hyd yn oed yn y sector amaethyddiaeth rydym wedi lleihau allyriadau 10%, ond mae allyriadau o drafnidiaeth ond wedi lleihau 6% yn ystod yr un cyfnod o 33 o flynyddoedd. Pam mae trafnidiaeth ar ei hôl hi ar y llwybr at wella ein hinsawdd sydd wedi'i niweidio

Mae lleihau allyriadau o drafnidiaeth yn gofyn am newid sylfaenol sy'n treiddio'n ddwfn i gymdeithas a bywydau unigolion. Ers 70 mlynedd bellach, bob tro rydym yn wynebu problem o ran trafnidiaeth ein hateb cyntaf yw adeiladu ffordd newydd. Mae uchafiaeth y car wedi'i gwreiddio'n ddwfn ym mhob agwedd ar ein ffordd o feddwl a'n harfer.

Er mwyn gwneud yn well mae'n rhaid inni gydweithredu, ym mhob rhan o gymdeithas, gyda llywodraethau, cymunedau a busnesau yn cydweithio i newid y ffordd rydym yn teithio.

Mae angen gwneud mwy nag ysgrifennu polisïau, mae'n rhaid i ni newid ein ffordd o feddwl a'n harferion ac ail-lunio'r systemau.

Yn 2021, gwnaethom lansio Llwybr Newydd, sef Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru, er mwyn nodi ein blaenoriaethau a'n huchelgeisiau.

Ar ôl ymgynghori ar gynllun drafft ac ar ôl i'r Adolygiad Ffyrdd annibynnol gyhoeddi ei adroddiad, rydym bellach yn cyhoeddi'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol hwn ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT) sy'n nodi rhaglenni, prosiectau a pholisïau newydd dros gyfnod o bum mlynedd i gyflawni Llwybr Newydd.

Mae hefyd yn alinio trafnidiaeth â'n cynllun i newid i economi ddi-garbon, fel y'i cyhoeddwyd yn Cymru Sero Net.

Mae tair elfen i'n dull o ateb yr her hon: ein nod yw lleihau'r angen i deithio drwy ddod â swyddi, gwasanaethau a chyfleusterau yn agosach at y mannau lle mae pobl yn byw, sicrhau bod dulliau teithio cynaliadwy megis cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus yn

opsiwn deniadol ac annog pawb i ddewis y dulliau teithio cynaliadwy hyn.

Bydd lleihau ac ailflaenoriaethu ein buddsoddiad mewn cynlluniau ffyrdd newydd a chynyddu ein buddsoddiad mewn dulliau teithio cynaliadwy yn helpu i sicrhau newid mewn dulliau o deithio ond bydd yn dod â manteision ehangach hefyd.

Mae'r rhain yn cynnwys llai o lygredd aer, canol trefi a chymdogaethau mwy llwyddiannus a system drafnidiaeth sy'n hygyrch ac yn deg i bawb. Rydym yn cydnabod ei bod yn her fawr ac anodd, na fydd yn digwydd dros nos, a'i bod yn gofyn inni gydweithio, ar draws y llywodraeth a thu hwnt.

Yn ogystal â'n helpu i ddelio â phroblemau trafnidiaeth, bydd symud cyllid tuag at drafnidiaeth gyhoeddus yn fesur cyfiawnder cymdeithasol pwysig er mwyn helpu i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau.

Dyna pam mae'r Cynllun hwn yn ymrwymo i roi dewisiadau amgen go iawn i bobl sy'n teimlo nad oes ganddynt unrhyw ddewis ond defnyddio'r car. Mae'r cynllun hwn yn nodi rhaglen 5 mlynedd o fuddsoddi mewn prosiectau rheilffyrdd, bysiau, cerdded a beicio.

Ochr yn ochr â newid yn yr hinsawdd, mae cyfiawnder cymdeithasol a chydraddoldeb yn flaenoriaethau pwysig i Lywodraeth Cymru ac mae'r cynllun hwn yn ceisio cyflawni pob un o'r tair.

Pan wnaethom ddatblygu Llwybr Newydd, roedd yn amlwg o'r nifer mawr o sgyrsiau a sesiynau ymgysylltu, fod pobl ledled Cymru am weld system drafnidiaeth a oedd yn fforddiadwy, yn ddibynadwy, yn hawdd i'w defnyddio ac yn hygyrch i bawb.

Mae'r cynllun hwn yn nodi sut y byddwn yn integreiddio teithiau yn well rhwng gwahanol ddulliau teithio, darparu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gwell, mwy dibynadwy a deniadol, gwneud tocynnau yn llai cymhleth a sicrhau bod pobl yn teimlo'n ddiogel wrth deithio.

Bydd hyn yn creu system drafnidiaeth fwy hygyrch, fwy cynaliadwy a mwy effeithlon. Bydd hyn yn dda i unigolion, yn dda i gymunedau, yn dda i'r amgylchedd ac yn dda i'r economi a bydd yn helpu i gefnogi llesiant economaidd drwy drefi, dinasoedd a phentrefi bywiog lle mae'r Gymraeg a diwylliant Cymru yn ffynnu.

Rydym yn cydnabod bod angen i ddarpariaeth fod yn addasadwy er mwyn diwallu anghenion cymunedau ledled Cymru. Mae wedi'i lunio fel y gellir teilwra atebion i gefnogi ein cymunedau gwledig yn ogystal ag ardaloedd mwy trefol Cymru.

Gan y gweinidog

Ers inni gyhoeddi ein cynllun drafft, bu lleihad sylweddol yn yr arian sydd gennym i'w wario yn dilyn chwalfa ariannol Llywodraeth y DU.

O ganlyniad i Ddatganiad yr Hydref, bydd cyllidebau cyfalaf cyffredinol Llywodraeth Cymru 8.1% yn llai yn 2024-25. Mae cyhoeddiadau diweddar Llywodraeth y DU ynghylch cyllid ffyniant bro hefyd wedi methu darparu cymorth sydd ei fawr angen er mwyn helpu pobl i wneud siwrneiau pwrpasol ar drafnidiaeth gynaliadwy yng Nghymru.

Mae'r sefyllfa gyllidol ac economaidd hon sy'n gwaethygu yn golygu y gallai ein rhaglenni gostio mwy a chymryd mwy o amser i'w cyflawni, ond nid yw ein nodau na'n huchelgeisiau a nodir yn Llwybr Newydd wedi newid.

Mewn meysydd fel rheilffyrdd, mae angen i Lywodraeth y DU, yn awr yn fwy nag erioed, gyflawni ei rhwymedigaethau cyllido er mwyn inni allu parhau i wneud cynnydd.

Er mwyn bod yn glir; nid oes dim o hyn yn hawdd, ond nid yw'r opsiwn amgen yn hawdd ychwaith.

Os mai ein bwriad yw datgan Argyfwng Hinsawdd a Natur a deddfu i ddiogelu Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a'i gwneud yn ofyniad cyfreithiol i gyrraedd Sero Net erbyn 2050, rhaid inni fod yn barod i fynd â'r maen i'r wal.

Wrth wneud hynny, yn ogystal â sicrhau manteision o ran ein hamgylchedd, byddwn hefyd yn glanhau'r aer rydym yn ei anadlu ac yn hyrwyddo ffyrdd iachach o fyw i ni ein hunain ac i genedlaethau'r dyfodol.

Lee Waters – Y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd

Cyflwyniad

Mae'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth yn nodi sut y byddwn yn cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau a nodir yn Llwybr Newydd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021. Mae hyn yn cynnwys y rhaglenni, y prosiectau a'r polisïau newydd rydym yn bwriadu eu cyflwyno dros y pum mlynedd nesaf.

Mae i'r ffordd y byddwn yn cyflawni Strategaeth Drafnidiaeth Cymru oblygiadau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol i bobl yng Nghymru a gall ein helpu i gyflawni nifer o amcanion. Felly, mae'r broses o gyflawni Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn cyd-fynd yn agos â'r Rhaglen Lywodraethu a Cymru Sero Net ac yn cysylltu â pholisïau eraill y Llywodraeth megis adfywio a threchu tlodi.

Mae pedair adran i'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, sef:

1. **Y Cyd-destun Strategol** – y ffordd y mae'r ddogfen hon yn cysylltu â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a chynlluniau a pholisïau perthnasol eraill.

2. **Y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth: Gweithredu'r Strategaeth** – Y ffordd y byddwn yn rhoi Strategaeth Drafnidiaeth Cymru ar waith drwy weithio mewn partneriaeth, dyrannu cyllid, cefnogi prosiectau a rhaglenni a llywodraethu a monitro.

3. **Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni: Blaenoriaethau Allweddol** – Prif drosolwg o'r ffordd y byddwn yn cyflawni ein tair blaenoriaeth pum mlynedd.

4. **Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni: Dulliau Teithio a Sectorau** – yr hyn y byddwn yn ei gyflawni yn ôl dull teithio a sector, gan gynnwys polisïau, rhaglenni a phrosiectau penodol.

Atodiadau – manylion rhaglenni a phrosiectau a'r ffordd y byddwn yn cyflawni yn erbyn llwybrau trawsbynciol.

1. Y Cyd-destun strategol

1. Y Cyd-destun strategol

Mae trafnidiaeth yn hanfodol i lesiant pobl ac economi Cymru. Mae'n cael effeithiau cymdeithasol, amgylcheddol, economaidd a diwylliannol mawr yn ogystal ag effeithiau sy'n seiliedig ar leoedd. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi llwybr newydd i ddylunio system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon sy'n gweithio i bawb.

1.1. Trafnidiaeth yng Nghymru

At ddibenion y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, mae trafnidiaeth yn cwmpasu naw dull teithio, sef teithio llesol (cerdded a beicio), bysiau, rheilffyrdd, ffyrdd (gan gynnwys strydoedd a pharcio), tacsis (a cherbydau hurio preifat eraill), trafnidiaeth forol, cludo nwyddau a logisteg a hedfanaeth. Mae hefyd yn cynnwys gwasanaethau a ddarperir gan grwpiau cymunedol yn y trydydd sector.

Nid oes a wnelo trafnidiaeth â darparu gwasanaethau neu seilwaith yn unig. Mae hefyd yn chwarae rôl bwysig ym mywydau pobl yng Nghymru. Roedd hyn hefyd yn wir yn ystod pandemig y Coronafeirws a newidiodd ein bywydau yn llwyr. Rhoddodd stop ar ein harferion dyddiol ar unwaith ac mae wedi gorfodi pob un ohonom i fyw'n wahanol. Mae hefyd wedi cynnig cyfle euraidd inni newid gan beri i lawer o'r newidiadau enfawr sy'n effeithio ar ein cymdeithas a'n heconomi ddigwydd yn llawer cyflymach; er enghraifft, lleihau'r angen i deithio drwy weithio o bell.

Mae Symudedd yng Nghymru yn rhoi trosolwg mwy manwl o drafnidiaeth yng Nghymru yn 2020, gan nodi gwybodaeth sylfaenol am bob un o'r gwahanol sectorau ynghyd â'r cysylltiadau ehangach rhwng trafnidiaeth a materion megis cydraddoldeb, yr amgylchedd, diwylliant, yr economi a lleoedd yn ogystal ag adborth gan ddefnyddwyr. Rhoddodd yr adroddiad hwn y cefndir a ddefnyddiwyd gennym i ddatblygu Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021, ac mae'n rhoi cefndir yr ymrwymiadau yn y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, sy'n ddefnyddiol.

1.2. Cyfrifoldebau am Drafnidiaeth

Mae'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth yn nodi ein cynlluniau ond mae hefyd yn nodi meysydd sydd hefyd yn gofyn am gamau gweithredu gan Lywodraeth y DU er mwyn inni gyflawni uchelgeisiau a rennir. Y rheswm dros hyn yw bod rhai agweddau ar drafnidiaeth wedi'u datganoli i Lywodraeth Cymru tra bod Llywodraeth y DU yn parhau i fod yn gyfrifol am agweddau eraill. Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am deithio llesol, ffyrdd, bysiau, trafnidiaeth gymunedol a thacsis a rhai agweddau ar y rhwydwaith rheilffyrdd. Mae gennym rôl gynllunio hefyd mewn perthynas â phorthladdoedd a logisteg.

Fodd bynnag, mae Ysgrifennydd Gwladol y DU yn parhau i fod yn gyfrifol am lawer o elfennau o'r rhwydwaith rheilffyrdd, am agweddau ar weithgarwch rheoleiddio cerbydau, am drafnidiaeth forol a hedfanaeth. Mae hefyd wedi cadw pwerau a fydd yn bwysig yn y dyfodol, megis y pŵer i godi taliadau cyffredinol am ddefnyddio ffyrdd.

Mae sawl corff arall yn ymwneud â darparu gwasanaethau trafnidiaeth, gan gynnwys Awdurdodau Lleol, Trafnidiaeth Cymru, gweithredwyr masnachol a sefydliadau yn y trydydd sector. Rhoddir dadansoddiad mwy manwl o gyfrifoldebau rhwng llywodraethau, awdurdodau lleol a gweithredwyr isod a nodir ein dull o weithio mewn partneriaeth yn adran 2.1.

1.3. Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021

Dengys y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth sut y byddwn yn cyflawni [Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021].

Mae Llwybr Newydd yn rhoi pobl a newid hinsawdd wrth wraidd y ffordd rydym yn dylunio ein system drafnidiaeth, gan bennu'r weledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon. Gwnaethom osod targed i weld 45% o deithiau yn cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus a thrwy gerdded a beicio erbyn 2040. Roedd hyn yn cyfateb i gynnydd o 13 pwynt canrannol o gymharu â chyfran amcangyfrifedig y dull teithio yn 2019, sef 32%. Yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, ategir y weledigaeth gan dair blaenoriaeth pum mlynedd sy'n seiliedig ar bedwar uchelgais llesiant sydd i'w cyflawni dros 20 mlynedd.

Mae'r uchelgeisiau 20 mlynedd yn cysylltu'n uniongyrchol â'r nodau llesiant cenedlaethol a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 ac yn darparu'r diben sylfaenol dros fuddsoddi mewn trafnidiaeth. Maent hefyd yn darparu fframwaith y byddwn yn mesur ein buddsoddiad tymor hwy mewn trafnidiaeth yn ei erbyn.

Er mwyn cyflawni'r blaenoriaethau pum mlynedd yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru mae naw cynllun bach sy'n nodi sut y bydd pob dull teithio a sector yn cyfrannu at gyflawni'r rhain. Y naw dull teithio a sector yw:

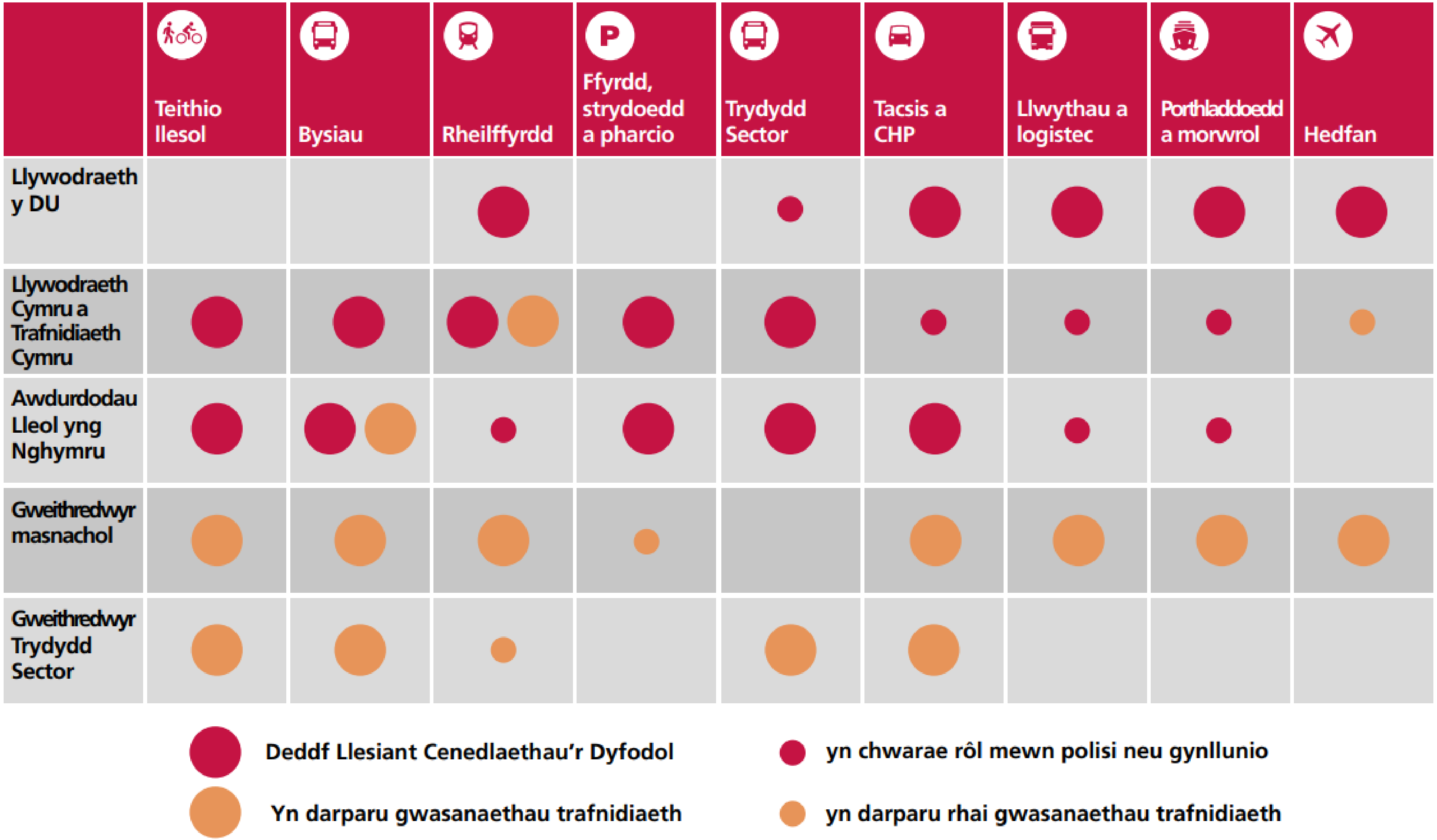
- Teithio llesol
- Bysiau
- Rheilffyrdd
- Ffyrdd, strydoedd a pharcio
- Y Trydydd Sector
- Tacsis a cherbydau hurio preifat
- Cludo nwyddau a logisteg
- Trafnidiaeth forol
- Hedfanaeth

Fel rhan o'r blaenoriaethau, mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru hefyd yn nodi Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy er mwyn llywio'r ffordd rydym yn blaenoriaethu ein buddsoddiadau mewn trafnidiaeth.

1.3.1. Monitro

Adlewyrchir yr ymrwymiadau o dan bob un o'r uchelgeisiau yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn y targedau a osodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (gweler isod). Bydd y fframwaith monitro trafnidiaeth newydd a'r pedwar llwybr cyflawni yn ein galluogi i olrhain cynnydd o ran cyflawni'r uchelgeisiau ehangach hyn.

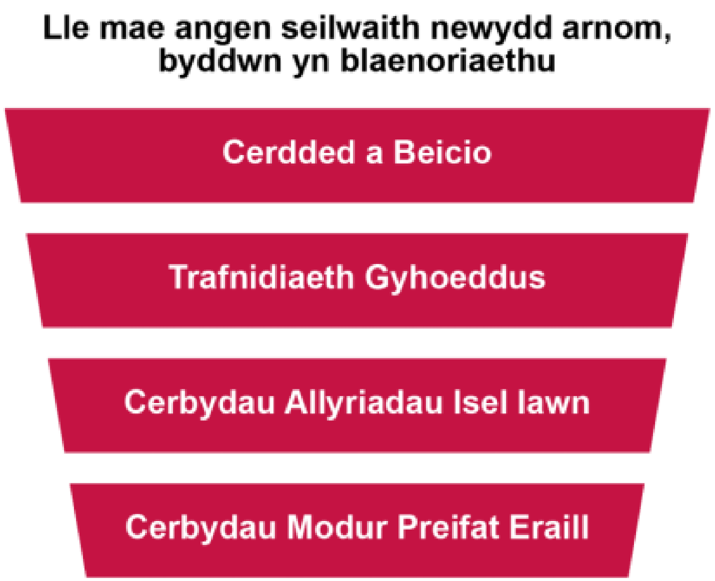
Cyfrifoldebau Trafnidiaeth yng Nghymru



Llwybr Newydd
Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021
EIN GWELEDIGAETH
System drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon
EIN BLAENORIAETHAU 5 MLYNEDD
1 Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio
2 Galluogi pobl a nwyddau i symud yn hawdd o ddrws i ddrws gan ddefnyddio gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth sy'n hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon
3 Annog pobl i newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy
EIN HUCHELGEISIAU LLESIANT
Yn dda ar gyfer pobl a chymunedau
System drafnidiaeth sy'n cyfrannu at Gymru fwy cyfartal a Chymru iachach, a system mae pawb yn hyderus wrth ei defnyddio.
Yn dda ar gyfer yr amgylchedd
System drafnidiaeth sy'n lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yn sylweddol, yn cynnal bioamrywiaeth ac yn gwella cydnerthedd ecosystemau, ac yn lleihau gwastraff.
Yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd
System drafnidiaeth sy'n cyfrannu at ein huchelgeisiau economaidd ehangach, yn helpu cymunedau lleol, yn ategu cadwyn gyflenwi fwy cynaliadwy, yn defnyddio'r datblygiadau arloesol diweddaraf ac yn sicrhau bod trafnidiaeth yn fforddiadwy.
Yn dda ar gyfer diwylliant a'r Gymraeg
System drafnidiaeth sy'n cefnogi'r Gymraeg, yn galluogi rhagor o bobl i ddefnyddio trafnidiaeth gynaliadwy i gyrraedd gweithgareddau celfyddydol, chwaraeon a diwylliannol, ac yn diogelu ac yn gwella'r amgylchedd hanesyddol.

1.3.2. Yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy

Mae'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy yn cynnig ffordd o lywio penderfyniadau ynghylch buddsoddi yn y dyfodol, gan roi blaenoriaeth i waith cynnal a chadw drwy reoli ac uwchraddio ein seilwaith trafnidiaeth presennol. Drwy ei gynnal a'i gadw a'i reoli'n dda, byddwn yn addasu i hinsawdd sy'n newid ac yn ei uwchraddio er mwyn cefnogi newid mewn dulliau o deithio.



Lle mae angen seilwaith newydd arnom, mae'n rhoi blaenoriaeth i feicio a cherdded, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau allyriadau isel iawn dros gerbydau modur preifat eraill.

1.3.3. Cymru Sero Net

Yn dilyn cyhoeddi Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, gwnaethom ddiweddaru ein cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio. Mae Cymru Sero Net yn nodi ein huchelgeisiau o ran datgarboneiddio ar gyfer y pum mlynedd nesaf ac mae'n cyd-fynd â llwybr at gyflawni sero net erbyn 2050.

Mae datganiad uchelgais Cymru Sero Net ar gyfer trafnidiaeth yn ymdrin ag allyriadau drwy dri maes lliniaru eang, sef:

- Lleihau'r galw a newid dulliau teithio – sy'n gosod targedau i deithiau gael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus a thrwy gerdded a beicio, sef 35% ar gyfer 2025 a 39% ar gyfer 2030.
- Opsiynau technolegol gan gynnwys trafnidiaeth allyriadau isel ac allyriadau sero
- Gwelliannau i effeithlonrwydd tanwydd mewn cerbydau confensiynol.

Mae hefyd yn nodi 13 o bolisïau a fydd yn helpu i gyflawni'r datganiad uchelgais.

1.4. Cynlluniau a pholisïau eraill a ystyrir gan y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth

Mae cynlluniau, polisïau ac adolygiadau ehangach canlynol Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU hefyd yn berthnasol i'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth.

1.4.1. Cynlluniau a pholisïau allweddol Llywodraeth Cymru

Nodir isod gynlluniau allweddol eraill Llywodraeth Cymru a ddefnyddiwyd i ddatblygu'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth:

- Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru 2012-2022, Cynllun 10 mlynedd i roi hwb i economi Cymru mewn ymateb i effaith cyni cyllidol drwy fuddsoddi mewn seilwaith strategol.
- Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040. Y fframwaith datblygu cenedlaethol sy'n pennu'r cyfeiriadau ar gyfer cynnydd a datblygu yng Nghymru hyd at 2040. Mae'r cynllun yn amlinellu strategaeth ar gyfer mynd i'r afael â blaenoriaethau cenedlaethol allweddol drwy'r system gynllunio.
- Rhaglen Lywodraethu (G 2021-2026) Ymrwymiad pum mlynedd gan Lywodraeth Cymru i fynd i'r afael â materion llesiant a materion cymdeithasol gan gynnwys ei blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth er mwyn helpu i'w cyflawni. Mae hyn hefyd yn cynnwys yr ymrwymiadau o'r cytundeb cydweithio rhwng Gweinidogion Cymru a Phlaid Cymru.

1.4.2. Cynlluniau a pholisïau'r DU gyfan

Mae Bil Trafnidiaeth arfaethedig Llywodraeth y DU a gyhoeddwyd yn ystod Araith y Frenhines ym mis Mai 2022, yn cynnwys newidiadau allweddol i'r modd y caiff y mesurau rheilffyrdd eu gweithredu er mwyn galluogi cerbydau a llongau sy'n gyrru eu hunain ac a weithredir o bell i weithredu'n ddiogel a chefnogi'r gwaith o gyflwyno mannau gwefru cerbydau trydan. Mae'n bwysig bod Llywodraeth y DU yn ymgysylltu â ni ynglŷn â'r mesurau hyn er mwyn inni ddeall y goblygiadau posibl i Gymru yn llawn.

Yn ystod 2021 a 2022 roedd sawl cynllun ac adolygiad allweddol gan Lywodraeth y DU hefyd yn ymwneud â thrafnidiaeth ledled y DU.

Ar y lefel uwch, mae Net Zero Strategy: Build Back Greener, yn ymdrin â phob sector o economi'r DU, nid dim ond trafnidiaeth. Er ei bod yn cynnwys rhywfaint o gyllid

ychwanegol ar gyfer trafnidiaeth, ar y cyfan mae'n crynhoi'r cynlluniau mwy manwl o'r cynllun 'Decarbonising Transport' a grynhoir isod.

- Decarbonising Transport – A Better, Greener Britain (yr Adran Drafnidiaeth), Mehefin 2021. Mae'r cynllun hwn yn nodi uchelgeisiau ac ymrwymiadau Llywodraeth y DU ar gyfer datgarboneiddio trafnidiaeth yn y DU, a fydd yn cynnwys y dulliau teithio a'r sectorau annatganoledig yng Nghymru. Mae ymrwymiad i sicrhau rhwydwaith rheilffyrdd net sero erbyn 2050, gyda rhaglen drydaneiddio uchelgeisiol ac uchelgais i sicrhau nad oes unrhyw drenau diesel yn unig yn cael eu defnyddio ar y rhwydwaith erbyn 2040. Mae hyn yn cynnwys ymrwymiad i roi terfyn ar werthu ceir a faniau petrol a diesel yn unig newydd o 2030 ymlaen a sicrhau bod pob car a fan yn rhai dim allyriadau o'r bibell egsôst erbyn 2035.
- Great British Railways: The Williams/Shapps Plan for Rail (yr Adran Drafnidiaeth), Mai 2021 Mae'r cynllun hwn yn nodi sut y caiff corff cyhoeddus newydd, sef Great British Railways, ei greu i redeg y rhwydwaith rheilffyrdd er budd y cyhoedd. Mae'n cynnig y dylid ystyried cytundeb cydweithio rhwng Trafnidiaeth Cymru a Great British Railways er mwyn gwella'r ddarpariaeth rheilffyrdd i deithwyr a chwsmeriaid sy'n cludo nwyddau yn y rhwydwaith cysylltiedig rhwng Cymru a Lloegr.
- Mae Adolygiad Cysylltedd yr Undeb: Adroddiad Terfynol (yr Adran Drafnidiaeth), Tachwedd 2021 yn ystyried sut y gellir sicrhau gwell cysylltedd trafnidiaeth rhwng gwledydd y DU. Yn benodol i Gymru, mae'r adolygiad, a arweiniwyd gan Syr Peter Hendy, yn argymell y dylai Llywodraeth y DU weithio gyda Llywodraeth Cymru i wneud y canlynol: cynnal adolygiad aml-ddull o goridor Trafnidiaeth Gogledd Cymru; mabwysiadu dull aml-ddull o ymdrin â choridor De Cymru drwy uwchraddio gorsafoedd ac adeiladu rhai newydd ar brif linell reilffordd bresennol De Cymru; datblygu pecyn o welliannau rheilffordd er mwyn gwella cysylltedd a lleihau amseroedd teithio rhwng Caerdydd, Birmingham a thu hwnt. Mae Llywodraeth y DU wrthi'n ystyried yr adroddiad ar hyn o bryd a gwneir gwaith ar y cyd ar atebion i gyflawni'r argymhellion.
- Mae Jet Zero Strategy, Gorffennaf 2022 yn nodi sut y bydd Llywodraeth y DU yn sector hedfanaeth sero net erbyn 2050. Mae'n canolbwyntio ar ddatblygu technolegau yn gyflym mewn ffordd sy'n cadw manteision teithiau awyr ac, ar yr un pryd, yn manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd y gall datgarboneiddio eu cynnig i'r DU. Mae strategaeth 'Jet Zero' yn cynnwys cynllun cyflawni pum mlynedd, sy'n nodi'r camau y bydd angen eu cymryd yn y blynyddoedd sydd i ddod er mwyn helpu i sicrhau sector hedfanaeth sero net erbyn 2050. Bydd Llywodraeth y DU yn monitro cynnydd ac yn adolygu ac yn diweddaru'r strategaeth bob pum mlynedd. Byddwn yn parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU a menter 'Jet Zero', yn ogystal â Maes Awyr Caerdydd, er mwyn lleihau effeithiau amgylcheddol hedfanaeth. Rydym yn ystyried bod Tanwydd Hedfan

Cynaliadwy (SAF) yn ffordd o leihau allyriadau carbon dros dro, wrth i'r diwydiant fynd ati i ddatblygu awyrennau allyriadau sero newydd, megis awyrennau hydrogen a thrydan. Byddwn yn annog Llywodraeth y DU yn gryf i gyflwyno cynigion i wella effeithlonrwydd tanwydd, annog datblygu awyrennau allyriadau sero newydd a chyflymu'r broses o gyflenwi tanwyddau hedfan cynaliadwy o ffynonellau anamaethyddol ledled y DU a chynyddu'r defnydd ohonynt.

- Mae Future of Freight: a long term plan, Mehefin 2022 yn gynllun traws-foddol sy'n cwmpasu pob rhan o Lywodraeth y DU ar gyfer y sector cludo llwythi, a ddatblygwyd mewn partneriaeth â diwydiant, sy'n amlinellu gweledigaeth hirdymor Llywodraeth y DU ar gyfer y sector cludo llwythi yn y DU. Mae'n nodi'r prif heriau, amcanion a chamau sydd angen eu cymryd yn y pum maes â blaenoriaeth canlynol:
    - Y Rhwydwaith Cludo Llwythi Cenedlaethol (NFN)
    - galluogi pontio tuag at sero net
    - cynllunio
    - pobl a sgiliau
    - data a thechnoleg

  Byddwn yn ystyried yr adroddiad a'i argymhellion fel rhan o'n hymrwymiad i weithio gyda Llywodraeth y DU, y sector a phartneriaid eraill ar Gynllun Logisteg a Llwythi ar gyfer Cymru.

- Mae Railways high level output specification, Rhagfyr 2022 yn nodi ar gyfer y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yr hyn y mae'r Ysgrifennydd Gwladol am ei gyflawni drwy weithgareddau gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr yn ystod y cyfnod adolygu a fydd yn dechrau ar 1 Ebrill 2024 ac yn gorffen ar 31 Mawrth 2029: y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel ar gyfer Cyfnod Rheoli 7.

1.4.3. Adolygiadau strategol o drafnidiaeth yng Nghymru

Mae tri adolygiad strategol presennol o drafnidiaeth yng Nghymru wedi'u hystyried wrth ddatblygu'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, sef:

- Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru – Ymchwiliodd y Comisiwn a gadeiriwyd gan yr Arglwydd Burns i ffyrdd cynaliadwy o ddelio â thagfeydd ar yr M4 yn Ne-ddwyrain Cymru a gwnaeth 58 o argymhellion ar gyfer meithrin diwylliant o deithio cynaliadwy yn y De-ddwyrain, gyda ffocws ar Gasnewydd, yn ei adroddiad. Mae'r argymhellion wedi'u hymgorffori yn rhaglen Metro De Cymru ac maent yn cael eu cyflawni ar y cyd gan Lywodraeth Cymru drwy Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol Caerdydd, Casnewydd a Sir Fynwy.

- Adolygiad Ffyrdd Cymru: – Cyhoeddir adroddiad y Panel ac Ymateb Llywodraeth Cymru ochr yn ochr â'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth. Yn dilyn yr adolygiad, rydym wedi pennu pedwar diben y gellir cyfiawnhau buddsoddi mewn ffyrdd ar eu cyfer. Nodir y rhain yn adran 4.4.4 o'r cynllun hwn.
- Mae Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, a gadeirir gan yr Arglwydd Burns, yn adolygiad blwyddyn o hyd a ddechreuodd ym mis Ebrill 2022, sy'n adeiladu ar Fetro Gogledd Cymru er mwyn datblygu argymhellion ar gyfer teithio ar ffyrdd, trenau a bysiau a theithio llesol ledled Gogledd Cymru. Bydd yn ystyried anghenion pob cymuned, trefol a gwledig, ar hyd yr arfordir ac mewn ardaloedd mewndirol. Defnyddir argymhellion y Comisiwn i ddatblygu rhaglen Metro a chynlluniau sectorau eraill ymhellach.

1.4.4. Cynlluniau trafnidiaeth ar gyfer y dyfodol

Yn dilyn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, rydym yn gweithio ar nifer o gynlluniau mwy manwl eraill sy'n ymwneud â dulliau teithio a sectorau unigol.

Ar 1 Ebrill 2021, sefydlwyd pedwar Cyd-bwyllgor Corfforedig newydd â thair prif ddyletswydd, sef datblygu cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol a chynlluniau datblygu strategol a gwella llesiant economaidd. Ym mis Mehefin 2022, trosglwyddwyd y ddyletswydd cynllunio trafnidiaeth o awdurdodau lleol i'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig.

Bydd y Cyd-bwyllgorau Corfforedig yn datblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, er mwyn pennu'r polisïau i gyflawni Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn lleol ac yn rhanbarthol, gan ystyried y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, ein profion newydd ar gyfer ffyrdd a llwybrau cyflawni wrth iddynt ddatblygu. Rydym yn helpu'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig i ddatblygu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol er mwyn adeiladu ar y gwaith o ddatblygu'r rhaglenni strategol ac ar gymorth technegol cynyddol timau Metro rhanbarthol Trafnidiaeth Cymru.

Mae Bws Cymru yn nodi sut y byddwn yn defnyddio ein pwerau a'n hysgogiadau er mwyn helpu i wella gwasanaethau bysiau. Mae'r cynllun hwn yn ystyried pob agwedd ar y gwaith o wella darpariaeth gwasanaethau bysiau gan gynnwys seilwaith, dyraniad ffyrdd, hygyrchedd ac integreiddio â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus.

Yn ystod oes y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, byddwn hefyd yn cwblhau gwaith arall gan gynnwys papur gwyn ar ddiwygiadau i wasanaethau bysiau a phapur gwyn arall ar ddiwygiadau i'r drefn ar gyfer Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat. Disgwylir i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru gyflwyno ei adroddiad yn 2023 a chaiff rhagor o waith ei wneud ar dacsis a cherbydau hurio preifat, ar borthladdoedd a thrafnidiaeth forol ac ar gludo nwyddau a logisteg.

2. Y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth: gweithredu'r strategaeth

2. Y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth: gweithredu'r strategaeth

Mae'r adran hon yn esbonio sut y caiff y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT) ei gyflwyno, ei ariannu a'i reoli gan Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol yng Nghymru a darparwyr trafnidiaeth. Mae'n adeiladu ar yr ymrwymiadau yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (SDC) sy'n nodi sut y byddwn yn gwneud y canlynol: buddsoddi'n gyfrifol; cyflawni'r strategaeth; dwyn ein hunain ac eraill i gyfrif gan ddefnyddio'r pum ffordd o weithio. Rydym hefyd wedi ystyried datblygiadau allweddol mewn strwythurau rhanbarthol sydd wedi'u cyflawni ers i SDC gael ei chyhoeddi.

2.1. Gweithio mewn partneriaeth

Er mwyn cyflawni'r CCCT, byddwn yn gweithio mewn partneriaeth â'n partneriaid cymdeithasol ag eraill, gan gynnwys Llywodraeth y DU, Trafnidiaeth Cymru, cyd-bwyllgorau corfforedig, awdurdodau lleol, y trydydd sector a darparwyr trafnidiaeth yn y sector preifat, y sector cyhoeddus a'r trydydd sector.

2.1.1. Llywodraeth Cymru

Mae gennym rôl allweddol i'w chwarae yn darparu'r amgylchedd er mwyn i bob un o'n partneriaid gyflawni ein gweledigaeth o system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon. Byddwn yn datblygu'r ddeddfwriaeth a'r gyfundrefn gynllunio er mwyn ei gwneud yn bosibl i ddiwygiadau gael eu gwneud yn y system trafnidiaeth gyhoeddus, symud nwyddau a galluogi pobl i fyw a gweithio'n fwy lleol.

Bydd ein cynlluniau grant a nodir yn adran 2.2.1 yn darparu cyllid wedi'i alinio â SDC a'r CCCT. Gan fod angen i lawer o'n gweithredwyr fuddsoddi mewn cerbydau allyriadau sero newydd a seilwaith cysylltiedig a chreu atebion newydd megis clybiau ceir a chynlluniau benthyciadau prynu cerbydau, byddwn yn defnyddio ein pwerau i greu benthyciadau a lesoedd cyfradd isel.

Ni hefyd yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd strategol yng Nghymru ac rydym yn sicrhau ei fod yn cael ei reoli a'i weithredu'n ddiogel ac yn effeithlon. Byddwn yn sicrhau ei fod yn addasu i ddiwallu anghenion y newid i ddulliau teithio cynaliadwy yn ogystal ag ateb yr heriau sy'n gysylltiedig â newid yn yr hinsawdd.

2.1.2. Comisiynau trafnidiaeth

Mae'r CCCT wedi ystyried argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru. Darparodd adolygiad strategol o faterion trafnidiaeth yn y De-ddwyrain ac mae argymhellion y Comisiwn hwnnw bellach wedi'u hymgorffori ym Metro'r De-ddwyrain. Mae comisiwn trafnidiaeth arall wedi dechrau gweithio yng Ngogledd Cymru ac, unwaith eto, y bwriad yw y bydd yn bwydo i mewn i'r gwaith o ddatblygu Metro Gogledd Cymru a rhaglenni strategol eraill yn y dyfodol.

2.1.3. Partneriaid Cymdeithasol

Mae Llywodraeth Cymru yn ymrwymedig i weithio mewn partneriaeth gymdeithasol er mwyn dod o hyd i'r atebion gorau i'r heriau y mae Cymru yn eu hwynebu. Mae'r dull hwn o weithredu yn seiliedig ar y dybiaeth y gall mwy gael ei gyflawni gan y Llywodraeth, cyflogwyr a gweithwyr drwy undebau llafur yn gweithio gyda'i gilydd mewn ysbryd o gydweithio a chydweithredu. Byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid cymdeithasol er mwyn cyflawni canlyniadau y cytunwyd arnynt gan y ddwy ochr, er budd pob grŵp cysylltiedig.

2.1.4. Llywodraeth y DU

Fel y nodwyd uchod, mae rhai agweddau ar drafnidiaeth yng Nghymru wedi'u datganoli i Lywodraeth Cymru tra bod Llywodraeth y DU yn parhau i fod yn gyfrifol am agweddau eraill. Byddwn yn cydweithio â Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau bod polisïau i'r DU gyfan yn ystyried anghenion pobl Cymru, yn cefnogi ein heconomi a'n llwybr at sero net ac yn sicrhau ein bod yn cael ein cyfran deg o gyllid cysylltiedig.

2.1.5. Trafnidiaeth Cymru

Mae Trafnidiaeth Cymru yn darparu amrywiaeth o wasanaethau cynllunio trafnidiaeth, cyngor ar waith datblygu a gweithrediadau ar ran Llywodraeth Cymru. Mewn perthynas â'r CCCT, bydd yn ein helpu i reoli a monitro'r cynllun yn gyffredinol a datblygu rhaglenni cenedlaethol strategol megis rhaglenni Metro, diwygio gwasanaethau bysiau gan gynnwys ailddylunio’r rhwydwaith, teithio llesol a system tocynnu a chynllunio siwrneiau integredig.

2.1.6. Cyd-bwyllgorau Corfforedig

Mae gan y Cyd-bwyllgorau Corfforedig newydd eu ffurfio ddyletswydd i ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd y cynlluniau hyn yn pennu'r polisïau i gyflawni SDC yn lleol ac yn rhanbarthol. Bydd y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r CCCT yn cynnwys ein rhaglenni cenedlaethol strategol ac yn eu cymhwyso at y blaenoriaethau rhanbarthol a lleol er mwyn sicrhau y bydd ein cynllun cenedlaethol yn diwallu anghenion pob rhan o Gymru. Wedyn, bydd y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn darparu fframwaith strategol er mwyn i'w hawdurdodau lleol gyflawni o'i fewn.

2.1.7. Awdurdodau Lleol

Mae awdurdodau lleol yn chwarae rôl ganolog wrth ddatblygu a darparu gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth lleol ac, ar hyn o bryd, mae ganddynt gyfrifoldebau statudol hefyd am wasanaethau bysiau lleol ac fel yr awdurdodau priffyrdd lleol. Byddwn yn parhau i ymgynghori â nhw wrth ddatblygu'r rhaglenni cenedlaethol er mwyn sicrhau eu bod yn diwallu anghenion lleol. Gan weithio o fewn y fframwaith ar gyfer Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'n diwygiadau arfaethedig ar gyfer gweithrediadau bysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat yn ystod y pum mlynedd nesaf, byddant yn rheoli ac yn goruchwylio'r broses o drosglwyddo i'r trefniadau newydd ar gyfer gwasanaethau yn lleol.

Caiff llawer o'n gwelliannau i'r seilwaith trafnidiaeth eu cyflawni gan yr awdurdodau lleol. Byddwn yn rhoi cymysgedd o gyllid a grantiau craidd ar gyfer gwaith datblygu a grantiau ar gyfer cyflawni prosiectau seilwaith iddynt.

2.1.8. Darparwyr trafnidiaeth

Darperir gwasanaethau bysiau, tacsis, cludo llwythi a thrafnidiaeth forol yng Nghymru gan amrywiaeth eang o ddarparwyr preifat, darparwyr trefol a darparwyr trydydd sector gyda chymorth Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol.

Er mwyn cyflawni'r uchelgeisiau a'r blaenoriaethau newydd yn SDC, byddwn yn gweithio gyda darparwyr trafnidiaeth ar faterion megis gwella mynediad a symud tuag at sicrhau bod pob cerbyd yn un dim allyriadau o'r bibell egsôst.

2.2. Cyllid

Mae cyfrifoldebau am bolisi, cyllid a darparu gwasanaethau trafnidiaeth yng Nghymru a'r Gororau wedi'u rhannu'n bennaf rhwng Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU, Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol, gweithredwyr masnachol a'r trydydd sector. Crynhoir y rhaniad cyfrifoldebau yn adran 1.2.

2.2.1. Ffynonellau cyllid

Mae Llywodraeth Cymru yn darparu digon o gyllid cyfalaf a refeniw ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru. Mae cyllid cyfalaf yn cefnogi seilwaith rheilffyrdd, bysiau, ffyrdd a theithio llesol newydd a phresennol a rhaglenni Metro. Rydym hefyd yn darparu cyfalaf Trafodiadau Ariannol ar ffurf benthyciadau er mwyn hwyluso buddsoddiadau trafnidiaeth mewn pethau megis cerbydau allyriadau sero y gallai fod yn anodd i weithredwyr, yn enwedig BBaChau, eu cyllido drwy farchnadoedd masnachol. Mae ein cyllid refeniw yn cefnogi gwasanaethau megis gwasanaethau rheilffyrdd a bysiau, y gwaith o weithredu a chynnal a chadw'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol a gwaith cynllunio trafnidiaeth yn ogystal â defnyddwyr trafnidiaeth drwy ariannu'r cynllun teithio rhatach i

ddefnyddwyr bysiau hŷn ac anabl a'r cynllun teithio am bris gostyngol i bobl iau ar drenau a bysiau.

Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn darparu cyllid i awdurdodau lleol ac eraill drwy raglenni grantiau trafnidiaeth. Mae'r prif raglenni grant yn cefnogi teithio llesol, trafnidiaeth leol (gan gynnwys seilwaith ffyrdd a bysiau), seilwaith cerbydau allyriadau isel iawn a diogelwch ar y ffyrdd.

Yn ogystal ag ymyriadau uniongyrchol cyllideb trafnidiaeth, mae cyllidebau eraill Llywodraeth Cymru hefyd yn cyfrannu at y gwaith o ddatblygu'r rhwydwaith trafnidiaeth. Mae'r cyllidebau hyn yn cynnwys adfywio, trawsnewid trefi, ansawdd aer a cherbydau allyriadau isel iawn.

Gall gwelliannau i'r rhwydwaith trafnidiaeth hefyd gael eu hariannu o ffynonellau eraill. Gall awdurdodau lleol ddefnyddio eu grantiau ‘bloc’ gan Lywodraeth Cymru i ariannu buddsoddiadau mewn rhwydweithiau trafnidiaeth leol. Yn ddiweddar, cytunwyd ar swm o arian i'w fenthyca gan awdurdodau lleol er mwyn gwneud gwelliannau i linell reilffordd Glynebwy. Fel rhan o'r broses gynllunio ar gyfer rheoli datblygu, gall awdurdodau lleol hefyd gael arian ar gyfer gwelliannau trafnidiaeth lleol sy'n gysylltiedig â datblygiadau, o dan Adran 106 o'r Ddeddf Cynllunio Gwlad a Thref.

Gall prosiectau ailddatblygu mawr hefyd ddefnyddio sawl partner cyllido. Er enghraifft, mae rhaglen Gwelliannau Caerdydd Canolog wedi cael arian gan Lywodraeth Cymru, Network Rail, Cyngor Caerdydd, Adran Drafnidiaeth y DU, Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a datblygwr preifat. Mae gorsaf arfaethedig Parcffordd Caerdydd yn gynllun a arweinir gan y sector preifat sydd wedi cael cymorth ecwiti a benthyciad gan Lywodraeth Cymru.

Yn lleol, gall cyllid fod ar ffurf grantiau gan gyrff megis Cronfa Dreftadaeth y Loteri Genedlaethol sy'n cefnogi grwpiau cymunedol lleol ar hyn o bryd er mwyn iddynt allu cyflwyno seilwaith gwyrdd mewn 22 o orsafoedd trenau ledled Cymru.

Mae'r trefniadau ar gyfer ariannu'r system drafnidiaeth yn gymhleth ac rydym yn cydnabod y gall hyn lywio'r ffordd y mae pobl yn defnyddio'r system. Felly, bydd Llywodraeth Cymru yn ystyried ffyrdd arloesol o gyflawni ein targedau. Er enghraifft, mae refeniw o gynlluniau rheoli'r galw yn faes sy'n dod i'r amlwg a allai sicrhau newid mewn dulliau o deithio a chyflawni targedau lleihau carbon ac, ar yr un pryd, ddarparu cyllid ar gyfer gwelliannau sylweddol i drafnidiaeth gyhoeddus a darpariaeth teithio llesol.

2.2.2. Datganiad Llywodraeth Cymru o'r Cyllid sydd Ar Gael

Nodir cynlluniau cyllido presennol Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth yn y gyllideb ddrafft, a gyhoeddwyd ym mis

Rhagfyr 2022, ac maent yn diweddaru'r gyllideb derfynol a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 22. Mae'r gyllideb ddrafft ddiweddaraf yn rhoi rhyw syniad o'r cyllid refeniw a'r cyllid cyfalaf a fydd ar gael dros y ddwy flynedd nesaf, yr ydym wedi'u diogelu yn y byrdymor rhag y sefyllfa gyllidol ac economaidd sy'n gwaethygu yr ydym wedi cael ein rhoi ynddi gan Lywodraeth y DU.

Mae'r gyllideb yn darparu canllaw ar y lefelau o wariant ar wasanaethau, gwaith cynnal a chadw a phrosiectau trafnidiaeth y gallwn gynllunio ar eu cyfer dros y blynyddoedd i ddod. Fodd bynnag, oherwydd ein setliad cyllidebol blynyddol, nid oes gennym ymrwymiad cyfalaf a refeniw absoliwt ar gyfer cyfnod y cynllun hwn.

Efallai y bydd angen addasu ein cynllun yn y dyfodol oherwydd ffactorau ariannol negyddol megis effaith andwyol y mini-gyllideb ym mis Medi, pwysau chwyddiannol, yr argyfwng gostau byw, Brexit a'r rhyfel yn Wcráin.

Nodir y gyllideb cyfalaf a refeniw ddangosol ar gyfer trafnidiaeth isod. Mae'r tabl hwn yn cwmpasu cyfnod pum mlynedd y CCCT yn ei gyfanrwydd ac, felly, mae'r blynyddoedd 2025-26 a 2026-27 yn aros yn ddigyfnewid i roi rhyw syniad o'r cyllid fydd ar gael at ddibenion cynllunio yn unig ond nid ydynt wedi'u cadarnhau.

Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 2022 – Gwariant Cyfalaf a Refeniw Dangosol ar Drafnidiaeth £000oedd					
	2022 - 2023**	2023 - 2024	2024 - 2025	2025 - 2026	2026 - 2027
Cyfalaf	662,652	571,640	458,628	478,001	487,561
Cyfalaf FTR*	11,000	12,000	14,000	14,280	14,566
Refeniw	462,034	460,431	457,931	433,535	442,206
Cyfanswm	1,135,686	1,044,071	930,559	925,816	943,333

* Cyfalaf Trafodiadau Ariannol y byddwn yn cael elw ohono mewn blynyddoedd i ddod.

** Mae'r gwerthoedd yn seiliedig ar y gyllideb derfynol a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022

2.2.3. Cyllid Llywodraeth y DU

Er mwyn inni lwyddo i gyflawni ein blaenoriaethau strategol ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru, bydd angen inni gydweithio'n agos â Llywodraeth y DU.

Ar gyfer cyfrifoldebau Llywodraeth y DU a nodir yn adran 1.2, yn ogystal â phennu polisi mae hefyd yn darparu cyllid, yn bennaf drwy'r Adran Drafnidiaeth. Er mwyn datblygu system drafnidiaeth gynaliadwy ac integredig, mae'n hanfodol bod

Cymru yn cael ei chyfran deg o gyllid ac yr eir i'r afael â mater tanfuddsoddi hanesyddol.

Yn hanesyddol, mae'r Undeb Ewropeaidd wedi darparu cyllid sylweddol ar gyfer prosiectau trafnidiaeth yng Nghymru. Ar ôl gadael yr UE, ymrwymodd Llywodraeth y DU i ddosbarthu cyllid i Gymru yn lle arian yr UE. Er gwaethaf addewidion mynych na fyddai Cymru yn colli ceiniog, bydd Cymru bellach yn cael mwy na £1 biliwn yn llai erbyn 2024-25, o gymharu â'r hyn y byddai wedi'i gael petai Llywodraeth y DU wedi cadw ei haddewid.

Nid yw'r cynlluniau cyllido a nodwyd gan Lywodraeth y DU yn adlewyrchu anghenion penodol cymunedau yng Nghymru. Rydym yn pryderu na fydd digon yn cyrraedd y cymunedau mwyaf anghenus ac nid ydym yn cefnogi'r penderfyniad i ailgyfeirio cronfeydd datblygu economaidd i ffwrdd o'r ardaloedd hynny lle y ceir y lefelau uchaf o dlodi. Mae'r penderfyniad atchwelol hwn yn cael ei waethygu gan y lleihad sylweddol yn y cyllid y byddai Cymru wedi'i gael petai Llywodraeth y DU wedi cyflawni ei haddewid i ddarparu'r un lefel o gyllid ag y byddai Cymru wedi'i gael gan yr UE.

Mae sawl pwyllgor trawsbleidiol, yn y Senedd ac yn San Steffan, yn ogystal â melinau trafod annibynnol a'r Swyddfa Archwilio Genedlaethol wedi adleisio llawer o'n beirniadaethau o'r dull gweithredu y mae Llywodraeth y DU wedi'i fabwysiadu mewn perthynas â chyllid Ffyniant Bro a chyllid ar ôl Brexit. Nid yw rôl arfaethedig Llywodraeth Cymru yn y broses o ddyrannu'r cyllid yn cynnwys swyddogaeth gydbenderfynu wirioneddol sy'n hanfodol i sicrhau'r buddsoddiad mwyaf posibl a pharchu datganoli yng Nghymru.

2.3. Rhaglenni Strategol

Caiff y CCCT ei gyflawni drwy nifer o raglenni, prosiectau ac ymyriadau polisi. Bydd Llywodraeth Cymru yn rhoi amrywiaeth o fentrau polisi newydd ar waith er mwyn helpu i wella agweddau penodol ar drafnidiaeth yng Nghymru.

Mae ein rhaglenni cyflawni strategol a ariennir yn uniongyrchol gan Lywodraeth Cymru yn cynnwys Rhaglenni Metro a Datgarboneiddio Trafnidiaeth. At hynny, mae WelTAG, sef ein canllawiau ar ddatblygu prosiectau trafnidiaeth yng Nghymru, yn cael ei ddiweddaru er mwyn sicrhau y bydd prosiectau trafnidiaeth yn y dyfodol a ariennir gan Lywodraeth Cymru yn cyd-fynd â'n blaenoriaethau a'n huchelgeisiau ehangach.

