

# Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Adroddiad Terfynol



Rhagfyr 2023

# Cynnwys

**Y Comisiwn** 4

**Rhagair** 5

**Crynodeb** 7

**Rhan 1: Yr Achos dros Newid** 14

**Rhan 2: Rhwydwaith Gwell – Newidiadau Sylfaenol a Gwelliannau** 20

*Rheilen* 20

*Bysiau a Choetsis* 38

*Darparu ar gyfer Teithio Llesol* 55

*Y Car a Chludiant Ffordd* 66

*Integreiddio* 71

**Rhan 3: Cynllunio a Rheoli** 78

*Defnydd Tir a Chynllunio* 78

*Cysylltedd Digidol* 79

*Calluogi Newidiadau mewn Ymddygiad Teithio* 80

**Rhan 4: Casgliad a Camau Nesaf** 86

# Anecs

**Atodiad 1: Ein Proses a'n Ffyrdd o Weithio** 94

**Atodiad 2: Adroddiad yr Arolwg a Rhanddeiliaid** 99



# Y Comisiwn

## Comisiynwyr:



### YR ARLWYDD BURNS GCB (CADEIRYDD)

Cyn Brif Gyngorydd Economaidd ac Ysgrifennydd Parhaol Trysorlys EF. Cyn Gadeirydd Comisiwn Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru.



### YR ATHRO JOHN PARKIN

Athro Emeritws Peirianeg Drafnidiaeth ym Mhrifysgol Gorllewin Lloegr.



### ASHLEY ROGERS

Prif Swyddog Gweithredol Cyngor Busnes Merswy Dyfrdwy Gogledd Cymru.



### DYFED EDWARDS

Cadeirydd Dros Dro, Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr, Dirprwy Gadeirydd, Awdurdod Cyllid Cymru, a chyn Arweinydd Cyngor Gwynedd.



### Y DOETHUR GEORGINA SANTOS

Darllenydd, Ysgol Daearyddiaeth a Chynllunio, Prifysgol Caerdydd.



### SUE FLACK

Ymgynghorydd Annibynnol, a chyn Gyfarwyddwr Cynllunio a Thrafnidiaeth yng Nghyngor Dinas Nottingham.



### STEPHEN JOSEPH OBE

Ymgynghorydd Polisi Trafnidiaeth ac athro ym Mhrifysgol Hertfordshire, cyn Brif Swyddog Gweithredol Campaign for Better Transport.

## Aelodau Ymgynghorol y Comisiwn:

**Glyn Evans**

Trafnidiaeth Cymru

**Ruth Wojtan**

Trafnidiaeth Cymru

**Robert Kent-Smith**

# Rhagair

Fe wnaeth y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd sefydlu Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i ddarparu argymhellion i wireddu system drafnidiaeth integredig ac amlfoddol gynaliadwy yng ngogledd Cymru. Rydym ni wedi asesu'r problemau, cyfyngiadau a chyfleoedd yn y rhanbarth ac wedi ymgysylltu â grwpiau rhanddeiliaid i ystyried ymyriadau posibl.

Mae'r adroddiad hwn yn nodi ein hargymhellion terfynol. Fe wnaethom ni ddechrau ein hystyriaethau drwy ddadansoddi teithiau o fewn a thrwy'r rhanbarth mewn cerbyd preifat, gan gynnwys ble maen nhw'n dechrau ac yn gorffen, a faint sydd yna a sut mae hynny'n amrywio o fewn y dydd, rhwng dyddiau a rhwng tymhorau.

Fe wnaethom hefyd ystyried sut mae trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn cael eu defnyddio ar hyn o bryd. Fe welsom fod eu defnydd wedi'i gyfyngu gan wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus annigonol ac absenoldeb rhwydweithiau teithio llesol cynhwysfawr. Yna fe wnaethom ystyried y rhaglen bresennol o ymyriadau i gefnogi teithio trwy ddulliau cynaliadwy yng ngogledd Cymru, gan gynnwys cynlluniau yn rhaglen Metro Gogledd Cymru.

Ar y cyfan, fe wnaethom ganfod y dylid ymestyn oriau gweithredu gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus, a chynyddu amllder gwasanaethau. Ar gyfer bysiau bydd hyn yn cael ei gynorthwyo gan ddiwygiadau fydd yn cael eu gwneud yn bosibl oherwydd masnachfreinio. Ar gyfer rheilffyrdd, mae angen dileu rhai cyfyngiadau seilwaith. Ar gyfer teithio llesol, mae angen i'r rhaglen

gwella seilwaith gydbwysu ehangu rhwydwaith gyda gwella ansawdd y llwybrau presennol. Rydym ni'n rhoi pwyslais ar gydlyn rhwng gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus i greu rhwydwaith cysylltiedig gydag amserlenni integredig a thocynnau ar waith.

Mae ein hargymhellion wedi'u strwythuro o amgylch rhwydweithiau gwell ar gyfer bysiau a rheilffyrdd a theithio llesol sy'n cynnig dewisiadau amgen argyhoeddiadol yn lle teithio mewn cerbyd preifat. Mae'r argymhellion hyn yn cael eu cydbwysu â chydabyddiaeth o bwysigrwydd parhaus y car mewn ardaloedd gwledig a'r camau y gellir eu cymryd i wneud defnydd o'r car preifat yn fwy cynaliadwy.

Yn ogystal, rydym ni'n gwneud argymhellion ar gyfer cludo nwyddau, yr economi ymwelwyr a chyflawni newidiadau mewn ymddygiad. Mae ein pwyslais wedi bod ar wneud i'r hyn sydd yno weithio'n fwy effeithiol yn hytrach na chynnig seilwaith cyfalaf mawr newydd. Rydym ni hefyd wedi bod yn ymwybodol o gostau a chyfyngiadau cyllidebol er nad ydym wedi nodi cynigion penodol ar gyfer ariannu ein hargymhellion.

