

Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Adroddiad Interim



Mehefin 2023

Cynnwys

Y Comisiwn.....	4
Rhagair.....	5
Rhan 1: Cefndir.....	6
Rhan 2: Rhwydwaith Gwell – Newidiadau a Gwelliannau Sylfaenol.....	12
Rhan 3: Galluogwyr – Mesurau Ategol.....	38
Rhan 4: Casgliadau sy'n Dod i'r Amlwg a'r Camau Nesa.....	60

Atodiadau

Atodiad 1: Cylch Gwaith Estynedig y Comisiwn - Afon Menai.....	66
Atodiad 2: Gwaith Hyd Yma a'n Hymagwedd.....	68
Atodiad 3: Crynodeb o Adborth Ymgysylltu â Rhanddeiliaid.....	71
Atodiad 4: Astudiaethau Schos.....	74



Y Comisiwn

Comisiynwyr:



Yr Arglwydd Burns GCB

Cadeirydd y Comisiwn a gafodd ei wneud yn arglwydd am oes ym 1998 am ei wasanaethau fel cyn Brif Ymgynghorydd Economaidd ac Ysgrifennydd Parhaol Trysorlys EM. Bu hefyd yn arwain Comisiwn Trafnidiaeth Llwyddiannus De-Ddwyrain Cymru



Professor John Parkin

Athro Peirianeg Trafnidiaeth ym Mhrifysgol Gorllewin Lloegr.



Ashley Rogers

PSG Cyngor Busnes Gogledd Cymru, Mersi a'r Ddyfrdwy.



Dyfed Edwards

Dirprwy Gadeirydd, Awdurdod Refeniw Cymru, a chyn arweinydd Cyngor Gwynedd.



Doctor Georgina Santos

Darllenydd yr amgylchedd, economi trafndiaeth, a pholisi cyhoeddus ym Mhrifysgol Caerdydd.



Sue Flack

Ymgynghorydd Annibynnol, a chyn Gyfarwyddwr Cynllunio a Thrafnidiaeth Cyngor Dinas Nottingham.



Stephen Joseph OBE

Ymgynghorydd Polisi Trafnidiaeth ac Athro ym Mhrifysgol Sir Hertford, a chyn Brif Swyddog Gweithredol 'Campaign for Better Transport'.

Aelodau Ymgynghorol y Comisiwn:

Glyn Evans

Trafnidiaeth Cymru

Ruth Wojtan

Trafnidiaeth Cymru

**Robert
Kent-Smith**

Rhagair

Swyddogaeth Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru yw ymchwilio i'r problemau, y cyfleoedd, yr heriau a'r amcanion ar gyfer sicrhau system drafnidiaeth gynaliadwy ac integredig yn y gogledd. Mae'r casgliadau a'r argymhellion drafft yn yr adroddiad hwn yn canolbwyntio ar ddatblygiad a darpariaeth system drafnidiaeth integredig yn y rhanbarth, cyn ein Hadroddiad Terfynol a fydd yn dilyn yn yr hydref.

Fel comisiwn, rydym wedi treulio amser yn astudio'r posibilrwydd o greu opsiynau amgen ymarferol yn hytrach na'r car preifat trwy system drafnidiaeth effeithiol sy'n gwneud bywyd yn well i'r gymuned gyfan – aelwydydd â cheir a'r rhai hebddynt. Mae llawer o'n gwaith hyd yma wedi bod ar ddeall y teithiau y mae pobl yn eu gwneud yng ngogledd Cymru a thrwyddo, y seilwaith presennol sydd ar gael, a'r hyn sy'n atal pobl rhag gwneud teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn y lle cyntaf.

Dilynwyd hyn gan gyfnod o ymgysylltu â rhanddeiliaid i brofi eu hymatebion i rai o'r problemau trafndiaeth a nodwyd gennym. Trafodwyd yr hyn y byddai angen iddynt wneud llai o deithiau mewn car, beth ddylai blaenoriaethau'r Comisiwn fod, a'r hyn y maent yn teimlo yw'r rhwystrau i ddarparu rhwydwaith gwell.

Cyflawnir cyfran uwch o deithio o fewn, neu i ardaloedd mwy trefol ac mae gwelliannau ar gyfer teithio cynaliadwy o fewn a rhwng y lleoliadau hyn wedi bod yn bwyslais allweddol i'n gwaith, a lle gall newid dulliau teithio gael effaith sylweddol. Fodd bynnag, ceir llawer o ardaloedd gwledig a lled-wledig prin eu poblogaeth yng ngogledd Cymru, ac rydym wedi edrych yn ofalus ar anghenion teithio pobl sy'n byw yno. Mae patrymau ac opsiynau teithio yn wahanol iawn mewn ardaloedd gwledig, ac rydym yn deall na ellir gwneud pob taith mewn car trwy ddull arall. Ni fydd yr hyn sy'n gweithio i ardal drefol o reidrwydd yn berthnasol i leoliad anghysbell.

Felly, rydym yn cydnabod y bydd y car preifat yn parhau i fod â rhan i'w chwarae o ran sut mae pobl yn teithio, ac mae angen helpu'r rhai nad ydynt yn gallu teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus neu drwy deithio llesol wneud y newid i gerbydau trydan, gan gynnwys mynediad at seilwaith gwefru. Mae'r argymhellion drafft hyn wedi'u fframio mewn dau grŵp – mae'r cyntaf yn cyflwyno'r prif newidiadau sydd eu hangen ar gyfer rhwydwaith teithio gwell i'r gogledd ac mae'r ail yn nodi mesurau ategol ehangach ar draws amrywiaeth o feysydd, gan gynnwys llywodraethu, cynllunio a galluogi pobl i wneud y newid y deithio cynaliadwy.

Bydd yr argymhellion drafft yn cael eu trafod yng ngham nesaf y Comisiwn ac yn cael eu mireinio neu eu diwygio ar gyfer yr Adroddiad Terfynol. Ni fyddem wedi cyrraedd y pwynt hwn heb fewnbwn rhanddeiliaid, aelodau etholedig a'r cyhoedd, yr ydym yn ddiolchgar iawn iddynt. Bydd yr ymgysylltu hwn yn parhau wrth i ni baratoi ein hargymhellion terfynol.

Terry Burns

Cadeirydd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Cefndir

Rydym wedi mabwysiadu agwedd aml-ddull, gan edrych ar y gogledd cyfan i ystyried sut y gellir newid dulliau teithio mewn ardaloedd trefol a gwledig, gan ddefnyddio'r dull cydweithredol a fabwysiadwyd ar gyfer Comisiwn Trafnidiaeth De-Ddwyrain Cymru trwy:

- Ddadansoddi teithiau aml sy'n cael eu gwneud o fewn a thrwy'r rhanbarth ar y ffordd, gan gynnwys lle maent yn cychwyn ac yn dod i ben, ar wahanol adegau o'r dydd ac yn ystod gwahanol dymhorau, gan gynnwys cludo nwyddau.
- Dadansoddi sut y defnyddir trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol o fewn a thrwy'r rhanbarth, a lle mae'r teithiau hynny yn cychwyn ac yn dod i ben. Gallai hyn gynnwys taith sy'n cychwyn ac yn dod i ben y tu allan i ogledd Cymru.
- Ystyried lle mae absenoldeb trafndiaeth gyhoeddus, perchnogaeth car neu goridorau teithio llesol diogel yn creu problemau sylweddol mewn cymunedau.
- Archwilio'r rhaglen bresennol o ymyriadau i gynorthwyo pobl yng ngogledd Cymru i newid dulliau teithio, gan gynnwys rhaglen Metro gogledd Cymru a gweithgarwch perthnasol arall sydd eisoes yn digwydd yn y rhanbarth i gefnogi teithio llesol.

Ym mis Chwefror, cafodd ein cylch gwaith ei ymestyn i nodi opsiynau ar gyfer gwella cysylltedd ar draws Afon Menai. Mae rhagor o fanylion am hyn ar gael yn Atodiad 1 yr adroddiad hwn.

Mae'r Adroddiad Interim hwn yn cyflwyno ein gwaith hyd yma, ein myfyrdodau presennol ac argymhellion drafft. Bydd adroddiad ac argymhellion terfynol y Comisiwn, i'w cyhoeddi yn yr hydref, yn cymryd adborth pellach gan randdeiliaid i ystyriaeth ac yn adlewyrchu polisiâu lleol a chenedlaethol gan gynnwys Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru ac Adolygiad Cysylltedd yr Undeb.

Bydd y Comisiwn yn parhau i:

Fod yn agored i safbwyntiau'r cyhoedd a rhanddeiliaid gan gynnwys Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru, Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol, grwpiau busnes, partneriaid cymdeithasol, grwpiau amgylcheddol, grwpiau defnyddwyr trafndiaeth a chynrychiolwyr gwleidyddol lleol a chenedlaethol.

Ystyried anghenion cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol, gan gymryd problemau uniongyrchol a thueddiadau'r dyfodol i ystyriaeth, fel effaith tanwyddau amgen carbon isel a thechnolegau cysylltiedig â thrafnidiaeth sy'n dod i'r amlwg.

Cymryd adroddiad y Pwyllgor Newid Hinsawdd i ystyriaeth a materion cymdeithasol, economaidd, diwylliannol ac amgylcheddol eraill, gan gynnwys ansawdd aer a bioamrywiaeth.

Ystyried sut i annog ymatebion ymddygiadol cadarnhaol gan deithwyr i rwydwaith aml-ddull gwell o gyfleoedd teithio yn y gogledd.

Cynghori ar ymyriadau arloesol ac atebion ariannu, gan gynnwys ystyried llywodraethu, costau, cyllido, dull cynllunio a rheoli rhaglen / prosiect, ac unrhyw angen am welliannau.

Gweithredu yn annibynnol ar Lywodraeth Cymru. Gwasanaethir y Comisiwn gan Ysgrifenyddiaeth sy'n cynorthwyo'r gwaith o redeg y Comisiwn a chyflawni ei waith.

Mae rhagor o fanylion am ein dull a'n gwaith hyd yma ar gael yn Atodiad 2.



Datganiad Cenhadaeth

Man cychwyn y Comisiwn oedd bod angen i batrymau teithio yng ngogledd Cymru newid, a bod newid yn bosibl. Mae trafniadaeth yn gyfrifol am 17% o allyriadau carbon yng Nghymru, a hyd yn oed yn sgil dyfodiad cerbydau trydan, bydd lleihau allyriadau yn dal i ofyn am newidiadau i'r ffordd yr ydym yn teithio.

Mae newid i deithio llesol o fudd i iechyd, er enghraifft gan helpu i amddiffyn rhag clefydau difrifol fel cancer a diabetes. Mae patrymau teithio presennol hefyd yn gostus i aelwydydd; mae'r rhai heb fynediad at gar yn ei chael yn anodd ac yn ddrud teithio o gwmpas ac o dan anfantais o ganlyniad. I fynd i'r afael â'r materion hyn, dylai a gall dewisiadau yn hytrach na theithio mewn car ddod yn llawer gwell a mwy fforddiadwy.

Mae'r Comisiwn yn credu'n gryf y gall trafniadaeth gyhoeddus a theithio llesol yng Nghymru fod yn well na'r gwasanaethau presennol sydd ar gael; ac mae'n rhaid iddynt wella os ydym yn mynd i weld pobl yn dibynnu llai ar eu ceir – yn enwedig ar gyfer teithiau byr.

Felly, mae'r adroddiad hwn yn cyflwyno ein hargymhellion drafft mewn dau faes eang:

01 Gwell rhwydwaith – prif newidiadau a gwelliannau
Yma, rydym yn cyflwyno'r gwaith sydd ei angen i ddatblygu a darparu rhwydwaith teithio cynaliadwy ar gyfer gogledd Cymru. Mae ei bwyslais ar welliannau trafniadaeth gyhoeddus a theithio llesol a fydd yn cynnig dewis amgen gwirioneddol yn hytrach na'r car preifat.

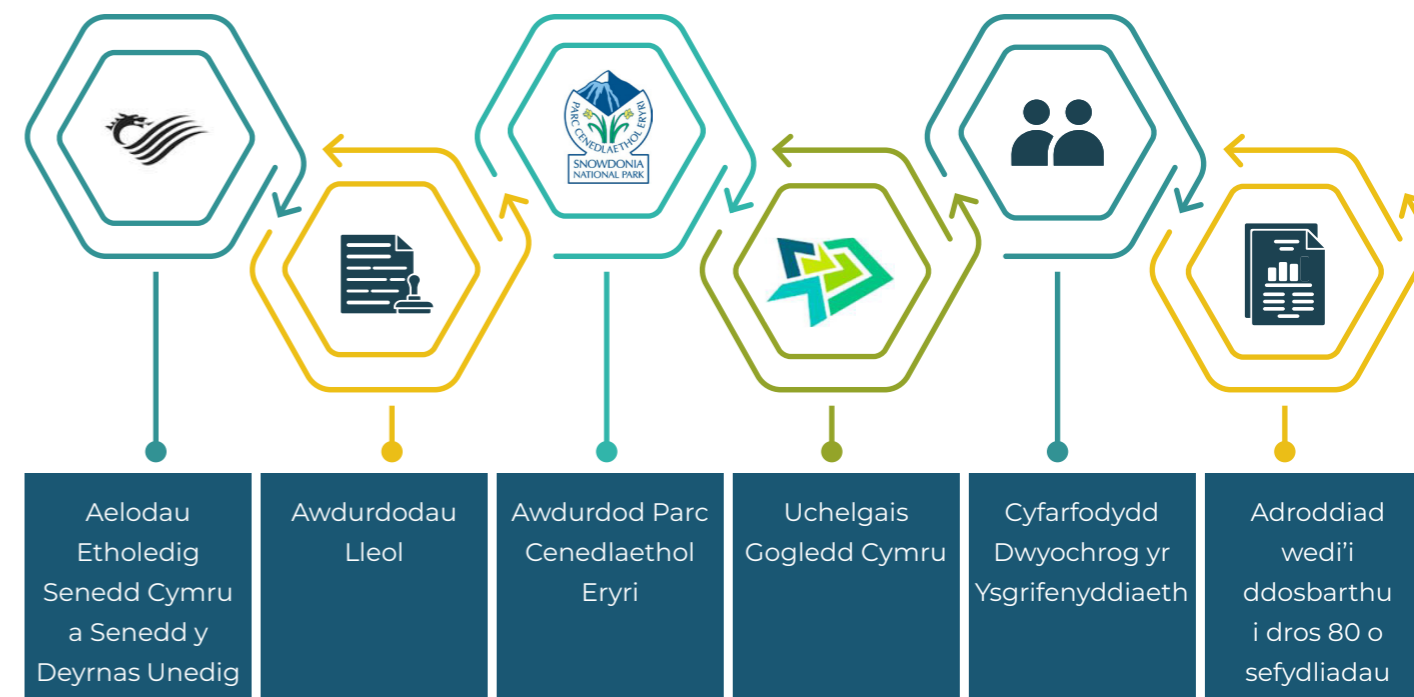
02 Galluogwyr – mesurau ategol
Ymyriadau, mentrau a ffyrdd o weithio a all alluogi dewisiadau teithio mwy cynaliadwy i fusnesau ac unigolion yw'r rhain.

Trafodaethau â Rhanddeiliaid ac Adborth

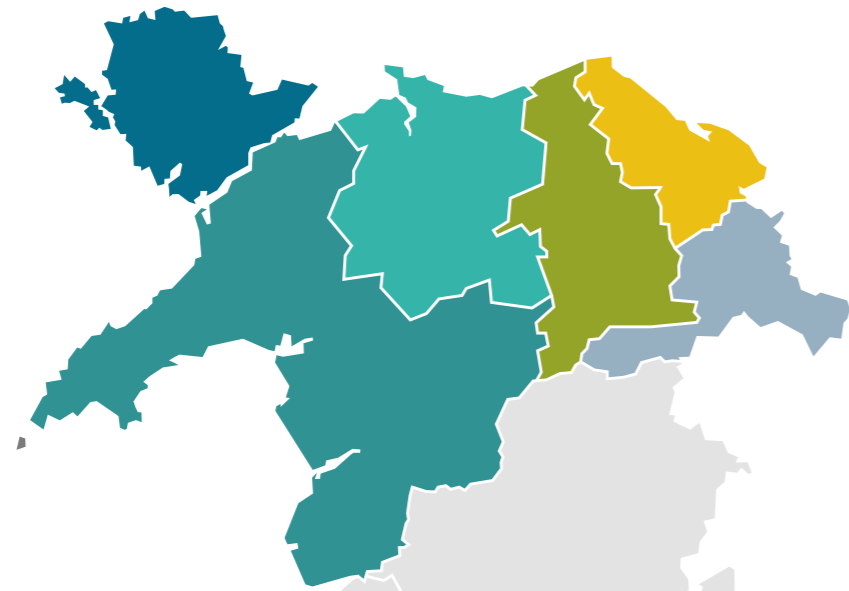
Un o flaenoriaethau'r Comisiwn fu sicrhau ei fod yn siarad â rhanddeiliaid trwy gydol y broses i fireinio ein dealltwriaeth o'r materion, yr heriau a'r cyfleoedd sy'n wynebu'r rhanbarth. Mae'r Comisiwn wedi siarad â phobl sy'n byw yng ngogledd Cymru ac yn gyfarwydd â'r ardal gan gynnwys staff sector cyhoeddus sy'n arwain y gwaith o ddatblygu a darparu cynlluniau ar draws y rhanbarth. Rydym yn credu bod gwranddo ar bobl a sefydliadau lleol wedi gwella ein dealltwriaeth o'r materion yn fawr. Ar ôl cyhoeddi ein Datganiad Cynnydd, ymgwymerodd y Comisiwn ag amrywiaeth o weithgareddau ymgysylltu gan gynnwys:

- **Trafodaethau gydag aelodau etholedig a swyddogion uwch** – cynhaliwyd cyfarfodydd gydag aelodau etholedig o'r Senedd, Aelodau Seneddol ac Awdurdodau Lleol.
- Ymunodd cynrychiolwyr o **Barc Cenedlaethol Eryri ac Uchelgais gogledd Cymru** â chyfarfodydd y Comisiwn i drafod eu nodau ar gyfer trafniadaeth, problemau a wynebir ac atebion effeithiol posibl.
- **Gofyn am adborth a thystiolaeth gan amrywiaeth eang o bartion â buddiant** – anfon y Datganiad Cynnydd i dros 80 o sefydliadau a busnesau.
- **Ymgysylltiad yr Ysgrifenyddiaeth** - mae ein hysgrifenyddiaeth wedi cyfarfod neu ohebu â llawer o unigolion a sefydliadau o ddiwydiant, llywodraeth, sefydliadau cyhoeddus a sefydliadau trydydd sector.

Mae'r rhyngweithio hwn wedi caniatáu i ni wrando ar safbwyntiau'r rhai sy'n byw ac yn gweithio yng ngogledd Cymru a'r rhai sy'n ymweld â'r ardal.



Roedd y pwyntiau allweddol o ymgysylltu â rhanddeiliaid yn ymwneud ag:



 Ansawdd trafnidiaeth gyhoeddus	 Seilwaith rheilffyrdd ar draws gogledd Cymru
 Anghenion cymunedau gwledig	 Cyfyngiadau cyllidebol ac adnoddau
 Defnydd o geir	 Tagfeydd ar y ffyrdd
 Amheuon ynghylch darpariaeth	 Yr economi ymwelwyr
 Integreiddio Dulliau Trafnidiaeth Gyhoeddus	 Cysylltiadau rhwng Gwynedd ac Ynys Môn
 Lein Reilffordd y Gororau	 Adnoddau cyfyngedig i ddarparu a chynnal cynlluniau teithio llesol

Mae rhagor o fanylion am yr adborth hwn ar gael yn **Atodiad 3** yr adroddiad hwn.

Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru

Wrth siarad â rhanddeiliaid, clywsom siom ynghylch canlyniadau'r Adolygiad Ffyrdd i'r rhanbarth.

Mae ymateb Llywodraeth Cymru i'r adolygiad¹ yn pwysleisio cefnogaeth i newid dulliau teithio a lleihau allyriadau carbon ac rydym wedi canolbwyntio ar hyn wrth ystyried yr ymyriadau strategol sydd eu hangen ar gyfer gwell darpariaeth drafnidiaeth ar draws y rhanbarth, a'r camau y gellir eu cymryd i sicrhau rhwydweithiau gwell, gwasanaethau sy'n haws eu defnyddio a llai o bobl yn teithio mewn ceir preifat.

Er nad swyddogaeth y Comisiwn yw gwneud sylwadau ar gynlluniau unigol, mae ffyrdd yn rhan o seilwaith trafndiaeth – a dylent weithio hyd eithaf eu potensial ar gyfer:

- **Cerdded a Beicio,**
- **Trafnidiaeth Gyhoeddus,**
- **Cerbydau Allyriadau Isel lawn,**
- **Ac yna Cerbydau Modur Preifat Eraill**

Mae defnydd llawn o gapasiti'r seilwaith presennol yn thema y mae'r Comisiwn yn ei dilyn ar draws pob dull.



¹ - Ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd [HTML] | LLYW.CYMRU

Prif Newidiadau a Gwelliannau Cyflwyniad

Rydym wedi penderfynu y dylid blaenoriaethu gwelliannau i wasanaethau bysiau a rheilffyrdd presennol yn y byrdymor. Mae darparu gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd craidd amllder uchel ag oriau gweithredu hirach ac amseroedd teithiau sy'n cystadlu â'r car preifat, ochr yn ochr â gwasanaethau mwy dibynadwy, yn gam cyntaf tuag at ddarparu rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus effeithiol. Mae darpariaeth o'r fath yn debygol o gael effaith drawsnewidiol ar dybiaeth y cyhoedd o drafniadaeth gyhoeddus yn y rhanbarth.

Trwy ein gweithgarwch dadansoddi ac ymgysylltu, rydym yn gwybod bod rhwystrau sylweddol yn wynebu pobl wrth deithio ar drafniadaeth gyhoeddus a cheir llawer o achosion lle mae ymarfer a darpariaeth ar lawr gwlad yn groes i ddyheadau ar gyfer system drafniadaeth integredig gynaliadwy yng ngogledd Cymru.

Nid yw trafniadaeth gyhoeddus yn gweithredu ar yr amllder na'r oriau gweithredu i'w gwneud yn ddewis amgen deniadol yn hytrach na char ar hyn o bryd. Mae hyn yn wir i drigolion y gogledd ac ymwelwyr a'r ardal.

Mae gan ardaloedd gwledig o ogledd Cymru, ymhellach i'r de na'r arfordir yn gyffredinol, nifer sylweddol lai o wasanaethau trafniadaeth gyhoeddus rheolaidd. Mae llawer o deithiau o hyd byr yn unig, ac mae tua thraean yn llai na 5 cilomedr a mwy na dwy ran o dair yn llai na 15 cilomedr. Mae'r rhan fwyaf o'r teithiau hyn o fewn yr un ardal Awdurdod Lleol neu i ardal gyfagos. Mae gan lawer o deithiau sy'n cychwyn mewn ardaloedd gwledig gyrchfannau terfynol mewn ardaloedd trefol cyfagos.

Un broblem yr ydym wedi dychwelyd iddi yw nad oes gan lawer o bobl yn y rhanbarth fynediad at gar. Heb rwydweithiau trafniadaeth gyhoeddus a theithio llesol effeithiol ar gael, gall y bobl hyn gael eu hynysu, maent mewn perygl o fethu cyfleoedd gwaith ac yn dioddef mynediad gwaith at wasanaethau cyhoeddus gan nad yw'r ddarpariaeth bresennol yn diwallu eu hanghenion neu mae'n rhy ddrud iddynt ei defnyddio. Nid yw byw yn agos at safleoedd bws a gorsafoedd o gymorth os nad yw'r gwasanaeth a ddarperir yn diwallu eich anghenion neu ddim yn fforddiadwy. Byddai mwy o bobl yn defnyddio trafniadaeth gyhoeddus o gael gwasanaeth gwell a fforddiadwy.

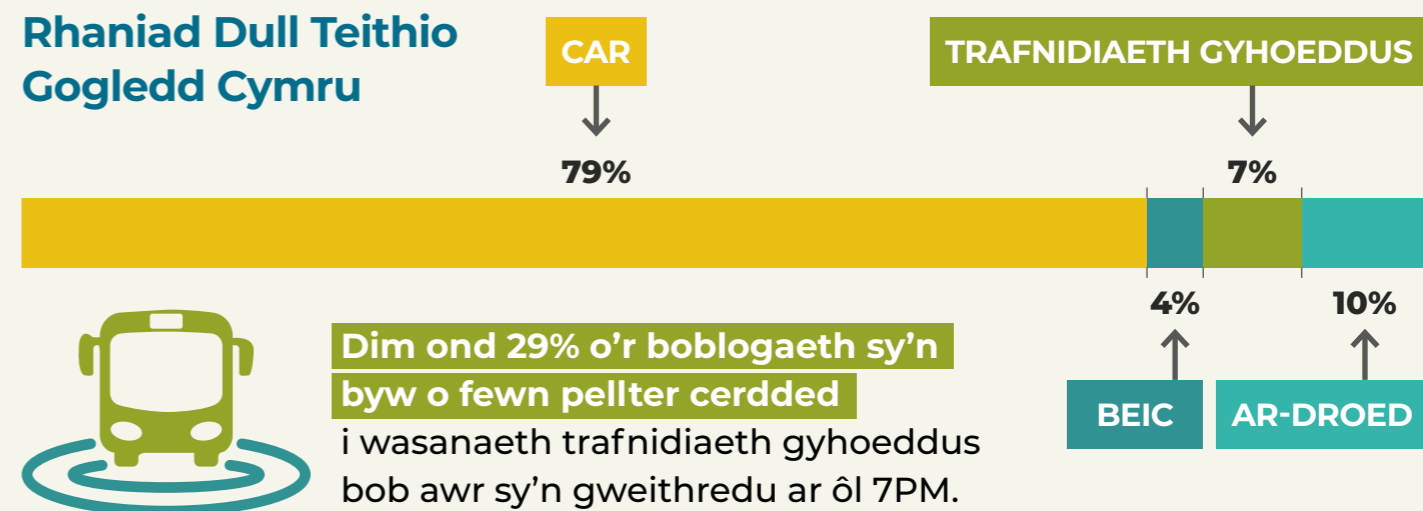
Bydd gwneud trafniadaeth gyhoeddus yn fwy dibynadwy, hygyrch a chroesawgar i bobl sy'n gwneud teithiau o fewn ac ar draws gogledd Cymru nid yn unig yn helpu'r amgylchedd ond hefyd yn gwella llesiant cymdeithasol, diwylliannol ac economaidd. Y car preifat yw'r dull pennaf ar gyfer llawer o deithiau yng ngogledd Cymru, ond ceir y cyfle i lawer mwy o deithiau gael eu gwneud gan ddefnyddio'r trên, y bws a theithio llesol - ond dim ond os bydd rhwydweithiau, amllder ac oriau gweithredu ac integreiddiad yn cael eu gwella'n sylweddol. Mae'r rhan hon o'r adroddiad yn nodi yr hyn yr ydym wedi ei ganfod hyd yma am drafniadaeth a theithio o fewn ac ar draws gogledd Cymru ac yn amlinellu ein syniadau ar yr hyn y gellir ei wneud i greu system well.

Rydym yn cydnabod y bydd pobl yn gwneud yr hyn sydd fwyaf cyfleus a rhad o'u safbwynt nhw, felly os yw Llywodraeth Cymru eisiau i fwy o bobl ddefnyddio trafniadaeth gyhoeddus a theithio llesol, bydd angen iddi wneud y dulliau hyn y ffordd hawddaf o deithio ar gyfer mwy o deithiau. Rydym yn gwybod y gall ymddygiad pobl newid; pan roedd yn anodd ailgylchu nid oedd pobl yn ei wneud, ond bellach Cymru sydd â'r drydedd gyfradd uchaf o ailgylchu yn y byd gan ei fod wedi dod yn rhan o'r drefn ddyddiol, rwydd i bobl.


Er bod y mwyafrif o deithiau yn lleol, mae dadansoddiad o gyfrannau dulliau trafniadaeth yn dangos gogwydd sylweddol tuag at ddefnydd o geir preifat. Roedd yn eglur yn ein dadansoddiad cychwynol o deithio yng ngogledd Cymru nad yw'r rhwydwaith bysiau presennol yn gweithio'n effeithiol, a bod hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar berchnogaeth ceir. Fodd bynnag, ceir cysylltiadau presennol da mewn rhai ardaloedd trefol.

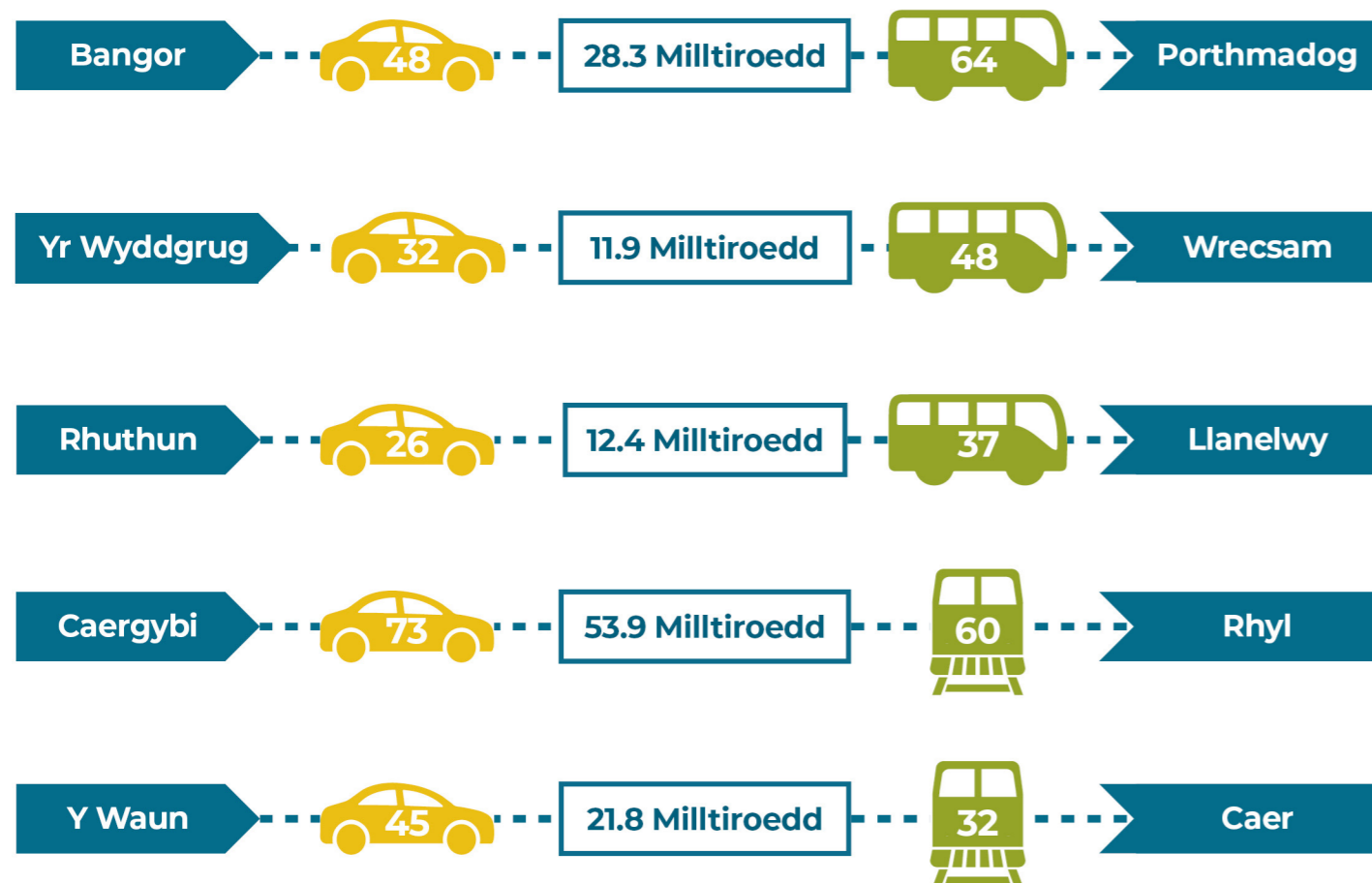
Er bod gan welliannau i'r rheilffyrdd y potensial o fod o fudd arbennig i gymunedau yn yr ardaloedd mwy poblog ar hyd morlin y gogledd, mae mynediad at fws yn dal i fod yn hanfodol yma ac ar draws y rhanbarth, ac yn enwedig i gymunedau mwy gwledig nad oes ganddynt fynediad at y rheilffordd. Mae gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus presennol yn gweithredu ar amllderau cymharol isel yn nodweddiadol, mewn ardaloedd trefol a gwledig, ac mae ganddynt oriau gweithredu cyfyngedig. Er enghraifft, dim ond 29% o boblogaeth y rhanbarth sydd o fewn pellter cerdded i wasanaeth trafniadaeth gyhoeddus bob awr ar ôl 7pm. Yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, mae hyn yn erydu unrhyw hyder ac yn rhwystr allweddol sy'n atal pobl rhag defnyddio trafniadaeth gyhoeddus, ac felly'n annog perchnogaeth a defnydd o geir.