Caiff llawer o flaenoriaethau SDC eu cyflawni drwy brosiectau unigol a ariennir drwy ein cyllid grant trafnidiaeth parhaus i awdurdodau lleol. Caiff hyn ei lywio gan y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a gaiff eu halinio â'r Rhaglenni Metro a Rhaglen Datgarboneiddio Trafnidiaeth.

2.3.1. Rhaglenni Metro

Mae ein rhaglenni Metro yn rhan allweddol o'r gwaith o gyflawni cynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol integredig. Maent yn dod â gwaith cynllunio trafnidiaeth strategol a'n huchelgeisiau llesiant ynghyd er mwyn ategu strategaeth ranbarthol tymor hwy i ddatblygu system drafnidiaeth integredig, hygyrch, effeithlon a chynaliadwy, lle nad oes angen i bobl ddibynnu ar y car ar gyfer siwrneiau bob dydd.

Mae Trafnidiaeth Cymru yn arwain y gwaith o ddatblygu'r rhaglenni hyn ac achosion busnes cysylltiedig ar ran Llywodraeth Cymru. Byddant yn sicrhau sawl ffynhonnell o gyllid gan Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU, awdurdodau lleol, bargeinion dinesig a datblygwyr ar gyfer rhaglenni aml-ddull integredig i annog pobl i roi'r gorau i ddefnyddio'r car a defnyddio dulliau amgen o deithio yn lle hynny. Ar gyfer y rhannau hynny o Gymru lle mae rhaglenni Metro yn cael eu datblygu, byddant yn darparu sail i ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, ochr yn ochr â'n pedwar Llwybr Trafnidiaeth, sef: Trafnidiaeth Wledig, Datgarboneiddio, Cydraddoldeb a Chynllunio Teithiau Integredig.

2.3.2. Rhaglen Datgarboneiddio Trafnidiaeth

Mae ein Rhaglen Datgarboneiddio Trafnidiaeth yn cefnogi camau gweithredu penodol i gyflawni ein targedau datgarboneiddio a nodir yn Cymru Sero Net. Mae'r rhaglen hon yn canolbwyntio ein camau gweithredu ar draws pob dull teithio a sector gan gynnwys datblygu'r seilwaith gwefru cerbydau trydan yng Nghymru a datgarboneiddio ein fflydoedd bysiau a thacsis. Ar hyn o bryd, mae'r rhaglen yn datblygu modelau cyllid er mwyn helpu'r ddau sector hyn i gyflawni'r uchelgais i sicrhau bod y fflyd tacsis a cherbydau hurio preifat yn un dim allyriadau o'r bibell egsôst erbyn 2028 a bod y fflyd bysiau yn un dim allyriadau o'r bibell egsôst erbyn 2035.

2.3.3. WelTAG

WelTAG yw'r canllawiau a gyhoeddir yng Nghymru ar gynllunio ac arfarnu prosiectau trafnidiaeth. Rydym wrthi'n diweddaru WelTAG ar hyn o bryd yn unol â'r ymrwymiad yn SDC. Mae WelTAG yn ymdrin â phob cam o'r gwaith o ddatblygu rhaglenni a phrosiectau a ariennir gan Lywodraeth Cymru o nodi problemau, drwy ddewis opsiynau, dylunio, cyflawni a gwerthuso, p'un a gânt eu cyflawni gan awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru neu'n uniongyrchol gan ein timau ein hunain.

Caiff y rhaglenni a'r prosiectau unigol o fewn y rhaglenni a restrir yn y rhestr gyflawni yn Atodiad 2 eu harfarnu drwy'r fersiwn ddiwygiedig o WelTAG. Bydd hyn yn sicrhau bod y rhaglenni a'r prosiectau hyn yn parhau i gyd-fynd â blaenoriaethau ac uchelgeisiau llesiant Llwybr Newydd a'r CCCT yn ogystal â diwallu anghenion lleol a rhanbarthol drwy ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol.

2.3.4. Rhaglenni grantiau trafnidiaeth

Mae Llywodraeth Cymru yn darparu cyllid i awdurdodau lleol ac eraill drwy raglenni grantiau trafnidiaeth. Byddwn yn moderneiddio'r rhaglenni grantiau hyn yn y blynyddoedd sydd i ddod er mwyn sicrhau eu bod yn cyd-fynd yn agosach â blaenoriaethau SDC, yn ogystal â'n llwybr at Sero Net. Y prif raglenni grantiau yw:

- Teithio llesol
- Trafnidiaeth leol gan gynnwys ffyrdd
- Cerbydau allyriadau isel iawn
- Diogelwch ar y ffyrdd

Yn ogystal ag ymyriadau uniongyrchol cyllideb trafnidiaeth, mae cyllidebau eraill Llywodraeth Cymru hefyd yn cyfrannu at y gwaith o ddatblygu'r rhwydwaith trafnidiaeth. Mae'r cyllidebau hyn yn cynnwys adfywio, trawsnewid trefi ac ansawdd aer.

2.4. Llywodraethu

2.4.1. Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth Cenedlaethol

Yn unol â'r ymrwymiad yn Llwybr Newydd, rydym wedi sefydlu Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth Cenedlaethol er mwyn adolygu ein cynnydd cyffredinol o ran cyflawni SDC. Yn sgil datblygu'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig a strwythurau rhanbarthol cryfach, rydym yn adolygu ein model llywodraethu er mwyn creu byrddau rhanbarthol sy'n bwydo i mewn i fwrdd cenedlaethol. Bydd y byrddau hyn yn goruchwylio'r gwaith o gyflawni eu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol gan ystyried perfformiad presennol y system drafnidiaeth yn gyffredinol yn ogystal ag anghenion a chynlluniau datblygu yn y dyfodol. Bydd y byrddau hefyd yn adolygu'r gwaith y mae Trafnidiaeth Cymru a phartneriaid eraill yng Nghymru yn ei wneud er mwyn helpu i gyflawni'r cynlluniau hyn.

Gan ddefnyddio'r CCCT, byddwn yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru i oruchwylio'r gwaith o gyflawni SDC. Gyda'n gilydd, byddwn yn gweithio'n agos gyda'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig rhanbarthol newydd er mwyn helpu i gysoni'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n cael eu datblygu a SDC, y CCCT, eu rhaglenni Metro cysylltiedig a'n llwybrau cyflawni. Byddwn yn cyflwyno adroddiad ar gynnydd i'r byrddau cenedlaethol a rhanbarthol ac yn nodi materion sy'n dod i'r amlwg a allai effeithio ar y gwaith o gyflawni ein canlyniadau arfaethedig.

2.4.2. Monitro ac Adolygu'r CCCT

Byddwn yn monitro cynnydd ac yn cyflwyno adroddiadau i'r Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth Cenedlaethol gan ddefnyddio set gyson wedi'i dilysu o ddata a gwybodaeth. Nodir ein cynlluniau ar gyfer monitro isod.

2.4.2.1. Fframwaith monitro

Mae'r Fframwaith Monitro yn gyfres o fesurau a dangosyddion ar gyfer tracio'r cynnydd sydd wedi'i wneud o ran cyflawni SDC a'r CCCT. Mae'n cynnwys 6 neges allweddol a 27 o fesurau atodol, sy'n cyd-fynd â'r pedwar uchelgais llesiant yn SDC. Yn unol â'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy, mae'r mesur allweddol cyntaf yn canolbwyntio ar deithio llesol ac fe'i hategir gan dri mesur atodol penodol arall.

Er mwyn nodi effaith ein prosiectau, ein rhaglenni a'n polisïau yn y CCCT a mentrau eraill, byddwn yn casglu data o amrywiaeth o ffynonellau yng Nghymru gan gynnwys adrannau Llywodraeth Cymru, Cadw a Trafnidiaeth Cymru, ynghyd â sefydliadau eraill sy'n cwmpasu'r DU gyfan. Byddwn hefyd yn gweithio gyda sefydliadau sy'n goruchwylio'r rhwydwaith trafnidiaeth ledled y DU, gan gynnwys yr Adran Drafnidiaeth, Network Rail, y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ac Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig.

Caiff y ffynonellau data hyn eu hategu gan Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd i Gymru a fydd yn casglu data allweddol sy'n ymwneud â theithio gan sampl gynrychioliadol o boblogaeth Cymru. Bydd hyn yn cynnwys samplau ar gyfer pob rhan o Gymru, nodweddion gwarchodedig a ffactorau economaidd-gymdeithasol eraill. Drwy gwestiynau wedi'u targedu a dyddiaduron teithio yn yr arolwg, byddwn yn nodi tueddiadau o ran newid mewn dulliau o deithio a'r defnydd o ddulliau teithio llesol.

2.4.2.2. Llwybrau cyflawni

Byddwn hefyd yn monitro'r CCCT drwy ein pedwar llwybr cyflawni trawsbynciol a nodir yn SDC. Mae'r pedwar llwybr yn hanfodol i gyflawni uchelgeisiau a blaenoriaethau SDC ac yn eu dwyn ynghyd o dan ddatgarboneiddio, cydraddoldeb, cynllunio siwrneiau integredig a'r llwybrau gwledig.

Mae pedwar gweithgor, sy'n cynnwys partneriaid yn Trafnidiaeth Cymru, y Cyd-bwyllgorau Corfforedig ac awdurdodau lleol a phartneriaid strategol yn cael eu sefydlu er mwyn monitro'r rhain a byddant yn atebol i'r Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth. Rhoddir manylion pellach am y ffordd y bydd y CCCT yn cyflawni'r llwybrau yn Atodiad 3.

2.4.2.3. Adolygu'r CCCT

Mae'r CCCT yn cwmpasu'r cyfnod rhwng 2022 a 2027. Yn ystod 2026, byddwn yn paratoi'r CCCT ar gyfer y 5 mlynedd nesaf.

2. Y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth: gweithredu'r strategaeth

Er mwyn llywio'r rhaglenni a'r ymyriadau yn y cynllun hwnnw, byddwn yn cynnal adolygiad manylach o ba mor effeithiol yw'r cynllun hwn o ran cyflawni ein blaenoriaethau a'n huchelgeisiau. Bydd yr adolygiad hwn yn asesu'r hyn sydd wedi'i gyflawni yn genedlaethol ac yn rhanbarthol er mwyn diweddaru'r strategaeth drafnidiaeth tymor hwy yn ogystal â'r cynllun cyflawni 5 mlynedd nesaf.

3. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni: blaenoriaethau allweddol

3. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – blaenoriaethau allweddol

Mae'r adran hon yn rhoi trosolwg lefel uchel o'r hyn y byddwn yn ei gyflawni o dan y tair prif flaenoriaeth yn SDC.

Mae'n defnyddio'r polisïau, y rhaglenni a'r prosiectau manylach a nodir yn Atodiad 2 ac yn yr adrannau dilynol sy'n ymdrin â phob dull teithio a sector unigol.

Ceir rhestr lawn o'n rhaglenni a'n hymyriadau, ynghyd ag amserlenni, yn Atodiad 2. Bydd y rhaglenni hyn yn datblygu dros amser a chânt eu haddasu er mwyn sicrhau eu bod yn cyd-fynd â'r amodau cyllidol ac economaidd ar y pryd a'r setliadau cyllidebol a gawn. Caiff y rhaglenni eu hadolygu'n rheolaidd gyda'n Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth.

3.1. Blaenoriaeth 1: dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i bobl ddefnyddio eu ceir bob dydd

Prif flaenoriaeth 1 o Lwybr Newydd ar gyfer y 5 mlynedd nesaf yw dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i bobl ddefnyddio eu ceir bob dydd. Bydd yn golygu cynllunio ymlaen llaw ar gyfer cysylltedd ffisegol a digidol gwell, gwasanaethau mwy hygyrch, mwy o weithio gartref ac o bell a mwy o deithio llesol.

Caiff y flaenoriaeth hon ei chyflawni'n bennaf drwy weithio mewn partneriaeth ag eraill a thrwy weithio'n strategol ar draws dulliau o deithio a sectorau. Er enghraifft, bydd yn golygu gweithio gydag awdurdodau lleol a datblygwyr drwy'r system cynllunio defnydd tir a chynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol a chyda rhannau eraill o Lywodraeth Cymru mewn perthynas â gweithio gartref a'n strategaeth ddigidol.

3.1.1. Cefnogi gweithio o bell

Cyhoeddwyd ein [strategaeth gweithio o bell] cynhwysfawr ym mis Mawrth 2022. Bydd y strategaeth yn helpu i gyflawni Blaenoriaeth 1 ac mae rhwydwaith o 25 o ganolfannau peilot eisoes ar agor. Defnyddir data o'r defnydd o'r canolfannau hyn er mwyn helpu i ddatblygu cyfleusterau gweithio o bell yn y dyfodol. Rydym hefyd yn datblygu system hurio mannau gwaith a rennir unedig ar gyfer y sector cyhoeddus i'w gwneud yn haws i ddefnyddwyr rheolaidd ac achlysurol ddefnyddio canolfannau.

Mae ein menter, Canol Trefi yn Gyntaf, yn cefnogi'r uchelgais hirdymor i sicrhau bod 30% o boblogaeth Cymru yn gweithio gartref neu'n agosach at eu cartref. Gwneir hyn drwy addasu adeiladau gwag er mwyn iddynt gael eu defnyddio fel canolfannau rhannu mannau gwaith, gan annog sefydliadau yn y sector cyhoeddus i sefydlu swyddfeydd yng nghanol trefi. Bydd gwaith Cyflymu Cymru i Fusnesau i wella cyflymderau cysylltu hefyd yn helpu yn hyn o beth (gweler isod).

Rydym yn buddsoddi £136m yn ein cynllun Trawsnewid Trefi sy'n ariannu'r prosiectau hyn. Mae ar gael i bob awdurdod lleol yng Nghymru, fe'i cynlluniwyd i fod mor hyblyg â phosibl a bydd yn cynnig cymorth ar gyfer amrywiaeth eang o brosiectau o seilwaith gwyrdd a chreu llwybrau teithio llesol i welliannau ar gyfer perchenogion busnesau.

3.1.2. Trafnidiaeth a datblygiadau newydd

Rydym wedi dweud y byddwn yn lleoli datblygiadau newydd yn agos at drafnidiaeth gyhoeddus ac yn eu dylunio i fod yn ystyriol o gerddwyr a beicwyr o'r cychwyn cyntaf.

Cyflawnir yr ymrwymiad hwn drwy weithredu'r system cynllunio defnydd tir, a gaiff ei lywio gan Cymru'r Dyfodol - y Cynllun Cenedlaethol 2040 a Pholisi Cynllunio Cymru. Mae PCC yn nodi bod a wnelo dylunio da yn rhannol ag osgoi creu datblygiadau sy’n seiliedig ar geir yn unig. Mae'n cyfrannu at leihau'r angen i deithio a dibyniaeth ar y car gan sicrhau, ar yr un pryd, bod cynifer o gyfleoedd â phosibl i bobl wneud dewisiadau teithio cynaliadwy ac iach ar gyfer eu siwrneiau bob dydd. Mae'r egwyddorion hyn hefyd yn gyson â'r cysyniad o gymdogaeth 20 munud lle y gall pobl ‘fyw'n lleol’ – lle mae'r rhan fwyaf o'u hanghenion bob dydd yn cael eu diwallu o fewn taith gerdded o 20 munud o'u cartref. Er mwyn cyflawni'r amcanion hyn, bydd angen dewis safleoedd y gellir eu gwneud yn hygyrch drwy ddulliau cynaliadwy yn ogystal ag ymgorffori cysylltiadau priodol, diogel a chynaliadwy (gan gynnwys y rhwydwaith teithio llesol) o fewn datblygiadau a rhyngddynt, gan ddefnyddio cytundebau cyfreithiol lle y bo'n briodol.

Mae hefyd yn nodi, lle y bo'n bosibl, y dylid gwneud y defnydd gorau o seilwaith presennol. Lle y bydd angen seilwaith newydd er mwyn lliniaru effeithiau datblygiad o ran trafnidiaeth a sicrhau ei fod mor hygyrch â phosibl drwy ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy heblaw'r car, dylid ei integreiddio yng nghynllun y datblygiad a thu hwnt i'r ffin, fel y bo'n briodol. Gallai hyn gynnwys gwaith i gysylltu llwybrau beicio ar safle â rhwydwaith beicio strategol ehangach neu ddarparu mesurau sy'n blaenoriaethu bysiau ar goridorau priffordd sy'n gwasanaethu datblygiad newydd.

Dylid annog dwyseddau uwch yn agos at nodau neu gyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus mawr, er mwyn creu màs o bobl i gefnogi gwasanaethau megis trafnidiaeth gyhoeddus, siopau lleol ac ysgolion.

Mae'r polisi hefyd yn nodi y dylai awdurdodau cynllunio nodi safleoedd datblygu sy'n hygyrch iawn gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy heblaw'r car a'u dyrannu ar gyfer defnyddiau dwys o ran teithio megis swyddfeydd, siopau, hamdden, ysbytai a thai sy'n ddigon dwys i ddefnyddio eu potensial o ran hygyrchedd yn llawn.

Ni ddylai safleoedd sy'n annhebygol o gael eu gwasanaethu’n dda gan ddarpariaeth ar gyfer cerdded, beicio a thrafnidiaeth, gael eu neilltuo i'w datblygu.

3.1.3. Adolygu TAN 18

Fel rhan o'n hymrwymiad i weithio'n agosach gyda chyrff cynllunio, mae angen i ni ddiweddaru ein canllawiau cynllunio ar drafnidiaeth. Mae Nodyn Cyngor Technegol 18 – Trafnidiaeth yn ddogfen hollbwysig i lywio gwaith cynllunio trafnidiaeth mewn datblygiadau newydd. Byddwn yn adolygu TAN 18 yn y 5 mlynedd nesaf, er mwyn ystyried y blaenoriaethau newydd ar gyfer trafnidiaeth yn SDC a Cymru'r Dyfodol – y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol 2040.

3.1.4. Strategaeth Ddigidol

Rydym yn ymrwymedig i wella mynediad at fand eang cyflym a dibynadwy gartref ac ar gyfer busnesau, er mwyn hwyluso gweithio gartref ac o bell. Mae ein Strategaeth Ddigidol i Gymru, sy'n cefnogi gwelliannau i fynediad at fand eang cyflym a dibynadwy ar gyfer cartrefi a busnesau, yn alluogydd pwysig. Mae Cyflymu Cymru i Fusnesau yn gweithio i annog busnesau i wneud mwy o ddefnydd o dechnoleg ddigidol. Bydd ein gwaith i wella cysylltedd digidol yn cefnogi hyn gyda nifer o ymyriadau presennol gan gynnwys Cronfa band eang leol gwerth £20m a chynllun grant Allwedd Band Eang Cymru er mwyn helpu'r rhai heb fynediad at fand eang cyflym iawn. Mae hyn yn ychwanegol at ei gynllun presennol i gyflwyno band eang ffibr llawn, mewn cydweithrediad ag Openreach, i 39,000 o eiddo gan ddefnyddio £56m o arian cyhoeddus.

Ein nod yw parhau i gefnogi busnesau yng Nghymru er mwyn sicrhau bod ganddynt y capasiti digidol sydd ei angen i gefnogi trefniadau gweithio hyblyg ac o bell, drwy ein Strategaeth Ddigidol i Gymru: cynllun cyflawni a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2021.

3.1.5. Mentrau Strategol a dull buddsoddi cydgysylltiedig

Mae'n bwysig gweithio'n strategol ar draws y sector trafnidiaeth er mwyn sicrhau bod ein buddsoddiad yn galluogi pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a dulliau teithio llesol, yn hytrach na'u ceir ar gyfer siwrneiau bob dydd.

Rydym yn ymrwymedig i Gynllunio Siwrneiau Integredig ar draws pob un o'n dulliau o deithio a'n sectorau (gweler isod) a fydd yn helpu i wneud teithiau yn haws.

At hynny, rydym wedi rhoi cyfres o fentrau strategol ar waith, megis ein rhaglenni Metro a'n Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n helpu i gysoni buddsoddiad strategol rhwng rheilffyrdd, bysiau a ffyrdd yn rhanbarthol, ein gwaith i ailddylunio’r rhwydwaith bysiau strategol a'n hymrwymiad i ddarparu mwy o wasanaethau rheilffordd er mwyn helpu i gyflawni hyn (gweler isod).

Byddwn yn defnyddio Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth (WelTAG) Llywodraeth Cymru er mwyn sicrhau, pan wneir buddsoddiad newydd, y caiff ei asesu'n gyson a'i fod yn cyflawni'r weledigaeth, y blaenoriaethau a'r uchelgeisiau a nodir yn SDC.

3.1.6. Gweithio'n rhanbarthol

Bydd y Cyd-bwyllgorau Corfforedig rhanbarthol newydd yn helpu i integreiddio gwaith cynllunio trafnidiaeth a defnydd tir drwy eu tri maes swyddogaeth cyffredinol sy'n cynnwys paratoi: Fframweithiau Economaidd Rhanbarthol; Cynlluniau Datblygu Strategol (CDSau); Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

3. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – blaenoriaethau allweddol

Ar y cyd â Trafnidiaeth Cymru, byddwn yn helpu'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig i ddatblygu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, a fydd yn adeiladu ar y gwaith o ddatblygu'r rhaglenni strategol ac ar gymorth technegol cynyddol timau Metro rhanbarthol Trafnidiaeth Cymru. Bydd hyn yn helpu i sicrhau y caiff anghenion pob cymuned eu hystyried wrth gynllunio a chyflwyno systemau trafnidiaeth cynaliadwy integredig. Bydd y dull hwn o weithredu yn adeiladu ar y rhaglenni Metro sydd eisoes wedi sefydlu trefniadau cydweithio gydag awdurdodau lleol a Llywodraeth y DU ar seilwaith rheilffordd annatganoledig. Rydym eisoes yn defnyddio'r dull gweithredu rhanbarthol cydgysylltiedig hwn i gydgyflawni argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De Cymru ac rydym yn bwriadu ymestyn hyn drwy ymgorffori argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru a'n profion ar gyfer adeiladu ffyrdd yn y dyfodol yn y rhaglenni Metro a'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn 2023.

Drwy ddatblygu'r cynlluniau a'r fframwaith, bydd y Cyd-bwyllgorau Corfforedig yn gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol yn eu rhanbarthau. Bydd y gwaith hwn yn darparu cyswllt hollbwysig rhwng datblygu economaidd, cynllunio defnydd tir a chynllunio trafnidiaeth, er mwyn sicrhau bod datblygiadau newydd yn ystyried darpariaethau trafnidiaeth gynaliadwy'r presennol a'r dyfodol.

3.2. Blaenoriaeth 2: gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon

Blaenoriaeth 2 yw galluogi pobl a nwyddau i symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy ddarparu gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon. Byddwn yn mynd ati i geisio sicrhau bod pobl yn newid o ddefnyddio ceir preifat i ddulliau teithio mwy cynaliadwy ar gyfer y mwyafrif o siwrneiau. Byddwn yn gwneud hyn drwy fuddsoddi mewn gwasanaethau a seilwaith carbon isel, hygyrch, effeithlon a chynaliadwy sy'n galluogi mwy o bobl i gerdded, beicio a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, a cherbydau allyriadau isel.

Ar gyfer seilwaith mae'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy yn dechrau drwy reoli a chynnal ein seilwaith presennol ac wedyn ei addasu er mwyn darparu ar gyfer newid mewn dulliau o deithio ac effeithiau newid yn yr hinsawdd. Lle mae angen seilwaith newydd arnom, byddwn yn rhoi blaenoriaeth i feicio a cherdded, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau allyriadau isel iawn dros gerbydau ffordd preifat eraill.
Fel y nodwyd, rydym hefyd wedi gosod targedau ar gyfer newid mewn dulliau o deithio, lleihau allyriadau trafnidiaeth teithwyr, lleihau nifer y milltiroedd car a deithir ac effeithlonrwydd trafnidiaeth cludo llwythi.

Er mwyn cyflawni'r flaenoriaeth hon, mae camau gweithredu allweddol y CCCT yn cynnwys buddsoddi mewn seilwaith, gwasanaethau, gwaith cynllunio siwrneiau integredig a phrisiau siwrneiau, tocynnau ac amserlenni symlach. Ein nod yw gwella hygyrchedd, cynnwys defnyddwyr yn y gwaith o ddylunio gwasanaethau a gwella fforddiadwyedd drwy ein hymrwymiad i ystyried ‘Prisiau Siwrneiau Tecach’ ledled Cymru.

3.2.1. Diwygio Deddfwriaeth a Pholisi

Byddwn yn ei gwneud yn bosibl i SDC gael ei chyflwyno drwy ddiwygio deddfwriaethol a pholisi. Bydd hyn yn helpu i ryddhau buddsoddiad a sicrhau manteision ehangach i bobl ledled Cymru.

3.2.1.1. Datganoli

Rhennir y cyfrifoldeb am drafnidiaeth yng Nghymru rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU gyda chymysgedd o gyfrifoldebau. Yn yr hirdymor, hoffem weld mwy o gyfrifoldebau yn cael eu datganoli i Gymru, gyda chyllid teg, er mwyn inni allu cyflawni rhai o'n huchelgeisiau mawr ar gyfer Cymru. Yn benodol, yn y byrdymor, hoffem weld Toll Teithwyr Awyr yn cael ei datganoli ac, yn yr hirdymor, hoffem weld seilwaith rheilffyrdd yn cael ei ddatganoli'n llwyr i Gymru.

3.2.1.2. Diwygio Gwasanaethau Bysiau

Rydym wedi gosod targed uchelgeisiol ar gyfer diwygio deddfwriaeth ynglŷn â bysiau sy'n atal y sector cyhoeddus rhag gwneud gwelliannau sylweddol i wasanaethau bysiau ar hyn o bryd. Y nod yw galluogi'r sector cyhoeddus i reoli amlder a llwybrau gwasanaethau bysiau a fydd, yn ei dro, yn ein galluogi i ymestyn eu cyrhaeddiad a'u hintegreiddio'n well â dulliau eraill o deithio a sicrhau eu bod yn diwallu anghenion cymunedau ledled Cymru. Mae ein cynigion deddfwriaethol yn cynnwys yr agweddau canlynol, y byddwn yn ymgynghori yn eu cylch:

- Masnachfreinio gwasanaethau bysiau ledled Cymru
- Caniatáu i awdurdodau lleol greu cwmnïau bysiau trefol newydd
- Llacio cyfyngiadau ar gwmnïau bysiau trefol presennol er mwyn eu gosod ar yr un sylfaen â rhai newydd.

3.2.1.3. Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

Mae'r ddeddfwriaeth bresennol ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat yn dyddio'n ôl i'r 19^{eg} ganrif ac mae hyd yn oed y ddeddfwriaeth fwy diweddar yn rhagflaenu dyfodiad y rhyngrwyd. Mae angen inni ddiwygio'r ddeddfwriaeth ynglŷn â thacsis a cherbydau hurio preifat er mwyn ymateb i natur gyfnewidiol y diwydiant a byddwn yn datblygu cynlluniau ar gyfer deddfwriaeth ddiwygiedig er mwyn gwneud y sector yn ddiogelach, yn decach ac yn wyrddach.

3.2.1.4. Porthladdoedd Rhydd

Ym mis Mai 2022, daethom i gytundeb â Llywodraeth y DU ynglŷn â llunio polisi ar Borthladdoedd Rhydd yng Nghymru. Dim ond os gellir dangos yn glir y bydd yn gweithredu mewn ffordd sy'n cyd-fynd â'n polisïau ar waith teg a chynaliadwyedd amgylcheddol, gan gynnwys yr ymrwymiad i sicrhau bod Cymru yn wlad carbon sero net, y caiff Porthladd Rhydd ei sefydlu. Bydd y ddwy Lywodraeth yn parhau i fod yn agored i'r posibilrwydd o sefydlu Porthladd Rhydd ar sawl safle yng Nghymru yn ogystal â'r posibilrwydd o ganiatáu mwy nag un Porthladd Rhydd.

3.2.2. Rhaglenni Cyllido

Dros y pum mlynedd nesaf byddwn yn targedu cyllid tuag at drafnidiaeth gynaliadwy. Byddwn hefyd yn diwygio ein cynlluniau grant er mwyn adlewyrchu blaenoriaethau ac uchelgeisiau SDC a'n strwythurau datblygu a chyflawni newydd, gan gynnwys y rhaglenni Metro a'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig, yn well.

Mae gennym nifer o raglenni grantiau trafnidiaeth sy'n ariannu trafnidiaeth leol, diogelwch ar y ffyrdd, gwelliannau i seilwaith a cherbydau allyriadau isel iawn a seilwaith cysylltiedig. Gan weithio ar draws y llywodraeth, rydym hefyd yn cydgysylltu â rhaglenni a chyllidebau adrannol eraill er mwyn cefnogi trafnidiaeth gan gynnwys adfer ansawdd aer a thrawsnewid trefi.

Y rhaglenni cyllido trafnidiaeth canlynol yw'r prif rai sy'n helpu i sicrhau trafnidiaeth gynaliadwy.

3.2.2.1. Cronfa Teithio Llesol

Mae'r cyllid rydym yn ei ddarparu ar gyfer seilwaith teithio llesol wedi treblu ers 2018 ac rydym yn bwriadu ei gynyddu ymhellach mewn blynyddoedd i ddod. Bydd Canllawiau newydd y Ddeddf Teithio Llesol yn helpu i sicrhau ansawdd a hygyrchedd seilwaith newydd. Byddwn hefyd yn parhau i roi cyllid i awdurdodau lleol er mwyn iddynt ddatblygu Mapiau o Rwydweithiau Teithio Llesol sy'n darparu cynllun integredig ar gyfer y dyfodol ymhellach, er mwyn ymestyn cyrhaeddiad teithio llesol a chynllunio gwaith datblygu yn yr ardaloedd y gellir eu cyrraedd ar droed ac ar feic.

3.2.2.2. Cefnogi Rheilffyrdd yng Nghymru

Rhennir y cyfrifoldeb am reilffyrdd yng Nghymru rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU. Rydym yn buddsoddi'n sylweddol yn y gwasanaethau a'r seilwaith sydd dan ein rheolaeth ar Linellau Craidd y Cymoedd ac yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau'r buddsoddiad mwyaf posibl mewn rheilffyrdd. Ymhlith y rhaglenni allweddol y mae angen i Lywodraeth y DU eu cyflawni mae cynyddu capasiti yn Ne Cymru, Canolbarth Cymru a Gogledd Cymru, gwella hygyrchedd a diogelwch ar groesfannau rheilffordd a thrydaneiddio prif lwybrau yn gynnar er mwyn cefnogi datgarboneiddio.

Rydym bob amser wedi cefnogi gwasanaethau rheilffyrdd drwy gymorthdaliadau gweithredu fel rhan allweddol o'n system drafnidiaeth genedlaethol. Yn ystod y pandemig, rydym wedi darparu mwy na £250m o gyllid refeniw yn ychwanegol at y cymhorthdal arfaethedig i'w gwneud yn bosibl i wasanaethau barhau i weithredu er mwyn cefnogi economi Cymru a'r rhai yr oedd angen iddynt deithio. Byddwn yn parhau i helpu ein gwasanaethau rheilffyrdd i ailsefydlu amserlenni wrth i gwsmeriaid ddychwelyd ar ôl y pandemig ac wedyn dyfu gyda gwasanaethau newydd.

3.2.2.3. Cefnogi Gwasanaethau Bysiau yng Nghymru

Mae tua 80% o siwrneiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn digwydd ar fysiau ac rydym yn cefnogi hyn drwy ein grant cynnal gwasanaethau bysiau a'n cynllun prisiau siwrneiau consesiynol. Effeithiwyd ar refeniw teithwyr bysiau mewn ffordd debyg i reilffyrdd yn ystod y pandemig. Drwy ein cynlluniau brys ar gyfer y sector bysiau, byddwn yn darparu cymorth ychwanegol gwerth mwy na £150m i'r sector er mwyn cynnal amserlen sylfaenol ar gyfer y rhai yr oedd angen iddynt deithio. Gan gydnabod yr amser y bydd yn cymryd i niferoedd teithwyr ddychwelyd i'r lefelau a welwyd cyn y pandemig, rydym yn bwriadu darparu cymorth ychwanegol dros y tair blynedd nesaf pan fyddwn hefyd yn newid i'n model rhwydwaith a gweithredu newydd.

3.2.2.4. Cymorth i Borthladdoedd Rhydd

Bydd Gweinidogion y DU yn darparu o leiaf £26m o gyllid cychwynnol nad yw'n ad-daladwy a chymhellion treth ar gyfer unrhyw Borthladd Rhydd a sefydlir yng Nghymru, sy'n cyfateb i'r hyn sy'n cael ei gynnig i Borthladdoedd Rhydd yn Lloegr. Bydd Llywodraeth Cymru yn llunio rhyddhadau treth rhag trethi lleol a datganoledig (Ardrethi Annomestig a Threth Trafodiadau Tir) er mwyn cefnogi'r nodau polisi.

3.2.2.5. Dulliau gweithredu arloesol

Pan gaiff ei chyhoeddi ynn 2023, bydd Strategaeth Arloesi drawslywodraethol newydd Llywodraeth Cymru yn nodi ein gweledigaeth ar gyfer arloesi mewn pedwar maes cenhadaeth, sef yr Economi, Addysg, Iechyd a Lles a'r Amgylchedd, gan gynnwys trafnidiaeth. Bydd gan y rhain ymrwymiadau ategol i sicrhau cydraddoldeb daearyddol a demograffig; diwylliant arloesi ffyniannus; ffordd gydgysylltiedig a chydweithredol o weithio. Bydd y Strategaeth Arloesi yn helpu i gyflawni'r ymrwymiadau yn SDC, gan gynnwys: – mae'n nodi gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth sy'n sicrhau Cymru well ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol. Mae'r strategaeth yn cynnwys ymrwymiadau i wneud y canlynol:

- cefnogi datblygiadau arloesol digidol a datblygiadau arloesol eraill sy'n gwella'r ffordd y caiff asedau eu rheoli a'u cynnal a'u cadw ac yn lleihau tagfeydd yn ein seilwaith
- ystyried opsiynau ar gyfer storfa 'ddata agored' ar gyfer trafnidiaeth, er mwyn gwella prosesau cynllunio a threfnu siwrneiau, datblygu systemau tocynnu integredig a gwella gwybodaeth amser real i deithwyr
- ystyried gwelliannau i seilwaith yn y dyfodol a fydd yn lleihau allyriadau carbon, gan gynnwys seilwaith ar gyfer 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
- gweithio gyda phorthladdoedd yng Nghymru er mwyn nodi cyfleoedd ar gyfer datblygu economaidd yn y dyfodol megis prosiectau ynni adnewyddadwy ar y môr a datblygiadau arloesol ym maes datgarboneiddio
- annog mwy o gludo nwyddau ar y rheilffyrdd a chynllunio ar gyfer dyfodol cadwyn gyflenwi Cymru drwy ganolfannau logisteg, datblygiadau arloesol ac atebion trafnidiaeth a rennir yn unol â'n blaenoriaethau yng Nghynllun Morol Cymru a'n blaenoriaethau cynllunio yn Cymru'r Dyfodol. Byddwn hefyd yn gweithio gyda'r sectorau ar atebion i fynd i'r afael ag effeithiau'r cynnydd enfawr mewn dosbarthiadau milltir olaf.

Er mwyn cyflawni ein targedau bydd angen inni newid y ffordd rydym yn teithio. Bydd angen inni sicrhau bod llai o geir ar ein ffyrdd a bod mwy o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, yn cerdded neu'n beicio. Mae cynlluniau rheoli'r galw megis codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn faes sy'n dod i'r amlwg a allai sicrhau newid mewn dulliau o deithio, helpu i gyflawni targedau lleihau carbon a chefnogi buddsoddiad mewn trafnidiaeth gynaliadwy.

Mae Ysgrifennydd Gwladol y DU dros Drafnidiaeth yn cadw pwerau i godi taliadau cyffredinol am ddefnyddio ffyrdd a chael unrhyw refeniw. Fodd bynnag, er na all Gweinidogion Cymru roi cynlluniau i godi taliadau am ddefnyddio ffyrdd ar waith yn genedlaethol, drwy Ddeddf Trafnidiaeth 2000, gallant roi pwerau i awdurdodau lleol roi cynlluniau lleol ar waith.

Gallai cynlluniau lleol gyflawni ein targed a darparu cyllid ar gyfer gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a darpariaeth teithio llesol gan y byddai'r awdurdod lleol yn cael y refeniw. Rhaid i'r ffrydiau refeniw posibl hyn yn y dyfodol gael eu defnyddio er mwyn helpu i gyflawni blaenoriaethau o ran trafnidiaeth leol a gallent gyfrannu at y gwariant sydd ei angen i wella seilwaith trafnidiaeth neu ddarparu prisiau siwrneiau rhatach.

Byddwn yn ystyried dull ‘pecynnau buddion a thaliadau’ o gyflwyno unrhyw gynlluniau newydd, gan edrych ar ffyrdd o wella gwasanaethau cyn cyflwyno taliadau neu gyflwyno prisiau siwrneiau is pan ddechreuir codi taliadau. Byddwn yn helpu awdurdodau lleol i ystyried opsiynau ar gyfer benthyca yn erbyn y ffrydiau refeniw sy'n gysylltiedig â rheoli'r galw yn y dyfodol er mwyn gwella trafnidiaeth gyhoeddus a darpariaeth teithio llesol cyn i unrhyw gyfundrefn codi taliadau leol gael ei chyflwyno.

3.2.3. Siwrneiau integredig

Mae integreiddio siwrneiau yn allweddol i gyflawni ein huchelgais o sicrhau system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon. Rydym yn dwyn ynghyd ffyrdd, teithio llesol, bysiau a rheilffyrdd yng Nghymru â dulliau eraill o deithio er mwyn meddwl yn gyfannol am deithio o safbwynt y cwsmer. Mae'r fenter hon yn cwmpasu pob agwedd ar waith cynllunio trafnidiaeth o wasanaethau a seilwaith i systemau tocynnu. Mae elfennau allweddol o'n dull siwrneiau integredig yng Nghymru yn cynnwys:

3.2.3.1. Rhaglenni Metro

Mae'r rhaglenni Metro yn integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus a darpariaeth teithio llesol er mwyn rhoi opsiynau i gwsmeriaid o ran trafnidiaeth gynaliadwy o ddrws i ddrws. Metro De Cymru sydd fwyaf datblygedig gyda'r seilwaith i drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd wrthi'n cael ei adeiladu. Mae'r rhaglen hefyd yn cynnwys cyflawni argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru a datblygu canolfan drafnidiaeth integredig o amgylch Caerdydd Canolog. Yn ogystal â phrosiectau tymor hwy sydd wrthi'n cael eu datblygu, mae rhaglen Metro Gogledd

Cymru wedi datblygu amrywiaeth eang o gynlluniau llai o faint yr ydym yn eu cyflawni mewn partneriaeth â'r awdurdodau lleol. Mae'r cynlluniau hyn yn cynnwys gwelliannau teithio llesol i orsafoedd ar 11 o safleoedd a gwaith adnewyddu yng nghyfnewidfa fysiau Bangor. Mae Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru ar y cam datblygu o hyd ond bydd yn arwain y gwaith o roi cynllun peilot bysiau celloedd tanwydd hydrogen Cymru ar waith.

3.2.3.2. Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn

Rydym am greu system drafnidiaeth gynaliadwy sy'n canolbwyntio ar ddefnyddwyr, sy'n hygyrch, sydd â rhwydweithiau helaeth, dibynadwy a chyson, sydd ag un system docynnu ac sy'n hawdd i'w deall a'i defnyddio – a fynegir yn syml fel: ‘Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn’. Rydym yn benderfynol o greu system drafnidiaeth gynaliadwy sy'n sicrhau cymdeithas fwy cyfartal ac a all gyflawni newid mewn dulliau o deithio ar y raddfa sydd ei hangen er mwyn ymateb i'r Argyfwng Hinsawdd.

3.2.3.3. System tocynnu a chynllunio siwrneiau integredig

Rydym am wneud mwy na dim ond integreiddio gwasanaethau bysiau a byddwn yn gwella hygyrchedd trafnidiaeth drwy gyfuno systemau tocynnu, cynllunio siwrneiau a gwybodaeth am drafnidiaeth gynaliadwy yng Nghymru. Bydd hyn yn galluogi cwsmeriaid i newid yn hawdd rhwng gwahanol fathau o drafnidiaeth gynaliadwy a theithio'n hyderus, gan ddewis yr opsiynau gorau ar gyfer eu siwrnai.

Byddwn yn ystyried ffyrdd o'i gwneud yn haws i gwsmeriaid brynu tocynnau a thalu am siwrneiau o ddrws i ddrws. Er mwyn ei gwneud yn haws i bobl dalu am siwrneiau, byddwn yn buddsoddi mewn cynllun tocynnu Talu wrth Ddefnyddio gan ddefnyddio cardiau debyd/credyd digyffwrdd yn ogystal â chardiau rhagdalu er mwyn cefnogi'r rhai heb fynediad at gyfrifon banc.

Drwy ddwyn apiau symudol a gwefannau trafnidiaeth ynghyd, byddwn yn ei gwneud yn haws i unrhyw un ganfod pa opsiynau sydd ar gael o ran trafnidiaeth gynaliadwy, cynllunio siwrnai, ei threfnu a thalu amdani. Rydym yn cynnwys defnyddwyr, gan gynnwys y rhai â phrofiad bywyd, yn y gwaith o ddatblygu ein gwasanaethau digidol ar gyfer y dyfodol a dylunio ein darpariaeth gyffredinol o ran tocynnu a chynllunio siwrneiau. Bydd pob gwasanaeth ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg.

3.2.3.4. Cynlluniau ar gyfer rhwydweithiau gorsafoedd

Nid ydym yn edrych ar ein gorsafoedd bysiau a rheilffordd ar eu pen eu hunain mwyach. Yn lle hynny, fel rhan o'n rhaglenni

Metro, rydym bellach yn eu hystyried yn ganolfannau ar gyfer siwrneiau integredig sy'n dwyn yr holl ddulliau teithio cynaliadwy ynghyd. Bydd y cynlluniau unigol hyn sydd â ffocws lleol yn gwella seilwaith cerdded a beicio er mwyn i bobl allu newid yn hawdd rhwng gwahanol ddulliau o deithio. Mewn gorsafoedd bysiau a threnau, byddant yn darparu gwell cyfleusterau teithiol llesol gan gynnwys cyfleusterau storio a hurio beiciau.

3.2.4. Mentrau strategol

Mae gennym lawer o brosiectau a rhaglenni a nodir yn Atodiad 2 a fydd yn ein helpu i wella dibynadwyedd, diogelwch ac amlder gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus. Gan adeiladu ar y mentrau strategol o flaenoriaeth 1, nodir rhai o'r mentrau strategol a fydd yn cyflawni'r blaenoriaethau hyn isod.

Wrth ddatblygu'r seilwaith a'r gwasanaethau, byddwn yn defnyddio egwyddorion dylunio cynhwysol a chynnwys defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus yn y gwaith o ddylunio a datblygu gwasanaethau newydd.

Bydd y mentrau yn gwneud y defnydd gorau o'n seilwaith trafnidiaeth presennol helaeth ac, wrth inni wneud newidiadau, byddwn yn ei addasu er mwyn cefnogi newid dulliau o deithio i ddulliau cynaliadwy ac ymdopi ag effeithiau newid yn yr hinsawdd. Lle y bydd y mentrau hyn yn gofyn am seilwaith newydd, byddant yn dilyn yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy a'n pedwar prawf ar gyfer ffyrdd newydd.

3.2.4.1. Dylunio'r rhwydwaith bysiau strategol

Bydd ein prosiect mawr i adolygu gwasanaethau a seilwaith bysiau ledled Cymru mewn cydweithrediad ag awdurdodau lleol, yn defnyddio pŵer data mawr a meddalwedd arloesol i fapio'r rhwydwaith bysiau a nodi'r lleoedd gorau i fuddsoddi mewn gwasanaethau a seilwaith a fydd yn gwneud y gwahaniaeth mwyaf. Arweinir y prosiect arloesol hwn gan Trafnidiaeth Cymru ac mae'n defnyddio gwybodaeth leol y gweithredwyr a'r awdurdodau lleol er mwyn sicrhau bod ein ‘un rhwydwaith’ yn diwallu anghenion lleol yn ogystal â chyflawni amcanion cenedlaethol.

3.2.4.2. Gwella ein gwasanaethau a seilwaith bysiau

Byddwn yn parhau i ddatblygu ac uwchraddio ein gwasanaethau pellter hir a ddarperir gan TrawsCymru, gan eu hintegreiddio'n well â gwasanaethau rheilffyrdd a sefydlu gorsafoedd rhithwir ledled y rhwydwaith. Rydym yn buddsoddi mewn gwasanaethau seiliedig ar alw megis Fflecsi ac yn gwella gwasanaethau eraill megis Rhwydwaith Sherpa yn Eryri. Drwy ein gwaith dylunio'r rhwydwaith a thrwy weithio gyda Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol a darparwyr

trafnidiaeth, byddwn yn nodi mannau problemus o ran seilwaith ac yn mynd i'r afael â nhw drwy brosiectau ailddyrannu a gwella gofod ffyrdd er mwyn rhoi blaenoriaeth i drafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy. Yn ogystal â chefnogi prosiectau seilwaith bysiau ledled Cymru drwy ein rhaglen grantiau, byddwn yn datblygu ac yn cwblhau prosiectau seilwaith bysiau mawr, gan gynnwys:

- Coridor bysiau cyflym rhwng Caerdydd a Chasnewydd
- Gorsaf bysiau a threnau Integredig Porth (2023)
- Gorsaf Fysiau Newydd Caerdydd 2023
- Adnewyddu Gorsaf Fysiau Bangor

3.2.4.3. Gwella ein gwasanaethau rheilffyrdd

Drwy ein masnachfraint rheilffyrdd, rydym yn cynyddu nifer y llwybrau ac amlder gwasanaethau ac, erbyn 2025, byddwn yn gweithredu tua 30% yn fwy o wasanaethau ar rwydwaith Cymru a'r Gororau nag a oedd yn rhedeg yn 2018. Caiff y gwasanaethau hyn eu cefnogi gan gerbydau newydd gwerth £800 a rhaglenni trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd.

3.2.4.4. Canolfan Fyd-eang Rhagoriaeth Rheilffyrdd

Rydym yn sefydlu Canolfan Fyd-eang Rhagoriaeth Rheilffyrdd ym mlaenau cymoedd Dulais a Thawe er mwyn diwallu anghenion y diwydiant rheilffyrdd yn y dyfodol. Bydd hyn yn darparu cyfleuster profi rheilffyrdd newydd er mwyn profi cerbydau, seilwaith a systemau o'r prototeip i'r cam gweithredu. Bydd hyn yn golygu ein bod mewn sefyllfa gref i gefnogi gwaith ymchwil a datblygu ym mhob rhan o'r diwydiant a helpu i ddatblygu sgiliau er mwyn sicrhau cyflogaeth o ansawdd uchel mewn swyddi teg, diogel a chynaliadwy sy'n cyfrannu at leihau anghydraddoldeb rhanbarthol a hyrwyddo gweithgarwch adfywio yng Nghymru.

3.2.4.5. Hygyrchedd

Rydym yn parhau i wella hygyrchedd ein trafnidiaeth gyhoeddus. Mae hyn yn cynnwys y llwybrau teithio llesol i gyrraedd arosfannau a gorsafoedd; yr arosfannau a'r gorsafoedd eu hunain; a'r bysiau a'r cerbydau. Bydd byrddio gwastad o'r platfform i'r trên yn nodwedd allweddol ar Linellau Craidd y Cymoedd ar eu newydd wedd lle bydd gan y cerbydau lenwyr bylchau awtomatig hefyd a fydd yn cau'r bwlch rhwng y platfform a'r trên.

3.2.4.6. Coridorau teithio arfordir Cymru

Mae Trafnidiaeth Cymru yn datblygu cynlluniau amlinellol ar gyfer gwella trafnidiaeth gynaliadwy ar hyd coridorau teithio ar arfordir gorllewinol Cymru. Fel rhan o'r gwaith hwn, bydd yn nodi unrhyw lwybrau posibl y bydd angen eu neilltuo ar gyfer unrhyw waith datblygu posibl yn y dyfodol.

3.2.4.7. Datgarboneiddio ein fflydoedd

Rydym wedi gosod cyfres o dargedau i ddatgarboneiddio fflydoedd trafnidiaeth yng Nghymru. Maent yn cynnwys yr uchelgais i newid i fflyd bysiau ag allyriadau sero net o'r bibell egsôst erbyn 2035 a fflyd tacsis dim allyriadau erbyn 2028. Yn 2022, cadeiriodd James Davies o Diwydiant Cymru grŵp o arbenigwyr a swyddogion o'r diwydiant er mwyn ystyried y ffordd orau o ddatgarboneiddio ein fflyd bysiau. Yn seiliedig ar eu hargymhellion, rydym wedi dyrannu cyllideb i ddenu arian cyfatebol er mwyn i fecanwaith perchenogaeth a darpariaeth newydd allu cael ei greu. Yn ogystal â chefnogi masnachfreinio ac ysgogi datgarboneiddio, gallai hyn sicrhau manteision economaidd pellach i Gymru o ran cyflenwi'r dechnoleg newydd a'i chefnogi.

Rydym yn gweithio gyda Llywodraeth y DU ar drydaneiddio rheilffyrdd ac mae gennym gynllun fflyd i fanteisio'n gynyddol ar hyn wrth iddo gael ei gyflawni. Er nad yw polisi cludo llwythi, porthladdoedd na hedfanaeth wedi'i ddatganoli i Gymru, rydym yn parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU ar gynlluniau diwydiant i ddatblygu cerbydau trydan, hydrogen a thanwyddau hedfan cynaliadwy a chefnogi seilwaith er mwyn lleihau allyriadau carbon yn y sectorau hyn.

3.2.4.8. Strategaeth gwefru cerbydau trydan

Er mwyn cynyddu'r defnydd o gerbydau trydan, ein nod yw sicrhau, erbyn 2025, y bydd pawb sy'n defnyddio ceir a faniau trydan yng Nghymru yn hyderus y gallant gael at seilwaith gwefru cerbydau trydan ar yr adeg ac yn y man y bydd ei angen arnynt. Nodir hyn yn ein Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan.

Er mwyn cyflawni'r nod hwn, rydym yn cyflwyno nifer o fentrau gan gynnwys mannau gwefru ar y rhwydwaith ffyrdd strategol ac mewn gorsafoedd trenau, cefnogi awdurdodau lleol i gyflwyno mannau gwefru cyhoeddus a mannau gwefru ar y stryd, pennu safonau cenedlaethol er mwyn sicrhau gwell profiadau i ddefnyddwyr a helpu i ddatblygu'r sylfaen sgiliau i'w cynnal a'u gweithredu. Rydym hefyd yn cefnogi cynlluniau gwefru cerbydau trydan a chynlluniau symudedd cymunedol. Yn ogystal â hyn, byddwn yn diwygio'r rheoliadau adeiladu er mwyn ei gwneud yn ofynnol i fannau gwefru cerbydau trydan gael eu darparu ger pob adeilad newydd a phob adeilad wedi'i adnewyddu.

3.2.4.9. Adolygiad Ffyrdd

Cyhoeddir yr adroddiad ar yr Adolygiad Ffyrdd ochr yn ochr â'r CCCT. Yn dilyn yr adolygiad, rydym wedi pennu pedwar prawf ar gyfer pryd y byddai adeiladu ffyrdd yn dderbyniol yn y

dyfodol. Pan fydd cynlluniau wedi pasio'r profion hyn, yn ogystal â chyd-fynd â'n polisïau ehangach gan gynnwys y rhai a nodir yn Llwybr Newydd - Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021, dylent ganolbwyntio ar leihau allyriadau carbon a pheidio â chynyddu capasiti ffyrdd nac allyriadau drwy gyflymderau cerbydau uwch nac amharu ar safleoedd o werth ecolegol. Ceir rhagor o fanylion am y profion a'r amodau yn adran 4.4.4 o'r cynllun hwn.

3.2.4.10. Fframwaith diogelwch ar y ffyrdd

Byddwn yn adolygu ein fframwaith diogelwch ar y ffyrdd er mwyn cefnogi ein dull 'Vision Zero' o ymdrin â diogelwch ar y ffyrdd, yn seiliedig ar y gred nad oes yr un farwolaeth nac anaf difrifol yn dderbyniol ar ffyrdd. Bydd hyn yn helpu i gyflawni ein rhwymedigaethau cyfreithiol o ran hygyrchedd a diogelwch fel awdurdod priffyrdd ac yn ategu ein gwaith ar deithio llesol, ailddyrannu gofod ffyrdd a therfynau cyflymder.

3.2.4.11. Rheoli asedau a gweithrediadau

Bydd rheoli asedau'n effeithiol yn ein galluogi i wneud y defnydd gorau o seilwaith trafnidiaeth presennol. Fel rhan o'r gwaith o ddatblygu Llinellau Craidd y Cymoedd, rydym wedi rhoi'r systemau rheoli asedau diweddaraf ar waith ac yn adeiladu canolfan reoli newydd i'w gweithredu. Rydym hefyd yn gweithredu dwy ganolfan rheoli rhwydwaith ar gyfer y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Byddwn yn cefnogi datblygiadau digidol a datblygiadau arloesol eraill a fydd yn gwella ein gwaith rheoli a chynnal a chadw ac yn ein galluogi i'w gweithredu'n ddiogel, yn effeithiol ac yn effeithlon er mwyn darparu siwrneiau dibynadwy.