Rydym ni'n ystyried ein cynigion fel mapio rhwydwaith cydlynol o drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol lle gellir mewnosod prosiectau unigol pan fydd arian ar gael naill ai gan Lywodraeth Cymru neu'r DU. Rydym ni'n cydnabod y realiti y bydd cwblhau'r rhwydwaith hwn yn cymryd amser. Er ein bod ni wedi nodi llawer o argymhellion, rydym ni hefyd wedi ceisio nodi blaenoriaethau ar gyfer ymyrryd o fewn gwahanol ddulliau teithio.

Mae'r argymhellion yn uchelgeisiol. Byddant yn gwella seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth ac yn darparu ystod sylweddol well o opsiynau teithio mewn ardaloedd trefol a gwledig i breswylwyr, gweithwyr ac ymwelwyr. Mae'n bwysig buddsoddi mewn trafndiaeth gynaliadwy yng ngogledd Cymru oherwydd ei phwysigrwydd i Gymru a gogledd-orllewin Lloegr.

Rydym ni'n ddiolchgar i'r holl randdeiliaid, cynrychiolwyr etholedig ac aelodau o'r cyhoedd sydd wedi ein helpu i lunio'r adroddiad hwn a'i argymhellion.

**YR ARGLWYDD BURNS**

Cadeirydd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

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

# Crynodeb

Yn yr adroddiad hwn rydym ni'n argymhell camau i ddylunio a darparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol ar gyfer gogledd Cymru a all ddarparu ar gyfer y teithiau mae pobl yn eu gwneud mewn car ar hyn o bryd. Nid yw darparu'r rhwydwaith ar ei ben ei hun yn ddigon a dylai gwasanaethau ddiwallu anghenion a disgwyliadau pobl. Mae hyn yn golygu cyfnewidfa hawdd rhwng dulliau teithio, amserlenni a thocynnau integredig, a phrisiau cystadleuol. Ar gyfer teithio llesol, mae'n golygu rhwydweithiau cynhwysfawr, diogel, o ansawdd uchel ar gyfer teithiau cerdded a beicio bob dydd.

Rydym ni'n amlinellu cyfres o argymhellion i wireddu'r rhwydwaith arfaethedig hwn a'r gwasanaethau mae'n eu cynnig. Rydym ni'n blaenoriaethu'r argymhellion hynny a fyddai'n creu'r rhwydweithiau a'r gwasanaethau mwyaf effeithiol a dibynadwy ac yn creu'r gostyngiadau mwyaf sylweddol mewn allyriadau carbon. Rydym ni wedi adeiladu ar y gwaith da sy'n cael ei wneud eisoes gan dîm Metro Gogledd Cymru Trafnidiaeth Cymru (TrC), ac maen nhw wedi rhoi cymorth gwerthfawr i ni.

Nid yw'r argymhellion hyn yn anwybyddu rôl ceir ym mywydau pobl. I lawer o bobl, yn enwedig y rhai mewn ardaloedd gwledig, ceir fydd y brif ffordd maen nhw'n gwneud llawer o deithiau. Gyda datgarboneiddio parhaus o gynhyrchu trydan a gwell effeithlonrwydd batri, bydd gan geir trydan rôl barhaus i'w chwarae. Bydd buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn helpu teithio i fod yn fwy effeithlon mewn ardaloedd lle mae tagfeydd yn broblem, fel ardaloedd trefol - ond mae cyfleoedd hefyd i wella dewisiadau amgen i'r defnydd o geir mewn ardaloedd gwledig, gan gynnwys gwasanaethau bysiau mwy hyblyg, e-feiciau a mwy o glybiau ceir i wneud defnydd car yn fwy effeithlon.

Mae ein hadroddiad wedi'i strwythuro fel a ganlyn:

**Rhan 1: Yr Achos Dros Newid**

Mae'r rhan hon o'n hadroddiad yn nodi pam y credwn fod gwelliannau yn hanfodol i'r rhwydwaith trafndiaeth yng ngogledd Cymru i wella bywydau pobl bob dydd.

**Rhan 2: Rhwydwaith Gwell – Newidiadau Sylfaenol a Gwelliannau**

Yn y rhan hon o'n hadroddiad, rydym ni'n manylu ar y gwelliannau mawr rydym ni wedi'u nodi ar gyfer gogledd Cymru, gan ddechrau gyda'r rhai ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus (rheilffyrdd a bws) ac yna'r argymhellion ar gyfer teithio llesol a thrafnidiaeth ar y ffyrdd. Mae'r rhain yn cael eu dwyn ynghyd gyda set o argymhellion i wella integreiddio gan gynnwys trosglwyddo rhwng dulliau trafrielion, a mesurau sydd â'r nod o well tocynnau, strwythurau prisiau a brandio.

**Rhan 3: Cynllunio a Rheoli**

Yn y rhan hon o'n adroddiad, rydym wedi ystyried sut mae newidiadau i gynllunio defnydd tir, cysylltedd digidol, a newid ymddygiadau teithio yn medru dod â budd i'r rhwydwaith trafndiaeth.

**Rhan 4: Casgliad a Camau Nesaf**

Yn rhan olaf ein hadroddiad, rydym yn darparu crynodeb o'n argymhellion ac ein camau nesaf i gyflawni blaenoriaethau tymor byr ar draws gogledd Cymru.

## Rheilffyrdd

Mae ein hargymhellion ar gyfer rheilffyrdd yn ystyried cyhoeddiad diweddar Llywodraeth y DU y bydd £1 biliwn ar gael ar gyfer trydaneiddio ac uwchraddio Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru. Rydym ni'n cytuno bod Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru a'i chyfnewidfydd yn hanfodol i'r rheilffyrdd yn y rhanbarth, ac mae'r adroddiad hwn yn nodi cyfres aml-gam o ymyriadau sy'n angenrheidiol fel camau i gyrraedd y nod o drydaneiddio, gan ddarparu llwybr i rwydwaith rheilffyrdd cyflawn ar gyfer gogledd Cymru.