Rhaniad Dull Teithio Gogledd Cymru



Yn aml, ni all amseroedd teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus gystadlu â cheir, yn enwedig mewn lleoliadau sydd ymhell o'r morlin. Mae hon yn broblem arbennig i wasanaethau bysiau, wrth i lwybrau wyro yn aml i wasanaethu cymunedau bach, ynysig mewn ardaloedd gwledig gan leihau pa mor ddeniadol yw teithio ar fws ar gyfer teithiau pellter hirach rhwng aneddiadau mwy.

 Amser Teithio ar Drafnidiaeth Gyhoeddus (munudau)
 Amser Teithio mewn Car (munudau)



Mae'r siwrneiau trafndiaeth gyhoeddus wedi'u cynllunio yn defnyddio Traveline Cymru, ar gyfer dydd Iau 13eg Ebrill 2023 (yn gadael am 08:30).

Cymerir amseroedd teithio mewn car fel canolbwynt rhwng yr amrywiaeth a roddir gan Google, wrth ymadael am 08:30 ar dydd Iau 13eg Ebrill 2023.

Nid yw amseroedd teithio yn cynnwys unrhyw amser cerdded cysylltiedig.

Cymerir pob pellter o Google.

Fel y dangosir uchod, ceir rhai enghreifftiau lle mae trafndiaeth gyhoeddus yn gynt na thaith mewn car yng ngogledd Cymru eisoes. Yr her yw cynyddu maint y fantais hon fel y gall nifer gynyddol o deithiau fod yr un mor ddeniadol ar drafnidiaeth gyhoeddus â'r un daith mewn car.

Mae'r Comisiwn hefyd wedi clywed sut mae rhwystrau eraill – y fflyd trafndiaeth gyhoeddus, gorsafoedd/safleoedd, prisiau tocynnau, rhyng-gysylltedd gwael rhwng dulliau teithio, a threfniadau tocynnau aneglur – hefyd yn digalonni darpar ddefnyddwyr. Fel yr adroddwyd gennym yn ein Datganiad Cynnydd, mae tagfeydd lleol yn aml yn broblem i drefi bach, pentrefi, a lleoliadau cefn gwlad ac arfordirol, yn enwedig yn y tymor brig ar gyfer twristiaeth.

O'r 20 o atyniadau ymwelwyr am ddim ac am ffi mwyaf poblogaidd yng Nghymru yn 2019 (cyn pandemig Covid-19), roedd 10 yn y gogledd. Mae llawer o'r atyniadau hyn gryn bellter o ffyrdd capasiti uchel mawr a bydd llwybrau i'r atyniad yn aml ar hyd ffyrdd gwledig cul a thrwy bentrefi lle gall cerbydau mawr gael trafferthion yn teithio. Gall llifau uchel o draffig tymhorol arwain at oedi lleol. Efallai y bydd ymwelwyr â rhai prif atyniadau hefyd yn parcio naill ai'n amhriodol neu weithiau'n anghyfreithlon gan fod galw yn fwy na'r capasiti parcio. Mae twristiaeth hefyd yn cael effeithiau ar brif ddulliau trafndiaeth, yn enwedig yn ystod misoedd y gwanwyn a'r haf, ac yn fwyaf nodedig, gwyliau'r haf i ysgolion.

Mae ein gwaith hyd yma wedi dangos bod rhwydweithiau teithio llesol wedi'u tандatblygu ac yn anghydlynol ac yn aml yn dychwelyd defnyddwyr i'r gerbyttfordd mewn ardaloedd lle mae angen seilwaith ar wahân fwyaf. Weithiau, nid yw troedffyrdd wedi'u cynnal a'u cadw'n dda, ac mae cerdded ar gyfer teithiau byr yn cael ei lesteirio gan yrrwyr yn parcio eu cerbydau ar droedffyrdd neu ddiffyg manau croesi'r gerbyttfordd sydd wedi'u lleoli'n dda neu'n ddiogel a chyfleus.

Mae'n bwysig, felly, y rhoddir sylw i welliannau ar draws pob dull trafndiaeth i wella'r cynnig gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a'r ddarpariaeth ar gyfer teithio llesol yn y rhanbarth a chyflawni'r targedau newid hinsawdd uchelgeisiol a nodir yn Cymru Sero Net.

Rydym wedi nodi tri choridor teithio o flaenoriaeth yn y rhanbarth:

Echel o'r gogledd i'r de o Amwythig i Ogledd-orllewin Lloegr (fel Lerpwl a Manceinion) gan gynnwys coridor y Waun/Rhiwabon/Wrecsam.

Cysylltiadau rhwng Ynys Môn a Gwynedd gan gynnwys Llandudno; a

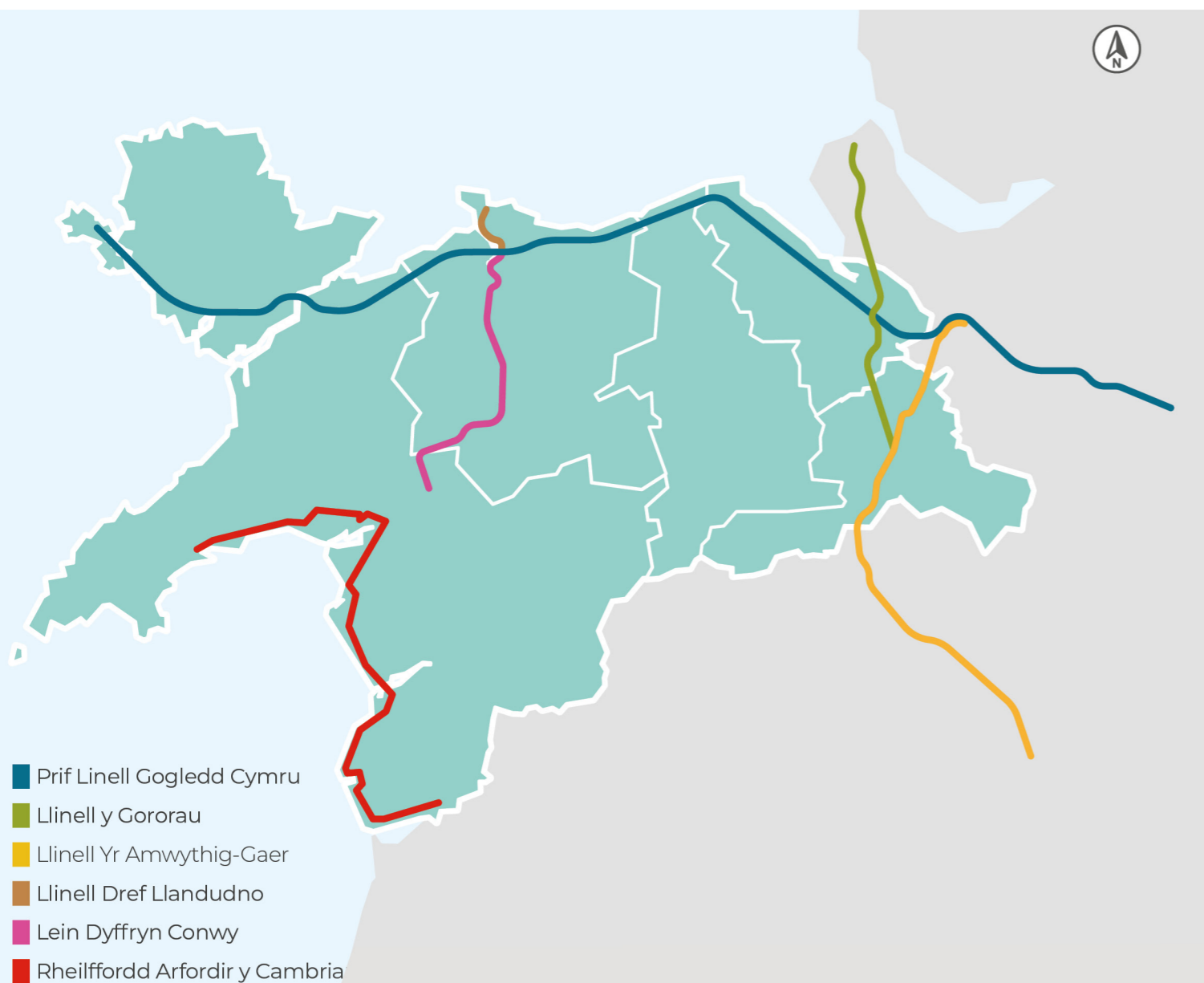
Llandudno i Gaer a Crewe.

Rheilffordd

Mae Prif Reilffordd Gogledd Cymru, Llinell y Gororau, a Rheilffordd Amwythig i Gaer i gyd wedi'u lleoli o fewn ardaloedd mwyaf poblog y rhanbarth, gan gysylltu o Wrecsam yn y dwyrain hyd at Ynys Môn yn y gorllewin.

Mae Prif Reilffordd Gogledd Cymru yn darparu echel o'r dwyrain i'r gorllewin ar gyfer trenau rhwng Crewe yn y dwyrain a Chaerdydd yn y gorllewin. Mae Llinell y Gororau yn cysylltu Wrecsam â Lerpwl trwy Bidston (trwy Lannau Dyfrdwy), ac mae rheilffordd Amwythig i Gaer yn cysylltu Wrecsam a chymunedau cyfagos â chyrchfannau trawsffiniol.

Er gwaethaf y llinellau rheilffordd sy'n cysylltu aneddiadau allweddol yng ngogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr, mae gan lawer o wasanaethau trenau amllder ac oriau gweithredu cyfyngedig oherwydd cyfuniad o gyfyngiadau seilwaith ffisegol a diffyg buddsoddiad hirdymor mewn gwelliannau i wasanaethau.



Ni ddisgwylir i Gymru dderbyn unrhyw gyllid canlyniadol o ganlyniad i gynlluniau Cyflymder Uchel 2 (HS2) a Rheilffordd Pwerdy Gogledd Lloegr yn Lloegr². Gan fod Llundain yn farchnad reilffordd pellter hir bwysig o ogledd Cymru, mae angen gwelliannau i wasanaethau trawsffiniol a bydd angen cytundeb gyda llywodraeth y DU i weithio â Trafnidiaeth Cymru (TrC). Hoffai'r Comisiwn weld seilwaith rheilffordd da yn cysylltu Prif Reilffordd Gogledd Cymru â'r rhwydweithiau HS2 a Rheilffordd Pwerdy Gogledd Lloegr.

TrC, yn gweithio ochr yn ochr â sefydliadau partner, sydd yn y sefyllfa orau i benderfynu ar lwybrau gwasanaethau ychwanegol yn y rhanbarth, a hoffai'r Comisiwn weld gwasanaethau ar hyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru yn cysylltu â rhwydweithiau arfaethedig HS2 a Phwerdy Gogledd Lloegr. Bydd unrhyw welliannau sy'n cynnwys cysylltiadau trawsffiniol yn gofyn am gytundeb gyda llywodraeth y DU.

Yn ogystal â **gwelliannau i amllder gwasanaethau**, mae'r Comisiwn o'r farn bod **angen ymestyn oriau gweithredu gwasanaethau rheilffordd**. Er enghraifft, nid yw rhai gwasanaethau yn gweithredu yn hwyr fin nos, yn enwedig teithiau tua'r dwyrain ar hyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru, ac mae hyn yn atal teithwyr rhag defnyddio'r trên y tu allan i'r oriau yn ystod y dydd. Gallai hyn gyfyngu gweithgarwch fin nos mewn economïau yn y rhanbarth a chreu dibyniaeth ar geir.

Mae teithiau hamdden a gwaith pellter hirach i leoedd fel Lerpwl, Manceinion a Chaerdydd hefyd yn anneniadol ar y rheilffordd gan y byddent yn golygu aros dros nos a fyddai'n cynyddu costau ac yn golygu mwy o amser oddi cartref. Ar y llaw arall, ar hyn o bryd, gellir cyflawni taith yno ac yn ôl mewn car yn ystod y diwrnod.

² - <https://committees.parliament.uk/committee/162/welsh-affairs-committee/news/156565/upgrades-and-electrification-of-wales-ageing-rail-infrastructure-should-be-addressed-by-ukwelsh-collaboration-that-would-improve-services-for-customers/>

³ - Adolygiad cysylltedd yr undeb - GOV.UK (www.gov.uk)

Cysylltedd Trawsffiniol

gogledd Cymru yw'r rhanbarth yng Nghymru â'r nifer fwyaf o symudiadau trawsffiniol dyddiol i Loegr ac o Loegr. Mae gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus trawsffiniol yn bwysig felly.

Er bod llawer o faterion trafndiaeth wedi'u datganoli i Lywodraeth Cymru, nid yw'r rheilffordd yn fater sydd wedi'i ddatganoli'n llawn ac felly Llywodraeth y DU, trwy Adran Drafndiaeth y DU a Network Rail, sy'n gyfrifol am ddatblygu a rheoli seilwaith rheilffordd yng ngogledd Cymru.

Er bod y Comisiwn yn deall bod pen draw i gyllid, ystyrir y gallai ymrwymïadau ariannu pellach gan Lywodraeth y DU gyflawni newid sylweddol yn y rhanbarth a chynorthwyo gwirediad llawer o ganfyddiadau Syr Peter Hendy yn Adolygiad Cysylltedd yr Undeb³.

Prif Reilffordd Gogledd Cymru

I gyflawni gwelliannau amllder gwasanaethau arfaethedig, mae angen gwelliannau seilwaith ar hyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru.

Mae gwelliannau capasiti yn angenrheidiol yng Ngorsaf Rheilffordd Caer i wella cysylltiadau ar gyfer gogledd Cymru fel y gyfnewidfa allweddol ar Brif Reilffordd gogledd Cymru a Rheilffordd Amwythig i Gaer.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Mae'r Comisiwn yn cefnogi gwelliannau a gynigir yng Ngorsaf Rheilffordd Caer i alluogi gwasanaethau ychwanegol i weithredu ar hyd y ddwy reilffordd.

Mae'r Comisiwn yn gwybod y cynigir cyflwyno'r gwelliannau i amllder gwasanaethau ar Brif Reilffordd gogledd Cymru mewn camau, fel a ganlyn:

Cam 1
Crewe i Llandudno

Cam 2
Llandudno i Fangor

Cam 3
Bangor i Gaergybi

Er ei bod yn bosibl cyflawni'r seilwaith ategol sydd ei angen yng Ngham 1 yn y byrdymor, gyda buddsoddiad a chymorth gwleidyddol digonol, dangosodd ein dadansoddiad cychwynnol bod y newidiadau sy'n angenrheidiol i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno (Camau 2 a 3) yn fwy sylweddol o ran graddfa. Byddai angen gwelliannau i signalau a chapasiti'r rheilffordd ar hyd y rhan fwyaf o'r llwybr, a fyddai'n cymryd amser ac yn gofyn am gyllid ychwanegol sylweddol.

Ar gyfer ein Hadroddiad Terfynol, byddwn yn ystyried capasiti'r llinell gangen rhwng Cyffordd Llandudno ac ardaloedd trefol Deganwy a thref Llandudno. Mae Llandudno yn un o gyrchfannau glan môr mwyaf poblogaidd y DU, a gallai gwella mynediad at Landudno o'r brif rwydwaith rheilffyrdd annog mwy o bobl i deithio ar y rheilffordd.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Dylid blaenoriaethau gwelliannau amllder gwasanaethau Cam 1 a gwaith seilwaith ategol. Dylai datblygiad camau 2 a 3 barhau fel bod y rhain yn barod i ddigwydd pan fydd cyllid ar gael.



Llinell y Gororau

Fel yr amlinellwyd yn adroddiad Congested Infrastructure Network Rail,⁴ cydnabuwyd Llinell y Gororau fel seilwaith gorlawn gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrrdd.

I fynd i'r afael â hyn, ac i hwyluso'r gwelliannau amllder arfaethedig, mae angen gwelliannau signalau a chapasiti'r rheilffordd ar hyd Llinell y Gororau.

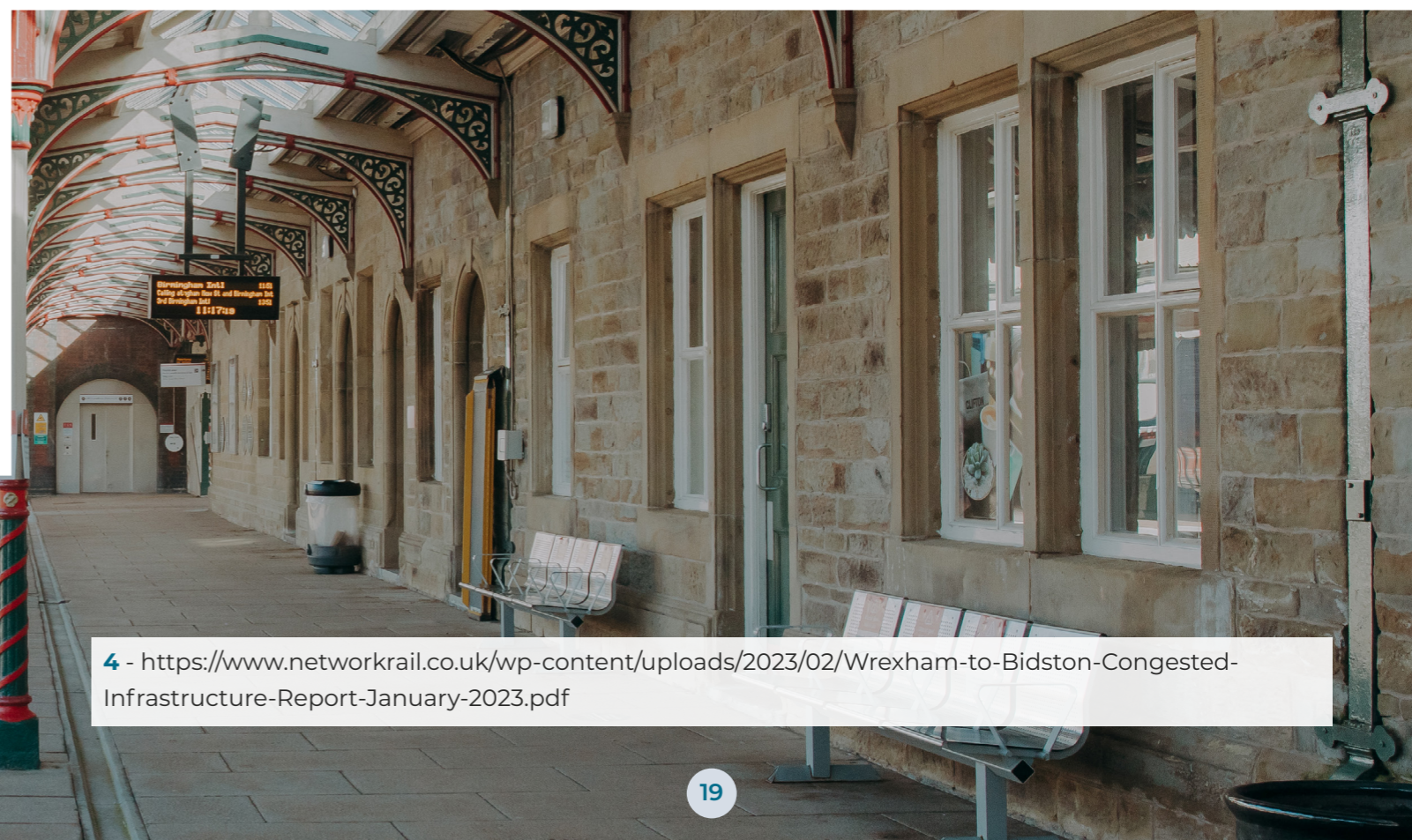
Byddai gwella cysylltiadau i Lerpwl ac oddi yno yn cynnig manteision, i bobl yng ngogledd Cymru a'r rhai sy'n byw ar Lannau Mersi, trwy wella mynediad at ganolfannau cyflogaeth mawr ar y ddwy ochr i'r ffin.

Un cyfyngiad allweddol ar Linell y Gororau yw'r seidins ar gyfer safle Hanson yn Padeswood. Mae'r seidins presennol yn cyfyngu capasiti ar hyd y rheilffordd ar gyfer gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau gan fod trenau cludo nwyddau yn blocio'r rheilffordd am hyd at awr wrth

ddefnyddio'r seidins. Yn y gorffennol, mae gweithredwyr cludo nwyddau wedi gwrthwynebu i fwy o wasanaethau teithwyr ar hyd y rheilffordd heb welliant yn Padeswood, gan y byddai hyn yn cyd-daro â gwasanaethau cludo nwyddau yn ystod y dydd.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Mae angen ateb i'r broblem gyda seidins Padeswood cyn y gellir bwrw ymlaen â gwaith arall i wella'r rheilffordd, a dylai cyflawni hyn ddod yn flaenoriaeth.

Hefyd, mae'r gwelliannau i Linell y Gororau a amlinellwyd angen buddsoddiad i leihau amseroedd teithiau a chynyddu amllder gwasanaethau rhwng Wrecsam a Lerpwl, a chynyddu yn sylweddol pa mor ddeniadol yw'r llwybr.



⁴ - <https://www.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2023/02/Wrexham-to-Bidston-Congested-Infrastructure-Report-January-2023.pdf>



Rheilffordd Amwythig i Gaer

Yn yr un modd â Llinell y Gororau, mae angen gwelliannau i signalau a capasiti'r rheilffordd ar hyd Rheilffordd Amwythig i Gaer hefyd, i hwyluso'r gwelliannau amler arfaethedig.

Mae hyn yn cynnwys ond heb ei gyfyngu i well signalau yng Ngobowen, y Waun, Rhiwabon, a Wrecsam, yn ogystal â chynyddu capasiti ar yr adran trac sengl rhwng Wrecsam a Chaer.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Blaenoriaethau'r gwelliannau i signalau yng Ngobowen i alluogi darpariaeth bellach o welliannau.

Trydaneiddio a Datgarboneiddio

Mae gan y gwelliannau i seilwaith ategol ar hyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru, Llinell y Gororau, a Rheilffordd Amwythig i Gaer y potensial i wella amseroedd teithiau teithwyr a chludo nwyddau. Rydym yn credu bod darparu amser taith cystadleuol o'i gymharu â'r car yn hanfodol i annog newid dulliau teithio. Rydym hefyd yn cydnabod bod trydaneiddio Prif Reilffordd Gogledd Cymru yn llawn yn uchelgais hirhoedlog i bobl ar draws y rhanbarth, gan gynnwys grŵp Growth Track 360.

Rydym hefyd yn nodi y nodwyd yn strategaeth ddatgarboneiddio Network Rail bod Llinell y Gororau yn briodol ar gyfer trenau a weithredir â batri, yn hytrach na thrydaneiddio llawn. Byddai'r dull hwn yn cyd-fynd yn llwyddiannus â rhwydwaith Merseyrail i'r gogledd gan gefnogi cyflwyniad gwasanaethau Dosbarth 777, sy'n defnyddio technoleg trydydd rheilffordd a batri.

Hyd yma, nid yw'r Comisiwn wedi gweld dadl argyhoeddiadol dros drydaneiddio Rheilffordd Amwythig i Gaer yn llawn. Fodd bynnag, gallai hyn newid os oes dadl ddigon cryf y gellir ei gwneud dros fuddsoddi yn y dyfodol i wella amseroedd teithiau a chyfrannu at dargedau datgarboneiddio.

Rheilffordd Dyffryn Conwy a Llinell Arfordir y Cambrian

Mae Rheilffordd Dyffryn Conwy a Llinell Arfordir y Cambrian yn rhai trac sengl yn bennaf, sy'n esbonio'n rhannol yr amllder gwasanaeth isel sy'n aml yn llai nag un bob dwy awr. Hefyd, mae'r Comisiwn wedi clywed am yr heriau sy'n wynebu'r ddwy reilffordd o ran llifogydd⁵ ac erydu arfordirol, yn eu trefn, sy'n debygol o waethygu yn y dyfodol.

Mae'r ddau lwybr mewn ardal o ogledd Cymru lle mae'r economi ymwelwyr yn bwysig, gan wasanaethu cyrchfannau fel Betws-y-coed, Porthmadog, a Harlech.

Llinellau Rheilffordd Newydd neu Wedi'u Hailagor

Yng Ngwynedd ac ar Ynys Môn, nid yw llinellau rheilffyrdd bob amser yn cyd-fynd yn agos ag ardaloedd o ddwysedd poblogaeth.

Ar Ynys Môn, mae'r rheilffordd bresennol yn dilyn llwybr deheuol i Gaergybi ac nid yw'n gwasanaethu canol a gogledd yr ynys, gan gynnwys aneddiadau Llangefni ac Amlwch.

I fynd i'r afael â hyn, yn ogystal ag i well cysylltedd rhwng y gogledd a'r de yng Nghymru yn gyffredinol, mae'r Comisiwn wedi clywed y ddadl dros ailgyflwyno'r llinell reilffordd rhwng Amlwch a Phrif Reilffordd gogledd Cymru, a rhwng Llinell Arfordir y Cambrian ger Criccieth a Phrif Reilffordd gogledd Cymru ym Mangor.

⁵ - <https://www.bbc.co.uk/cymrufyw/54301289>

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Gallai fod rhinwedd o gyflwyno amllderau cynyddol yn ystod y cyfnod tymhorol brig, a dylid archwilio hyn.

Gallai gwelliannau pellach i wasanaethau a seilwaith i wneud y defnydd gorau o reilffordd Dyffryn Conwy a Llinell Arfordir y Cambrian fel dolenni pasio (fel sydd wedi digwydd i reilffyrdd tebyg yn Nyfnaint a Chernyw) fod o fudd.

Yn y dyfodol uniongyrchol, dylai fod gan y cymunedau hynny a wasanaethir gan orsafoedd ar hyd y llwybr fod â mynediad at wasanaethau bws gwell i leihau dibyniaeth ar ddefnydd o geir.

Ceir defnyddiau posibl eraill – er enghraifft i llinell reilffordd a gaewyd rhwng Gaerwen ac Amlwch, lle ceir cynnig i addasu'r llwybr hwn at ddiben gwahanol o lwybr ar gyfer cerdded a beicio.

Mae'r Comisiwn yn ymwybodol bod gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, ar Llinell y Gororau, yn cael ei hystyried yn rhan o raglen Metro gogledd Cymru. Mae Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy yn un o ardaloedd cyflogaeth mwyaf y DU â 9,000 o weithwyr. Cynlluniwyd y cynnig hwn i ddarparu mynediad trafndiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel at Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy. Mae cyfran fawr o weithwyr yn teithio i'r gwaith mewn car gan fod cysylltedd gwael trwy drafndiaeth gyhoeddus i'r safle o ardaloedd cyfagos. Hefyd, mae diffyg trafndiaeth gyhoeddus ymarferol yn arwain at fwy o ddefnydd o geir ac felly diffyg lleoedd parcio, a allai gyfrannu at broblemau yn recriwtio ac yn cadw cyflogaion, sy'n arwain at gost cyfle economaidd i'r safle a'r ardal ehangach.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Mae'r Comisiwn yn cefnogi creu gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy.

Mae'r Comisiwn hefyd wedi archwilio gwelliannau arfaethedig yng ngorsaf Shotton i wella cysylltedd rhwng y platfformau lefel uchel ac isel ar gyfer Llinell y Gororau a Phrif Reilffordd gogledd Cymru yn eu trefn.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Mae'r Comisiwn yn cefnogi'r gwaith hwn i alluogi tramwy haws rhwng y ddwy linell reilffordd a byddai'n awgrymu bod y gwaith hwn yn cael ei flaenoriaethu i wneud gorsaf Shotton yn gyfnewidfa bwysig yn y rhwydwaith.

Mae'r Comisiwn hefyd yn ymwybodol o orsafoedd newydd yn rhaglen Metro gogledd Cymru sydd wedi cael eu cynnig ar hyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru a Rheilffordd Amwythig i Gaer.

Er y bydd gorsafoedd newydd yn dod â gwasanaethau rheilffordd yn agosach at gymunedau nad oes ganddynt orsaf reilffordd, byddent yn cynyddu amseroedd teithiau rheilffordd, a allai atal rhai pobl rhag gwneud teithiau ar y rheilffordd ar hyd y llwybr. **Dylai'r cymunedau hyn gael mynediad at wasanaeth bws sy'n cysylltu â'r orsaf agosaf a llwybrau teithio llesol cynhwysfawr, cyfforddus a deniadol wedi'u gwahanu o draffig modurol.**

Felly, safbwynt presennol y Comisiwn yw y **dylid blaenoriaethu gwelliannau amllder gwasanaeth yn gyntaf.**

Er y gallai fod y posibilrwydd o gyflwyno gorsafoedd yn y dyfodol, ystyrir mai'r brif flaenoriaeth ddylai fod darparu gwell amllder gwasanaeth a fyddai'n galluogi amseroedd teithiau a fyddai'n gystadleuol â'r car preifat.

Cerbydau a Seilwaith Gorsafoedd

Roedd llawer o bobl i ni siarad â nhw yn meddwl nad yw cerbydau rheilffordd a seilwaith gorsafoedd yn y rhanbarth yn gwneud teithio ar y rheilffyrdd yn ddeniadol, yn enwedig yng nghyd-destun amllder a dibynadwyedd gwasanaeth gwael. Mae trenau presennol yn heneiddio ac yn aml yn orlawn, ac mae gorsafoedd yn cynnig cyfleusterau aros a chyfnewid gwael.

Mae'r Comisiwn yn ymwybodol o gyflwyniad diweddar trenau Dosbarth 197 ar Brif Reilffordd gogledd Cymru a'r trenau hybrid diesel Dosbarth 230 a addaswyd at ddibenion gwahanol ar Linell y Gororau. Hefyd, mae TrC wedi nodi rhaglen ar gyfer cyflwyno fflyd drenau wedi'i diweddarau ar draws y rhanbarth.

Fel y soniwyd uchod, ceir cyfleoedd i ddefnyddio trenau Merseyrail newydd i alluogi gwasanaethau uniongyrchol i Lerpwl ar Linell y Gororau.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Dylid blaenoriaethu gwelliannau i'r fflyd drenau sy'n hwyluso'r gwelliannau amllder gwasanaethau arfaethedig, a datblygu'r defnydd o drenau Merseyrail newydd ar Linell y Gororau.



TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES | Cymru a'r Gororau
Wales and Borders

Bysiau

Mae'r rhwydwaith bysiau presennol yn y rhanbarth yn wael, ag amllder ac oriau gweithredu cyfyngedig, yn ogystal ag amseroedd teithiau gwael yn aml o'u cymharu â'r car. Ceir sawl rheswm am hyn, gan gynnwys tanariannu hanesyddol, cynllunio datblygiad yn seiliedig ar geir, ac agweddau sy'n canolbwyntio ar geir. Nid yw'r rhwydwaith bysiau presennol sydd wedi'i ddadreoleiddio yn gweithio'n dda yn y rhanbarth.