3.2.4.12. Dull strategol o ymdrin â chludo llwythi, logisteg, porthladdoedd a thrafnidiaeth forol.

Er nad yw cludo llwythi na logisteg wedi'u datganoli i Gymru, ac er mai dim ond yn rhannol y mae porthladdoedd a thrafnidiaeth wedi'u datganoli, mae'r sectorau hyn yn bwysig iawn i lesiant Cymru. Maent hefyd yn newid yn sylweddol o ganlyniad i effaith Brexit yn ogystal â'r cynnydd enfawr mewn siopa ar-lein. Byddwn yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth y DU a'r cyrff allweddol yn y sectorau er mwyn mynd i'r afael â rhai o'r problemau mawr yng Nghymru drwy ddau gynllun strategol newydd ar wahân – un ar gyfer Cludo Llwythi a Logisteg ac un ar gyfer Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol. Byddant yn helpu i fynd i'r afael â materion allweddol gan gynnwys dosbarthiadau milltir olaf, sgiliau a hyfforddiant, datgarboneiddio'r sector a symud llwythi o ffyrdd i reilffyrdd a llongau, gan gynnwys drwy roi cymorth grant drwy'r cynlluniau cyfleusterau cludo nwyddau a newid dulliau teithio lle mae'r manteision amgylcheddol sy'n deillio o roi'r gorau i gludo newydd mewn lorïau yn sylweddol.

3.2.4.13. Seilwaith cerdded a beicio

Rydym wedi cynyddu'r cyllid rydym yn ei ddarparu ar gyfer teithio llesol yn sylweddol er mwyn darparu'r seilwaith o ansawdd uchel sydd ei angen er mwyn annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio llesol yn lle'r car ar gyfer siwrneiau byrrach bob dydd. Yn ogystal â'n helpu i gyflawni ein targedau lleihau carbon bydd hefyd yn gwella iechyd corfforol ac iechyd meddwl pobl a fydd, yn ei dro, yn lleihau'r baich ar ein gwasanaethau iechyd. Rydym yn defnyddio ein buddsoddiad i integreiddio ein seilwaith teithio llesol â thrafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy a chysylltu pobl ac aneddiadau â chyflogaeth, addysg a gwasanaethau.

Drwy fapiau rhwydweithiau teithio llesol awdurdodau lleol, rydym yn blaenoriaethu'r llwybrau hynny a gaiff yr effaith fwyaf. Drwy argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, rydym wedi ymgynghori ar goridor trafnidiaeth gynaliadwy ar gyfer darpariaeth cerdded a beicio yn ogystal â blaenoriaeth i fysiau ar hyd yr A48 a Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol 88 rhwng Caerdydd a Chasnewydd, a fydd yn cysylltu â dwy orsaf drenau newydd arfaethedig. Byddwn yn datblygu llwybrau strategol pellach er mwyn newid dulliau teithio rhwng sawl canolfan.

3.3. Blaenoriaeth 3: Newid ymddygiad

Er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd a'r argyfwng natur, bydd angen inni wneud pethau yn wahanol a gwneud penderfyniadau a fydd yn sicrhau dyfodol gwell i Gymru. Er mwyn osgoi effeithiau gwaethaf newid yn yr hinsawdd, bydd yn rhaid inni leihau ein hallyriadau carbon. Os gall mwy o bobl gerdded, beicio neu ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau bob dydd, byddwn yn lleihau ein dibyniaeth ar geir.

Ni allwn barhau i wneud yr hyn rydym bob amser wedi'i wneud; mae'n rhaid inni wneud rhywbeth gwahanol ac mae'n rhaid i drafnidiaeth chwarae ei rhan. Mae'r sefyllfa hon hyd yn oed yn fwy cymhleth oherwydd y lleihad sylweddol yn yr arian sydd gennym i'w wario.

Mae angen inni newid ein diwylliant a'n hymddygiad er mwyn sicrhau mai dewis dulliau teithio cynaliadwy yw'r dewis cymdeithasol ddymunol. Rydym yn buddsoddi yn y dyfodol ond ar hyn o bryd mae pobl yn parhau i ddewis y car preifat pan fo teithio llesol eisoes yn opsiwn ar gyfer siwrneiau byrrach a phan allant ddewis defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer siwrneiau eraill.

Mae gan fusnesau rôl bwysig i'w chwarae wrth gefnogi croesbwyntiau cadarnhaol rhwng teithio llesol, adfywio a charbon sero. Gall cyflogwyr arwain drwy esiampl drwy annog eu cyflogeion i gerdded neu feicio drwy ddarparu cynlluniau teithio i'r gwaith, cynnig cyfleusterau parcio beiciau diogel a chyfleusterau newid, neu ystyried sut y gellir datgarboneiddio eu fflydoedd dosbarthu drwy ddefnyddio beiciau cargo trydan. Gall busnesau hefyd annog eu rhwydweithiau cleientiaid a chyflenwyr i fabwysiadu'r arferion hyn.

Er mwyn newid ymddygiad, bydd angen i bobl newid y dewisiadau y maent yn eu gwneud fel arfer i ddefnyddio'r car yn hytrach na cherdded, beicio neu ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Petai pob oedolyn yng Nghymru a all ddefnyddio car yn dewis defnyddio dull teithio cynaliadwy yn lle'r car ar gyfer un siwrnai bob wythnos, byddem yn rhagori ar ein targedau ar gyfer newid dulliau teithio ar gyfer cyfnod y cynllun hwn.

Er mwyn gwneud hyn, mae angen inni annog pobl i newid i ddulliau teithio cynaliadwy carbon isel a sicrhau mai defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a dulliau teithio llesol yw'r peth hawdd i'w wneud. Er mwyn gwneud hyn, mae angen inni sicrhau bod trafnidiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol ac yn fwy fforddiadwy a mabwysiadu datblygiadau arloesol sy'n eu gwneud yn haws i'w defnyddio.

Bydd ein rhaglen gyflawni yn ymgorffori dull strategol o newid ymddygiad drwy gymhwyso model ‘COM-B’. Mae model

COM-B yn ffordd o annog pobl i newid eu hymddygiad sy'n cael ei defnyddio'n helaeth. Mae'n nodi, er mwyn ymddwyn mewn ffordd benodol, bod angen i unigolyn gael y **Gallu** â'r **Cymhelliant** i wneud hynny a rhaid i ffactorau allanol roi **Cyfle** iddynt wneud hynny. Bydd hyn yn gymwys i bob un o'n hymyriadau er mwyn inni sicrhau ein bod yn darparu'r canlynol:

- y **cyfle** i ddewis dulliau teithio cynaliadwy
- y **Gallu** i ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy
- y **cymhelliant** i roi'r gorau i ddefnyddio ceir preifat

Mae nifer o ymyriadau hysbys a all gael effaith lwyddiannus ar newid ymddygiad a byddwn yn parhau i roi ymyriadau a brofwyd, a nodir isod, ar waith, gan adeiladu ar enghreifftiau o arferion gorau.

3.3.1. Cyfle i ddewis dulliau teithio cynaliadwy

Bydd ein polisïau cynllunio a nodir ym Mlaenoriaeth 1 yn sicrhau bod datblygiadau yn y dyfodol yn cael eu cynllunio a'u hadeiladu yn y fath fodd fel y gellir eu cyrraedd ar drafnidiaeth gyhoeddus. O dan Flaenoriaeth 2, byddwn yn gwneud y diwygiadau angenrheidiol i ddeddfwriaeth er mwyn inni allu ailddylunio ac integreiddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn sicrhau bod llawer mwy o bobl yn cael cyfle i ddewis dulliau teithio cynaliadwy. Byddwn hefyd yn cyflawni ymyriadau trafnidiaeth gynaliadwy fel y'u nodir yn y rhaglen gyflawni yn Atodiad 2, gan gynnwys:

- **Atebion a rennir –** Rydym yn cefnogi amrywiaeth o fentrau er mwyn annog pobl i symud i ffwrdd oddi wrth berchnogaethau cerbydau unigol i atebion a rennir. Mae hyn yn cynnwys clybiau ceir a symudoledd arall fel atebion gwasanaeth. Byddwn hefyd yn ymestyn gallu ein hadnoddau cynllunio a threfnu siwrneiau integredig er mwyn cynnwys yr opsiynau hyn, gan eu hintegreiddio mewn siwrneiau pellter hwy aml-ddull.

- **Prisiau Siwrneiau Tecach** – fel rhan o'n hymrwymiad i ystyried ‘Prisiau Siwrneiau Tecach’ ledled Cymru, rydym yn ystyried amrywiaeth o opsiynau er mwyn sicrhau bod prisiau trafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy yn fwy fforddiadwy i bawb yn y gymuned. Fel rhan o'r gwaith hwn, byddwn yn edrych yn ofalus ar docynnau teithio rhatach i bobl ifanc. Rydym hefyd yn edrych ar gyfleoedd i sicrhau bod ein strategaeth ar gyfer prisiau siwrneiau a thocynnu yn manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd i annog darparu trafnidiaeth gyhoeddus fwy integredig ar gyfer teithwyr drwy'r dull un tocyn a thechnoleg talu wrth ddefnyddio er mwyn sicrhau y cynigir y pris gorau ar gyfer pob siwrnai ar drafnidiaeth gyhoeddus. Rydym yn parhau'n ymrwymedig i gynnal y cynllun teithio rhatach gorfodol ar gyfer pobl hŷn a phobl anabl.

- **system tocynnu a chynllunio siwrneiau** – Drwy ddwyn apiau symudol a gwefannau trafnidiaeth ynghyd, byddwn yn ei gwneud yn haws i unrhyw un ganfod pa opsiynau sydd ar gael o ran trafnidaeth gynaliadwy, cynllunio siwrnai, ei threfnu a thalu amdani. Caiff prosesau cynllunio siwrneiau eu moderneiddio a'u gwella er mwyn cynnwys dewisiadau newydd o ran trafnidiaeth fel fflecsi, llogi beiciau a chlybiau ceir. Byddwn yn ei gwneud yn haws i gwsmeriaid gynllunio eu siwrneiau o'r dechrau i'r diwedd bob dydd er mwyn cyrraedd y gwaith a lleoliadau addysg, yn ogystal â siwrneiau anghyfarwydd i gyrraedd cyrchfannau gofal iechyd, hamdden a thwristiaeth. Gall cwsmeriaid gymharu opsiynau megis cost, amser teithio, mynediad di-ris, prysurdeb a chynaliadwyedd yn hawdd er mwyn iddynt allu dewis y siwrnai gywir i ddiwallu eu hanghenion.
- **Cynyddu nifer y beiciau sydd ar gael i'w llogi** – mae gennym nifer o raglenni sy'n mynd rhagddynt neu'n cael eu datblygu er mwyn annog mwy o ddefnydd o feiciau a nodir yn yr adran ar deithio llesol. Byddwn yn gweithio gydag awdurdodau lleol er mwyn sicrhau bod mwy o feiciau ar gael ac integreiddio cyfleusterau llogi beiciau yn ein systemau trefnu a chynllunio siwrneiau. Bydd hyn yn annog defnyddwyr i wneud trefniadau i logi beiciau fel un rhan o siwrnai ar drafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy. Mae ein cynlluniau ar gyfer y dyfodol yn cynnwys mwy o gynllunio benthyg a hurio e-feiciau ac e-feiciau cargo. Gan adeiladu ar gynlluniau peilot sy'n mynd rhagddynt, rydym wedi dyrannu rhagor o gyllid dros y tair blynedd nesaf er mwyn datblygu rhagor o gynlluniau.

- **Mynd i'r afael â phroblem parcio ar balmentydd a rhwystrau ar ffyrdd –** byddwn yn creu mannau lle y gall cerddwyr gerdded yn ddidrafferth heb orfod camu i'r lôn gerbydau am fod cerbyd wedi'i barcio ar y palmant. Yn 2023, rydym yn bwriadu cyflwyno pwerau gorfodi sifil newydd a fydd yn galluogi awdurdodau lleol i fynd i'r afael â phroblem parcio ar balmentydd yn eu hardaloedd. Mae gweithgor sy'n cynnwys pob rhanddeiliad wrthi'n drafftio canllawiau i awdurdodau lleol cyn i'r ddeddfwriaeth ddod i rym er mwyn helpu i sicrhau y caiff dull gweithredu cyson ei fabwysiadu ledled Cymru.

- **cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig** – mae gostwng cyflymderau yn lleihau nifer y gwrthdrawiadau, yn achub bywydau ac yn helpu i wella ansawdd bywyd – gan wneud ein strydoedd a'n cymunedau yn fannau mwy diogel a chroesawgar i feicwyr a cherddwyr a helpu i leihau ein heffaith amgylcheddol ar yr un pryd.

3.3.2. Y gallu i newid

Er mwyn gwella'r ddarpariaeth ar gyfer pobl sy'n dymuno defnyddio dulliau teithio cynaliadwy, byddwn yn cyflwyno'r canlynol:

- **Safonau Cymraeg** - ar gyfer y rhai sy'n darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru a byddwn yn gwneud yn siŵr y bydd hyfforddiant ar gael er mwyn sicrhau bod gyrwyr yn gwneud i bawb deimlo'n ddiogel a bod croeso iddynt. Bydd rhaglenni hyfforddi sy'n canolbwyntio ar y cwsmer a rhaglenni hyfforddiant Cymraeg yn ogystal â gwell prosesau cyfathrebu â theithwyr yn parhau i gael eu cyflwyno ar y rhwydwaith rheilffyrdd.

- **Hyfforddiant diogelwch** – Byddwn yn parhau i helpu i ddiogelu ein disgyblion drwy ddarparu hyfforddiant mewn ysgolion. Bydd hyn yn cynnwys darparu hyfforddiant i gerddwyr ifanc a gwella cysondeb yr hyfforddiant beicio a ddarperir drwy gyflwyno Safonau Cenedlaethol Bikeability yng Nghymru. Yn fwyfwy, byddwn yn annog ehangu hyfforddiant y tu allan i'r ysgol. Bydd hyn yn cynnwys darparu cyfleoedd hyfforddi cynhwysol yn ein cymunedau i bob oedolyn yn ogystal â phlant.

3.3.3. Cymhelliant i roi'r gorau i ddefnyddio ceir preifat

Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu addysg, deunydd marchnata ac adnoddau eraill i drawsnewid delwedd cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Bydd hyn yn cynnwys cymorth pellach i ymestyn rôl Trafnidiaeth Cymru o ran ymgysylltu â'r gymuned i gynnwys cynllunio teithiau, helpu partneriaid a sefydliadau eraill i gyflwyno cyfleusterau a rhaglenni sy'n annog newid mewn dulliau o deithio.

Yn 2022, gwnaethom gynnal Ymgyrch Adfer Trafnidiaeth Gyhoeddus er mwyn helpu i ateb yr heriau sy'n gysylltiedig â denu pobl yn ôl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Lansiwyd cam cyntaf yr ymgyrch hon ym mis Ebrill fel ‘y rhwydwaith cymdeithasol go iawn’.

Gan weithio gyda'n partneriaid, byddwn yn defnyddio ein hymgyrchoedd a'n deunyddiau marchnata yn y dyfodol i adeiladau ar ein buddsoddiadau mewn cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus er mwyn trawsnewid eu delwedd a sicrhau eu bod yn dod yn ddewis naturiol ar gyfer siwrneiau bob dydd. Byddwn yn diweddaru'r ymgyrchoedd hyn wrth i ymddygiadau newid er mwyn cynnal y momentwm ac ymgorffori dewisiadau cynaliadwy ar gyfer y dyfodol.

Er mwyn sicrhau bod gan bobl gymhelliant i wneud dewis cynaliadwy, mae'n hanfodol eu bod yn teimlo'n ddiogel, yn gyfforddus ac yn hyderus wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a dulliau teithio cynaliadwy eraill a bod croeso iddynt. Mae gennym amrywiaeth eang o brosiectau ar gyfer pob dull o deithio a sector er mwyn trawsnewid profiadau cwsmeriaid, o ddatblygu safonau cenedlaethol ar gyfer tacsis i wella hygyrchedd, cyfleusterau ac arwyddion yn ein gorsafoedd trenau.

3. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – blaenoriaethau allweddol

Er mwyn i gwsmeriaid deimlo'n hyderus i ddefnyddio ein gwasanaethau trafnidiaeth cynaliadwy rhaid iddynt fod yn ddibynadwy. Bydd ein buddsoddiad mewn cerbydau a cherbydau rheilffyrdd, y gwaith o ailddylunio rhwydweithiau bysiau a'r penderfyniad i flaenoriaethu gofod ffyrdd ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus yn helpu i sicrhau bod gwasanaethau yn ddibynadwy a meithrin hyder y bydd gwasanaethau ar gael pan fydd eu hangen.

Mae ein gwaith ar system tocynnu a chynllunio siwrneiau integredig, a nodwyd ym Mlaenoriaeth 2 uchod, yn hanfodol er mwyn gwella profiad cwsmeriaid o drafnidiaeth gynaliadwy drwy sicrhau ei bod yn haws ac yn fforddiadwy i'w defnyddio ar gyfer siwrneiau o ddrws i ddrws.

Byddwn hefyd yn cymell pobl i roi'r gorau i ddefnyddio ceir preifat drwy **reoli'r galw** – mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn cynnwys ymrwymiad i ddatblygu fframwaith codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Gwneir rhagor o waith i ddatblygu fframwaith codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd teg, gan gynnwys sut y gall awdurdodau lleol fenthyca yn erbyn y ffrydiau refeniw hyn yn y dyfodol er mwyn ariannu gwelliannau trafnidiaeth; ystyried opsiynau amgen megis ardollau parcio ceir yn y gweithle ac ailddyrannu gofod ffyrdd.

4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni: dulliau o deithio a sectorau

4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni: dulliau o deithio a sectorau

Yn ogystal â chydweithio ar ddull mwy integredig o gynlluniau a darparu gwasanaethau trafnidiaeth yng Nghymru, rydym yn cefnogi dulliau o deithio a sectorau unigol er mwyn eu helpu i gyflawni ein gweledigaeth, ein huchelgeisiau a'n blaenoriaethau ehangach ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru.

O fewn Llwybr Newydd, mae ein cynlluniau bach sectorau yn nodi'r blaenoriaethau ar gyfer pob sector, yn seiliedig ar bedwar uchelgais hirdymor ar gyfer y ffordd y gallwn gyfrannu at lesiant drwy fod yn dda i bobl a chymunedau, yn dda i'r amgylchedd, yn dda i leoedd a'r economi ac yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg. Mae'r adran ganlynol yn esbonio sut y byddwn yn cyflawni ein blaenoriaethau a'n huchelgeisiau ar lawr gwlad ym mhob sector.

4.1. Teithio Llesol

Yn unol â Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, rydym am i gerdded a beicio ddod yn ddewis normal ar gyfer teithiau byrrach, am fod teithio llesol yn well i'n hiechyd, ein hamgylchedd a'r economi.

Mae dros chwarter yr holl siwrneiau eisoes yn cael eu gwneud ar droed neu ar feic. Dros yr 20 mlynedd nesaf mae angen i ni gynyddu'r ffigur hwn i fwy na thraean. Er mwyn cefnogi'r newid hwn, rydym eisoes wedi cynyddu ein buddsoddiad yn y maes hwn yn sylweddol. Gan adeiladu ar hyn, byddwn yn parhau i fuddsoddi mewn teithio llesol dros gyfnod yr CCCT. Bydd hyn yn sicrhau cynnydd sylweddol iawn yn nifer ac ansawdd y llwybrau a'r seilwaith cerdded a beicio drwy fuddsoddi mewn rhwydweithiau ardal gyfan o lwybrau cerdded a beicio gwell a diogelach, gan gynnwys llwybrau beicio diogel o bentrefi i drefi mewn ardaloedd gwledig. Bydd pobl sy'n defnyddio darpariaeth teithio llesol hefyd yn cael budd o fentrau ehangach megis y terfyn cyflymder diofyn o 20mya a newidiadau i atal parcio ar balmentydd, yn ogystal â symudiadau ehangach tuag at weithgarwch cynllunio siwrneiau integredig.

Mae Llwybr Newydd yn nodi amrywiaeth o gamau gweithredu sy'n ymwneud â theithio llesol a fydd yn ein helpu i gyflawni ein huchelgeisiau hirdymor. Mae'r adran hon yn dangos sut y byddwn yn cyflawni'r uchelgeisiau hynny.

4.1.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Gan fod cerdded a beicio yn rhan o'n bywydau bob dydd, mae llawer o'n polisïau yn dylanwadu arnynt. Ym mhob un o'r rhain mae'r hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy yn golygu, wrth ystyried trafnidiaeth, ein bod bob amser yn ystyried teithio llesol yn gyntaf. Maes newydd i'w ystyried yw micro-symudedd, sy'n cwmpasu elfennau o deithio llesol ac elfennau eraill megis cynlluniau peilot i dreialu e-sgwteri sy'n mynd rhagddynt yn y DU nad ydynt yn deithio llesol ond a allai gael effaith o ran newid dulliau o deithio. Byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid yn y DU ar werthuso'r cynlluniau peilot hyn a chreu fframwaith rheoleiddiol er mwyn sicrhau y gall y rhain gael eu gweithredu'n ddiogel ac mewn ffordd ystyriol. Yng Nghymru, mae gennym un darn o ddeddfwriaeth sylfaenol ar gyfer teithio llesol a gefnogir drwy bolisïau a chanllawiau eraill a deddfwriaeth arall.

4.1.1.1. Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn nodi'r cyd-destun ar gyfer Teithio Llesol yng Nghymru, gan osod dyletswyddau ar awdurdodau lleol i sicrhau darpariaeth teithio llesol yn ogystal ag integreiddio teithio llesol mewn rhaglenni a phrosiectau trafnidiaeth eraill. Mae'r Ddeddf wedi'n galluogi i godi proffil teithio llesol yng Nghymru a chynyddu buddsoddiad yn y maes yn sylweddol. Rydym hefyd wedi cefnogi'r ddeddf drwy Ganllawiau newydd y Ddeddf Teithio

Llesol a gyhoeddwyd yn 2021. Yn 2022/23, rydym wedi adolygu'r ffordd y mae'r Ddeddf a'r polisi yn gweithredu er mwyn sicrhau ei bod yn cyflawni yn y ffordd orau i Gymru. Cynhaliwyd rhan allweddol o'r adolygiad hwn gan y Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol yn y Senedd. Ei brif argymhelliad oedd y dylid sefydlu Cynllun Cyflawni Cenedlaethol newydd ar gyfer Teithio Llesol yng Nghymru, a chaiff hwn ei gyhoeddi yn 2023.

4.1.1.2. TAN 18 Trafnidiaeth

Caiff llawer o gynlluniau teithio llesol eu cyflwyno drwy'r broses gynllunio sy'n ceisio sicrhau bod seilwaith teithio llesol yn cael ei gynnwys fel rhan greiddiol o ddatblygiadau newydd, gan gynnwys cyfleusterau iechyd a rhaglenni adeiladu ysgolion yn y dyfodol, drwy roi Polisi Cynllunio Cymru 11 ar waith. Byddwn yn parhau i weithio'n agos gyda chydweithwyr ym maes cynllunio er mwyn rhoi'r gofynion hynny ar waith, gan gynnwys sicrhau bod teithio llesol yn cael ei ymgorffori mewn unrhyw adolygiad o'r canllawiau cynllunio ar drafnidiaeth, TAN 18, yn y dyfodol.

4.1.2. Rhaglenni cyllido

4.1.2.1. Cronfa Teithio Llesol

Rydym wedi neilltuo cyllid i awdurdodau lleol er mwyn iddynt ddatblygu cynlluniau teithio llesol drwy Raglen Cronfa Teithio Llesol. Mae'r rhaglen hon wedi tyfu o tua £10m yn 2018/19 i tua £60m yn 2021/22. Dros y cyfnod hwnnw, rydym wedi helpu awdurdodau lleol i gyflwyno seilwaith newydd sy'n cyrraedd ein safonau ar gyfer teithio llesol a datblygu cynlluniau ar gyfer rhwydweithiau teithio llesol yn y dyfodol a llif o brosiectau arfaethedig i'w cyflawni yn y dyfodol.

4.1.2.2. Grantiau eraill ar gyfer trafnidiaeth leol

Mae grantiau trafnidiaeth eraill Llywodraeth Cymru yn aml yn cefnogi teithio llesol. Mae Grant Llwybrau Diogel mewn Cymunedau yn canolbwyntio ar wella amodau ar gyfer cerdded, beicio a sgwtio i ysgolion drwy lwybrau newydd a gwell, cyfleusterau a mesurau megis strydoedd ysgol. Mae cynlluniau a ariennir gan y Grant Diogelwch ar y Ffyrdd yn aml yn darparu cymorth sylweddol er mwyn helpu i wneud teithio llesol yn ddiogelach ac yn fwy deniadol drwy ostwng terfynau cyflymder a gwella cynlluniau a chroesfannau priffyrdd a chyffyrdd.   Mae'r Grant Refeniw Diogelwch ar y Ffyrdd yn darparu cyllid ar gyfer hyfforddiant beicio a hyfforddiant i gerddwyr ifanc, gan feithrin hyder a gallu unigolion i ddefnyddio dulliau teithio llesol.

4.1.2.3. Cymorth ychwanegol ar gyfer teithio llesol

Caiff llawer o brosiectau teithio llesol eu cyflawni drwy raglenni ffyrdd neu reilffyrdd gan gynnwys cynlluniau gwella

ffyrdd a buddsoddi mewn prosiectau rheilffyrdd, er enghraifft, mewn gorsafoedd. Y rheswm dros hyn yw bod Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn gosod dyletswyddau ar awdurdodau lleol i gyflwyno mentrau teithio llesol a'i fod yn integreiddio teithio llesol mewn gweithgarwch cynllunio trafnidiaeth arall. Rydym hefyd wedi rhoi polisïau cynllunio ar waith sy'n annog cynnwys darpariaeth teithio mewn cynlluniau datblygiadau newydd o'r cychwyn cyntaf.

4.1.3. Siwrneiau integredig

Yn aml, cerdded a beicio yw rhan gyntaf a rhan olaf llawer o siwrneiau hwy ar drafnidiaeth gyhoeddus. Rydym yn gweithio gydag awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a darparwyr eraill, nid yn unig i gynyddu lefelau cerdded a beicio ar gyfer siwrneiau annibynnol ond hefyd eu hintegreiddio'n well â dulliau eraill o deithio er mwyn i lawer mwy o siwrneiau trafnidiaeth gynaliadwy allu cael eu gwneud.

Un enghraifft o'r dull gweithredu cydgysylltiedig hwn yw llwybr teithio llesol ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol sy'n cysylltu â'r orsaf drenau newydd yn Bow Street a champws y brifysgol leol. Mae ein tîm ffyrdd strategol hefyd yn cynllunio llwybr teithio llesol newydd ar hyd yr A40 yn Sanclêr a fydd yn ategu'r orsaf newydd sy'n cael ei datblygu yno.

4.1.4. Mentrau strategol

Ein nod yw ymestyn cyrhaeddiad a gwella ansawdd seilwaith teithio llesol a'i integreiddio'n well â thrafnidiaeth gyhoeddus. Y mentrau allweddol a fydd yn helpu i gyflawni'r nod hwn dros y pum mlynedd nesaf yw:

4.1.4.1. Cynllunio teithio llesol a chanllawiau

Mae canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol, a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2021, yn nodi egwyddorion a safonau clir y dylai seilwaith cerdded a beicio eu dilyn a'u cyrraedd er mwyn iddo gael ei ystyried yn addas ar gyfer teithio llesol. Er mwyn datblygu rhwydweithiau teithio llesol yng Nghymru mewn ffordd gynlluniedig a chydgysylltiedig mae gennym dri adnodd allweddol.

Mapiau o Rwydweithiau Teithio Llesol

Caiff y rhain eu llunio gan awdurdodau lleol gyda chymorth Llywodraeth Cymru ac maent yn darparu cynllun hirdymor ar gyfer llwybrau teithio llesol ar draws ardal awdurdod. Mae'r mapiau o rwydweithiau yn cynnwys cyfleusterau addysg, gan gynnwys addysg cyfrwng Cymraeg, er mwyn tynnu sylw at y canolfannau pwysig hyn ar gyfer teithio llesol. Rhaid i awdurdodau lleol ddiweddaru'r cynlluniau ar gyfer y Rhwydweithiau Teithio Llesol Integredig hyn bob tair blynedd, yn seiliedig ar waith ymgynghori helaeth gyda phwyslais

penodol ar bobl â nodweddion gwarchodedig, plant a phobl ifanc a'r rhai nad ydynt yn cerdded nac yn beicio ar hyn o bryd ar gyfer teithiau lleol.

Fel rhan o'r cymorth rydym yn ei ddarparu i awdurdodau lleol er mwyn iddynt ddatblygu mapiau o rwydweithiau teithio llesol, byddwn yn helpu i nodi a chyflwyno llwybrau sy'n cysylltu cymunedau gwledig â gwasanaethau a chyfleusterau yn y dref agosaf. Ein nod yw cynyddu nifer y bobl a all gyrraedd eu tref agosaf a'r lleoedd y maent yn teithio iddynt ar gyfer siwrneiau bob dydd gan ddefnyddio llwybrau a gynlluniwyd ar gyfer cerdded a beicio.

Cynlluniau Rhwydweithiau Gorsafoedd

Byddwn yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol er mwyn nodi gorsafoedd trenau a bysiau sydd â'r potensial mwyaf i annog y defnydd o ddulliau teithio llesol i'w cyrraedd ac yn datblygu rhwydwaith o lwybrau â blaenoriaeth i'w rhoi ar waith yn y dyfodol. Rydym eisoes wedi dechrau defnyddio'r dull hwn o weithredu yn y Gogledd fel rhan o raglen Metro Gogledd Cymru ac wedi datblygu cynlluniau rhwydweithiau er mwyn gwella cysylltiadau â gorsafoedd ym Mangor, y Fflint, Caergybi, Llandudno, Cyffordd Llandudno, Bae Colwyn, Shotton, Glannau Dyfrdwy, Wrecsam, y Rhyl a Phrestatyn. Bydd y broses hon yn parhau yn y Gogledd ac yn dechrau yn ardaloedd Metro'r De a Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru.

Cynlluniau teithio gorsafoedd

Ategir y cynlluniau rhwydweithiau gorsafoedd gan gynlluniau teithio gorsafoedd sy'n nodi'r rhwystrau sy'n atal pobl rhag defnyddio dulliau teithio cynaliadwy wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ledled Cymru. Bydd y rhain yn llywio cynigion ar gyfer gwella gorsafoedd a chyfnewidfeydd yn y dyfodol a byddant yn cefnogi'r gwaith parhaus o ddatblygu rhwydweithiau teithio llesol awdurdodau lleol. Byddwn yn gweithio tuag at sicrhau bod pob gorsaf drenau ar rwydwaith Cymru a'r Gororau a phob gorsaf fysiau fawr wedi'u cwmpasu gan gynllun teithio. Bydd y rhain yn chwarae rhan bwysig yn y gwaith o ddatblygu'r modelau prif ganolfan a lloerennau lleol er mwyn cysylltu cymunedau llai o faint â'r rhwydwaith trafnidiaeth ehangach drwy eu rhwydweithiau teithio llesol.

4.1.4.2. Sgiliau a gallu

Rydym eisoes wedi cyflwyno model cyflawni teithio llesol newydd drwy Trafnidiaeth Cymru. Mae hyn wedi arwain at ddatblygu porth ceisiadau am grant a system reoli ar-lein a darparu arbenigedd technegol er mwyn gwella prosesau dylunio cynlluniau, ymgynghori ac ymgysylltu, a monitro a gwerthuso.

Bydd gwelliannau pellach i'r dull hwn o weithredu yn cynnwys gwelliannau i'r system ar-lein, sefydlu adolygiadau gan gymheiriaid ac adolygiadau o gynlluniau, canllawiau a chymorth pellach ar gyfer ymgynghori â rhanddeiliaid a

blaenoriaethu, arfarnu a monitro cynigion ar gyfer prosiectau teithio llesol.

Rhaglen hyfforddi a datblygu teithio llesol

Byddwn yn gwella'r sail gallu a sgiliau yn Trafnidiaeth Cymru ymhellach er mwyn helpu i gyflawni cynlluniau teithio llesol. Byddwn yn creu canolfan dylunio technegol er mwyn datblygu ein dogfennau canllaw ymhellach, darparu adolygiadau gan gymheiriaid, datblygu a rhannu datblygiadau arloesol ac arferion gorau a galluogi i bawb sy'n datblygu cynlluniau gael cymorth arbenigol ar faterion dylunio penodol.

Bydd tîm Trafnidiaeth Cymru yn hwyluso rhannu arferion gorau rhwng pob awdurdod a phartner cyflawni. Drwy hyn a rhaglenni hyfforddi penodol, byddwn yn datblygu gweithwyr proffesiynol yng Nghymru a all wella gweithrediad, diogelwch, hygyrchedd, ansawdd a gwerth ein seilwaith.

Gwella safonau seilwaith teithio llesol

Rhan allweddol o'n rhaglen hyfforddi a datblygu yw gwella ansawdd y seilwaith a ddarperir gennym a sicrhau y gall wrthsefyll newid yn yr hinsawdd yn y dyfodol. Rydym yn awyddus i'n seilwaith fod yn hygyrch a diwallu anghenion pawb sydd am ei ddefnyddio, gan gynnwys y rhai â symudedd cyfyngedig neu nam ar eu golwg. Mae defnyddio dulliau cydgynhyrchu sy'n cynnwys cymunedau yn y gwaith o ddylunio cynlluniau yn adnodd gwerthfawr i gyflawni hyn. Er mwyn cyflawni cynlluniau sy'n sicrhau manteision ehangach bydd angen mynd y tu hwnt i safonau gofynnol a nodir yn y Canllawiau ac, yn lle hynny, ystyried y strydlun cyfan a'r ffordd mae'r llwybr teithio llesol yn rhyngweithio â'i amgylchedd a dulliau teithio cynaliadwy eraill. Byddwn yn edrych am gyfleoedd yn y strydlun i wella'r seilwaith ar gyfer dulliau teithio cynaliadwy eraill ac yn ystyried a ddylid cyfyngu ar draffig drwodd cerbydol neu ei symud i amgylchedd diogelach.

Mae prif bwyslais ein gwaith i gynyddu lefelau teithio llesol yn canolbwyntio ar drefi a siwrneiau bob dydd. Fodd bynnag, byddwn hefyd yn cefnogi'r defnydd o lwybrau cerdded a beicio rhwng pentrefi a threfi, ar gyfer hamdden a thwristiaeth a gwaith i wella'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yng Nghymru.

4.1.4.3. Argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru

Gwnaeth Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru 58 o argymhellion ar gyfer datblygu diwylliant o deithio cynaliadwy yn y De-ddwyrain gyda ffocws ar Gasnewydd.

Caiff mynediad cyhoeddus i'r rhwydwaith rheilffyrdd ei drawsnewid drwy ychwanegu chwe gorsaf newydd a gwasanaethau rheilffyrdd amlach ar brif linell reilffordd De Cymru, a all ddarparu teithiau ar drenau yn lle cymudo yn y car rhwng Caerdydd, Casnewydd a Bryste. Bydd y

gorsafoedd newydd yn cynnwys seilwaith gwyrdd, byddant yn hawdd i'w cyrraedd ar droed, ar feic ac ar y bws a byddant yn darparu cyfleusterau storio beiciau diogel a chyfleusterau llogi beiciau.

Ymhlith yr argymhellion eraill mae cysylltiadau cerdded, beicio a bysiau gwell rhwng canol dinas Caerdydd a chanol dinas Casnewydd a seilwaith newydd ar gyfer cyrraedd gorsaf Cyffordd Twnnel Hafren ar droed, ar feic ac ar y bws.

4.1.4.4. Cyfleusterau beicio diogel

Lleoedd Parcio Beiciau mewn Gorsafoedd

Rydym yn cynyddu nifer ac ansawdd y lleoedd parcio beiciau sydd ar gael mewn gorsafoedd trenau ledled y rhwydwaith ac yn gweithio ar sicrhau lefel debyg o ddarpariaeth wrth gyfnewidfeydd bysiau. Ar hyn o bryd, mae ychydig dros 1,700 o leoedd parcio beiciau ar gael mewn gorsafoedd ledled rhwydwaith Cymru a'r Gororau a byddwn yn cynyddu nifer y lleoedd sy'n cael eu darparu i fwy na 4,000 yn y pum mlynedd nesaf.

Cyfleusterau storio beiciau

Byddwn yn darparu mwy o gyfleusterau storio beiciau o ansawdd uchel mewn gorsafoedd allweddol gan gynnwys canolfannau beiciau diogel â chyfleusterau atodol megis stondinau atgyweirio beiciau, mannau gwefru e-feiciau a chynigion manwerthu lle y bo'n briodol. Byddwn yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol i ymestyn y dull hwn o weithredu er mwyn cyflwyno prosiect peilot i ddarparu 'hangars' beiciau ar y stryd a chyfleusterau eraill mewn trefi. Drwy waith Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, ar hyn o bryd rydym hefyd yn ariannu prosiectau i dreialu cyfleusterau storio beiciau diogel yng Nghaerdydd a Chasnewydd.

Bydd canlyniad y cynlluniau peilot a'r treialon hyn yn llywio'r gwaith o ddatblygu a chyflwyno'r cyfleusterau hyn yn ehangach yn y dyfodol.

Cludo beiciau ar drafnidiaeth gyhoeddus

Byddwn yn cynyddu nifer y lleoedd sydd ar gael ar gyfer cludo beiciau ar yr holl drenau sy'n rhan o fflyd Trafnidiaeth Cymru gydag uchelgais o ddarparu dau le fesul cerbyd, ar gyfartaledd. Byddwn hefyd yn ystyried ffyrdd o gynyddu capasiti ar gyfer cludo beiciau ar wasanaethau bysiau TrawsCymru ac yn gwella cyfleusterau i gerddwyr a beicwyr gan gynnwys y potensial ar gyfer cerbydau penodedig lle mae digon o alw.

4.1.4.5. Llogi beiciau

Mae modelau llogi beiciau a rhannu beiciau cyhoeddus wedi galluogi nifer sylweddol o deithiau ar feiciau mewn llawer o leoliadau, gan alluogi pobl i wneud siwrneiau llesol fel un rhan

o siwrnai gynaliadwy neu yn lle siwrnai mewn car neu ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Byddwn yn ennyn ac yn cynnal hyder defnyddwyr mewn cyfleusterau llogi beiciau drwy ddarparu profiad cyson i gwsmeriaid. Gwneir hyn drwy ddatblygu hunaniaeth brand ar gyfer cynlluniau llogi beiciau a ariennir yn gyhoeddus a chreu rhyngweithiadau defnyddwyr unffurf lle mae cynlluniau o'r fath ar gael. Byddwn hefyd yn sefydlu llwyfan tocynnu integredig drwy Trafnidiaeth Cymru a fydd yn galluogi defnyddwyr i logi beiciau ochr yn ochr â'u tocynnau trên neu fws.

Byddwn yn ystyried modelau llogi beiciau amgen gan gynnwys y potensial i sefydlu darpariaeth 'dychwelyd i'r man cychwyn' mewn gorsafoedd trenau a'r potensial ar gyfer cynlluniau llogi personol tymor hwy. Wrth ddatblygu cynlluniau yn y dyfodol, byddwn yn adolygu'r cyfleoedd sy'n gysylltiedig â chynnwys beiciau safonol, e-feiciau a beiciau wedi'u haddasu.

E-feiciau

Rydym wedi helpu i roi cyfleusterau llogi e-feiciau ar waith mewn lleoliadau ym Mro Morgannwg a Chaerdydd, gan gynnwys darparu seilwaith wrth gyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus. Byddwn yn monitro effaith ein prosiectau peilot e-symud/e-move, a gyflawnir drwy Sustrans, a 'see cycling differently', sy'n cyflwyno canolfannau e-feiciau sy'n llogi beiciau ac e-feiciau cargo ac yn eu benthyg am gyfnod hir ac wedi neilltuo cyllid ychwanegol er mwyn cefnogi rhagor o gynlluniau benthyg yn y cyfamser.

Yn ystod 2022/23, rydym yn datblygu cynllun benthyciad i brynu e-feiciau i'w gyflwyno yn 2023/24 a fydd yn lleihau'r rhwystrau i berchenogaeth o e-feiciau ac e-feiciau cargo yn sylweddol. Ar y cyd â chanolfannau benthyg e-feiciau, bydd hyn yn galluogi defnyddwyr i roi cynnig ar e-feiciau ac yna eu prynu.

4.1.4.6. Newid ymddygiad

Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid ar raglenni newid ymddygiad er mwyn annog teithio iach a llesol. Bydd mentrau, gan gynnwys rhaglen cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya a mesurau i fynd i'r afael â pharcio ar balmentydd, yn helpu i'w gwneud yn haws i bawb gerdded a beicio.

Byddwn yn cymryd camau pellach i annog pobl i ddewis opsiynau teithio llesol a chynaliadwy yn lle defnyddio'r car a nodir ein cynlluniau allweddol isod.

Ymgyrchoedd

Bydd teithio llesol yn cael budd o'r ymgyrchoedd ehangach arfaethedig i hyrwyddo teithio cynaliadwy fel opsiwn amgen yn lle defnyddio'r car. Bydd hyn hefyd yn cynnwys y pecyn cymorth hyrwyddo yng Nghanllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol y bwriedir iddo gael ei ddefnyddio gan awdurdodau lleol i hyrwyddo teithio llesol ochr yn ochr â rhoi seilwaith 'caled' ar waith. Crynhoir y pecyn cymorth mewn graffigyn yn y canllawiau.

Teithio Llesol i'r Ysgol

Mae'r daith i'r ysgol yn ffocws allweddol i'r camau rydym yn eu cymryd i gynyddu lefelau teithio llesol oherwydd y manteision lluosog o ran iechyd a llesiant, effeithiau addysgol ac amgylcheddol ac effeithiau o ran diogelwch ar y ffyrdd.

Rydym yn gweithio gyda phartneriaid i annog dulliau gweithredu cyfannol sy'n cyfuno gwelliannau i seilwaith drwy ddarparu llwybrau a chyfleusterau newydd neu gau strydoedd fel rhan o strydoedd ysgol ag ymyriadau hyrwyddo.

Mae ein rhaglen Teithiau Iach yn parhau i weithio gyda nifer mawr o gymunedau ysgol ledled Cymru er mwyn annog plant a theuluoedd i gerdded, sgwtio neu feicio i'r ysgol ar gyfer eu teithiau cyfan neu ran ohonynt. Er mwyn ategu hyn, ein huchelgais yw annog pob ysgol, yn y pen draw, i lunio cynlluniau teithio llesol i'r ysgol ar gyfer eu disgyblion, eu rhieni a'u staff. Byddwn yn sicrhau bod adnoddau a chyngor ar gael i ysgolion i'w helpu i ddatblygu eu cynlluniau teithio.

Byddwn yn parhau i helpu i ddiogelu ein disgyblion drwy ddarparu hyfforddiant mewn ysgolion. Bydd hyn yn cynnwys darparu hyfforddiant i gerddwyr ifanc a gwella cysondeb yr hyfforddiant beicio a ddarperir drwy gyflwyno Safonau Cenedlaethol Bikeability yng Nghymru. Yn fwyfwy, byddwn yn annog ehangu hyfforddiant y tu allan i'r ysgol. Bydd hyn yn cynnwys darparu cyfleoedd hyfforddi cynhwysol yn ein cymunedau i bob oedolyn yn ogystal â phlant.

Mentrau yn y gweithle

Mae cyfleoedd i newid i ddulliau teithio llesol ar gyfer cymudo a busnes. Mae'r cynllun beicio i'r gwaith wedi helpu llawer o bobl i brynu beiciau ar gyfer cymudo ond gellir gwneud mwy. Rydym yn helpu i gyflwyno'r Siarter Teithio Iach ymhellach i

gyflogwyr yng Nghymru a byddwn yn diweddaru ac yn cyhoeddi canllawiau ar gynlluniau teithio i fusnesau er mwyn helpu cyflogwyr i roi cymhelliant i'w staff wneud teithiau mwy llesol i'r gwaith ac wrth gynnal busnes. Byddwn hefyd yn ystyried ffyrdd y gallwn gefnogi a chymell cyflogwyr er mwyn helpu i ddarparu seilwaith gwell yn y gweithle megis lleoedd parcio beiciau, cyfleusterau storio cyfarpar a chawodydd neu gyfleusterau newid.

4.2. Bysiau

Ein gweledigaeth ar gyfer bysiau yw 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.

Yn syml, rydym am greu system fysiau sy'n canolbwyntio ar deithwyr. Mae angen iddi fod:

- Yn hygyrch – drwy rwydweithiau helaeth, seilwaith da a gyrwyr croesawgar.
- Yn hawdd i'w defnyddio – drwy system docynnu syml a llwybrau synhwyrol;
- Yn hawdd i'w deall – gyda siwrneiau cwbl integredig a gwybodaeth glir.

Crynhoir nod y dull hwn o weithredu gan yr ymadrodd *'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'.*

Mae ein Cynllun Bach ar gyfer Bysiau yn Llwybr Newydd yn nodi 16 o ymrwymiadau mewn perthynas â gwasanaethau bysiau dros y pum mlynedd nesaf. Mae ein cynllun gweithredu newydd, Bws Cymru, yn darparu cynllun manylach ar gyfer y sector cyfan ac yn adeiladu ar y blaenoriaethau hyn. Caiff y mentrau strategol a nodir yn yr adran hon eu datblygu ymhellach wrth i gynlluniau Bws Cymru gael eu cyflwyno.

4.2.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Gwnaethom bennu blaenoriaeth i ni ein hunain, sef cefnogi gwasanaethau bysiau fforddiadwy, rheolaidd, dibynadwy a phrydlon o ansawdd uchel mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, y sector masnachol a'r trydydd sector.

Un o'r rhwystrau i gyflawni hyn yw cyfyngiadau presennol dadreoleiddio, sy'n golygu ei bod yn anodd targedu gwasanaethau newydd, sicrhau fflyd bysiau ag allyriadau sero a nodi'r hyn a ddisgwylir gan ddarparwyr bysiau. Felly, rydym yn gweithio tuag at ddeddfwriaeth newydd a fydd yn sicrhau bod gan y sector cyhoeddus fwy o reolaeth dros wasanaethau bysiau yng Nghymru.

Mae Bws Cymru yn pennu canlyniadau pendant y gellir mesur ein cynnydd yn eu herbyn wrth inni symud tuag at ein gweledigaeth. O fewn Bws Cymru mae set fanwl o 31 o gamau gweithredu arfaethedig i gyflawni'r canlyniadau canlynol:

1. Bydd cynnydd yng nghwmpas, amlder a dibynadwyedd gwasanaethau bysiau gyda lefelau boddhad teithwyr uwch
2. Bydd gwasanaethau bysiau yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i bob aelod o gymdeithas, waeth beth fo'i gefndir.
3. Bydd ansawdd y fflyd bysiau yn parhau i gael ei wella gyda cherbydau modern, cynaliadwy a charbon isel/allyriadau sero

4. Bydd gwasanaethau yn gweithredu'n fwy effeithlon, gyda gwaith i wella ac integreiddio seilwaith cysylltiedig â bysiau, datblygiadau newydd a dulliau eraill o deithio er mwyn sicrhau profiad gwell i deithwyr.
5. Bydd gwasanaethau bysiau yn haws i'w defnyddio, yn haws i'w deall, yn ddiogel ac yn integredig â dulliau eraill o deithio, yn enwedig rheilffyrdd a theithio llesol.
6. Bydd gwybodaeth am wasanaethau bysiau yn gywir, yn gyson ac yn gyfredol drwy bob sianel er mwyn galluogi gwaith cynllunio siwrneiau deallus.
7. Bydd proffesiynau sy'n ymwneud â bysiau yn fwy deniadol i ymgeiswyr gyda'u ffocws ar gwsmeriaid
8. Mae awdurdodau trafnidiaeth lleol, cyd-bwyllgorau corfforedig a Trafnidiaeth Cymru yn cael cymorth i'w galluogi i wneud gwelliannau hirbarhaol i wasanaethau bysiau lleol

Y Papur Gwyn ymgynghori oedd man cychwyn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru). Roedd y papur gwyn ymgynghori yn cynnwys cynigion ar gyfer masnachfreinio yn y sector. Gan adeiladu ar yr ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn Bysiau, byddwn yn datblygu ein cynigion ar gyfer cyflwyno Bil Bysiau yn ystod hydref 2023. Byddwn yn trosglwyddo i'r model gweithredu sector newydd er mwyn sicrhau ein bod yn symud yn ddidrafferth tuag at y ffyrdd newydd o weithio gyda rolau a chyfrifoldebau clir. Yn y cyfamser, byddwn yn gweithio'n agos gyda'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig newydd, Trafnidiaeth Cymru, undebau llafur ac awdurdodau lleol er mwyn cyflwyno gwelliannau nad oes angen deddfwriaeth ar eu cyfer.

4.2.2. Rhaglenni cyllido

Mae'r angen i gefnogi'r sector bysiau wedi dod yn bwysicach fyth dros dair blynedd diwethaf y pandemig. Fel arfer, byddem yn cynllunio i wario tua £90m bob blwyddyn ar gefnogi'r sector drwy ein cynlluniau grant.

4.2.2.1. Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau

Rydym yn cefnogi gwasanaethau bysiau yng Nghymru drwy ein Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau dewisol. Mae'r grant hwn yn helpu awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i ddarparu amrywiaeth o wasanaethau yn ychwanegol at yr hyn y gallant ei ddarparu gan ddefnyddio'r cyllid sydd eisoes ar gael iddynt, y maent wedi penderfynu eu bod yn angenrheidiol yn gymdeithasol a'u bod yn cefnogi mynediad at gyflogaeth, gwasanaethau iechyd a gweithgareddau hamdden.

Byddwn yn diwygio'r Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau er mwyn inni allu cyflawni uchelgeisiau polisi ychwanegol y Llywodraeth mewn perthynas â gwasanaethau bysiau o fewn deddfwriaeth bresennol. Bydd hyn yn cynnwys ateb yr her sy'n gysylltiedig â fflyd bysiau sy'n heneiddio ac annog gwella safonau a datgarboneiddio'r fflyd.

4.2.2.2. Tocynnau bysiau consesiynol a rhatach

Mae ein cynllun tocynnau teithio consesiynol yn galluogi deiliaid cardiau consesiynol i deithio am ddim ar fysiau. Rhoddir cardiau consesiynol i bobl dros 60 oed neu'r rhai sy'n bodloni'r meini prawf cymhwysedd ar gyfer anabledd y mae eu prif gyfeiriad yng Nghymru.

O dan ein cynllun tocynnau bysiau rhatach i bobl ifanc (Fyngherdynteithio), gall pob deiliad cerdyn 16-21 oed gael gostyngiad o un rhan o dair ar bris eu tocyn o gymharu â'r pris cyfatebol y byddai oedolyn yn ei dalu.

Rydym yn adolygu ein cynllun tocynnau teithio consesiynol yn rheolaidd ac, fel rhan o'n hymrwymiad i ystyried ‘Prisiau Siwrneiau Tecach’ ledled Cymru, rydym yn ystyried amrywiaeth o opsiynau er mwyn sicrhau bod prisiau trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy fforddiadwy i bawb yn y gymuned. Fel rhan o'r gwaith hwn, byddwn yn edrych yn ofalus ar docynnau teithio rhatach i bobl ifanc.

4.2.2.3. Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau 3 (BES 3)

Mae COVID-19 wedi cael effaith enfawr ar wasanaethau bysiau. Gweithiodd Llywodraeth Cymru gyda rhanddeiliaid allweddol er mwyn cyflwyno'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES), gan roi cyllid hanfodol i weithredwyr drwy awdurdodau lleol er mwyn diogelu gwasanaethau. BES3 yw'r cynllun presennol a fydd yn para tan ddiwedd mis Mawrth 2023 a chytundeb ydyw rhwng gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru. Mae'n sicrhau bod gweithredwyr yn cael eu cymell i gefnogi'r gwaith o adfer y rhwydwaith cyfan a gwella safonau. Ar draws cynlluniau BES, byddwn yn darparu cymorth ychwanegol gwerth mwy na £150m i'r sector.

Er bod niferoedd teithwyr ar fysiau yn gwella, maent yn debygol o aros islaw'r lefelau cyn COVID-19 am ychydig.

Rydym yn datblygu cynlluniau gyda Trafnidiaeth Cymru a'r sector ar gyfer cymorth dilynol. Fel rhan o'r broses hon, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol i wneud newidiadau i'r rhwydwaith bysiau mewn ymateb i'r patrymau teithio newydd sy'n ymddangos o ganlyniad i bandemig COVID-19.

4.2.3. Siwrneiau integredig

Bydd bysiau yn cael budd o'n mentrau ehangach ar system cynllunio siwrneiau a thocynnu integredig. Mae **un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn** yn allweddol i gyflawni ein huchelgais.

Byddwn yn gwella hygyrchedd trafnidiaeth drwy gyfuno systemau tocynnu, cynllunio siwrneiau a gwybodaeth yng

Nghymru, er mwyn creu profiad integredig i gwsmeriaid ym mhob rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth cyfan. Gall pob cwsmer deithio'n hyderus, gan ddewis yr opsiynau gorau ar gyfer ei siwrnai. Byddwn yn ei gwneud yn hawdd i gwsmeriaid brynu tocynnau a thalu am siwrneiau o ddrws i ddrws.

4.2.3.1. Talu wrth Ddefnyddio

Er mwyn ei gwneud yn haws i bobl dalu am siwrneiau, byddwn yn buddsoddi mewn cynllun tocynnu Talu wrth Ddefnyddio gan ddefnyddio cardiau debyd/credyd digyffwrdd.