Rydym ni wedi nodi buddion sydd ar gael o fuddsoddiadau tymor byr mewn rheilffyrdd y dylid eu blaenoriaethu. Mae Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn gwasanaethu llawer o'r ardaloedd o ddwysedd poblogaeth uwch. Gall gefnogi llawer o'r teithiau mae pobl yn eu gwneud, yn ogystal â llawer iawn o symudiadau cludo nwyddau. Y prif broblemau ar hyn o bryd yw amllder isel a diffyg dibynadwyedd sy'n cyfuno i greu gwasanaeth o ansawdd gwael. Mae'r seilwaith sydd ei angen i ddatrys y problemau hyn yn cynnwys cael gwared ar y cyfyngiad capasiti yng ngorsaf Caer a gwelliannau trac a signalau eraill.

Rydym ni o'r farn bod gan lein y Gororau botensial i ddarparu cysylltiad uniongyrchol pwysig rhwng dinasoedd Wrecsam a Lerpwl a chreu cysylltiad pwysig â Phrif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn Shotton. Byddai gorsaf yng Nglannau Dyfrdwy yn darparu mynediad o gytrefi Wrecsam a Lerpwl i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a byddai'n gwella mynediad at swyddi yn sylweddol. Mae capasiti llawn posibl y rheilffordd yn gofyn am well signalau, cael gwared ar gyfyngiad allweddol

mynediad i Waith Sment Padeswood, a pharhad y rheilffordd tua'r gogledd i greu gwasanaethau uniongyrchol y tu hwnt i Bidston i mewn i Lerpwl. Mae gan unedau lluosog trydan trydan batri Dosbarth 777/1 arloesol Merseyrail y potensial i gael eu defnyddio ar y rheilffordd a byddent yn helpu i ddatgarboneiddio gwasanaethau rheilffordd.

Byddai manteision llawn gwelliannau i Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru a Lein y Gororau yn cael eu cyflawni trwy fuddsoddi yng ngorsaf Shotton i'w gwneud yn gyfnewidfa hawdd rhwng y ddwy linell. Yn ogystal, mae gwelliannau signalau ac thraciau dwbl a fyddai o werth ar Linell Amwythig-Wrecsam-Caer a dylid parhau i ystyried opsiynau ar gyfer gwella capasiti, amllder gwasanaeth cynyddol a mesurau adeiladu'r defnydd ar Linellau Dyffryn Conwy ac Arfordir Cambrian. Rydym ni'n gweld y rhain fel y prif flaenoriaethau ar gyfer rheilffyrdd yn y rhanbarth yn hytrach nag ailagor rheilffyrdd a gorsafoedd, ond rydym ni'n argymhell diogelu'r rhain i'w defnyddio yn y dyfodol.



## Bws

Mae potensial am welliant sylweddol i'r nifer sy'n defnyddio bysiau yn deillio o ddiwygiad mawr i'r rhwydwaith bysiau a wnaed yn bosibl oherwydd masnachfreinio. Gallai'r diwygiadau hyn gael effaith enfawr ar ddarparu'r rhwydwaith gwasanaeth bysiau mewn ardaloedd trefol a gwledig. Mae potensial i symleiddio llwybrau, gwell oriau gweithredu, gwasanaethau mwy rheolaidd ac aml, a gwell cysylltedd â'r rheilffyrdd, yn ogystal â darparu fflydoedd bws modern wedi'u datgarboneiddio ynghyd â gwell hygyrchedd. Gall prisiau ac opsiynau tocynnau llawer symlach a rhatach fod ar gael hefyd.

Wrth baratoi ar gyfer masnachfreinio, gellir cyflawni llawer drwy weithio mewn partneriaeth rhwng TrC ac awdurdodau lleol. Yn ogystal, hoffem hefyd weld gwasanaethau bws cyflym i ddarparu gwell mynediad trawsffiniol i Loegr a symud o'r Gogledd i'r De yng Nghymru.

## Teithio Llesol

Rydym ni'n argyhoeddedig y byddai cynnydd sylweddol yn nifer y bobl sy'n cerdded ac yn beicio ar gyfer teithiau bob dydd pe bai rhwydweithiau teithio llesol o ansawdd priodol ar waith. Felly, rydym ni'n ystyried bod cyflwyno rhaglen o wella seilwaith teithio llesol yn hanfodol i gyflawni hyn.

Yr her gyffredinol yw creu rhwydweithiau sy'n gynhwysfawr, ac o ansawdd priodol, ac gyda gwahaniad o geir a rhwng cerddwyr a beicwyr. Mae hefyd yn her i flaenoriaethu penderfyniadau buddsoddi, yn enwedig i awdurdodau lleol sy'n cydbwysu llawer o flaenoriaethau sy'n cystadlu.

Dylai penderfyniadau fod yn seiliedig ar sicrhau bod y nifer mwyaf posibl o bobl yn gallu defnyddio teithio llesol yn eu bywydau bob dydd. Mae heriau eraill yn cynnwys creu llwybrau o ansawdd uchel sy'n croesi ffiniau awdurdodau lleol, diffyg cyllid cyfalaf aml-flwyddyn, adnoddau a chapasiti (yn enwedig o fewn awdurdodau lleol) a'r angen am gyllid refeniw pwrpasol ar gyfer cynnal palmentydd a llwybrau cyfredol. Y Gronfa Teithio Llesol yw'r brif ffynhonnell ariannu ar gyfer cyflawni, ond rydym ni'n argymhell bod llywodraethu, arweinyddiaeth a darpariaeth gydweithredol y rhaglen teithio llesol yn cael eu gwella.



## Y Car a Thrafnidiaeth ar y Ffordd

Bydd gan y car preifat ran bwysig i'w chwarae o ran sut mae pobl yn teithio, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Dylid helpu pobl na allant deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus neu deithio llesol i newid i gerbydau trydan, gan gynnwys gwell mynediad at seilwaith gwefru. Rydym ni hefyd yn cydnabod pwysigrwydd rhwydwaith ffyrdd strategol gwydn a diogel ar gyfer symud nwyddau a phobl a darparu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus da.