Mae dibynadwyedd a phrydlondeb gwael, a phrisiau tocynnau uchel, yn rhwystrau i deithio. Mae gan wasanaethau enw gwael, ac mae'r gostyngiadau posibl i gymorthdaliadau bysiau yn peri risg sylweddol bellach i wasanaethau sydd eisoes yn perfformio'n wael. Roedd pobl i ni siarad â nhw o'r farn syml nad yw trafndiaeth gyhoeddus yn gystadleuol â theithio mewn car yn y rhanbarth.

Am y rhesymau hyn, rydym yn cefnogi'n llawn y newidiadau deddfwriaethol a gynigwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer bysiau fel yr amlinellir yn y papur gwyn – 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' – sy'n cynnig cyfle sylweddol i fynd i'r afael â'r problemau a nodwyd o ran y rhwydwaith bysiau.

Yn ei hanfod, mae'r ddeddfwriaeth yn cynnig model masnachfaint ar gyfer gwasanaethau bysiau. Bydd hyn yn galluogi Llywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol i ddylunio system sy'n sicrhau gwerth cymdeithasol-economaidd mwyaf posibl rhwydwaith a fydd yn integredig o ran amserlennu a thocynnau.

ARGYMHELLIAD

DRAFFT: Safbwynt presennol y Comisiwn yw bod y newidiadau deddfwriaethol hyn a chyflwyno model masnachfaint ar gyfer gwasanaethau bysiau yn hanfodol a bod angen eu gwireddu. Heb y ddeddfwriaeth, efallai na fydd yn bosibl adeiladu rhwydwaith bysiau newydd sy'n gwella gwasanaethau ar draws y rhanbarth.

Rhwydwaith Bysiau Craidd

Mae'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig ar gyfer bysiau yn cynnig y cyfle i Awdurdodau Lleol, Llywodraeth Cymru a TrC greu rhwydweithiau bysiau sy'n gwasanaethu anghenion pobl sy'n byw yn y rhanbarth yn well.

Rydym yn edrych ar rwydwaith bysiau diwygiedig a all gysylltu prif leoliadau a phrif linellau rheilffordd yn effeithiol ar lefel rhanbarth cyfan.

Gwasanaethir rhai o'r llwybrau hyn eisoes gan wasanaethau Traws Cymru⁶, a bydd y bysiau o ben i ben hyn sy'n ffurfio'r rhwydwaith craidd yn cynnwys gwasanaethau Traws Cymru gwell neu wedi'u hystyngi i raddau helaeth, a fyddai'n cyd-fynd â'r dull yng ngweddill Cymru.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Cyflwyno rhwydwaith bysiau craidd effeithiol o brif goridorau teithio lle nad oes unrhyw opsiwn rheilffordd i gysylltu cymunedau ac ardaloedd cyflogaeth sylweddol ar draws y rhanbarth, gan ddarparu gwasanaethau amllder da ac oriau gweithredu hirach a mwy cyson.

Dylai'r rhwydwaith bysiau craidd hwn allu mynd i'r afael a'r mater o amseroedd teithiau, a dylai'r gwasanaethau fod mor uniongyrchol â phosibl rhwng prif gyrchfannau o fewn y rhwydwaith craidd. Dylid cydgysylltu gwasanaethau i sicrhau effeithlonrwydd gweithrediadau ar brif goridorau.

Gallai'r gwasanaethau pellter hirach hyn fod yn rhai safleoedd aros cyfyngedig a darparu gwasanaeth mor uniongyrchol â phosibl rhwng cymunedau, tra hefyd yn llenwi'r bylchau yn y rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol – er enghraifft, teithiau rhwng Bangor, Caernarfon, a Phorthmadog. Mae'r gwasanaethau yn debygol o fod o amllder is nag ar brif goridorau o fewn y rhwydwaith craidd lleol, ond mae'r Comisiwn yn meddwl y dylai'r gwasanaethau hyn redeg bob awr o leiaf i sicrhau bod y llwybrau mor ddeniadol â phosibl. Dylai'r gwasanaethau o fewn y rhwydwaith craidd hefyd gysylltu yn uniongyrchol â gorsafoedd rheilffordd ar draws y rhanbarth, a thrwy hynny caniatáu neu wella cyfnewid rhwng dulliau teithio.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Yn y pwyntiau cyfnewid hyn, dylai bysiau fynd i mewn i safleoedd gorsafoedd i sicrhau bod cyfnewid mor rhwydd â phosibl, pan fo hynny'n ymarferol. Fodd bynnag, dylid archwilio hyn ar sail safleoedd unigol ac ni ddylid cynyddu amseroedd teithiau ar draws y llwybr yn ddiangen.

Dylai'r cysylltiadau lleol lifo o'r rhain. Mae TrC eisoes wedi gwneud llawer o waith gydag Awdurdodau Lleol gogledd Cymru i ddrafftio rhwydweithiau bysiau lleol diwygiedig; **mae'r Comisiwn wrthi'n rhoi'r rhai trwy senarios modelu ar hyn o bryd i ddeall effeithiau posibl a chynnydd i niferoedd teithwyr.**

⁶ - TFW_Bus_Network_Map.ai (passenger-website.com)



Bysiau ar gyfer ardaloedd gwledig



51%

O'r boblogaeth yn byw mewn
**LLEOLIADAU TREFOL AC
ARDALOEDD ADEILEDIG**

49%

O'r boblogaeth yn byw mewn
**LLEOLIADAU
GWLEDIG**

Mae gogledd Cymru yn cynnwys ardaloedd mawr sy'n wledig neu'n lled-wledig. Cofnododd Gyfrifiad 2011 bod 51% o'r boblogaeth yn byw mewn ardaloedd adeiledig, gyda phoblogaeth o 10,000 neu fwy, a'r 49% sy'n weddill yn byw mewn ardaloedd gwledig.

Rydym yn deall disodli teithiau ceir â thrafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol mewn ardaloedd gwledig yn fwy heriol na mewn ardaloedd trefol oherwydd y pellterau hirach sy'n cael eu teithio a dosbarthiad ehangach y boblogaeth.

Ar y sail hon, rydym yn cydnabod bod angen rhoi mwy o bwysau mewn ardaloedd gwledig o'u cymharu ag ardaloedd trefol ar gynorthwyo trosglwyddiad y fflyd ceir i rai ag allyriadau di-garbon.

Trafnidiaeth Ddynamig sy'n Ymateb i'r Galw yw trafndiaeth gyhoeddus sy'n gweithredu ar lwybrau hyblyg ac sy'n ymateb pan fo mwy o alw, wrth iddo godi. Bydd gwasanaethau yn casglu pobl yn agos at darddiad eu taith, ac yn eu gollwng yn eu cyrchfan neu yn agos ato, ac yn y modd hwnnw maent yn debyg i wasanaeth tacsî. Maent yn rhedeg heb amserlen benodol ac mae'r amserau casglu a gollwng yn digwydd o fewn cyfnod sydd wedi ei warantu, sy'n golygu bod gwasanaethau yn cydbwysu hyblygrwydd â dibynadwyedd a sicrwydd.

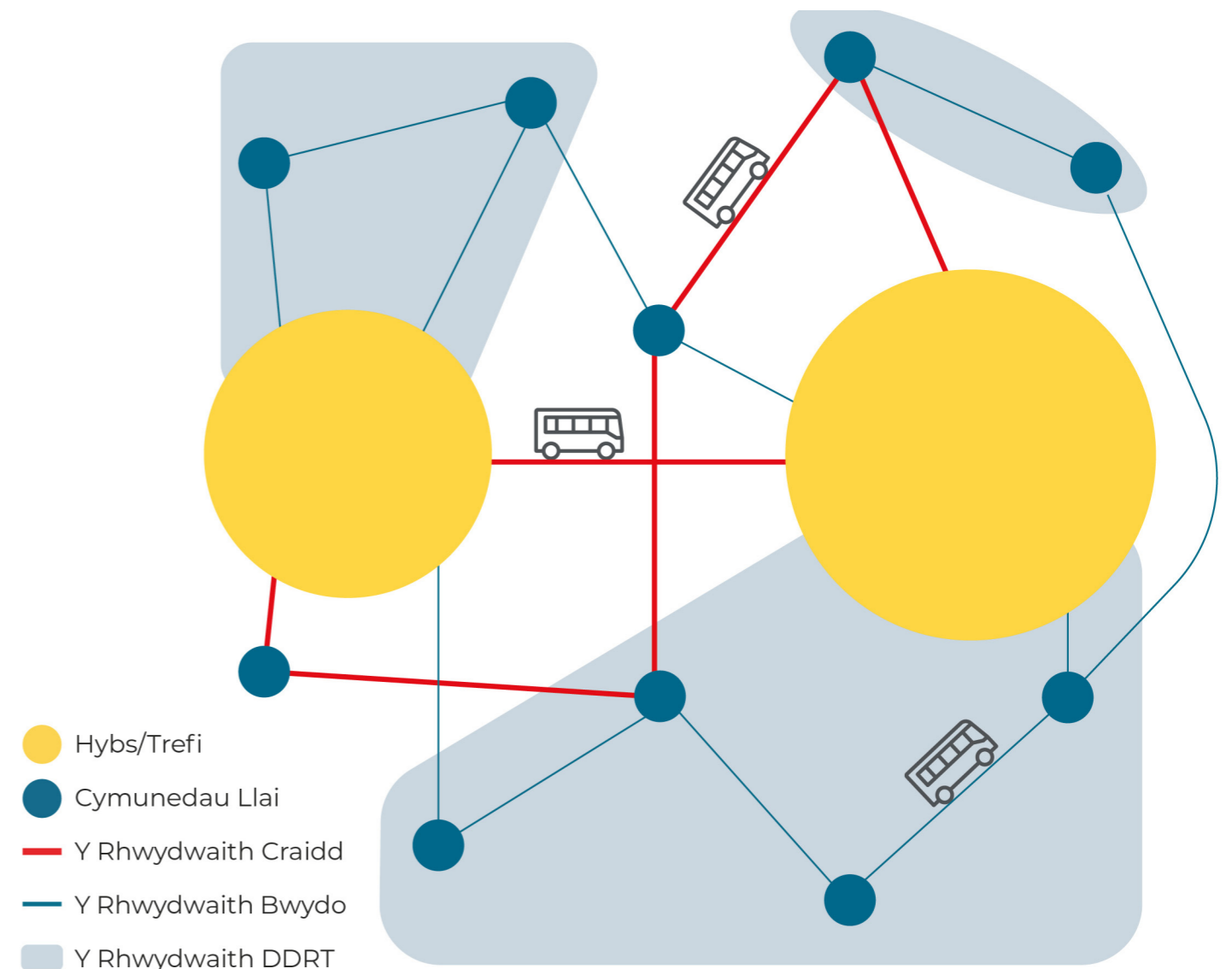
Mae'r Comisiwn wedi'i argyhoeddi bod Trafnidiaeth Ddynamig sy'n Ymateb i'r Galw yn gallu bod â rhan bwysig wrth ategu'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig ac ar ymylon ardaloedd trefol.

Mae TrC, mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau lleol, wedi bod yn cynnal cynllun treialu o wasanaethau Trafnidiaeth Ddynamig sy'n Ymateb i'r Galw o'r enw 'Fflecsi' ledled Cymru. Yn y gogledd, mae gwasanaethau ym Mwcle, Dyffryn Conwy, Treffynnon, Pen Llŷn, Prestatyn, a Dyffryn Clwyd (Dinbych a Rhuthun),

Gall cyfuniad o lwybrau lleol wedi'u hamserlennu a gwasanaethau Trafnidiaeth Ddynamig sy'n Ymateb i'r Galw fod yn effeithiol wrth ddarparu mynediad at y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus graidd i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig. Gall gwasanaethau Trafnidiaeth Ddynamig sy'n Ymateb i'r Galw alluogi pobl i fynd i'w cymuned agosaf lle gallant gael gafael ar nwyddau a gwasanaethau a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus eraill.

Mae llawer o brofiad o weithredu gwasanaethau Trafnidiaeth Ddynamig sy'n Ymateb i'r Galw yng Nghymru drwy Fflecsi a gwasanaethau eraill fel BwcaBus yn y gorllewin, yn ogystal â rhannau eraill o'r DU. Er enghraifft, mae'n bwysig bod pobl leol yn ymwybodol o'r gwasanaethau a'r broses o drefnu triapiau, a bod pobl nad ydynt yn gallu defnyddio technoleg ddigidol yn cael cymorth i ddefnyddio'r gwasanaethau hyn.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Gwersi a ddysgwyd ac arfer gorau yn ymwneud â chynlluniau treialu Fflecsi a rhaglenni eraill i'w defnyddio wrth gyflwyno rhagor o wasanaethau Trafnidiaeth Ddynamig sy'n Ymateb i'r Galw yn y gogledd, yn enwedig mewn ardaloedd lleol. erives in north Wales, in particular in rural areas.

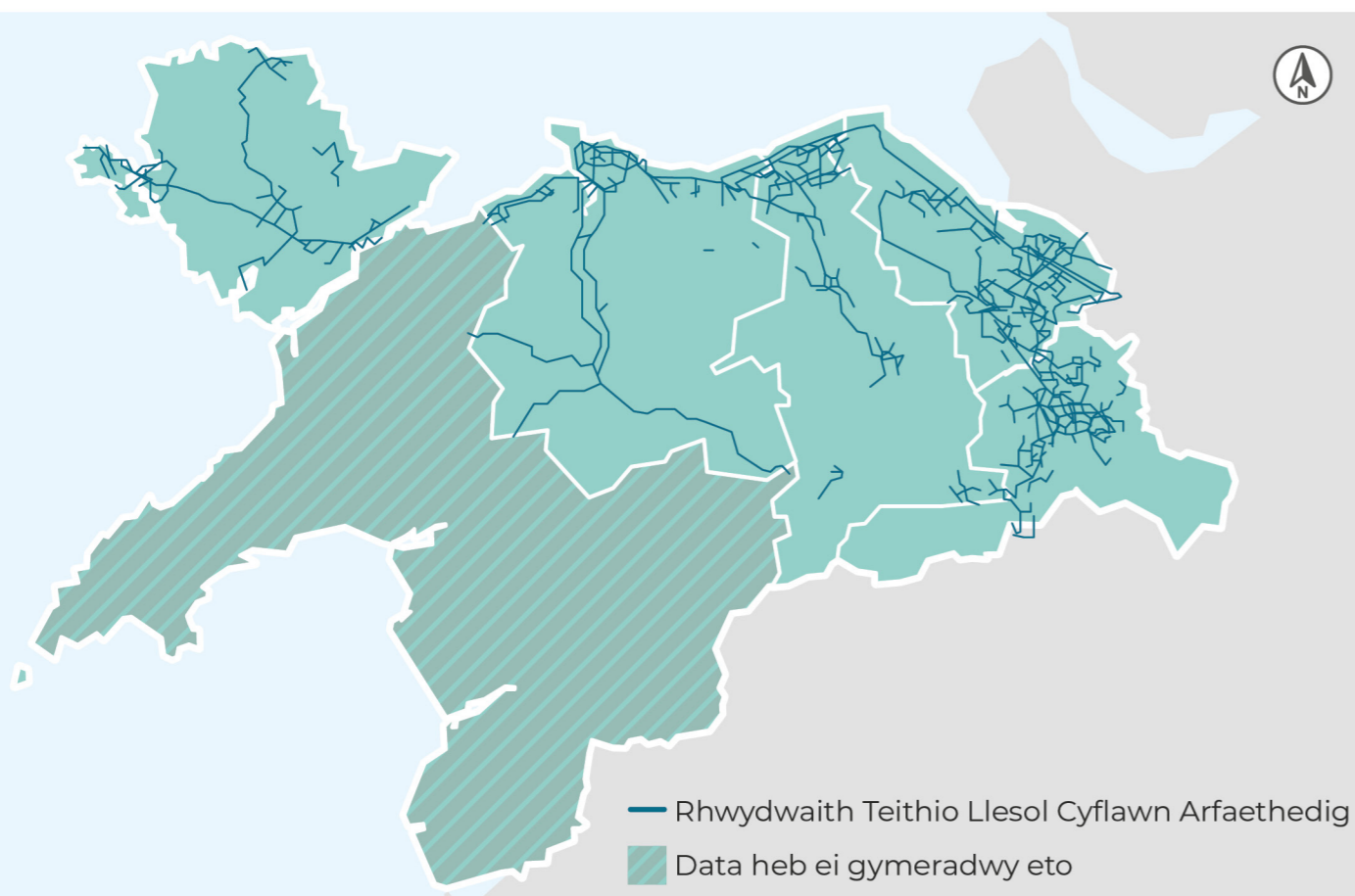


Teithio Llesol

Datblygu'r Rhwydwaith Llwybrau Llesol

Mae potensial sylweddol i gerdded a beicio ar gyfer teithiau byrrach a dechrau a diwedd teithiau hirach ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae teithio llesol yn cynnwys gweithgarwch corfforol sydd ag effeithiau buddiol ar iechyd a lles. Bydd symud o ddefnyddio car i gerdded a beicio yn lleihau tagfeydd traffig ac yn gwella ansawdd yr aer ac yn lleihau sŵn. Mae angen llwybrau sy'n creu rhwydwaith cynhwysfawr ac sy'n ddeniadol i'w ddefnyddio. Mae'n bwysig eu bod yn ddiogel a'u bod yn cael eu hystyried yn ddiogel. Mae daearyddiaeth a thopograffi rhannau o'r rhanbarth yn gallu gwneud creu a defnyddio llwybrau teithio llesol yn heriol, ond gellir bod yn greadigol a dileu rhai o'r heriau hyn. Er hyn, mae llawer o'r ardaloedd poblog ar hyd yr arfordir ac yng Nglannau Dyfrdwy a'r ardal yn wastad ac mae llawer o deithiau lleol a allai gael eu gwneud yn hawdd drwy gerdded a beicio.

Mae teithio llesol yn gallu bod yn fwy o her i bobl anabl. I bobl nad ydynt yn gallu cerdded yn dda, gall beicio, weithiau ar feic wedi'i addasu, fod yn addas iddynt. Mae cost prynu beic i ddechrau hefyd yn gallu atal pobl anabl a phobl mewn cartrefi incwm isel rhag gwneud hynny. Rydym wedi nodi bod cyfran uchel o deithiau yn y rhanbarth yn fyr ac y gallent gael eu gwneud ar droed neu ar feic, ond mae lefelau teithio llesol yn dal i fod yn isel, a llawer o deithiau byr yn cael eu gwneud mewn car. Rydym yn deall o'n gwaith ymgysylltu bod y rhwydwaith presennol o lwybrau yn ddigyswllt ac yn is na'r safon ar hyn o bryd sy'n atal teithio llesol yn sylweddol.



Adroddiad Trawsbleidiol ar Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

Mae'r Adolygiad o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 a gynhaliwyd gan y Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol yn cydnabod y 'datgysylltiad' o ran cyflawni yng Nghymru rhwng llywodraeth ganolog a llywodraeth leol.

Mae'r Comisiwn yn cefnogi'r alwad am Gynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Teithio Llesol yn nodi'r hyn y mae angen ei wneud, gan bwysu ac erbyn pryd.

Fel y mae'r grŵp trawsbleidiol yn nodi, mae hyn yn golygu gwella ac egluro y berthynas rhwng Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru (TrC) ac Awdurdodau Lleol. Mae'r Comisiwn yn cefnogi swyddogaeth teithio llesol wedi'i chryfhau o fewn TrC a chreu unedau cyflawni arbenigol. Mae'n cefnogi'r alwad drawsbleidiol am ddatblygu deddfwriaeth.

Darparu Llwybrau

Rydym yn ymwybodol bod y rhan fwyaf o Awdurdodau Lleol yng Nghymru wedi cynhyrchu Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol yn ddiweddar sy'n nodi'r llwybrau ar hyn o bryd a rhai sydd i'w datblygu dros y 15 mlynedd nesaf. Mae'r mapiau hyn yn rhan o broses Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 sy'n ei gwneud yn ofynnol i Awdurdodau Lleol gynhyrchu mapiau ac yna sicrhau gwelliannau. Er bod rhai datblygiadau teithio lleol o bwys wedi bod mewn rhai ardaloedd awdurdodau lleol, mae llai o ddatblygiadau wedi bod mewn rhai eraill.

ARGYMHELLIAD DRAFFT:

Hoffem weld y llwybrau teithio llesol sy'n cael yr effaith fwyaf wedi'u blaenoriaethu ynghyd â dulliau wedi'u cryfhau ar gyfer darparu rhwydweithiau teithio llesol cynhwysfawr, deniadol a chyfforddus. Gallai'r cytundebau hyn nodi ansawdd y canlyniadau yn gysylltiedig â chyllid, ynghyd â rhaglen gyflawni wedi ei gwella ar gyfer llwybrau teithio llesol ar y rhwydweithiau ffyrdd lleol a strategol. Gallai fod angen cryfhau ymhellach y tu hwnt i hynny drwy newidiadau i'r Ddeddf Teithio Llesol.

Gwnaethom nodi yn gynnar yn ein gwaith bod capasiti Awdurdodau Lleol dan bwysau a bod angen mwy o gymorth arnynt. Yn ogystal â hyn, mae llwybrau newydd yn rhoi baich ariannol parhaus ar gynghorau sydd eisoes dan bwysau o ran darparu ar gyfer eu cynnal a'u cadw yn y dyfodol; mae hyn yn golygu y gallai rhai llwybrau sydd eisoes yn bodoli fod â gordyfiant planhigion arnynt neu nad ydynt yn ddeniadol i'w defnyddio.

Mae'r Uned Cyflawni Burns yn ne-ddwyrain Cymru yn cyflawni llwybr sy'n croesi ffiniau Awdurdodau Lleol rhwng Caerdydd a Chasnewydd sy'n cynnwys datblygu a newid yn sylweddol y seilwaith presennol.

Modd o gyflawni canlyniad tebyg yng ngogledd Cymru fyddai trwy chytundebau cydweithredol rhwng Llywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol. Yn ogystal â chydweithredu rhwng Awdurdodau Lleol a Llywodraeth Cymru, mae'r Comisiwn yn ystyried rôl Asiant y Briffordd o ran cyflawni rhannau o'r rhwydwaith teithio llesol.

Llwybrau Teithio Llesol Trefol

Rydym wedi nodi rhai meysydd blaenoriaeth ar gyfer datblygu llwybrau teithio llesol yn helaeth, gyda gwelliannau wedi'u cefnogi ar gyfer lleoliadau fel Parc Diwydiannol Wrecsam, Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Menai a'r sribed manwerthu ar Ffordd Caernarfon ym Mangor.

Mae angen gwella seilwaith teithio llesol yng nghanol trefi a dinasoedd i flaenoriaethu cerdded a beicio. Rydym yn cefnogi cyflwyno terfynau cyflymder 20 mya mewn ardaloedd trefol oherwydd bydd hyn yn cynorthwyo i wneud strydoedd trefol yn fwy deniadol i bobl sy'n cerdded ac yn beicio ac yn gwella diogelwch ar y ffordd⁷.

Gall newidiadau i gynllun ffyrdd sy'n rheoli cyflymder cerbydau a llif cerbydau modur gyfrannu at iechyd a lles drwy annog mwy o gerdded a beicio, a defnyddiau stryd buddiol eraill. Mae strydoedd ysgol, rheoli traffig mewn ardal gyfan a 'strydoedd byw' wedi'u hysbrydoli gan yr Iseldiroedd (er enghraifft Woonerven) wedi eu defnyddio mewn llawer o gymunedau i leihau gwrthdrawiadau a gwella diogelwch.

Mewn rhai ardaloedd, mae mesurau felly wedi bod yn ddadleuol, ond gall gynllunwyr lleihau natur ddadleuol cynlluniau drwy gynnwys amrywiaeth eang o bobl, gan gynnwys y rhai hynny ar strydoedd cyfagos, wrth ddylunio cynlluniau o'r fath, a'u gwneud yn gynhwysol.

Mae blaenoriaethu teithio llesol ar gyfer teithiau byr o fewn cymunedau yn gallu cynyddu gwario ar y stryd fawr ac mewn canol trefi⁸, yn ogystal â chynyddu yr amser sy'n cael ei dreulio yn yr amgylchedd trefol⁹.

Mae rhai cyfleoedd i gyflawni yn gyflym drwy wella ac uwchraddio seilwaith teithio llesol presennol ynghyd â datblygu llwybrau newydd, enghraifft o hyn yw llwybr beicio Arfordir gogledd Cymru sy'n cysylltu llawer o aneddiadau allweddol.

Llwybrau Teithio Llesol Gwledig

Dylid blaenoriaethu llwybrau â'r potensial uchaf i bobl eu defnyddio sy'n cysylltu cyrchfannau allweddol, ond ni ddylai hyn olygu na ddylid hefyd weithredu llwybrau gwledig, neu lwybrau â llai o ddefnydd.

Rydym yn cydnabod pwysigrwydd a'r angen i gysylltu cymunedau gwledig neu anghysbell drwy ddulliau llesol o deithio. Dylid datblygu llwybrau gwledig i gefnogi teithiau llesol i gymunedau ac aneddiadau mwy, lle mae cyflogaeth pobl yn debygol o fod a lle gellir mynd ymlaen yn effeithiol ar deithiau ar drafndiaeth gyhoeddus.

Mae'r Comisiwn hefyd yn gwerthfawrogi'r potensial ar gyfer llwybrau hamdden hirach i bobl leol i gefnogi twristiaeth yn yr economi wledig.

⁷ - Transport systems need to be made safe, healthy and sustainable (who.int)

⁸ - <https://www.sustrans.org.uk/media/11397/cost-of-living-report.pdf>

⁹ - 13.11.04.fixing-the-link.pdf (bettertransport.org.uk)

Integreiddio Dulliau Teithio

Ni fydd gwelliannau gwasanaeth yn cyflawni newid dulliau teithio sylweddol ar eu pen eu hunain; mae mentrau eraill yn ofynnol i greu system unedig, hawdd ei defnyddio. Mae hyn yn cynnwys gorsafoedd a safleoedd gwell, gwybodaeth ddibynadwy am deithiau, brandio cydlynol, systemau tapio unwaith / tapio eilwaith ar gyfer talu am docynnau a phrisiau cystadleuol neu safonol.

Amserlenni Gwasanaethau Bysiau a Rheilffordd

Trwy ein gwaith ymgysylltu, rydym wedi clywed bod pobl o'r farn nad yw amserlenni bysiau a rheilffordd wedi'u cydgysylltu, sy'n achosi amseroedd aros hir wrth newid dull teithio. Effaith hyn yw cynyddu milltiroedd cerbydau drwy wneud pobl yn ddibynnol y car ar gyfer rhan gyntaf ac olaf eu teithiau.

Byddai newidiadau i amserlenni yn creu gwasanaethau rheilffordd a bysiau mwy aml ac integredig ac yn cynnig costau gostyngedig wrth deithio. Yn aml, cost y tanwydd yn unig y mae gyrwyr yn ei ystyried yn hytrach na'r holl gostau sy'n gysylltiedig â bod yn berchen ar gar a'i weithredu. Bydd y ddeddfwriaeth a gynigir i gyflwyno masnachfreintiau bysiau yn cynorthwyo i greu dull cynllunio i gydgyssylltu prisiau tocynnau ac amserlenni.

Byddai hyn yn gwella profiad defnyddwyr drwy ei gwneud yn haws i deithwyr gofio amseroedd gadael a chyrraedd, a galluogi cynllunio teithiau yn fwy effeithiol.

Brandio a Dynodi Llwybrau

Elfen bwysig o rwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus ledled y byd yw brand clir ac effeithiol. Effaith hyn yw sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn amlwg ar gyfer defnyddwyr posibl, a allai wedyn ddenu pobl i ddefnyddio'r gwasanaethau.

Mae'r Comisiwn yn falch bod gwasanaethau bysiau Traws Cymru a rheilffordd TFW wedi eu brandio'n glir. **Gallai fod cyfle i roi brand amlwg a chyson i'r rhwydwaith bysiau craidd wedi'i wella sy'n cyd-fynd â'r rhwydwaith rheilffordd. Gallai brandio ddefnyddio nodweddion lleol amlwg gan hefyd fod yn gyson ar lefel uwch ar draws y rhanbarth cyfan.**

Ar ben hyn, mae cyfle i weithio gyda sefydliadau lleol a chymunedol i ddatblygu gwaith creu lleoedd a dynodi llwybrau mewn safleoedd bysiau. Er nad yw hyn, ar ei ben ei hun, yn debygol o ddenu mwy o ddefnyddwyr, gallai wella ymwybyddiaeth o'r rhwydwaith bysiau a chynyddu balchder mewn asedau lleol. Mae ganddo hefyd y potensial i wella gallu pobl anabl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.



Gorsafoedd Bws a Rheilffordd fel Pyrth i Drefi a Dinasoedd

Mae rhaglen Metro gogledd Cymru yn cynnwys prosiectau 'pyrth' sy'n cael eu datblygu yng ngorsafoedd rheilffordd Wrecsam Cyffredinol, Bangor, a Chaerdybi. Nod y pyrth yw gwella profiad defnyddwyr drwy ddarparu cyfleusterau gwell a chyfnewidfa well rhwng bysiau, trenau a theithio llesol. Mae'r Comisiwn yn nodi'r ymrwymiad i gwblhau'r prosiectau hyn fel a nodir yn y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafndiaeth (camau gweithredu NWM 3A, 3B, a 3D).

Dylai'r prosiectau pyrth hyn wella darpariaeth bysiau a llwybrau teithio llesol o'r orsaf i'r dref neu ganol y ddinas; rydym wedi adolygu ymchwil yn dangos bod amser a gwariant yng nghanol trefi a dinasoedd yn dibynnu yn rhannol ar ba mor ddeniadol yw'r mynediad i'r anheddiad¹⁰. Pryd bynnag fo'n bosibl, mae'r Comisiwn yn cefnogi gorsafoedd yn dod yn ganolfannau cymunedol, yn unol â dyheadau Cymru'r Dyfodol.

Mae'r Comisiwn yn deall bod TrC wedi datblygu cynlluniau i wella yr holl orsafoedd rheilffordd ar draws y rhanbarth. **Mae'r Comisiwn yn croesawu hyn, ac mae'n awgrymu y dylid ystyried y canlynol hefyd:**

Gwelliannau i gysylltedd digidol mewn gorsafoedd i hwyluso'r gallu i gael gafael ar wybodaeth amser real ac archebu ar-lein a gwasanaethau cynllunio teithio.

Integreiddio effeithiol rhwng dulliau teithio gan gynnwys teithio llesol.

Mwy o gyfleusterau parcio beiciau gwell sy'n hawdd dod o hyd iddynt a'u defnyddio ac sy'n ddiogel ac yn sicr.

Gosod arwyddion a gwybodaeth i deithwyr gan gynnwys drwy deithio llesol er mwyn gallu newid dull teithio yn hawdd.

Gwelliannau i tir y cyhoedd i gyfrannu at ymdeimlad o le.

Gwella cysylltedd rhwng canol trefi/ dinasoedd a gorsafoedd bysiau a threnau.

Gwella hygyrchedd ar gyfer pobl anabl.

Statws cyfartal i'r Gymraeg a'r Saesneg.

Annog defnydd tir dwysedd uchel yn ymyl gorsafoedd.