Dechreuodd cynllun peilot lle mae prisiau siwrneiau yn cael eu capio ar draws sawl gweithredwr yng Ngogledd-orllewin Cymru yn 2022 a chaiff cynllun peilot Talu wrth Ddefnyddio yn Ne-ddwyrain Cymru ei gyflwyno ar gyfer gwasanaethau trenau a bysiau rhwng Caerdydd a Chasnewydd yn ddiweddarach yn 2023. Bydd y newidiadau i systemau tocynnu yn cynnwys systemau tocynnu Talu wrth Ddefnyddio gyda dilyswyr tocynnau “Tap On” “Tap Off” a strwythurau prisiau parth a chapio prisiau siwrneiau newydd a gwell.

Bydd y gwersi a ddysgir o'r cynlluniau peilot hyn yn llywio cynlluniau i ddatblygu opsiynau ar gyfer talu â chardiau digyffwrdd am siwrneiau ar drenau a bysiau a systemau prisio tocynnau wedi'u halinio ar gyfer siwrneiau o hyd tebyg. Byddwn yn ceisio mynd ymhellach drwy integreiddio siwrneiau aml-ddull er mwyn gwneud y cysylltiadau rhwng cerdded, beicio, bysiau a rheilffyrdd yn haws ac yn rhatach a sicrhau eu bod yn cymryd llai o amser fel rhan o'r daith gymudo bob dydd.

4.2.3.2. Cynllunio siwrneiau integredig

Caiff pob ap symudol a gwefan drafnidiaeth yng Nghymru eu dwyn ynghyd i'w gwneud yn haws i unrhyw un ganfod pa opsiynau sydd ar gael o ran trafnidaeth gynaliadwy, cynllunio siwrnai, ei threfnu a thalu am drafnidiaeth. Ni fydd yn rhaid i gwsmeriaid lawrlwytho ap newydd na chofrestru ar ei gyfer bob tro, sy'n golygu y gallant ddefnyddio unrhyw fath o ddull teithio sydd ar gael yn hawdd.

Rydym yn cynnwys defnyddwyr, gan gynnwys y rhai â phrofiad bywyd, yn y gwaith o ddatblygu ein gwasanaethau digidol ar gyfer y dyfodol a dylunio ein darpariaeth gyffredinol o ran tocynnu a chynllunio siwrneiau. Bydd pob gwasanaeth ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg.

Caiff prosesau cynllunio siwrneiau yng Nghymru eu moderneiddio a'u gwella er mwyn cynnwys dewisiadau newydd o ran trafnidiaeth fel fflecsi, llogi beiciau a chlybiau ceir. Byddwn yn ei gwneud yn haws i gwsmeriaid gynllunio eu siwrneiau o'r dechrau i'r diwedd bob dydd er mwyn cyrraedd y gwaith a lleoliadau addysg, yn ogystal â siwrneiau anghyfarwydd i gyrraedd cyrchfannau gofal iechyd, hamdden a thwristiaeth. Gall cwsmeriaid gymharu opsiynau megis cost, amser teithio, mynediad di-ris, prysurdeb a chynaliadwyedd

yn hawdd er mwyn iddynt allu dewis y siwrnai gywir i ddiwallu eu hanghenion.

Pan fydd oedi a tharfu, byddwn yn sicrhau bod cwsmeriaid yn cael gwybodaeth lawn a bod ein systemau yn eu helpu i ailgynllunio eu siwrnai ymlaen i opsiynau eraill o ran trafnidiaeth gynaliadwy sydd ar gael a bydd Talu wrth Ddefnyddio yn sicrhau eu bod yn cadw'r pris gorau am eu siwrnai.

Gall cwsmeriaid eisoes brynu tocynnau sy'n cyfuno gwasanaethau Rheilffordd a TrawsCymru sydd â systemau cynllunio siwrneiau a thocynnu symlach rhwng De Cymru ac Aberystwyth, gan arbed amser ac arian i gwsmeriaid.

4.2.3.3. Gwybodaeth amser real

Caiff Gwasanaeth Data Bysiau Cymru ei greu a fydd yn darparu gwybodaeth amser real am amseroedd gadael a chyrraedd bysiau ledled Cymru, gyda gwybodaeth amser real am unrhyw achosion o darfu a fydd yn helpu cwsmeriaid i ailgynllunio eu siwrneiau pan fydd pethau'n newid.

Drwy gydgysylltu gwybodaeth a gwaith cynllunio siwrneiau, byddwn yn creu un ffynhonnell o wirionedd y gall cwsmeriaid ymddiried ynddi. Bydd y systemau hyn yn darparu gwybodaeth i apiau a gwefannau trydydd parti, yn ogystal ag arwyddion wrth arosfannau bysiau, gorsafoedd trenau, y cyfryngau cymdeithasol a rhybuddion personol am achosion o darfu. Gall staff ddefnyddio'r rhain hefyd i ddarparu gwybodaeth well am gysylltiadau trafnidiaeth boed hynny mewn gorsafoedd, ar drenau neu drwy'r ganolfan gyswllt, gan sicrhau y gall pob cwsmer yng Nghymru gael y wybodaeth orau.

4.2.4. Mentrau strategol

Rydym yn datblygu amrywiaeth o fentrau strategol er mwyn cyflawni ein blaenoriaethau yn Llwybr Newydd. Mae'r rhain yn cynnwys:

4.2.4.1. Dull strategol o ddylunio gwasanaethau

Rydym yn datblygu prosiect dylunio strategol newydd i'n helpu i sicrhau ein bod yn buddsoddi ein harian yn y gwasanaethau a'r lleoliadau a fydd yn gwneud y gwahaniaeth mwyaf i gyrhaeddiad, hygyrchedd a pherfformiad gwasanaethau bysiau a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus. Rydym wedi buddsoddi mewn meddalwedd peiriant data arbenigol er mwyn inni allu defnyddio dadansoddiadau data mawr, ar y cyd â gwybodaeth leol helaeth i arloesi, datblygu a phrofi dichonoldeb gwahanol gyfuniadau o fysiau wedi'u hamserlennu, gwasanaethau seiliedig ar alw a gwasanaethau'r trydydd sector ynghyd â rhwydweithiau rheilffyrdd a theithio llesol presennol.

Byddwn yn defnyddio'r un dull gweithredu er mwyn gwella seilwaith ffyrdd a depos, gan ddefnyddio'r feddalwedd peiriant data a gwybodaeth leol i nodi'r lleoliadau lle y bydd buddsoddi mewn ailddyrannu gofod ffyrdd a seilwaith newydd neu seilwaith wedi'i addasu yn gwneud y gwahaniaeth mwyaf. Bydd y gwasanaethau a ddylunnir gennym yn adeiladu ar y gwaith ymgysylltu helaeth rydym wedi'i wneud wrth ddatblygu Bws Cymru. Byddwn hefyd yn ymgynghori ag awdurdodau lleol a grwpiau defnyddwyr ynghylch unrhyw newidiadau yn y dyfodol cyn gwneud unrhyw newidiadau mawr.

4.2.4.2. Rhaglenni Metro

Mae ein rhaglenni Metro yn dwyn gweithgarwch cynllunio ar gyfer bysiau, rheilffyrdd, teithio llesol a ffyrdd ynghyd, er mwyn gwella amseroedd teithio a phrydlondeb. Yn aml, gall hyn olygu lleoli arosfannau bysiau yn well, ailddyrannu gofod ffyrdd ar gyfer bysiau neu wella cyfnewidfeydd rhwng dulliau o deithio.

Yn y De-ddwyrain, roedd y posibilrwydd o ailddyrannu gofod ffyrdd yn rhan o'r ymgynghoriad ar gyfer coridor bysiau'r A48 rhwng Caerdydd a Chasnewydd ac mae cynlluniau yn cael eu datblygu ar gyfer canol tref Casnewydd. Mae coridor Gogledd-orllewin Caerdydd rhwng y ddinas a datblygiadau i'r Gogledd-orllewin yn dwyn llwybrau posibl ynghyd lle rhoddir blaenoriaeth i fysiau a fydd cysylltu wrth gyfnewidfeydd â'r gwasanaethau rheilffordd metro i mewn i ganol y ddinas. Yng Nghaerdydd Canolog, bydd yr orsaf fysiau newydd yn darparu gwelliannau integreiddio pellach rhwng gwasanaethau bysiau, gwasanaethau metro a'r brif linell reilffordd.

Yn y Gogledd mae dull gweithredu tebyg yn cael ei fabwysiadu gan weithio gyda phrosiectau Porth Wrecsam, Porth Bangor, cyfnewidfa Caergybi a Trawsnewid Trefi, gan integreiddio dulliau teithio cynaliadwy, gan gynnwys bysiau, yn well a'i gwneud yn haws i drosglwyddo o'r naill ddull teithio i'r llall.

4.2.4.3. Gwella gwasanaethau

Tra bod y rhwydwaith strategol yn cael ei ailddylunio, rydym yn parhau i wella gwasanaethau bysiau lle y gallwn wneud hynny. Rydym yn cefnogi'r Comisiynydd Traffig i weithredu cyfundrefn orfodi effeithiol wrth inni ddychwelyd i amodau gweithredu arferol sy'n helpu i wella dibynadwyedd ac amseroedd teithio i deithwyr

Byddwn hefyd yn gweithio i gadw 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 wrth i fesurau eraill gael eu dileu.

Mae gennym dair rhaglen gwella gwasanaethau o bwys sy'n mynd rhagddynt, sef:

Rhwydwaith TrawsCymru

Rydym yn gwneud gwelliannau i'n rhwydwaith bysiau pellter hir yng Nghymru, gan gynnwys datgarboneiddio'r fflyd erbyn diwedd 2026. Ein huchelgais hirdymor yw diweddaru'r rhwydwaith cyfan erbyn 2026 ond yn y byrdymor rydym wedi adolygu'r rhwydwaith er mwyn gwella cysylltiadau teithio rhwng bysiau a rheilffyrdd a gwella prosesau cynllunio siwrneiau integredig. Cafodd amserlenni diweddaraf TrawsCymru eu cynnwys yn amserlen rheilffyrdd mis Rhagfyr 2022 yn unol ag amserlenni Network Rail. Mae hyn yn dangos TrawsCymru fel gwasanaethau cysylltu ym mhob cynlluniwr rheilffordd fel petaent yn drenau.

Gwasanaethau fflecsi

Gwasanaethau seiliedig ar alw yw'r rhain, a gaiff eu harchebu drwy ap neu ganolfan alwadau. Maent yn cyfrannu at ddarparu trafnidiaeth well yn eu hardaloedd, gan fynd i'r afael â phroblemau milltir gyntaf/olaf ac ymestyn cyrhaeddiad ein darpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus. Mae cynlluniau peilot yn mynd rhagddynt yn yr ardaloedd canlynol:

- Blaenau Gwent
- Rhondda Cynon Taf
- Sir Benfro
- Dyffryn Conwy
- Prestatyn
- Dinbych
- Pen Llŷn.

Mae pob un yn gweithredu mewn ffordd ychydig yn wahanol, yn dibynnu ar y lleoliad, daearyddiaeth, y gweithredwr a gofynion lleol. Er enghraifft, mae cynllun Sir Benfro yn diwallu anghenion twristiaeth dymhorol yn ogystal â darparu mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer pobl leol ac fe'i gweithredir gan Cludiant Gwirfoddol Sir Benfro. Yng Nglynebwy mae'r gwasanaeth fflecsi yn gweithredu mewn amgylchedd gwledig/trefol cymysg ac mae wedi esgor ar nifer o gyfleoedd newydd i deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus gan gynnwys gweithwyr ben bore ar ystad ddiwydiannol fawr Rasau ar gyrion yr ardal drefol. Yn ystod y flwyddyn sydd i ddod byddwn yn gwerthuso'r gwahanol fodelau fflecsi er mwyn penderfynu ar ei ddyfodol ac ystyried a allwn hefyd gynnwys gwasanaethau bysiau tacsis yn y fframwaith.

Rhwydwaith Sherpa'r Wyddfa

Mae problemau wedi bod gydag ymwelwyr yn teithio mewn car ac yn parcio ceir yn y parc cenedlaethol ers sawl blwyddyn. Dangoswyd hyn gan y cynnydd yn nifer yr ymwelwyr a welwyd yn ystod 2020 a 2021 o ganlyniad i bandemig COVID-19 a'r ansicrwydd ynglŷn â theithio dramor. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gweithio mewn partneriaeth â Chyngor Gwynedd ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri er mwyn ailwampio darpariaeth bysiau Eryri. Y nod oedd gwella'r gwasanaethau sydd ar gael,

deunydd brandio ac ansawdd cyffredinol y cerbydau, lleihau allyriadau ac ymgysylltu a denu mwy o ddefnyddwyr i ddefnyddio'r bws i gyrraedd y Parc Cenedlaethol o ganolfannau allweddol, gan gefnogi economïau'r cymunedau hyn. Dros y flwyddyn ddiwethaf mae'r hyn wedi cynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio'r bws o draean.

4.2.4.4. Gwelliannau i seilwaith

Un o'n blaenoriaethau yw mynd i'r afael â mannau problemus o ran tagfeydd a buddsoddi mewn gorsafoedd a safleoedd bysiau er mwyn cyflymu siwrneiau a gwella profiad teithwyr. Ymhlith rhai o'r cynlluniau presennol rydym yn buddsoddi ynddynt mae:

- Gorsaf fysiau Caerdydd – y cynllun mwyaf sydd ar y cam ffitio ar hyn o bryd ac a fydd yn dod yn weithredol yn 2023
- adnewyddu gorsaf fysiau Bangor
- Cyfnewidfa bysiau a rheilffordd newydd Porth, y disgwylir iddi gael ei chwblhau yn 2023
- Mesurau tramwy cyflym ar gyfer coridorau canol Casnewydd, Casnewydd - Caerdydd a Gogledd-orllewin Caerdydd.

4.2.4.5. Gwelliannau o ran hygyrchedd

Rydym yn parhau i wella hygyrchedd ein gwasanaethau bysiau drwy wella'r ffordd y caiff gwybodaeth ei darparu a'r ffordd y caiff seilwaith a cherbydau eu dylunio. Wrth inni ddatblygu ein cynlluniau, byddwn yn cynnwys defnyddwyr, gan gynnwys y rhai â namau a phrofiadau bywyd, yn y broses ddylunio. Rydym wedi defnyddio'r dull hwn o weithredu yn llwyddiannus i ddatblygu ein cerbydau rheilffyrdd newydd yn ogystal â'r pecyn cymorth ar gyfer cynllunio gorsafoedd trenau.

Mae pob gwasanaeth bysiau yng Nghymru sydd â mwy na 22 o seddi bellach yn ffisegol hygyrch, sy'n cydymffurfio â Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus 2000. Mae hygyrchedd gwasanaethau yn dechrau ymhell cyn yr arhosfan bysiau a'n system tocynnu a chynllunio siwrneiau integredig a ddisgrifiwyd uchod yw dechrau'r broses hon. Bydd y datblygiadau yn ein rhwydweithiau teithio llesol a'r camau a gymerir i fynd i'r afael â pharcio ar balmentydd yn ei gwneud i haws i bobl gyrraedd bysiau. Bydd ein cynlluniau teithio llesol ar gyfer gorsafoedd metro hefyd yn sicrhau gwell mynediad ac integreiddio i'r rhai sy'n newid rhwng bysiau a rheilffyrdd.

4.2.4.6. Datgarboneiddio'r fflyd bysiau

Rydym yn ymrwymedig i greu fflyd bysiau allyriadau sero erbyn 2035 a chael gwared ar 50% o'r cerbydau â'r lefelau uchaf o allyriadau erbyn 2028. Bydd hyn yn gofyn am fuddsoddiad sylweddol yn y diwydiant gan fod tua 2,000 o fysiau gwasanaeth a thua 2,000 o gerbydau eraill sy'n cludo unigolion i leoliadau addysg.

4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – Bysiau

Rydym wedi bod yn buddsoddi yn y modelau gorau er mwyn i'r targedau hyn allu cael eu cyflwyno ac rydym yn gweithio gyda chynrychiolwyr o'r diwydiant ar opsiynau. Ar hyn o bryd, rydym yn gwerthuso dau fodel posibl yn fanwl:

1. Mae gweithredwyr yn berchen ar y fflyd newydd a seilwaith gwefru/llenwi â thanwydd ac yn eu gweithredu gyda chymorth grant gan y Llywodraeth.

2. Mae'r fflyd a seilwaith gwefru/llenwi â thanwydd yn eiddo i drydydd parti ac yn cael eu hariannu ganddo mewn model Partneriaeth Cyhoeddus Preifat. Mae'r gweithredwyr yn rhentu bysiau, technoleg a seilwaith ar brydles neu'n talu amdanynt fel gwasanaeth.

Er mwyn rhoi un o'r modelau newydd hyn ar waith, byddwn yn cynnwys darpariaethau er mwyn helpu i ddatgarboneiddio'r fflyd bysiau yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) arfaethedig. Byddwn hefyd yn diwygio'r Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau er mwyn rhoi cymhelliant i ddatgarboneiddio.

Bysiau allyriadau sero TrawsCymru

Rydym yn gweithio i ddatgarboneiddio fflyd TrawsCymru erbyn diwedd 2026 er mwyn cynnwys darparu cerbydau allyriadau sero newydd a'r seilwaith sydd ei angen er mwyn sicrhau y gallant weithredu. Mae hyn yn debygol o gynnwys buddsoddiad cyfalaf mewn cerbydau trydan batri a cherbydau trydan celloedd tanwydd hydrogen oherwydd y gwahaniaethau mewn tir a hyd llwybrau. Byddwn hefyd yn rhoi cymorth ariannol i ddarparu depos newydd gyda'r seilwaith gwefru/llenwi â thanwydd a chynnal a chadw priodol.

Wrth i gontractau ar gyfer darparu gwasanaethau unigol TrawsCymru raddol drosglwyddo i system gaffael uniongyrchol Llywodraeth Cymru, gallwn gyflwyno cynlluniau ar yr un pryd i newid y gwasanaethau hyn i rai sy'n cael eu darparu gan gerbydau allyriadau sero. Mae cynigion yn cael eu cwblhau ar gyfer defnyddio bysiau trydan newydd ar lwybr allweddol T1 TrawsCymru ym mis Chwefror 2023, sef llwybr sy'n cysylltu Aberystwyth – Llanbedr Pont Steffan – Caerfyrddin a theithwyr â'r rhwydwaith rheilffyrdd yn Aberystwyth a Chaerfyrddin.

Mae fflyd newydd o fysiau trydan ar gyfer llwybr T22 TrawsCymru eisoes wedi'i chaffael gan Gyngor Gwynedd i'w defnyddio yn fuan yn 2023. Rydym hefyd wedi rhoi grant i Gyngor Gwynedd er mwyn iddo ddatblygu depo gwefru a chanolfan newydd ym Mhorthmadog.

Fel rhan o'r gwaith o ddatblygu Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru, mae Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda'r awdurdodau lleol ar gynlluniau ar gyfer cerbydau hydrogen allyriadau sero a seilwaith ar gyfer llwybrau T5 a T6 TrawsCymru.

Buddsoddiadau presennol

Mae bysiau trydan batri eisoes yn gweithredu yng Nghasnewydd, Caerffili a Chaerdydd gan ddefnyddio cyllid gan Lywodraeth y DU. Mae'n annhebygol y bydd modelau cyllido newydd yn gwbl weithredol tan 2024 ac, yn y cyfamser, byddwn yn defnyddio ein mecanweithiau arian grant er mwyn helpu i gyflwyno rhagor o fysiau allyriadau sero. Ein prif raglen yn y cyfamser fydd helpu i gyflwyno bysiau hydrogen ar gyfer llwybrau T5 a T6 TrawsCymru.

4.2.4.7. Hyfforddiant a sgiliau

Mae angen inni gael y bobl orau i roi'r gwasanaeth gorau er mwyn gwella gwasanaethau bysiau i ddefnyddwyr presennol ac annog pobl i roi'r gorau i ddefnyddio eu ceir. Byddwn yn gweithio gyda'r sector, gan ddefnyddio’r ddeddfwriaeth a'n cynlluniau cymorth i wella amodau gwaith a gwneud y diwydiant yn fwy deniadol i yrwyr bysiau. Byddwn yn gwneud yn siwr bod hyfforddiant ar gael er mwyn sicrhau bod gyrwyr yn gwneud i bawb deimlo eu bod yn cael croeso a'u bod yn ddiogel a bod hyfforddiant yn cael ei ddiweddaru'n rheolaidd.

Gyda'r technolegau allyriadau sero newydd mae angen sgiliau newydd er mwyn iddynt allu gweithredu a chael eu cynnal a'u cadw. Rydym yn cefnogi ymgyrchoedd recriwtio i'r sector er mwyn helpu i ddatblygu sgiliau a chyfleoedd hyfforddiant i staff yn y meysydd newydd hyn. Drwy weithio gyda'n Hadran Addysg a Sgiliau, Gyrfa Cymru a'r Adran Gwaith a Phensiynau (DWP), byddwn yn mynd i ffeiriau gyrfaoedd ac yn cynnal cynlluniau hyfforddi peilot er mwyn sicrhau bod y diwydiant yn barod i weithredu'r fflydoedd newydd.

4.2.4.8. Canllawiau arfer gorau

Wrth inni ailddylunio ein rhwydwaith gwasanaethau a datblygu'r model gweithredu newydd, byddwn yn defnyddio ein gweithgarwch ymgysylltu helaeth ar gyfer Bws Cymru i bennu safonau er mwyn i deithwyr wybod beth y gallant ei ddisgwyl gan wasanaethau bysiau yng Nghymru. Bydd y rhain yn cynnwys safonau Cymraeg i'r rhai sy'n darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru.

Er mwyn helpu i uwchraddio seilwaith presennol a chynllunio seilwaith newydd, mae Trafnidiaeth Cymru yn datblygu set raddiadwy o ddogfennau canllaw ar gyfer dylunio cyfnewidfeydd, gorsafoedd trenau ac arosfannau ar goridorau bysiau cyflym a phennu eu manylebau. Mae'r dyluniadau hyn yn cael eu datblygu gan ddefnyddio egwyddorion dylunio cynhwysol er mwyn galluogi cynifer o bobl â phosibl i ddefnyddio'r cyfleusterau hyn i'r un graddau, yn hyderus ac yn annibynnol.

Er mwyn inni allu parhau i ddatblygu ein safonau a'n canllawiau, byddwn yn parhau i weithio gyda rhanddeiliaid megis Ffocws ar Drafnidiaeth a Bus Users Cymru er mwyn deall profiadau teithwyr a dysgu sut y gallwn wella.

4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – Bysiau

Byddwn yn diweddaru ein Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, Bus Users Wales, Swyddfa'r Comisiynydd Traffig a'r Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau ynghylch rhannu gwybodaeth am wasanaethau bysiau sy'n cael eu darparu, prydlondeb y gwasanaethau hynny a'r cerbydau sy'n cael eu defnyddio i'w darparu.

4.3. Rheilffyrdd

Ein gweledigaeth yw y bydd rheilffyrdd yn darparu'r gwasanaethau cludo llwythi a theithwyr ar y rheilffyrdd effeithlon a hygyrch sydd eu hangen ar bobl a busnesau yng Nghymru, er mwyn cefnogi ein huchelgeisiau llesiant ehangach. Mae'r adran ganlynol yn esbonio sut y byddwn yn cyflawni ein blaenoriaethau a'n huchelgeisiau o Llwybr Newydd ar lawr gwlad.

Dros y pum mlynedd nesaf byddwn yn buddsoddi mewn seilwaith, gorsafoedd, cerbydau rheilffyrdd a gwasanaethau er mwyn annog mwy o bobl i ddefnyddio'r trên a gadael y car gartref. Bydd y gwelliannau hyn hefyd yn dod â manteision ehangach gan gynnwys hygyrchedd gwell, gwelliannau amgylcheddol a buddiannau gwirioneddol i leoedd a'r economi.

Erbyn 2025, byddwn wedi cyflwyno tua 30% yn fwy o wasanaethau nag a oedd yn gweithredu yn 2018, a fydd yn cael budd o gerbydau rheilffyrdd newydd gwerth £800m. Mae hyn yn golygu y bydd 95% o deithiau rheilffordd Trafnidiaeth Cymru yng Nghymru ar drenau newydd. Yn y de-ddwyrain, bydd y gwaith o drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd yn mwy na dyblu nifer y gwasanaethau rhwng Treherbert, Aberdâr, Merthyr Tudful, Rhymni a Chaerdydd ac yn darparu mwy o wasanaethau yn hwyrach gyda'r nos ac ar ddydd Sul.

4.3.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am y mwyafrif o'r seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru, gyda'r seilwaith yn cael ei weithredu gan Network Rail. Yr eithriad i hyn yw Llinellau Craidd y Cymoedd o amgylch Caerdydd y cafodd y cyfrifoldeb amdanynt ei drosglwyddo i Lywodraeth Cymru yn 2020 ac sydd bellach yn cael eu gweithredu gan Trafnidiaeth Cymru ar ran Llywodraeth Cymru.

Mae Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru Cyfyngedig yn gweithredu pob gorsaf yng Nghymru o dan drefniadau prydles â Network Rail neu Trafnidiaeth Cymru ar gyfer Llinellau Craidd y Cymoedd. Mae Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru Cyfyngedig hefyd yn gweithredu 84% o'r gwasanaethau sydd yng Nghymru neu'n rhannol yng Nghymru gyda gweithredwyr eraill megis Avanti West Coast, Cross Country a Rheilffordd y Great Western sy'n gweithredu gwasanaethau pellter hir i Loegr.

Yn yr hirdymor, hoffem weld seilwaith rheilffyrdd yn cael eu datganoli'n llwyr i Gymru, gyda setliad ariannol llawn a theg i gyflawni hyn. Tan hynny, byddwn yn cydweithio â'r Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth y DU a Network Rail i gyflawni ein huchelgeisiau a rennir ar gyfer rheilffyrdd yng Nghymru.

4.3.2. Rhaglenni cyllido

Byddwn yn parhau i fuddsoddi mewn elfennau o'r system reilffyrdd sydd wedi'u datganoli i Gymru, gan gynnwys trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd. Byddwn yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru a Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru Cyfyngedig i ddarparu cyllid ar gyfer gwelliannau i orsafoedd o dan eu trefniant prydles â Network Rail.

Byddwn yn cydgyllido gwaith gyda'r Adran Drafnidiaeth ar astudiaethau ac achosion busnes ar gyfer gwella perfformiad a chapasiti'r seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru a ddatblygir drwy ein rhaglenni Metro. Wedyn, bydd yr astudiaethau hyn yn llywio ceisiadau buddsoddi yn y dyfodol i gronfeydd Llywodraeth y DU megis Cysylltedd yr Undeb, Restoring Your Railways, Cronfa Ffyniant Bro ac Access to All yn ogystal â rhaglenni cyflawni craidd Network Rail.

Yn ddiweddar, gwnaethom gefnogi cais llwyddiannus Cyngor Caerdydd am gyllid Ffyniant Bro ar gyfer cam 1 'Cardiff Crossrail' o Gaerdydd Canolog i orsaf Bae Caerdydd. Mae Llywodraeth Cymru yn darparu swm cyfatebol i'r cyllid Ffyniant Bro gwerth £50m a ddarparwyd gan Lywodraeth y DU. Bydd y prosiect yn darparu platfform er mwyn cefnogi'r gwaith o ddatblygu uwchgynllun Sgwâr Callaghan, Stryd Bute, Rhodfa Lloyd George a Glanfa'r Iwerydd.

Cefnogir gweithrediadau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru Cyfyngedig o ddydd i ddydd hefyd drwy gymhorthdal gan Lywodraeth Cymru yn ogystal â'r 'farebox'. Mae'r cymhorthdal gweithredu hwn hefyd yn darparu cyllid er mwyn helpu i gyflwyno'r fflyd o drenau newydd gwerth £800m y disgwylir iddynt fod yn weithredol erbyn 2025.

Cyn y pandemig y cymhorthdal arfaethedig ar gyfer 2022/23 oedd £158m. Yn ystod y pandemig, gwnaethom ddarparu mwy na £250m o gyllid refeniw ychwanegol i'w gwneud yn bosibl i wasanaethau barhau i weithredu er mwyn cefnogi economi Cymru a'r rhai yr oedd angen iddynt deithio. Bydd cyllid ychwanegol yn parhau i gael ei ddarparu wrth inni ailgyflwyno amserlen lawn tra'n aros i niferoedd teithwyr gynyddu eto. Byddwn yn adolygu'r amserlen yn rheolaidd ac yn ei haddasu, lle y bo'n bosibl, i unrhyw batrymau teithio newydd sy'n dod i'r amlwg er mwyn diwallu anghenion teithio ein cwsmeriaid yn y ffordd orau.

4.3.2.1. Cyllido seilwaith annatganoledig

Rydym yn parhau i ymgysylltu â Network Rail a'r Adran Drafnidiaeth drwy Fwrdd Rheilffyrdd Cymru sydd newydd ei ffurfio er mwyn datblygu prosiectau ar y cyd a sicrhau cyllid gan Lywodraeth y DU ar gyfer y gwelliannau angenrheidiol i seilwaith. Yn y sefyllfa gyllidol ac economaidd bresennol, mae angen i Lywodraeth y DU, yn awr yn fwy nag erioed, gyflawni ei rhwymedigaethau cyllido i'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru. Rhestrir y prif raglenni strategol y byddwn yn ceisio cyllid ar eu cyfer isod.

1.14.2.2 Gwella capasiti ar gyfer gwasanaethau yng Nghymru

Er mwyn inni allu buddsoddi mewn gwasanaethau ychwanegol bydd angen capasiti seilwaith ychwanegol arnom. Drwy Adolygiad Cysylltedd yr Undeb (UCR) gwnaethom gais am gyllid er mwyn datblygu cynigion gyda Network Rail ar gyfer gwelliannau yn Ne a Gogledd Cymru drwy raglenni Prif Linell Reilffordd De Cymru a Metro Gogledd Cymru ac rydym yn gweithio ar gais tebyg am gyllid ar gyfer Canolbarth Cymru. Mae'r cynigion hyn yn cynnwys, ym mhob rhanbarth, gyflymder y brif linell reilffordd a gwelliannau i seilwaith er mwyn galluogi siwrneiau cyflymach a gwella amlderau gwasanaethau a nifer o orsafoedd newydd er mwyn gwella mynediad at reilffyrdd ar gyfer pobl a chymunedau.

- gweithredu ar argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru ar gyfer mwy o gapasiti ar Brif Linell Reilffordd De Cymru er mwyn hwyluso darparu gwasanaethau sy'n stopio rhwng Caerdydd a Bristol Temple Meads a phum gorsaf newydd rhwng Caerdydd a Chyffordd Twnnel Hafren.
- darparu gwasanaethau uniongyrchol rhwng Gorllewin Cymru a Bristol Temple Meads er mwyn gwella cysylltedd rhanbarthol
- rhyddhau capasiti gorsaf Caer er mwyn galluogi gwasanaethau ychwanegol drwodd i arfordir Gogledd Cymru
- mwy o gapasiti er mwyn i fwy o wasanaethau allu cael eu darparu ar Brif Linell Gogledd Cymru
- gwelliannau i Lein y Gororau er mwyn gwella cysylltedd rhanbarthol a darparu gwasanaethau uniongyrchol i Lerpwl
- gwell cysylltedd wrth gyfnewidfa Shotton rhwng prif linell Gogledd Cymru a Lein y Gororau i wella gwasanaethau rheilffyrdd er mwyn helpu i gyflawni uchelgeisiau Metro Gogledd Cymru.
- gwella capasiti rhwng Canolbarth Cymru a Chanolbarth Lloegr ar hyd Prif Linell Reilffordd y Cambrian er mwyn gwella amlder gwasanaethau.

Mae'r cyllid, lle y'i sicrhawyd, ar gyfer y cam datblygu yn unig. Mae angen i Lywodraeth y DU ddarparu cyllid er mwyn sicrhau y caiff argymhellion Adolygiad Cysylltedd yr Undeb eu cyflawni'n llwyr ar ei seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru er mwyn cefnogi ein cynlluniau ar gyfer integreiddio trafnidiaeth a sicrhau newid mewn dulliau o deithio.

Ar hyn o bryd, rydym yn gweithio gyda Llywodraeth y DU drwy gronfa Reopening Your Railways ar gynlluniau i ail-agor Cangen Abertyleri a nodi cyfleoedd i agor rhagor o linellau rheilffordd yn y dyfodol.

1.14.2.3 Trydaneiddio yng Nghymru

Byddwn yn parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU ar ddatgarboneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru gan gynnwys pwyso arni i gyflawni'r rhaglen drydaneiddio yng Nghymru yn gynnar. Ar hyn o bryd, dim ond 2% o'r milltiroedd llwybrau yng Nghymru sydd wedi'u trydaneiddio o gymharu â 25% yn yr Alban a 45% yn Lloegr. Bydd cyflawni cynllun datgarboneiddio yn gynnar drwy drydaneiddio Prif Linell Reilffordd De Cymru, o leiaf i Abertawe, Prif Linell Reilffordd Arfordir Gogledd Cymru a llinellau Bro Morgannwg a'r Gororau yn allweddol i'r gwaith hwn. Mae penderfyniad cynnar ar y rhaglen hon yn hanfodol er mwyn inni allu defnyddio'r sgiliau rydym wedi'u meithrin drwy raglen trydaneiddio clyfar Llinellau Craidd y Cymoedd cyn iddynt gael eu gwasgaru a'u colli, o bosibl, i brosiectau eraill a allai fod y tu allan i'r diwydiant.

1.14.2.4 Strategaeth croesfannau rheilffordd Cymru

Cyfyngiadau sylweddol arall ar ddatblygu gwasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru a'r gororau yw'r rhai a osodir gan gapasiti a diogelwch croesfannau rheilffyrdd. Yng Nghymru mae gennym 11% o hyd rhwydwaith y DU ond 20% o gyfanswm y croesfannau rheilffordd. Byddwn yn gweithio gyda Llwybr Cymru er mwyn datblygu a chyflawni strategaeth gynhwysfawr ar gyfer croesfannau rheilffordd a ariennir gan Lywodraeth y DU a fydd yn targedu ymyriadau ar gyfer y croesfannau hynny sy'n peri'r risg fwyaf, nid dim ond y rhai lle y bwriedir gwneud gwelliannau i wasanaethau. Yn ogystal â sicrhau y gellir cyflwyno ychwanegiadau arfaethedig i wasanaethau yn ddiogel, bydd hefyd yn gwella diogelwch ledled y rhwydwaith.

1.14.2.5 Hygyrchedd

Mae gwneud gorsafoedd yn fwy hygyrch yn bwysig ac mae gennym gynlluniau hygyrchedd wedi'u cyllido'n rhannol gyda Network Rail o dan raglen 'Access to All' Llywodraeth y DU. Disgwylir i'r cynlluniau presennol a nodir yn Atodiad 2 gael eu cwblhau erbyn 2024 ac rydym wedi cyflwyno enwebiadau â blaenoriaeth ar gyfer buddsoddiad pellach gan Lywodraeth y DU mewn gwelliannau pellach yn y cyfnod rheoli nesaf rhwng 2024 a 2029.

4.3.3. Siwrneiau integredig

Er mwyn gwella profiad cwsmeriaid ac annog newid mewn dulliau o deithio, byddwn yn ymdrin â phob cam o'r siwrnai o'r cam cynllunio a phrynu tocyn i'r daith ar y trên ac ymlaen i'w gyrchfan derfynol gan ddefnyddio mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, beicio neu gerdded. Bydd ein llwybr Cynllunio Siwrneiau Integredig yn creu rhaglen integredig o ddatblygiadau a fydd yn gweithio ar draws dulliau gwahanol o deithio er mwyn i siwrneiau o'r dechrau i'r diwedd allu cael eu cynllunio'n hawdd a'u gwneud gydag opsiynau o ran tocynnu

a phrisiau siwrneiau sy'n eu gwneud yn hyblyg ac yn fforddiadwy. Yn ystod cyfnod y cynllun hwn, caiff yr opsiynau hyn eu datblygu i ddechrau yn ein hardaloedd Metro, gyda strwythur prisiau siwrneiau parth yn cael ei ddatblygu ar gyfer ardal Metro De Cymru a pholisi prisiau siwrneiau tecach ar gyfer pob ardal.

Dim ond drwy greu darpariaeth integredig â dulliau teithio cynaliadwy eraill y byddwn yn gallu sicrhau mai siwrneiau bob dydd heb y car preifat yw'r dewis hawdd. Bydd y broses integreiddio hon yn ysgogi'r mentrau strategol isod ac yn lluosi'r effaith y gallent ei chael ar eu pen eu hunain yn y sector rheilffyrdd yn unig.

Byddwn yn parhau i ddatblygu ein staff drwy ddarparu rhaglenni hyfforddi sy'n canolbwyntio ar y cwsmer a rhaglenni hyfforddiant iaith Gymraeg. Byddwn yn gwella prosesau cyfathrebu â theithwyr, mewn gorsafoedd, ar drenau a thrwy sianeli digidol er mwyn sicrhau y gall teithwyr gynllunio eu siwrneiau a bod yn hyderus y byddant yn gallu teithio pryd maent yn disgwyl gwneud hynny.

4.3.4. Mentrau strategol

4.3.4.1. Llinellau Craidd y Cymoedd

Gwnaethom ddechrau trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd i'r gogledd o Gaerdydd yn 2018 a mynd yn gyfrifol am y seilwaith yn 2020. Dechreuodd gwaith ar y prosiect hwn yn 2018 gyda gwaith ar y safle yn dechrau ar ddiwedd 2019. Caiff y gwaith seilwaith ei gwblhau yn 2025 pan fydd gennym y capasiti i weithredu pedwar trên yr awr i bob un o flaenau'r cymoedd, 12 o drenau yr awr rhwng Pontypridd a Chaerdydd a 6 yr awr rhwng Caerffili a Chaerdydd.

Fel rhan o'r rhaglen drawsnewid, rydym hefyd yn adeiladu Canolfan Reoli Integredig newydd a depo trenau yn Ffynnon Taf er mwyn cefnogi gweithrediad Llinellau Craidd y Cymoedd a'r fflyd newydd o drenau tram.

Gan weithio gyda'n Rheolwr Seilwaith, Amey Infrastructure Wales, rydym hefyd wedi rhoi'r systemau rheoli asedau diweddaraf ar waith ac, yn ychwanegol at y rhaglen drawsnewid, byddwn yn cyflwyno rhaglen adnewyddu asedau gwerth mwy na £70m dros y pum mlynedd nesaf. Bydd y rhain yn sicrhau ein bod yn gweithredu ac yn cynnal a chadw'r rhwydwaith perfformiad uchel y bydd ei angen ar ein gwasanaethau metro mynych iawn.

Fel rhan o'n hymrwymiad i ddarparu gwasanaethau hygyrch, byddwn yn darparu mynediad di-ris i bob platfform ar ein rhwydwaith datganoledig yn ystod y cyfnod y cynllun. Gyda'r buddsoddiad mewn cerbydau rheilffyrdd newydd a gwelliannau i'n gorsafoedd drwy'r rhaglen drawsnewid, byddwn hefyd yn darparu byrddio gwastad rhwng pob platfform a thrên.

4.3.4.2. Cefnogi Llinellau Craidd y Cymoedd

Yn ogystal â chynyddu capasiti byddwn hefyd yn datgarboneiddio'r rhwydwaith drwy ddull trydaneiddio clyfar, sydd wedi lleihau cost trydaneiddio'r llinellau hyn yn sylweddol. Bydd hyn yn helpu i gyflymu siwrneiau, gwella ansawdd aer a lleihau llygredd sŵn. Byddwn yn ceisio defnyddio'r sgiliau hyn er mwyn cefnogi'r gwaith o drydaneiddio a datgarboneiddio rhannau eraill o'r rhwydwaith rheilffyrdd annatganoledig yng Nghymru a sicrhau bod hynny'n digwydd ynghynt.

4.3.4.3. Gwelliannau i wasanaethau

Er gwaethaf yr heriau sy'n gysylltiedig â phandemig COVID-19, rydym yn parhau'n ymrwymedig i weledigaeth ymarfer caffael 2018 a arweiniodd at newid sylweddol o gymharu â blynyddoedd y fasnachfraint “dim twf” flaenorol. Nodir yr holl welliannau hyn i wasanaethau y bwriedir eu cyflawni ar hyn o bryd erbyn diwedd 2024 yn Atodiad 2.

Mae'r ychwanegiadau hyn i wasanaethau dros y cyfnod o bum mlynedd yn cyfateb i gynnydd o 30% mewn gwasanaethau o gymharu â'r rhai sy'n cael eu cyflwyno o dan y fasnachfraint flaenorol. Rydym yn adolygu ein gwasanaethau yn rheolaidd er mwyn sicrhau eu bod diwallu anghenion ein cwsmeriaid yn y ffordd orau a bydd hyn yn bwysicach wrth i batrymau teithio newydd ddod i'r amlwg wrth inni ddychwelyd i normal newydd ar ôl y pandemig. Yn ogystal ag adolygu ein gwasanaethau arfaethedig, byddwn yn parhau i weithio gyda Trafnidiaeth Cymru a Network Rail er mwyn gwerthuso cyfleoedd ar gyfer gwelliannau i wasanaethau eraill, gan gynnwys:

- ymestyn y gwasanaeth rhwng Crosskeys a Chasnewydd i dref Glynebwy gan ddarparu dau drên yr awr ar hyd Llinell Glynebwy o'r dechrau i'r diwedd ac, yn ddiweddarach, weithredu dau drên ychwanegol yr awr ar y llinell i Abertyleri pan gaiff ei hailagor.
- darparu gwasanaethau stopio “Swanline” bob awr rhwng Caerdydd ac Abertawe a dau drên yr awr i Faesteg o Ben-y-bont ar Ogwr
- cyflwyno gwasanaethau uniongyrchol rhwng Gorllewin Cymru, Caerdydd a Bristol Temple Meads er mwyn lleihau'r angen i newid trenau.
- gwella amlder gwasanaethau ar lwybrau yng Ngorllewin Cymru, gan gynnwys i Ddoc Penfro, Abergwaun ac Aberdaugleddau.
- opsiynau i gyflwyno dau drên sy'n stopio yr awr rhwng Caerdydd a Bristol Temple Meads.
- datblygu cynlluniau ar gyfer gwasanaethau newydd Metro Bae Abertawe.
- gweithio ar gynlluniau ar gyfer mwy o wasanaethau ar Fetro Gogledd Cymru gan ganolbwyntio ar un trên ychwanegol yr awr ar arfordir Gogledd Cymru a'r uchelgais

i gyflwyno pedwar trên yr awr rhwng Wrecsam a Lerpwl drwy Bidston.

- adolygu amserlenni er mwyn cynnig cyfleoedd ychwanegol at ddibenion hamdden ac i gyrchfannau twristiaeth.
- cynyddu nifer y llwybrau cludo llwythi er mwyn helpu i leihau allyriadau o gerbydau cludo llwythi ar ffyrdd a lleihau tagfeydd.

Rydym yn croesawu penderfyniad y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i ddyfarnu hawliau mynediad i gwmni Grand Union Trains er mwyn iddo allu rhedeg gwasanaethau newydd rhwng Caerfyrddin a Llundain. Rydym yn edrych ymlaen at weithio gyda'r cwmni wrth iddo ddatblygu'r gwasanaethau a gynigir ganddo er mwyn eu hintegreiddio â gwasanaethau rheilffyrdd sy'n bodoli eisoes ac annog mwy o bobl i ddefnyddio'r rheilffordd yn lle'r car ar hyd coridor yr M4.

4.3.4.4. Cerbydau rheilffyrdd

Rydym yn buddsoddi mewn trenau gwell, mwy newydd sy'n cynhyrchu llai o allyriadau ac yn darparu amgylchedd gwell i'n teithwyr deithio ynddo. Bydd yr amgylchedd teithwyr hwn o ansawdd uwch sy'n gysylltiedig â darparu mwy o wasanaethau o ansawdd gwell yn denu mwy o bobl i ddewis y trên yn hytrach na'r car. Yn 2024, oedran cyfartalog y fflyd fydd 7 oed, o gymharu ag oedran cyfartalog o 26 oed yn 2019. Bydd y gwelliannau hyn yn helpu i sicrhau newid mewn dulliau o deithio tuag at drafnidiaeth gynaliadwy a gwella ffrydiau refeniw er mwyn ei gwneud yn bosibl buddsoddi mwy mewn trafnidiaeth gyhoeddus.

Erbyn 2025, byddwn wedi cyflawni ein hymrwymiad i sicrhau bod tua 95% o siwrneiau teithwyr ar drenau yn digwydd ar drenau newydd. Rydym wedi gweithio'n helaeth ar eu cynllun mewnol gyda phanel hygyrchedd a phanel cynghori Trafnidiaeth Cymru er mwyn sicrhau bod y cerbydau hyn yn hygyrch i bawb sydd â namau. Bydd y trenau hyn yn cynhyrchu llai o allyriadau na'r fflyd bresennol a bydd fflyd trenau tram Llinellau Craidd y Cymoedd yn gweithredu gan ddefnyddio trydan a phŵer batri o ffynonellau adnewyddadwy.

Bydd ein strategaeth ar gyfer cerbydau rheilffyrdd yn parhau i ddatblygu er mwyn diwallu'r angen i ddatgarboneiddio drwy drydaneiddio a defnyddio ffynonellau eraill o bŵer. Rydym yn gweithio gyda chyflenwyr ein cerbydau rheilffyrdd ar opsiynau i leihau allyriadau carbon yn y dyfodol drwy opsiynau adbweru. Caiff ein trenau 'Flirt' gan Stadler eu cyflenwi fel rhai tri modd (Trydan, Batri, Diesel) i'w defnyddio ar Linellau Craidd y Cymoedd ac fel rhai diesel yn unig ar gyfer rhannau eraill o'r rhwydwaith. Rydym yn gweithio ar opsiynau ar gyfer troi'r fflyd ddiesel hon yn fflyd ddeufodd (diesel a thrydan) wrth i'r rhaglen drydaneiddio gael ei hymestyn yng Nghymru. Rydym wedi rhentu ein locomotifau dosbarth 67 ar brydles tan 2028 yn unig ac rydym yn gweithio gyda chyflenwyr ar opsiynau ar gyfer cyflwyno locomotifau allyriadau isel neu sero yn eu lle.

4.3.4.5. Gorsafoedd newydd Llinellau Craidd y Cymoedd

Fel rhan o'n rhaglen ar gyfer trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd, byddwn yn adeiladu gorsafoedd newydd yn Heol y Crwys a Butetown, ynghyd â gwneud darpariaeth weithredol ar gyfer gorsafoedd newydd yn y dyfodol ar Ystad Trefforest ac yn Gabalfa.

Rydym hefyd yn gweithio gyda Chyngor Rhondda Cynon Taf ar ddatblygu cyfnewidfa rheilffyrdd a bysiau newydd yn y Porth gan ddarparu cyfleusterau hygyrch gwell a gwella cysylltedd ar gyfer y trefi a'r pentrefi o'i hamgylch, yn enwedig yng nghwm Rhondda Fach.

Yn ein cynllun datblygu'r Metro, rydym hefyd yn ystyried yr achos dros ragor o orsafoedd newydd a gwelliannu i gyfnewidfeydd mewn sawl lleoliad ledled rhwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd.

4.3.4.6. Gorsafoedd annatganoledig

Nid yw'r cyllid ar gyfer adeiladu gorsafoedd newydd y tu allan i rwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd wedi'i ddatganoli. Er gwaethaf hyn, mae gennym hanes diweddar o agor gorsafoedd newydd a gorsafoedd a oedd wedi'u cau yn flaenorol, gyda'r un fwyaf diweddar yn cael ei hagor yn Bow Street. Er gwaethaf y sefyllfa economaidd heriol bresennol, byddwn yn parhau i nodi rhagor o gyfleoedd fforddiadwy i wella mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd. Byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU ar achosion busnes er mwyn iddi allu neilltuo cyllid i fuddsoddi mewn rhagor o orsafoedd newydd.

Caiff gwaith datblygu ar gyfer gorsaf newydd yn Sanclêr ei gwblhau ar ddechrau 2023, a fydd yn diweddaru'r achos busnes llawn a llywio'r camau nesaf a'r rhaglen. Byddwn yn parhau i weithio gyda Llywodraeth y DU ar gyfleoedd i agor gorsafoedd ychwanegol ledled y rhwydwaith yn y dyfodol, megis ym Mharcffordd Glannau Dyfrdwy lle mae cyllid datblygu wedi'i sicrhau.

Yng ngorsaf Caerdydd Canolog mewn partneriaeth â Llywodraeth y DU, Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, Cyngor Caerdydd a datblygwr preifat, rydym yn datblygu cynlluniau ar gyfer cynyddu capasiti teithwyr a galluogi pobl i symud o amgylch yr orsaf yn haws. Rydym hefyd yn darparu cyfleusterau storio beiciau o ansawdd uchel a gwell cyfleusterau i gwsmeriaid ac yn integreiddio ledled ardal y gyfnewidfa ganolog â'r orsaf fysiau a phob dull teithio arall. Cwblheir yr achos busnes llawn yn 2023 a disgwylir i waith dylunio manwl ddechrau yn 2024.

O dan ei phrydles weithredu â Network Rail, mae gan Trafnidiaeth Cymru raglen dreigl o welliannau, gan gynnwys cyfleusterau aros, toiledau, gwybodaeth i deithwyr, teledu cylch cyfyng (CCTV) a, lle y bo'n bosibl, cyfleusterau ail-lenwi poteli dŵr am ddim. Mae gorsafoedd hefyd yn cael eu gwneud

yn fwy cynaliadwy drwy gyflwyno goleuadau ynni isel, paneli solar a seilwaith gwyrdd arall. Byddwn yn gweithio gyda'n Hawdurdodau Lleol i greu cyfnewidfeydd a chanolfannau trafnidiaeth cynaliadwy o amgylch y gorsafoedd trenau er mwyn hwyluso mwy o siwrneiau ar drafnidiaeth gyhoeddus gan annog pobl i newid i ddulliau amgen o deithio yn lle'r car preifat.

Hygyrchedd a phrofiadau cwsmeriaid

Byddwn yn gwella hygyrchedd gorsafoedd ar rwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd gyda sawl lifft newydd a phont droed â rampiau er mwyn darparu mynediad di-ris i blatfformau. Caiff platfformau eu haddasu er mwyn darparu byrddio gwastad o'r platfform i'r trên pan gaiff y fflyd newydd ei chyflwyno. Byddwn yn gwella ein cyfleusterau i gwsmeriaid gyda chysgodfannau newydd ac wedi'u hadnewyddu, cyfleusterau storio beiciau diogel, Wi-Fi am ddim a chyfleusterau ail-lenwi poteli dŵr am ddim, lle y bo'n bosibl. Byddwn yn gwella diogelwch cwsmeriaid drwy gyflwyno gwell goleuadau LED ynni isel a systemau CCTV a gaiff eu monitro gyda dros 200 yn fwy o gamerâu a'r systemau recordio digidol diweddaraf. Rydym hefyd yn datblygu rhaglen i osod diffibrilwyr mewn gorsafoedd addas ledled ein rhwydwaith er mwyn cefnogi ein teithwyr a'r cymunedau lleol.

Rydym yn gwella'r toiledau a ddarperir mewn gorsafoedd ledled rhwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd drwy ddarparu mwy o gyfleusterau Hygyrch i Bawb mewn 12 o leoliadau. Bydd hyn yn sicrhau bod toiledau yn fodern ac na fydd teithwyr fwy na 15 munud i ffwrdd o'r cyfleusterau hyn. Bydd y datblygiad yn y Porth yn cynnwys toiled Changing Places.

Yn 2022, gwnaethom gwblhau'r broses o gyflwyno peiriannau gwerthu tocynnau newydd a dilyswyr platfform ym mhob gorsaf ar rwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd. Mae'r peiriannau gwerthu tocynnau newydd hyn yn haws i'w defnyddio ac maent yn darparu gwybodaeth well ac yn rhoi cyfle i bob teithiwr brynu tocynnau cyn mynd ar y trên. Bydd y dilyswyr yn caniatáu'r defnydd o gardiau clyfar ac maent yn golygu ein bod yn barod ar gyfer system docynnu “tap in tap out” ddigyffwrdd yn y dyfodol a'r cyfleoedd ar gyfer strwythurau prisiau siwrneiau mwy hyblyg y mae'r rhain yn eu creu.

4.4. Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio

Ein gweledigaeth yw sicrhau bod ein ffyrdd a'n strydoedd yn ddiogel ac yn cael eu rheoli a'u cynnal a'u cadw'n dda, yn ogystal â chefnogi mwy o ddewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy, gan gynnwys teithio llesol a mwy o drafnidiaeth gyhoeddus.

Rydym wedi nodi cyfres o 14 o gamau gweithredu er mwyn helpu i gyflawni'r weledigaeth hon a sicrhau, erbyn 2040, bod ein dull o ymdrin â ffyrdd, strydoedd a pharcio wedi gwneud cyfraniad sylweddol at lesiant pobl a chymunedau, yr amgylchedd, yr economi a lleoedd a diwydiant a'r Gymraeg.

Dros y pum mlynedd nesaf bydd y ffocws ar gynnal a chadw a gweithredu'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol a phob ffordd yng Nghymru mewn ffordd sy'n cyflawni ein rhwymedigaethau statudol. Caiff rhaglenni ffyrdd, strydoedd a pharcio eu datblygu yn unol ag argymhellion yr adolygiad annibynnol i ystyried pa mor briodol yw eu cynllun a'u manyleb er mwyn sicrhau bod Gweinidogion Cymru yn cyflawni eu dyletswyddau statudol fel awdurdod priffyrdd ar gyfer rhwydwaith, gan leihau effaith carbon a dangos gwerth am arian ar yr un pryd. Byddwn hefyd yn cyflwyno ein camau gweithredu â blaenoriaeth mewn perthynas â therfynau cyflymder o 20mya, parcio ar balmentydd a gwefru cerbydau trydan.