Fodd bynnag, mae llawer o gyfleoedd i leihau hyd a nifer y teithiau mae pobl yn eu gwneud mewn car. Gellir cyflawni hyn drwy reoli parcio mewn tarddleoedd a chyrchfannau a hyrwyddo symudedd a rennir.

Rydym ni hefyd wedi ystyried symudiadau nwyddau yng ngogledd Cymru, yn enwedig yr angen i ystyried arferion cludo nwyddau cynaliadwy i gefnogi traffig porthladdoedd a statws porthladd rhydd Ynys Môn. Rydym ni'n nodi bod gan Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru lwfans nas defnyddiwyd ar gyfer trên cludo nwyddau bob awr ac felly mae capasiti rheilffordd ar gyfer newid cludo nwyddau i'r rheilffordd o'r ffordd. Bydd hefyd angen darparu gorsafoedd tanwydd a gwefru cerbydau nwyddau trwm ar gyfer ffurfiau di-garbon newydd o gludo nwyddau ar y ffyrdd. Mae potensial ar gyfer arbedion effeithlonrwydd ar gyfer cludo rhai nwyddau gan ddefnyddio gwasanaethau parseli cyflym ar y rheilffyrdd, canolfannau cydgrynhoi a beiciau e-gargo.

## Integreiddio rhwng Dulliau

Mae'r egwyddor o integreiddio amserlenni a thocynnau rhwng dulliau yn gorwedd wrth wraidd y cysyniad o rwydwaith teithio. Mae'n arbennig o bwysig ystyried y potensial i gydlyn rhwng gwasanaethau trên a bysiau i greu'r cysylltiadau mae pobl eu hangen i wneud eu holl deithiau bob dydd ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae angen systemau integredig sy'n darparu gwybodaeth a thocynnau o ddrws i ddrws a chynnwys cydleo gwasanaethau mewn 'hybiau symudedd' ac apiau gwybodaeth a thocynnau integredig, ar y rhyngwyd.

Mae mynediad da i drafnidiaeth gyhoeddus drwy gerdded a beicio hefyd yn angenrheidiol a gall rhwydwaith helaeth o lwybrau teithio llesol wneud hynny'n bosibl.

Yn olaf, rydym ni wedi ystyried cyfleoedd ar gyfer gwella rheilffyrdd a bysiau yng nghyd-destun rhaglenni adfywio ehangach ym Mhorth Wrecsam, Porth Bangor, yng Nghaergybi ac yng nghyd-destun Porthladd Rhydd Ynys Môn.

## Materion Gwledig

Mae patrymau teithio a gwasanaethau a fydd yn gweithio'n effeithiol ac effeithlon mewn ardaloedd gwledig yn wahanol i'r rhai sydd eu hangen mewn ardaloedd trefol. Rydym ni'n cydnabod bod y car, ac y bydd yn parhau i fod, yn bwysig yn yr ardaloedd hyn, ond rydym ni wedi gweld bod llawer o ardaloedd gwledig wedi gallu gwella mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Mae gwersi y gellir eu dysgu o'r astudiaethau achos hyn a'u cymhwyso yng nghefn gwlad gogledd Cymru.

Mae ein hargymhellion yn mynd i'r afael â materion trafnidiaeth yn ardaloedd gwledig y rhanbarth gyda'r nod o wella cyfleoedd teithio yn sylweddol ar fysiau a thrafnidiaeth sy'n seiliedig ar alw. Rydym ni hefyd yn argymhell datblygu clybiau ceir ymhellach.