¹⁰ - 13.11.04.fixing-the-link.pdf (bettertransport.org.uk)

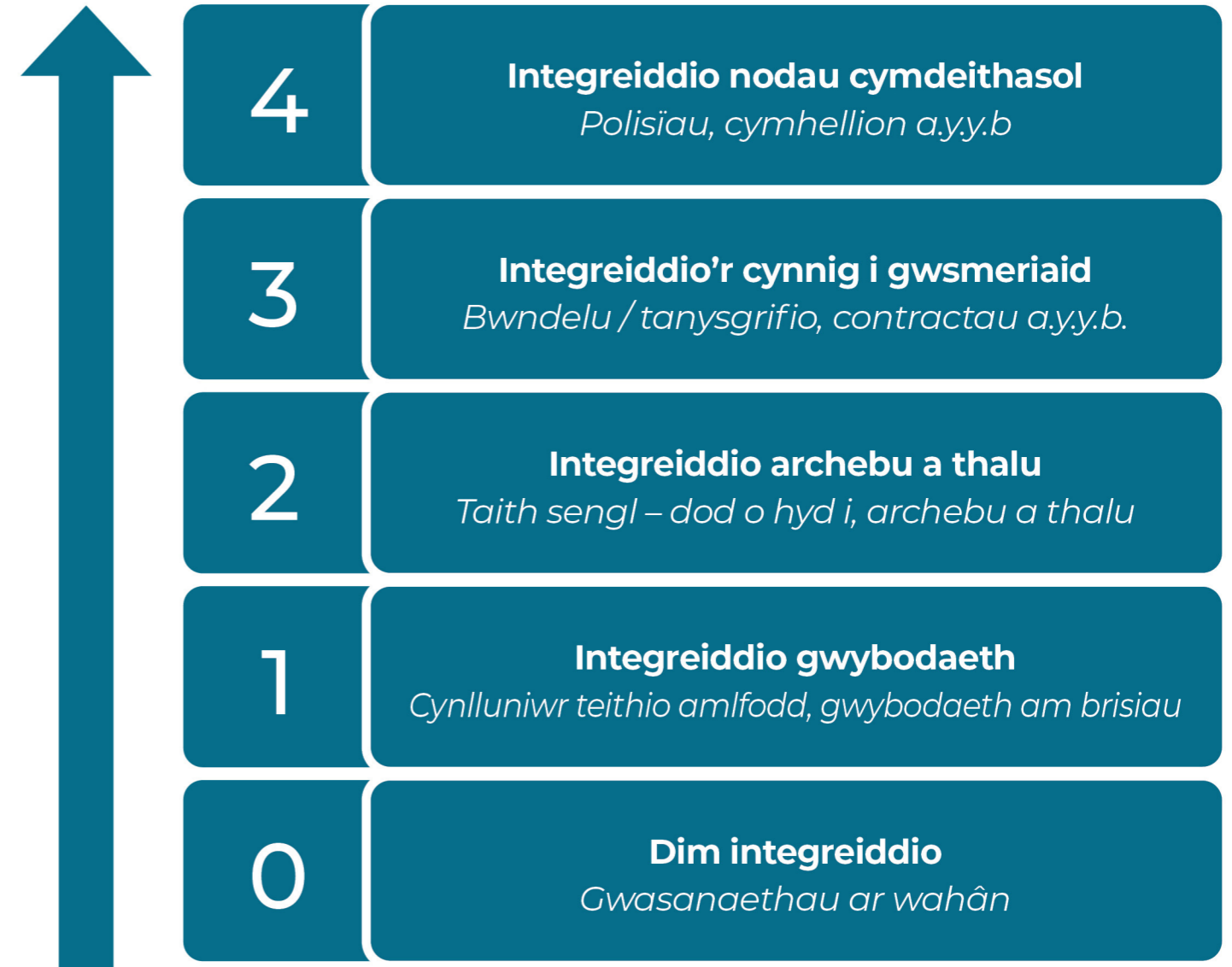
Tocynnau Integredig a Symudedd fel Gwasanaeth

I gyflawni rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cwbl integredig ar draws gogledd Cymru, mae angen system docynnau aml-ddull effeithiol. Er bod y tocyn lbws sydd wedi'i gyflwyno'n fwy diweddar yn galluogi teithio gyda gwahanol weithredwyr bysiau yn y rhanbarth, mae'r tocynnau bws a thrên integredig sydd ar gael yn dal i fod yn gyfyngedig.

Rydym wedi dysgu sut mae TrC yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru i ddarparu darllenyddion cardiau 'tapio unwaith/eilwaith' ar yr holl fysiau yn y rhanbarth. Mae'r darllenyddion hyn yn defnyddio technoleg di-gyswllt ac yn sicrhau bod defnyddwyr yn talu am y teithiau y maent yn eu cymryd o fewn y strwythur tocynnau presennol. Yn ogystal â hyn, mae TrC yn cymryd camau i integreiddio gwasanaethau bysiau Traws Cymru strategol gyda'r rhwydwaith rheilffordd. Roedd y cynllun treialu hyn, a oedd yn cynnwys sefydlu 'gorsafoedd rhithiol', yn sicrhau bod y rhannau bysiau o deithiau yn cael eu cynnwys ar docyn pen-i-ben.

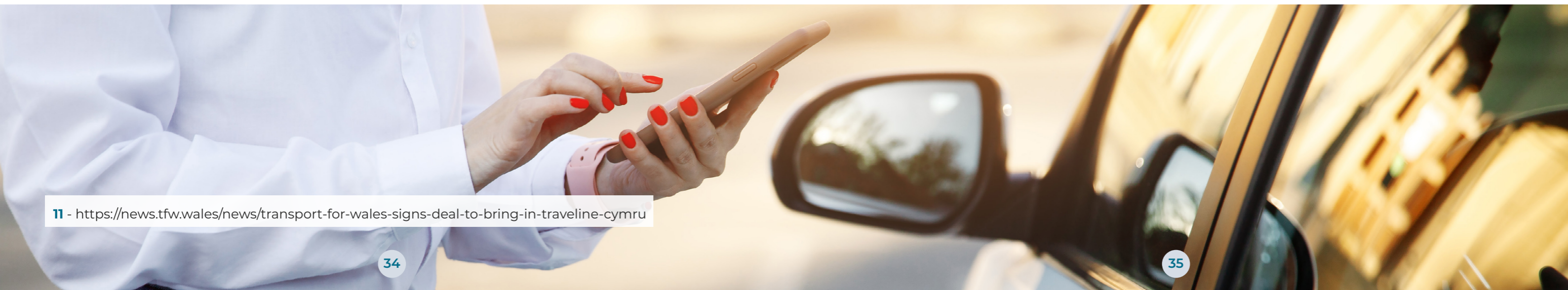
Mae cynlluniau symudedd fel gwasanaeth yn bennaf yn cynnwys llwyfannau digidol sy'n cefnogi cynllunio teithiau pen-i-ben, tocynnau trydan, a gwasanaethau talu ar bob dull teithio a chlodiant preifat, gan gynnwys trafndiaeth gyhoeddus, teithio llesol, clybiau ceir a seilwaith gwefru ceir trydan. Nod cynlluniau symudedd fel gwasanaeth yw darparu cyswllt syml rhwng defnyddwyr a gwasanaethau teithio drwy lwyfan cyfleus, darbodus a hygyrch. Gall cynlluniau symudedd fel gwasanaeth wneud teithio cynaliadwy yn fwy deniadol a chefnogi newid dulliau teithio o gerbydau preifat drwy wella ymwybyddiaeth o ddulliau cynaliadwy a gwella'r gallu i'w defnyddio.

Ar raddfa ehangach, gallai cynlluniau symudedd fel gwasanaeth gynnwys negeseuon wedi'u personoli, gostyngiadau a chymhellion eraill, a gallent gefnogi defnyddio credydau symudedd. Gall cynlluniau symudedd fel gwasanaeth hefyd gyd-fynd â mentrau eraill er enghraifft brandio a marchnata pwrpasol, yn ogystal â seilwaith ffisegol gan gynnwys canolfannau symudedd, canolfannau twristiaeth, a desgiau cymorth. Mae'r Comisiwn yn nodi bod system symudedd fel gwasanaeth yn cael ei ddatblygu gan TrC. Gan ategu gwasanaeth Traveline Cymru¹¹, mae TrC yn bwriadu ehangu ei ap presennol i ddarparu ystod ehangach o wasanaethau cynllunio teithiau a thocynnau ar gyfer ystod o ddulliau. Gall symudedd fel gwasanaeth fod â rhan bwysig wrth gefnogi datblygiad rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol integredig ledled gogledd Cymru.



Ffynhonnell: Jana Sochar (2017), Prifysgol Dechnoleg KTH Stockholm, Topoleg MaaS

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Tocynnau cwbl integredig ar draws rheilffyrdd a bysiau gyda chysylltedd di-dor ar draws gweithredwyr ddylai fod y nod, a dylai Llywodraeth Cymru/ TrC fod â'r nod o ddarparu cyfrwng digidol ac ap sy'n darparu'r integreiddio llawn hwn.



¹¹ - <https://news.tfw.wales/news/transport-for-wales-signs-deal-to-bring-in-traveline-cymru>

Prisiau Cystadleuol

Ynghyd ag amledd a chwmpas gwasanaeth gwael, rydym wedi clywed sut mae tocynnau drud yn aml yn atal pobl rhag teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus. Gwerthfawrogir yn eang, ynghyd ag amseroedd teithiau cystadleuol o'u cymharu â'r car preifat, dylai cost trafndiaeth gyhoeddus o leiaf gymharu â'r car preifat, ac nid yw hyn yn wir yn aml yng ngogledd Cymru.

Rydym yn cefnogi cyflwyno'r tocyn 1bws sy'n cynnwys y rhan fwyaf o wasanaethau bws ar draws y rhanbarth a rhai gwasanaethau uniongyrchol dros y ffin. Mae'r tocyn hwn yn codi tâl sefydlog o £6 i deithio ar wasanaethau bws drwy'r dydd. Mae'r Comisiwn hefyd yn ymwybodol o fentrau TrC i leihau pris tocyn ar gyfer teuluoedd – er enghraifft, caiff plant dan 11 oed deithio am ddim ar wasanaethau rheilffordd TrC pan fyddant gydag oedolyn yn talu am docyn, a chaiff plant dan 16 oed deithio am ddim pan nad yn y cyfnod prysur pan fyddant gydag oedolyn¹².

Mae'r Comisiwn hefyd wedi sylwi bod rhai mannau mewn gwledydd eraill wedi symud i drafnidiaeth gyhoeddus am ddim yn gyfan gwbl, ac yn wir yng Nghymru mae cynigion di-dâl wedi bod ar Traws Cymru ac mewn mannau penodol gan gynnwys Abertawe a Rhondda Cynon Taf. Mae'r dystiolaeth am effaith y rhain yn amrywio, ond gellid edrych ar hyn ymhellach fel modd o annog newid dull teithio a lleihau'r defnydd o'r car yng ngogledd Cymru. Er mai prisiau safonol ac wedi eu gostwng yw'r nod ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn y rhanbarth, mae'r Comisiwn yn cydnabod cymhlethdod cyflawni hyn ar draws dulliau teithio a gweithredwyr.

Gan ystyried yr uchod, rydym yn ceisio rhoi cynigion mwy manwl yn rhan o'n hdroddiad Terfynol ar strwythur prisiau tocynnau effeithiol ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru. Bydd y cynigion hyn hefyd yn ystyried yn fwy manwl y dulliau posibl o godi arian i gynnal unrhyw fentrau, a allai gynnwys ailgylchu taliadau ar gyfer parcio, tâl am barcio mewn gweithleoedd, a/neu taliadau am ddefnyddio ffyrdd.

Rydym yn cefnogi'r gwaith hwn i integreiddio'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru, yn enwedig o ran tocynnau. Ar gyfer ein Hadroddiad Terfynol, byddwn yn ystyried ymhellach y potensial ar gyfer atebion tocynnau aml-ddull. Yn rhan o hyn, bydd y Comisiwn yn ystyried addasrwydd cynllun treialu tocyn yn cynnwys pob dull o deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru gydag uchafswm pris tocyn, wedi ei gefnogi gan seilwaith tapio unwaith/eilwaith.

Gallai hyn adlewyrchu'r cynigion sydd nawr ar gael mewn rhai gwledydd yn Ewrop, er enghraifft y "Klimaticket" yn Awstria sy'n costio €1095 (£960) y flwyddyn, neu £2.63 y dydd, am nifer diderfyn o deithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus o fewn y wlad.

¹² - <https://tfw.wales/ways-to-travel/rail/savings-and-offers/kids-go-free>

¹³ - [https://www.gov.uk/government/news/new-onboard-announcements-to-make-britains-buses-accessible-for-everyone#:~:text=Today%20\(30%20March%202023\)%2C,the%20beginning%20of%20any%20diversions](https://www.gov.uk/government/news/new-onboard-announcements-to-make-britains-buses-accessible-for-everyone#:~:text=Today%20(30%20March%202023)%2C,the%20beginning%20of%20any%20diversions)

Seilwaith Ategol

Rhwyrstr i gynyddu'r defnydd o fysiau yw amseroedd teithiau nad ydynt yn gystadleuol o'u cymharu â'r car. Ar y sail hon, rydym yn cefnogi cyflwyno mesurau blaenoriaeth i fysiau lle bynnag fo hynny'n bosibl i leihau cymaint â phosibl oedi i fysiau ar y rhwydwaith priffyrdd. Mae'r mathau o fesurau yn debygol o amrywio yn ôl lleoliad ar draws y rhanbarth ac maent yn debygol o gynnwys cyfuniad o atebion traddodiadol, er enghraifft lonydd bysiau a gatiau, ac atebion yn seiliedig ar dechnoleg, er enghraifft blaenoriaeth a roddir gan signalau addasol.

Ymchwiliodd astudiaeth a gynhaliwyd gan TrC yn 2022, mewn partneriaeth ag Awdurdodau Lleol a gweithredwyr bysiau, leoliad mannau lle ceir tagfeydd ar y rhwydwaith bysiau. Nododd yr astudiaeth 34 o leoliadau, llawer ohonynt ar brif lwybrau i mewn i aneddiadau mawr. **Ar y cam hwn, rydym yn ystyried argymell y dylid bwrw ymlaen â'r astudiaeth hon, a dylid gweithredu mesurau rhoi blaenoriaeth i fysiau lle bynnag fo hynny'n bosibl. Yn benodol, dylai'r astudiaeth ystyried rheoli prif ffyrdd ar draws y rhanbarth a'r angen i roi blaenoriaeth i wasanaethau bysiau ar hyd ac ar draws y ffyrdd hyn, yn rhan o'r amcan o leihau amseroedd teithiau bysiau a gwella pa mor ddibynnol yw amseroedd teithiau bysiau.**

Gwelliannau i'r Fflyd Bysiau

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i ddarparu fflyd dim allyriadau erbyn 2035, gan gael bysiau newydd yn lle 50% o'r cerbydau â'r allyriadau uchaf erbyn 2028. Mae'r Comisiwn yn credu dylid cefnogi'r ymrwymiad hwn a chyflwyno bysiau dim allyriadau. Wedi dweud hynny, rydym hefyd yn deall y bydd angen i ganolfannau

bysiau gael eu huwchraddio i alluogi un ai gwefru cerbydau trydan, neu ail-lenwi bysiau â thanwydd hydrogen. Bydd angen seilwaith galluogi yn y tymor byr i leihau cymaint â phosibl y potensial ar gyfer rhwystrau yn y dyfodol.

Ni ddylai uwchraddio'r fflyd bysiau fod wedi'i gyfyngu i gyflwyno cerbydau dim allyriadau; dylid cynnal newidiadau eraill i wella profiad defnyddwyr a gwasanaethau ar y bysiau. Er y bydd bysiau dim allyriadau yn cyfrannu at dargedau datgarboneiddio ac yn welliant i lawer o'r gwasanaethau ar hyn o bryd yn y rhanbarth, rydym yn cydnabod bod gwelliannau fel Wi-Fi a socedi trydan ar y bysiau yn gwella pa mor ddeniadol yw teithio ar fws ac yn cyfrannu at dargedau newid dulliau teithio. Dylid ystyried y gallu i gario beiciau hefyd. Mae gwelliannau o'r fath yn arbennig o berthnasol pan fo teithiau bws pellter hirach yn cymryd lle trenau yn yr ardal heb gysylltedd rheilffyrdd. Mae'r Comisiwn yn ymwybodol bod TrC wedi gorfodi cyhoeddiadau sain a gweledol ar fysiau¹³ yn ddiweddar a byddai eu cyflwyno ar draws yr holl wasanaethau o fudd i deithwyr yng ngogledd Cymru.

Safleoedd Bysiau

Mae'r Comisiwn yn deall bod strategaeth seilwaith safleoedd bysiau yn cael ei datblygu ledled Cymru i sicrhau bod seilwaith o ansawdd uchel yn gyson yn cael ei ddarparu ar hyd coridorau pwysig. Bydd seilwaith cyson mewn safleoedd bysiau yn helpu i sicrhau bod gwasanaethau yn hygyrch ar gyfer y teithwyr i gyd, ac i'w gweld yn amlwg ar gyfer teithwyr posibl. Yn ogystal â hyn, gall gwybodaeth am fysiau mewn amser real mewn safleoedd bysiau wella hyder teithwyr yn y rhwydwaith bysiau ac mae'n nodwedd allweddol o rwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus effeithiol.

Galluogwyr – Mesurau Ategol

Llywodraethu a Chynllunio

Ym mis Ebrill 2021, sefydlodd Llywodraeth Cymru bedwar Cyd-bwyllgor Corfforedig sy'n cwmpasu Cymru gyfan. Mae Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd yn cynnwys y chwe Awdurdod Lleol ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri. Mae'r Cyd-bwyllgorau yn arfer swyddogaethau cyfreithiol mewn cysylltiad â datblygu strategol, cynllunio a chynllunio trafndiaeth rhanbarthol. Mae hyn yn cynnig cyfle clir i integreiddio trafndiaeth gynaliadwy yn agosach â'r broses o wneud

penderfyniadau, gyda Chyd-bwyllgor y Gogledd yn arwain wrth ddatblygu materion trafndiaeth strategol i sicrhau dull cyson ac effeithiol o ymdrin â thrafnidiaeth yn rhanbarthol.

Mae'n hanfodol, wrth ddatblygu ei gynlluniau trafndiaeth rhanbarthol, fod Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd yn gweithio'n agos ag awdurdodau cyfagos yn Lloegr fel Dinas-ranbarth Lerpwl a Chyngor Gorllewin Sir Gaer a Chaer.

Defnyddio Tir a Chynllunio

Mae'r Comisiwn wedi cael ei synnu, yn y dystiolaeth y mae wedi'i derbyn ac yn ei ymweliadau â'r ardal, gan y graddau y mae patrymau defnydd tir a phenderfyniadau cynllunio blaenorol wedi ei gwneud hi'n anodd cael mynediad i rai lleoedd heb gar. Mae safleoedd siopa a bwyd ar gyrion y dref, parciau busnes, tai newydd a datblygiad dwysedd isel cyffredinol wedi tanseilio'r stryd fawr ac wedi symud datblygiad i ffwrdd o lwybrau trafndiaeth gyhoeddus a gorsafoedd i leoedd sydd dim ond yn hygyrch mewn car. Yn aml, mae llawer o fannau parcio ceir am ddim yn gysylltiedig â'r datblygiadau hyn, sy'n blaenoriaethu teithio mewn car uwchlaw pob dull arall.

Yn arwynebol mae hyn yn ymddangos yn ddeniadol. Serch hynny, yn ymarferol, mae'n arwain at dagfeydd traffig yn y datblygiadau hyn ac o'u cwmpas, mae'n creu dibyniaeth ar ddefnyddio ceir ymhlith pobl ac yn eithrio pobl heb geir o'r lleoedd hyn a'r swyddi a'r cyfleusterau y maent yn eu cynnig. Mae'r Comisiwn wedi nodi bod llawer o hyn wedi bod yn gynyddrannol a hefyd yn groes i'r fframwaith datblygu

cenedlaethol presennol, Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040.

O ran ei swyddogaeth mewn materion lleol, dylai Llywodraeth Cymru chwilio am ffyrdd o herio a chefnogi Awdurdodau Lleol yn adeiladol yn eu swyddogaethau cynllunio i'w helpu i osgoi datblygiad sy'n seiliedig ac yn ddibynnol ar geir yn y dyfodol.

Mae Nodyn Cyngor Technegol Llywodraeth Cymru (TAN) 18¹⁴ yn rhoi arweiniad ar integreiddio defnydd tir a chynllunio trafndiaeth, lleoliad datblygiadau, cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol, parcio a dylunio datblygiadau. Rydym yn deall bod y ddogfen hon wedi ei diweddarau ddiwethaf yn 2007, felly mae'n annhebygol o adlewyrchu'r sefyllfa bresennol - gan ragddyddio datganiad argyfwng hinsawdd Llywodraeth Cymru, Llwybr Newydd a llawer o bolisiau eraill gan nifer o flynyddoedd.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Welsh Government to review TAN18 guidance to ensure policy intent translates to implementation.



Datblygiadau Mewn Beiciau a Microsymudedd

E-feiciau ac E-feiciau Cargo

Fel y nodwyd eisoes, gall daearyddiaeth a thopograffi'r rhanbarth wneud creu llwybrau teithio llesol a'u defnydd yn heriol. Mae e-feiciau yn gwella'n sylweddol y pellter y gall pobl feicio a'r dringfeydd y gallant eu dringo¹⁵. O'u cymharu â'r rhai ar feiciau cyffredin, mae perchnogion e-feiciau yn defnyddio eu beiciau i gymryd lle llawer mwy o deithiau car.

Mae perchnogaeth a'r defnydd o e-feiciau yn cynyddu ac yn debygol o barhau i wneud hynny. Rydym yn cydnabod bod e-feiciau yn dal i fod yn ddrud i lawer o bobl, ond gellir gwneud eu prynu'n haws trwy sicrhau mwy o gynlluniau beicio i'r gwaith a chymorthdaliadau gan gyflogwyr.

Mae data'r Adran Drafnidiaeth yn dangos bod milltiroedd cerbydau nwyddau ysgafn (LGVs) wedi cynyddu tua 37% rhwng 2010 a 2019. Mae hyn yn cyfateb i dwf dosbarthu manwerthu. Efallai y bydd gan e-feiciau cargo ran i'w chwarae mewn rhannau o'r rhanbarth i ddisodli danfoniadau nwyddau cerbydau masnachol ysgafn pellter byr. Ar y sail hon, hoffai'r Comisiwn annog mwy o ddefnydd o e-feiciau cargo yn y rhanbarth. Bydd angen ymgysylltu â busnesau.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Hoffem weld ffyrdd y gellir datblygu'r defnydd o e-feiciau yn ehangach yn y rhanbarth, naill ai trwy berchnogaeth neu drwy gynlluniau llogi tymor byr neu hir.

Llogi Beiciau

Mae CoMoUK¹⁶ wedi ystyried effeithiau cynlluniau llogi beiciau, gyda buddion yn cynnwys lleihau allyriadau carbon o geir, caniatáu i bobl ail-ymgysylltu â beicio, gwella lefelau gweithgarwch corfforol, a chefnogi economïau lleol. Ar hyn o bryd nid oes cynlluniau llogi beiciau torfol wedi'u lleoli yng ngogledd Cymru.

Cwblhaodd TrC astudiaeth ym mis Mawrth 2023 yn ymchwilio i'r mathau a'r lleoliadau mwyaf priodol ar gyfer cynlluniau llogi beiciau ledled Cymru. Mae canfyddiadau'r astudiaeth yn cynnwys argymhellion y bydd y Comisiwn yn eu hystyried yn fanylach cyn cyhoeddi ein Hadroddiad Terfynol.

¹⁵ - <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/get-active/2019/everyday-walking-and-cycling/9-reasons-to-ride-an-electric-bike>

¹⁶ - https://uploads-ssl.webflow.com/6102564995f71c83fba14d54/623082b095a4567ce1720e27_CoMoUK%20Bike%20Share%20Survey%202021.pdf

Arolwg Rhannu Beiciau CoMoUK 2021 – Canfyddiadau Allweddol

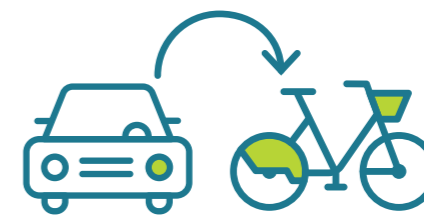
BIKE SHARE IS A TOOL FOR RE-ENGAGING CYCLISTS



50%

OVER HALF OF BIKE SHARE USERS SAID THAT BIKE SHARE WAS THE CATALYST TO START CYCLING AGAIN

BIKE SHARE REDUCES CAR USE



53%

RESPONDENTS WOULD HAVE MADE THEIR LAST TRIP BY CAR (DRIVER OR PASSENGER) OR TAXI, IF BIKE SHARE HAD NOT BEEN AVAILABLE

BIKE SHARE OFFERS A VALUABLE OPPORTUNITY TO INCREASE PHYSICAL ACTIVITY LEVELS



20%

OF RESPONDENTS REPORTED THAT THIS WAS THE ONLY MODERATE TO VIGOROUS EXERCISE THEY GET ON A REGULAR (WEEKLY) BASIS

E-BIKES REDUCE CAR USE EVEN MORE THAN CONVENTIONAL BIKE SHARE



34%

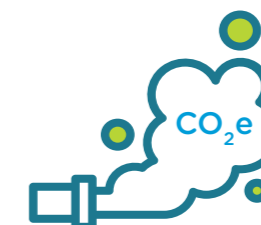
OF RESPONDENTS USING E-BIKES SAID THEY WERE REPLACING CAR OR TAXI TRIPS OF MORE THAN 5 MILES PER WEEK AS OPPOSED TO 24% OF NON-E-BIKE USERS



31%

OF THOSE SURVEYED USE BIKE SHARE FOR COMMUTING AT LEAST ONCE A WEEK

BIKE SHARE USERS REDUCE CARBON EMISSIONS



ON AVERAGE, PER USER, THERE MAY BE A REDUCTION OF ABOUT 3.7 CAR MILES AND 1KG OF CO₂e EVERY WEEK



Microsymudedd

Microsymudedd, neu symudedd ar raddfa ddynol, yw'r term a ddefnyddir i gwmpasu ystod o wahanol fathau o gerbydau bychain iawn sydd wedi'u pweru. Mae'r term yn cynnwys cerbydau fel sgwteri symudedd, sydd wedi cael eu defnyddio ers blynnyddoedd lawer gan bobl anabl.

Mae mathau eraill o gerbydau arloesol ar raddfa fach, fel byrddau hofran, esgidiau sgleftrio wedi'u pweru, a'r Segway yn anghyfreithlon yn y DU. Yr eithriad yw'r e-sgwter, sydd wedi bod yn destun 32 o dreialon a gymeradwywyd gan yr Adran Drafnidiaeth yn Lloegr. Mae'r treialon yn cael eu rhedeg gan gwmnïau technoleg sy'n eu cynnig i'w llogi am dymor byr a thymor hir. Mae defnyddio e-sgwteri sy'n eiddo preifat yn parhau i fod yn anghyfreithlon ar briffyrdd cyhoeddus.

Mae'r Comisiwn yn aros am ganlyniad trafodaethau llywodraeth y DU ar reoleiddio e-sgwteri yn y dyfodol. Mae'n nodi gyda diddordeb y contract Gwasanaeth Symudedd Integredig y mae Awdurdod Cyfunol Gorllewin Lloegr yn ei osod yng Ngwanwyn 2023 ar gyfer llogi e-feiciau, llogi e-feiciau cargo a llogi e-sgwteri.

Clybiau Ceir

Gall clybiau ceir fod yn ddull effeithiol o leihau nifer y teithiau ceir a chyfraddau perchnogaeth mewn ardal, gan gynyddu'r defnydd o ddulliau cynaliadwy. Mae ymchwil a wnaed gan CoMoUK¹⁷ yn awgrymu bod 20 o geir preifat yn cael eu tynnu oddi ar y ffordd gan bob clwb ceir yn y DU, a gall defnyddio clwb ceir fod yn fwy economaidd na pherchnogaeth ceir.

Mae tri phrif fath o glwb ceir fel a ganlyn:

- **Dychwelyd i'r Gilfach Barcio** – y math mwyaf cyffredin o glwb ceir yn y DU, lle mae'n rhaid dychwelyd ceir i le parcio dynodedig.
- **Dychwelyd i Ardal** – lle mae'n rhaid dychwelyd ceir i ardal fach, ddynodedig
- **Unffordd / Hyblyg** – math mwy newydd o glwb ceir, lle gellir mynd â cheir ar daith unffordd a'u parcio ar y stryd lle bynnag y bo'n gyfreithlon gwneud hynny.

Yn ogystal, mae yna fath o glwb ceir y cyfeirir ato fel 'cyfoed-i-gyfoed'. Mae hwn yn cynnwys pobl yn cynnig cerbydau preifat i'w rhentu i eraill trwy blatfform ar-lein. Mae hwn yn opsiwn pan na fydd model clwb ceir yn hyfyw yn economaidd.

O fewn gogledd Cymru, mae'r Comisiwn yn ymwybodol o glybiau ceir bach yn Nyffryn Ogwen (a drefnir gan Bartneriaeth Ogwen), yng nghefn gwlad Gwynedd (Arloesi Gwynedd Wledig), ac yn ne sir Ddinbych (gan Bartneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych). Yn ogystal, mae gan fenter gymdeithasol Co-Wheels ac Enterprise gerbydau clwb ceir ar gael i'w llogi yng ngogledd Cymru.

Er y gellir cyflwyno clybiau ceir mewn gweithleoedd ar draws y rhanbarth a dylid eu hystyried fel rhan o ddatblygu Cynlluniau Teithio, ystyrir y gallant fod yr un mor effeithiol wrth gael eu gweithredu gan sefydliadau cymunedol.

Gallai clybiau ceir gefnogi cymunedau gwledig trwy gynyddu hyder mewn model o berchnogaeth is neu ddi-gar y gellir ei gefnogi gan gyfuniad o'r rhwydwaith trafnidiaeth cynaliadwy a chlybiau ceir a arweinir gan y gymuned.

Trafnidiaeth Gymunedol

Mae rhai gwasanaethau trafnidiaeth gymunedol a rennir yng ngogledd Cymru yn chwarae rhan i helpu pobl i gael mynediad at ofal iechyd, siopa a gwasanaethau cymdeithasol. Mae grwpiau oedrannus ac agored i niwed yn fwy tebygol o ddefnyddio, ac yn wir, ddibynnu ar gynlluniau Trafnidiaeth Gymunedol. Mae angen cymorth ychwanegol i ddatgarboneiddio trafnidiaeth gymunedol ymhellach yng ngogledd Cymru wrth gefnogi'r sector i fod yn gynaliadwy er mwyn sicrhau mynediad teg i wasanaethau cyhoeddus i'r rhai sydd ei angen fwyaf.

Parcio a Theithio

Mae'r Comisiwn yn ymwybodol o astudiaeth a gynhaliwyd yn 2021 gan TrC sy'n ymchwilio i safleoedd parcio a theithio posibl yng ngogledd Cymru. Ystyriodd yr astudiaeth ddau fath o safleoedd parcio a theithio:

- Y rhai lle mae pobl yn gyrru neu'n beicio ar daith fer i arhosfan neu orsaf, yna'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus am y rhan fwyaf o'u taith (er enghraifft o gartref i orsaf leol ar gyfer cymudo).
- Y rhai hynny lle mae'r rhan fwyaf o'r daith yn cael ei gwneud mewn car, gyda'r daith yn cael ei chwblhau ar drafnidiaeth gyhoeddus (er enghraifft, gyrru i gyrion tref a chwblhau'r daith ar drafnidiaeth gyhoeddus).

Yng ngogledd Cymru, awgrymodd yr astudiaeth y byddai safleoedd parcio a theithio ar gyfer y math cyntaf o daith fel

arfer mewn maes parcio gorsaf reilffordd, tra byddai'r rhai ar gyfer yr ail fath yn agos at gyrchfan. Ar hyn o bryd, rydym wedi penderfynu bod y math cyntaf o barcio a theithio, mewn egwyddor, yn well na'r ail oherwydd bod ganddo fwy o botensial i leihau milltiroedd ceir.

Nid yw'r Comisiwn wedi datblygu ei safbwyntiau eto ynghylch i ba raddau y byddai'n argymhell hyrwyddo parcio a theithio.

Symud Nwyddau

Fel y nodir yn Llwybr Newydd, mae rhwydwaith cystadleuol, ymatebol a chydnerth o ddosbarthu nwyddau a logisteg ledled Cymru yn hanfodol i gefnogi cymunedau ledled y wlad a sicrhau bod y rhwydwaith trafnidiaeth yn gweithredu'n effeithiol. Mae sawl ffordd y gall Llywodraeth Cymru ddylanwadu ar symud nwyddau. Mae'r Comisiwn wedi ystyried symud nwyddau ar draws gogledd Cymru. Mae wedi rhoi sylw arbennig i Borthladd Caergybi sydd â hwyliadau i Iwerddon ac sy'n cael ei nodi gan Cymru'r Dyfodol¹⁸ fel Porth Strategol ar gyfer cysylltedd rhyngwladol.