4.4.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Mae Gweinidogion Cymru yn uniongyrchol gyfrifol am ddiogelwch, defnyddioldeb a chyfanrwydd hirdymor y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (traffyrdd a chefnffyrdd) yng Nghymru. Mae awdurdodau lleol yn cynnal ac yn cadw ffyrdd eraill ac yn eu cadw'n ddiogel, gan gynnwys rhai ffyrdd dosbarth A, strydoedd lleol a lonydd gwledig. Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am y rhan fwyaf o'r ddeddfwriaeth ynglŷn â phriffyrdd a byddwn yn gweithio gyda hi er mwyn ymgorffori cyfarwyddebau presennol yr Undeb Ewropeaidd yng Nghyfraith y DU lle maent yn fuddiol i drafnidiaeth yng Nghymru.

4.4.1.1. Terfynau cyflymder preswyl o 20mya

Cafodd deddfwriaeth i newid y terfyn cyflymder diofyn ar Ffyrdd Cyfyngedig (sef y rhai â goleuadau stryd yn bennaf) o 30mya i 20mya ei phasio yn y Senedd ym mis Gorffennaf 2022 a chaiff ei chyflwyno yng Nghymru ar 17 Medi 2023. Bydd cyflwyno'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn gwneud y canlynol:

- Achub bywydau, lleihau'r risg o anafiadau a difrifoldeb anafiadau a achosir gan gerbydau yn gwrthdaro â defnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed.
- Gwneud strydoedd yn lleoedd mwy diogel i chwarae, cerdded a beicio.

- Annog mwy o bobl i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy.
- Gwneud Cymru yn fwy deniadol i'n cymunedau.
- Sicrhau manteision o ran iechyd corfforol ac iechyd meddwl.
- Lleihau llygredd sŵn, hyrwyddo aer glanach a bydd yn well i'r amgylchedd.

Mae gan awdurdodau lleol rywfaint o ddisgresiwn o hyd i gadw terfyn cyflymder o 30mya ar lwybrau prifwythiennol allweddol drwy ddefnyddio proses eithriadau sy'n seiliedig ar le a swyddogaeth. Ceir rhagor o fanylion yn y Canllawiau ar Bennu eithriadau i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig .

4.4.1.2. Parcio

Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno pwerau gorfodi sifil newydd yn 2023 a fydd yn galluogi awdurdodau lleol i fynd i'r afael â phroblem parcio ar balmentydd yn eu hardaloedd lleol. Ni fydd hwn yn waharddiad cyffredinol ond bydd yn rhoi pwerau i awdurdodau lleol ymdrin â sefyllfaoedd peryglus a thargedu mannau problemus fel ysgolion ac ymateb i amgylchiadau lleol. Bydd hyn yn gwneud strydoedd Cymru yn ddiogelach i bawb, yn enwedig pobl â phlant mewn bygis, pobl â nam ar eu golwg a'r rhai sy'n llai symudol megis defnyddwyr cadair olwyn.

Byddwn hefyd yn datblygu polisïau ar barcio ar gyfer pob math o gerbyd er mwyn ysgogi newid mewn dulliau o deithio o blaid trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Byddwn yn sicrhau y caiff materion cydraddoldeb eu hystyried, er enghraifft sicrhau y caiff darpariaeth barcio ar gyfer pobl anabl ei chadw yn nyluniad cynlluniau newydd a chynlluniau ffyrdd.

4.4.1.3. Polisïau ar aer glân a sŵn

Byddwn yn cyflwyno deddfwriaeth a chynlluniau allweddol dros y pum mlynedd nesaf ar wella ansawdd aer a seinwedd. Yn dilyn y Papur Gwyn yn 2021, byddwn yn cyflwyno Bil Aer Glân (Cymru) yn ystod tymor y Senedd hon, a fydd yn adeiladu ar yr adborth o'r Papur Gwyn. Bydd y Bil hwn hefyd yn atgyfnerthu'r pwerau sydd gan awdurdodau lleol i fynd i'r afael â phroblem gyrwyr sy'n rhedeg yr injan yn ddiangen pan na fydd eu cerbydau yn symud.

Byddwn yn cyhoeddi Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 11 newydd ar Ansawdd Aer, Sŵn a Seinwedd ar gyfer awdurdodau lleol a datblygwyr yn 2023. Hefyd, yn 2023, byddwn yn cyhoeddi Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd newydd ar gyfer 2023-2028. Yn 2025, byddwn yn adolygu ac yn diweddaru ein Cynllun Aer Glân er mwyn sicrhau ein bod yn parhau i gyflawni ein targedau.

4.4.2. Rhaglenni cyllido

4.4.2.1. Cyllid ar gyfer cynnal a chadw'r rhwydwaith a'i weithredu

Ein blaenoriaethau buddsoddi ar gyfer y rhwydwaith priffyrdd strategol yw:

- Sicrhau bod y rhwydwaith yn gweithredu'n ddiogel a chyflawni cyfrifoldebau statudol yr awdurdodau priffyrdd
- Sicrhau bod y rhwydwaith yn gweithredu'n effeithlon, yn gadarn ac yn effeithiol
- Cynnal gwerth asedau ac optimeiddio buddsoddiad nawr er mwyn rheoli costau yn y dyfodol
- Sicrhau y cymerir camau priodol er mwyn diogelu'r amgylchedd ac addasu i newid yn yr hinsawdd

Diffinnir yr angen parhaus am fuddsoddiad cyfalaf drwy brosesau rheoli gwerth. Bob blwyddyn caiff rhaglenni a phrosiectau eu hadolygu a chynhelir asesiad graddio blaenoriaethau (lle y bo'n briodol) i nodi'r rhai sydd eu hangen er mwyn sicrhau diogelwch, cynnal y lefelau gwasanaeth gofynnol a diwallu anghenion ehangach y cymunedau, gan gynnwys y potensial i wella darpariaeth teithio llesol, yn yr ardal a wasanaethir gan y rhwydwaith.

Mae pob awdurdod lleol yn cael dyraniad craidd er mwyn cynnal a chadw'r ffyrdd lleol yn eu hardal. Gall prosiectau penodol gael cyllid grant o gronfeydd eraill Llywodraeth Cymru.

4.4.2.2. Cyllid ar gyfer diogelwch

Rydym yn helpu awdurdodau lleol i wella diogelwch ar ffyrdd lleol ac ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol drwy dair rhaglen waith flynyddol sy'n ymwneud yn benodol â diogelwch ar y ffyrdd:

- **Cynlluniau Diogelwch Lleol** - Mae'r rhaglen hon yn sicrhau gwelliannau diogelwch ledled Cymru yn seiliedig ar dystiolaeth a gofnodwyd gan yr heddlu. Fel arfer, mae'r cynlluniau hyn mewn mannau lle y tueddir i weld mathau o wrthdrawiadau y gellir ymdrin â nhw drwy fesurau peiriannu.
- **Cynlluniau Diogelwch Cymunedol -** Ystod lawer ehangach o gynlluniau rhagweithiol sy'n ystyried materion lleol a godir gan gymunedau a'r heddlu a newidiadau yn yr amgylchedd lleol neu lif traffig. Gall cynlluniau amrywio o groesfannau i gerddwyr a throedffyrdd i welliannau i linellau gweld, arwyddion a marciau ffordd. Byddai hyn yn gwella diogelwch, er enghraifft ar droadau.
- **Llwybrau Diogel i Ysgolion –** Rhaglen wedi'i thargedu o welliannau er mwyn cefnogi opsiynau teithio llesol i ysgolion. Drwy'r rhaglen hon, bydd mesurau megis cyflwyno terfynau cyflymder rhan amser, mesurau arafu traffig, gwelliannau i droedffyrdd, cau ffyrdd mynediad yn

rhan-amser a gwelliannau ffisegol ac amgylcheddol eraill, yn parhau i gael eu cyflawni.

Yn y dyfodol, byddwn yn comisiynu arolwg Graddau Seren o'r Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol o dan y Rhaglen Asesu Ffyrdd Rhyngwladol (iRAP), a fydd yn llywio gwelliannau i ddiogelwch ar y ffyrdd drwy nifer o raglenni. Mae dull iRAP yn galluogi awdurdodau lleol i fabwysiad dull asesu risg ‘rhagweithiol’ o nodi triniaethau posibl er mwyn lleihau risg a llywio gwelliannau diogelwch cyn i bobl gael eu lladd neu eu hanafu.

4.4.2.3. Gwefru Cerbydau Trydan

Fel y nodir yn ein Strategaeth Gwefru Cerbydau, er mwyn annog pobl i ddefnyddio ceir a faniau trydan, mae angen i berchenogion fod yn hyderus y gallant gael at seilwaith gwefru cerbydau trydan ar yr adeg ac yn y man y bydd ei angen arnynt. Rydym yn ariannu mannau gwefru newydd yng ngorsafoedd trenau Trafnidiaeth Cymru yn uniongyrchol a byddwn yn ariannu mannau gwefru ychwanegol ar y Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol lle nad ydynt yn fasnachol ddichonadwy eto, er mwyn sicrhau bod mannau gwefru ar gael o leiaf bob 20 milltir ledled Cymru erbyn 2025. Byddwn hefyd yn helpu awdurdodau lleol i ddarparu mannau gwefru cyhoeddus a mannau gwefru ar y stryd er mwyn sicrhau na fydd diffyg seilwaith yn atal pobl rhag prynu cerbydau trydan.

4.4.2.4. Cyllid arall o’r llywodraeth

Ceir sawl rhaglen gyllido arall a allai gefnogi prosiectau yn ein hamgylchedd priffyrdd. Bydd llawer o'r rhaglenni hyn yn cefnogi'r defnydd o briffyrdd gan drafnidiaeth gynaliadwy, gan gynnwys:

- Y Gronfa Teithio Llesol
- Cronfa Seilwaith Bysiau
- Cronfa Trafnidiaeth Leol

4.4.3. Siwrneiau integredig

Mae ein rhwydwaith priffyrdd yn rhan annatod o'n rhwydwaith trafnidiaeth wrth gefnogi ein heconomi, symud llwythi, trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio yn ogystal â defnydd gan geir preifat. Byddwn yn parhau i ddatblygu ein rhwydweithiau priffyrdd er mwyn helpu i symud pobl a nwyddau yn gynaliadwy. Mae hyn yn golygu, lle y bo angen, y rhoddir blaenoriaeth o ran gofod ffyrdd i drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.

4.4.4. Yr Adolygiad Ffyrdd

Cynhaliwyd yr Adolygiad Ffyrdd gan banel annibynnol dan gadeiryddiaeth Dr Lynn Sloman MBE, arbenigwr ym maes trafnidiaeth sydd wedi'i lleoli yng Nghymru a fu'n rhan o Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru yr Arglwydd Burns

yn flaenorol ac a gyfrannodd at y gwaith o ddatblygu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Cyhoeddir adroddiad y panel ochr yn ochr â'r CCCT.

Yn dilyn yr adolygiad, rydym wedi pennu pedwar diben y gellir cyfiawnhau buddsoddi mewn ffyrdd ar eu cyfer:

1. **Cefnogi newid dulliau teithio a lleihau allyriadau carbon** Mae a wnelo hyn â sicrhau na fydd buddsoddi mewn ffyrdd yn y dyfodol yn cynyddu'r galw i wneud teithiau car preifat. Yn lle hynny, mae angen inni gyflwyno cynlluniau a fydd yn gwneud cyfraniad ystyrlon at sicrhau newid mewn dulliau o deithio, a fydd yn gofyn am ddulliau gweithredu gwahanol mewn rhannau gwahanol o Gymru.

2. **Gwella diogelwch drwy wneud newidiadau bach.** Dylai diogelwch ar y rhwydwaith ffyrdd fod o'r pwys pennaf. Dylai buddsoddiadau i wella diogelwch ganolbwyntio ar faterion diogelwch penodol (yn hytrach na gwelliannau ffyrdd yn fwy cyffredinol a chynyddu capasiti ffyrdd). Dylai terfynau cyflymder gael eu hystyried fel un o'r prif ddulliau o wella diogelwch.

3. **Addasu i effeithiau newid yn yr hinsawdd.** Mae newid yn yr hinsawdd eisoes yn effeithio ar ein rhwydwaith ffyrdd ac mae'n debygol o ddod yn broblem gynyddol mewn degawdau i ddod. Gellir cyfiawnhau buddsoddi mewn ffyrdd er mwyn addasu i'r amgylchiadau hyn a sicrhau y gall ffyrdd barhau i weithredu a gwneud cyfraniad ystyrlon at sicrhau newid mewn dulliau o deithio.

4. **Darparu mynediad i swyddi a chanolfannau gweithgarwch economaidd a chysylltedd â nhw mewn ffordd sy'n cefnogi newid dulliau teithio**. Yn benodol, bydd angen ffyrdd mynediad newydd a rhai sy'n bodoli eisoes er mwyn cysylltu datblygiadau newydd, gan gynnwys Porthladdoedd Rhydd, â'r rhwydwaith presennol. Mae angen i leoliad datblygiadau newydd gyd-fynd â Cymru'r Dyfodol / PCC11, sy'n cynnwys yr egwyddor o gynnig cynifer o gyfleoedd â phosibl i bobl eu cyrraedd gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy' a dylid eu cynllunio er mwyn atal pobl rhag defnyddio 'llwybrau llygod'.

Wrth ddatblygu cynlluniau, dylid canolbwyntio ar leihau allyriadau carbon, nid cynyddu capasiti ffyrdd, nid cynyddu allyriadau drwy gyflymderau cerbydau uwch ac nid amharu ar safleoedd o werth ecolegol.

Byddwn yn ystyried y profion hyn ochr yn ochr â'n hymrwymiadau yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol drwy ein cynlluniau trafnidiaeth sy'n nodi'r polisïau, y cyllid a'r cynlluniau y byddwn yn eu datblygu er mwyn cyflawni Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Bydd angen cynlluniau ffyrdd yn y dyfodol o hyd er mwyn inni allu cyflawni ein dyletswyddau statudol ac alinio â'n hamcanion polisi ehangach. Byddwn yn parhau i flaenoriaethu ein cynlluniau yn seiliedig ar ddiogelwch a fforddiadwyedd. Nodir ein cynlluniau ar gyfer prosiectau ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol yn ystod cyfnod y cynllun hwn yn Atodiad 2.

4.4.4.1. Prosiectau mawr

Er bod yr Adolygiad Ffyrdd wedi atal prosiectau ffyrdd mawr newydd rhag cael eu datblygu dros dro, aeth nifer o brosiectau a oedd yn cael eu hadeiladu yn eu blaenau tuag at eu cwblhau. Mae'r prosiectau hyn eisoes yn ymgorffori ein dull o fanteisio i'r eithaf ar y cyfle i wella darpariaeth teithio llesol a bioamrywiaeth. Y prosiectau a oedd yn dal i gael eu hadeiladu oedd:

- Yr A487: ffordd osgoi Caernarfon i Bontnewydd – cwblhawyd: 2022
- Yr A55: gwella ffordd Abergwyngregyn i Dai’r Meibion – dyddiad cwblhau disgwyliedig: 2023
- Yr A487: pont Ddyfi newydd – dyddiad cwblhau disgwyliedig: 2023
- Yr A40: Gwelliannau rhwng Llanddewi Felffre a Redstone Cross – dyddiad cwblhau disgwyliedig: 2023
- Yr A465: Dowlais Top i Hirwaun (Rhannau 5 a 6) – dyddiad cwblhau disgwyliedig: 2025.

4.4.5. Mentrau strategol

4.4.5.1. terfynau cyflymder o 20mya

Fel y nodwyd uchod yn adran 4.4.1.1, daw'r terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig i rym ar 17 Medi 2023. Mae lleihau terfynau cyflymder ar ffyrdd yn dod â manteision sylweddol o ran diogelwch, ansawdd aer a'r amgylchedd a gall hefyd annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio mwy cynaliadwy.

Mae'r dull presennol o gyflwyno 20mya drwy ddefnyddio Gorchmynion Rheoleiddio Traffig unigol yn gostus ac yn cymryd amser. Bydd cyflwyno terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig gan ddefnyddio'r pwerau sydd gan Weinidogion Cymru o dan Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 yn ei gwneud yn bosibl i'r terfyn cyflymder o 20mya gael ei ymestyn yn gyflym mewn ffordd fwy costeffeithiol. Amcangyfrifir mai tua 2.5% o ffyrdd yng Nghymru sydd â therfyn cyflymder o 20mya ar hyn o bryd. Bydd y ffigur hwn yn cynyddu i tua 37% ym mis Medi 2023.

Ar hyn o bryd mae terfynau cyflymder o 20mya yn cael eu treialu mewn wyth anheddiad ledled Cymru er mwyn nodi unrhyw broblemau nas rhagwelwyd cyn i'r cynllun gael ei

gyflwyno ledled y wlad. Dechreuodd cynlluniau peilot yn 2021 yn yr aneddiadau canlynol:

- Llandudoch, Sir Benfro
- Saint-y-brid, Bro Morgannwg
- Gogledd Llanelli, Sir Gaerfyrddin
- Y Fenni, Sir Fynwy
- Gogledd Caerdydd, Caerdydd
- Glan Hafren, Sir Fynwy
- Bwcle, Sir y Fflint
- Pentref Cil-ffriw, Castell-nedd Port Talbot

Mae Cymru ar flaen y gad o ran terfynau cyflymder gyda'r cynllun hwn i gyflwyno terfynau cyflymder o 20mya ar bob ffordd gyfyngedig. Mae'n golygu bod Cymru mewn sefyllfa unigryw ar ôl mabwysiadu deddfwriaeth ynglŷn â llesiant a theithio llesol sy'n cefnogi'r dull 'Vision Zero' o ymdrin â diogelwch ar y ffyrdd, yn seiliedig ar y gred nad oes yr un farwolaeth nac anaf difrifol yn dderbyniol ar ffyrdd. Mae'r gwelliannau hyn i ddiogelwch ar y ffyrdd yn newid cenedliadol yn debyg i'r un a welwyd yn yr 1980au pan y'i gwnaed yn orfodol i bobl wisgo gwregysau diogelwch. Yn ogystal ag annog pobl i gerdded a beicio'n fwy, bydd hefyd yn helpu i gefnogi cam gweithredu i fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd a datgarboneiddio, ochr yn ochr â gwella'r amgylchedd, iechyd y cyhoedd a chydlyniant cymdeithasol.

4.4.5.2. Parcio ar balmentydd a rhwystrau ar ffyrdd

Rydym yn bwriadu cyflwyno pwerau gorfodi sifil newydd yn 2023 a fydd yn galluogi awdurdodau lleol i fynd i'r afael â phroblem parcio ar balmentydd a phroblemau eraill sy'n ymwneud â rhwystrau ar ffyrdd yn eu hardaloedd lleol. Nod y tramgwydd sifil newydd hwn fydd galluogi awdurdodau lleol i greu mannau lle y gall unigolion gerdded yn ddirwystr heb orfod camu i'r lôn gerbydau, wynebu'r risg o gerdded i mewn i rwystr neu gael eu hatal rhag gwneud siwrnai ar droed am fod cerbyd wedi'i barcio ar y palmant. Bydd hyn yn gwneud strydoedd Cymru yn ddiogelach i bawb, yn enwedig pobl â phlant mewn bygis, pobl â nam ar eu golwg a'r rhai sy'n llai symudol megis defnyddwyr cadair olwyn.

Y bwriad yw mynd i'r afael â pharcio ar balmentydd drwy newid ymddygiad gyrwyr drwy godi ymwybyddiaeth gyda phwerau gorfodi sifil ar waith i ddangos penderfyniad yr awdurdodau i gyflawni amcanion y gymuned. Disgwylir i awdurdodau lleol gyhoeddi eu polisïau er mwyn hysbysu eu cymunedau o'u dull gorfodi lleol, gan ymdrin ag amgylchiadau lleol.

4.4.5.3. Gwefru cerbydau trydan

Er mwyn inni allu cynyddu nifer y ceir a faniau trydan ar y ffordd yn gyflym, mae'n hanfodol ein bod yn darparu mannau

gwefru cerbydau yn gyntaf. Bydd ein dull gweithredu yn sicrhau cadwyn gyflenwi iach a chynyddol ar gyfer gwefru cerbydau trydan yng Nghymru.

Erbyn 2025, byddwn yn sicrhau rhwydwaith o fannau gwefru cerbydau trydan ar y rhwydwaith cefnffyrdd strategol bob 20 milltir ledled Cymru er mwyn ei gwneud yn haws i bobl wneud teithiau pellter hir. Caiff mannau gwefru cerbydau trydan eu darparu hefyd mewn llawer mwy o feysydd parcio mewn gorsafoedd ar rwydwaith Trafnidiaeth Cymru. Byddwn yn sicrhau bod o leiaf un man gwefru sy'n hygyrch i'r cyhoedd ar gyfer pob 7 i 11 o geir a faniau trydan yng Nghymru ac yn helpu awdurdodau lleol i ddarparu mannau gwefru cyhoeddus a mannau gwefru ar y stryd drwy Gronfa Gwefru Cerbydau Trydan Allyriadau Isel Iawn Llywodraeth Cymru. Byddwn hefyd yn gweithio gyda gweithredwyr rhwydweithiau pŵer a rhanddeiliaid er mwyn cynllunio a sicrhau seilwaith grid cydnerth i gefnogi darpariaeth gwefru cerbydau trydan.

Byddwn yn datblygu rhaglenni er mwyn gosod mannau gwefru cerbydau trydan yng ngweithleoedd y sector cyhoeddus, safleoedd twristiaeth, gorsafoedd trenau a safleoedd tacsis a darparu ar gyfer cyflwyno a gweithredu mannau gwefru, gan gynnwys hyfforddiant, gwaith cynnal a chadw a systemau cefn swyddfa. Byddwn hefyd yn chwilio am gyfleoedd i ddefnyddio'r gwasanaethau hyn er mwyn helpu cymunedau i ddatblygu darpariaeth gwefru cerbydau trydan gymunedol ac atebion symudedd e-seiliedig.

4.4.5.4. Ansawdd aer a lleihau sŵn

Cyhoeddwyd ein Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach ym mis Awst 2020. Mae'n nodi camau gweithredu cynhwysfawr i ddelio ag amrywiaeth eang o gamau gweithredu trawslywodraethol a sector ar gyfer lleihau allyriadau llygredd aer cenedlaethol ac effeithiau llygredd aer ar iechyd pobl, bioamrywiaeth a'r amgylchedd naturiol, a'n heconomi.

Yn 2021, gwnaethom gyhoeddi ein Cynllun Diweddaru Ansawdd Aer drafft ar fesurau i fynd i'r afael â gormodiannau nitrogen deuocsid wrth ochr y ffordd, er mwyn ymgynghori arno, a Phapur Gwyn ar gyfer Bil Aer Glân (Cymru). Cyflwynir Bil Aer Glân (Cymru), a fydd yn seiliedig ar adborth, yn 2023.

Wrth adolygu ein cynigion deddfwriaethol, byddwn yn ystyried pwerau presennol i gyflwyno cynlluniau codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd er mwyn sicrhau y gellir defnyddio'r rhain yn llawn lle mae achos dros wneud hynny, megis lle mae tystiolaeth yn dangos mai Parth Aer Glân fyddai'r ffordd fwyaf effeithiol o fynd i'r afael â phroblemau sy'n ymwneud â llygredd aer. Rydym hefyd yn bwriadu atgyfnerthu'r pwerau sydd ar gael i Awdurdodau Lleol er mwyn iddynt fynd i'r afael â phroblem gyrwyr sy'n rhedeg yr injan yn ddiangen pan na fydd eu cerbydau yn symud yn ein trefi a'n pentrefi er mwyn gwella ansawdd aer a lleihau sŵn ac allyriadau carbon.

Byddwn yn monitro'r cynnydd sydd wedi'i wneud o ran gwella ansawdd aer ac yn adolygu ein Cynllun Aer Glân yn 2025 er mwyn adlewyrchu'r cynnydd a wnaed a sicrhau ein bod yn parhau i fynd i'r afael â llygredd aer.

Yn 2023, byddwn yn cyhoeddi ein mapiau sŵn strategol newydd o dan Reoliadau Sŵn Amgylcheddol (Cymru). Byddwn yn defnyddio'r allbynnau mapio sŵn er mwyn llywio Cynllun Gweithredu ynghylch Sŵn a Seinwedd newydd a gaiff ei gyhoeddi yn 2023 hefyd.

Diweddaru TAN 11
Er mwyn cefnogi'r mesurau uchod, rydym wedi cyhoeddi Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 11 newydd ar Ansawdd Aer, Sŵn a Seinwedd ar gyfer awdurdodau lleol a datblygwyr, sy'n adlewyrchu cynnwys presennol Polisi Cynllunio Cymru ar y pynciau hyn, a hynny er mwyn ymgynghori arno. Yn ogystal â hyn, byddwn yn rhoi arweiniad a chyngor i awdurdodau lleol ar gymhwyso'r TAN newydd.

4.4.5.5. Systemau trafnidiaeth deallus

Gwnaethom ddiweddaru ein Strategaeth Systemau Trafnidiaeth Deallus ar gyfer 4y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol yn ddiweddar a datblygu cynllun cyflawni yn ystod 2022, cyn dechrau ei rhoi ar waith yn 2023. Mae'r blaenoriaethau yn y strategaeth fel a ganlyn:

- Cynllunio ar gyfer Gwell Cysylltedd – gan gynnwys gwybodaeth amser real a ffynhonnell agored,
- Gwasanaethau Trafnidiaeth Gyhoeddus Diogel, Hygyrch
- Seilwaith Trafnidiaeth sy'n cael ei Reoli a'i Gynnal a'i Gadw'n Dda
- Gwneud Trafnidiaeth Gynaliadwy yn fwy Atyniadol a Fforddiadwy,
- Cefnogi Datblygiadau Arloesol sy'n cynnig dewisiadau mwy cynaliadwy.

Bydd y cynllun ar gyfer rhoi'r strategaeth ar waith yn y dyfodol hefyd yn ystyried y paratoadau a'r addasiadau tymor hwy sydd eu hangen er mwyn galluogi maes cerbydau cysylltiedig ac awtonomaidd yn y dyfodol. Disgwylir i'r rhain ddod â manteision sylweddol o ran diogelwch ar y ffyrdd ac wrth drawsnewid y ffordd y gellir gwneud gwaith monitro a dadansoddi traffig mewn amser real.

4.4.5.6. Ystad feddal y Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol a bioamrywiaeth

Diweddarwyd ein cynllun bioamrywiaeth cefnffyrdd yn ddiweddar er mwyn sicrhau bod bioamrywiaeth yn cael ei chynnal a'i gwella, gan hyrwyddo cydnerthedd ecosystemau ac addasu i newid yn yr hinsawdd. Mae'r ystad feddal 3000ha yn ffynhonnell bwysig o fioamrywiaeth a chydnerthedd ecosystemau ac mae hefyd yn cyfrannu at leihau sŵn ac

effaith traffig. Mae'r cynllun yn cael ei ddatblygu o amgylch 5 blaenoriaeth allweddol, sef:

1. Prif ffrydio bioamrywiaeth a'r gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd yn ein prosesau gwneud penderfyniadau a'n camau gweithredu.
2. Gwella ein dealltwriaeth o werth y Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol o ran bioamrywiaeth a nodi cyfleoedd ar gyfer camau gwella.
3. Sicrhau bod yr effeithiau rydym yn eu cael ar fioamrywiaeth yn cael eu hasesu'n briodol a bod y mesurau lliniaru a'r gwelliannau a ddarperir gennym yn effeithiol ac yn gydnerth.
4. Llunio rhaglen uchelgeisiol o gamau gweithredu a mesurau i wella bioamrywiaeth ledled ein rhwydwaith bob blwyddyn.
5. Gweithio gydag eraill a bod yn atebol.

Sbwriel a thipio anghyfreithlon

Mae sbwriel wrth ochr y ffordd yn anodd ac, yn aml, yn beryglus i'w waredu ac mae cost sylweddol i'r trethdalwr yn gysylltiedig ag ef. Er mwyn helpu i fynd i'r afael â'r broblem hon, bydd ein Cynllun Sbwriel a Thipio Anghyfreithlon (a gyhoeddir yn 2023) yn cynnwys nifer o fesurau penodol y bwriedir iddynt leihau'r effeithiau amgylcheddol ac economaidd a'r effeithiau o ran diogelwch y mae sbwriel a thipio anghyfreithlon yn eu cael ar y gwaith o reoli'r rhwydwaith. Bydd y mesurau hyn yn cynnwys treialu'r defnydd o dechnoleg arloesol a defnyddio negeseuon cyfathrebu er mwyn annog newid cadarnhaol mewn ymddygiad.

4.4.5.7. Ffyrdd heb eu mabwyiadu

Ffyrdd heb eu mabwysiadu yw lôn neu ffordd nad yw wedi'i mabwysiadu gan awdurdod lleol ac, felly, nad yw'n cael ei chynnal a'i chadw ar draul y cyhoedd. Yn 2021, gwnaethom roi mwy nag £1 filiwn i 6 awdurdod lleol er mwyn iddynt gynnal cynlluniau peilot ar y ffordd y gellid gweithredu ar argymhellion a gyhoeddwyd yn 2020 gan Dasglu Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu. Roedd hyn yn cynnwys ffyrdd o sicrhau bod datblygiadau preswyl newydd yn cyrraedd safonau cyffredin er mwyn iddynt allu cael eu mabwysiadu'n hawdd gan yr awdurdodau lleol. Bydd y cynlluniau peilot hyn yn sail i gynllun gweithredu a fydd yn cael ei ddatblygu yn 2023.

4.4.6. Gweinyddu'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol

Mae Gweinidogion Cymru yn uniongyrchol gyfrifol am ddiogelwch, defnyddioldeb a chyfanrwydd hirdymor y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (traffyrdd a chefnffyrdd) yng Nghymru. Yn ei thro, mae dirprwyaeth ffurfiol i bartneriaid llywodraeth leol, ein hasiantau sef Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA) ac Asiant Cefnffyrdd De

Cymru (SWTRA) (gweithredir y rhain gan Gyngor Gwynedd a Chyngor Castell-nedd Port Talbot).

Mae tîm Llywodraeth Cymru yn goruchwylio'r gwaith o gyflawni'r holl gynlluniau a darparu'r holl wasanaethau ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Fel rhan o'u rolau rheoli, byddant yn llunio Strategaeth Rheoli Asedau ac yn diweddaru ein Strategaeth Gaffael, y Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd, ein dull o ymdrin â bioamrywiaeth a safonau cynnal a chadw cefnffyrdd er mwyn sicrhau eu bod yn cyflawni yn y ffordd fwyaf cynaliadwy, gan addasu i newid mewn dulliau o deithio a newid yn yr hinsawdd.

4.4.6.1. Gweithrediadau a gwaith cynnal a chadw

Caiff y gwaith cynnal a chadw arferol o ddydd i ddydd a'r gwaith cynnal a chadw cylchol ei gwneud gan yr asiantau cefnffyrdd yn unol â'r Llawlyfr Cynnal a Chadw Cefnffyrdd sy'n sicrhau bod y rhwydwaith yn cael ei gynnal a'i gadw yn ddiogel a'i fod yn cyflawni ein rhwymedigaethau cyfreithiol. Mae hyn yn cynnwys cyflawni gweithgareddau cynnal a chadw yn ystod y gaeaf gan gynnwys taenu halen a chlirio eira.

Mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi'r gwaith o weithredu'r rhwydwaith drwy ddwy ganolfan rheoli rhwydwaith, ein tîm systemau trafnidaeth deallus a'r gwasanaeth swyddogion traffig. Mae'r canolfannau rheoli a'r timau systemau trafnidiaeth deallus yn sicrhau ein bod yn darparu gwybodaeth amser real i ddefnyddwyr ffyrdd ac yn rheoli traffig drwy'r rhwydwaith o arwyddion negeseuon amrywiadwy. Mae'r ganolfan reoli hefyd yn gweithio gyda gwasanaeth y swyddogion traffig er mwyn sicrhau y terfir cyn lleied â phosibl ar ddefnyddwyr ffyrdd drwy ddarparu ymateb diogel ac amserol i ddigwyddiadau a gwasanaeth sy'n canolbwyntio mwy ar y cwsmer i ddelio â cherbydau sydd wedi torri i lawr.

4.4.6.2. Rheoli asedau yn gynaliadwy

Sicrheir cyfanrwydd y rhwydwaith priffyrdd drwy gynlluniau asedau, a gaiff eu diweddaru drwy ddata archwilio er mwyn adlewyrchu cyflwr ei amrywiol elfennau (asedau) yn barhaus. Byddwn yn gwella prosesau rheoli asedau ar gyfer seilwaith ffyrdd er mwyn lleihau'r ôl-groniad o waith cynnal a chadw, gweithredu'n fwy effeithlon, rhyddhau cyllid ar gyfer gwelliannau a chynnal a gwella bioamrywiaeth a chydnerthedd ecosystemau a diogelu asedau'r amgylchedd hanesyddol ar yr ystad feddal.

Fel rhan o'n dull cyffredinol o reoli asedau, rydym yn parhau i ymchwilio i gyfleoedd i wneud ein gwaith mewn ffordd fwy cynaliadwy. Gall hyn ddigwydd drwy leihau faint o ddeunyddiau a ddefnyddir, defnyddio deunyddiau carbon is a deunyddiau wedi'u hailgylchu o ffynonellau lleol neu ddulliau adeiladu sy'n defnyddio ynni yn fwy effeithlon. Byddwn yn

helpu i ddatblygu, treialu a defnyddio atebion arloesol er mwyn lleihau carbon ymgorfforedig ymhellach yn y dyfodol.

Byddwn hefyd yn ceisio lleihau effaith y rhwydwaith ffyrdd ar yr ardaloedd o'u hamgylch o ran llygredd sŵn a golau. Byddwn yn gwneud hyn drwy ddefnyddio wynebau sŵn isel, gosod mwy o oleuadau LED cyfeiriadol a defnyddio mesurau sgrinio naturiol a all wella bioamrywiaeth hefyd.

Byddwn yn mynd i'r afael â phroblemau sy'n ymwneud â newid yn yr hinsawdd drwy adeiladu asedau cynaliadwy sy'n para am fwy o amser. Byddwn yn gweithio gyda Cyfoeth Naturiol Cymru i reoli 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.

4.4.6.3. Adolygiad annibynnol o ddyletswyddau statudol

Mae'r adolygiad annibynnol a gynhaliwyd yn ystod 2022 a ystyriodd bob agwedd ar ein dyletswyddau statudol i weithredu a chynnal a chadw'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol wedi'i gyhoeddi. Ystyriodd yr adolygiad pa raglenni sydd eu hangen er mwyn cyflawni dyletswyddau statudol yr awdurdod priffyrdd, sut y dylid eu dehongli ac a yw'r rhaglenni presennol wedi'u diffinio'n gywir er mwyn cyflawni'r dyletswyddau hynny a sicrhau gwerth am arian. Byddwn yn defnyddio'r gwaith i lywio'r broses o ddatblygu rhaglen Adnewyddu Asedau Mawr, yn amodol ar sicrhau cyllid. Bydd y gwaith hwn hefyd yn llywio'r ffordd y byddwn yn lleihau'r ôl-groniad o waith cynnal a chadw i lefelau cynaliadwy erbyn 2030.

4.4.6.4. Defnydd gorau a gwella

Mae sicrhau bod y seilwaith sydd gennym eisoes yn gadarn ac y gall addasu i newid yn yr hinsawdd yn rhan bwysig o Llwybr Newydd. Bydd y cynlluniau cynnal a chadw ac adnewyddu asedau mawr yn chwilio am gyfleoedd i wella darpariaeth teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus a bioamrywiaeth. Caiff y gwaith hwn ei gydgysylltu gan ein rhaglenni Metro trafnidiaeth gyhoeddus a'n rhaglenni trafnidiaeth awdurdodau lleol ynghyd â'r mapiau Rheoli'r Rhwydwaith Teithio Llesol a chynlluniau cyflawni.

4.5. Y Trydydd Sector

Ein gweledigaeth yw sicrhau trydydd sector ffyniannus a hyfyw sy'n diwallu anghenion cymunedau lleol ac yn sicrhau buddiannau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ehangach.

Gall y trydydd sector chwarae rôl bwysig yn hyrwyddo trafnidiaeth gynaliadwy ac, ynghyd â thrafnidiaeth gymunedol, chwarae rôl bwysig yn darparu gwasanaethau trafnidiaeth hygyrch ar gyfer unigolion a chymunedau a allai gael eu 'hynysu'. Mae'r sector yn cefnogi llawer o'n cymunedau Cymraeg llai o faint a bydd gwella mynediad at drafnidiaeth gynaliadwy yn helpu'r cymunedau hyn i ddatblygu. Mae'r sector yn cynnwys amrywiaeth eang o ddarparwyr trafnidiaeth yn y trydydd sector a mentrau cymunedol gan gynnwys partneriaethau rheilffyrdd cymunedol, gwasanaethau rheilffyrdd treftadaeth a darparwyr trafnidiaeth gymunedol.

Mae ein blaenoriaethau ar gyfer y trydydd sector yn cynnwys cefnogi gweithredwyr presennol, ehangu gwasanaethau fel dewis amgen yn lle bod yn berchen ar gar preifat ac integreiddio gwasanaethau'r trydydd sector yn well mewn gwaith cynllunio, polisi a darpariaeth trafnidiaeth ehangach fel rhan o system cynllunio siwrneiau integredig.

Byddwn yn helpu'r sector i ehangu ei wasanaethau a manteisio ar dechnolegau newydd er mwyn cynyddu nifer y gwasanaethau a ddarperir a'u hintegreiddio'n well yn y rhwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.

4.5.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Mae Llywodraeth Cymru yn rhoi cymorth grant i nifer o sefydliadau yn y sector a'r prif sefydliad trafnidiaeth yw Cymdeithas Cludiant Cymunedol.

Er mwyn helpu i greu cyfeiriad a rennir, byddwn yn llunio Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Chymdeithas Cludiant Cymunedol. Bydd hyn yn sicrhau y gallwn gydweithio i integreiddio trafnidiaeth gymunedol a thrafnidiaeth gyhoeddus a sicrhau bod technolegau newydd yn dod â'r manteision mwyaf posibl. Bydd hyn yn arbennig o fuddiol i'r llwybr gwledig lle y gallwn gydweithio â'r trydydd sector i ddatblygu'r syniad o lefel ofynnol o ddarparu siwrneiau hanfodol.

Bydd partneriaid i'r Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth hefyd yn gweithio gyda Swyddfa'r Comisiynydd Traffig er mwyn sicrhau bod canllawiau a gwaith rheoleiddio yn cefnogi gyrwyr gwirfoddol a gweithrediadau cymunedol. Byddwn yn sicrhau y gall sefydliad bach a mwy o faint weithredu'n ddiogel ac yn unol â'r rheoliadau a'u bod yn gallu cael cymorth os bydd angen eglurhad arnynt.

Byddwn yn gweithio gyda'r Gymdeithas Rheilffyrdd Treftadaeth, Swyddfa Ffyrdd a Rheilffyrdd a Llywodraeth y DU

ar gynnig ar gyfer creu Bwrdd Diogelwch a Safonau Rheilffyrdd Treftadaeth newydd i'r DU (HRSSB). Bydd hyn yn sicrhau bod rheilffyrdd treftadaeth yn cyd-fynd â phob rhan arall o'r sector rheilffyrdd. Mae hyn yn adlewyrchu rôl a phoblogrwydd cynyddol rheilffyrdd treftadaeth mewn trafnidiaeth twristiaeth a thrafnidiaeth leol.

4.5.2. Rhaglenni cyllido

Rydym yn cefnogi Cymdeithas Cludiant Cymunedol, yn ogystal ag amrywiaeth o ddarparwyr trafnidiaeth eraill yn y trydydd sector drwy ein cynlluniau cyllid grant.

Un enghraifft o grant a ddyfarnwyd yn ddiweddar yw Cynllun Peilot Trafnidiaeth y Cymoedd Gorllewinol i ddatblygu gwasanaethau newydd a gwella rhai presennol er mwyn rhoi cymorth wedi'i dargedu i gymunedau yn yr ardal. Er y bydd y cynllun peilot yn canolbwyntio ar ddarpariaeth trafnidiaeth gymunedol draddodiadol i ddechrau, dros y 12 mis nesaf bydd y Gymdeithas Cludiant Cymunedol yn gweithio gyda chymunedau a phartneriaid i ddatblygu newid mewn dulliau teithio o ran darpariaeth trafnidiaeth, a fydd yn cynnwys datblygu darpariaethau teithio llesol ac atebion trafnidiaeth amgen, megis clybiau ceir cymunedol mewn maes sy'n dibynnu ar hyn o bryd ar nifer bach o opsiynau o ran trafnidiaeth gyhoeddus.

4.5.3. Siwrneiau integredig

Wrth i'r trydydd sector barhau i dyfu, bydd diweddaru gwybodaeth yn rheolaidd ar wasanaeth Traveline Cymru a weithredir gan Trafnidiaeth Cymru yn helpu pobl i ddod o hyd i'w gwasanaeth agosaf. Mae hyn yn golygu y gall cynlluniau elwa o gyrraedd teithwyr newydd a chael eu hystyried yn rhan o'n system drafnidiaeth integredig. Mae pedair menter allweddol sy'n arwain y gwaith integreiddio hwn, sef:

4.5.3.1. Llwyfan bwcio a rennir

Mae'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol yn datblygu llwyfan meddalwedd bwcio a rennir ar y cyd â'r sector ar gyfer casglu data mewn amser real, cynllunio siwrneiau yn effeithlon a gwneud y defnydd gorau posibl o gerbydau. Er mwyn cefnogi hyn, mae'n helpu i ddatblygu'r seilwaith a'r sgiliau digidol yn y sector drwy raglen flynyddol o sesiynau gwybodaeth a hyfforddiant.

Gan adeiladu ar lwyfannau'r trydydd sector, bydd Trafnidiaeth Cymru yn ymgorffori gwybodaeth am wasanaethau trafnidiaeth cymunedol a gwasanaethau trafnidiaeth y trydydd sector mewn apiau trafnidiaeth newydd a mentrau cynllunio siwrneiau eraill. Bydd hyn yn helpu'r broses integreiddio â thrafnidiaeth gyhoeddus ac yn ei gwneud yn haws i bawb wneud siwrneiau hwy o'r dechrau i'r diwedd.

4.5.3.2. Integreiddio trafnidiaeth gymunedol mewn gweithgarwch ailddylunio gwasanaethau bysiau strategol

Wrth inni fynd drwy'r rhaglenni arfaethedig i ailddylunio rhwydweithiau bysiau a diwygio gwasanaethau bysiau, byddwn yn ceisio integreiddio gwasanaethau'r trydydd sector yn y rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus. Byddwn yn eu helpu i ddarparu cysylltiadau lleol â chanolfannau trafnidiaeth a'u hannog i ddarparu mannau gollwng a chasglu penodedig priodol.

4.5.3.3. fflecsi

Rydym wrthi'n chwilio am gyfleoedd i sicrhau bod sefydliadau trafnidiaeth gymunedol yn cael eu hintegreiddio'n agos yn y gwaith parhaus o ddatblygu rhwydwaith seiliedig ar alw fflecsi ledled Cymru. Mae gwaith mapio gyda'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol yn nodi meysydd â blaenoriaeth i'w datblygu ac mae manyleb ar gyfer lefel ofynnol o ddarpariaeth hanfodol yn cael ei datblygu ar y cyd, a fydd yn llywio twf pellach. Bydd y math hwn o waith integreiddio yn adeiladu ar y ddarpariaeth fflecsi a roddwyd ar waith yn llwyddiannus yn Sir Benfro gan Cludiant Gwirfoddol Sir Benfro a'r gwasanaeth bysiau fflecsi tymhorol ym Mhen Llŷn a ddarperir gan O Ddrws i Ddrws.

4.5.3.4. Cyrraedd gwasanaethau iechyd

Mae darparu siwrneiau i wasanaethau iechyd megis meddygfeydd, canolfannau iechyd, ysbytai, fferyllfeydd, optegwyr a deintyddion yn faes lle mae galw mawr am weithredwyr trafnidaeth gymunedol. Rydym yn ystyried opsiynau ar gyfer gwneud mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gymunedol i gyrraedd gwasanaethau iechyd. Er enghraifft, rydym yn cynnal trafodaethau ag Ymddiriedolaeth Gwasanaethau Ambiwlans Cymru i weld a all fflecsi gefnogi'r gwasanaethau cludo cleifion y maent yn eu darparu. Os bydd yn llwyddiannus, dylai'r dull hwn o weithredu hefyd gael ei ystyried ar gyfer rhannau eraill o'r sector cyhoeddus ym meysydd gofal cymdeithasol ac addysg.

Rydym yn cefnogi mentrau megis datblygu cynlluniau cludo cleifion newydd drwy brosiect mewn partneriaeth â Bwrdd Iechyd Prifysgol Aneurin Bevan, Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Gwent (GAVO) a'r tri sefydliad gwirfoddol arall, gan brofi dulliau o fynd i'r afael â Phwysau'r Gaeaf. Gall darparwyr trafnidiaeth wneud cais am gyllid sydd ar gael drwy brosiect ‘Cludiant at Iechyd’ er mwyn helpu i ehangu a datblygu trafnidiaeth hygyrch a chynhwysol. Mae'r cyllid ar gael i fentrau trafnidiaeth gymunedol sy'n bodoli eisoes er mwyn helpu i ddatblygu cynlluniau cludo cleifion newydd ac annog partneriaethau newydd yn y sector.

4.5.4. Mentrau strategol

4.5.4.1. Rheilffyrdd cymunedol

Mae gan Trafnidiaeth Cymru rwydwaith o Bartneriaethau Cymunedol ac mae wedi datblygu rhaglen mabwysiadau gorsafoedd gweithredol sy'n cwmpasu 142 o orsafoedd ar rwydwaith Cymru a'r Gororau. Mae ei Chynllun Datblygu Cymdeithasol a Masnachol yn datblygu mannau nas defnyddir a mannau nas defnyddir ddigon i'w defnyddio gan grwpiau cymunedol gan gynnwys mentrau cymdeithasol, cwmnïau buddiannau cymunedol, sefydliadau celfyddydol, caffis atgyweirio, banciau bwyd a gwasanaethau cyngor ariannol lleol.

4.5.4.2. Pecynnau cynlluniau ceir cymunedol

Un o'r rhwystrau sy'n wynebu llawer o gymunedau o ran creu cynllun trafnidiaeth yw cael gwybodaeth am sut i ddechrau a rhedeg cynllun o'r fath. Rydym yn helpu'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol i ddatblygu pecyn cynllun ceir cymunedol parod. Bydd modd i'r pecyn hwn gael ei ddefnyddio gan grwpiau cymunedol i ddechrau cynllun yn eu hardal, gyda'r holl wybodaeth, arweiniad, templedi ac adnoddau sydd eu hangen i hwyluso'r broses sefydlu.

4.5.4.3. Gwefan Cledrau Cymru

Mae'r trydydd sector yn dibynnu ar lawer o gyrff yn gweithio mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru ac eraill i ddarparu eu gwasanaethau. Gan weithio gyda Croeso Cymru, byddwn yn hyrwyddo partneriaethau rheilffyrdd hanesyddol a chymunedol. Mae hyn yn dechrau digwydd eisoes drwy lansio gwefan Cledrau Cymru, sy'n dwyn ynghyd atyniadau i ymwelwyr a rheilffyrdd hanesyddol a'n prif lwybrau rheilffordd a TrawsCymru er mwyn hyrwyddo dyddiau allan a theithiau gwyliau cyfan cynaliadwy.

4.5.4.4. Fframwaith Clwb Ceir Trydan

Mae'r diddordeb mewn Clybiau Ceir trydan yn cynyddu er mwyn ychwanegu capasiti a hyblygrwydd at fflydoedd. Rydym yn gweithio gyda'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol a rhanddeiliaid eraill megis Ynni Cymunedol Cymru, TrydaNI a CoMoUK i ddatblygu fframwaith Clwb Ceir Trydan er mwyn i grwpiau allu sefydlu a datblygu Clwb Ceir a rennir â mynediad i lwyfan archebu a chymorth gydag ystyriaethau sy'n ymwneud â dechrau clwb o'r fath, megis yswiriant. Byddwn yn treialu ffyrdd gwahanol o wneud hyn, gan gynnwys partneriaethau lleol er mwyn darparu cymorth cynnal a chadw ar gyfer y trydydd sector mewn garejis bysiau, gan roi mynediad ffafriol a mynediad â blaenoriaeth i gyfleusterau cynnal a chadw cerbydau allyriadau sero o ansawdd uchel ar gyfer sefydliadau sy'n gweithredu cerbydau allyriadau sero.

4.5.4.5. Datblygu trafnidiaeth gymunedol

Byddwn yn helpu'r grwpiau cymunedol/gwirfoddol i feithrin gallu a bywiogrwydd y sector ledled Cymru. Byddwn yn chwilio am ffyrdd o helpu sefydliadau trafnidiaeth cymunedol/gwirfoddol i wneud defnydd helaethach o gerbydau allyriadau sero. Darperir cyllid i grwpiau trafnidiaeth gymunedol lleol er mwyn iddynt allu prynu a chynnal a chadw beiciau trydan a beiciau cargo er mwyn ategu ac ehangu'r math o gerbydau a weithredir gan y grwpiau, yn ogystal â helpu i gynnig dewisiadau o ran trafnidiaeth i'r rhai nad oes modd iddynt gyrraedd na chadw swydd/hyfforddiant oherwydd diffyg trafnidiaeth gyhoeddus ar adegau pan fydd ei hangen arnynt. Byddwn hefyd yn canolbwyntio ar gynigion sy'n targedu hyfforddiant mewn sgiliau allweddol i yrwyr gwirfoddol a chynlluniau sy'n canolbwyntio ar wella mynediad a dewisiadau o ran teithio i gymunedau difreintiedig a grwpiau â nodweddion gwarchodedig.

4.5.4.6. Partneriaethau trafnidiaeth cymunedol

Gall partneriaethau o'r fath ddarparu nifer o wasanaethau o nodi blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth leol, trefnu siwrneiau, cynlluniau broceru cerbydau a diwallu anghenion lleol eraill. Mae cynlluniau lleol posibl eraill yn cynnwys ehangu “Bydis Bws” lle mae gwirfoddolwyr yn helpu pobl y mae angen cymorth ychwanegol arnynt i ddefnyddio gwasanaethau bysiau cymunedol, gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a gwasanaethau ceir cymunedol. Maent yn helpu pobl i fynd allan o'u cartrefi i wneud eu siopa, mynd i apwyntiadau/apwyntiadau meddygol, rhannu paned mewn caffi neu fagu hyder i ddefnyddio gwasanaethau yn amlach.

4.5.4.7. Canolfan wirfoddoli rithwir ar gyfer trafnidiaeth gymunedol

Mae Cymdeithas Cludiant Cymunedol yn datblygu Canolfan Wirfoddoli Rithwir ar gyfer Trafnidiaeth Gymunedol er mwyn helpu'r trydydd sector i gydgynhyrchu ymgyrchoedd recriwtio gwirfoddolwyr a rennir, pecyn Hanfodion Sefydlu Gwirfoddolwyr ar-lein a rhaglen o wybodaeth a hyfforddiant sy'n seiliedig ar arferion gorau ym maes rheoli gwirfoddolwyr. Bydd y rhwydwaith cymheiriaid hwn yn meithrin sgiliau a gwybodaeth yn y sector ac yn galluogi hyd yn oed grwpiau bach i integreiddio â'r rhwydwaith trafnidiaeth ehangach er mwyn cyfrannu at gyflawni ein gweledigaeth o greu system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon.

4.5.4.8. Cynllun ymwybyddiaeth gyrwyr bysiau mini

Er nad yw deddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i yrwyr gwirfoddol sy'n gweithio i wasanaeth nid er elw feddu ar drwydded PCV i yrru bysiau mini a rhai cerbydau mwy o faint, rydym yn awyddus i gefnogi hyfforddiant priodol. Byddwn yn

parhau i gefnogi cynlluniau megis MiDAS, sef Cynllun Ymwybyddiaeth Gyrwyr Bysiau Mini a weinyddir gan Cymdeithas Cludiant Cymunedol. Mae'r cynllun yn darparu safon a gydnabyddir yn genedlaethol ar gyfer asesu a hyfforddi gyrwyr bysiau mini, y bwriedir iddi wella safonau gyrru bysiau mini a hyrwyddo eu gweithredu mewn ffordd fwy diogel.

4.5.4.9. Siarter Teithwyr ar gyfer sefydliadau trafnidiaeth gymunedol

Mae'n bwysig bod pobl yn gwybod beth i'w ddisgwyl gan bob math o wasanaethau trafnidiaeth yn y trydydd sector. Rydym yn gweithio gyda'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol drwy ein Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth i ddiweddaru safonau a Siarter Teithwyr i sefydliadau Trafnidiaeth Gymunedol. Bydd hyn yn helpu i hyrwyddo gwasanaethau o ansawdd uchel, er mwyn sicrhau bod pobl sy'n defnyddio gwasanaethau'r trydydd sector yn ymwybodol o'r safonau y gallant eu disgwyl ac nad ydynt dan anfantais.

Bydd ein gwaith ar gefnogi'r seilwaith ar gyfer gweithredwyr yn y trydydd sector a'i integreiddio â'n llwyfannau gwybodaeth yn cefnogi siwrneiau aml-ddull hwy. Drwy gysylltu gwasanaethau'r trydydd sector â chyfnewidfeydd lleol a'n gwasanaethau Metro, gyda systemau cynllunio siwrneiau a thocynnu integredig, daw llawer mwy o siwrneiau yn hygyrch i fwy o bobl.

4.6. Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

Rydym am greu system trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n addas i Gymru fodern, sy'n hyrwyddo diogelwch teithwyr a gyrwyr, yn cyfrannu at amgylchedd glanach, yn gwella profiad y cwsmer, ac yn hygyrch i bawb.