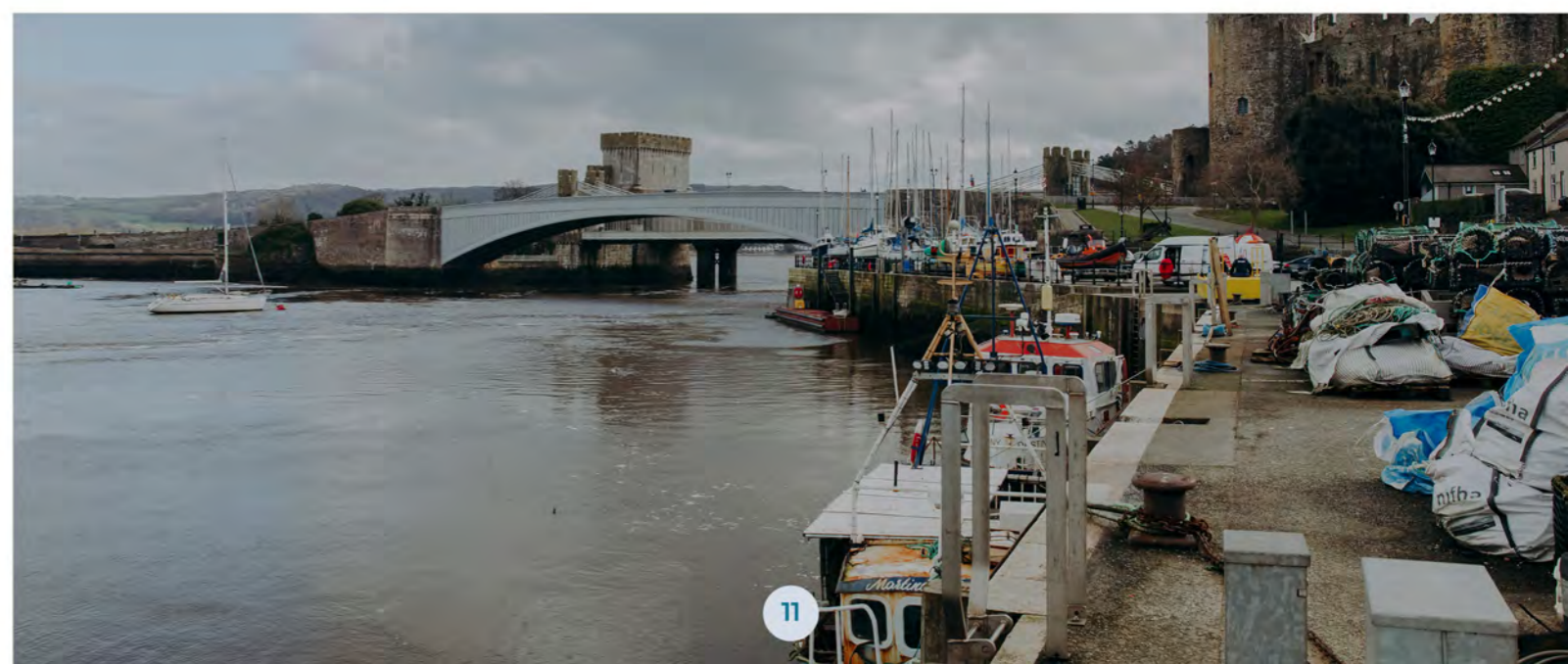
## Yr Economi Ymwelwyr

Mae'r economi ymwelwyr yn bwysig i ogledd Cymru. Gall natur amrywiol y patrymau teithio i ymwelwyr fod yn heriol i'w ddarparu ar rwydweithiau trafnidiaeth. Gall pobl aros am sawl noson neu deithio am ddiwrnod, a bydd eu dull o deithio yn cael ei benderfynu'n rhannol gan hyd eu harhosiad. Hefyd, mae llawer o gyrchfannau ymwelwyr mewn lleoliadau anghysbell ac yn anoddach eu gwasanaethu gyda thrafnidiaeth gyhoeddus neu deithio llesol.

Mae datblygiadau rhagorol eisoes wedi dechrau ym Mharc Cenedlaethol Eryri i ddarparu dull cynaliadwy o gyrraedd gyda gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa, rheoli parcio cysylltiedig a chyfleusterau parcio a theithio.

Mae marchnata effeithiol a gwybodaeth gywir yn rhan bwysig o sicrhau bod ymwelwyr yn ymwybodol o wasanaethau o'r fath, yn eu deall ac yn eu defnyddio yn y pen draw.

Mae'r trefi arfordirol yn rhan fawr o'r economi ymwelwyr a byddan nhw, a'u hatyniadau, yn elwa o'r ddarpariaeth drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol gwell rydym ni'n ei chynnig.



# Llywodraethu

Yn olaf, mae darparu gwasanaethau seilwaith a thrafnidiaeth yn llwyddiannus yn gofyn am strwythurau llywodraethu effeithiol ac effeithlon. Mae sawl corff yn berthnasol i'r rhanbarth - awdurdodau lleol, TrC, Cyd-bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru (CJC), Network Rail a Llywodraeth y DU.

Y tu hwnt i'r rhanbarth, mae awdurdodau yng ngogledd-orllewin Lloegr yn berthnasol ac yn cynnwys y rhai sy'n cwmpasu Caer, Lerpwl a Manceinion.

Er mwyn cyflawni'r argymhellion yn yr adroddiad hwn, bydd angen i Lywodraeth Cymru ystyried y ffordd orau o ddod â'r sefydliadau hyn ynghyd i gydweithio'n effeithiol.

# Gwydnwch Croesfannau Menai

Yn dilyn cyhoeddi 'Dyfodol Buddsoddi mewn Ffyrdd yng Nghymru' gan y Panel Adolygu Ffyrdd ar 14 Chwefror, 2023, cafodd ein cylch gwaith ei ehangu i ystyried sut y gellir gwneud y cysylltiadau (Pont Grog Menai a Phont Britannia) i ac o Ynys Môn yn fwy gwydn<sup>1</sup>.

Gofynnwyd i ni ddarparu opsiynau sy'n cyd-fynd â'r dibenion a'r amodau ar gyfer buddsoddi mewn ffyrdd sydd wedi'u nodi yn ymateb Llywodraeth Cymru i argymhellion y Panel Adolygu Ffyrdd. Mae ein hystyriaethau wedi bod yng nghydestun y gwaith atgyweirio angenrheidiol i Bont Grog Menai, a ddechreuodd yn 2023, a digwyddiadau rheolaidd ac achosion o dywydd gwael sy'n effeithio ar y croesfannau.

Mae ein hadroddiad atodol ar groesfannau Menai ('Gwella Gwydnwch Cysylltiadau ar draws Afon Menai') yn cynnig argymhellion i wella gwydnwch y seilwaith presennol ac mae'n cynnwys mesurau i reoli traffig a gwella dewisiadau amgen i yrru ar draws y pontydd gan gynnwys trafndiaeth gyhoeddus a cherdded a beicio.

Byddai'n well gweithredu ymyriadau fesul cam i ganiatáu i'r llywodraeth, yr awdurdodau perthnasol a rhanddeiliaid werthuso effaith ymyriadau cychwynol a p'un a oes angen ymyriadau pellach.



# Rhan 1: Yr Achos dros Newid

Nid yw datblygu rhwydwaith trafndiaeth mwy effeithiol, mwy cynaliadwy yn y rhanbarth yn nod ynddo'i hun; mae'n rhaid iddo wneud newidiadau sy'n gwella bywydau beunyddiol pobl. Rydym ni wedi nodi nad yw'r rhwydwaith presennol yn gwasanaethu pobl y rhanbarth yn ddigonol a bod hyn yn cyfrannu at ganlyniadau gwael, gan gynnwys cyfyngu ar fynediad i gyflogaeth, salwch, effeithiau amgylcheddol negyddol (sŵn, llygredd, ansawdd aer, damweiniau traffig ffyrdd) ac allgáu cymdeithasol. Dyma pam mae'r Comisiwn yn credu y gall rhwydwaith trafndiaeth newid, a bod rhaid iddo newid.