Mae Llywodraeth y DU wedi cyhoeddi y bydd safle porthladd rhydd yn cael ei greu ar Ynys Môn, un o ddau yng Nghymru. Yn dibynnu ar natur busnesau sy'n cael eu denu i'r Porthladd Rhydd a'i lwyddiant, efallai y bydd goblygiadau i symudiadau nwyddau.

Dylai Llywodraeth Cymru, gan weithio ar y cyd â Llywodraeth y DU, Cyngor Sir Ynys Môn, a Chyd-bwyllgorau Corfforedig gogledd Cymru sicrhau bod arferion cludo nwyddau cynaliadwy yn ystyriaeth ganolog wrth ddatblygu cynigion fel rhan o statws porthladd rhydd a roddwyd yn ddiweddar i Ynys Môn.

¹⁷ - <https://www.como.org.uk/shared-cars/overview-and-benefits#car-club-survey>

¹⁸ - Cymru'r Dyfodol: y cynllun cenedlaethol 2040 | LIYW.CYMRU

Cludo Nwyddau ar y Ffordd

Y prif lif o ran cludo nwyddau ar y ffordd yn y rhanbarth yw dwyrain-gorllewin, ar hyd yr A55 o Gaerdybi yn y gorllewin i'r A494 a'r ffin â Lloegr. Mae yna hefyd symudiadau cludo nwyddau i'r de o'r A55, gan gynnwys ar hyd yr A483 ym Mwrdeistref Sirol Wrecsam ac yna tuag at ganolbarth Lloegr, a choridor yr A487 / A470.

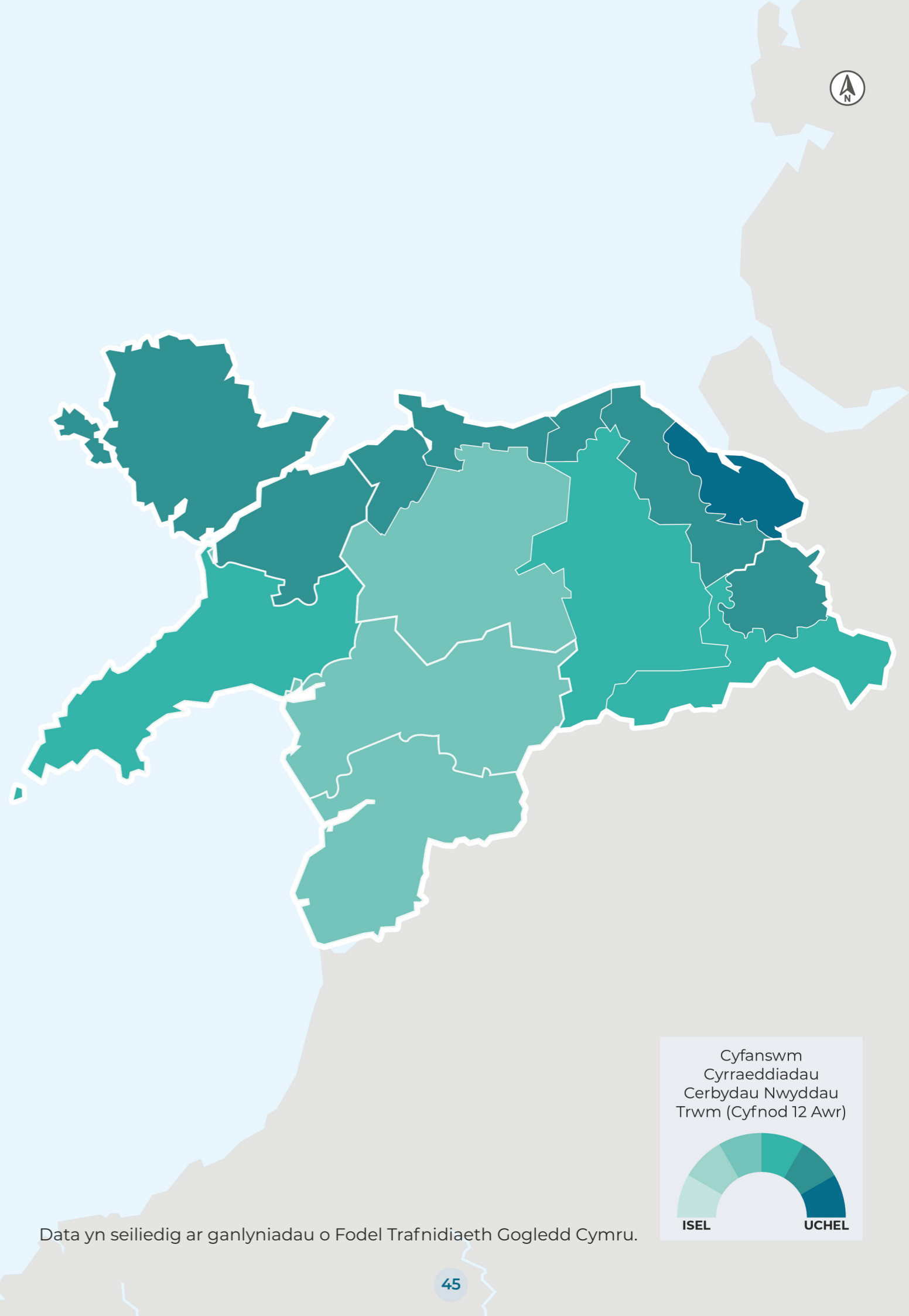
Mae'r Comisiwn wedi archwilio Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru er mwyn ymchwilio i leoliadau tarddiad a chyrchfannau cludo nwyddau. Mae'r model yn awgrymu bod teithiau cludo nwyddau wedi'u canolbwyntio'n bennaf ar hyd y gylchran arfordirol, sy'n cyd-fynd â'r prif ganolfannau poblogaeth yn y rhanbarth a'r prif rwydwaith priffyrdd presennol. Mae'r model yn awgrymu bod crynodiadau o lifoedd cludo nwyddau yng Nglannau Dyfrdwy a Wrecsam, ac mae hyn yn gysylltiedig â safleoedd gweithgynhyrchu mawr ac ystadau diwydiannol, gan gynnwys Airbus, JCB ac Iceland.

Yn ogystal â symudiadau Cerbydau Nwyddau Trwm (HGV) pellter hir, mae nifer sylweddol o symudiadau cludo nwyddau pellter byr o fewn gogledd Cymru. Mae'r symudiadau pellter byrrach hyn yn effeithio mwy ar ardaloedd trefol ac fe'u gwneir yn bennaf mewn Cerbydau Nwyddau Ysgafn (LGV) fel faniau.

Fel y nodwyd yn yr adran Teithio Llesol ynghylch e-beiciau cargo, bu cynnydd o 37% mewn milltiroedd cerbydau nwyddau ysgafn (LGV) rhwng 2010 a 2019. Mae'r cynnydd hwn mewn milltiroedd LGV yn cael ei arwain yn bennaf gan dueddiadau fel siopa ar-lein, ac mae'n bosibl y gellid gwneud mwy i symud nwyddau i ddulliau cynaliadwy neu gerbydau â dim allyriadau.

Rydym yn ymwybodol bod safle Roadking yng Nghaerdybi filltir o'r porthladd wedi cau er mwyn hwyluso safle tollau newydd, ac mae rhanddeiliaid wedi rhannu gwybodaeth â ni ynghylch effaith hyn ar gymunedau lleol a llesiant gyrwyr.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Dylid datblygu rhwydwaith o leoliadau addas ar ochr y ffordd ar draws y rhanbarth.



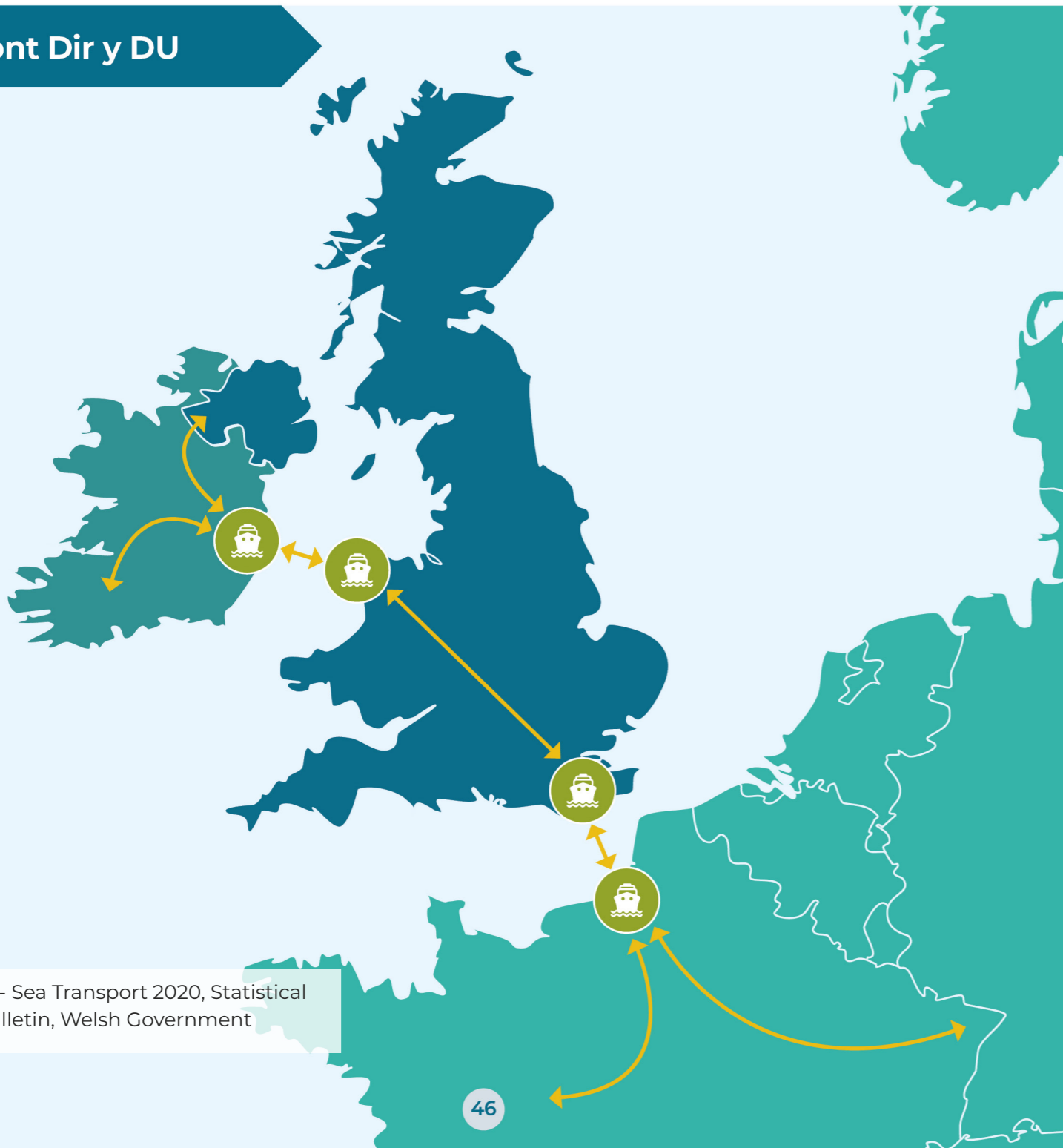
Data yn seiliedig ar ganlyniadau o Fodel Trafnidiaeth Gogledd Cymru.

Pont Dir y DU

Er bod gan lawer o symudiadau cludo nwyddau yn y rhanbarth fannau tarddiad a chyrchfannau yng ngogledd Cymru, mae rhai symudiadau o Iwerddon i gyfandir Ewrop ac felly'n defnyddio'r DU fel pont dir. Mae gwiriadau ffiniau newydd bellach yn gysylltiedig â'r DU yn ymadael â'r Undeb Ewropeaidd sy'n creu gwaith papur a chost ychwanegol. Er gwaethaf hyn, a chychwyn gwasanaethau fferi uniongyrchol o Iwerddon i gyfandir Ewrop, mae rhai cynhyrchion sy'n sensitif i amser, fel y rhai yn y sector bwyd-amaeth, yn dal i ddefnyddio'r bont dir.

Yn 2020, cludwyd dros 80% o nwyddau ar gerbydau nwyddau trwm cofrestredig yn Iwerddon rhwng y wlad ac Ewrop trwy borthladdoedd Cymru, sy'n cyfateb i 0.5Mt. Roedd 72.5% o'r cyfanswm yn mynd trwy borthladd Caergybi¹⁹.

Pont Dir y DU



19 - Sea Transport 2020, Statistical Bulletin, Welsh Government

Nwyddau Rheilffordd

Gall rheilffyrdd chwarae mwy o ran wrth symud nwyddau yn y rhanbarth. Nodwn fod Llywodraeth Cymru, gan weithio mewn partneriaeth â Network Rail a Breedon Group, wedi ailagor iard nwyddau Cyffordd Llandudno yn ddiweddar i alluogi symud nwyddau i Luton. Rhagwelir y bydd 250,000 tonnall o agregau llechi yn cael eu symud o'r iard bob blwyddyn, gyda phob gwasanaeth yn tynnu tua 76 o gerbydau nwyddau trwm oddi ar y ffyrdd²⁰.

Oherwydd y gostyngiad yng nghyfradd y diwydiannau swmp traddodiadol, fel glo, llechi a dur, mae gan y rhanbarth farchnad cludo nwyddau rheilffordd gymharol gyfyngedig ar hyn o bryd. Adlewyrchir hyn mewn cyfanswm o rhwng dwy a thair taith cludo nwyddau rheilffordd yn ddyddiol ar hyd prif reilffordd Gogledd Cymru, er gwaethaf lwfans fesul awr a neilltuwyd ar hyn o bryd ar gyfer gwasanaethau cludo nwyddau rheilffordd.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Mewn manau eraill yn y DU, mae gwasanaethau parseli cyflym yn cael eu hailgyflwyno; yn y tymor hwy, gall hyn gynnig cyfleoedd i leihau cludo nwyddau ar y ffyrdd yn y sector hwn a dylai cynlluniau datblygu gorsafoedd ganiatáu ar gyfer hyn.



20 - <https://www.networkrail.co.uk/stories/resurgence-of-welsh-rail-freight/>

Cynllun Cludo Nwyddau a Logisteg i Gymru

Mae'r Comisiwn yn ymwybodol o'r ymrwymiad yng Nghynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru i ddatblygu Cynllun Cludo Nwyddau a Logisteg i Gymru.

Mae'r Comisiwn yn cefnogi datblygu cynllun o'r fath a byddai'n cynghori bod ystyriaeth benodol yn cael ei rhoi i'r canlynol:

Y rhan y gall cludo nwyddau rheilffyrdd ei chwarae wrth ddatgarboneiddio rhwydweithiau cludo nwyddau a logisteg, gan nodi'r potensial i gynyddu nifer y teithiau ar hyd Prif Linell Reilffordd y Gogledd yn sylweddol.

Cynlluniau i fynd i'r afael â manau cyfyng ar y rhwydwaith cludo nwyddau rheilffyrdd, yn enwedig Cilffyrdd Padeswood, sy'n rhwystr sylweddol o ran datblygu gwasanaethau gwell.

Mesurau posibl i gefnogi cyflwyno fflydoedd cerbydau nwyddau trwm ac ysgafn â dim allyriadau carbon o fewn y sectorau cyhoeddus a phreifat, gan gynnwys gorsafoedd gwefru a gorsafoedd tanwydd hydrogen o bosibl.

Mesurau i leihau effaith cyflenwi lleol ar gymunedau, gan gynnwys e-feiciau cargo, cynlluniau cyflenwi ardal a chynnal a chadw, micro-ganolfannau cydgrynhoi, a loceri cyflenwi mewn lleoliadau allweddol fel hybiau trafniadaeth a/neu symudedd.

Cyfleoedd i wella teithiau cludo nwyddau rheilffordd ar draws Pont Dir y DU, a allai gynnwys gwasanaeth unedau cyfnewidiadwy ym Mhorthladd Caergybi er mwyn osgoi'r angen am deithiau HGV drwy'r rhanbarth.

Arferion caffael ar draws y sector cyhoeddus i leihau'r angen am deithiau cludo nwyddau pellter hirach ar y ffordd.

Datblygu cyfleusterau a rhaglenni i gefnogi llesiant gyrwyr HGV.

Yn ogystal, rydym yn bwriadu argymhell bod Llywodraeth Cymru yn gweithio ochr yn ochr â Llywodraethau'r DU ac Iwerddon i ddeall effeithiau Brexit ar fasnach trwy Gaergybi ac adlewyrchu hyn yng Nghynllun Cludo Nwyddau a Logisteg Llywodraeth Cymru.

Yr Economi Ymwelwyr

Mae'r economi ymwelwyr yn chwarae rhan bwysig mewn sawl rhan o ogledd Cymru. Fe'i cefnogir gan seilwaith a gwasanaethau trafniadaeth, ac mae teithio ymwelwyr yn cael effaith ar weithrediad y rhwydwaith trafniadaeth mewn rhai rhannau o'r rhanbarth.

Creodd twristiaeth £6.0 biliwn o wariant yng Nghymru yn 2019. Mae'r rhan fwyaf o'r gwariant (£3.5 biliwn) yn ymwneud â theithiau undydd. Yn 2019 roedd diwydiannau sy'n gysylltiedig â thwristiaeth yn cyfrif am £3.4 biliwn, neu 5.0% o Werth Ychwanegol Gros yng Nghymru, cynnydd o 4.6% yn 2015²¹.

Adroddodd Croeso Cymru yn 2022²² fod chwech o'r deg atyniad mwyaf poblogaidd am ddim yng ngogledd Cymru, gyda saith o'r deg atyniad mwyaf poblogaidd (am ddim a thalu) hefyd yn y rhanbarth.

Mae'r economi ymwelwyr yn gyfrifol am 13.0% o gyflogaeth yng ngogledd Cymru o'i gymharu ag 11.3% yng Nghymru yn gyffredinol. Mae amrywiaeth o fewn y rhanbarth, gyda 21.7% 18.6% a 19.6% yn Ynys Môn, Gwynedd, a Chonwy yn y drefn honno, ac 8.2% ac 8.7% yn Sir y Fflint a Wrecsam yn y drefn honno²³.

Mae seilwaith a gwasanaethau trafniadaeth effeithiol i fodloni'r galw brig trwy ddulliau teithio cynaliadwy yn bwysig i'r economi a'r amgylchedd.

Mae gwaith Parc Cenedlaethol Eryri a'i bartneriaid sy'n ymwneud â rheoli parcio a darparu trafniadaeth gyhoeddus wedi creu argraff ar y Comisiwn. Mae datblygiadau

diweddar yn cynnwys gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa a pharcio a theithio sy'n gysylltiedig â rheoli parcio ym Mhen-y-pass, a gorfodi cyfyngiadau parcio ar ffyrdd. Mae'r pecyn hwn o fesurau yn cael ei ystyried yn esiampl gan Barciau Cenedlaethol ac ardaloedd twristiaid eraill.

Nododd adolygiad a gynhaliwyd gan Bartneriaeth yr Wyddfa yn 2020 fod Llanberis, Betws-y-Coed, Beddgelert, a Bethesda yn 'bentrefi porth' i'r Parc Cenedlaethol.

Mae mentrau fel Sherpa'r Wyddfa yn darparu ffordd o deithio cynaliadwy ar ôl i ymwelwyr gyrraedd y rhanbarth, ac mae hyn yn bwysig. Hyd yn oed os yw pobl yn cyrraedd cyrchfan mewn car, dylent allu cyrchu atyniadau trwy deithio llesol neu drafniadaeth gyhoeddus.

Mae lleoliadau arfordirol fel Prestatyn, Y Rhyl, Tywyn a Llandudno yn rhan enfawr o economi gogledd Cymru ac mae ymwelwyr â'r cyrchfannau hyn yn rhan o lwyddiant parhaus neu adfywiad y lleoedd hynny. Er enghraifft, mae gan barc hwyl Tir Prince yn Nhywyn fwy o ymwelwyr nag unrhyw atyniad arall yn y rhanbarth ac mae ganddo oriau agor hir a nifer o ddigwyddiadau.

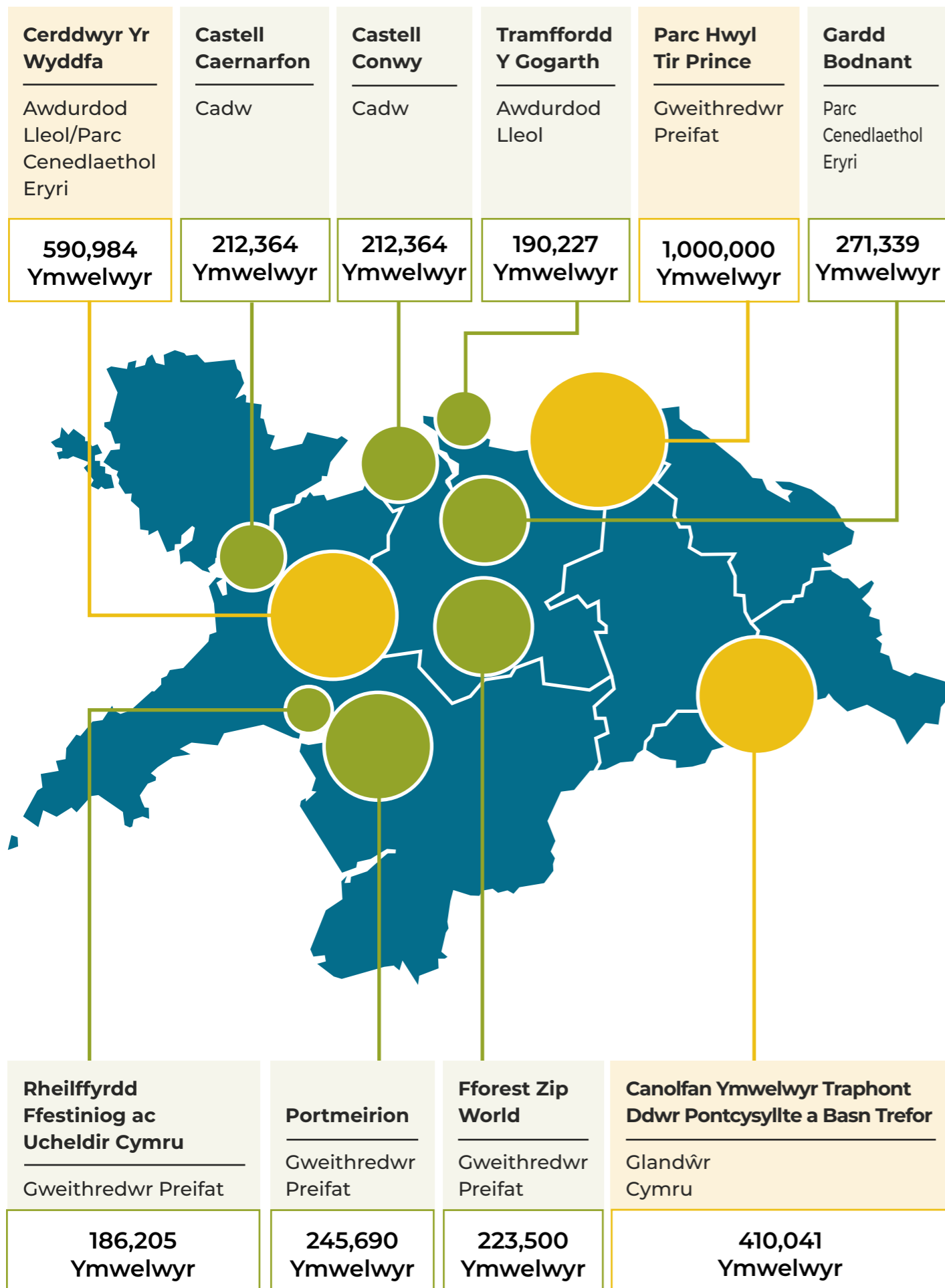
Byddai llawer o atyniadau ymwelwyr yn elwa ar y cyfle i wella trafniadaeth gyhoeddus a mynediad teithio llesol, gan ganiatáu i fwy o bobl gael mynediad i'r lleoliadau hyn, yn enwedig pobl heb gar. Gallai hyn gynnwys bysiau gwennol tymhorol o ganol trefi neu orsafoedd rheilffordd, llogi beiciau ac e-feiciau neu wella arwyddion trafniadaeth gyhoeddus a gwybodaeth am deithio llesol.

²¹ - <https://www.llyw.cymru/proffil-economi-ymwelwyr-cymru-2021-html>

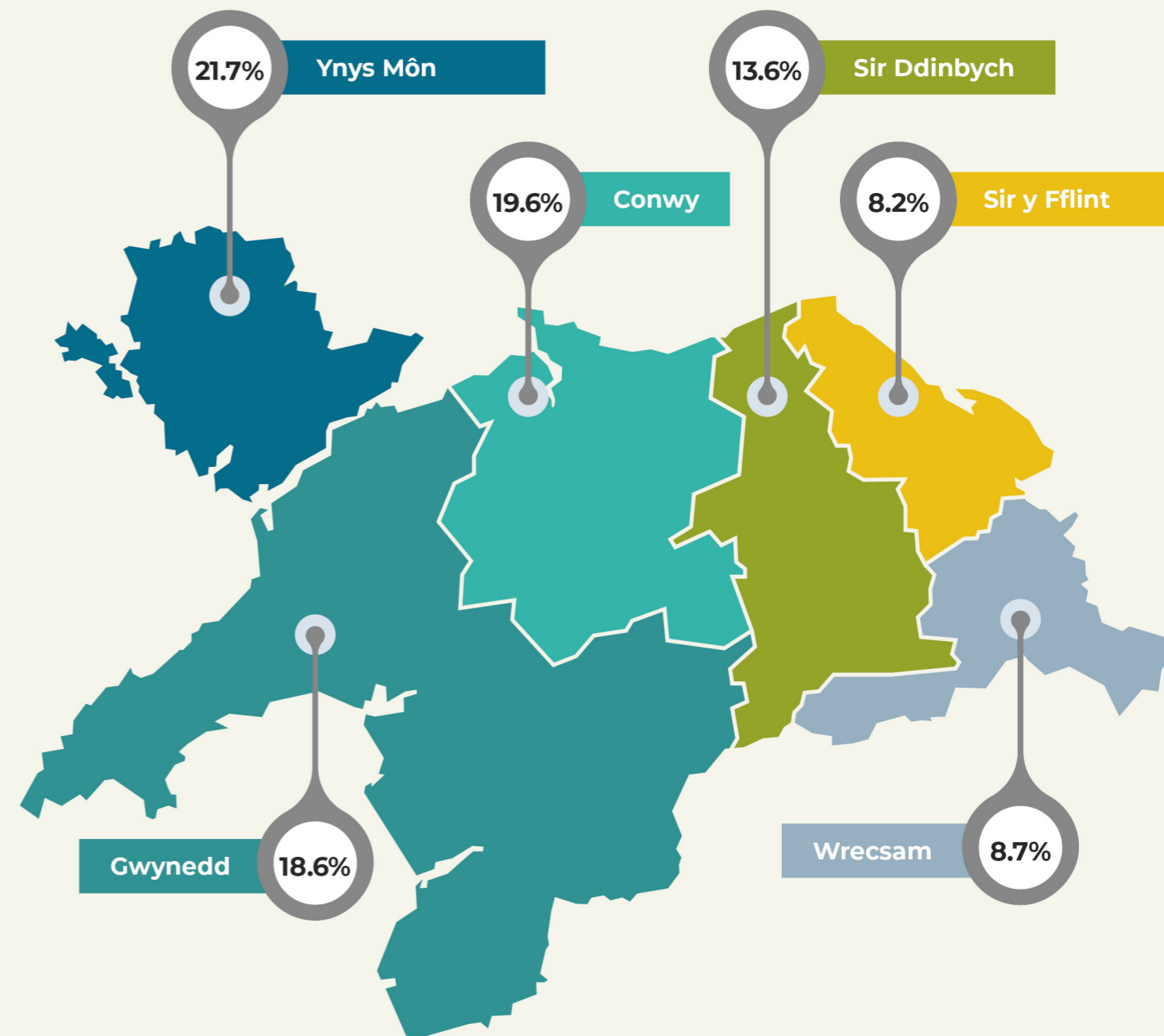
²² - <https://www.llyw.cymru/ymweliadau-ag-atyniadau-twristiaeth-2021>

²³ - <https://www.llyw.cymru/proffil-economi-ymwelwyr-cymru-2021-html>

■ Atyniadau twristiaeth am ddim ■ Atyniadau twristiaeth taledig



% Cyflogaeth mewn Twristiaeth, 2020



Mae'n bwysig bod mwy o ymwelwyr yn gallu symud o amgylch y rhanbarth gan ddefnyddio trafniadaeth gyhoeddus a theithio llesol a hoffem ystyried sut y gallai hyn edrych yn ymarferol, a pha gamau pellach y gellir eu gwneud mewn partneriaeth â pherchnogion atyniadau mawr, Croeso Cymru a CADW.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Cydgrynhoi ac ehangu'r cynlluniau arfer gorau a nodwyd gan adolygiad Partneriaeth Yr Wyddfa yn 2020. Gallai hyn gynnwys dysgu o rannau eraill o'r DU fel y gwaith yn Loch Ness, yn yr Alban.

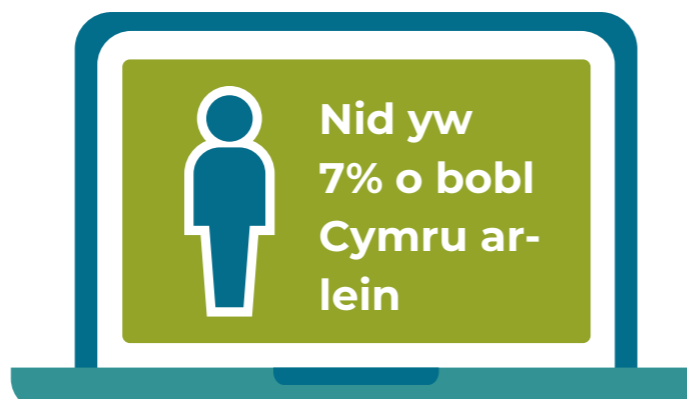
Cysylltedd Digidol

Mae cysylltedd digidol, yn ogystal â chorfforol, yn bwysig. Mae datblygiadau diweddar yng nghyflymder a chapasiti cysylltedd digidol wedi galluogi cyfleoedd sylweddol mewn cysylltiad â'r dewis o leoliad busnes a chartref ac wedi lleihau'r angen i deithio mewn rhai achosion. Ar hyn o bryd mae yna leoliadau amrywiol ar draws y rhanbarth, yn bennaf mewn ardaloedd gwledig canolog a gorllewinol, sydd â chysylltedd digidol gwael. Mae hwn yn rhwystr sylweddol a all gyfyngu ar y gallu i weithio o bell a chael mynediad at nwyddau a gwasanaethau.

Mae cysylltedd digidol yn helpu pobl i gynnal mynediad at wasanaethau (gan gynnwys bancio a gofal iechyd) ac yn caniatáu iddynt osgoi teithiau hirach os ydynt yn dewis. Gall siopa bwyd ar-lein hefyd leihau milltiroedd ceir a deithir, ond dim ond os yw'r gwasanaethau cyflenwi yn cael eu gwneud trwy ddulliau cynaliadwy fel e-feiciau cargo neu faniau trydan y mae hyn yn gwbl effeithiol.

Er bod darparu cysylltiadau a gwasanaethau digidol effeithiol yn bwysig, mae sicrhau bod pobl ar draws gogledd Cymru yn hyddysg mewn technoleg ddigidol yr un mor bwysig.