Rydym wedi ymrwymo i gyfres o gamau gweithredu mewn perthynas â Thacsis a Cherbydau Hurio Preifat, gan gynnwys diwygio deddfwriaeth a'r system drwyddedu, gosod targed ar gyfer cyflwyno fflyd o dacsis allyriadau sero yng Nghymru ac ymrwymiadau i wasanaethau cwsmeriaid.

Rydym yn cydnabod bod Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat yn fath hanfodol o drafnidiaeth gyhoeddus. Maent yn cynnig ateb trafnidiaeth uniongyrchol ymarferol ac yn darparu gwasanaeth hanfodol i'r canlynol: pobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig lle y gall mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus fod yn annigonol; economi'r nos; teithwyr ag anableddau; ac maent hefyd yn chwarae rôl bwysig wrth hwyluso cynhwysiant cymdeithasol. Yn aml, tacsis a cherbydau hurio preifat yw'r dull teithio cyntaf y bydd ymwelydd o wlad arall neu ran arall o Gymru yn ei brofi pan fydd yn cyrraedd yma ac, felly, gallant chwifio'r faner dros Gymru.

4.6.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Rhaid archebu cerbydau hurio preifat ymlaen llaw drwy weithredwr trwyddedig. Rhaid i'r gyrrwr, y cerbyd a'r gweithredwr trwyddedig oll fod wedi'u trwyddedu gan yr un awdurdod ond gall siwrneiau ddigwydd unrhyw le yn y DU. Nid yw prisiau siwrneiau mewn cerbydau hurio preifat yn cael eu rheoleiddio, cytunir arnynt rhwng yr huriwr a'r gweithredwr.

4.6.1.1. Diwygio deddfwriaethol a pholisi

Mae'r diwydiant Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat yn datblygu ac yn addasu'n gyflymach na'r ddeddfwriaeth sy'n ei reoli. Y ddeddfwriaeth bresennol yw Deddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847 a Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, y mae'r gyntaf yn rhagflaenu cerbydau modur, heb sôn am y rhyngrwyd ac apiau hurio ffonau clyfar. Drwy Ddeddf Cymru 2017, mae trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yn fater datganoledig a bwriedir mynd ati i ddatblygu Bil a fydd yn sicrhau bod gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat yn ddiogelach, yn decach ac yn wyrddach yn ystod cyfnod y CCCT. Disgwylir i Bapur Gwyn gael ei gyhoeddi ar ddechrau 2023 a fydd yn nodi cynigion ar gyfer sut y caiff hyn ei gyflawni.

4.6.1.2. Diwygio systemau trwyddedu

Ar hyn o bryd, awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am bennu gofynion trwyddedu ar gyfer gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr. Mae'r gofynion hyn yn amrywio ledled y wlad a gallant arwain at anghysondebau yn safon y gwasanaethau a brofir gan gwsmeriaid. Mae'r problemau yn cynnwys safonau anghyson, pryderon ynghylch diogelwch y cyhoedd, problemau sy'n ymwneud â hurio ar draws ffiniau, gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn gwrthod cludo unigolion, gweithgarwch gorfodi anghyson, dryswch ymhlith y cyhoedd ynglŷn â'r gwahaniaeth rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat a cherbydau sy'n llygru, diffyg gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig, prinder gwasanaethau fforddiadwy a hygyrch.

Rydym yn bwriadu cyflwyno un set o safonau trwyddedu cenedlaethol ar gyfer gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr a fydd yn gwella diogelwch ac yn sicrhau dull gweithredu cyson ledled Cymru. Bydd yn sicrhau bod gan reoleiddwyr y pwerau gorfodi angenrheidiol ac yn ymgynghori ar gynigion ar gyfer cronfa ddata trwyddedu genedlaethol a chofrestr gyhoeddus. Bydd y dull hwn o weithredu yn lleihau nifer yr amrywiaethau lleol mewn safonau, yn ogystal â helpu i ddatrys problemau sy'n ymwneud â hurio ar draws ffiniau.

Ymhlith y mesurau diogelwch eraill yr ymgynghorir arnynt ac a allai gael eu hychwanegu at y safonau cenedlaethol neu, mewn rhai achosion, gael eu caniatáu fel safonau lleol ychwanegol, mae system CCTV orfodol mewn cerbydau, archwiliadau meddygol safonedig, gwiriadau cofnodion troseddol ar gyfer ymgeiswyr a deiliaid trwyddedau, safonau Cymraeg a manylebau safonedig ar gyfer cerbydau a'r gyfundrefn profi cerbydau.

4.6.2. Siwrneiau integredig

Ar hyn o bryd, mae tua 11,000 o yrwyr, 4,500 o dacsis a 5,000 o gerbydau hurio preifat trwyddedig yng Nghymru ac mae'r sector hwn yn bwysig i sicrhau cynhwysiant cymdeithasol ac economaidd yng Nghymru. Gall diffyg trafnidiaeth sydd ar gael, trafnidiaeth hygyrch neu drafnidiaeth gyfagos rwystro rhai unigolion rhag cyrraedd y gwaith, gwasanaethau a chyfleusterau hamdden, yn enwedig pobl hŷn ac anabl y gall fod angen gwasanaeth o ddrws i ddrws arnynt hefyd.

Rydym yn disgwyl i dacsis chwarae rôl bwysig mewn trafnidiaeth gyhoeddus integredig. Byddwn yn ystyried sut y gall tacsis/cerbydau hurio preifat integreiddio â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus megis gwasanaethau bysiau lleol a'u hategu'n well drwy ddarparu gwasanaethau bysiau tacsi neu fath arall o opsiynau trafnidiaeth seiliedig ar alw a rennir. Byddwn yn datblygu cynllun ynglŷn â'r ffordd y gellir ffurfioli trefniadau bysiau tacsi er mwyn ategu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.

4.6.3. Mentrau strategol

4.6.3.1. Datgarboneiddio'r fflyd

Ein huchelgais yw y dylai pob tacsi a cherbyd hurio preifat fod yn rhai allyriadau sero o'r bibell egsôst erbyn 2028. Er mwyn helpu i gyflawni'r uchelgais hon, byddwn yn datblygu cynllun gweithredu ar gyfer datgarboneiddio tacsis a fydd yn cynnwys manylion am ffyrdd y gallwn helpu'r diwydiant i newid i gerbydau allyriadau sero ac yn rhoi'r cynllun hwnnw ar waith. Bydd gweithgarwch ymgysylltu â rhanddeiliaid yn llywio'r cynllun hwn a bydd yn pennu'r mathau mwyaf addas o gymhellion, a allai gynnwys cynllun benthyg neu brydlesu.

Fel rhan o'r gwaith o ddatblygu'r strategaeth ddatgarboneiddio, mae Llywodraeth Cymru wedi darparu cyllid i brynu 50 o dacsis allyriadau sero. Mae'r cerbydau hyn ar waith yn Sir Ddinbych, Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a Sir Benfro fel rhan o gynllun profi cyn prynu lle y gall gyrwyr ddefnyddio'r cerbyd am fis yn rhad ac am ddim.

Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn datblygu cynlluniau ar gyfer darparu mannau gwefru cerbydau trydan ledled Cymru. Byddwn yn ystyried a oes angen darpariaeth benodol ar gyfer tacsis/cerbydau hurio preifat gan drafod â'r sector. Mae mannau gwefru bellach ar gael ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd, Sir Benfro a Sir Ddinbych fel rhan o'r Cynllun Profi Cyn Prynu.

4.6.3.2. Safonau cenedlaethol ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat

Ni waeth ble y bydd cwsmeriaid yn byw yng Nghymru, mae'n bwysig y byddant yn cael lefel dda o wasanaeth tacsi neu gerbydau hurio preifat gyda cherbydau diogel a hygyrch sydd ar gael yn hawdd, a gyrwyr addas sy'n darparu gwasanaeth da i gwsmeriaid ac sy'n gwneud i deithwyr deimlo bod croeso iddynt. Byddwn yn ystyried ffyrdd o sicrhau y gall y cyhoedd adnabod tacsis/cerbydau hurio preifat trwyddedig yn hawdd ac unrhyw fesurau eraill a allai wella dealltwriaeth ar gyfer defnyddwyr.

Drwy ymgysylltu â rhanddeiliaid byddwn yn llywio safonau cenedlaethol er mwyn sicrhau bod cerbydau trwyddedig yn gyfforddus ac yn addas i bob teithiwr yn ogystal â bod yn ddiogel. Hefyd, fel rhan o'r safonau hyn, ein nod yw cyflwyno cwrs hyfforddi er mwyn sicrhau bod gan unigolion y sgiliau angenrheidiol i ymgymryd â rôl gyrrwr trwyddedig.

4.6.3.3. Hygyrchedd

Byddwn yn diogelu'r buddsoddiad presennol mewn tacsis hygyrch â thechnoleg injans lanach yn ystod y broses o newid i fflyd allyriadau sero. Byddwn yn sicrhau nad ydym yn lleihau'r cyflenwad o gerbydau hygyrch ac y byddwn yn ystyried cyfleoedd i wella'r ddarpariaeth.

4.6.3.4. Prisiau siwrneiau symlach

Byddwn yn ceisio symleiddio prisiau siwrneiau mewn tacsis er mwyn sicrhau eu bod yn deg ac yn glir i gwsmeriaid a bod dull gweithredu cyson ledled Cymru. Byddwn hefyd yn sicrhau y gall cwsmeriaid dalu am dacsis gan ddefnyddio amrywiaeth o ddulliau modern a thraddodiadol ac yn mynd i'r afael â phryderon cwsmeriaid ynghylch gyrwyr tacsis yn gwrthod eu cludo a chanslo tacsis sydd wedi'u hurio er mwyn sicrhau bod pobl yn teimlo'n fwy hyderus yn defnyddio'r gwasanaethau hyn.

4.7. Cludo Llwythi a Logisteg

Mae angen rhwydwaith cystadleuol, ymatebol a chadarn o wasanaethau dosbarthu llwythi a logisteg ar Gymru ledled y wlad a fydd yn cyfrannu at gyflawni ein huchelgeisiau llesiant ehangach.

Mae'r sector yn cefnogi pob diwydiant drwy sicrhau y gall gael gafael ar nwyddau a gwasanaethau ac yn dosbarthu nwyddau i'r 3.2 miliwn o bobl sy'n byw yng Nghymru ac mae wedi newid yn sylweddol yn ystod y pandemig.

Mae ein blaenoriaethau ar gyfer y sector cludo llwythi yn cynnwys integreiddio darpariaeth cludo llwythi a logisteg yn well mewn datblygiadau newydd, gwaith cynllunio morol a gweithgarwch adfywio. Mae angen inni ddatblygu ymateb i'r twf sylweddol mewn darpariaeth milltir olaf a chyflym, gan ddeall y ffordd orau o reoli hyn ochr yn ochr â'n huchelgeisiau i leihau tagfeydd a mynd i'r afael â datgarboneiddio yn y diwydiant.

4.7.1. Deddfwriaeth a pholisi

Nid yw cludo llwythi na logisteg wedi'u datganoli i Gymru ac, felly, mae angen inni weithio gyda Llywodraeth y DU ar fentrau yn y dyfodol, yn enwedig er mwyn ymdrin â'r newidiadau i'r sector ar ôl Brexit.

4.7.1.1. Cynllunio defnydd tir a Chymru

Er nad yw'r cyfrifoldeb am gludo llwythi wedi'i ddatganoli, mae cynllunio defnydd tir wedi'i ddatganoli. Byddwn yn defnyddio ein polisïau cynllunio er mwyn integreiddio darpariaeth cludo llwythi a logisteg mewn datblygiadau newydd, gwaith cynllunio morol, dynodi parthau diwydiannol a gweithgarwch adfywio. Byddwn hefyd yn chwilio am gyfleoedd i gydleoli gweithgarwch gweithgynhyrchu ac ynni a phorthladdoedd a chanolfannau llwythi er mwyn gwneud y sector yn fwy effeithlon a chynaliadwy.

4.7.1.2. Effaith Brexit

Mae'r pandemig a Brexit wedi tarfu cryn dipyn ar y sector cludo llwythi a logisteg. Nid yw'r rhan fwyaf o'r pwerau sy'n ymwneud â phroblemau yn y sector hwn wedi'u datganoli ac maent yn nwylo Llywodraeth y DU. Mae ein gweithgarwch ymgysylltu parhaus â chyrff yn y Diwydiant wedi cadarnhau'r farn nad oes unrhyw broblemau sy'n ymwneud yn benodol â Chymru yn y byrdymor, er bod cynlluniau i gyflwyno trefniadau rheoli ffiniau yn y porthladdoedd fferi yng Nghymru o ddechrau 2024 ymlaen ar gyfer nwyddau iechydol a ffytoiechydol sy'n cael eu mewnforio. Er y bydd y trefniadau hyn yn tarfu ymhellach ar logisteg cadwyni cyflenwi, bwriedir i'n cynlluniau leihau'r effaith. Mae'r problemau presennol a wynebir gan y sector yn cwmpasu'r DU gyfan ac maent o'r farn y caiff yr atebion mwyaf effeithiol eu darparu drwy Lywodraeth y DU gyda'n cymorth ni.

4.7.1.3. Cynllun Cludo Llwythi a Logisteg

Er mwyn darparu ymateb cydgysylltiedig i'r heriau sy'n wynebu'r sector, byddwn yn datblygu Cynllun Cludo Llwythi a Logisteg Cenedlaethol Cymru erbyn 2024. Wrth ddatblygu'r cynllun hwn, byddwn yn ystyried cynllun Llywodraeth y DU, Future of Freight: a long term plan, Mehefin 2022 fel rhan o'r ymrwymiad i gydweithio yn y sector hwn. Bydd cydweithio ac ymgynghori â Llywodraeth y DU a darparwyr sector megis The Rail Freight Group, y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd a Logistics UK yn hanfodol i sicrhau bod cynllun a chyfeiriad clir ar gyfer y sector cludo llwythi a logisteg yng Nghymru.

4.7.2. Cynllunio siwrneiau integredig

Mae angen gweithio gyda'r sectorau er mwyn deall y rhyngweithio cymhleth rhwng cludo llwythi, logisteg a'r rhwydwaith ehangach yn well a'u helpu i fod yn fwy effeithlon a chynaliadwy. Mae dau brif alluogydd i hwyluso'r gwelliannau hyn, sef data a thechnoleg.

Mae angen data gwell er mwyn inni allu dadansoddi sut i gefnogi mesurau effeithlonrwydd. Rydym yn gweithio gyda'r sector i gynhyrchu'r data priodol i gefnogi prosesau gwneud penderfyniadau sydd wedi'u targedu'n fwy. Mae gwaith dadansoddi data amserlennu a thechnoleg dracio yn parhau i ddatblygu a byddant yn helpu i atgyfnerthu'r sector a sicrhau ei fod yn fwy effeithlon.

4.7.3. Mentrau strategol

Ni allwn aros i gwblhau'r Cynllun Cludo Llwythi a Logisteg Cenedlaethol er mwyn ymdrin â rhai o'r problemau rydym yn eu hwynebu ar hyn o bryd ac, felly, rydym yn gweithio gyda'r sector ar nifer o fentrau strategol, gan gynnwys y canlynol:

4.7.3.1. Dosbarthiadau milltir olaf

Bu cynnydd sylweddol mewn dosbarthiadau milltir olaf, dosbarthiadau cyflym ar yr un diwrnod a'r diwrnod nesaf ac archebion cyffredinol ar-lein, ac mae hyn yn debygol o barhau a chynyddu. Byddwn yn helpu'r sector i wneud defnydd helaethach o feiciau cargo trydan, loceri gollwng/casglu a chyfuniadau eraill yn ogystal â gweithio gyda'r sector i atal dosbarthiadau cyflym pan nad oes eu hangen.

4.7.3.2. Sgiliau gyrwyr ac atyniad y diwydiant

Rydym am greu sector mwy cynaliadwy a chydnerth sy'n cynnig cyflogau ac amodau gwaith tecach. Gan gydweithio â phartneriaid yn y diwydiant a'r sector addysg, rydym yn mynd ati i hyrwyddo gyrfa yn y diwydiant i bobl o bob oedran.

Ar hyn o bryd, mae prinder gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a sgiliau ehangach yn y diwydiant. Er bod y prinder gyrwyr a sgiliau hyn wedi bod yn datblygu ers sawl blwyddyn, maent wedi cael eu cyflymu gan effeithiau cyfunol Brexit a'r

Pandemig. Mae'r prinder gyrwyr hefyd wedi tynnu sylw at ffactorau eraill sydd wedi bod yn effeithio ar atyniad y sector. Cyfeirir at amodau gwaith gyrwyr a staff warysau yn aml fel rhesymau pam nad yw pobl yn ymuno â'r sector neu pam maent yn ei adael. Fel arfer, ymdrinnir â'r materion gan ddefnyddio pwerau a gadwyd yn ôl gan Lywodraeth y DU. Fodd bynnag, rydym wedi sefydlu grwpiau trawsbolisi er mwyn adolygu materion sy'n dod i'r amlwg, gan gynnwys hyfforddiant ac amodau ymyl ffordd.

Rydym yn croesawu adroddiad diweddar Pwyllgor yr Economi, Materion Gwledig a Masnach, sef Diffyg Gyrwyr Cerbydau Nwyddau Trwm a Phroblemau â'r Gadwyn Gyflenwi, a'i argymhellion. Rydym yn ystyried bod hwn yn gyfle i wrthdroi'r problemau sydd wedi bod yn datblygu yn y diwydiant dros sawl blwyddyn drwy greu amodau cyflog a gwaith tecach yn ogystal â chyfleusterau gwell i yrwyr er mwyn denu mwy o bobl i weithio yn y sector, Cyfeiriad newydd ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm. Byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU a'r diwydiant ar yr argymhellion hyn a byddwn yn gweithredu arnynt yn y Cynllun Cludo Llwythi a Logisteg Cenedlaethol sy'n cael ei ddatblygu ar hyn o bryd.

4.7.3.3. Prentisiaethau a chymorth ar gyfer sgiliau

Mae gan ein rhaglen Prentisiaethau nifer o opsiynau sy'n canolbwyntio ar logisteg eisoes er mwyn helpu pobl i ddechrau gyrfa yn y sector. Mae ein rhaglen ReAct yn helpu gweithwyr sydd wedi cael eu diswyddo a phobl ddi-waith i feithrin y sgiliau y mae cyflogwyr yn chwilio amdanynt ac mae wedi helpu dros 800 o bobl i gael trwydded LGV. Mae ein rhaglen Cyfrifon Dysgu Personol yn cynnwys nifer o gyrsiau a chymwysterau ym meysydd logisteg a thechnoleg fodurol ac rydym yn ymgynghori â phartneriaid ynghylch y posibilrwydd o ehangu hyn ymhellach yn y sector.

4.7.3.4. Diogelwch

Mae diogelwch yn y sector hwn hefyd yn hanfodol ohewydd gall canlyniadau methiant fod yn drychinebus. Rydym yn gweithio gyda'r Comisiynydd Traffig, yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA), yr Asiantaeth Safonau Gyrru a gweithredwyr yn y sector er mwyn gwella dealltwriaeth o faterion diogelwch a chydymffurfiaeth.

4.7.3.5. Datgarboneiddio'r fflyd

Mae'r sector yn cyfrif am tua thraean o'r holl allyriadau o drafnidiaeth. Yn dilyn ymgynghoriad, cadarnhaodd Llywodraeth y DU y bydd yn rhoi terfyn ar werthu cerbydau

nwyddau trwm nad ydynt yn rhai allyriadau sero o 2040 ymlaen, a cherbydau nwyddau trwm ysgafnach o 2035 ymlaen. Mae cystadlaethau am gyllid ar gyfer yr elfennau batri trydan a chelloedd tanwydd hydrogen o Dreialon Cludo Llwythi ar Ffyrdd ag Allyriadau Sero y DU wedi'u cynnal a bydd cystadlaethau pellach yn dilyn.

Mae'r dechnoleg i gefnogi'r gwaith o ddatgarboneiddio'r fflyd cludo llwythi yn llai datblygedig na'r dechnoleg ar gyfer cerbydau preifat. Caiff y strategaeth ar gyfer cerbydau cludo llwythi ei datblygu ymhellach drwy'r cynllun cludo llwythi a logisteg. Byddwn hefyd yn cefnogi'r broses o roi'r gorau i gludo llwythi ar ffyrdd ac, yn lle hynny, ddefnyddio rheilffyrdd a chludiant ar ddŵr sy'n ddulliau cludo mwy cynaliadwy. Bydd hyn yn lleihau tagfeydd a llygredd sŵn ac yn gwella ansawdd aer, yn ogystal â chefnogi'r broses ddatgarboneiddio.

Fel rhan o'n Cynllun Gweithredu ehangach ar gyfer Cerbydau Trydan, byddwn yn nodi ac yn cefnogi lleoliadau lle y gellir cyfuno seilwaith gwefru cerbydau trydan mwy o faint er mwyn cefnogi ceir, faniau, lorïau a cherbydau'r sector cyhoeddus megis cerbydau sbwriel a bysiau. Yn y tymor canolig, caiff y cynllun hwn ei ymestyn i gynnwys seilwaith llenwi â thanwydd hydrogen os bydd galw am hynny.

Mae defnyddio hydrogen fel tanwydd ar gyfer cerbydau trwm ar gam datblygu cynnar o gymharu â Cherbydau Trydan Batri. Mae angen profi cerbydau o'r fath yn y byd go iawn ac yn ein hymgynghoriad Hydrogen yng Nghymru, yr uchelgais a nodir yn y cynllun gweithredu yw cyflwyno nifer o gerbydau nwyddau trwm celloedd tanwydd a faniau celloedd tanwydd o 2023/24 ymlaen. Byddai'r rhain yn cael eu pweru gan hydrogen gwyrdd a byddent yn creu swyddi newydd ym meysydd gwasanaethu a chyflenwi cerbydau.

Mae fflyd bysiau a cherbydau casglu sbwriel trafnidiaeth gyhoeddus a'r sector cyhoeddus yn cynnig cyfleoedd yng Nghymru i fod ar flaen y gad o ran y defnydd o gerbydau allyriadau sero. Rydym yn helpu sawl awdurdod lleol i dreialu nifer o gerbydau newydd yn eu fflydoedd. Bydd y profiad go iawn hwn yn ein galluogi i ddatgarboneiddio ein fflyd a rhannu ein profiad er mwyn cefnogi'r sectorau cerbydau nwyddau trwm a cherbydau nwyddau ysgafn masnachol. Gallai hyn hefyd gynnig cyfleoedd i greu cyfleusterau llenwi â hydrogen a gwefru cerbydau trydan a rennir ar gyfer y sector.

4.8. Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol

Ein gweledigaeth yw mabwysiadu dull mwy strategol o ymdrin â phorthladdoedd a safleoedd datblygu cyfagos yng Nghymru, gan gydnabod eu rôl fel catalydd ar gyfer cydleoli cyfleusterau gweithgynhyrchu, ynni a dosbarthu yn ogystal ag eraill sy'n cefnogi ein heconomi hamdden ac ymwelwyr.

Mae'r sector yn newid yn sylweddol. Mae trefniadau rheoli ffiniau a gyflwynwyd yng Ngweriniaeth Iwerddon wedi lleihau nifer yr allforion i Iwerddon tra bod lefel y gweithgarwch 'tir-pont' o Weriniaeth Iwerddon sy'n defnyddio porthladdoedd yng Nghymru wedi gostwng yn sylweddol wrth i allforion ddewis defnyddio llongau sy'n hwylio'n uniongyrchol o borthladdoedd yn Iwerddon i'r Cyfandir. Disgwylir i brosesau newydd gan gynnwys archwiliadau o anifeiliaid, planhigion a chynhyrchion sy'n dod o anifeiliaid/planhigion (bwydydd yn bennaf) gael eu cyflwyno o ddechrau 2024 ymlaen. Bydd y rhain yn tarfu ymhellach ar gadwyni cyflenwi ac yn arwain at gostau ychwanegol ac yn ymestyn y cyfnod pan gaiff cydbwysedd "busnes fel arfer" newydd ei sefydlu. Mae'r potensial i gefnogi cynlluniau cynhyrchu ynni ar y môr cynaliadwy yn cynnig cyfleoedd mawr newydd i'r sector. Mae creu porthladd rhydd yng Nghymru yn cynnig cyfle i fanteisio ar botensial economaidd sylweddol Cymru, yn y DU ac yn rhyngwladol, drwy bennu rôl newydd i borthladdoedd, gan hyrwyddo gwaith teg a chynaliadwyedd ar yr un pryd.

Rydym wedi nodi cyfres o gamau gweithredu allweddol, gan gynnwys cefnogi prosiectau i ddarparu seilwaith mwy cynaliadwy ar gyfer porthladdoedd, datblygu Cynllun Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol Cenedlaethol i Gymru a chydnabod porthladdoedd fel rhan allweddol o ddatblygiad economaidd Cymru yn y dyfodol ac, felly, byddwn yn ceisio lleihau'r effaith y bydd cyflwyno mesurau rheoli ffiniau yn 2024 yn ei chael ar fasnach sy'n gysylltiedig â phorthladdoedd. Byddwn yn parhau i ymgysylltu â'r sector er mwyn sicrhau ein bod yn meithrin gwell dealltwriaeth o'r risgiau y mae'n eu hwynebu a'r cyfleoedd sydd ar gael iddo er mwyn inni allu diweddaru ein cynllunio i fynd i'r afael â nhw.

4.8.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Nid yw Polisi Porthladdoedd wedi'i ddatganoli ac mae Llywodraeth y DU yn parhau i fod yn gyfrifol amdano, er bod seilwaith porthladdoedd mawr ar wahân i Aberdaugleddau wedi'i ddatganoli i Gymru yn 2017.

Ar 1 Medi 2022, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU brosbectws newydd y Rhaglen Porthladd Rhydd yng Nghymru, sy'n gwahodd cynigion gan safleoedd posibl ledled Cymru i ddangos sut maent yn cyflawni tri amcan craidd, yn ogystal â helpu i gyflawni blaenoriaethau

Llywodraeth Cymru sy'n ymwneud â gwaith teg a chynaliadwyedd:

- Hyrwyddo adfywio a chreu swyddi o ansawdd uchel.
- Sefydlu'r Porthladd Rhydd fel canolfan genedlaethol ar gyfer masnach a buddsoddiad byd-eang a buddsoddi ym mhob rhan o'r economi.
- Meithrin amgylchedd arloesol.

Roedd yn rhaid i Gonsortia gyflwyno eu cynigion erbyn 24 Tachwedd, sydd bellach wedi'u hasesu gan swyddogion o Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU. Caiff y cynnig llwyddiannus ei ddewis ar y cyd gan weinidogion o'r ddwy lywodraeth mewn proses ddethol agored a thryloyw.

Hefyd, Cymru sy'n gyfrifol o hyd am gynllunio defnydd tir a all gynnwys datblygu a newidiadau mewn defnydd tir mewn porthladdoedd ac o'u hamgylch. Rydym hefyd yn cydnabod y rôl y mae porthladdoedd yn ei chwarae o ran symud nwyddau yn ehangach a'r effeithiau amgylcheddol cadarnhaol posibl y gallai newid dulliau teithio tuag at forgludiant arfordirol eu cefnogi a byddwn yn eu hintegreiddio yn ein polisïau ehangach ar gludo llwythi a logisteg yng Nghymru.

Nodir polisi cynllunio yn PCC11 a ategir gan Nodyn Cyngor Technegol 14 Llywodraeth Cymru ar gynllunio arfordirol. Mae'r polisi hwn yn sicrhau ein bod yn datblygu'r ardaloedd hyn mewn ffordd gynaliadwy gan ystyried effeithiau posibl newid yn yr hinsawdd.

Mae Cynllun Morol Cenedlaethol Cymru a'r canllawiau gweithredu yn nodi ein polisi ar gyfer defnyddio ein moroedd mewn ffordd gynaliadwy dros yr 20 mlynedd nesaf. Cyhoeddwyd yr adroddiad cynnydd cyntaf yn 2021 a chadarnhaodd nad oedd unrhyw gynlluniau ar y pryd i ddiwygio Cynllun Morol Cenedlaethol Cymru.

4.8.2. Rhaglenni cyllido

Unwaith eto, er bod y cymorth mwyaf yn cael ei ddarparu gan Lywodraeth y DU, mae Llywodraeth Cymru yn darparu, neu'n bwriadu darparu, rhywfaint o gymorth ar gyfer seilwaith a gwaith datblygu mewn porthladdoedd ac o'u hamgylch drwy wahanol gronfeydd gan gynnwys y Gronfa Adfywio, Rhaglen Ynni'r Môr a Thrawsnewid Trefi a Chymunedau Arfordirol.

Hyd yma, nid yw Llywodraeth y DU wedi darparu cymorth ariannol ar gyfer y diwydiant ynni gwynt ar y môr yng Nghymru a dim ond yn Lloegr a'r Alban y mae wedi darparu cymorth ariannol. Byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau cymorth ariannol ar gyfer cynlluniau ynni gwynt ar y môr sefydlog a'u seilwaith ategol er mwyn sicrhau bod Cymru yn manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd ar gyfer y gwaith datblygu hwn a datblygiadau gwynt arnofiol ar y môr ('FLOW') yn y dyfodol.

4.8.3. Mentrau strategol

4.8.3.1. Cynllun Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol Cenedlaethol Cymru

Er mwyn cyflawni rhai o'n mentrau strategol allweddol yng Nghymru, rydym yn bwriadu gweithio'n agos gyda Llywodraeth y DU, Grŵp Porthladdoedd Cymru a'r sector ehangach ar Gynllun Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol newydd i Gymru. Bydd yn ategu Cynllun Morol Cenedlaethol Cymru.

Bydd y cynllun hwn yn sicrhau ein bod yn lliniaru effeithiau Brexit ac yn manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd sy'n deillio o'r sector ynni, logisteg gynaliadwy, nwyddau iechydol a ffytoiechydol a thwristiaeth. Bydd angen i'r cynllun adlewyrchu'r newidiadau sylweddol y mae'r sector yn eu profi o hyd a'r nifer mawr o gyfleoedd newydd yn y dyfodol rydym yn awyddus i fanteisio arnynt. Yn ogystal ag ymdrin â'r porthladdoedd mawr bydd ein cynllun hefyd yn mynd i'r afael â'r problemau a wynebir gan ein porthladdoedd llai o faint ac yn ystyried y rôl y maent yn ei chwarae yn eu heconomi leol.

Bydd y cynllun yn ymdrin â rhai o'r materion strategol allweddol a nodir yma:

4.8.3.2. Sefyllfa fasnachu newydd i Borthladdoedd y DU

Mae porthladdoedd yng Nghymru yn borth strategol i Iwerddon ar gyfer Prydain Fawr ac, yn yr un modd, i Brydain Fawr o Iwerddon. Iwerddon yw ein pedwaredd farchnad allforio fwyaf ac mae ymhlith y 10 ffynhonnell fwyaf o fewnforion. Bu'r tair blynedd diwethaf yn flynyddoedd anwadal iawn ar gyfer masnach a theithwyr ar draws Môr Iwerddon oherwydd y pandemig ac effeithiau Brexit. Bydd yn cymryd amser i'r sefyllfa o ran COVID-19 sy'n newid a'r trefniadau newydd ar gyfer tollau a mesurau rheoli ffiniau eraill, y disgwylir iddynt gael eu rhoi ar waith yn 2024, sefydlogi.

Mae Llywodraeth y DU wedi nodi amserlen newydd ar gyfer cyflwyno rheolaethau mewnforio llawn ar nwyddau o'r UE. Mae'r newidiadau hyn yn gofyn am gyfleusterau i brosesu gwiriadau tollau a bioddiogelwch. Lle na ellir rheoli'r rhain yn y porthladdoedd, maent yn cael eu datblygu ar safleoedd mewndirol. Mae CThEF yn datblygu safle 1.7 milltir o borthladd Caergybi ac mae Llywodraeth Cymru yn berchen ar safle gerllaw – rhoddodd gontract i gynllunio'r safle ym mis Mawrth 2022. Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn ystyried trefniadau i wasanaethu Doc Penfro ac Abergwaun.

Y ffocws dros y blynyddoedd i ddod yw sicrhau na fydd porthladdoedd yng Nghymru yn cael eu rhoi o dan anfantais gan y gofynion newydd nac, yn benodol, gan y gyfundrefn codi tâl ar gyfer y cyfleusterau hyn.

4.8.3.3. Porthladdoedd a'r economi ymwelwyr

Mae twristiaeth yn gyfraniad mawr arall y mae ein porthladdoedd yn ei wneud at eu hardaloedd. Mae'r porthladdoedd mawr yn dod ag ymwelwyr i'w hardal a thrwy ein cynlluniau ar gyfer gweithgarwch creu lleoedd pwrpasol yn Croeso i Gymru: Blaenoriaethau i'r economi ymwelwyr, daw'r porthladdoedd llai o faint yn gyrchfan.

Mae Cruise Wales yn bartneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, y chwe phorthladd llongau mordeithio presennol yng Nghymru, cyrchfannau a llawer o randdeiliaid allanol. Drwy gydweithio, rydym wedi creu darpariaeth fordeithio wych i deithwyr sy'n ymweld â Chymru. Rydym wedi denu cwmnïau llongau mordeithio newydd ac yn parhau i wneud hynny ac rydym yn gweithio gyda Cruise Wales ar wella'r seilwaith ategol yn ein porthladdoedd.

4.8.3.4. Datgarboneiddio

Byddwn yn buddsoddi mewn prosiectau sy'n cyflawni seilwaith porthladdoedd mwy cynaliadwy ac sy'n cyfrannu at ddatgarboneiddio yn y sector. Mae gan ein porthladdoedd rôl bwysig i'w chwarae wrth helpu i ddatgarboneiddio llongau drwy ddarparu tanwydd gwyrdd a chyflenwadau o'r lan i longau. Byddwn hefyd yn helpu i ddatblygu diwydiannau lleol cysylltiedig a defnyddio ein rhaglenni addysg, sgiliau a hyfforddiant i sicrhau bod gan bobl leol y sgiliau i'w cynnal.

1.19.3.5 Rhaglen Ynni'r Môr

Rydym wedi ymrwymo i sicrhau bod Cymru yn ganolfan technolegau newydd a datblygiadau arloesol ym maes ynni'r môr ac wedi sefydlu Rhaglen Ynni'r Môr er mwyn cyflawni'r ymrwymiad hwn. Bydd Rhaglen Ynni'r Môr yn cyflawni ein hymrwymiadau yn y Rhaglen Lywodraethu i ddatblygu Her Môr-lynnoedd Llanw, yn ogystal â chefnogi cynlluniau ynni gwynt sefydlog ac arnofiol ar y môr drwy fuddsoddi mewn porthladdoedd yng Nghymru. Bydd y Rhaglen hefyd yn cefnogi technoleg tonnau a ffrwd llanw drwy ystyried y posibilrwydd o ddarparu llwybr i'r farchnad drwy gymorth refeniw.

1.19.3.6 Rhaglen Ardal Forol Doc Penfro

Yng Nghymru, rydym yn parhau i fwrw ymlaen â'r gwaith o ddatblygu'r sector hwn ac ym mis Rhagfyr 2021 gwnaethom gyhoeddi rhaglen Ardal Forol Doc Penfro gwerth £60 miliwn. Bydd y rhaglen yn canolbwyntio i ddechrau ar gefnogi twf

technolegau tonnau a llanw ac, o bosibl, FLOW. Bydd hyn yn sicrhau bod Sir Benfro ar flaen y gad o ran arloesi ym maes ynni'r môr di-garbon. Disgwylir i'r rhaglen gynhyrchu £73.5 miliwn y flwyddyn ar gyfer yr economi ranbarthol.

Mae gwaith eisoes wedi dechrau ar y safle ac mae'n cynnwys gwaith i greu ardal gosod i lawr ag arwynebedd o 17,000 metr sgwâr, llithrfa fawr iawn newydd, pontynau newydd ar gyfer cychod gwaith a chyfleusterau swyddfa.

4.9. Hedfanaeth

Ein gweledigaeth yw ymrwymo 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.

Maes awyr Caerdydd yw porth Cymru i'r byd ac mae'n rhan hanfodol o'n seilwaith trafnidiaeth. Mae ein galluogi i ddatblygu marchnadoedd newydd; cynnal ac ehangu marchnadoedd presennol; sicrhau bod Cymru yn lle deniadol a chystadleuol i astudio a gwneud busnes, buddsoddi ynddo ac ymweld ag ef.

4.9.1. Diwygio deddfwriaeth a pholisi

Fel y nodwyd, nid yw hedfanaeth wedi'i datganoli i Gymru ac, felly, Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am bolisi a chyllid.

4.9.1.1. Toll Teithwyr Awyr

Rydym yn parhau i bwyso ar Lywodraeth y DU i greu system dreth decach ledled y DU drwy ddatganoli toll teithwyr awyr i Gymru. Ni ddylid trin Cymru yn wahanol i'r Alban, Gogledd Iwerddon na Lloegr.

Mae'r sector hedfanaeth, y sector twristiaeth a'r sector busnes yng Nghymru o blaid datganoli toll teithwyr awyr. Hefyd, mae tystiolaeth gymhellol o'r manteision economaidd y gallai eu sicrhau i Gymru, drwy alluogi sector hedfanaeth cynaliadwy sy'n cefnogi'r economi ehangach.

Ni wneir unrhyw benderfyniadau ar bolisi toll teithwyr awyr yng Nghymru cyn iddi gael ei datganoli. Byddai unrhyw benderfyniad o'r fath yn cynnwys amrywiaeth gymhleth o ffactorau a fyddai'n ymwneud yn benodol â'r amodau economaidd ar y pryd a mater i Weinidogion Cymru, ynghyd â'r Senedd, fydd penderfynu beth i'w wneud

4.9.1.2. Cysylltedd rhanbarthol

Mae angen rhoi sylw i gysylltedd rhanbarthol ynghyd ag adferiad cyffredinol yng Nghynllun Adfer Llywodraeth y DU ar gyfer y Diwydiant Hedfan. Mae safbwynt presennol Llywodraeth y DU i beidio â chefnogi Rhwymedigaethau Gwasanaethau Teithwyr ar gyfer llwybrau rhanbarthol, oni bai eu bod wedi'u cysylltu â Llundain, yn mynd yn groes i'w Strategaeth Hedfanaeth i ddatblygu cysylltedd rhwng rhanbarthau. Byddwn yn gweithio gyda meysydd awyr yn y DU a gweinyddiaethau datganoledig eraill i wella cysylltedd rhanbarthol â Chymru am fod angen i Gymru gael cyswllt â'r DU gyfan ac nid Llundain yn unig. Rydym yn ymrwymedig i ddatblygu Maes Awyr Caerdydd er mwyn galluogi teithwyr o Gymru i hedfan o faes awyr sy'n agosach at eu cartref.

4.9.2. Rhaglenni cyllido

Ers dechrau'r pandemig, gwnaethom benderfyniad ymwybodol i gadw Maes Awyr Caerdydd ar agor i gefnogi gweithgarwch cludo llwythi a logisteg, a oedd yn golygu bod modd cyflenwi cyfarpar diogelu personol yr oedd ei ddirfawr angen i'r GIG yng Nghymru. Mae'r pandemig wedi cael effaith fawr ar deithio rhyngwladol ledled y byd, gan amharu gryn dipyn ar allu meysydd awyr a chwmnïau awyrennau i weithredu a masnachu. Y flaenoriaeth i faes awyr Caerdydd, fel pob maes awyr a chwmni awyrennau ledled y byd, yw adfer, sicrhau ei bod yn gynaliadwy ac, yn y pen draw, dyfu.

Yn 2021, cytunodd Llywodraeth Cymru ar becyn ariannol i roi cymorth i Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig yn y tymor canolig yn erbyn cynllun pum mlynedd i achub ac ailstrwythuro'r maes awyr yn dilyn pandemig COVID-19. Mae'r pecyn yn bodloni telerau'r Cytundeb Masnach a Chydweithredu rhwng y DU a'r UE, yn arbennig y darpariaethau ynghylch cymorthdaliadau at ddibenion achub ac ailstrwythuro. Gwnaethom gytuno ar fuddsoddiad ar ffurf grant o hyd at £42.6m sydd wedi'i gwneud yn bosibl i Faes Awyr Caerdydd dechrau ailstrwythuro ei weithrediadau a sicrhau ei fod yn hyfyw.

4.9.3. Siwrneiau integredig

Gan fod gwasanaeth bws cyflym T9 i'r maes awyr wedi'i atal dros dro, sy'n adlewyrchu'r lleihad yn nifer y teithwyr ers dechrau pandemig COVID-19, rydym yn ystyried, gyda Chyngor Bro Morgannwg, y posibilrwydd o ehangu gwasanaethau bysiau lleol er mwyn darparu rhai siwrneiau cyflymach ychwanegol rhwng y Maes Awyr a Chanol Dinas Caerdydd. Lle y bo'n bosibl byddai'r rhain yn cyd-fynd ag amseroedd cyrraedd a gadael hediadau allweddol, nes y gellir cyfiawnhau adfer gwasanaeth T9. Nid yw'r posibilrwydd o adeiladu rheilffordd gangen uniongyrchol i Faes Awyr Caerdydd yn y dyfodol wedi'i ddiystyru ac mae llwybr wedi'i neilltuo yn Uwchgynllun Maes Awyr Caerdydd. Fodd bynnag, effaith pandemig COVID-19 a'r newid mewn ffocws i adfer nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r maes awyr i'w lefel flaenorol fydd y flaenoriaeth o hyd am yr ychydig flynyddoedd nesaf. Mae cysylltiadau ffordd newydd yn annhebygol o gael eu cefnogi gan na fyddent yn cyd-fynd â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru na'r uchelgeisiau o ran newid yn yr hinsawdd i gyflawni sero net erbyn 2050.

4.9.4. Mentrau strategol

Gan fod hedfanaeth yn swyddogaeth annatganoledig, mae dyfodol hedfanaeth yng Nghymru yn dibynnu'n fawr ar strategaethau Llywodraeth y DU ar gyfer y sector.

4.9.4.1. Cynllun adfer y diwydiant hedfan

Yn y byrdymor, ac ar ôl cyhoeddi fframwaith strategol Flightpath to the Future Llywodraeth y DU, byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU a'i Chyngor Hedfanaeth newydd er mwyn cefnogi'r sector drwy'r cyfnod adfer wedi COVID-19. Mae angen inni ddeall sut y bydd pethau yn datblygu dros oes y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth er mwyn i ni a'r sector hedfanaeth yng Nghymru allu cynllunio a bod yn y sefyllfa orau i adfer yn gyflym.

Mae nifer o hediadau Ewropeaidd bellach yn gweithredu o Gaerdydd bob dydd ac mae Maes Awyr Caerdydd yn parhau i weithio gyda'i weithredwyr presennol i ddatblygu gwasanaethau newydd ac adfer y llwybrau a gollwyd pan aeth cwmni Flybe i'r wal ar ddechrau'r pandemig yn 2019.

4.9.4.2. Hedfanaeth 2050

Cynhaliwyd ymgynghoriad ar Strategaeth Hedfanaeth 2050 rhwng mis Rhagfyr 2018 a mis Mehefin 2019. Yn y rhagair i'r ymgynghoriad cadarnhaodd y Gweinidog Hedfanaeth fod disgwyl i'r strategaeth derfynol gael ei chyhoeddi erbyn diwedd 2019, rhywbeth na ddigwyddodd ac, yn lle hynny, cyhoeddwyd *Flightpath to the Future* gan Lywodraeth y DU fel dull dros dro o roi ei strategaeth hedfanaeth ar waith. Mae angen mwy o eglurder ynglŷn â sut y bydd pethau yn datblygu dros oes y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth er mwyn i ni a'r sector hedfanaeth yng Nghymru allu cynllunio a bod yn y sefyllfa orau i adfer yn gyflym ac, os cawn gyfle, rydym yn ymrwymedig i weithio gyda Llywodraeth y DU a'i Gyngor Hedfanaeth newydd er mwyn cynrychioli Cymru.

4.9.4.3. Datgarboneiddio

Mae Adran Drafnidiaeth y DU yn rhagamcanu y bydd y galw yn cynyddu 73% rhwng 2018 a 2050. Yn ôl dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth, mae'r defnydd o awyrennau mwy o faint a mwy effeithlon a chynnydd bach yn y defnydd o danwyddau hedfan carbon isel cynaliadwy, yn golygu y bydd allyriadau nwyon tŷ gwydr yn parhau'n sefydlog, ar y cyfan, os bydd y tueddiadau presennol o ran technoleg a'r galw yn parhau.

1.20.4.4 Jet Zero

Cyhoeddodd Llywodraeth y DU ei strategaeth 'Jet Zero' ym mis Gorffennaf 2022 sy'n cynnwys nifer o gamau gweithredu arfaethedig ar draws y chwe mesur, sef: gwella effeithlonrwydd meysydd awyr, awyrofod ac awyrennau, creu diwydiant tanwydd hedfan cynaliadwy ffyniannus yn y DU, datblygu ehediadau allyriadau sero ar gyfer defnydd masnachol, creu marchnadoedd carbon llwyddiannus a buddsoddi mewn technolegau dal nwyon tŷ gwydr, gan alluogi defnyddwyr i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy o ran hedfan a mynd i'r afael ag effeithiau nad ydynt yn gysylltiedig â CO2.

4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – Hedfanaeth

Byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU ar y cynigion hyn er mwyn sicrhau y gallwn lunio ein cynlluniau adfer eu hunain ar gyfer y sector hedfanaeth a chefnogi a datblygu diwydiant hedfanaeth mwy cynaliadwy yng Nghymru.

1.20.4.5 Llwybr Hedfan Amgylcheddol Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd

Ym mis Medi 2019, lansiodd Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig ei Lwybr Hedfan Amgylcheddol, sef fframwaith a ddatblygwyd i dracio llwyddiannau o ran yr amgylchedd a chynaliadwyedd sydd eisoes wedi'u cyflawni ac, ar yr un pryd, nodi nodau byrdymor.

Mae'r maes awyr yn bwriadu diweddaru ei Lwybr Hedfan Amgylcheddol yn fuan, gan gyhoeddi targedau diwygiedig i gyflawni Carbon Sero Net. Byddwn yn helpu Maes Awyr Caerdydd i gyflawni ei addewid i ddatgarboneiddio ei weithrediadau ar y ddaear a hyrwyddo'r defnydd o danwyddau hedfan cynaliadwy a chefnogi technoleg hedfan allyriadau sero yng Nghymru.

Atodiad 1: Termau defnyddiol

Termau defnyddiol

Termau a ddefnyddir yn y ddogfen hon.

Adolygiad Cysylltedd yr Undeb

Adolygiad a arweiniwyd gan Syr Peter Hendy, a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2021, sy'n ystyried sut y gellir sicrhau gwell cysylltedd trafnidiaeth rhwng gwledydd y DU.

Adolygiad Ffyrdd

Adolygiad a gadeirir yn annibynnol er mwyn sicrhau bod buddsoddiadau mewn ffyrdd yng Nghymru yn cyd-fynd â Llwybr Newydd, y Rhaglen Lywodraethu a Cymru Sero Net.

Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG)

Fframwaith ar gyfer asesu effaith a manteision ymyriadau trafnidiaeth arfaethedig fel cynlluniau i uwchraddio ffyrdd. Mae'n gyson â'r saith nod llesiant cenedlaethol.

Awdurdodau Lleol

Y 22 o gynghorau sy'n gyfrifol am ddarparu gwasanaethau llywodraeth leol yng Nghymru.

Awdurdodau Priffyrdd

Mae dyletswydd arnynt i fynnu a diogelu hawliau'r cyhoedd i fwynhau unrhyw briffordd y maent yn awdurdod ar ei chyfer. Fel 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.

Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth Cenedlaethol

Mae'r Bwrdd yn monitro'r gwaith y mae Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a phartneriaid eraill yn y sector trafnidiaeth yng Nghymru yn ei wneud i gyflawni Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a'r CCCT. Fe'i cadeirir gan y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd.

Cadernid ecosystemau

Gallu ecosystem gyfan i ymateb i bethau sy'n tarfu arni drwy wrthsefyll niwed ac ymadfer yn gyflym.

Cerbydau allyriadau isel iawn

Cerbydau nad ydynt yn allyrru fawr ddim nwyon tŷ gwydr – 75g/km o CO2 neu lai a bod yn fanwl gywir. Gallant fod yn gerbydau trydan, hydrogen neu hybrid.

Cerbydau gwasanaeth Cyhoeddus

Cerbydau sy'n cludo mwy nag wyth teithiwr am dâl neu wobr.

Cerbydau hydrogen

Maent yn defnyddio trydan a gaiff ei gynhyrchu drwy adwaith cemegol rhwng hydrogen ac ocsigen. Mae'r trydan yn pweru'r car neu'n gwefru batri sy'n pweru'r cerbyd. Caiff y tanwydd hydrogen ei storio mewn tanc pwysedd uchel.

Atodiad 1: Termau defnyddiol

Cerbydau nwyddau trwm

Y term am gerbydau dros 3.5 tunnell – mae cerbydau masnachol ysgafn yn ysgafnach na hyn.

Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru

Comisiwn i ystyried sut i leihau tagfeydd ar yr M4 yn y de-ddwyrain (a elwir hefyd yn Gomisiwn Burns).

Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Comisiwn a gadeirir gan yr Arglwydd Burns i ddatblygu argymhellion ar gyfer datblygu ffyrdd, rheilffyrdd, bysiau a darpariaeth teithio llesol mewn ffordd gynaliadwy ledled Gogledd Cymru.

Cyd-bwyllgorau Corfforedig

Haen newydd o lywodraeth leol a fydd yn gyfrifol am gynllunio trafnidiaeth ranbarthol yng Nghymru.

Cymru Sero Net

Yr ail gynllun lleihau allyriadau ar gyfer Cyllideb Garbon 2 (2021-2025) sy'n gosod y sylfeini i wneud Cymru'n sero net erbyn 2050.

Cymru’r Dyfodol

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

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.

Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT)

Mae'n nodi blaenoriaethau buddsoddi Llywodraeth Cymru yn seiliedig ar Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

Cynlluniau i'w paratoi gan Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar gyfer hyrwyddo ac annog dulliau teithio diogel, integredig, effeithlon ac economaidd i'w hardal, o'u hardal ac yn eu hardal.

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 a hedfanaeth wedi'u datganoli ac mae Gweinidogion Cymru yn cydweithio â Llywodraeth y DU mewn perthynas â'r rhain.

Datgarboneiddio

Y camau sydd angen eu cymryd i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a symud tuag at economi carbon isel. Mae Llywodraeth Cymru yn ymrwymedig i gyflawni allyriadau carbon sero net erbyn 2050.

Atodiad 1: Termau defnyddiol

Deddf Cydraddoldeb

O dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, mae'n anghyfreithlon gwahaniaethu yn erbyn rhywun oherwydd nodwedd warchodedig. Y nodweddion gwarchodedig yw oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas neu bartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw a chyfeiriadedd rhywiol.

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Deddfwriaeth y bwriedir iddi wella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Mae'n gofyn i'r cyrff cyhoeddus a restrir yn y Ddeddf feddwl mwy am yr hirdymor, gweithio'n well gyda phobl a chymunedau a gyda'i gilydd, ceisio atal problemau rhag codi a mabwysiadu dull gweithredu mwy cydgysylltiedig.

Dull teithio

Y ffordd y caiff teithwyr neu nwyddau eu cludo drwy'r awyr, ar ddŵr neu ar dir. Mae'r rhain yn cynnwys cerdded, beiciau, cerbydau gan gynnwys beiciau modur, rheilffyrdd, llongau (trafnidiaeth ar y môr) a thrafnidiaeth awyr (hedfanaeth). Mae pobl yn gweld siwrneiau trafnidiaeth fwyfwy fel rhai sy'n cynnwys dulliau teithio gwahanol (aml-ddull).

Dulliau teithio cynaliadwy

Mathau o drafnidiaeth sy'n cyfrannu at ddatgarboneiddio, gan gynnwys cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau dim allyriadau neu isel eu hallyriadau sy'n cael eu cyd-ddefnyddio.

Egwyddor datblygu cynaliadwy

O dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, rhaid i gyrff cyhoeddus 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.

Gwefru Cerbydau Trydan

Gwefru cerbyd trydan yw'r broses o ddefnyddio gwefrydd cerbydau trydan i gyflenwi trydan i fatri cerbyd.

Llwybr Newydd

Teitl Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021. Mae'r CCCT wedi'i gyhoeddi er mwyn nodi blaenoriaethau buddsoddi penodol yn dilyn Llwybr Newydd.

Llwybrau

Pedwar llwybr cyflawni trawsbynciol er mwyn sicrhau y cyflawnir ymrwymiadau mewn perthynas â datgarboneiddio, cydraddoldeb, cynllunio siwrneiau integredig a'n darpariaeth wledig

Masnachfraint Cymru a'r Gororau

Contract i ddarparu gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr ar linellau Cymru a'r Gororau, a weithredir ar hyn o bryd gan Trafnidiaeth Cymru.

Atodiad 1: Termau defnyddiol

Metro

System drafnidiaeth fodern, effeithlon a chynaliadwy sy'n integreiddio bysiau, rheilffyrdd a theithio llesol a gynlluniwyd ac sy'n gweithredu ar lefel ranbarthol yn ogystal â lefel leol.

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 trydan.

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.

Nodweddion gwarchodedig

O dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, mae'n anghyfreithlon gwahaniaethu yn erbyn pobl ar sail oedran, anabledd, statws ailbennu rhywedd, priodas a phartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw neu gyfeiriadedd rhywiol. Gelwir y rhain yn nodweddion gwarchodedig.

Parthau allyriadau isel iawn

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

Partner Cymdeithasol:

Aelod o 'bartneriaeth gymdeithasol' y gellir ymddiried ynddo, sydd naill ai'n gyflogai, yn gynrychiolydd cyflogwr neu'n undeb llafur. Gellir defnyddio'r term "Partner Cymdeithasol" i gyfeirio at gynrychiolwyr Llywodraeth Cymru hefyd.