Er mwyn gwneud hynny yn fwyaf effeithiol, rydym ni wedi ystyried sut y gellir gwella trafndiaeth fel rhwydwaith integredig sy'n ymateb i'r materion a'r cyfleoedd unigryw mae pobl yn y rhanbarth yn eu hwynebu. Gan ein bod ni wedi ymweld â'r rhanbarth ac wedi derbyn adborth gan ei thrigolion, sefydliadau a busnesau, rydym ni wedi nodi nodweddion y rhanbarth sydd wedi ein helpu i nodi'r achos dros newid.

## Yr Economi a Theithio Traws-Ffiniol

Mae galw sylweddol am deithiau trafndiaeth gyhoeddus gan dwristiaid ar draws gogledd Cymru. Felly, rydym ni'n credu y gall rhwydwaith effeithiol o wasanaethau bysiau a rheilffyrdd i gefnogi teithiau sy'n gysylltiedig â'r economi ymwelwyr gael effaith sylweddol yn y rhanbarth. Hyd yn oed os yw pobl yn cyrraedd cyrchfan mewn car, dylent allu cyrchu atyniadau trwy deithio llesol neu drafndiaeth 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. Byddai llawer o atyniadau ymwelwyr yn elwa o'r cyfle i wella trafndiaeth

gyhoeddus a mynediad teithio llesol, gan ganiatáu i fwy o bobl gael mynediad i'r lleoliadau hyn, gan gynnwys pobl heb fynediad at gar.

Mae gan y rhanbarth y cyfraddau anweithgarwch economaidd isaf a'r cyfraddau uchaf o weithgarwch economaidd o holl ranbarthau Cymru<sup>2/3</sup>. Er gwaethaf hyn, mae heriau economaidd, megis effaith amrywiadau tymhorol mewn twristiaeth a phocedi o amddifadedd a thlodi. Gogledd Cymru hefyd yw'r rhanbarth yng Nghymru gyda'r nifer fwyaf o symudiadau trawsffiniol dyddiol yn ôl ac ymlaen i Loegr ac o Loegr ac mae gwella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus drawsffiniol yn flaenoriaeth yn ein hargymhellion. Mae gan ogledd-ddwyrain

<sup>2</sup> - [Cyfraddau anweithgarwch economaidd yn ôl ardal leol a blwyddyn yng Nghymru \(llyw.cymru\)](#)

<sup>3</sup> - [Cyfraddau anweithgarwch economaidd yn ôl ardal leol a blwyddyn yng Nghymru \(llyw.cymru\)](#)

y rhanbarth gysylltiadau cryf â gogledd-orllewin Lloegr, gyda llif dyddiol mwy o faint rhwng Cymru a Lloegr nag ar hyd coridor yr M4. Mae bod wrth ymyl y ffin yn golygu bod gan yr is-ranbarth hwn batrymau teithio gwahanol o ran cyrchfannau, gyda llawer mwy o deithio trawsffiniol. Mae ychydig o dan un rhan o bump o deithiau o'r isranbarth dwyreiniol yn drawsffiniol, ac mae gogledd-orllewin Lloegr - Glannau Mersi, Manceinion a Warrington - yn gyrchfan sy'n cyfrif am 15% o'r holl deithiau. Mae agosrwydd Caer yn bwysig fel porth i ogledd Cymru ac mae ganddo gysylltiadau cryf ag economi gogledd-ddwyrain Cymru. Felly, mae seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth addas i Gaer yn ystyriaeth bwysig.

Mae ffactorau economaidd, yn enwedig cyfleoedd gwaith sy'n agos at y ffin, yn dylanwadu ar y patrymau cymudo rhwng gogledd Cymru a Lloegr. Bydd gwell opsiynau bysiau a rheilffyrdd yn dod â mwy o gyfleoedd gwaith o fewn cyrraedd pobl, i'r rhai yng ngogledd Cymru ac yng ngogledd-orllewin Lloegr, trwy ddarparu mynediad i ganolfannau cyflogaeth mawr ar ddwy ochr y ffin. Wrth i'r adroddiad hwn gael ei gwblhau, cyhoeddodd Llywodraeth y DU barth buddsoddi ar gyfer Wrecsam/ Sir y Fflint, yr ydym yn ei groesawu. Bydd parth buddsoddi o fudd i bobl yng ngogledd Cymru o ran buddion cyflogaeth, sgiliau a hyfforddiant drwy helpu i gyflawni rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol sy'n gweithredu'n dda.

### Mae proffil economaidd a chymysgedd diwydiannol gogledd Cymru yn amrywiol:

- Mae'n gartref i borthladd prysur yng Nghaergybi, sy'n dod â llif traffig cludo nwyddau a theithwyr ar draws y rhanbarth. Y prif lif o nwyddau ar y ffyrdd yn y rhanbarth yw dwyrain-gorllewin, ar hyd yr A55 o Gaergybi yn y gorllewin i'r A494 a'r ffin â Lloegr. Mae yna hefyd symudiadau cludo nwyddau i'r de o'r A55, trwy Wrecsam a thua'r canolbarth.