Mae cyfran uwch o bobl nad ydynt yn gallu defnyddio dulliau digidol mewn grwpiau oedran hŷn a gydag anabledau, ac felly mae gwella llythrennedd digidol yn y grwpiau hyn, neu roi cymorth digidol iddynt, yn bwysig. Mae hyn yn arbennig o berthnasol yng ngogledd Cymru gan fod tua 23% o'r boblogaeth yn 65 oed a hŷn²⁴, o'i gymharu â 21% yng Nghymru. Conwy sydd â'r gyfran uchaf o bobl 65 oed a hŷn yn y wlad (28%).



ARGYMHELLIAD DRAFFT: Rydym yn cefnogi cynlluniau llythrennedd digidol, fel rhaglen Cymunedau Digidol Cymru²⁵, a hoffem weld mwy yn cael ei wneud i sicrhau bod unigolion a chymunedau'n cael gwybod am eu bodolaeth.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Dylai cynllunio ar gyfer hygyrchedd gydnabod cyfraniad cysylltedd digidol a bod gwell mynediad at nwyddau a gwasanaethau a'r dewis o weithio gartref neu'n agos at gartref angen cydystyriaeth o opsiynau teithio a digidol.

²⁴ - Amcangyfrifon o'r boblogaeth yn ôl Awdurdod Lleol a blwyddyn (StatsCymru)

²⁵ - <https://www.digitalcommunities.gov.wales/cy/>

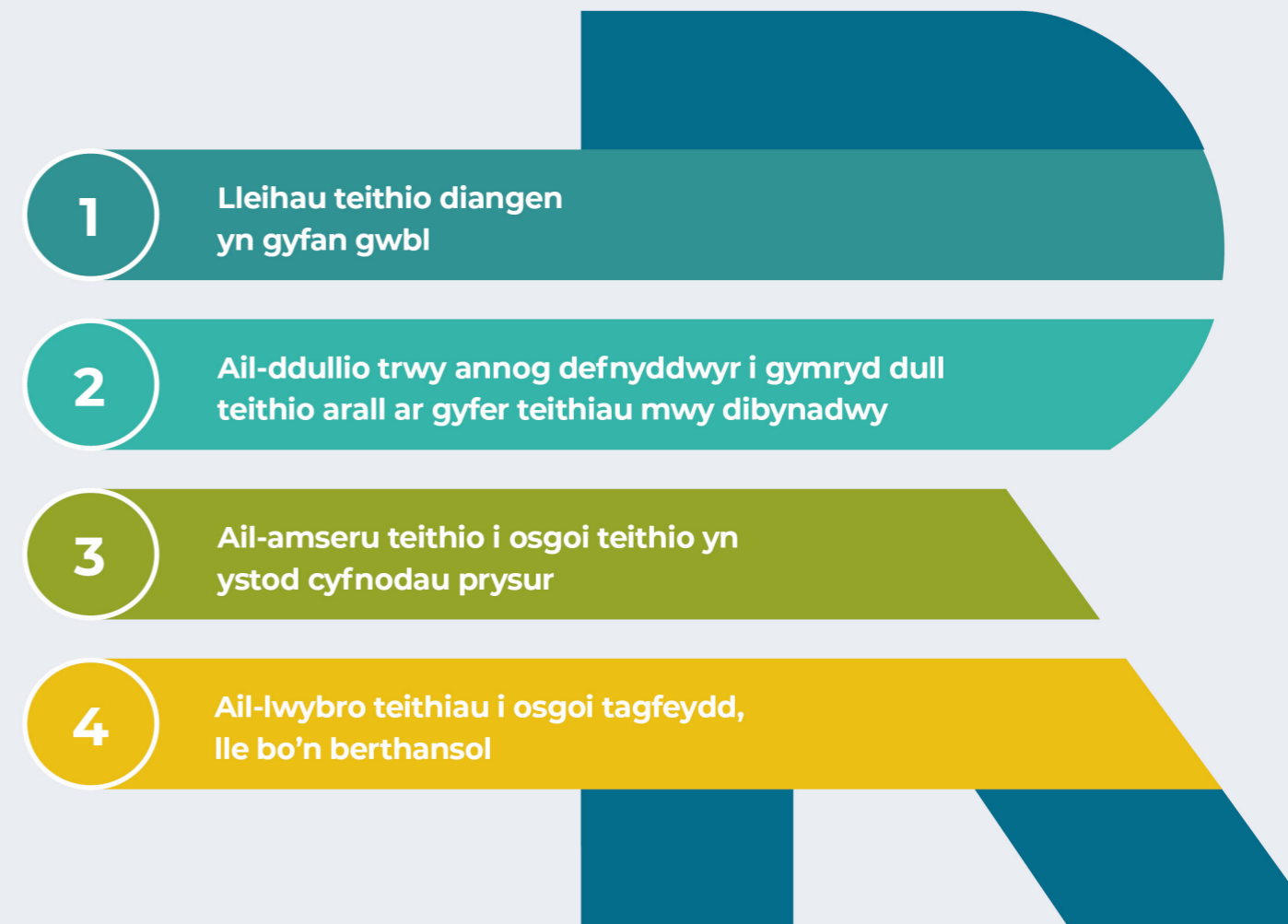
Annog Dewisiadau Teithio Gwell

Bydd gwelliannau i drafndiaeth gyhoeddus a rhwydweithiau teithio llesol, seilwaith a gwasanaethau, fel yr amlinellwyd yn Rhan 2 o'r adroddiad hwn, yn creu newid mewn ymddygiad, ond bydd angen mentrau pellach i ymwreiddio dewisiadau teithio gwell hefyd

Mae hyn yn cynnwys mesurau i annog ymddygiadau dymunol ac anghefnogi ymddygiadau nad ydynt yn ddymunol. Mae mesurau anogaeth yn fwy effeithiol lle nad oes llawer o anghefnogi teithio mewn car, er enghraifft lle nad yw tagfeydd yn gyffredin.

Hyd yn hyn, rydym wedi nodi dwy ardal eang o ran teithio i'r gwaith – Parciau Diwydiannol ac ardaloedd cyflogaeth (y sector preifat yn bennaf) Glannau Dyfrdwy a Wrecsam ac ardaloedd cyflogaeth Bangor/Ynys Môn /Caernarfon (y sector cyhoeddus yn bennaf). Gall y ddwy ardal elwa yn sgil mentrau anogaeth ac anghefnogi penodol.

Dull y Pedwar R



Mesurau Anogaeth

Gweithio mewn Partneriaeth

Mae gweithio mewn partneriaeth effeithiol rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat yn hanfodol. **Dylai'r partneriaethau hyn gwmpasu'r canlynol:**

Rhwystrau mawr sy'n wynebu gweithwyr rhag teithio i'r gweithle ac oddi yno - er enghraifft, os yw gweithwyr yn gyrru i'r safle'n gynnar er mwyn osgoi tagfeydd a chael lle parcio, gallai hyn, dros amser, arwain at weithwyr dan straen a blinedig nad ydynt eisiau aros gyda'r cwmni. Os yw staff yn gweithredu mewn patrymau sifftiau, gallai fod problemau gyda phobl (menywod yn benodol) yn teimlo'n anniogel wrth ddefnyddio ceir sydd wedi'u parcio'n bell i ffwrdd neu drafnidiaeth gyhoeddus gyda'r nos neu'n hwyrach.

Sut y gall partneriaid cyhoeddus gynnig cefnogaeth – megis dod â chyflogwyr a gweithredwyr bysiau at ei gilydd i gael syniadau ar wasanaethau a thocynnau, diwygio llwybrau, llwybrau beicio, help gyda gwaith cynllunio pan fo cwmni'n nodi gofynion ehangu y gallent eu datrys o bosibl drwy reoli parcio'n well/lleihau ceir cymudo, a/neu reoli parcio yn gyffredinol.

Yr hyn y gall busnesau a sefydliadau ei wneud – newid arferion gweithredol, gweithio gyda'i gilydd, cysylltu trafndiaeth ag amcanion iechyd a hinsawdd, brandio gwasanaethau/mentrau newydd.

Mae gweithio mewn partneriaeth â'r sector preifat yn cynnig amrywiaeth o fanteision, gan gynnwys y cyfle i annog egwyddorion gweithio mwy hyblyg, lle bynnag y bo modd. Mae Llywodraeth Cymru wedi gosod targed i 30% o weithlu Cymru weithio o bell am o leiaf ran o'r wythnos ac rydym yn cydnabod y bydd cyflawni hyn yn cyfrannu at dargedau datgarboneiddio fel y nodir yn Sero Net Cymru.

Wedi dweud hynny, rydym yn cydnabod bod llawer o'r swyddi yng ngogledd Cymru, gan gynnwys gofal iechyd a gweithgynhyrchu, yn debygol o fod â thueddiad is o ran gweithio o bell ac felly dylid ystyried hyn.

Gall y partneriaethau hyn â busnesau hefyd hyrwyddo rhannu ceir, ac felly lleihau cyfanswm milltiroedd ceir at ddibenion cymudo a busnes. Mae nifer o astudiaethau achos da ar sut y gellir hyrwyddo hyn, fel rhan o gynlluniau teithio a mesurau busnes i fodloni Protocol Nwyon Tŷ Gwydr cwmpas 3²⁶.

ARGYMHELLIAD DRAFFT: Cynigion partneriaeth strategol i'w datblygu gan Lywodraeth Cymru gan weithio gydag Awdurdodau Lleol a'r cyflogwyr mawr yn y ddwy ardal gyflogaeth a nodwyd uchod.

26 - <https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2022-12/Chapter7.pdf>

Cynllunio Teithio a Siarteri Teithio Iach

Ochr yn ochr â hyn, gall cyfuniad o Gynlluniau Teithio neu Siarteri Teithio Iach a ddatblygwyd ar gyfer sefydliadau ledled y rhanbarth gefnogi pobl i ymwreiddio ymddygiadau cadarnhaol.

Mae'r ymrwymadau a wnaed o fewn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol i gynhyrchu canllawiau Cynllun Teithio wedi'u teilwra ar gyfer sefydliadau ledled Cymru, ochr yn ochr â rhaglen gymorth effeithiol i gefnogi'r broses o'u cyflwyno, yn gam cyntaf i'w groesawu.

Gall busnesau a sefydliadau ledled Cymru lofnodi Siarter Teithio Iach yn gyhoeddus, gan amlinellu ymrwymadau sefydliadau dros y ddwy neu dair blynedd nesaf i gefnogi mentrau trafndiaeth gynaliadwy. Rydym o'r farn bod hwn yn gam pwysig ychwanegol wrth gefnogi newid dulliau teithiol ar draws y rhanbarth trwy ymrwymo sefydliadau i dargedau trafndiaeth gynaliadwy.

Rydym wedi nodi bod Teithio Iach Cymru wrthi'n datblygu siarter ar gyfer gogledd Cymru a byddem yn annog sefydliadau i gofrestru ar gyfer hyn pan fydd ar gael.

Hyrwyddo Dewisiadau Trafnidiaeth Gynaliadwy

Yn ogystal â darparu rhwydwaith trafndiaeth gynaliadwy effeithiol, mae angen gwneud gwaith yng ngogledd Cymru i newid agweddau tuag at deithio drwy ddulliau heblaw'r car preifat.

Er y bydd gwella trafndiaeth gyhoeddus a rhwydweithiau teithio llesol yn cynyddu hyder, rydym yn argymhell y dylid cefnogi hyn gyda gweithgareddau newid ymddygiad ar draws y rhanbarth, gan weithio gyda chymunedau, gweithleoedd, a chyfleusterau addysgol er enghraifft:

- Gwell ymgyrchoedd marchnata ac ymwybyddiaeth ychwanegol ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gynaliadwy.
- Ymgysylltu â chymunedau i ddangos manteision lleihau'r defnydd o geir.
- Cynnal digwyddiadau rhanbarthol fel diwrnodau di-gar.
- Cynnal digwyddiadau teithio llesol ar gyfer y rhai sy'n gwneud penderfyniadau lleol er mwyn lleihau pryderon posibl.

Rydym yn ymwybodol bod cynlluniau teithio llesol ledled y wlad yn aml yn destun beirniadaeth oherwydd pryderon sy'n gysylltiedig ag effeithiau posibl yn ymwneud â cholli lleoedd parcio neu leihau capasiti ffyrdd. Ar y sail hon, rydym wedi penderfynu y byddai angen i raglen newid ymddygiad ganolbwytio ar herio'r beirniadaethau hyn, gan ganolbwytio'n benodol ar y rhai sy'n gwneud penderfyniadau lleol, oherwydd eu swyddogaethau amlwg mewn cymunedau.



Mesurau Annog i Beidio

Codi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffyrdd

Mae codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn ymwneud â chodi tâl ar bobl sy'n teithio mewn ceir mewn ardal ddiffiniedig, gyda'r bwriad o godi refeniw i gefnogi mesurau trafndiaeth gynaliadwy ac i annog pobl i beidio â defnyddio ceir.

Cynhaliwyd adolygiad annibynnol o godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn 2020 gan Derek Turner CBE, ar ran Llywodraeth Cymru. Roedd yr adroddiad yn ystyried rhinweddau posibl cyflwyno codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd ledled Cymru a daeth i'r casgliad y gallai fod yn fesur effeithiol i ddarparu system drafndiaeth decach, fwy effeithlon a chynaliadwy.

Gan nad yw Cymru i gyd yr un fath, naill ai'n ddaeryddol neu o ran problemau trafndiaeth, nododd yr adroddiad y gallai fod angen dulliau gwahanol ar draws y wlad i godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Yn dilyn hynny, argymhellodd yr adroddiad y dylid datblygu Fframwaith Polisi Cenedlaethol ar gyfer codi tâl yn deg ar ddefnyddwyr ffyrdd i Gymru fel blaenoriaeth, er mwyn sicrhau ei fod yn gweithio i wahanol ardaloedd a'r boblogaeth gyfan. Mae hyn wedi arwain at ymrwymiad gyda'r Cynllun Cyflawni Trafndiaeth Cenedlaethol i ddatblygu polisi ar gyfer codi tâl teg ar ddefnyddwyr ffyrdd erbyn 2026 (cam gweithredu BC4).

Rydym wedi ystyried y posibilrwydd o gyflwyno codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yng ngogledd Cymru i helpu i annog pobl i ddefnyddio dulliau trafndiaeth

gynaliadwy, ac rydym yn cydnabod y rhan y gall codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd ei chwarae wrth godi refeniw hanfodol ar gyfer cefnogi'r rhwydwaith trafndiaeth gynaliadwy, ac felly mae'n debygol o chwarae rhan mewn trafndiaeth ledled y rhanbarth yn y dyfodol.

Rydym yn cytuno â chanfyddiadau Adroddiad Turner ac yn awgrymu y rhoddir ystyriaeth bellach i godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yng ngogledd Cymru.

Yn ddiweddar, mae Cyngor Sir Caerdydd wedi cyhoeddi cynlluniau i weithredu cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd²⁷, ac mae cyfle i ddilyn a dysgu o'r cynllun cyntaf hwn ar gyfer Cymru - gan gydnabod hefyd y gwahaniaethau rhwng y de-ddwyrain a gogledd Cymru. Er enghraifft, mae gan Gymru gymaint o deithiau trawsffiniol, byddai angen rhoi ystyriaeth fanwl i sicrhau bod unrhyw dâl trawsffiniol yn deg.

Parthau Allyriadau Isel

Mae parth allyriadau isel yn ardal ddaeryddol ddiffiniedig lle mae'r cerbydau sy'n llygru fwyaf wedi'u cyfyngu rhag mynd i mewn neu gael eu gyrru ynddi heb dalu tâl. Nod cyffredinol y parthau hyn yw lleihau faint o draffig sydd o fewn ardal benodol a lleihau nifer y mathau o gerbydau sy'n llygru fwyaf, er mwyn lleihau'r allyriadau a'r effeithiau ansawdd aer cysylltiedig. Mae buddion eraill yn cynnwys gostyngiad mewn lefelau tagfeydd, codi refeniw i ariannu mentrau trafndiaeth cynaliadwy, a lles iechyd pobl.

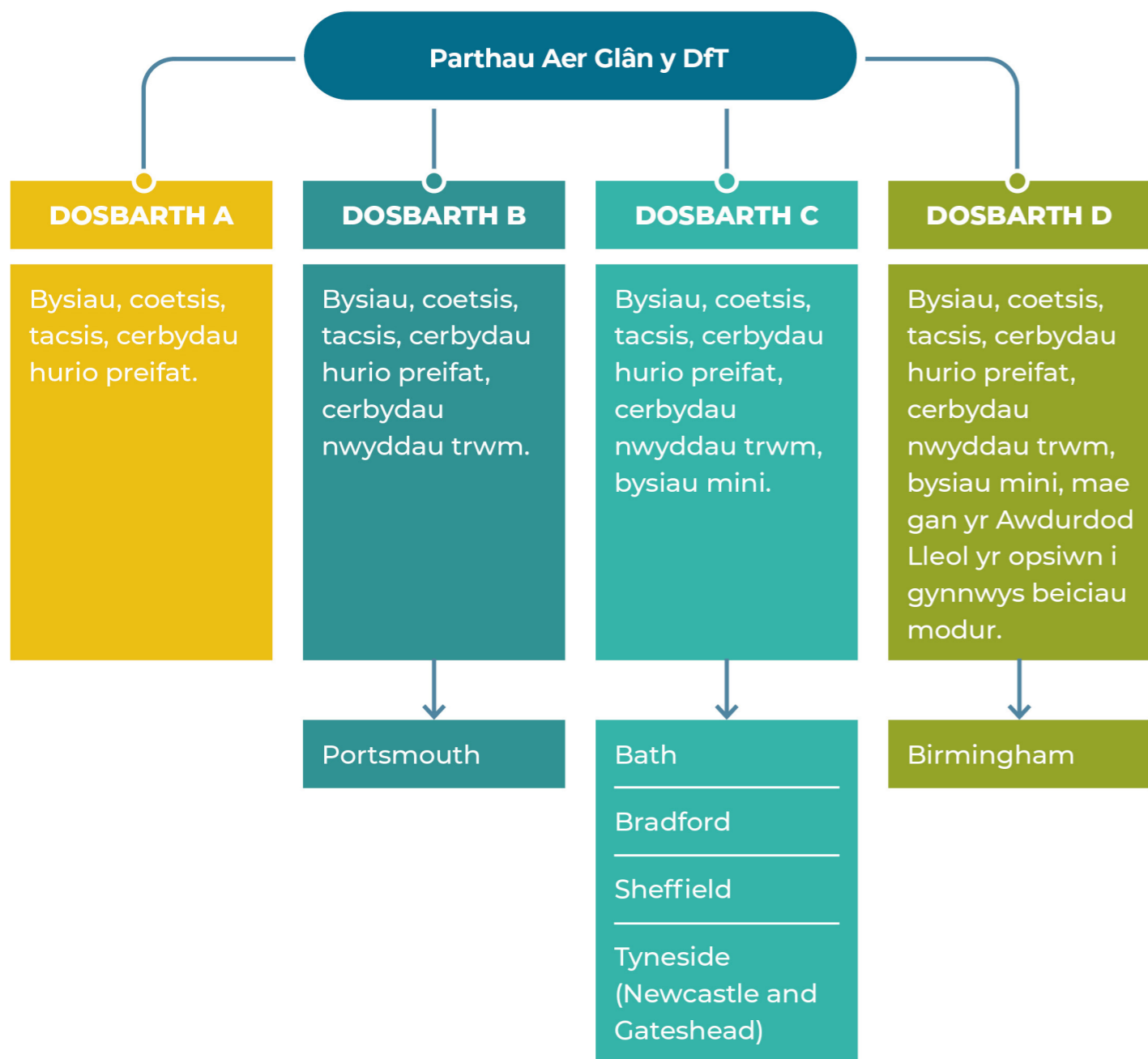
²⁷ - <https://www.cardiff.gov.uk/CYM/preswlydd/Parcio-Ffyrdd-a-Theithio/taliad-defnyddwyr-ffyrdd/Pages/default.aspx>

Yn Lloegr, mae Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU wedi cyfarwyddo nifer o Awdurdodau Lleol i weithredu Parthau Allyriadau Isel (a elwir hefyd yn Barthau Aer Glân) oherwydd diffyg cydymffurfiaeth â lefelau nitrogen deuocsid cyfreithiol.

Mewn egwyddor, rydym yn cydnabod y manteision posibl sy'n gysylltiedig â sefydlu Parthau Allyriadau Isel, ond oherwydd natur wledig gogledd Cymru yn bennaf ac absenoldeb unrhyw Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer, nid ydym yn gweld y fantais o gyflwyno unrhyw Barthau Allyriadau Isel ar hyn o bryd.

Nid yw hynny i wadu bodolaeth pocedi lleol o lygredd ar y ffyrdd yn y rhanbarth a dylid parhau i arsylwi ar lefelau ansawdd aer ar draws y rhanbarth. Os eir y tu hwnt i lefelau allyriadau mewn unrhyw ardal, gellid ystyried Parth Allyriadau Isel fel un o nifer o fesurau i'w leihau.

Rydym hefyd yn annog Llywodraeth Cymru i weithio gydag Awdurdodau Lleol i edrych ar y mater yn genedlaethol i weld a allai cynlluniau o'r fath fod o fudd mewn rhannau eraill o Gymru.



Rheoli Parcio

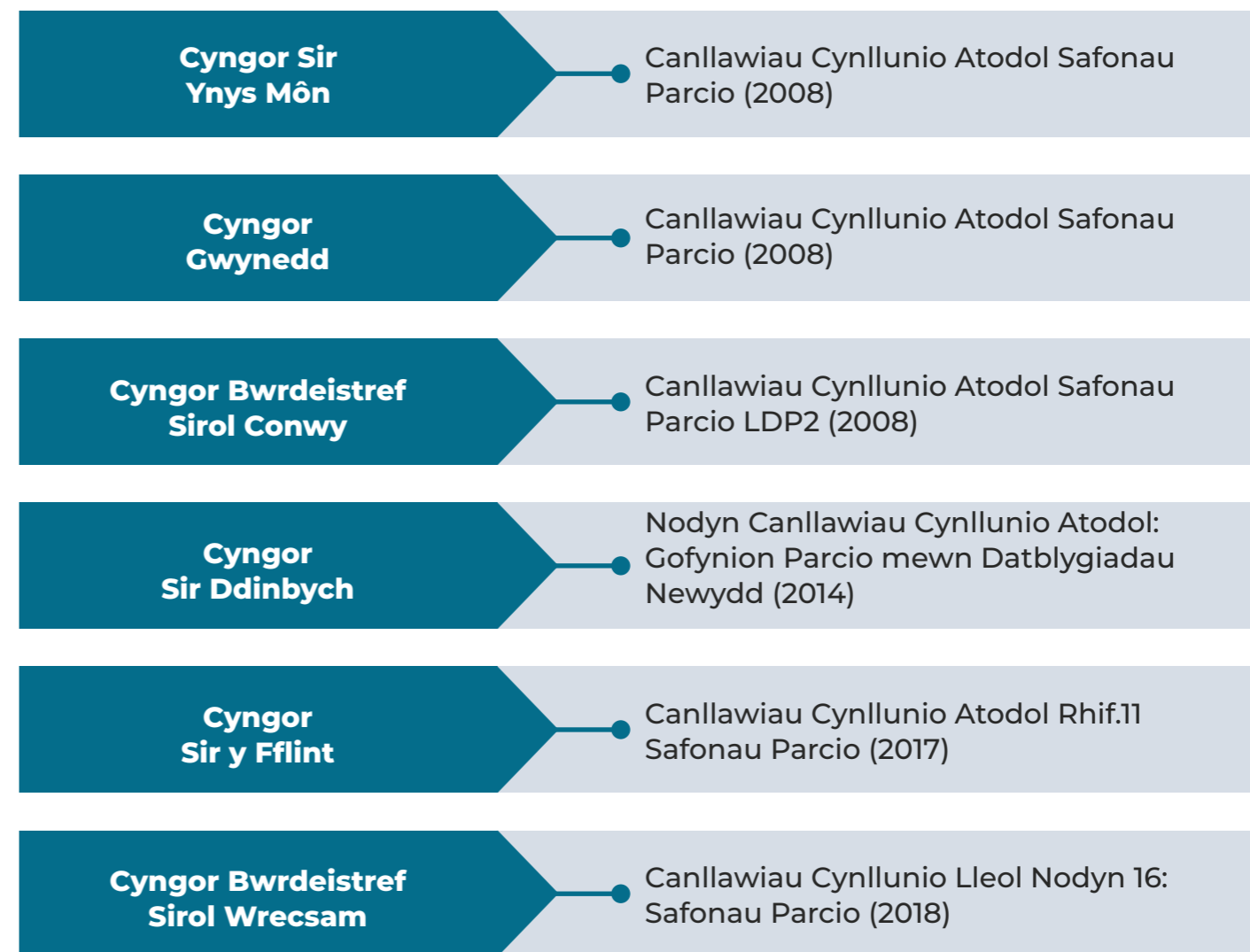
Mae'r dull o reoli parcio ar draws y rhanbarth yn amrywio'n sylweddol fesul ardal Awdurdod Lleol. Mae hyn yn cyfrannu at 'ras i'r gwaelod' effeithiol lle darperir parcio rhad ac am ddim yn aml yng nghanol trefi a dinasoedd i annog mynediad.

Er ein bod yn cydnabod mai diben hyn yw cefnogi'r stryd fawr ar draws y rhanbarth, mae hyn yn wrthgynhyrchol o ran trafnidiaeth, gan ei fod yn cynyddu atyniad teithio mewn ceir i ganol trefi a dinasoedd, lle gellid defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus neu ddulliau gweithredol.

Mae hwn yn faes y gall y Cyd-bwyllgor Corfforedig ei ystyried yn ei waith ar Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Rydym hefyd yn deall, oherwydd safle unigryw gogledd Cymru ar y ffin â Lloegr a lleoliad canolfannau poblogaeth amlwg gerllaw, megis Caer, Lerpwl a Manceinion, na ddylai unrhyw ymyriadau polisi parcio roi trefi a dinasoedd yn y rhanbarth o dan anfantais o'u cymharu ag ardaloedd cyfagos.

Awdurdodau Lleol a Safonau Parcio



Casgliadau sy'n Dod i'r Amlwg a'r Camau Nesaf

Diben y Comisiwn yn y pen draw yw gwneud argymhellion penodol i Lywodraeth Cymru ar ffyrdd o greu cynlluniau teithio a thrafnidiaeth cynaliadwy yng ngogledd Cymru. Mae'r adran olaf hon yn crynhoi ein casgliadau presennol sy'n dod i'r amlwg ac argymhellion drafft, ac mae pob un ohonynt yn cyfrannu at ddarparu rhwydwaith trafndiaeth effeithlon, o ansawdd uchel a chynaliadwy ar gyfer gogledd Cymru.

Bydd gwaith modelu pellach ac archwiliadau manylach o'r rhain yn digwydd ochr yn ochr â mewnbwn rhanddeiliaid i lywio'r argymhellion yn ein Hadroddiad Terfynol.

Rheilffyrdd

1. Dylai cymunedau ymhellach i ffwrdd o orsaf reilffordd gael mynediad at wasanaeth bws sy'n cysylltu â'r orsaf agosaf a llwybrau teithio llesol cynhwysfawr cyfforddus a deniadol wedi'u gwahanu oddi wrth drafftig modur.
2. Dylid blaenoriaethu gwelliannau i amllder gwasanaeth.
3. Dylid blaenoriaethu gwelliannau i fflyd rheilffyrdd sy'n hwyluso'r gwelliannau arfaethedig i amllder y gwasanaeth hefyd.

Amwythig i Gaer

4. Blaenoriaethu'r gwelliannau i signalau yn Gobowen er mwyn caniatáu cyflawni gwelliannau ychwanegol.

Prif Reilffordd Gogledd Cymru

5. Mae'r Comisiwn yn cefnogi gwelliannau a gynigir yng ngorsaf reilffordd Caer i alluogi gwasanaethau ychwanegol i weithredu ar hyd y ddwy linell.
6. Ar gyfer ein Hadroddiad Terfynol, byddwn yn ystyried capasiti'r llinell gangen rhwng Cyffordd Llandudno ac ardaloedd trefol Deganwy a thref Llandudno. Llandudno yw un o'r cyrchfannau glan môr mwyaf poblogaidd yn y DU, a gallai gwella mynediad i Landudno o'r prif rwydwaith rheilffyrdd annog mwy o bobl i deithio ar y rheilffordd.
7. Felly, dylid blaenoriaethu gwelliannau i amllder gwasanaeth Cam 1 rhwng Llandudno a Chaer a gwaith seilwaith ategol. Dylai datblygu Camau 2 a 3 barhau fel bod y rhain yn barod i symud ymlaen pan fydd cyllid ar gael.

Llinell y Gororau

8. Mae angen datrys y broblem ynghylch cilffyrdd Padeswood cyn y gall gwaith arall i wella'r llinell fynd yn ei flaen, a dylai cyflawni hyn fod yn flaenoriaeth.
9. Hefyd, mae gwelliannau'r Gororau angen buddsoddiad i leihau amseroedd teithio a chynyddu amllder y gwasanaeth rhwng Wrecsam a Lerpwl, a chynyddu atyniad y llwybr yn sylweddol.
10. Mae'r Comisiwn yn cefnogi creu gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy
11. Mae'r Comisiwn yn cefnogi gwaith yn Shotton i alluogi cludo haws rhwng y ddwy reilffordd a byddai'n awgrymu bod y gwaith hwn yn cael ei flaenoriaethu i wneud gorsaf Shotton yn gyfnewidfa bwysig yn y rhwydwaith.
12. Datblygu'r defnydd o drenau Merseyrail newydd ar linell y Gororau.

Llinellau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian

13. Efallai y bydd hi'n werth cyflwyno amleddau uwch yn ystod y prif dymhorau, a dylid archwilio hyn.
14. Efallai y bydd gwelliannau ychwanegol i wasanaethau a seilwaith er mwyn gwneud y defnydd gorau o linellau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian yn fuddiol er enghraifft dolenni pasio (fel sydd wedi digwydd ar linellau tebyg yn Nyfnaint a Chernyw.
15. Yn y dyfodol agos, dylai'r cymunedau hynny sy'n cael eu gwasanaethu gan orsafoedd ar hyd y llwybr gael mynediad at wasanaethau bysiau gwell er mwyn lleihau'r ddibyniaeth ar geir.

Bws

16. Barn bresennol y Comisiwn yw bod newidiadau deddfwriaethol a chyflwyno model masnachfreinio ar gyfer gwasanaethau bysiau yn hanfodol ac mae angen i'r rhain ddwyn ffrwyth. Heb y ddeddfwriaeth, efallai na fydd yn bosibl adeiladu rhwydwaith bysiau newydd sy'n gwella gwasanaethau ar draws y rhanbarth.
17. Rydym yn edrych ar rwydwaith bysiau diwygiedig a all gysylltu'n effeithiol â phrif leoliadau a phrif linellau rheilffyrdd.
18. Gweithredu rhwydwaith bysiau craidd effeithiol o brif goridoriau teithio lle nad oes opsiwn rheilffordd i gysylltu cymunedau ac ardaloedd cyflogaeth sylweddol ar draws y rhanbarth, gan ddarparu gwasanaethau amledd da ac oriau gweithredu hirach, mwy cyson.
19. Mewn manau cyfnewid gyda rheilffyrdd, dylai bysiau fynd i mewn i safleoedd gorsafoedd i sicrhau bod y broses gyfnewid yn rhwydd, lle bo hynny'n bosibl. Fodd bynnag, dylid archwilio hyn fesul safle ac ni ddylid cynyddu amseroedd teithio ar draws y llwybr yn ddiangen.
20. Mae angen rhoi mwy o bwysau mewn ardaloedd gwledig o'u cymharu ag ardaloedd trefol ar gynorthwyo i sicrhau bod allyriadau carbon y fflyd ceir yn sero.
21. Gall cyfuniad o lwybrau lleol wedi'u hamserlennu a Gwasanaethau Deinamig Trafnidiaeth Seiliedig ar Alw fod yn effeithiol wrth ddarparu mynediad i'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus craidd ar gyfer pobl sy'n byw mewn ardaloedd mwy gwledig. Gall Gwasanaethau Deinamig Trafnidiaeth Seiliedig ar Alw alluogi pobl i gael mynediad i'w cymuned

agosaf lle gallant gael mynediad at nwyddau a gwasanaethau a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus eraill.