Polisi Cynllunio Cymru 11 (PCC11)

Canllawiau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwneud penderfyniadau cynllunio. Fe'i hategir gan Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040.

Fe'u gelwir hefyd yn minicabiau a rhaid i siwrneiau gael eu trefnu ymlaen llaw drwy weithredwr cerbydau hurio preifat trwyddedig.

Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

Mae Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn cynnwys 10 ardal awdurdod lleol sy'n cwmpasu De-ddwyrain Cymru-Blaenau Gwent; Pen-y-bont ar Ogwr; Caerffili; Caerdydd; Merthyr Tudful; Sir Fynwy; Casnewydd; Rhondda Cynon Taf; Torfaen; Bro Morgannwg.

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:

meddwl yn yr hirdymor, atal, integreiddio, cydweithio a chynnwys.

Rhaglen Lywodraethu

Y ddogfen a gyhoeddwyd ym mis Mehefin 2021 ac a ddiweddarwyd ym mis Rhagfyr 2021 sy'n nodi ymrwymiadau a rhaglen y Llywodraeth ar gyfer tymor y Senedd.

Rheoli'r Galw

Amrywiaeth o fesurau sy'n dylanwadu ar ddewisiadau pobl o ran teithio drwy ddatgymell pobl rhag defnyddio ceir preifat, yn gyffredinol er mwyn hyrwyddo'r defnydd o ddulliau teithio cynaliadwy.

Sectorau trafnidiaeth

Grwpiau o sefydliadau sy'n darparu gwasanaethau er mwyn symud pobl neu nwyddau yn y sector preifat, y sector cyhoeddus a'r sector gwirfoddol.

Seilwaith

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

Senedd

Y corff a etholir yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl.

Siwrneiau Integredig

Cyfuniad o wahanol ddulliau o deithio a gyfunir mewn ffordd hawdd ei defnyddio ac effeithlon ar gyfer siwrnai gyflawn o'r man cychwyn i'r gyrchfan.

Symudedd fel gwasanaeth (MAAS)

Newid o'r drefn lle mae pobl yn berchen ar eu cludiant eu hunain, i wasanaethau sy'n galluogi pobl i gynllunio gwahanol ddulliau o deithio, eu trefnu, talu amdanynt a'u defnyddio.

System cynllunio defnydd tir

Y broses o reoleiddio tir er budd ehangach y cyhoedd, gan gynnwys canlyniadau cymdeithasol ac amgylcheddol.

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.

Atodiad 1: Termau defnyddiol

Talu wrth Ddefnyddio

System lle y gellir defnyddio cardiau digyffwrdd neu gyfrifon i dalu am siwrneiau sy'n cyfrifo'r pris ar ddiwedd siwrnai heb fod angen prynu tocynnau unigol.

Teithio llesol

At ddibenion y ddogfen hon, mae 'teithio llesol' yn cyfeirio at gerdded a beicio ar gyfer siwrneiau bob dydd - fel mynd i'r gwaith, cael addysg neu ddefnyddio gwasanaethau.

Trafnidiaeth Cymru

Y corff a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru i gyflawni blaenoriaethau trafnidiaeth yng Nghymru.

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.

Trafnidiaeth Hygyrch

Gwasanaethau a seilwaith sy'n cyd-fynd â'r polisi perthnasol ac yn cydymffurfio â'r safonau rheoleiddiol ar gyfer cydraddoldeb, mynediad, hawliau dynol a'r Gymraeg, gan gydnabod model cymdeithasol anabledd.

Trafnidiaeth seiliedig ar alw

Trafnidiaeth breifat neu rannol-gyhoeddus a rennir sy'n seiliedig ar y galw o du teithwyr yn hytrach nag amserlen benodedig. Mae enghreifftiau yng Nghymru yn cynnwys gwasanaethau fflecsi Trafnidiaeth Cymru.

Y model cymdeithasol o anabledd

Mae'n nodi gwahaniaeth pwysig rhwng nam ac anabledd. Mae'n cydnabod bod pobl â namau yn cael eu hanablu gan rwystrau sy'n gyffredin mewn cymdeithas. Mae'r rhwystrau hyn yn cynnwys rhwystrau ffisegol, agweddol, amgylcheddol, systemig, ieithyddol ac economaidd a all atal pobl anabl rhag cymryd rhan a chael eu cynnwys ym mhob rhan o fywyd.

Y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol

Y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd yng Nghymru.

Yr Hierarchaeth Drafnidiaeth Gynaliadwy

Mae'n llywio penderfyniadau ynghylch buddsoddi mewn seilwaith. Mae'n rhoi blaenoriaeth i gynnal a rheoli seilwaith presennol a sicrhau ei fod yn addas at y dyfodol. Lle mae angen seilwaith newydd, mae'n rhoi blaenoriaeth i feicio a cherddded a thrafnidiaeth gyhoeddus yn gyntaf, yna i gerbydau allyriadau isel iawn ac, yn olaf, gerbydau preifat. Fe'i nodir ym Mholisi Cynllunio Cymru (PCC).

Atodiad 1: Termau defnyddiol

Ystad feddal

Y mannau gwyrdd a thir sy'n gysylltiedig â seilwaith trafnidiaeth strategol – yn enwedig y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Gall gynnwys bioamrywiaeth.

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
RhCCCT	Rheoli'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth	
RhCCCT 1	Llunio canllawiau i'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig ar ddefnyddio Llwybr Newydd, y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth a Rhaglenni Metro i ddatblygu'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol	2022-2024
RhCCCT 2	Cyflwyno adroddiadau i'r Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth ar y modd y cyflawnir y CCCT a'r llwybrau cyflawni trawsbynciol	2022-2027
RhCCCT 3	Adolygu a diweddaru SDC	2025-2027
RhCCCT 4	Llunio CCCT newydd yn seiliedig ar SDC wedi'i diweddaru	2026-2027
RhCCCT 5	Sefydlu Fframwaith Monitro SDC	Cwblhawyd
RhCCCT 6	Cyhoeddi data sylfaenol Monitro SDC	2022-2024
RhCCCT 7	Rhaglen dreigl Monitro SDC a chyhoeddiad blynyddol	2023-2027
CSThI	Cynllunio Siwrneiau a Thocynnu Integredig	
CSThI 1	Datblygu fframwaith polisi manwl ar gyfer rhoi dull Prisiau Siwrneiau Tecach ar waith ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus.	2022-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
CSThI 2	Prisiau siwrneiau Talu wrth Ddefnyddio dyddiol/wythnosol wedi'u capio sy'n cynnig y gwerth gorau am arian (gan ddefnyddio cerdyn banc digyffwrdd / Apple Pay neu Google Pay), cynlluniau peilot aml-ddull yn Ne-ddwyrain Cymru	2022-2025
CSThI 3	Ymestyn Talu wrth Ddefnyddio ar draws rhanbarthau Metro trefol (De-ddwyrain Cymru, Gogledd-ddwyrain Cymru ac Abertawe a'r Bae)	2024-2027
CSThI 4	Datblygu cerdyn digyffwrdd (rhagdalu) y gellir ei lwytho ag arian parod sydd ar gael drwy fanwerthwyr lleol fel dewis amgen i gwsmeriaid heb gerdyn banc digyffwrdd neu gwsmeriaid sydd am barhau i ddefnyddio arian parod.	2023-2025
CSThI 5	Prisiau siwrneiau Talu wrth Ddefnyddio dyddiol wedi'u capio sy'n cynnig y gwerth gorau am arian (gan ddefnyddio cerdyn banc digyffwrdd / Apple Pay neu Google Pay), cynllun peilot aml-ddull sy'n cynnwys sawl gweithredwr yng Ngogledd-orllewin Cymru.	2022-2024
CSThI 6	Ymestyn y cynllun peilot ar gyfer capio prisiau siwrneiau ar fysiau i ranbarth ehangach Gogledd Cymru.	2023-2025
CSThI 7	Cyflwyno'r system prisiau a chynllunio siwrneiau integredig gan National Rail mewn contractau newydd ar gyfer llwybrau TrawsCymru wedi'u hategu gan rwydwaith newydd o orsafoedd rhithwir.	2022-2025
CSThI 8	Adolygu cynhyrchion prisiau siwrneiau a thocynnau aml-ddull y tu allan i ardaloedd craidd cynllun Talu wrth Ddefnyddio a datblygu cynhyrchion ac atebion newydd sy'n helpu i sicrhau profiad teithio mwy di-dor.	2024-2027
CSThI 9	Lansio Ap newydd TrawsCymru ac ychwanegu systemau tocynnu aml-weithredwr eraill (e.e. 1Bws)	2022-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
CSThI 10	Moderneiddio Apiau Trafnidiaeth Cymru drwy gynnwys llywio clyfar, trafnidiaeth a rennir ac integreiddio fflecsi	2023-2024
CSThI 11	Gwella ap Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru gyda chymorth ar gyfer Talu wrth Ddefnyddio a chynhyrchion tocynnu rheilffordd a Symudedd fel Gwasanaeth yn y dyfodol	2023-2025
CSThI 12	Datblygu Gwasanaeth Data Bysiau Cymru gan ddarparu gwybodaeth amser real am amseroedd gadael bysiau ledled Cymru	2023-2024
CSThI 13	Integreiddio holl Apiau Symudol Trafnidiaeth Cymru er mwyn creu profiad di-dor i ddefnyddwyr aml-ddull	2023-2025
CSThI 14	Integreiddio darparwyr symudedd newydd yn ap aml-ddull Trafnidiaeth Cymru er mwyn creu marchnad unedig	2023-2027 a thu hwnt
NY	Newid ymddygiad	
NY 1	Datblygu rhaglen newid ymddygiad trawslywodraethol er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd	2023-2025
NY 2	Datblygu cyfres o raglenni Newid Ymddygiad er mwyn lleihau'r defnydd o geir a helpu pobl i newid i ddulliau teithio mwy cynaliadwy	2022-2025
NY 3a	Gweithio gyda phob sector trafnidiaeth ar hyrwyddo dewisiadau mwy cynaliadwy o ran trafnidiaeth	2022-2025
NY 3b	Cyflwyno rhaglenni gan weithio gyda phartneriaid yn y sector	2023-2027 a thu hwnt

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
NY 4	Datblygu Strategaeth ar gyfer codi tâl teg ar ddefnyddwyr ffyrdd	2022-2026
NY 5	Cynnal ymgyrchoedd gwybodaeth am ansawdd aer a newid ymddygiad cenedlaethol megis Diwrnod Aer Glân	2022-2027 a thu hwnt
NY 6	Cyfleu negeseuon i annog gyrwyr i ddiffodd yr injan pan na fydd eu cerbydau yn symud	2022-2027 a thu hwnt
TL	Teithio Llesol	
TL 1	Gweinyddu Rhaglen Cronfa Teithio Llesol	2022-2027 a thu hwnt
TL 2	Cyhoeddi Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Teithio Llesol yng Nghymru	2023-2024
TL 3	Datblygu adnodd blaenoriaethu er mwyn helpu ALlau i gynllunio rhwydweithiau teithio llesol	2022-2024
TL 4	Datblygu adnodd arfarnu teithio llesol er mwyn helpu i asesu cynlluniau	2022-2024
TL 5	Datblygu dull gweithredu a methodoleg ar gyfer Cynlluniau Teithio Gorsafoedd	2022-2023
TL 6	Llunio Cynlluniau Teithio Gorsafoedd a gweithredu ar yr argymhellion (gan gynnwys cydgysylltu ag ALlau)	2023-2027 a thu hwnt

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
TL 7	Ehangu argaeledd cynlluniau llogi beiciau	2022-2027 a thu hwnt
TL 8	Integreiddio cynlluniau llogi beiciau â systemau tocynnu a digidol Trafnidiaeth Cymru	2022-2026 ariennir ar y cyd
TL 9	Helpu i ddatblygu ymgyrch newid ymddygiad ar gyfer teithio llesol	2022-2027 a thu hwnt
TL 10	Datblygu a chyflwyno cynlluniau ysgol/teithio llesol	2022-2027 a thu hwnt
TL 11	Sefydlu rhaglen cymorth ar gyfer cynlluniau teithio	2022-2027 a thu hwnt
TL 12	Gwella'r ddarpariaeth parcio beiciau ledled rhwydwaith Cymru a Thrawsffiniol	2022-2027 a thu hwnt
TL 13	Rhoi Rhaglen hyfforddi teithio llesol ar waith	2022-2027 a thu hwnt
TL 14	Adolygu a chymeradwyo mapiau o Rwydweithiau Teithio Llesol awdurdodau lleol	2024-2025
TL 15	Sefydlu fforymau teithio llesol er mwyn datblygu cymuned ymarfer o amgylch teithio llesol	2022-2023
TL 16	Datblygu canllawiau a phecyn cymorth ar gyfer teithio llesol	2022-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
TL 17	Datblygu a chyflwyno cynllun benthyciad i brynu e-feiciau	2022-2024
Bws	Bysiau	
Bws 1	Cyhoeddi Bws Cymru, sef cynllun Llywodraeth Cymru ar gyfer newidiadau i'r sector bysiau	Cwblhawyd
Bws 2	Adolygu strwythur Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau	2022-2024
Bws 3	Cynnal Adolygiad Teithio (Cymru) i ddysgwyr, gan gynnwys y fframwaith cyfreithiol sy'n ymwneud â darpariaethau teithio a chludiant ar gyfer dysgwyr sy'n teithio o'u cartref i'r ysgol	2022-2024
Bws 4	Creu partneriaethau bysiau newydd yn dilyn rhaglen Cymorth Bysiau Brys COVID-19	2023-2024
Bws 5	Datblygu model gweithredu newydd i'r sector bysiau gan gynnwys masnachfreinio	2022-2024
Bws 6	Rhaglen o seminarau gyda gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol er mwyn helpu i ddatblygu'r rhaglen diwygio gwasanaethau bysiau	2022-2025
Bws 7	Ymgynghori ar Bapur Gwyn i gyflwyno deddfwriaeth newydd a fydd yn ystyried amrywiaeth o gynigion sy'n ymwneud â darparu gwasanaethau bysiau	Cwblhawyd
Bws 8	Cyflwyno'r Bil Gwasanaethau Bysiau yn y Senedd	2024-2025

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Bws 9	Drwy Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol, cynnal adolygiad manwl ac ailddylunio rhwydweithiau bysiau	2022-2025
Bws 10	Cyflwyno Model Gweithredol newydd ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn y dyfodol	2024-2027 a thu hwnt
Bws 11	Profi a gwerthuso 'glasbrint' y fframwaith bysiau mewn cyfres o ardaloedd ‘peilot’	2024-2027
Bws 12	Cyflwyno dyluniad newydd ar gyfer y rhwydwaith bysiau ledled Cymru	2026-2027 a thu hwnt
Bws 13	Datblygu arferion gorau a chanllawiau manwl ar gynllunio a chyflawni cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus newydd	2023-2025
Bws 14	Datblygu'r Canllawiau Arfer Cynllunio a Seilwaith Bysiau	2022-2024
Bws 15	Datblygu canllawiau ar hygyrchedd arosfannau bysiau, cynllunio arosfannau bysiau a gweithgarwch gorfodi cysylltiedig	2022-2024
Bws 16	Datblygu canllawiau pellach ar hygyrchedd bysiau	2022-2025
Bws 17	Pennu Safonau Cymraeg a chanllawiau cysylltiedig i'r sector bysiau	2022-2025
Bws 18	Datblygu a chyflawni prosiectau gwella seilwaith sy'n dangos y canllawiau newydd	2023-2026

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
Bws 19	Datblygu rhaglen o welliannau i gyfnewidfeydd strategol allweddol ledled Cymru	2022-2026
Bws 20	Dylunio cyfnewidfeydd strategol allweddol yn fanwl a'u cyflwyno ledled Cymru	2025-2027 a thu hwnt
Bws 21	Datblygu rhwydwaith o 'ganolfannau' gwledig/cymunedol i weithredu fel cyfnewidfeydd ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth gwledig/DRT/Fflecsi/cymunedol a gwasanaethau prif ffrwd	2023-2026
Bws 22	Dylunio rhwydwaith o 'ganolfannau' gwledig/cymunedol i weithredu fel cyfnewidfeydd ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth gwledig/DRT/Fflecsi/cymunedol a gwasanaethau prif ffrwd yn fanwl a'u sefydlu	2025-2027 a thu hwnt
Bws 23	Datblygu cynllun cardiau teithio rhatach cenedlaethol gyda system ad-dalu gweithredwyr awtomataidd	2022-2025
Bws 24	Gwerthuso'r cynlluniau peilot Fflecsi presennol sy'n dal i fynd rhagddynt ledled Cymru a llunio canllawiau a fframwaith cyflawni ar gyfer cynlluniau pellach, a fydd yn cefnogi cynlluniau masnachfreinio yn y dyfodol. Ehangu gwasanaethau Fflecsi mewn ardaloedd lle y byddant yn cynnig y budd mwyaf.	2022-2025
Bws 25	Cyflwyno gwasanaethau Fflecsi ychwanegol lle y bo'n briodol yn seiliedig ar ganfyddiadau'r cynlluniau peilot a'r fframwaith cyflawni sy'n cael ei ddatblygu.	2024-2027 a thu hwnt
Bws 26	Datblygu gwasanaeth TrawsCymru er mwyn cynnig gwasanaethau allyriadau sero sy'n integreiddio gwahanol ddulliau o deithio yn well.	2022-2026

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Bws 27	Penderfynu'n derfynol ar yr opsiynau ar gyfer ariannu, caffael a gweithredu bysiau allyriadau isel iawn o ansawdd uchel, (bysiau batri trydan a bysiau celloedd tanwydd hydrogen)	2022-2024
Bws 28	Penderfynu'n derfynol ar yr opsiynau ar gyfer ariannu, caffael a gweithredu seilwaith depos cysylltiedig	2022-2024
Bws 29	Gweithio gydag awdurdodau lleol cyn cyflwyno model gweithredu newydd i gyllido a chyflwyno bysiau allyriadau isel iawn newydd	2022-2025
Bws 30	Rhoi'r model(au) cyllido, caffael a gweithredu newydd ar waith ar gyfer pob bws allyriadau isel iawn newydd	2024-2027 a thu hwnt
Bws 31	Ffitio a chomisiynu Gorsaf Fysiau Cyfnewidfa Caerdydd Canolog	2022-2024
Rheil	Rheilffyrdd	
Rheil 1	Mynediad i bawb – rhaglen mynediad di-ris; y Fenni, Shotton, y Drenewydd, Dinbych-y-pysgod, y Fflint, Cwmbrân, Caerffili, Llwydlo, Llanelli, y Barri, Trefforest, Cathays	2022-2025 ariennir ar y cyd
Rheil 2	Mynediad i bawb – Uwchraddio'r bont droed/lifftiau yng Nghastell-nedd; ychwanegu lifftiau ar strwythurau presennol ym Mhont-y-pŵl a New Inn, Grangetown, Llanilltud Fawr	2022-2025 ariennir ar y cyd
Rheil 3	Gosod toiled Changing Places a phalmentydd botymog yn Shotton.	2022-2025 ariennir ar y cyd

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Rheil 4	Cam datblygu rhaglen ychwanegu lifftiau yn Whitchurch, Swydd Amwythig yn barod ar gyfer cyflawni cyfnod rheoli 7 Network Rail	2022-2025 ariennir ar y cyd
Rheil 5	Ychwanegu lifftiau yn Rhiwabon a Whitchurch, Swydd Amwythig yn ystod cyfnod rheoli 7 Network Rail.	2025-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
Rheil 6	Prosiect Gwella Caerdydd Canolog	
Rheil 6a	Prosiect Gwella Caerdydd Canolog – Datblygu	2022-2023 ariennir ar y cyd
Rheil 6b	Prosiect Gwella Caerdydd Canolog – Dyluniad Amlinellol	2022-2024 ariennir ar y cyd
Rheil 6c	Prosiect Gwella Caerdydd Canolog – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2024-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
Rheil 7	Rhaglen o welliannau wedi'u targedu parhaus i orsafoedd ledled rhwydwaith Cymru a'r Gororau	2022-2027
Rheil 7a	Green Routes (prosiect gwerth £100,000 a ariennir gan Gronfa Dreftadaeth y Loteri) gyda thua 20 o orsafoedd a 5 grŵp cymunedol i gyflawni prosiectau Seilwaith Gwyrdd	2022-2023 ariennir gan eraill
Rheil 7b	Cyflwyno peiriant gwerthu tocynnau a dilysydd newydd	2022-2023

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Rheil 7e	Gosod paneli solar yn yr 20 o orsafoedd mwyaf ac mewn dau ddepo yng Nghymru, yn amodol ar arolygon a chael caniatâd y landlordiaid a'r caniatadau cynllunio angenrheidiol	2022-2025
Rheil 7d	Gosod goleuadau LED ym mhob gorsaf	2022-2027
Rheil 7e	Llunio Cynllun Datblygu Rheilffyrdd yn Gynaliadwy wedi'i ddiweddaru a chyflawni prosiectau cysylltiedig	2022-2027 a thu hwnt
Rheil 7f	Creu llwybr gweithrediadau rheilffordd tuag at sero net ar gyfer asedau nad ydynt yn symud a chyflawni targed sero net erbyn 2030	2022-2027 a thu hwnt
Rheil 7g	Llunio Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth ar gyfer gweithrediadau rheilffordd a chyflawni prosiectau cysylltiedig	2022-2027 a thu hwnt
Rheil 7h	Gwella capasiti rhwng yr Amwythig a Wrecsam (arwydd bloc canolog Gobowen)	2022-2025 ariennir ar y cyd
Rheil 8	Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol (Dynodir gwasanaethau sy'n gofyn am waith seilwaith gan Network Rail ag *) tya = trên yr awr	
Rheil 8a	Adolygiad parhaus o'r achos busnes dros wasanaethau ychwanegol yn seiliedig ar yr adferiad wedi COVID-19 a phatrymau teithio	2022-2025
Rheil 8b	Llinellau Craidd y Cymoedd 4tya o Flaenau'r Cymoedd	2023-2027
Rheil 8c	Cheltenham – Caerdydd 1 tya	2022-2023

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Rheil 8d	Glynebwy – Crosskeys 1 tya	2023-2024
Rheil 8e	Calon Cymru 1 tyd (= trên y dydd) a 2 tyd ar ran o'r llwybr *	2022-2023
Rheil 8f	Caerdydd – Lerpwl 0.5 tya*	2024-2025
Rheil 8g	Yr Amwythig – Lerpwl 0.5 tya*	2024-2025
Rheil 8h	Caerfyrddin – Abergwaun 2 tyd	2023-2024
Rheil 8i	Aberystwyth – Yr Amwythig 4 tyd	2024-2025
Rheil 8j	Machynlleth – Tywyn 2 tyd ar ddydd Sul	2023-2024
Rheil 8k	Tywyn – Pwllheli 4 tyd ar ddydd Sul	2023-2024
Rheil 8l	Cyffordd Junction – Bangor 1 tya*	2023-2024
Rheil 8m	Cyffordd Llandudno – Llandudno 2 tya*	2023-2024
Rheil 8n	Cyffordd Llandudno – Caer 1 tya*	2023-2024
Rheil 8o	Caerdydd – Pen-y-bont ar Ogwr drwy Fro Morgannwg 1 tya	2025-2026

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Rheil 8p	Pen-y-bont ar Ogwr – Maesteg 1 tya*	2026-2027
Rheil 8q	Pen-y-bont ar Ogwr – Abertawe 0.5 tya (Swanline)*	2025-2026
Rheil 8r	Gorllewin Cymru (Opsiynau) – Bryste 1 tya*	2025-2026
Rheil 8s	Caerdydd – Bryste 2 tya*	2026-2027
Rheil 8t	Abertawe – Doc Penfro 1tya*	2026-2027
Rheil 8u	Gwasanaethau ychwanegol posibl yn y dyfodol	2025-2027 a thu hwnt
Rheil 9	Cyflwyno 25 o gerbydau 'intercity' Mk 4 ar lwybr Caerdydd – Manceinion	2023-2024
Rheil 10	Cyflwyno Cerbydau newydd	
Rheil 10a	Cyflwyno trenau Dosbarth 197 newydd ledled llinellau Gogledd Cymru, Cambrian a'r Gororau	2022-2025
Rheil 10b	Cyflwyno trenau Dosbarth 231 newydd ar wasanaethau De Cymru	2023-2025
Rheil 10c	Cyflwyno trenau Dosbarth 230 newydd ar lwybr Wrecsam – Bidston	2023-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Rheil 10d	Cyflwyno Trenau Tram Dosbarth 398 newydd ar Linellau Craidd y Cymoedd	2023-2025
Rheil 10e	Cyflwyno trenau tri dull Dosbarth 756 newydd ar Linellau Craidd y Cymoedd a llinell Penarth a'r Barri	2024-2025
Rheil 11	Cynnal ymgyrch i gynyddu'r defnydd o reilffyrdd at ddibenion cymudo a hamdden	2022-2024
Rheil 12	Rheilffyrdd Cymunedol, yr Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig a newid dulliau teithio	
Rheil 12a	Parhau i gefnogi ein Partneriaethau Rheilffyrdd Cymunedol a chynyddu nifer y mabwysiadwyr gorsafoedd	2022-2027
Rheil 12b	Cyflawni cam 2 cynllun datblygu cymdeithasol a masnachol rheilffyrdd	2022-2024
Rheil 12c	Parhau i ddarparu cyllid i'r Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig ar gyfer PCSOs ychwanegol i gefnogi staff rheilffyrdd a lleihau troseddau ar y rheilffyrdd	2023-2025
Rheil 12d	Parhau i ddarparu cyllid er mwyn galluogi newid mewn dulliau teithio o reilffyrdd i ffyrdd lle mae manteision amgylcheddol sylweddol yn cael eu sicrhau drwy leihau'r defnydd o gerbydau nwyddau trwm	2023-2027
PLRDC	Prif Linell Reilffordd De Cymru	
PLRDC 1	Datblygu Prif Linell Reilffordd De Cymru yn Strategol	

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
PLRDC 1a	Datblygu model amserlenni strategol tymor canolig ar gyfer Prif Linell Reilffordd De Cymru	2022-2024
PLRDC 1b	Cynnal a diweddaru'r model amserlenni yn unol â newidiadau i seilwaith a gwasanaethau	2024-2027 a thu hwnt
PLRDC 1c	Datblygu'r achos strategol dros ddatblygu Prif Linell Reilffordd De Cymru a llwybrau cysylltu yn yr hirdymor (a ariennir drwy Adolygiad Cysylltedd yr Undeb)	2022-2023 ariennir gan eraill
PLRDC 1d	Parhau i ddatblygu'r achos strategol hirdymor dros Brif Linell Reilffordd De Cymru a'r llwybrau cysylltu	2023-2027 a thu hwnt
PLRDC 2	Gorsafoedd Ychwanegol (5) rhwng Caerdydd a Chyffordd Twnnel Hafren	
PLRDC 2a	Datblygu pecyn o orsafoedd (a ariennir drwy Adolygiad Cysylltedd yr Undeb)	2022-2023 ariennir gan eraill
PLRDC 2b	Dyluniad amlinellol y pecyn o orsafoedd ac achos busnes llawn	2023-2026 ariennir gan eraill
PLRDC 2c	Dylunio gorsafoedd unigol a'u hadeiladu fesul cam	2025-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
PLRDC 3	Caerdydd – Abertawe gan gynnwys y pecyn o Orsafoedd Newydd	
PLRDC 3a	Datblygu'r pecyn o orsafoedd yn seiliedig ar yr achos strategol a'r model amserlenni strategol	2023-2025
PLRDC 3b	Dyluniad amlinellol y pecyn o orsafoedd ac achos busnes llawn	2024-2026 ariennir ar y cyd
PLRDC 3c	Dylunio gorsafoedd unigol a'u hadeiladu fesul cam	2026-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
PLRDC 4	Gwelliannau i gapasiti rhwng Abertawe a Chyffordd Twnnel Hafren	
PLRDC 4a	Datblygu gwelliannau i gapasiti rhwng Abertawe a Chyffordd Twnnel Hafren	2023-2025
PLRDC 4b	Dyluniad amlinellol gwelliannau i gapasiti rhwng Abertawe a Chyffordd Twnnel Hafren	2024-2027 ariennir gan eraill
PLRDC 4c	Adeiladu gwelliannau i gapasiti rhwng Abertawe a Chyffordd Twnnel Hafren fesul cam	2025-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
PLRDC 5	Trydaneiddio'r llinell reilffordd rhwng Caerdydd ac Abertawe	

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
PLRDC 5a	Trydaneiddio'r llinell reilffordd rhwng Caerdydd ac Abertawe – adolygiad dichonoldeb	2023-2025
PLRDC 5b	Trydaneiddio'r llinell reilffordd rhwng Caerdydd ac Abertawe – Dyluniad amlinellol	2024-2026 ariennir gan eraill
PLRDC 5c	Trydaneiddio'r llinell reilffordd rhwng Caerdydd ac Abertawe – Dyluniad amlinellol	2025-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
PLRDC 5d	Trydaneiddio'r llinell reilffordd rhwng Caerdydd ac Abertawe – adeiladu	2026-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
PLRDC 6	Trydaneiddio Llinellau Penarth/Bro Morgannwg	
PLRDC 6a	Trydaneiddio Llinellau Penarth/Bro Morgannwg – adolygiad dichonoldeb	2023-2025
PLRDC 6b	Trydaneiddio Llinellau Penarth/Bro Morgannwg – Dyluniad amlinellol	2024-2026 ariennir gan eraill
PLRDC 6c	Trydaneiddio Llinellau Penarth/Bro Morgannwg – Dyluniad manwl	2025-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
PLRDC 6d	Trydaneiddio Llinellau Penarth/Bro Morgannwg – adeiladu	2026-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
MGC	Metro Gogledd Cymru	
MGC 1	Rhaglen gyffredinol i ddatblygu Metro Gogledd Cymru yn strategol gan gynnwys astudiaethau a gwaith dadansoddi er mwyn llywio cynlluniau yn y dyfodol	2022-2027 a thu hwnt
MGC 2	Cysylltedd Lleol Teithio Llesol: Gorsafoedd a Thrawsnewid Trefi	
MGC 2A1	Teithio Llesol (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Dyluniad Manwl	2022-2024 ariennir gan eraill
MGC 2A2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Cyflawni	2023-2025 ariennir gan eraill
MGC 2B1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Datblygu	2022-2023 ariennir gan eraill
MGC 2B2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Dyluniad Manwl	2023-2025 ariennir gan eraill

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
MGC 2B3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Cyflawni	2024-2026 ariennir gan eraill
MGC 2C1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Datblygu	2023-2024 ariennir gan eraill
MGC 2C2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Dyluniad Manwl	2024-2026 ariennir gan eraill
MGC 2C3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Cyflawni	2025-2027 ariennir gan eraill
MGC 3	Cyfnewidfeydd	
MGC 3A1	Datblygu Cynllun Mynediad a Symud Porth Wrecsam	2022-2025
MGC 3A2	Cyflawni Cynllun Mynediad a Symud Porth Wrecsam	2024-2027
MGC 3B1	Datblygu Cynllun Integreiddio Trafnidiaeth yn Ardal Gorsaf Porth Bangor	2022-2025
MGC 3B2	Cyflawni Cynllun Integreiddio Trafnidiaeth Porth Bangor	2024-2027

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MGC 3C1	Gwella Mynediad i Eryri – Astudiaeth a Datblygu	2022-2023
MGC 3C2	Gwella Mynediad i Eryri – Dyluniad manwl	2023-2025
MGC 3C3	Gwella Mynediad i Eryri – Cyflawni	2024-2027 a thu hwnt
MGC 3D1	Datblygu Uwchgynllun Trafnidiaeth Caergybi	2022-2025
MGC 3D2	Dylunio elfennau Trafnidiaeth Caergybi	2024-2027
MGC 3D3	Cyflawni elfennau Trafnidiaeth Caergybi	2025-2027 a thu hwnt
MGC 3E1	Datblygu rhagor o Gyfnewidfeydd Trafnidiaeth Gyhoeddus	2023-2026
MGC 3E2	Dylunio rhagor o Gyfnewidfeydd Trafnidiaeth Gyhoeddus	2025-2027 a thu hwnt
MGC 3E3	Cyflwyno rhagor o Gyfnewidfeydd Trafnidiaeth Gyhoeddus	2026-2027 a thu hwnt
MGC 3F1	Astudio a datblygu cyfleoedd ar gyfer cyfleusterau parcio a theithio a pharcio a rhannu posibl er mwyn lleihau nifer y teithiau mewn ceir sy'n cludo nifer bach o deithwyr.	2022-2025

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MGC 3F2	Cyflawni prosiectau o'r prosiect astudio a datblygu ceir sy'n cludo nifer bach o deithwyr	2024-2027
MGC 3F3	Cymhwyso canlyniadau'r astudiaeth at rannau eraill o Gymru	2024-2027
MGC 4	Lein y Gororau	
MGC 4A1	Datblygu gwelliannau i gapasiti Lein y Gororau ar y cyd â Network Rail	2022-2025 ariennir ar y cyd
MGC 4A2	Gwelliannau i gapasiti Lein y Gororau gan Network Rail yn amodol ar gael cyllid gan Lywodraeth y DU	2024-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
MGC 5	Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru Camau 1/2/3	
MGC 5A1	Datblygu gwelliannau i gapasiti Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ar y cyd â Network Rail	2022-2027 ariennir ar y cyd
MGC 5A2	Gwelliannau i gapasiti Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru gan Network Rail yn amodol ar gael cyllid gan Lywodraeth y DU	2024-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
MGC 5B1	Datblygu Cysylltedd Strategol Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ag UKNet ar y cyd â Network Rail	2022-2024 ariennir ar y cyd

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MGC 5B2	Cysylltedd Strategol Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ag UKNet yn cael ei gyflawni gan Network Rail/Adolygiad Cysylltedd yr Undeb	2023-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
MGC 5C1	Astudiaeth ddatblygu Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru o orsafoedd ychwanegol	2023-2025
MGC 5C2	Datblygu gorsafoedd ychwanegol ar Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ar y cyd â Network Rail	2024-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
MGC 5C3	Gorsafoedd ychwanegol yn cael eu hadeiladu ar Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru gan Network Rail yn amodol ar gael cyllid gan Lywodraeth y DU	2026-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
MGC 6	Glannau Dyfrdwy	
MGC 6A	Dylunio Gorsaf Glannau Dyfrdwy yn Fanwl a'i Hadeiladu	2022-2026 ariennir ar y cyd
MGC 7	Shotton /Cyfnewidfa	
MGC 7A1	Dyluniad Amlinellol Gorsaf Integredig Shotton	2023-2025 ariennir ar y cyd

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MGC 7A2	Dylunio Gorsaf Integredig Shotton yn Fanwl a'i hadeiladu	2024-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
MGC 8	Prosiect Arloesi Trafnidiaeth Gogledd a Gorllewin Cymru	
MGC 8A1	Astudiaeth y Prosiect Arloesi Trafnidiaeth (Gogledd a Gorllewin Cymru)	2022-2023 ariennir ar y cyd
MGC 8A2	Datblygu'r Prosiect Arloesi Trafnidiaeth (Gogledd a Gorllewin Cymru)	2023-2026 ariennir ar y cyd
MGC 8A3	Dylunio'r Prosiect Arloesi Trafnidiaeth (Gogledd a Gorllewin Cymru)	2025-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
MGC 8A4	Cyflawni'r Prosiect Arloesi Trafnidiaeth (Gogledd a Gorllewin Cymru)	2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
BAGC	Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru	
BAGC 1	Ailagor Gorsaf Sanclêr	
BAGC 1a	Ailagor Gorsaf Sanclêr – Achos Busnes Llawn	2022-2023 ariennir ar y cyd

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
BAGC 1b	Ailagor Gorsaf Sanclêr – Gweithredu	2023-2025 ariennir ar y cyd
BAGC 2	Gwelliannau i Gyfnewidfa a Chanolfan Reilffordd Gorllewin Cymru	
BAGC 2a	Gwelliannau i Gyfnewidfa Reilffordd Gorllewin Cymru – Achos Busnes Amlinellol	2023-2025
BAGC 2b	Gwelliannau i Gyfnewidfa Reilffordd Gorllewin Cymru – Achos Busnes Llawn	2024-2026
BAGC 2c	Gwelliannau i Gyfnewidfa Reilffordd Gorllewin Cymru – Gweithredu	2025-2027 a thu hwnt
BAGC 3	Cam 1 Metro Ardal Bae Abertawe	
BAGC 3a	Cam 1 Metro Ardal Bae Abertawe – Achos Busnes Amlinellol	2022-2024
BAGC 3b	Cam 1 Metro Ardal Bae Abertawe – Achos Busnes Llawn	2023-2025 ariennir ar y cyd
BAGC 3c	Cam 1 Metro Ardal Bae Abertawe – Gweithredu	2024-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
BAGC 4	Cam 2 Metro Ardal Bae Abertawe	

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
BAGC 4a	Cam 2 Metro Ardal Bae Abertawe – Achos Busnes Amlinellol	2022-2024
BAGC 4b	Cam 2 Metro Ardal Bae Abertawe – Achos Busnes Llawn	2024-2027 ariennir ar y cyd
BAGC 4c	Cam 2 Metro Ardal Bae Abertawe – Gweithredu	2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
BAGC 5	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Bae Abertawe	
BAGC 5a	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Bae Abertawe – Achos Busnes Amlinellol	2022-2023
BAGC 5b	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Bae Abertawe – Achos Busnes Llawn	2022-2024
BAGC 5c	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Bae Abertawe – Gweithredu	2023-2026 ariennir gan eraill
BAGC 6	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Sir Benfro	
BAGC 6a	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Bae Sir Benfro – Achos Busnes Amlinellol	2022-2023
BAGC 6b	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Bae Sir Benfro – Achos Busnes Llawn	2022-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
BAGC 6c	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen Sir Benfro – Gweithredu	2023-2026
BAGC 7	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T5 TrawsCymru	
BAGC 7a	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T5 TrawsCymru – Achos Busnes Amlinellol	2022-2023
BAGC 7b	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T5 TrawsCymru – Achos Busnes Llawn	2022-2024
BAGC 7c	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T5 TrawsCymru – Gweithredu	2023-2026
BAGC 8	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T6 TrawsCymru	
BAGC 8a	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T6 TrawsCymru – Achos Busnes Amlinellol	2022-2023
BAGC 8b	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T6 TrawsCymru – Achos Busnes Llawn	2022-2024
BAGC 8c	Prosiect Bysiau Celloedd Tanwydd Hydrogen T6 TrawsCymru – Gweithredu	2023-2026
BAGC 9	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol)	
BAGC 9A1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Datblygu	2022-2023
BAGC 9A2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Dyluniad Manwl	2023-2025

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
BAGC 9A3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Cyflawni	2024-2026
BAGC 9B1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Datblygu	2023-2024
BAGC 9B2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Dyluniad Manwl	2024-2026
BAGC 9B3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Cyflawni	2025-2027
BAGC 9C1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Datblygu	2024-2025
BAGC 9C2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Dyluniad Manwl	2025-2027
BAGC 9C3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Cyflawni	2026-2027 a thu hwnt
BAGC 10	Cyswllt Trafnidiaeth rhwng Abertawe ac Aberystwyth	
BAGC 10a	Cyswllt Trafnidiaeth rhwng Abertawe ac Aberystwyth – Datblygu'r achos dros newid a dewis opsiynau	2022-2025
BAGC 10b	Cyswllt Trafnidiaeth rhwng Abertawe ac Aberystwyth – Dyluniad Amlinellol a Phwerau	2025-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MDC	Metro De Cymru	
MDC 1	Rhaglen gyffredinol i ddatblygu Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn strategol gan gynnwys astudiaethau a gwaith dadansoddi er mwyn llywio cynlluniau ac estyniadau yn y dyfodol	2022-2027 a thu hwnt
MDC 2	Pecyn Gwelliannau Llinellau Craidd y Cymoedd	
MDC 2a	Gorsafoedd – Datblygu	2023-2026
MDC 2b	Gorsafoedd – Dyluniad Amlinellol a Chaniatadau	2024-2027
MDC 2c	Gorsafoedd – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2025-2027 a thu hwnt
MDC 2d	Gorsafoedd – Dyluniad Amlinellol a Chaniatadau	2024-2027 ariennir ar y cyd
MDC 2e	Gorsafoedd – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2025-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
MDC 2f	Gwella Capasiti Seilwaith Llinellau Craidd y Cymoedd – Astudiaeth	2023-2024
MDC 2g	Gwella Capasiti Seilwaith Llinellau Craidd y Cymoedd – Datblygu	2024-2026

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MDC 2h	Gwella Capasiti Seilwaith Llinellau Craidd y Cymoedd – Dyluniad Amlinellol	2025-2027
MDC 2i	Gwella Capasiti Seilwaith Llinellau Craidd y Cymoedd – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2026-2027 a thu hwnt
MDC 2j	Gorllewin Caerdydd – Gwella Capasiti Seilwaith – Datblygu	2023-2024
MDC 2k	Gorllewin Caerdydd – Gwella Capasiti Seilwaith – Dyluniad Amlinellol	2024-2026 ariennir ar y cyd
MDC 2l	Gorllewin Caerdydd – Gwella Capasiti Seilwaith – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2025-2027 ariennir ar y cyd
MDC 3	Pecyn Estyniadau Llinellau Craidd y Cymoedd	
MDC 3a	Estyniad Aberdâr i Hirwaun – Datblygu	2023-2024
MDC 3b	Estyniad Aberdâr i Hirwaun – Dyluniad Amlinellol a Phwerau	2024-2027 ariennir ar y cyd
MDC 3c	Estyniad Aberdâr i Hirwaun – Caniatadau, Dyluniad Manwl a Chyflawni	2026-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
MDC 3d	'Cardiff Crossrail' Canolog – y Bae – Datblygu	2022-2023

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MDC 3e	'Cardiff Crossrail' Canolog – y Bae – Dyluniad Amlinellol a Phwerau	2023-2026 ariennir ar y cyd
MDC 3f	'Cardiff Crossrail' Canolog – y Bae – Caniatadau, Dyluniad Manwl a Chyflawni	2024-2027 ariennir ar y cyd
MDC 3g	'Cardiff Crossrail' y Bae – Heol Casnewydd – Datblygu	2022-2024
MDC 3h	'Cardiff Crossrail' y Bae – Heol Casnewydd – Dyluniad Amlinellol a Phwerau	2024-2027 ariennir ar y cyd
MDC 3i	'Cardiff Crossrail' y Bae – Heol Casnewydd – Caniatadau, Dyluniad Manwl a Chyflawni	2026-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
MDC 4	Pecyn Gwelliannau ac Estyniadau i Reilffyrdd y Cymoedd (heb gynnwys Llinellau Craidd y Cymoedd)	
MDC 4a	Gwella Amlder Gwasanaethau i Faesteg - Datblygu	2023-2024
MDC 4b	Gwella Amlder Gwasanaethau i Faesteg – Dyluniad Manwl	2024-2026 ariennir ar y cyd
MDC 4c	Gwella Amlder Gwasanaethau i Faesteg - Adeiladu	2025-2027 ariennir ar y cyd

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MDC 4d	Gwella amlder gwasanaethau i Lynebwy i 4tya ac estyniad i Abertyleri – Datblygu	2023-2024
MDC 4e	Gwella amlder gwasanaethau i Lynebwy i 4tya ac estyniad i Abertyleri – Dyluniad Manwl	2024-2026
MDC 4f	Gwella amlder gwasanaethau i Lynebwy i 4tya ac estyniad i Abertyleri – Adeiladu	2026-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
MDC 5	Pecyn Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/Cyfnewidfeydd	
MDC 5a	Pecyn Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/Cyfnewidfeydd Cam 1 – Adeiladu	2022-2024
MDC 5b	Pecyn Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/Cyfnewidfeydd Cam 2 – Dyluniad Manwl	2023-2024
MDC 5c	Pecyn Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/Cyfnewidfeydd Cam 2 – Adeiladu	2023-2025
MDC 5d	Pecyn Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/Cyfnewidfeydd Cam 3 – Datblygu	2024-2025
MDC 5e	Pecyn Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/Cyfnewidfeydd Cam 3 – Dyluniad Manwl	2025-2027 ariennir ar y cyd
MDC 5f	Pecyn Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/Cyfnewidfeydd Cam 3 – Adeiladu	2027-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MDC 6	Pecyn Teithio Llesol	
MDC 6a	Gwella Seilwaith Teithio Llesol Casnewydd Canolog – Dyluniad Amlinellol	2022-2023
MDC 6b	Gwella Seilwaith Teithio Llesol Casnewydd Canolog – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2023-2026
MDC 6c	NCN88 Coridor Caerdydd i Gasnewydd – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2022-2026
MDC 6D1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Datblygu	2022-2023
MDC 6D2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Dyluniad Manwl	2023-2025
MDC 6D3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 1 Cyflawni	20245-2026
MDC 6E1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Datblygu	2023-2024
MDC 6E2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Dyluniad Manwl	2024-2026
MDC 6E3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 2 Cyflawni	2025-2027
MDC 6F1	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Datblygu	2024-2025
MDC 6F2	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Dyluniad Manwl	2025-2027

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MDC 6F3	Teithio Llesol i Orsafoedd (Cysylltedd Lleol) Cam 3 Cyflawni	2026-2027 a thu hwnt
MDC 7	Pecyn Bysiau a Thramwy Cyflym ar Fysiau	
MDC 7a	Coridor Gogledd-orllewin Cymru – Blaenoriaeth i Fysiau/Teithio Llesol/Gwelliannau i Gyfnewidfeydd – Datblygu	2022-2023
MDC 7b	Coridor Gogledd-orllewin Cymru – Blaenoriaeth i Fysiau/Teithio Llesol/Gwelliannau i Gyfnewidfeydd – Dyluniad Amlinellol	2023-2026
MDC 7c	Coridor Gogledd-orllewin Cymru – Blaenoriaeth i Fysiau/Teithio Llesol/Gwelliannau i Gyfnewidfeydd – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2025-2027 a thu hwnt
MDC 7d	Blaenoriaeth i Fysiau a darpariaeth Parcio a Theithio yng Ngorsaf Cyffordd Twnnel Hafren – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2022-2025
MDC 7e	Coridor yr A48 Caerdydd i Gasnewydd – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2022-2027 a thu hwnt
MDC 7f	Gwella Seilwaith Gorsaf Fysiau Ganolog Casnewydd/Trafnidiaeth Bysiau Cyflym (BRT) – Dyluniad Amlinellol	2022-2024
MDC 7g	Gwella Seilwaith Gorsaf Fysiau Ganolog Casnewydd/Trafnidiaeth Bysiau Cyflym (BRT) – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2024-2027 a thu hwnt

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
MDC 7h	Coridorau BRT Strategol – Astudiaeth	2022-2024
MDC 7i	Coridorau BRT Strategol – Datblygu	2023-2027 a thu hwnt
MDC 7j	Coridorau BRT Strategol – Dyluniad Amlinellol a Phwerau	2025-2027 a thu hwnt
MDC 7k	Coridorau BRT Strategol – Dyluniad Manwl a Chyflawni	2027 a thu hwnt
MDC 8	**Astudiaethau o Goridorau Fframwaith Gwella'r Metro**	
MDC 8a	Astudiaeth o Goridor Caerdydd – Bro Morgannwg – Pen-y-bont ar Ogwr	2022-2023
MDC 8b	Datblygu Coridor Caerdydd – Bro Morgannwg – Pen-y-bont ar Ogwr	2023-2026
MDC 8c	Coridor Caerdydd – Bro Morgannwg – Pen-y-bont ar Ogwr – Dyluniad Amlinellol	2025-2027 a thu hwnt
MDC 8d	Coridor Caerdydd – Bro Morgannwg – Pen-y-bont ar Ogwr – Cyflawni Fesul Cam	2026-2027 a thu hwnt
MDC 8e	Astudiaeth o Goridor Casnewydd – Cas-gwent a Chymoedd y Dwyrain	2022-2023

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
MDC 8f	Coridor Casnewydd – Cas-gwent a Chymoedd y Dwyrain – Datblygu	2023-2026
MDC 8g	Coridor Casnewydd – Cas-gwent a Chymoedd y Dwyrain – Dyluniad Amlinellol	2025-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
MDC 8h	Coridor Casnewydd – Cas-gwent a Chymoedd y Dwyrain – Cyflawni Fesul Cam	2026-2027 a thu hwnt ariennir ar y cyd
RhFfS	**Y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol**	
Yn dilyn Adroddiad yr Adolygiad Ffyrdd, bydd Llywodraeth Cymru yn parhau i ystyried buddsoddi mewn ffyrdd (newydd a phresennol) o dan yr amgylchiadau canlynol: a) Er mwyn cefnogi newid dulliau teithio a lleihau allyriadau carbon. b) Er mwyn gwella diogelwch drwy wneud newidiadau bach. c) Er mwyn addasu i effeithiau newid yn yr hinsawdd. d) Er mwyn darparu mynediad i swyddi a chanolfannau gweithgarwch economaidd a chysylltedd â nhw mewn ffordd sy'n cefnogi newid dulliau teithio. Dylid ystyried y rhaglen hon ochr yn ochr â'r manylion a'r cyd-destun ychwanegol a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd		
RhFfS 1	Rhaglen Flynyddol o Waith Cynnal a Chadw ac Adnewyddu Cyfalaf	

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
RhFfS 1a	Diweddaru'r Llawlyfr Cynnal a Chadw Cefnffyrdd a'i roi ar waith	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 1b	Cyflawni Rhaglen Flynyddol o Waith Cynnal a Chadw Arferol a Chylchol	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 1c	Cyflwyno'r Gwasanaeth Swyddogion Traffig	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 1d	Rheoli Canolfan Reoli'r Rhwydwaith	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 2	Rhaglen Flynyddol o Waith Cynnal a Chadw ac Adnewyddu Cyfalaf	
RhFfS 2a	Adolygu a Chymeradwyo strategaeth a pholisi Rheoli Asedau'r RhFfS	2023
RhFfS 2b	Llunio a chymeradwyo Cynlluniau Rheoli Asedau'r RhFfS	2023-2024
RhFfS 2c	Cyflawni Rhaglen Flynyddol o Waith Cynnal a Chadw ac Adnewyddu Cyfalaf	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 2d	Safleoedd lliniaru sŵn ar gyfer y Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol yn unol â Chynllun Gweithredu ynghylch Sŵn a Seinwedd Cymru	2023-2027 a thu hwnt
RhFfS 2e	Cynlluniau lleihau allyriadau carbon ac addasu i newid yn yr hinsawdd ar y RhFfS	2023-2027 a thu hwnt

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
RhFfS 2f	Diweddaru'r Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd	2022-2024
RhFfS 2g	Datblygu Cynllun Adfer Natur Cymru ar gyfer y RhFfS	2022-2024
RhFfS 2h	Cyflwyno Cynllun Adfer Natur Cymru ar gyfer y RhFfS	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 2i	Cyflawni rhaglen lliniaru Gormodiant Ansawdd Aer ar y RhFfS	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 2j	Datblygu cynllun i gyflawni ein Strategaeth Systemau Technoleg Priffyrdd	2022-2023
RhFfS 2k	Cyflwyno cynllun cyflawni Systemau Technoleg Priffyrdd	2023-2026
RhFfS 2l	Cwblhau'r Canllawiau ar Bennu Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru	2022-2023
RhFfS 2m	Cyflawni'r broses o gyflwyno 20mya ar y RhFfS	2022-2024
RhFfS 3	Rhaglen Adnewyddu Asedau Mawr	
RhFfS 3a	Datblygu a chyflawni Rhaglen Adnewyddu Asedau Mawr ar gyfer y Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol yng Nghymru	2022-2027 a thu hwnt

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
RhFfS 3b	Cynllun Gwella Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 4	Cynlluniau sydd wrthi'n cael eu hadeiladu	
RhFfS 4a	A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion	2022-2024
RhFfS 4b	A487 Pont Ddyfi Newydd	2022-2024
RhFfS 4c	A40 Llanddewi Felffre i Redstone Cross	2022-2024
RhFfS 4d	A465 Dowlais Top i Hirwaun (Rhannau 5 a 6)	2022-2026
RhFfS 5	**Rhaglen Teithio Llesol ar Gefnffyrdd**, gan gynnwys datblygu ymyriadau, yn amodol ar sicrhau cyllid.	
Byddwn yn datblygu cynlluniau teithio llesol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol a fydd yn ein helpu i gyflawni uchelgais Llwybr Newydd i newid dulliau o deithio a'r rhai sy'n rhan o waith gwella ehangach neu sydd eu hangen i wella diogelwch cerddwyr a beicwyr. Rydym yn blaenoriaethu cynlluniau gan drafod â'r awdurdodau lleol ar sail eu mapiau diwygiedig o rwydweithiau teithio llesol. Ymhlith y cynlluniau a gaiff eu datblygu yn y byrdymor mae:		
RhFfS 5a	A40 Cynllun Teithio Llesol Bancyfelin	2023-2027
RhFfS 5b	A487 Cynllun Teithio Llesol i'r Gogledd o Aberystwyth	2023-2027 a thu hwnt

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
RhFfS 5c	A487 Cynllun Teithio Llesol Penparc, Aberteifi	2024-2026
RhFfS 5d	Cynllun Teithio Llesol Dyffryn Conwy (Glan Conwy i'r Black Cat a Chyffordd 18 ar yr A55) Active Travel scheme	2021-2027 a thu hwnt
RhFfS 5e	A494 Cynllun Teithio Llesol Ewloe i'r Wyddgrug	2022-2026
RhFfS 5f	A483 Cynllun Teithio Llesol Llandrindod	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 5g	A55 Cynllun Teithio Llesol Pont Britannia	2022-2024
RhFfS 6	**Rhaglen Newid Dulliau Teithio ar Gefnffyrdd**, gan gynnwys datblygu ymyriadau cynaliadwy sydd wedi'u halinio'n strategol, yn amod ar sicrhau cyllid yn:	
RhFfS 6a	Gwelliannau i goridor aml-ddull yr A483 Wrecsam a chysylltedd â chanol y ddinas. Gweithio gyda Chyngor Wrecsam i ddatblygu gwelliannau aml-ddull. Bydd y rhain yn cynnwys dichonoldeb creu/ymchwilio i'r posibilrwydd o greu datblygiad preswyl a chyflogaeth aml-ddull gyda lefelau defnyddio ceir isel, wedi'u halinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 6b	A487 Abergwaun i Aberteifi – Parhau â phroses WelTAG wedi'i halinio â phrofion a nodir ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027 a thu hwnt