- Mae nifer o ystadau diwydiannol sy'n gweithredu fel canolfannau cyflogaeth mawr, gan gynnwys Glannau Dyfrdwy a Wrecsam, lle mae gweithgynhyrchu'n dominyddu. Rydym ni wedi canfod bod trafndiaeth gyhoeddus ac opsiynau teithio llesol i'r canolfannau cyflogaeth hyn yn brin - yn enwedig oherwydd sut mae'r lleoedd hyn wedi'u cynllunio gyda cherbydau preifat fel y prif ddull o fynediad.
- Mae amaethyddiaeth yn parhau i fod yn rhan bwysig o'r economi mewn ardaloedd gwledig, nad ydynt yn aml yn cael eu gwasanaethu cystal gan drafndiaeth gyhoeddus, ac mae lefelau perchnogaeth car yn uchel. Mae llawer o ffermwyr wedi arallgyfeirio eu busnes i ychwanegu at eu hincwm, gan fentro i ddarparu gwasanaethau twristiaeth ac ymwelwyr fel llety, caffis, siopau fferm a gweithgareddau awyr agored.
- Mae Gogledd Cymru yn gartref i nifer o ddatblygiadau sy'n gysylltiedig ag ynni. Mae ffermydd gwynt a solar a gorsafoedd pŵer trydan dŵr neu lanw yn dod i'r amlwg fel cyfranwyr mawr i economi'r rhanbarth.
- Mae'r sector cyhoeddus yn gyflogwr mawr, yn enwedig yng ngogledd-orllewin y rhanbarth. Mae Bwrdd Iechyd Prifysgol Betsi Cadwaladr yn unig yn cyflogi 17,000 o bobl. Mae sefydliadau Addysg Uwch ac Addysg Bellach yn cynnwys dwy brifysgol - Bangor a Wrecsam - yn ogystal â dau goleg addysg bellach mawr, Grŵp Llandrillo Menai, a Choleg Cambria.
- Mae twristiaeth yn cyfrannu'n sylweddol at economi gogledd Cymru, ond mae hefyd yn cyfrannu at dagfeydd ar benwythnosau ac yn ystod yr adegau prysuraf tymhorol. Mae lleoliad safleoedd twristiaeth a diffyg opsiynau trafndiaeth gyhoeddus i deithio i'r lleoliadau hyn ac oddi yno yn arwain at ddibyniaeth sylweddol ar deithio mewn ceir preifat. Mae rhai atyniadau mawr hefyd yn dioddef o barcio anghyfreithlon ac anystyriol oherwydd y galw gormodol am gyfleusterau cyfyngedig, gan effeithio ar gymunedau lleol.



## Llywodraethu

Mae darparu gwasanaethau seilwaith a thrafnidiaeth yn llwyddiannus yn gofyn i lywodraethu fod yn effeithiol. Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, Llwybr Newydd, yn darparu sail i bartion yn y rhanbarth greu opsiynau teithio gwell. Un mecanwaith cyflawni trawsffiniol allweddol yw CJC Gogledd Cymru sy'n cynnwys y chwe awdurdod lleol ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri. Mae CJC Gogledd Cymru yn gyfrifol am **gynllunio**, datblygiad strategol, **cynllunio trafnidiaeth rhanbarthol** a hyrwyddo **lles economaidd y rhanbarth**. Mae'n gyfrifol am ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a fydd yn disodli cynlluniau trafnidiaeth lleol a baratowyd yn flaenorol gan awdurdodau unigol.

Yn ogystal â gweithio trawsffiniol yng Nghymru, mae llywodraethu trafnidiaeth yng ngogledd Cymru hefyd yn gofyn am waith trawsffiniol da gyda chyrrff cynllunio trafnidiaeth Lloegr. Mae'r gwaith trawsffiniol hwn yn hanfodol oherwydd y teithio trawsffiniol sylweddol sy'n digwydd. Mae'n hanfodol, wrth ddatblygu ei gynlluniau trafnidiaeth rhanbarthol, fod CJC Gogledd Cymru yn gweithio'n agos gydag awdurdodau Lloegr fel Awdurdod Cyfun Rhanbarth Dinas Lerpwl a Chyngor Gorllewin Swydd Gaer a Chyngor Caer. Mae'r CJC hefyd yn cynnig cyfle i integreiddio cynllunio gofodol a thrafnidiaeth, a thrwy hynny lleihau datblygiadau sy'n ddibynnol ar geir. Byddem yn hoffi gweld y CJC yn datblygu fframwaith ar gyfer cynllunio gofodol yn ei ardal fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, er mwyn annog llai o ddatblygiadau sy'n ddibynnol ar geir.

4 - Adolygiad Cysylltedd Undeb - Adroddiad

## Ariannu

Ein tasg ni oedd amlinellu'r hyn sydd ei angen i ddarparu trafnidiaeth gyhoeddus effeithlon ac effeithiol a rhwydweithiau teithio llesol. Rydym ni wedi datblygu argymhellion a fyddai'n gwneud y defnydd gorau posibl o'r seilwaith presennol ac wedi darparu amcangyfrifon cost ar gyfer yr ymyriadau cyfalaf mwyaf. Mater i Lywodraeth Cymru a'r sefydliadau partner perthnasol fydd barnu pa mor gyflym y gellir ariannu'r ymyriadau ynghyd â'r costau rhedeg cysylltiedig. Rydym ni wedi nodi cyfleoedd ar gyfer effeithlonrwydd, er enghraifft integreiddio rhai o'r contractau trafnidiaeth pwrpasol (a drud) cyfredol i rwydweithiau bysiau, er enghraifft ar gyfer ysgolion a gwasanaethau cymdeithasol ac iechyd.

Mae natur rhyng-gysylltiedig gogledd Cymru i Ogledd Orllewin Lloegr yn golygu y bydd angen cydweithio ar ariannu gydag awdurdodau Lloegr ar gyfer rhai ymyriadau. Er bod llawer o faterion trafnidiaeth wedi'u datganoli i Lywodraeth Cymru, nid yw rheilffyrdd yn fater sydd wedi'i ddatganoli'n llawn ac felly mae Llywodraeth y DU, drwy Adran Drafnidiaeth y DU a Network Rail, yn gyfrifol nid yn unig am ddatblygu a rheoli seilwaith rheilffyrdd yng ngogledd Cymru, ond hefyd am faterion sy'n effeithio ar ogledd Cymru yn Lloegr.

Rydym ni'n croesawu ymrwymiad Llywodraeth y DU i ariannu uwchraddio a thrydaneiddio Prif Reilffordd Gogledd Cymru. Byddai angen ymrwymadau ariannu pellach gan Lywodraeth y DU, ar gyfer gogledd Cymru a Lloegr, yn y rhanbarth a chefnogaeth i'r gwaith o gyflawni argymhellion Adolygiad Cysylltedd Undeb Syr Peter Hendy<sup>4</sup>.