- 22.** Defnyddio gwersi a ddysgwyd ac arfer gorau yn ymwneud â chynlluniau treialu Fflecsi a rhaglenni eraill i gyflwyno mwy o Wasanaethau Deinamig Trafndiaeth Seiliedig ar Alw yng ngogledd Cymru, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.

Teithio Llesol

- 23.** Mae'r Comisiwn yn cefnogi'r alwad am Gynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Teithio Llesol sy'n nodi'r hyn sydd angen ei wneud, gan bwy ac erbyn pryd.
- 24.** Hoffem weld y llwybrau teithio llesol sy'n cael yr effaith fwyaf wedi'u blaenoriaethu ynghyd â dulliau wedi'u cryfhau ar gyfer darparu rhwydweithiau teithio llesol cynhwysfawr, deniadol a chyfforddus. Gallai'r cytundebau hyn nodi ansawdd y canlyniadau yn gysylltiedig â chyllid, ynghyd â rhaglen gyflawni wedi ei gwella ar gyfer llwybrau teithio llesol ar y rhwydweithiau ffyrdd lleol a strategol. Gallai fod angen cryfhau ymhellach y tu hwnt i hynny drwy newidiadau i'r Ddeddf Teithio Llesol.
- 25.** Rydym wedi nodi rhai meysydd blaenoriaeth ar gyfer datblygu llwybrau teithio llesol helaeth, gyda gwelliannau wedi'u cefnogi ar gyfer lleoliadau fel Parc Diwydiannol Wrecsam, Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Menai, a llain fanwerthu Ffordd Caernarfon ym Mangor.
- 26.** Hoffem weld ffyrdd y gellir ddatblygu'r defnydd o e-feiciau'n ehangach yn y rhanbarth, naill ai trwy berchnogaeth neu drwy gynlluniau llogi tymor byr neu hir.

- 27.** Cwblhaodd TrC astudiaeth ym mis Mawrth 2023 yn ymchwilio i'r mathau o leoliadau a'r rhai mwyaf priodol ar gyfer cynlluniau llogi beiciau ledled Cymru. Mae canfyddiadau'r astudiaeth yn cynnwys argymhellion y bydd y Comisiwn yn eu hystyried yn fanylach cyn cyhoeddi ein Hadroddiad Terfynol.

Microsymudedd

- 28.** Mae'r Comisiwn yn aros am ganlyniad trafodaethau llywodraeth y DU ar reoleiddio e-sgwteri yn y dyfodol. Mae'n nodi gyda diddordeb y contract Gwasanaeth Symudedd Integredig y mae Awdurdod Cyfunol Gorllewin Lloegr yn ei osod yng Ngwanwyn 2023 ar gyfer llogi e-feiciau, llogi e-feiciau cargo a llogi e-sgwteri.

Integreiddio

- 29.** Gallai fod cyfle i ddarparu brand unigryw a chyson ar gyfer y rhwydwaith bysiau craidd gwell sy'n cyd-fynd â'r rhwydwaith rheilffyrdd. Gallai brandio dynnu ar nodweddion lleol penodol gan hefyd fod yn gyson ar lefel uwch ar draws y rhanbarth cyfan.
- 30.** Mae'r Comisiwn yn deall bod TrC wedi datblygu cynlluniau gwella gorsafoedd ar gyfer pob gorsaf reilffordd ar draws y rhanbarth. Mae'r Comisiwn yn croesawu hyn, a byddai'n awgrymu bod y canlynol hefyd yn cael eu hystyried:
- Gwelliannau i gysylltedd digidol mewn gorsafoedd i hwyluso mynediad at wybodaeth amser real a gwasanaethau archebu a chynllunio teithio ar-lein.
 - Integreiddio effeithiol rhwng dulliau gan gynnwys teithio llesol.

- Mwy o leoedd parcio beiciau gwell sy'n hawdd dod o hyd iddynt a'i defnyddio, ac sy'n ddiogel.
 - Darparu arwyddion a gwybodaeth i deithwyr, gan gynnwys teithio llesol fel bod newid dulliau yn hawdd.
 - Gwelliannau i dir y cyhoedd i gyfrannu at ymdeimlad o le.
 - Gwell cysylltedd rhwng canol trefi/ dinasoedd a gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd.
 - Gwelliannau i hygyrchedd ar gyfer pobl anabl.
 - Statws cyfartal i'r Gymraeg a'r Saesneg.
 - Annog defnydd tir dwysedd uchel wrth ymyl gorsafoedd.
- 31.** Dylai mabwysiadu system o docynnau wedi'u hintegreiddio'n llawn ar draws dulliau rheilffyrdd a bysiau gyda chysylltedd di-dor ar draws gweithredwyr fod yn nod, a dylai Llywodraeth Cymru/ TrC geisio darparu platfform ac ap digidol sy'n darparu'r integreiddiad llawn hwn.
- 32.** Rydym yn cefnogi gwaith i integreiddio'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru, yn enwedig mewn cysylltiad â thocynnau. Ar gyfer ein Hadroddiad Terfynol, byddwn yn ystyried ymhellach atebion tocynnau bws a thrên posibl. Fel rhan o hyn, bydd y Comisiwn yn ystyried addasrwydd cynllun treialu ar gyfer tocyn sy'n cwmpasu pob dull o drafndiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru gyda mwyafswm pris, gyda chefnogaeth seilwaith tapio unwaith, tapio eilwaith. Gallai hyn adlewyrchu'r cynigion sydd bellach ar gael mewn rhai gwledydd Ewropeaidd, fel y "Klimaticket" yn Awstria sy'n costio €1095 (£ 960) y flwyddyn, neu £2.63 y dydd ar gyfer nifer diderfyn o deithiau

trafnidiaeth gyhoeddus o fewn y wlad.

- 33.** Mae cyflwyno mesurau blaenoriaeth i fysiau lle bynnag y bo modd er mwyn lleihau'r oedi a brofir gan fysiau ar y rhwydwaith priffyrdd yn apelio'n fawr atom.
- 34.** Ar hyn o bryd rydym yn ystyried y dylai'r astudiaeth o fannau problemus o ran tagfeydd ar y rhwydwaith bysiau gael ei datblygu ymhellach, a bod mesurau blaenoriaeth i fysiau yn cael eu gweithredu lle bynnag y bo modd. Yn benodol, dylai'r astudiaeth ystyried rheoli prif ffyrdd ar draws y rhanbarth a'r angen i roi blaenoriaeth i wasanaethau bysiau ar hyd ac ar draws y ffyrdd hyn, fel rhan o'r nod o leihau amseroedd teithio bysiau a gwella dibynadwyedd amser teithio.
- 35.** Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i ddarparu fflyd fysiau di-allyriadau erbyn 2035, gan ddisodli 50% o'r cerbydau â'r allyriadau mwyaf erbyn 2028. Mae'r Comisiwn yn bwriadu cefnogi'r ymrwymiad hwn a chyflwyno bysiau di-allyriadau. Wedi dweud hynny, rydym hefyd yn deall y bydd angen uwchraddio depo bysiau i alluogi gwefru bysiau trydan, neu ail-lenwi bysiau, hydrogen. Bydd angen seilwaith galluogi yn y tymor byrrach i leihau'r posibilrwydd o rwystrau yn y dyfodol.

Llywodraethu

- 36.** Mae'n hanfodol, wrth ddatblygu ei gynlluniau trafndiaeth rhanbarthol, fod Cyd-bwyllgor Corfforedig gogledd Cymru yn gweithio'n agos ag awdurdodau cyfagos Lloegr fel Dinas-ranbarth Lerpwl a Chyngor Gorllewin Sir Gaer a Chaer.

Cynllunio

- 37.** Llywodraeth Cymru i adolygu canllawiau TAN18 i sicrhau bod bwriad polisi yn trosi'n weithrediad.

Cludo Nwyddau

- 38.** Dylai Llywodraeth Cymru, gan weithio ar y cyd â Llywodraeth y DU, Cyngor Sir Ynys Môn, a Chyd-bwyllgorau Corfforedig gogledd Cymru sicrhau bod arferion cludo nwyddau cynaliadwy yn ystyriaeth ganolog wrth ddatblygu cynigion fel rhan o statws porthladd rhydd a roddwyd yn ddiweddar i Ynys Môn
- 39.** Dylid datblygu rhwydwaith o leoliadau addas ar ochr y ffordd ar draws y rhanbarth.
- 40.** Mewn mannau eraill yn y DU, mae gwasanaethau parseli cyflym yn cael eu hailgyflwyno; yn y tymor hwy, gall hyn gynnig cyfleoedd i leihau cludo nwyddau ar y ffyrdd yn y sector hwn a dylai cynlluniau datblygu gorsafoedd ganiatáu ar gyfer hyn..
- 41.** Mae'r comisiwn yn cefnogi datblygu Cynllun Cludo Nwyddau a Logisteg i Gymru, a byddai'n cynghori y rhoddir ystyriaeth benodol i'r canlynol:
- Y rhan y gall cludo nwyddau rheilffyrdd ei chwarae wrth ddatgarboneiddio rhwydweithiau cludo nwyddau

a logisteg, gan nodi'r potensial i gynyddu nifer y teithiau ar hyd Prif Linell Reilffordd y Gogledd yn sylweddol.

- Cynlluniau i fynd i'r afael â mannau cyfyng ar y rhwydwaith cludo nwyddau rheilffyrdd, yn enwedig Cilffyrdd Padeswood, sy'n rhwystr sylweddol o ran datblygu gwasanaethau gwell.
- Mesurau posibl i gefnogi cyflwyno fflydoedd cerbydau nwyddau trwm ac ysgafn â dim allyriadau carbon o fewn y sectorau cyhoeddus a phreifat, gan gynnwys gorsafoedd gwefru a gorsafoedd tanwydd hydrogen o bosibl.
- Mesurau i leihau effaith cyflenwi lleol ar gymunedau, gan gynnwys e-feiciau cargo, cynlluniau cyflenwi ardal a chynnal a chadw, micro-ganolfannau cydgrynhoi, a loceri cyflenwi mewn lleoliadau allweddol fel hybiau trafndiaeth a/neu symudedd.
- Cyfleoedd i wella siwrneiau cludo nwyddau rheilffordd ar draws Pont Dir y DU, a allai gynnwys gwasanaeth unedau cyfnewidiadwy ym Mhorthladd Caergybi er mwyn osgoi'r angen am deithiau HGV drwy'r rhanbarth.
- Arferion caffael ar draws y sector cyhoeddus i leihau'r angen am deithiau cludo nwyddau pellter hwy ar y ffordd.

- Datblygu cyfleusterau a rhaglenni i gefnogi llesiant gyrwyr HGV.
- 42.** Yn ogystal, rydym yn bwriadu argymhell bod Llywodraeth Cymru yn gweithio ochr yn ochr â Llywodraethau'r DU ac Iwerddon i ddeall effeithiau Brexit ar fasnach trwy Gaergybi ac adlewyrchu hyn yng Nghynllun Cludo Nwyddau a Logisteg Llywodraeth Cymru.

Yr Economi Ymwelwyr

- 43.** Cydgrynhoi ac ehangu'r cynlluniau arfer gorau a nodwyd gan yr adolygiad hwn. Gallai hyn gynnwys dysgu o rannau eraill o'r DU fel y gwaith yn Loch Ness, yn yr Alban.
- 44.** Mae'n bwysig bod mwy o ymwelwyr yn gallu symud o amgylch y rhanbarth gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol a hoffem ystyried sut y gallai hyn edrych yn ymarferol, a pha gamau pellach y gallir eu gwneud mewn partneriaeth â pherchnogion atyniadau mawr, Croeso Cymru a CADW.

Digidol

- 45.** Rydym yn cefnogi cynlluniau llythrennedd digidol, fel rhaglen Cymunedau Digidol Cymru²⁸, a hoffem weld mwy yn cael ei wneud i sicrhau bod unigolion a chymunedau'n cael gwybod am eu bodolaeth.

- 46.** Dylai cynllunio ar gyfer hygyrchedd gydnabod cyfraniad cysylltedd digidol a bod gwell mynediad at nwyddau a gwasanaethau a'r dewis o weithio gartref neu'n agos at gartref angen cydystyriaeth o opsiynau teithio a digidol.

Newid Ymddygiad

- 47.** Bydd cynigion partneriaeth cynllunio teithio strategol yn cael eu datblygu gan Lywodraeth Cymru gan weithio gydag Awdurdodau Lleol a'r cyflogwyr mawr yn y ddwy ardal gyflogaeth a nodwyd.
- 48.** Gallai clybiau ceir gefnogi cymunedau gwledig drwy gynyddu hyder mewn model o berchnogaeth is neu ddi-gar y gallir ei gefnogi gan gyfuniad o'r rhwydwaith trafndiaeth cynaliadwy a chlybiau ceir a arweinir gan y gymuned.
- 49.** Mae'r ymrwymadau a wnaed o fewn y Cynllun Cyflawni Trafndiaeth Cenedlaethol i gynhyrchu canllawiau Cynllun Teithio wedi'u teilwra ar gyfer sefydliadau ledled Cymru, ochr yn ochr â rhaglen gymorth effeithiol i gefnogi'r broses o'u cyflwyno, yn gam cyntaf i'w groesawu.

²⁸ - <https://www.digitalcommunities.gov.wales/cy/>

Cadw mewn cysylltiad

Rydym yn croesawu eich sylwadau ar yr adroddiad hwn a'r argymhellion drafft. Os hoffech ddweud wrthym am y ddarpariaeth teithio a thrafnidiaeth yng ngogledd Cymru, gallwch gysylltu â ni: ComisiwnTrafndiaethGogleddCymru@llyw.cymru neu ewch i'n tudalennau gwe: <https://www.llyw.cymru/comisiwn-trafnidiaeth-gogledd-cymru>

Cylch Gwaith Estynedig y Comisiwn – Afon Menai

Gofynnwyd i ni feddwl am opsiynau ar gyfer sut y gellir gwneud y cysylltiadau ag Ynys Môn ac oddi yno yn fwy cadarn yng nghyd-destun gwaith cynnal a chadw diweddar ac effaith tywydd gwael ar y seilwaith presennol. Mae hyn yn cynnwys:

- Sut y gellir gwneud y defnydd gorau o'r seilwaith sydd yno'n barod.
- Rôl cysylltiadau ag Ynys Môn ac oddi yno wrth sicrhau bod nwyddau yn cael eu symud o fewn a thrwy Gymru.
- Sut gall y cysylltiadau i Ynys Môn ac oddi yno gefnogi ein nodau newid dulliau teithio.
- Sut mae'r cysylltiadau hyn yn cyd-fynd â chyd-destun ehangach cysylltedd trafnidiaeth ar draws gogledd Cymru.
- Opsiynau posibl ar gyfer gwella gan feddwl am yr ystyriaeth uchod, wrth gymryd safbwynt trafnidiaeth aml-ddull ar draws gogledd Cymru i gyd.
- Ystyried opsiynau sy'n cefnogi newid dulliau teithio ac sy'n cyd-fynd â'r dibenion a'r amodau ar gyfer buddsoddi sydd wedi'u nodi yn ymateb Llywodraeth Cymru i argymhellion y Panel Adolygu Ffyrdd.

Wrth i ni archwilio'r opsiynau ar gyfer gwella gwydnwch, rydym wedi ein taro gan faint o waith cynllunio a dichonoldeb sydd eisoes wedi ei wneud, felly, rydym yn edrych yn fanwl ar hyn i gyd i ddeall beth sydd orau fel mae pethau ar hyn o bryd.

Rydym yn ystyried opsiynau sy'n gyson â chyflawni'r blaenoriaethau a nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru* a'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy:

- **Blaenoriaeth 1** – Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.
- **Blaenoriaeth 2** - Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy wasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon.
- **Blaenoriaeth 3** – Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy.

Ar hyn o bryd, ac yn unol â'n dull o wneud i'r seilwaith sydd ar gael yn barod weithio'n well, barn y Comisiwn yw y gellir gwneud y pontydd presennol yn fwy cadarn, ac rydym yn edrych ar opsiynau ar sut i wneud hyn. Byddwn hefyd yn archwilio gwaith ychwanegol sy'n cael ei wneud mewn partneriaeth â Chyngor Sir Ynys Môn, Cyngor Gwynedd a TrC i wella cysylltiadau ag Ynys Môn ac oddi yno.

Rhai opsiynau sy'n cael eu hystyried yw:

- Tair lôn llif llanw neu redeg ar bont Britannia.
- Ad-drefnu cyffyrdd yr A55 wrth ymyl Pont Britannia.
- Darpariaeth ar gyfer teithio llesol ar Bont Britannia.
- Blaenoriaeth ar gyfer teithio llesol ar Bont Menai.
- Llwybrau teithio llesol parhaus o safon uchel ar ddwy ochr y Fenai sy'n cysylltu cymunedau â'r pontydd a'r prif gyrchfannau.
- Cynllunio teithio mewn partneriaeth â sefydliadau mawr yn y sector cyhoeddus a'r sector preifat.
- Cynlluniau llogi beiciau, gan gynnwys e-feiciau.
- Blaenoriaeth i deithio llesol a bysus ar y pontydd.
- Gwasanaethau bws aml yn cysylltu Ynys Môn a Gwynedd.
- Parcio a theithio ar y rheilffordd a'r bws gan gynnwys pwyntiau gwefru cerbydau trydan.
- Tafiwyr gwynt ar Bont Britannia.

Atodiad 02

Gwaith Hyd Yn hyn a'n Dull Gweithredu

Cafodd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ei sefydlu yng Ngwanwyn 2022. Ers hynny, mae'r Comisiwn wedi cyfarfod yn rheolaidd i ddadansoddi a thrafod ystod eang o faterion trafniadaeth ar draws rhanbarth gogledd Cymru.

Dechreuom gyda'r egwyddor mai buddsoddi mewn seilwaith presennol i wneud iddo weithio'n well yw ein blaenoriaeth uchaf, gyda seilwaith newydd yn cael ei argymhell dim ond os na ellir gwella'r seilwaith presennol i'r safonau sy'n ofynnol i fodloni'n blaenoriaethau. Mae hon yn egwyddor yr ydym wedi'i chymhwyso ar draws ein gwaith a'n hargymhellion drafft.

Cyhoeddwyd ein Datganiad Cynnydd ym mis Ionawr 2023 ac fe gafodd ei ddilyn gan raglen o weithgareddau ymgysylltu tan fis Mawrth 2023. Roedd hyn yn caniatáu i ni roi gwybod i bobl am ein gwaith hyd yma, i ganiatáu i bobl rannu adborth ar y canfyddiadau a gyflwynwyd yn ein Datganiad Cynnydd, ac i drafod materion, heriau a phryderon lleol yn ymwneud â thrafnidiaeth yng ngogledd Cymru.

Mae'r Comisiwn wedi dysgu am lawer o waith da sydd eisoes ar y gweill neu yn cael ei ddatblygu yn y rhanbarth. Mae rhai o'n hargymhellion drafft yn cefnogi ac yn cymeradwyo'r gwaith hwn, wrth geisio ei osod mewn rhwydwaith trafniadaeth ehangach, fwy cydlynol.

Mae'r Adroddiad Interim hwn yn canolbwyntio ar yr hyn yr ydym wedi'i ddarganfod hyd yn hyn, gan nodi'r argymhellion yr ydym yn eu hystyried ar gyfer ein Hadroddiad Terfynol. Rydym am drafod yr argymhellion drafft hyn gyda phobl sy'n byw, gweithio ac yn ymweld â gogledd Cymru.

Mae'r Comisiwn wedi cymryd agwedd systematig tuag at ein gwaith:

Deall y Problemau: Yn gyntaf, cynhaliodd y Comisiwn adolygiad manwl o'r data teithio sydd ar gael i sefydlu gwaelodlin o sut mae pobl yn teithio i mewn ac o amgylch y rhanbarth. Cafodd canfyddiadau'r adolygiad hwn ar sail tystiolaeth eu cynnwys yn ein Datganiad Cynnydd. Mae ein dealltwriaeth o broblemau a chyfleoedd yn y rhanbarth wedi'i fireinio drwy ymweliadau safle, cyngor arbenigol, ymchwil a briffio rhanddeiliaid.

Gosod Blaenoriaethau: Yn seiliedig ar flaenoriaethau cenedlaethol a rhanbarthol ar gyfer trafniadaeth yn Llwybr Newydd, a gwybodaeth am y problemau a'r cyfleoedd trafniadaeth a nodwyd, diffiniodd y Comisiwn saith amcan lefel uchel i wella'r opsiynau teithio i bobl gogledd Cymru:

- Nodi prosiectau a chynlluniau blaenoriaeth i'w cyflawni a fydd yn cael yr effaith fwyaf ar wella gwasanaethau rheilffyrdd.
- Rhwydwaith bysiau diwygiedig gwell ar gyfer y rhanbarth cyfan.
- Darparu seilwaith Teithio Llesol cyfforddus a deniadol sy'n cysylltu â phrif leoliadau a gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus.
- Integreiddio rheilffyrdd, bysiau a theithio llesol yn fwy effeithiol trwy welliannau mewn tocynnau, mynediad at wybodaeth, brandio, strwythurau prisiau, a seilwaith mynediad a pharcio cyfforddus, deniadol a diogel.

- Galluogi ac annog dewisiadau teithio gwell i fusnesau ac unigolion
- Gwella opsiynau trafniadaeth i bobl sy'n byw ac yn gweithio mewn ardaloedd gwledig.
- Lleihau effaith yr economi ymwelwyr ar y rhwydwaith trafniadaeth.

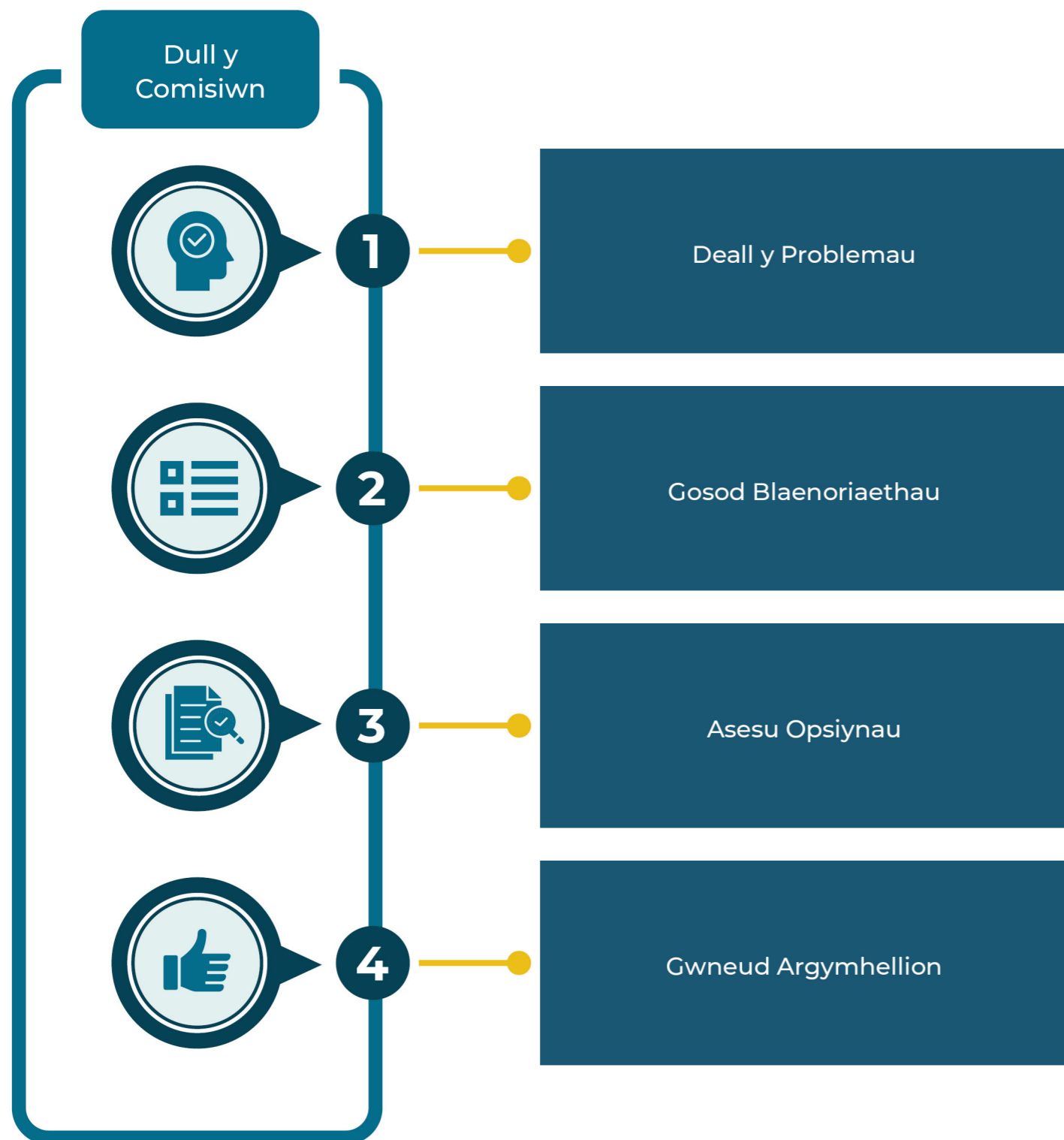
Asesu Opsiynau: Trwy drafodaethau'r Comisiwn, adolygiadau technegol a mewnbwn gan rhanddeiliaid, rydym wedi nodi awgrymiadau drafft yn seiliedig ar eu heffeithiau posibl ac i ba raddau y byddant yn mynd i'r afael â heriau'r rhanbarth. Yn dilyn cyhoeddi'r adroddiad hwn, byddwn yn asesu'r cynigion yn fanylach gan ddefnyddio adborth rhanddeiliaid, modelu trafniadaeth a dadansoddiad pellach i ddarparu rhestr lawn o argymhellion yn ein Hadroddiad Terfynol.

Bydd yr asesiad opsiynau hefyd yn cynnwys ystyried cysoni â thargedau Llywodraeth Cymru ar deithio cynaliadwy (45% o deithiau erbyn 2040), fel sydd yn Llwybr Newydd a Cymru Sero Net, targedau lles fel sydd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, effeithiau ariannol ac economaidd-gymdeithasol a dichonoldeb technegol.

Mae modelu manwl ar nifer o'r mesurau hyn yn cael ei wneud i ragamcanu'r effaith ar faint o deithwyr, cyllid a defnydd o ddulliau trafniadaeth gynaliadwy, gan ddefnyddio Model Trafnidiaeth Gogledd Cymru TrC a data addas arall.

Gwneud Argymhellion: Bydd y broses asesu hon yn galluogi'r Comisiwn i wneud argymhellion i Lywodraeth Cymru yn ein Hadroddiad Terfynol. Bydd yr argymhellion hyn gyda'i gilydd yn ffurfio pecyn blaenoriaeth o gynlluniau ar gyfer y tymor byr, canolig a hir.

I gefnogi'r gwaith o gyflawni, byddwn yn gwneud nifer llai o argymhellion ar faterion ehangach fel polisi, cyllid, ystyried y defnydd gorau o'r adnoddau sydd ar gael, a llywodraethu. Bydd hyn yn cefnogi creu rhaglen gyfannol o waith i'w chyflwyno mewn partneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU, awdurdodau lleol, TrC, a phartneriaid cyhoeddus a phreifat eraill, y rhai addas yn ôl Gweinidogion Cymru.



Atodiad 03

Crynodeb o Adborth Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

Trafnidiaeth Gyhoeddus

Nid yw trafndiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru yn ddigon rhad na chyfleus i gynnig dewis arall, deniadol i'r car preifat. Mae gwasanaethau bws yn rhy anaml, yn annibynadwy, ac nid ydynt yn cyd-fynd â'r rhwydwaith rheilffyrdd. O ran rheilffyrdd, mae cerbydau mewn cyflwr gwael, mae gwasanaethau'n orlawn, yn rhy anaml ac yn ddrud. Nid yw pobl gogledd Cymru yn ymddiried yn y rhwydwaith Trafnidiaeth Gyhoeddus, sy'n arwain at ddibynnu ar berchnogaeth ceir.

Cymunedau Gwledig

Mae gogledd Cymru yn gymysgedd o ardaloedd gwledig a threfol. Er bod llawer o bobl yn dibynnu ar eu ceir ar gyfer gwaith a hamdden ar draws y rhanbarth, mae hyn yn arbennig o gyffredin mewn ardaloedd gwledig oherwydd diffyg dewisiadau addas eraill. Mae pobl yn poeni y bydd newidiadau i'r system drafnidiaeth yn cosbi pobl yn annheg yn y cymunedau hyn nad oes ganddynt wir ddewis arall i'w ceir ar hyn o bryd i gyrraedd gwasanaethau sylfaenol. Dywedodd pobl wrthym eu bod am i'r Comisiwn ddeall y gwahaniaethau allweddol rhwng anghenion pobl mewn ardaloedd gwledig a threfol a gallu gwahaniaethu rhwng anghenion y ddwy gymuned..

Roedd rhai yn teimlo nad oedd y Datganiad Cynnydd wedi mynd i'r afael yn ddigonol â'r materion ar wahân a wynebir mewn rhannau gwledig o ogledd Cymru, ac nad yw Llywodraeth Cymru a'r DU yn deall y problemau trafndiaeth a wynebir mewn ardaloedd gwledig.

Mynegwyd pryderon nad oedd newid dull o deithio mewn ardaloedd gwledig yn nod realistig ac y byddai'r syniad y gallai'r Comisiwn ofyn i bobl roi'r gorau i'w ceir arwain at gostau cynyddol i unigolion mewn cymunedau gwledig ac nad yw'n opsiwn ymarferol ar hyn o bryd.

Fodd bynnag, cyflwynodd pobl fesurau yr oeddent yn teimlo y byddent yn arbennig o ddefnyddiol mewn ardaloedd gwledig ar gyfer dulliau teithio nad ydynt yn geir. Mae'r rhain yn cynnwys hyrwyddo trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw (fel gwasanaethau Fflecsi TrC), gweithredu llwybrau teithio llesol pentref i dref a thref i dref, rhannu ceir/teithio gyda'i gilydd, a gwybodaeth amser real effeithiol ar gyfer gwasanaethau bysiau gwledig.

Roedd llawer yn teimlo mewn ardaloedd gwledig y dylid canolbwyntio ar ddatgarboneiddio teithio mewn ceir, ehangu'r broses o gyflwyno seilwaith gwefru cerbydau trydan (EV) a hyrwyddo'r defnydd o gerbydau allyriadau isel yn hytrach na newid dull teithio i drafndiaeth gyhoeddus.

Defnydd o Geir

Ochr yn ochr â chyhoeddiad diweddar yr Adolygiad o Ffyrdd, roedd pobl yn teimlo bod Llywodraeth Cymru yn ceisio 'pardduo' gyrwyr ac yn poeni y bydd Comisiwn Trafndiaeth Gogledd Cymru yn atgyfnerthu'r neges honno.

Cyflawni Amheuaeth

Mae llawer o'r rhai y siaradwyd â nhw yn teimlo fel eu bod nhw 'wedi bod yma o'r blaen'. Mae pobl yn teimlo bod y materion yng ngogledd Cymru wedi'u cofnodi'n dda ac yn cael eu deall yn iawn yn hanesyddol. Maent wedi datblygu achosion ar gyfer yr ymyriadau y maent yn teimlo a all ddatrys y materion hyn,

ond maent wedi cael eu siomi gan ddiffyg cyllid y Llywodraeth i'w rhoi ar waith, fel diffyg cefnogaeth ariannol mewn trydanu rheilffyrdd yng ngogledd Cymru gan Lywodraeth y DU, a'r argymhelliad i beidio â pharhau â chynlluniau ffyrdd mawr fel Coridor Sir y Fflint, Trydedd Bont y Fenai, a chynlluniau A55 Penmaenmawr gan Adolygiad Ffyrdd annibynnol Llywodraeth Cymru.