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
RhFfS 6c	A4076 Hwlffordd – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn uno ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2025
RhFfS 6d	A4042 Coridor y De Pont-y-pŵl i'r M4 – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 6f	yr A55, yr A494 a llwybrau eraill ar y Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol yn unol ag unrhyw argymhellion perthnasol a wnaed gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 6g	Astudiaethau o drafnidiaeth gynaliadwy ar yr M4 i gefnogi newid dulliau teithio, wedi'u halinio â phrofion a nodir ymateb Llywodraeth Cymru.	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 6h	A494 Bryn Aston – byddwn yn gweithio gyda'r Awdurdod Lleol i ddatblygu opsiynau i wella ansawdd aer a chefnogi newid dulliau teithio a chydnerthedd, yn unol â'r profion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 6i	Cynlluniau diwygiedig ar gyfer Coridor y Fenai – datblygu opsiynau er mwyn sicrhau cadernid y groesfan dros Afon Menai ar ffordd sy'n cefnogi newid dulliau teithio, wedi'u halinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd. Rydym wedi gofyn i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru wneud argymhellion ynglŷn â'r ffordd orau o wneud hyn.	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 7	**Rhaglen Diogelwch a Chadernid Cefnffyrdd**, gan gynnwys datblygu ymyriadau, yn amodol ar sicrhau cyllid yn:	

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
RhFfS 7a	A487 Dorglwyd Comins Coch – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 7b	A40 Fferm Millbrook, Aberhonddu – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 7c	A470 Caersws – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 7d	A487 Rhiwstaerdywyll – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 7e	A487 Llwyn Mafon – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 7f	yr A55, yr A494 a llwybrau eraill ar y Rhwydwaith Ffyrdd Stratregol yn unol ag unrhyw argymhellion perthnasol a wnaed gan Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 7g	Astudiaethau o ddiogelwch a chadernid yr M4, wedi'u halinio â phrofion a nodir ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2027 a thu hwnt

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
RhFfS 7h	A40 Coridor Caerfyrddin i Sanclêr – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 7i	A40 Coridor Caerfyrddin i Landeilo – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd	2022-2027
RhFfS 7j	A494 Lôn Fawr Rhuthun/Ffordd Corwen. Newidiadau bach er mwyn gwella diogelwch wrth y gyffordd wedi'u halinio â phrofion a nodir ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2024
RhFfS 7l	A494 Cyffordd Maesgammedd, ystyried opsiynau amgen ar raddfa fach i wella diogelwch, wedi'u halinio â phrofion a nodir ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2024
RhFfS 7m	A48 Cross Hands i Bensarn – Parhau i ddatblygu'r cynllun yn unol ag argymhellion panel yr Adolygiad Ffyrdd ar y cynllun ac wedi'i alinio â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2025
RhFfS 7n	A48 Gwella Coridor Nant-y-caws - Ystyried newidiadau bach er mwyn gwella diogelwch, wedi'u halinio â phrofion a nodir ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd. Ni fydd hyn yn cynnwys cynigion ar gyfer cyffordd aml-lefel.	2022-2025
RhFfS 7o	A44 Llangurig i Aberystwyth – parhau i ddatblygu cynlluniau diogelwch a chadernid ac wedi'u halinio â phrofion a nodir ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2027 a thu hwnt
RhFfS 8	Cynlluniau trawsffiniol	

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
RhFfS 8a	A483 Pant i Lanymynech – byddwn yn gweithio gyda Phriffyrdd Cenedlaethol i weld a yw cynigion ar gyfer cynlluniau yn cyd-fynd â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd.	2022-2027 a thu hwnt ariennir gan eraill
RhFfS 9	Cynlluniau eraill	
RhFfS 9a	A483 Ffordd Osgoi Ddwyreiniol Llandeilo – byddwn yn parhau i weithio ar opsiynau i ddatblygu cynllun osgoi Llandeilo.	2022-2027 a thu hwnt
Adolygwyd sampl fach o dri chynllun datblygu tir (Parc Busnes Celtic, Abergwaun, Llanfrechfa, Cwmbrân, Warren Hall, Sir y Fflint) am fod Llywodraeth Cymru yn gysylltiedig â nhw drwy berchenogaeth tir neu gyllid. Er i rai sylwadau gael eu gwneud ar y datblygiadau hyn, nid yw'r Panel yn gwneud argymhellion ynghylch p'un a ddylai'r cynlluniau unigol hyn fynd yn eu blaen. Yn lle hynny, defnyddiwyd y sampl hon i lywio cyngor y Panel ar fuddsoddi mewn ffyrdd yn y dyfodol. Er mwyn helpu i roi'r cynlluniau hyn a chynlluniau datblygu economaidd eraill ar waith, rydym wedi gofyn i'r Cynghorydd Anthony Hunt a'r Cynghorydd Llinos Medi arwain grŵp i ddatblygu canllawiau ar gyflawni datblygiadau economaidd seiliedig ar le a alluogir gan atebion trafnidiaeth sy'n cefnogi twf economi ffyniannus, wyrdd a chyfartal ac sy'n gyson â'r profion ar gyfer adeiladu ffyrdd yn y dyfodol a Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.		
CT	Gwefru Cerbydau Trydanol	
CT 1	Gwefru mewn Gweithleoedd Sector Cyhoeddus - cyflwyno mannau gwefru cerbydau trydan er mwyn annog staff i newid i gerbydau trydan	2022-2026

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
CT 2	Gwefru ar Safleoedd Twristiaeth a Chyrchfannau – cyflwyno mannau gwefru cerbydau trydan mewn safleoedd sector cyhoeddus er mwyn annog ymwelwyr i newid i gerbydau trydan	2022-2026
CT 3	Gwefru Cyflym mewn Gorsafoedd Trenau – cyflwyno mannau gwefru cerbydau trydan ym meysydd parcio gorsafoedd trenau er mwyn annog defnyddwyr i newid i gerbydau trydan	2022-2027 a thu hwnt
CT 4	Cyflwyno 18 o safleoedd ar gyfer mannau gwefru cyflym ar y rhwydwaith ffyrdd strategol	2022-2023
CT 5	Mannau Gwefru Cyflym ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol cam 2: Darparu mannau gwefru o leiaf bob 20 milltir ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol	2022-2023
CT 6	Drwy grantiau, cymorth technolegol a chymorth caffael, helpu ALlau i gyflwyno mannau gwefru preswyl ar y stryd	2022-2025
CT 7	Datblygu gwasanaethau cymorth, gan gynnwys hyfforddiant, cyfleusterau cynnal a chadw a systemau cefn swyddfa, ar gyfer mannau gwefru a ddarperir gan y sector cyhoeddus	2022-2027
CT 8	Helpu i gyflwyno Blaen-gyrtiau ynni: canolfannau gwefru cyflym masnachol	2023-2027
CNL	Cludo nwyddau a logisteg	
CNL 1	Cymryd rhan yng Ngrŵp Cludo Llwythi Traws-Whitehall a chyfrannu ato er mwyn sicrhau bod dull cydweithredol a chydgysylltiedig o ddatblygu polisi yn cael ei fabwysiadu ym mhob rhan o'r Llywodraeth mewn perthynas â materion/cyfleoedd cludo nwyddau trawsbynciol.	2022-2023

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
CNL 2	Cyfarfodydd ymgysylltu misol i drafod rhaglenni sy'n mynd rhagddynt â chyrff mewn sectorau allweddol o'r diwydiant gan gynnwys y Rail Freight Group (RFG), y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd a Logistics UK.	2022-2027
CNL 3	Datblygu Cynllun Logisteg a Chludo Llwythi aml-ddull i Gymru	2022-2024
CNL 4	Cyflwyno Cynllun Logisteg a Chludo Llwythi aml-ddull Cymru	2024-2027 a thu hwnt
CNL 5	Parhau i ddarparu cymorth grant drwy'r cynlluniau cyfleusterau cludo nwyddau a newid dulliau teithio lle mae manteision amgylcheddol sylweddol yn cael eu sicrhau drwy leihau'r defnydd o gerbydau nwyddau trwm.	2023-2027 a thu hwnt
SPh	Strydoedd a Pharcio	
SPh 1	Cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya – darparu a gwerthuso wyth safle treialu ledled Cymru	2022-2024
SPh 2	Cyflwyno'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn seiliedig ar werthusiad o'r treialon	2023-2025
SPh 3	Datblygu Strategaeth ar gyfer strategaeth codi tâl teg ar ddefnyddwyr ffyrdd	2022-2026
SPh 4	Helpu Awdurdodau Lleol i ddatblygu canllawiau a safonau er mwyn sicrhau bod ffyrdd a adeiledir gan ddatblygwyr yn cael eu mabwysiadu	2022-2025

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
SPh 5	Helpu awdurdodau lleol i greu cronfa ddata o ffyrdd heb eu mabwysiadu a chefnogi cynlluniau i fabwysiadu ffyrdd lle y bo'n briodol	2023-2027
SPh 6	Cyflwyno deddfwriaeth er mwyn rhoi pwerau ychwanegol i ALlau mewn perthynas â gorfodi rheoliadau ynglŷn â pharcio ar balmentydd	2022-2024
SPh 7	Cefnogi ALlau gyda rhaglenni ymwybyddiaeth a newid ymddygiad sy'n ymwneud â chyflwyno unrhyw bolisïau neu bwerau newydd yn lleol	2022-2025
SPh 8	Parhau i ddatblygu polisïau parcio sy'n hyrwyddo cydraddoldeb ac yn annog newid mewn dulliau o deithio	2022-2025
Aer	Ansawdd Aer	
Aer 1	Cynllun/Strategaeth Aer Glân - Cynnal adolygiad bob pum mlynedd (o adeg cyhoeddi'r Cynllun Aer Glân ym mis Awst 2020)	2025-2026
Aer 2	Cyhoeddi Nodyn Cyngor Technegol (TAN11) ar Ansawdd Aer, Sŵn a Seinwedd	
Aer 2a	Cyhoeddi TAN11 newydd	2022-2024
Aer 2b	Hyrwyddo TAN11 newydd	2023-2024
Aer 2c	Rhoi cyngor a chymorth pellach i ddefnyddwyr y TAN newydd	2024-2027 a thu hwnt

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Aer 3	Rhedeg yr injan yn ddiangen pan na fydd cerbyd yn symud	
Aer 3a	Datblygu cynigion ar gyfer pwerau cryfach i fynd i'r afael â phroblem gyrwyr sy'n rhedeg yr injan pan na fydd eu cerbydau yn symud fel rhan o Ddeddf Aer Glân (Cymru)	2022-2024
Aer 3b	Deddf pwerau newydd	2024-2027 a thu hwnt
Aer 3c	Llunio canllawiau i awdurdodau lleol ar ddatblygu a gweithredu mesurau i fynd i'r afael â gyrwyr sy'n rhedeg yr injan pan na fydd eu cerbydau yn symud, gan gynnwys camau gorfodi	2024-2025
Hedfanaeth	Hedfanaeth	
Hedfanaeth 1	Llywodraeth Cymru/WGC Holdco i fonitro cynnydd Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig o ran cyflawni ei gynllun ailstrwythuro y bwriedir iddo sicrhau bod y maes awyr yn ariannol hyfyw unwaith eto erbyn 2025/26	2022-2026
Hedfanaeth 2	Banc Datblygu Cymru i fonitro busnes Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig yn erbyn y benthyciad sy'n weddill ynghyd â llog cronedig sydd i'w ad-dalu erbyn 2045.	2022-2027 a thu hwnt
Hedfanaeth 3	Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig i gomisiynu a gosod fferm paneli ffotofoltäig solar ar safle'r Maes Awyr er mwyn arbed 20,000 o dunelli o allyriadau carbon dros oes y prosiect ar gyfer gweithrediad y maes awyr.	2022-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
Hedfanaeth 4	Mae Maes Awyr Caerdydd yn disgwyl diweddaru ei Lwybr Hedfan Amgylcheddol a chyhoeddi diweddariad ar gyfer cyflawni Carbon Sero Net yn 2023-24.	2023-2024
Hedfanaeth 5	Gweithio gyda Llywodraeth y DU / Llywodraethau Datganoledig ar gyflawni'r holl strategaethau hedfanaeth gan gynnwys *Jet Zero* a *Flightpath to the Future*, a fydd yn canolbwyntio ar ailgodi'n gryfach a sicrhau sector hedfanaeth llwyddiannus yn y DU ar gyfer y dyfodol.	2022-2027 a thu hwnt
Trydydd	Y Trydydd Sector	
Trydydd 1	Cytuno ar Femorandwm Cyd-ddealltwriaeth â'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol i gydweithio ar integreiddio Trafnidiaeth Gymunedol a Thrafnidiaeth Gyhoeddus a chodi ymwybyddiaeth o gynlluniau trafnidiaeth gymunedol presennol	2022-2023
Trydydd 2	Datblygu Memoranda Cyd-ddealltwriaeth â chyrff eraill er mwyn helpu i ddatblygu atebion symudedd a Symudedd fel Gwasanaeth a rennir	2022-2024
Trydydd 3	Lansio Cronfa Her Gymunedol er mwyn ehangu'r sector trafnidiaeth gymunedol/gwirfoddol	2023-2024
Trydydd 4	Cynnig grantiau i sefydliadau trafnidiaeth gymunedol/gwirfoddol er mwyn wneud defnydd helaethach o gerbydau allyriadau sero.	2024-2027
Trydydd 5	Cyflwyno rhaglen sgiliau/hyfforddiant carlam a gwasanaeth mentora gan gymheiriaid ar gyfer gwirfoddolwyr sy'n gweithio i sefydliadau trafnidiaeth gymunedol/gwirfoddol ledled Cymru	2024-2027
Trydydd 6	Sefydlu Partneriaethau Trafnidiaeth Cymdogaeth/Cymunedol	2025-2027

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
Trydydd 7	Creu cronfa i grwpiau trafnidiaeth gymunedol lleol i'w galluogi i brynu a chynnal a chadw beiciau trydan a beiciau cargo	2023-2027
Trydydd 8	Treialu partneriaethau cydweithio yn lleol y bwriedir iddynt ddarparu cymorth cynnal a chadw i'r sector Trafnidiaeth Gymunedol mewn garejis bysiau	2025-2027
Trydydd 9	gweithio gyda'r Comisiynydd Traffig i sicrhau bod gwaith rheoleiddio yn cefnogi gyrwyr gwirfoddol a gweithrediadau cymunedol	2022-2025
Trydydd 10	datblygu fframweithiau ar gyfer clybiau ceir ac atebion symudedd a rennir eraill i'w defnyddio gan grwpiau cymunedol	2022-2025
Trydydd 11	Datblygu ardal dreialu ar gyfer cynllun peilot symudedd a rennir/trafnidiaeth gymunedol/MaaS gwledig er mwyn profi effeithiolrwydd a dichonoldeb technolegau a gwasanaethau newydd	2024-2027
Trydydd 12	Datblygu ardal dreialu drefol ar gyfer cynllun peilot symudedd a rennir/trafnidiaeth gymunedol/MaaS gwledig er mwyn profi effeithiolrwydd a dichonoldeb technolegau a gwasanaethau newydd	2024-2027
Trydydd 13	Datblygu swyddogaeth ategol drwy Trafnidiaeth Cymru er mwyn helpu cymunedau i ddatblygu atebion lleol	2024-2027 a thu hwnt
TPh	Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat	
TPh 1	Gweithgarwch ymgysylltu cychwynnol â rhanddeiliaid ynghylch diwygiadau posibl	2022-2023
TPh 2	Drafftio Papur Gwyn ar drwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat ac ymgynghori arno	2022-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	Disgrifiad	Amserlen
TPh 3	Drafftio Bil trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat newydd gan gynnwys safonau cenedlaethol	2022-2025
TPh 4	Datblygu cronfa ddata trwyddedu genedlaethol	2023-2026
TPh 5	Datblygu cynllun gweithredu ar gyfer datgarboneiddio tacsis	2022-2023
TPh 6	Rhoi'r cynllun gweithredu ar gyfer datgarboneiddio tacsis ar waith	2023-2027 a thu hwnt
TPh 7	Datblygu cyrsiau hyfforddi cenedlaethol i yrwyr a gweithredwyr	2022-2024
TPh 8	Cyflwyno hyfforddiant i yrwyr (dewisol i ddechrau nes i ddeddfwriaeth gael ei phasio)	2023-2027 a thu hwnt
TPh 9	Datblygu a ffurfioli trefniadau bysiau tacsi ar gyfer ardaloedd gwledig	2023-2027 a thu hwnt
TPh 10	Cynllun tacsis gwyrdd profi cyn prynu (dechreuodd yn 2021)	2022-2024
TPh 11	Gwerthuso'r cynllun peilot profi cyn prynu (gyda'r canlyniadau yn bwydo i mewn i'r broses o roi'r cynllun datgarboneiddio ar waith)	2022-2024
TPh 12	Datblygu opsiynau ar gyfer cynyddu nifer y Cerbydau Hygyrch i Gadeiriau Olwyn	2022-2024

Atodiad 2: Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau

Cyfeirnod	**Disgrifiad**	**Amserlen**
TPh 13	Rhoi'r opsiwn (opsiynau) a ffefrir ar gyfer cynyddu nifer y Cerbydau Hygyrch i Gadeiriau Olwyn ar waith	2023-2026
PThF	Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol	
PThF 1	Datblygu strategaeth porthladdoedd a thrafnidiaeth forol newydd i Gymru sy'n adlewyrchu'r heriau a'r cyfleoedd sy'n gysylltiedig â newidiadau i symudiadau cludo llwythi ar y môr ar ôl Brexit.	2022-2024
PThF 2	Cyflwyno strategaeth porthladdoedd a thrafnidiaeth forol newydd Cymru	2024-2027 a thu hwnt
PThF 3	Rhaglen barhaus o gyfarfodydd ymgysylltu misol ar wahân â'r Gweithgor Adfer Morol, Cymdeithas Porthladdoedd Prydain, Prif Borthladdoedd y DU, perchnogion porthladdoedd mawr unigol (4), dau weithredwr fferis mawr.	2022-2027 a thu hwnt
PThF 4	Gweithio gyda Rhaglen Ynni'r Môr fel rhan o'r strategaeth porthladdoedd a thrafnidiaeth forol i gefnogi cyfleoedd ar gyfer ffermydd gwynt arnofiol ar y môr (FLOW), datblygiadau ffrwd lanw a lagynau tonnau a llanw, ledled Cymru.	2022-2027 a thu hwnt

Atodiad 3: Llwybrau cyflawni

Atodiad 3: Llwybrau cyflawni

Nododd SDC bedwar maes allweddol sy'n hanfodol i gyflawni ein blaenoriaethau a'n huchelgeisiau, sef datgarboneiddio, cydraddoldeb, cynllunio siwrneiau integredig a gwledig. Mae'r rhain yn rhychwantu'r gwahanol ddulliau a sectorau. Mae amrywiaethau eang o ymrwymiadau sy'n ymwneud â phob un o'r rhain wedi'u nodi yn SDC.

Rydym yn datblygu pedwar llwybr cyflawni sy'n rhestru'n ymrwymiadau penodol yn SDC ac sy'n mapio'r hyn sydd angen ei wneud er mwyn eu cyflawni. Cyflwynir adroddiadau ar y cynnydd sydd wedi'i wneud o ran pob un o'r llwybrau a'r ymrwymiadau cysylltiedig yn rheolaidd i'r Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth sydd bellach wedi'i sefydlu.

Yn yr atodiad hwn, rydym wedi rhoi crynodeb o'r prif fentrau a fydd yn allweddol i gyflawni pob llwybr.

Llwybr cynllunio siwrneiau integredig

Bydd hwyluso siwrneiau integredig gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy, ar gyfer siwrneiau o ddrws i ddrws yn allweddol i gyflawni ein targedau ar gyfer newid dulliau o deithio. Bydd y llwybr cynllunio siwrneiau integredig yn dwyn ynghyd nifer o faterion megis dylunio gwasanaethau, amserlennu, tocynnau, darparu gwybodaeth, buddsoddi mewn seilwaith a'i gynllunio a datblygu polisi er mwyn i'r siwrneiau hyn allu digwydd yn hawdd ac yn ddibynadwy.

Byddwn yn datblygu'r prif gamau gweithredu canlynol er mwyn sicrhau siwrneiau fforddiadwy, cynaliadwy ac integredig.

Rhaglenni Metro

Mae ein rhaglenni Metro yn allweddol i gyflawni ein huchelgais ar gyfer system drafnidiaeth integredig, gan ddatblygu pob dull o deithio cynaliadwy er mwyn creu system drafnidiaeth hygyrch ac effeithlon yn rhanbarthol ac yn lleol. Mae rhaglenni Metro yn datblygu rhaglenni â blaenoriaeth ar gyfer y 10-15 mlynedd nesaf er mwyn sicrhau y gallwn alinio pob datblygiad trafnidiaeth er mwyn cyflawni ein huchelgeisiau i sicrhau newid mewn dulliau o deithio.

Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn

Mae'r rhaglen hon yn dechrau â'n gwasanaethau bysiau lle rydym am greu system fysiau sy'n canolbwyntio ar deithwyr. Bydd:

- Yn hygyrch – drwy rwydweithiau helaeth, seilwaith da a gyrwyr croesawgar.
- Yn hawdd i'w defnyddio – drwy system docynnu syml a llwybrau synhwyrol;
- Yn hawdd i'w deall – gyda siwrneiau cwbl integredig a gwybodaeth glir.

Caiff y dull hwn o weithredu ei fabwysiadu ar gyfer pob un o'n gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn creu system drafnidiaeth gynaliadwy sy'n sicrhau cymdeithas fwy cyfartal ac a all gyflawni newid mewn dulliau o deithio ar y raddfa sydd ei hangen er mwyn ymateb i'r Argyfwng Hinsawdd.

System tocynnu a chynllunio siwrneiau integredig

Bydd hyn yn rhan allweddol o'n gwaith i gefnogi ein rhaglenni Metro a chyflawni'r weledigaeth o un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn. Drwy ddwyn apiau symudol a gwefannau trafnidiaeth ynghyd, byddwn yn ei gwneud yn haws i unrhyw un ganfod pa opsiynau sydd ar gael o ran trafnidaeth gynaliadwy, cynllunio siwrnai, ei threfnu a thalu amdani. Byddwn yn datblygu systemau a fydd yn galluogi defnyddwyr i newid yn hawdd rhwng gwahanol ddulliau o deithio, gan gynnwys tacsis, trafnidiaeth gymunedol a hurio beiciau ac e-

feiciau. Rydym yn cynnwys defnyddwyr, gan gynnwys y rhai â phrofiad bywyd, yn y gwaith o ddatblygu ein gwasanaethau digidol ar gyfer y dyfodol a dylunio ein darpariaeth gyffredinol o ran tocynnu a chynllunio siwrneiau. Bydd pob gwasanaeth ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg.

Cynlluniau Teithio Llesol Gorsafoedd a Chynlluniau Rhwydweithiau Gorsafoedd

Nid ydym yn edrych ar ein gorsafoedd bysiau a rheilffordd ar eu pen eu hunain mwyach. Yn lle hynny, rydym bellach yn eu hystyried yn ganolfannau ar gyfer siwrneiau integredig sy'n dwyn yr holl ddulliau teithio cynaliadwy ynghyd. Bydd y cynlluniau unigol hyn sydd â ffocws lleol yn gwella seilwaith cerdded a beicio er mwyn i bobl allu cyrraedd y gorsafoedd ac yna newid yn hawdd rhwng gwahanol ddulliau o deithio. Mewn gorsafoedd bysiau a threnau, byddant yn darparu gwell cyfleusterau teithiol llesol gan gynnwys cyfleusterau storio a hurio beiciau.

Diwygio deddfwriaeth ynglŷn â bysiau ac ailddylunio'r rhwydwaith

Rydym wedi gosod targed uchelgeisiol ar gyfer diwygio deddfwriaeth ynglŷn â bysiau sy'n atal y sector cyhoeddus rhag gwneud gwelliannau sylweddol i wasanaethau bysiau ar hyn o bryd. Y nod yw galluogi'r sector cyhoeddus i reoli amlder a llwybrau gwasanaethau bysiau a fydd, yn ei dro, yn ein galluogi i ymestyn eu cyrhaeddiad a'u hintegreiddio'n well â dulliau eraill o deithio a sicrhau eu bod yn diwallu anghenion cymunedau ledled Cymru. Bydd y gwaith o ailddylunio'r rhwydwaith yn nodi'r lleoliadau gorau i fuddsoddi mewn gwasanaethau a seilwaith a fydd yn gwneud y gwahaniaeth mwyaf. Arweinir y prosiect hwn gan Trafnidiaeth Cymru ac mae'n defnyddio gwybodaeth leol y gweithredwyr a'r awdurdodau lleol er mwyn sicrhau bod ein ‘un rhwydwaith’ yn diwallu anghenion lleol yn ogystal â chyflawni amcanion cenedlaethol. Mae'r diwygiadau hyn a'r gwaith ailddylunio yn alluogwyr allweddol inni gyflawni ein gweledigaeth o ‘un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn’ ar gyfer siwrneiau integredig.

Ffyrdd

Mae ein ffyrdd yn chwarae rôl bwysig wrth gefnogi trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Byddwn yn parhau i optimeiddio ein hasedau er mwyn annog newid mewn dulliau o deithio gan ei gwneud yn haws i bobl wneud siwrneiau dibynadwy a chynaliadwy. Bydd cyflwyno terfynau cyflymder preswyl diofyn o 20mya, rhoi mesurau ar waith i atal parcio ar balmentydd ac ailddyrannu gofod ffyrdd i ddulliau teithio cynaliadwy oll yn cyfrannu at sicrhau bod pobl yn rhoi'r gorau i ddefnyddio ceir preifat ac yn defnyddio dulliau eraill o deithio yn lle hynny.

Y Trydydd Sector

Wrth inni ddatblygu ein llwyfannau cynllunio siwrneiau a thocynnu integredig, byddwn yn ceisio integreiddio gwasanaethau'r trydydd sector, gan gynnwys clybiau ceir, â

nhw. Bydd hyn yn creu rhagor o gyfleoedd i bobl gwblhau siwrneiau aml-ddull cynaliadwy o ddrws i ddrws heb fod angen defnyddio car preifat.

Llwybr datgarboneiddio

Mae'r llwybrau hyn yn dwyn ynghyd yr ymrwymiadau a'r camau gweithredu yn SDC mewn perthynas â datgarboneiddio. Mae'r rhain yn rhychwantu gwahanol flaenoriaethau, dulliau o deithio a sectorau ac maent yn aml wedi'u hintegreiddio mewn rhaglenni a phrosiectau penodol. Bydd ein targedau ar gyfer sicrhau newid mewn dulliau o deithio, effeithlonrwydd trafnidiaeth cludo llwythi ac allyriadau teithwyr oll yn cyfrannu at ddatgarboneiddio trafnidiaeth.

Mae a wnelo ein prif flaenoriaeth ar gyfer newid ymddygiad ag annog pobl i newid i ddulliau teithio carbon isel cynaliadwy. Ar wahân i ddull gweithredu uniongyrchol cynnal ymgyrchoedd a marchnata, bydd llawer o ymyriadau eraill yn cyfrannu at newid ymddygiadau er mwyn helpu i ddatgarboneiddio trafnidiaeth. Y mentrau strategol ar gyfer y flaenoriaeth hon yw:

- Gwella profiadau cwsmeriaid
- Datblygu atebion a rennir
- Fframwaith ar gyfer rheoli'r galw
- terfynau cyflymder preswyl diofyn o 20mya
- Camau gweithredu i fynd i'r afael â pharcio ar balmentydd
- ‘Prisiau Siwrneiau Tecach’ ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus;
- Cynyddu nifer y beiciau sydd ar gael i'w llogi

Mae'r camau gweithredu allweddol o fewn y dulliau o deithio a'r sectorau yn cwmpasu amrywiaeth o weithgareddau sydd naill ai'n cefnogi teithio llesol neu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus neu'n datgarboneiddio'r cerbydau a ddefnyddir. Y canlynol yw'r prif gamau gweithredu rydym yn eu datblygu er mwyn cefnogi'r llwybr datgarboneiddio.

Teithio Llesol

Mae cerdded a beicio ar eu pen eu hunain yn ddulliau teithio allyriadau sero. Nid yn unig y mae ein rhaglen teithio llesol gyfan yn annog hyn, mae hefyd yn gweithio i integreiddio teithio llesol â dulliau teithio cynaliadwy eraill er mwyn cynyddu'r manteision sy'n deillio o lefelau uwch o gerdded a beicio.

Bysiau

Mae ein cynlluniau yn cynnwys targed o sicrhau bod 50% o'r rhan fwyaf o'r fflyd bysiau sy'n llygru fwyaf yn cynnwys bysiau dim allyriadau o'r bibell egsôst erbyn 2028 a bod y fflyd gyfan yn cynnwys bysiau dim allyriadau o'r bibell egsôst erbyn 2035. Bydd ein diwygiadau i wasanaethau bysiau a'n gwaith i ailddylunio'r rhwydwaith yn ymestyn cyrhaeddiad gwasanaethau er mwyn cynyddu nifer y defnyddwyr a sicrhau newid mewn dulliau o deithio. Caiff hyn ei gefnogi ymhellach drwy ddatblygu ein polisi ‘Prisiau Siwrneiau Tecach’ er mwyn sicrhau bod gwasanaethau yn fwy fforddiadwy ac, unwaith

eto, annog pobl i ddefnyddio dulliau amgen o deithio yn lle'r car preifat.

Rheilffyrdd

Bydd ein buddsoddiad mewn cerbydau rheilffyrdd newydd yn lleihau allyriadau yn sylweddol a bydd rhaglen trydaneiddio clyfar llinellau craidd y cymoedd a'n gweithgarwch caffael ynni gwyrdd yn lleihau allyriadau ymhellach. Mae gennym strategaeth tymor hwy ar gyfer cerbydau rheilffyrdd hefyd er mwyn manteisio ar raglenni pellach i drydaneiddio rhwydwaith Cymru pan gânt eu cyflwyno gan Lywodraeth y DU.

Ffyrdd

Bydd cyflwyno ein cynllun gwefru cerbydau trydan i Gymru wedi'i ategu gan fuddsoddiad mewn amrywiaeth o seilwaith gwefru ar ein rhwydwaith ffyrdd strategol, cyfnewidfeydd trafnidiaeth, lleoliadau yn y sector cyhoeddus ac ar gyfer y defnydd o fysiau a thacsis yn allweddol i ddatgarboneiddio trafnidiaeth ar y ffyrdd. Yn dilyn yr adolygiad ffyrdd, rydym wedi pennu pedwar prawf ar gyfer buddsoddi mewn ffyrdd newydd sy'n seiliedig ar uchelgeisiau a blaenoriaethau SDC ac, felly, byddant yn cyd-fynd â'r llwybr datgarboneiddio. Byddwn hefyd yn blaenoriaethu trafnidiaeth gynaliadwy gan ddefnyddio ein ffyrdd ac er mwyn cefnogi hyn, lle y bo'n briodol, byddwn yn ailddyrannu gofod ffyrdd er mwyn blaenoriaethu cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Y Trydydd Sector

Bydd trydydd sector cryf yn helpu i sicrhau newid mewn dulliau o deithio i ffwrdd o opsiynau trafnidiaeth llai cynaliadwy. Bydd clybiau ceir trydan yn darparu opsiynau o ran defnyddio cerbydau dim allyriadau o'r bibell egsôst i lawer mewn ardaloedd trefol a gwledig a byddwn yn ystyried ffyrdd o helpu grwpiau cymunedol i newid i gerbydau dim allyriadau o'r bibell egsôst.

Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

Ein huchelgais yw y dylai pob tacsi a cherbyd hurio preifat fod yn rhai allyriadau sero o'r bibell egsôst erbyn 2028. Er mwyn helpu i gyflawni'r uchelgais hon, byddwn yn datblygu cynllun gweithredu ar gyfer datgarboneiddio tacsis a fydd yn cynnwys manylion am ffyrdd y gallwn helpu'r diwydiant i newid i gerbydau allyriadau sero ac yn rhoi'r cynllun hwnnw ar waith. Bydd gweithgarwch ymgysylltu â rhanddeiliaid yn llywio'r cynllun hwn a bydd yn pennu'r mathau mwyaf addas o gymhellion, a allai gynnwys cynllun benthyg neu brydlesu.

Cludo Llwythi a Logisteg

Mae'r dechnoleg i gefnogi'r gwaith o ddatgarboneiddio'r fflyd cludo llwythi yn llai datblygedig na'r dechnoleg ar gyfer cerbydau preifat. Caiff y strategaeth ar gyfer cerbydau cludo llwythi ei datblygu ymhellach drwy'r cynllun cludo llwythi a logisteg. Fel rhan o'n Cynllun Gweithredu ehangach ar gyfer Cerbydau Trydan, byddwn yn nodi ac yn cefnogi lleoliadau lle y gellir cyfuno seilwaith gwefru cerbydau trydan mwy o faint er

mwyn cefnogi ceir, faniau, lorïau a cherbydau'r sector cyhoeddus megis cerbydau sbwriel a bysiau. Yn y tymor canolig, caiff y cynllun hwn ei ymestyn i gynnwys seilwaith llenwi â thanwydd hydrogen os bydd galw am hynny.

Bu cynnydd sylweddol mewn dosbarthiadau milltir olaf, dosbarthiadau cyflym ar yr un diwrnod a'r diwrnod nesaf ac archebion cyffredinol ar-lein, ac mae hyn yn debygol o barhau a chynyddu. Byddwn yn helpu'r sector i wneud defnydd helaethach o feiciau cargo trydan, loceri gollwng/casglu a chyfuniadau eraill yn ogystal â gweithio gyda'r sector i atal dosbarthiadau cyflym pan nad oes eu hangen.

Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol

Mae gan ein porthladdoedd rôl bwysig i'w chwarae wrth helpu i ddatgarboneiddio llongau drwy ddarparu tanwydd gwyrdd a chyflenwadau o'r lan i longau. Bydd Rhaglen Ynni'r Môr yn cyflawni ein hymrwymiadau yn y Rhaglen Lywodraethu i ddatblygu Her Môr-lynnoedd Llanw, yn ogystal â chefnogi cynlluniau ynni gwynt sefydlog ac arnofiol ar y môr drwy fuddsoddi mewn porthladdoedd yng Nghymru.

Hedfanaeth

Cyhoeddodd Llywodraeth y DU ei strategaeth 'Jet Zero' ym mis Gorffennaf 2022 sy'n cynnwys nifer o gamau gweithredu arfaethedig ar draws y chwe mesur, sef: gwella effeithlonrwydd meysydd awyr, awyrofod ac awyrennau, creu diwydiant tanwydd hedfan cynaliadwy ffyniannus yn y DU, datblygu ehediadau allyriadau sero ar gyfer defnydd masnachol, creu marchnadoedd carbon llwyddiannus a buddsoddi mewn technolegau dal nwyon tŷ gwydr, gan alluogi defnyddwyr i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy o ran hedfan a mynd i'r afael ag effeithiau nad ydynt yn gysylltiedig â CO2.

Byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth y DU ar y cynigion hyn er mwyn sicrhau y gallwn lunio ein cynlluniau adfer eu hunain ar gyfer y sector hedfanaeth a chefnogi a datblygu diwydiant hedfanaeth mwy cynaliadwy yng Nghymru. Mae gan Faes Awyr Caerdydd lwybr hedfan amgylcheddol a gaiff ei ddiweddaru â thargedau diwygiedig i ddatgarboneiddio ei weithrediadau ar y ddaear a hyrwyddo'r defnydd o danwyddau hedfan cynaliadwy ac, yn y pen draw, dechnoleg hedfan allyriadau sero yng Nghymru

Llwybr Cydraddoldeb

Bydd ein llwybr Cydraddoldeb yn mapio'r camau y bydd angen eu cymryd i gyflawni ein hymrwymiadau cyfreithiol a'n hymrwymiadau polisi mewn perthynas â hygyrchedd seilwaith a gwasanaethau, yn ogystal â'n hymrwymiadau mewn perthynas â dylunio cynhwysol, hyfforddiant, datblygu polisi a safonau. Byddwn yn cyflwyno adroddiad i'r Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth ar y cynnydd sydd wedi'i wneud o ran ei lunio a'i gyflawni. Y nod yw sicrhau bod cydraddoldeb yn cael ei integreiddio mewn gwaith cynllunio trafnidiaeth ar y lefel uchaf yn hytrach na chael ei ystyried yn fater ar wahân. Yn unol â'r pum ffordd o weithio, byddwn yn cynnwys pobl â phrofiadau bywyd, gan gynnwys Panel Cynghori Trafnidiaeth Cymru.

Mae SDC yn cynnwys amrywiaeth o ymrwymiadau y mae angen eu cyflawni. Wrth ystyried yr ymrwymiadau hynny sy'n ymwneud â'r llwybr Cydraddoldeb, maent wedi'u rhannu'n bum colofn, sef:

- **Ymgysylltu a Chynnwys**: byddwn yn mynd ati i gynnwys y rhai sy'n dylunio ac yn defnyddio trafnidiaeth er mwyn sicrhau ei bod yn addas at y diben.
- **Seilwaith:** Drwy WelTAG ystyrir cydraddoldeb fel mater o drefn wrth ddylunio seilwaith newydd neu adolygu seilwaith presennol gan sicrhau bod cyfleusterau yn ddiogel, yn gyfforddus ac yn hygyrch.
- **Cyfiawnder Cymdeithasol**: byddwn yn gweithio i sicrhau bod trafnidiaeth ar gael i bobl Cymru a'i bod yn hygyrch ac yn fforddiadwy.
- **Technoleg ac Arloesi:** sicrhau bod unrhyw ddatblygiadau ym meysydd arloesi a thechnoleg, o'r cychwyn cyntaf, yn hygyrch ac o fudd i bawb sy'n defnyddio trafnidiaeth.
- **Hyfforddiant a Chanllawiau:** Byddwn yn gweithio gyda phob partner i ddarparu hyfforddiant a chanllawiau a fydd yn helpu i gyflawni amcanion y llwybr cydraddoldeb.

Ymgysylltu a Chynnwys

Byddwn yn cefnogi ac yn annog cynnwys pob grŵp defnyddwyr yn y gwaith o ddylunio a datblygu ein gwasanaethau a'n seilwaith. Gwnaethom ymgynghori'n helaeth wrth ddatblygu SDC ac mae'r adborth yn sail i'r cynllun hwn. Mae Panel Cynghori Trafnidiaeth Cymru yn cynrychioli amrywiaeth eang o grwpiau er mwyn helpu i ddatblygu ein gwasanaethau trafnidiaeth. Ceir is-grwpiau arbenigol hefyd sydd wedi cynnal adolygiadau manwl o ddyluniadau ein cerbydau rheilffyrdd a'n seilwaith gorsafoedd newydd. Yn yr un modd, mae'r Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth hefyd yn cynnwys cynrychiolwyr o amrywiaeth eang o grwpiau sy'n adolygu'r ffordd rydym yn darparu ein gwasanaethau trafnidiaeth.

Seilwaith

Mae WelTAG, sef ein canllawiau ar ddatblygu prosiectau trafnidiaeth yng Nghymru, yn cael ei ddiweddaru er mwyn sicrhau y bydd prosiectau trafnidiaeth yn y dyfodol a ariennir gan Lywodraeth Cymru yn cyd-fynd â'n blaenoriaethau a'n huchelgeisiau ehangach yn SDC, gan gynnwys y rhai sy'n ymwneud â chydraddoldeb.

Mae ein cynlluniau yn parhau i wella hygyrchedd ein trafnidiaeth gyhoeddus. Mae hyn yn cynnwys y llwybrau teithio llesol i gyrraedd arosfannau a gorsafoedd; yr arosfannau a'r gorsafoedd eu hunain; a'r bysiau a'r cerbydau. Bydd byrddio gwastad o'r platfform i'r trên yn nodwedd allweddol ar Linellau Craidd y Cymoedd ar eu newydd wedd lle bydd gan y cerbydau lenwyr bylchau awtomatig hefyd a fydd yn cau'r bwlch rhwng y platfform a'r trên.

Cyfiawnder Cymdeithasol

Bydd y llwybr cydraddoldeb hefyd yn monitro'r ffordd y cyflawnir ein Dyletswydd Economaidd-Gymdeithasol gan ystyried sut y bydd penderfyniadau strategol yn lleihau'r anghydraddoldebau sy'n gysylltiedig ag anfantais economaidd-gymdeithasol. Mae hyn yn ymwneud yn fwyaf uniongyrchol ag argaeledd a fforddiadwyedd trafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys tocynnau teithio consesiynol, y bydd ein polisi ‘Prisiau Siwrneiau Tecach’ yn ymdrin â nhw. Mae sawl rhaglen arall lle y bydd y ddyletswydd economaidd-gymdeithasol yn bwysig. Mae nifer o wasanaethau'r trydydd sector yn aml yn cael eu defnyddio gan y rhai a all fod o dan anfantais economaidd-gymdeithasol ac wrth ddatblygu rhaglenni, megis Clybiau Ceir Trydan a hurio E-feiciau, byddwn yn ceisio lleihau anghydraddoldebau.

Mae codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn aml yn cael ei gyflwyno fel rhywbeth annheg. Fodd bynnag, dengys data'r Swyddfa Ystadegau Gwladol (SYG) fod gan yr aelwyd gyffredin â char yng Nghymru incwm sydd 69% yn fwy nag aelwyd debyg heb gar ac, felly, fod codi taliadau sy'n helpu i wella dulliau o deithio heblaw'r car yn raddoledig a'i fod yn cefnogi'r rhai ar incwm isel.

Technoleg ac arloesedd

Y brif raglen a fydd yn helpu i gyflawni'r llwybr cydraddoldeb yw'r rhaglen cynllunio siwrneiau a thocynnu integredig. Byddwn yn ystyried ffyrdd o'i gwneud yn haws i gwsmeriaid brynu tocynnau a thalu am siwrneiau o ddrws i ddrws. Er mwyn ei gwneud yn haws i bobl dalu am siwrneiau, byddwn yn buddsoddi mewn cynllun tocynnu Talu wrth Ddefnyddio gan ddefnyddio cardiau debyd/credyd digyffwrdd a chardiau rhagdalu er mwyn sicrhau nad yw'r rhai heb gardiau debyd/credyd o dan anfantais.

Rydym yn cynnwys defnyddwyr, gan gynnwys y rhai â phrofiad bywyd, yn y gwaith o ddatblygu ein gwasanaethau digidol ar gyfer y dyfodol a dylunio ein darpariaeth gyffredinol

o ran tocynnu a chynllunio siwrneiau. Bydd pob gwasanaeth ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg.

Hyfforddiant a Chanllawiau

Fel rhan o'n diwygiadau a'n gwaith i ddatblygu gwahanol ddulliau o deithio a sectorau, byddwn yn llunio amrywiaeth o safonau a chanllawiau. Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid i ddarparu deunyddiau a rhaglenni hyfforddiant ategol, a fydd yn cynnwys mynd i'r afael â materion cydraddoldeb. Wrth inni ddatblygu ein model gweithredu gwasanaethau bysiau newydd, byddwn yn datblygu safonau gwasanaeth a gofynion hyfforddiant i yrwyr a fydd yn hyrwyddo cydraddoldeb. Rydym hefyd yn bwriadu mabwysiadu dull gweithredu tebyg wrth inni ddechrau datblygu ein cynigion ar gyfer diwygio'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat.

Llwybr Gwledig

Mae cymunedau gwledig Cymru yn cyfrif am tua thraean o'n poblogaeth ac maent wedi'u gwasgaru ar draws pob rhan o'r wlad. Mae sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy, ddiogel a dibynadwy ar gael i'r cyhoedd yn hanfodol, nid yn unig er mwyn cyflawni ein nodau o ran newid yn yr hinsawdd, ond hefyd er mwyn helpu pobl i gael gafael ar y gwasanaethau a manteisio ar y cyfleoedd cyflogaeth ac addysg a'r cyfleoedd diwylliannol sy'n eu galluogi i ffynnu.

Rydym yn cydnabod y bydd anghenion trafnidiaeth cymunedau gwledig Cymru yn wahanol i'r rhai mewn ardaloedd mwy trefol a'i bod yn bwysig gweithio gyda'r cymunedau hynny er mwyn cynllunio'r mathau o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y bydd eu hangen arnynt. Nid oes ‘un ateb i bawb’; mae gan bob cymuned ei gofynion a'i heriau ei hun a fydd yn effeithio ar yr hyn sy'n gweithio orau i'r bobl sy'n byw ac yn gweithio ynddynt ac yn ymweld â nhw.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi ein dull o ddatblygu llwybrau sy'n seiliedig ar bynciau sydd o bwys strategol. Maent yn rhychwantu dulliau teithio a sectorau gwahanol a bwriedir iddynt ddwyn ynghyd ein hymrwymiadau a'n cynlluniau mewn perthynas â'r pynciau hyn mewn ffordd sy'n galluogi pobl i olrhain yn hawdd y cynnydd yr ydym ni fel Llywodraeth Cymru yn ei wneud ynghyd â'n partneriaid cyflawni lleol, rhanbarthol a chenedlaethol.

Mae'n hanfodol ein bod yn ceisio dod o hyd i fodelau trafnidiaeth gyhoeddus cynaliadwy sydd wedi'u teilwra at anghenion cymunedau gwledig ond sydd hefyd yn rhyngwynebu â rhwydweithiau trafnidiaeth mwy trefol er mwyn i bobl allu teithio o ardaloedd trefol i rai gwledig ac fel arall mor ddidrafferth â phosibl.

Mae ein Llwybr Gwledig yn mabwysiadu dull 'prif ganolfan a lloerennau'. Bydd yn helpu'r rhai yn y cymunedau mwyaf anghysbell i gyrraedd eu pentref neu eu tref leol yn haws. O'r fan honno, gallant ddewis o blith ystod ehangach o opsiynau o ran trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol i deithio'n lleol neu i'w cysylltu â'u cyfnewidfa drafnidaeth agosaf ar gyfer siwrneiau hwy.

Rhwydweithiau teithio llesol

Drwy ddatblygu Mapiau o Rwydweithiau Teithio Llesol awdurdodau lleol, byddwn yn ymestyn cyrhaeddiad teithio llesol gan greu llwybrau teithio llesol newydd rhwng cymunedau gwledig a'u tref agosaf a/neu eu darpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus agosaf. Gan weithio gydag awdurdodau lleol, ein nod yw adeiladu coridorau teithio llesol “prif ganolfan a lloerennau” er mwyn cysylltu trefi marchnad a chanolfannau lleol pwysig eraill â phentrefi o'u hamgylch a datblygiadau ar gyrion y trefi/canolfannau hynny.

Cydnabyddir y gall pellteroedd hwy a thir mwy heriol fod yn gysylltiedig â rhwydweithiau teithio llesol mewn ardaloedd

gwledig o gymharu ag ardaloedd trefol. Rydym wedi bod yn ystyried y manteision a allai ddeillio o gynlluniau llogi beiciau trydan ym mhob rhan o Gymru, gan gynnwys ardaloedd gwledig. Rydym yn datblygu cynllun benthyciad i brynu e-feiciau i'w gyflwyno yn 2023/24 a fydd yn lleihau'r rhwystrau i berchenogaeth e-feiciau ac e-feiciau cargo yn sylweddol, a fydd yn helpu'r rhai mewn ardaloedd gwledig i wneud siwrneiau teithio llesol hwy a chymunedau gwledig i gyfrannau at gyflawni targedau ar gyfer sicrhau newid mewn dulliau o deithio.

Ymestyn ‘cyrhaeddiad’ daearyddol trafnidiaeth gyhoeddus yng nghefn gwlad Cymru

Mae sawl rhaglen a fydd yn cyfrannu at ymestyn cyrhaeddiad trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig. Y brif raglen fydd ailddylunio'r rhwydwaith bysiau er mwyn darparu mwy o wasanaethau i fwy o bobl. Bwriedir i ran o'r rhaglen ddylunio gysylltu pentrefi â rhwydwaith rhyngdrefol o wasanaethau bysiau a llinellau rheilffordd cyflym a mynych. Cefnogir hyn gan y ddeddfwriaeth ynglŷn â diwygio gwasanaethau bysiau a fydd yn sicrhau bod gan y sector cyhoeddus reolaeth dros ble mae gwasanaethau bysiau yn gweithredu.

Yn ogystal â thechnolegau newydd, bydd modelau gwasanaeth newydd yn chwarae rhan bwysig o ran galluogi pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus mewn ffordd ac ar adeg sy'n gweddu orau i'w hanghenion. Mae cynlluniau peilot Fflecsi wedi dangos y gall trafnidiaeth seiliedig ar alw ddarparu gwasanaeth mwy hyblyg ac addasadwy ac maent wedi bod yn arbennig o lwyddiannus mewn cymunedau gwledig. Byddwn yn ystyried canfyddiadau'r cynllun peilot hwn a'u cynnwys yn fframwaith ein llwybr gwledig er mwyn i ranbarthau ledled Cymru eu defnyddio.

Er bod gwasanaethau TrawsCymru yn gwasanaethu llwybrau pellter hir strategol, maent hefyd yn gwasanaethu llawer o gymunedau gwledig hefyd, gan ddarparu cysylltiadau hanfodol er mwyn iddynt allu cwblhau siwrneiau hirach gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy. Rydym yn buddsoddi yng ngwasanaethau TrawsCymru, yn ogystal â datgarboneiddio'r fflyd er mwyn sicrhau bod y rhain yn ddewis mwy cynaliadwy fyth.

Mae angen i drafnidiaeth gyhoeddus fod yn fforddiadwy yn ogystal â bod ar gael. Mae hyn yn arbennig o bwysig mewn ardaloedd gwledig lle mae gan bobl lai o ddewisiadau o ran trafnidiaeth ar gyfer symudedd annibynnol cost isel. Bydd ein polisi ‘Prisiau Siwrneiau Teg’ yn ystyried sut i sicrhau bod teithio ar fws yn fwy fforddiadwy, a fydd o fudd i gymunedau gwledig nad oes ganddynt fawr ddim opsiynau o ran dulliau teithio cynaliadwy.

Rheoli'r Galw

Wrth ddatblygu fframwaith ar gyfer rheoli'r galw mewn ffordd deg yng Nghymru a datgymhellion eraill i ddefnyddio'r car, byddwn yn ystyried materion cydraddoldeb, gan gynnwys anghenion pobl mewn ardaloedd gwledig. Bydd hyn yn diogelu'r economi wledig a'r rhai nad oes ganddynt fynediad at wasanaethau trafnidiaeth gynaliadwy.

Gwasanaethau'r Trydydd Sector

Mae'r trydydd sector yn darparu amrywiaeth o wasanaethau sy'n cefnogi ein cymunedau gwledig. Mae trafnidiaeth gymunedol yn rhan bwysig o'n system drafnidiaeth yng Nghymru, am ei bod yn helpu pobl sy'n agored i niwed i gael gafael ar wasanaethau hanfodol. Drwy Trafnidiaeth Cymru, byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid yn y sector Trafnidiaeth Gymunedol er mwyn ystyried y ffyrdd gorau o gefnogi'r bobl sy'n defnyddio'r gwasanaeth hanfodol hwn a'r rhai sy'n rhoi o'u hamser i'w redeg.

Gyda'r trydydd sector, gallwn ddatblygu'r syniad o lefel ofynnol o ddarpariaeth siwrneiau hanfodol.

Bydd pob un o'r mentrau strategol a nodwyd yn yr adran ar y trydydd sector yn cyfrannu at y llwybr gwledig ac maent yn cynnwys:

- Pecynnau cynlluniau rhannu ceir cymunedol
- Clybiau Ceir Trydan Cymunedol
- Partneriaethau trafnidiaeth cymunedol
- Canolfan wirfoddoli rithwir ar gyfer trafnidiaeth gymunedol
- Siarter Teithwyr ar gyfer sefydliadau trafnidiaeth gymunedol

Clybiau Ceir Trydan

Mae clybiau ceir trydan hefyd yn cynnig ffordd newydd o edrych ar y defnydd o geir; i'r rhai sydd am wneud llai o ddefnydd o'u ceir neu sydd ond yn eu defnyddio rywfaint, ac i bobl y mae'n bosibl eu bod yn ei chael hi'n anodd fforddio cost uchel rhedeg car. Rydym yn gweithio mewn partneriaeth â Chyngor Sir Powys, Trafnidiaeth Cymru, ac amrywiaeth o bartneriaid er mwyn ystyried sut y gallwn gynyddu nifer y clybiau ceir cymunedol sydd ar gael.

Cynllunio Trafnidiaeth Ranbarthol ar gyfer Pob Cymuned yng Nghymru

Mae ein llwybrau cyflawni hefyd yn darparu fframwaith er mwyn cefnogi'r gwaith o lunio Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, a gaiff eu datblygu ar gyfer Gogledd, Gorllewin, Canolbarth a De-ddwyrain Cymru gan y Cyd-bwyllgorau Corfforedig rhanbarthol. Bydd yn galluogi pob rhanbarth i nodi'n hawdd yr ystod wahanol o ymyriadau y gallent eu rhoi ar waith a sut y gallant wneud hynny mewn ffordd sy'n gyson

â Llwybr Newydd. Fframweithiau byw fydd y rhain, a gaiff eu diweddaru wrth inni brofi a datblygu gwasanaethau ac atebion seilwaith newydd ac arloesol.

Llywodraeth Cymru
Welsh Government