Integreiddio Dulliau Trafndiaeth Gyhoeddus

Mae gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd nid yn unig yn cael eu hystyried yn wael yn unigol ond hefyd yn wael wrth weithio â'i gilydd.

Lein y Gororau

Mae pobl yn cydnabod pwysigrwydd Llinell y Gororau (Wrecsam - Bidston) o ran cysylltu gogledd Cymru â Lerpwl, Wrecsam a'r potensial i wasanaethu Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy yn well. Nodwyd dibynadwyedd ac amledd yn broblemau allweddol gan bobl y buom yn siarad â nhw sy'n defnyddio ac yn dibynnu ar y llinell hon. Nododd rhai pobl hefyd nad yw enw'r llinell yn dangos ei phwysigrwydd na'i photensial, ac y gallai enw sy'n ei gysylltu â Lerpwl neu'r Wirral godi ei phroffil.

Cyfyngiadau Ariannol ac o ran Adnoddau

Mae Awdurdodau Lleol yn pryderu am gyflawni seilwaith newydd, yn enwedig o ran teithio llesol. Mae llawer yn teimlo y gallai'r cyllid cyfalaf fod ar gael i gyflawni seilwaith newydd, ond mae refeniw a chyllid cynnal a chadw arall i gynnal a monitro'r seilwaith hwn yn atebolrwydd cynnal a chadw ychwanegol na ellir ei fforddio.

Tagfeydd Ffyrdd

Roedd pobl yn teimlo bod tagfeydd yn broblem mewn lleoliadau penodol, fel yr A55, yr A494, a'r A483, yn enwedig ar benwythnosau, gwyliau banc a gwyliau ysgol, wedi'i achosi'n rhannol gan y galw sy'n gysylltiedig â'r economi ymwelwyr.

Economi Ymwelwyr

Mae twristiaeth yn elfen bwysig o batrymau teithio yn y rhanbarth ac yn cyfrannu at dagfeydd ar y rhwydwaith ffyrdd, yn enwedig ar benwythnosau ac yn ystod cyfnod yr haf ar hyd coridor yr A55, sy'n gysylltiedig â'r galw dros y ffin o Loegr.

Ar draws y rhanbarth mae parcio difeddwl, tagfeydd ar ffyrdd cul anaddas, ac effeithiau sŵn ac ansawdd aer yn cael effaith negyddol ar yr amgylchedd a chymunedau lleol. Nid oedd pobl yn credu bod dewisiadau gwahanol addas i'r car yn yr ardaloedd hyn ar hyn o bryd.

Elfen allweddol arall a godwyd oedd nad yw'r math o deithiau sy'n cael eu gwneud i ogledd Cymru ac o'i fewn ar gyfer yr economi ymwelwyr yn gyson i raddau helaeth â dulliau cynaliadwy. Dywedodd rhanddeiliaid ei bod yn anodd i bobl ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus pan fyddant yn teithio fel teulu neu wrth ddod ag offer ar gyfer gweithgareddau fel gwerysilla.

Gwynedd i Ynys Môn

Roedd pryder gan y bobl y buom yn siarad â nhw yn dilyn y cyhoeddiad na fydd trydedd bont y Fenai ar ei ffurf bresennol, y bydd yn cael effaith negyddol ar ragolygon Ynys Môn.

Cynhaliwyd sesiynau ymgysylltu yn dilyn y cyhoeddiad Adolygiad Ffyrdd ym mis Chwefror 2023, a awgrymodd na fydd trydedd bont y Fenai yn cael ei gosod ar ei ffurf bresennol. Gofynnwyd i'r Comisiwn wedyn gan y Dirprwy Weinidog ystyried dewisiadau eraill yn unol â'i gylch gorchwyl. Yn ystod y sesiynau ymgysylltu hyn, codwyd cadernid y pontydd presennol (Pont Britannia a Phont Menai), tagfeydd, absenoldeb cyfleusterau teithio llesol, a'r effaith ar ddatblygiad economaidd Ynys Môn - yn ymwneud â Phorthladd Caergybi, ei chynigion porthladd rhydd, a thwristiaeth - fel pryderon.

Roedd pobl o Ynys Môn yn arbennig yn pryderu bod cau Pont Menai yn ddiweddar wedi dangos yr effeithiau negyddol posibl ar yr economi oherwydd diffyg cadernid y pontydd hyn. Mae pobl eisiau gweld y Comisiwn yn cyflwyno atebion i fynd i'r afael â'r materion hyn.

Atodiad 04

Astudiaethau Achos

Gorllewin Canolbarth Lloegr

Mae rhwydwaith bysiau Gorllewin Canolbarth Lloegr yn cwmpasu ardal eang iawn sy'n cynnwys sawl tref sylweddol yn ogystal â dinasoedd Birmingham a Coventry.

Mae rhwydweithiau bysiau lleol wedi'u cynllunio o amgylch nifer fawr o leoliadau cyfnewid canol tref a chanol lleol. Mae safleoedd bysiau wedi'u lleoli yn agos at archfarchnadoedd mawr a chanolfannau siopa lleol bach ac yn agos at safleoedd tai maestrefol sylweddol.

Yn y modd hwn, mae'r rhwydwaith bysiau ar draws ardal Gorllewin Canolbarth Lloegr yn cynnwys sawl canolfan â rhwydweithiau lleol wedi'u hamseru i wasanaethu cyfnewidfeydd wedi penodi gan ganiatáu teithio ar draws yr ardal leol a chysylltiad â gwasanaethau rhwydwaith craidd sy'n ymestyn o Birmingham, y rhwydwaith rheilffyrdd lleol, a llwybrau fel y llwybrau cylch mewnol ac allanol, yr un allanol yw'r llwybr bws hiraf yn Ewrop.

Technoleg “Bws Hwyr”

Yn ddiweddar, mae Cyngor Abertawe wedi gweithredu newid meddalwedd i'w reolwr rheoli traffig trefol (UTMC) i wella amseroedd teithio trafndiaeth gyhoeddus ar draws ei rwydwaith a reolir ganddo. Mae'r prosiect wedi cyfuno data lleoliad o fysiau gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus unigol, gyda'r amserlenni sy'n cael eu dangos a'r goleuadau traffig yn yr UTMC. Mae'r dechnoleg bws hwyr yn monitro'r bysiau wrth iddynt nesáu at oleuadau traffig, gan gymharu eu safle â'r amserlen trafndiaeth gyhoeddus, ac os yw'r bws yn rhedeg y tu ôl i'r amserlen mae'n cael blaenoriaeth wrth y gyffordd. Prif fantais y dull hwn yw ei fod yn caniatáu i'r awdurdod priffyrdd roi blaenoriaeth i fws cyffredinol ar draws UTMC gan ddefnyddio meddalwedd, sy'n haws ac yn fwy effeithlon na llawer o ddewisiadau eraill ar gyfer rhoi blaenoriaeth i fws yn ffisegol. Mae'r defnydd o dechnoleg bws hwyr hefyd yn rhoi blaenoriaeth i fysiau mewn dull mwy pwylllog sydd o fudd i'r cerbydau sydd ei angen ac yn ei ddefnyddio ar y pryd.

Mae Cyngor Abertawe wedi gweithio gyda'i bartneriaid dros sawl blwyddyn i fynd i'r afael â chymhlethdodau'r dull hwn a chredir y gellid rhoi'r dechnoleg hon yn awr i mewn i rwydweithiau telemateg eraill a reolir trwy Gymru. Mae'r prosiect bws hwyr yn ei gamau cynnar ac mae ei berfformiad terfynol yn dal i gael ei werthuso, er bod arwyddion cynnar yn bositif iawn.



Canolfan Loch Ness, Yr Alban

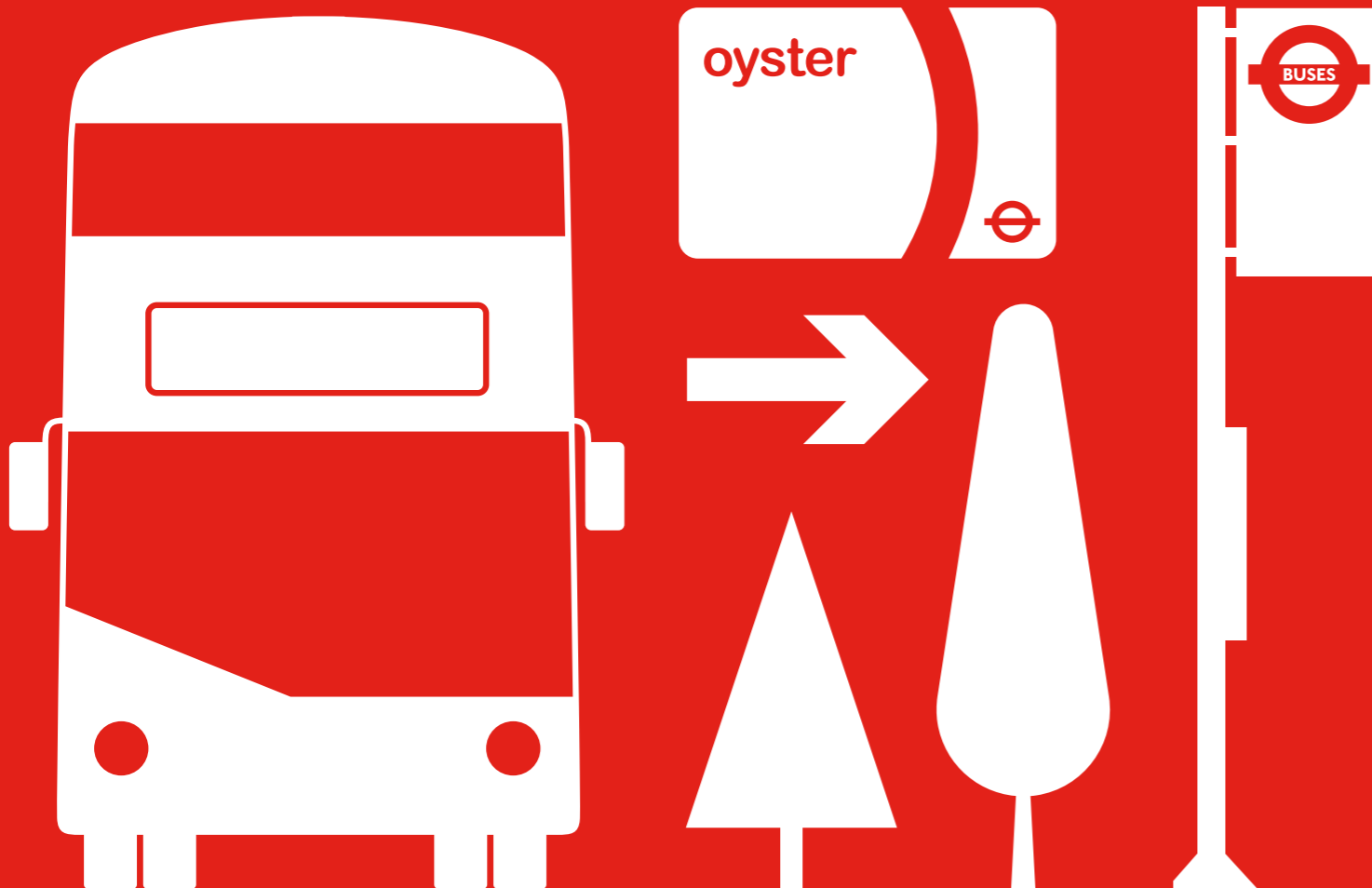
Mae'r Ganolfan Loch Ness yn ganolbwynt twristiaeth sy'n cael ei chynnal gan y gymuned yn Drumnadrochit, ar lan Loch Ness yn yr Alban. Mae'r ganolfan yn integreiddio canolfan wybodaeth i ymwelwyr gyda gwasanaeth gwennol bagiau ar gyfer cerddwyr, llogi e-feiciau, lleoliad casglu/gollwng ar gyfer teithiau bysiau, a thocynnau ar gyfer teithiau ac atyniadau lleol. Caiff elw o ddefnyddio'r hwb ei ail-fuddsoddi yn y gymuned leol a'i ddefnyddio i ariannu mentrau trafndiaeth pellach.

Transport for London - Canllawiau Dylunio Safleoedd Bysiau

Mae canllawiau dylunio safleoedd bysiau Transport for London (TfL) yn nodi gofynion a chanllawiau ar gyfer dylunio amgylcheddau safleoedd bysiau gyda mynediad hawdd.

Yn ôl y canllawiau hyn mae angen i safleoedd bysiau fodloni'r tri maen prawf yma i gydymffurfio i fod yn safle bws gyda mynediad hawdd: clirffordd ar waith, y palmant >100mm (uchder delfrydol 125-140mm, ond mae 100mm yn iawn) a mynediad heb rwystr. Nod allweddol TfL ar adeg cynhyrchu canllawiau dylunio safleoedd bysiau TfL oedd bod 95% o'r holl safleoedd bysiau yn Llundain â mynediad hawdd erbyn mis Mawrth 2017. Yn 2021, yn ôl Maer Llundain, roedd 94.1% o safleoedd bysiau yn Llundain yn cyrraedd y nod. O ystyried y newid cyson ers hyn, mae TfL yn credu bod y ffigwr hwn wedi codi bellach i dros 95%.

Bellach, mae datblygu canllaw dylunio yn cael ei ystyried fel arfer gorau ac mae'n caniatáu gosod safon gyffredin ar gyfer pob safle bws – gan sicrhau rhwydwaith adnabyddadwy lle mae gan deithwyr hyder wrth ei ddefnyddio.



Perth, Awstralia

Mae amserlenni trên Perth yn cynrychioli un o'r enghreifftiau hawsaf o ran amserlen. Mae gwasanaethau Dydd Sul a gyda'r nos yn rhedeg bob 30 munud, tra bod dyddiau'r wythnos bob 15 munud. Yn syml, mae'n rhaid i deithwyr gofio nifer penodol o funudau wedi'r awr (ac eithrio amseroedd prysur) yna byddant yn gwybod yr holl amseroedd ar gyfer eu gorsaf nhw heb gario amserlen.

Ar gyfer cyfnodau prysur, y dull yw ychwanegu gwasanaethau pellach, y gellir eu troi'n fyr i redeg ar draws y rhannau prysur yn unig, rhwng y rhai 15 munud. Mae hyn yn creu amserlen o bob 7.5 munud, sy'n newid y gwasanaeth i 'cyrraedd a mynd' lle nad yw cwsmeriaid ar adegau prysur yn anelu am drên penodol, maent yn aros am yr un nesaf, gydag amser aros ar gyfartaledd o ychydig dros 3.5-munud.

Mae'r dull hwn o gynllunio rheilffyrdd yn caniatáu cynllunio gwasanaethau bysiau mewn ffordd effeithiol i fynd o drên i fws yn hawdd.

Abertawe

Mae Gorsaf Reilffordd Abertawe dros 150 mlwydd oed ac nid yw wedi cael fawr ddim buddsoddiad o bwys ers y 1970au. O ganlyniad, cyn 2012, nid oedd yr orsaf yn apelio at ddefnyddwyr, ac nid oedd cyfleusterau allweddol ar gael. Sylweddolwyd potensial mawr i'r orsaf gael ei sefydlu fel porth ac ailsefydlu ymdeimlad o le a chroeso i'r ddinas.

Casglwyd pecyn o welliannau a oedd â'r nod o fynd i'r afael â nifer o amcanion ynghylch gwella ymddangosiad corfforol a mynediad yr orsaf. Arweiniodd y prosiect at nifer o welliannau cosmetig i'r orsaf, adeiladu pod gwybodaeth i gwsmeriaid a swyddfa docynnau, byrddau gwybodaeth digidol ac arwyddion dwyieithog. Roedd elfennau diogelwch newydd yn cynnwys mwy o gamerâu cylch cyfyng a mwy o fannau agored. Ychwanegwyd ffordd canfod gyffyrddol a gofod beicio ychwanegol i wella mynediad.

Cwblhawyd y prosiect yn 2012. Cynyddodd sgoriau boddhad cwsmeriaid ar ôl y gwaith (a fesurir gan Arolwg Cenedlaethol Teithwyr Rheilffordd NRPS gan Ffocws ar Drafnidiaeth) o 50% i 93%. Nodwyd bod adborth gan ddefnyddwyr anabl yn arbennig o gadarnhaol. Ers y gwaith uwchraddio, mae dau ddatblygiad preswyl sylweddol wedi'u cynllunio o fewn cyffiniau ardal yr orsaf. Mae'r buddsoddiad wedi arwain at yr orsaf yn bodoli fel tirnod, a phwynt sefydlog y gellir datblygu mentrau eraill o'i gwmpas.

Llwybrau Beicio Cyflym yn yr Iseldiroedd

Mae llwybrau beicio cyflym (Snelle Fietsroutes) yn yr Iseldiroedd yn cael eu diffinio fel llwybrau beiciau o safon uchel ar gyfer beicwyr i deithio i'r gwaith yn gyflym ac yn uniongyrchol dros bellteroedd hirach yn unig. Dylent ganiatáu beicio ar gyflymder cymedrig o 20 km yr awr, a bod yn fwy llydan na phedwar metr, wedi'u gwahanu oddi wrth draffig modur a cherddwyr, ac osgoi elltydd serth a mannau aros rheolaidd (megis lldio wrth groesi).

Manteision y Llwybrau

Mae'r ansawdd uchel, diogelwch a'r amseroedd teithio byr y maent yn eu darparu yn golygu eu bod yn cyfrannu at annog mwy o bobl i feicio. Byddent yn cyfrannu at gynyddu'r defnydd o e-feiciau a beiciau cargo. Mae traffyrdd beicio 7 a 3 yn Llundain wedi dangos cynnydd yn y defnydd o rhwng 46 ac 83% mewn blwyddyn. Yng Ngogledd Rhine Westphalia yn yr Almaen, cyfrannodd 100 cilometr o lwybr beicio cyflym at gael gwared ar 50,000 o geir o'r rhwydwaith ffyrdd bob dydd, gyda chymhareb gwella cost o 4.8:1.

Cyflawni yn yr Iseldiroedd

Mae llywodraeth daleithiol yn cymryd rôl arweiniol wrth gynllunio ac adeiladu llwybrau beicio cyflym. Mae taleithiau'n darparu grantiau i ariannu eu dyluniad a'r gwaith adeiladu. Mae cytundebau cydweithredol gyda bwrdeistrefi yn cael eu rhoi ar waith sy'n ymdrin â materion fel ansawdd y llwybr gan gynnwys lled, wyneb a goleuadau. I grynhoi, mae'r cytundebau yn gosod nodau'r cynllun, safonau peirianeg y gellir eu gorfodi a rheolaeth ariannol.

Ffynonellau

European Cyclists' federation (2014) Towards fast commuting. Ar gael ar <https://ecf.com/what-we-do/urban-mobility/fast-cycling-routes>.

Lagendijk, A and Ploegmakers, H. 2022. Cycle Highways as a 'Liquid' Policy Concept. The Proliferation of an 'Active' Mobility Policy Concept in the Netherlands. Active Travel Studies: An Interdisciplinary Journal, 2(2): 4, 1-18. DOI: <https://doi.org/10.16997/ats.1067>



Prosiect E-Symud Sustrans

Wedi ei ariannu gan Lywodraeth Cymru, mae prosiect E-Symud Sustrans yn gynllun peilot sy'n cynnig cyfle i bobl sy'n byw yn Aberystwyth, Y Rhyl, Y Barri, Abertawe, Y Drenewydd a'r ardaloedd cyfagos fenthyg e-feic am bedair wythnos, am ddim. Ym mhob lleoliad mae 20 o e-feiciau ar gael i'w defnyddio, ac mewn rhai lleoliadau mae beiciau e-gargo ar gael hefyd i fusnesau a sefydliadau eu benthyg am hyd at dri mis.

Nod y cynllun yw sicrhau bod e-feiciau ar gael i bobl, a hyrwyddo'r effeithiau cadarnhaol y gallai'r beiciau eu cael ar les a'r amgylchedd.

Mae'r adborth gan ddefnyddwyr y cynllun benthyciadau yn dod i'r casgliad yn fras eu bod yn gallu teithio ymhellach, yn gyflymach, yn fwy hyderus yn eu gallu, a bod yr e-feiciau wedi lleihau unrhyw rwystr egni corfforol. Roedd 75% o ddefnyddwyr yn teimlo bod eu lles wedi gwella ar ôl benthyg e-feic. Mewn nifer o achosion, mae defnyddwyr wedi mynd ymlaen i brynu e-feiciau eu hunain a / neu drosi eu beiciau presennol yn drydanol ar ôl i'r benthyciad ddod i ben. Roedd beiciau e-gargo yn ddefnyddiol i berchnogion busnes presennol wrth gludo nwyddau, ac yn achos un defnyddiwr, fe arweiniodd ato ddechrau ei fusnes ei hun, hyd yn oed, ar ôl sylweddoli potensial y beic e-gargo.

Yn dilyn y llwyddiant hwn, mae Llywodraeth Cymru wedi penderfynu ymestyn y cyllid, sy'n golygu y bydd y prosiect nawr yn rhedeg tan 2024.



Co-Wheels

Mae Co Wheels yn gwmni clwb ceir a ddechreuodd fel peilot bach yn 2008 ac ers hynny mae wedi tyfu i fod mewn dros 60 o drefi a dinasoedd ar draws y DU. Y nod yw lleihau perchnogaeth car a sicrhau bod dulliau cludo gydag allyriadau is, llai niweidiol ar gael i bawb, am bris sy'n helpu aelodau i arbed arian. Mae Co Wheels yn gynllun llogi ceir cymunedol, lle gall aelodau ddefnyddio'r cyfleuster talu wrth fynd cyflym a hawdd i archebu unrhyw gar sydd ar gael ar-lein. Mae Co Wheels yn weithredwr clwb ceir achrededig, ochr yn ochr ag eraill fel Co Cars, Enterprise, hiyacar, ubeeqo a zipcar. Mae Co Wheels hefyd yn rheoli dau gar LEAF 40kWh Nissan sy'n rhan o brosiect peilot Arloesi Gwynedd Wledig. Mae'r prosiect yn treialu ceir trydan cymunedol yng Ngwynedd ac yn cael ei gefnogi gan dechnoleg archebu Co Wheels



Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych

Mae Partneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych yn enghraifft o sefydliad Trafnidiaeth Gymunedol yn y rhanbarth. Ei brif nod yw bod o fudd i drigolion De Sir Ddinbych, ac un ffordd y maent yn gwneud hyn yw drwy ddarparu opsiynau cludiant cymunedol. Mae hyn yn allweddol ar gyfer darparu cludiant i ddefnyddwyr sydd angen teithio ond nad ydynt efallai'n gallu gwneud hynny ar fws, neu sydd heb fynediad at gar.

Mae'r cynllun Deial-I-Deithio yn darparu gwasanaeth cerbydau y gellir ei archebu dros y ffôn i fynd â defnyddwyr unrhyw le yn ardal leol Dyffryn Dyfrdwy neu Edeyrnion. £15 y flwyddyn ydy aelodaeth a chymerir ffi fechan ar ben hyn ar gyfer pob taith. Mae yna hefyd fws cymunedol sydd ar gael i grwpiau a sefydliadau sy'n aelodau o'r bartneriaeth i archebu.

Ar ddiwedd 2022, Mae Cyngor Sir Ddinbych wedi cydweithio â Phartneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych i ail-lansio'r cynllun ceir cymunedol. Nod y cynllun busnes newydd yw cyflogi gwirfoddolwyr dros ardal fwy, ac felly ehangu'r cynllun. Mae'r prosiect yn cael ei gydnabod yn briodol fel un sy'n allweddol ar gyfer datblygu trafndiaeth yn ardaloedd gwledig Sir Ddinbych.



Parc Cenedlaethol Eryri

Yn 2020, comisiynodd Partneriaeth yr Wyddfa, sy'n bartneriaeth o sefydliadau a sefydlwyd i greu a gweithredu cynllun rheoli ar gyfer y mynydd, adolygiad parcio a thrafnidiaeth sylweddol ar gyfer Yr Wyddfa ac ardaloedd Ogwen yn dilyn proses ymgynghori gynhwysfawr. Daeth yr adolygiad i'r casgliad bod yr orddibyniaeth bresennol ar geir i gael mynediad i brif safleoedd a'r problemau parcio cronig ar adegau prysuraf o'r flwyddyn yn methu dibenion craidd y Parc Cenedlaethol, gan gynnwys egwyddor o 'Dwristiaeth Gynaliadwy'. Dywedodd hefyd fod cymunedau lleol a'r economi leol yn dioddef effeithiau negyddol sy'n gysylltiedig â lefelau ymwelwyr, ac nad ydynt yn derbyn cymaint o fanteision ag y gallent.

Ers yr adolygiad, mae'r Bartneriaeth wedi derbyn cefnogaeth gan TrC i weithredu'r argymhellion fel rhan o Grŵp Cyflawni sy'n cynnwys Cyngor Gwynedd, Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy, ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri.

Roedd argymhellion yr adolygiad yn cynnwys:

- Ymgynghoriad cychwynnol gyda chymunedau porth arfaethedig.
- System archebu ymlaen llaw ar gyfer Pen y Pass.
- Cwmpasu llwybrau Teithio Llesol.
- Synwryddion wedi'u gosod ym meysydd parcio Parc Cenedlaethol Eryri o amgylch yr Wyddfa ac yn Ogwen.
- Y peilot T10 sy'n cynnig gwasanaeth gwerthfawr yn Nyffryn Ogwen a thu hwnt.
- Ail-frandio Sherpa'r Wyddfa a gwelliannau i'r rhwydwaith ac amserlenni.
- Strategaeth arwyddion ar gyfer Parc Cenedlaethol Eryri cyfan.

O hyn, mae dyheadau a blaenoriaethau'r Bartneriaeth yn y dyfodol yn cynnwys:

- Parhau i gefnogi'r llwyddiannau cynnar gan gynnwys gwelliannau i rwydwaith Sherpa, peilot T10 a gosod yr arwyddion fel rhan o'r strategaeth arwyddion.
- Mae'r ardal yn cael ei marchnata'n gryf ar enw da twristiaeth gynaliadwy.
- Mae gwasanaeth bws wennol yn cael ei weithredu ledled yr ardal.
- Cyrraedd ar drafnidiaeth gyhoeddus neu barcio ar safleoedd y porth, lle mae bysiau aml, cost isel neu am ddim yn codi.
- Mae parcio yn cael ei ehangu ym mhentrefi'r porth ac mewn lleoliadau parcio a theithio strategol ar ffyrdd i'r ardal.
- Model ariannu newydd, gan gynnwys cyfraniad ymwelwyr.

Cernyw

Mae Cernyw yn ddiddorol oherwydd y tebygrwydd - fel gogledd Cymru, mae'n ardal wledig i raddau helaeth gydag economi ymwelwyr mawr a hefyd ardaloedd o dlodi ac amddifadedd.

Ers rhai blynyddoedd mae Cyngor Cernyw wedi bod yn datblygu "Un System Drafnidiaeth Gyhoeddus ar gyfer Cernyw" ac mae hyn wedi arwain at welliannau gwirioneddol i'r system drafnidiaeth gyhoeddus yn y sir.

Yn benodol, mae Cernyw wedi:

- Gwella ac uwchraddio gwasanaethau ar ei brif linell rhwng Plymouth a Penzance, gydag ail-osod signal a thrac ychwanegol; yn debyg i'r uchelgeisiau ar gyfer Prif Reilffordd Gogledd Cymru.
- Uwchraddio a chynyddu amledd ar linellau rheilffordd, gyda manau pasio yn galluogi amleddau uwch, er enghraifft ar gangen Falmouth, ac mae hyn yn parhau gyda chynlluniau "metro canolbarth Cernyw."
- Cyfnewid o ansawdd uchel rhwng bysiau a threnau yn y prif orsafoedd rheilffyrdd, gyda gwybodaeth amser go iawn.
- Rhwydwaith bysiau wedi'i uwchraddio a'i ailgynllunio, gyda gwasanaethau brand "Transport for Cornwall" ar lwybrau â phrisiau llai.
- Prisiau rhatach a symlach – teithiau bws diderfyn ar draws y sir gyfan ar bob gweithredwr am £5 y dydd neu £20 yr wythnos, a £2.50 y dydd neu £10 yr wythnos "parthau tref" yn holl drefi Cernyw.
- Tocynnau tapio unwaith/eilwaith gyda phrisiau wedi'u capio ar bob bws.
- Tocynnau teithio, gyda thocyn 'Ride Cornwall' ar gael am £18 y dydd a gellid ei ddefnyddio ar wasanaeth bws a rheilffordd ar draws y rhanbarth.

Mae'r cyfuniad hwn o fesurau yn dangos bod modd cael gwell trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd tebyg i ogledd Cymru ac y gellir cael gwasanaethau llawer gwell a mwy deniadol gyda'r buddsoddiad cywir.

Go-Hi

Wedi'i lansio yn 2021, mae Go-Hi yn caniatáu i ddefnyddwyr archebu, rheoli a thalu am bob taith yn Ucheldiroedd ac Ynysoedd yr Alban, gan ddefnyddio un ap yn unig. Mae'r prosiect hwn yn un o'r cyntaf i gael ei ddatblygu mewn lleoliad gwledig, gyda'r holl wybodaeth am y modd teithio a thocynnau ar un platfform. Gall y defnyddiwr gymharu opsiynau teithio yn hawdd a thalu am eu taith mewn un taliad, gan wella mynediad i wasanaethau integredig. Mae'r gwasanaeth hwn yn arbennig o ddefnyddiol ar gyfer edrych ac archebu teithiau milltir gyntaf/milltir olaf o orsafoedd rheilffordd, sy'n cyfrannu at hyrwyddo dulliau teithio gwahanol cyhoeddus i ffwrdd o ddulliau preifat.

Mae'r datrysiad ar draws y rhanbarth yn arwyddocaol ar gyfer ardaloedd gwledig yn yr Alban. Bydd Moray, Awdurdod Lleol gwledig yn yr Alban sydd â dwysedd poblogaeth isel, yn elwa o'r nodwedd o ddrws i ddrws y mae'r ap yn ei ganiatáu, yn hytrach na system gornel i gornel sy'n aml yn cael ei defnyddio mewn amgylcheddau trefol. Mae'r gwasanaeth hwn yn ddelfrydol ar gyfer pobl â llai o symudedd, ac ar gyfer lleoliadau gwledig yn gyffredinol lle mae'r boblogaeth ar wasgar. Ym mis Medi 2022, roedd gan yr ap tua 1500 o ddefnyddwyr gweithredol, gyda'r nod o dyfu hyn i 5000 o fewn y flwyddyn nesaf.

Teithio Llesol Cymru

Mae Teithio Llesol Cymru yn sefydliad sy'n bodoli i hyrwyddo teithio iach a chynaliadwy yng Nghymru. Mae'r sefydliad yn gweithio'n bennaf gyda Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus a sefydliadau eraill yn y sector cyhoeddus, preifat a'r trydydd sector i wneud hyn. Mae'r sefydliad yn canolbwyntio'n bennaf ar gyflwyno'r Siarteri Teithio Llesol.

Mae Siarteri Teithio Llesol ar gael i sefydliadau a busnesau gofrestru, i addo eu hymrwymiad i ddefnyddio dulliau trafndiaeth iachach a mwy cynaliadwy.

Mae'r siarteri wedi'u strwythuro i gynnwys ymrwymadau gwahanol y gall sefydliadau eu cyflawni dros gyfnod o ddwy neu dair blynedd. – ymrwymadau ynghylch galluogi a chefnogi staff i gerdded, beicio a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn amlach. Mae Teithio Llesol Cymru wedi lansio chwe siarter ac ar hyn o bryd maent yn datblygu nifer o rai eraill ledled Cymru, gan gynnwys ar gyfer gogledd Cymru. Ar hyn o bryd, mae dros 60 o sefydliadau yng Nghymru wedi cofrestru gydag un neu fwy o'r Siarteri Teithio Llesol hyn. Mae sefydliadau llofnodwyr yn cael eu cefnogi drwy gydol symudiad newid, gyda gwybodaeth a chymorth gan rwydweithiau lleol, pecynnau cymorth ac adnoddau eraill.