## Cymunedau Gwledig

Mae Gogledd Cymru yn gartref i lawer o ardaloedd poblog, gwledig a lled-wledig, ac rydym ni wedi ystyried anghenion teithio pobl sy'n byw yn yr ardaloedd hynny. Mae Cyfrifiad 2011 yn cofnodi bron i hanner y boblogaeth sy'n byw mewn ardaloedd adeiledig gyda phoblogaeth o 10,000 neu fwy, a'r hanner arall yn byw mewn ardaloedd gwledig. Mae patrymau teithio a gwasanaethau trafnidiaeth a fydd yn gweithio'n effeithiol ac effeithlon yn wahanol mewn ardaloedd gwledig i ardaloedd trefol. Mae'r adran hon yn dwyn ynghyd drafodaeth ac argymhellion sy'n canolbwyntio ar deithio a thrafnidiaeth mewn cymunedau gwledig. Mae'n cael ei lywio gan enghreifftiau yn y DU sy'n awgrymu ei bod yn bosibl rhoi dewisiadau amgen da i ardaloedd gwledig ar gyfer llawer o deithiau sy'n cael eu gwneud mewn car ar hyn o bryd a rhoi opsiynau teithio go iawn i bobl mewn ardaloedd gwledig heb fynediad at geir.

Mae gan ardaloedd gwledig gogledd Cymru, yn gyffredinol ymhellach i'r de na'r arfordir ar y tir mawr ac yn cynnwys Ynys Môn, lawer llai o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus rheolaidd. Mae llawer o deithiau sy'n cael eu gwneud yn lleol ac yn fyr, gyda thua thraean yn llai na 5km a mwy na dwy ran o dair yn llai na 15km. 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 dechrau mewn ardaloedd gwledig gyrchfannau mewn ardaloedd trefol cyfagos. Er bod hyd teithiau yn hirach mewn ardaloedd gwledig, mae hyn yn dal i gynrychioli nifer sylweddol o deithiau byr. Mae gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus presennol fel arfer yn gweithredu ar amllder cymharol isel, mewn ardaloedd trefol a gwledig, ac mae ganddynt oriau gweithredu cyfyngedig. Er enghraifft, mae llai na thraean o'r boblogaeth yn y rhanbarth o fewn pellter cerdded i wasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus bob awr ar ôl 7yh<sup>5</sup>. Bydd y gyfran hon yn is ar gyfer ardaloedd gwledig.

Mae amseroedd teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus yn aml yn anghystadl euol gyda cheir, yn enwedig mewn lleoliadau anghysbell o'r arfordir. Mae amllder isel yn rhwystr i bobl ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn rheolaidd ac yn annog perchnogaeth a defnydd o geir. Rydym ni wedi archwilio enghreifftiau yn y DU (o Gernyw i Ucheldir yr Alban) ac mewn gwledydd eraill yn Ewrop lle mae gwasanaethau trafnidiaeth wledig integredig, aml ac o ansawdd uchel wedi arwain at fwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus. Bydd yr argymhellion ar drafnidiaeth gyhoeddus rydym ni'n eu gwneud yn Rhan 2, os byddant yn cael eu mabwysiadu, yn gwella'r opsiynau a'r gwasanaethau trafnidiaeth sydd ar gael ar gyfer llawer o ardaloedd gwledig gogledd Cymru yn sylweddol.



5 - Teithio i'r gwaith, Cymru a Lloegr - Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (ons.gov.uk)

**Yn y rhan ar deithio llesol, rydym ni'n trafod y cyfleoedd i wella'r rhwydwaith cerdded a beicio mewn ardaloedd gwledig. Rydym ni wedi datblygu ein hargymhellion gan wybod:**

Mae ffyrdd gwledig yn cyflwyno sawl her: gallant fod yn gul, gall cyflymderau traffig modur fod yn uchel, ac efallai nad oes ganddynt droedffordd a llwybr beicio.

Gellir gwireddu manteision o lwybrau cyfforddus a deniadol ar gyfer cerdded a beicio sy'n cysylltu pentrefi â'u hanheddiad mwy agosaf sydd â gwasanaethau a chysylltiadau trafniadaeth ymlaen.

Mae potensial ar gyfer llwybrau pellter hirach sydd â budd i deithio o ddydd i ddydd ar gyfer pobl leol, ac i'r economi ymwelwyr ar gyfer hamdden. Gallai mwy o argaeledd e-feiciau fod yn alluogwr sylweddol ar gyfer teithio pellter hirach o'r fath.

Mae llai o opsiynau trafniadaeth ar gael mewn ardaloedd gwledig nag mewn ardaloedd trefol ac nid yw'n syndod bod cyfraddau perchnogaeth car yn uwch. Hyd yn oed gydag opsiynau a gwasanaethau gwledig gwell, rydym ni'n cydnabod y bydd y car preifat yn parhau i fod yn bwysig mewn ardaloedd gwledig. Yn ein hadran ar drafniadaeth ffordd yn Rhan 2, rydym ni'n argymhell ffyrdd y gellir helpu pobl i dorri teithiau deiliadaeth sengl a symud o betrol a disel i gerbydau trydan neu fatri. Mae angen helpu pobl i newid i gerbydau trydan, gan gynnwys mynediad at seilwaith gwefru.

Hyd yn oed mewn ardaloedd gwledig, mae yna bobl nad oes ganddynt fynediad at gerbyd. Mae gan lawer o ardaloedd gwledig broffil demograffig hŷn. Er enghraifft, yng Nghonwy ac Ynys Môn mae dros chwarter y bobl yn 65 mlwydd oed neu'n hŷn, yr ail a'r trydydd canrannau uchaf yng Nghymru. Conwy sydd â'r ganran uchaf o bobl 90 mlwydd oed a throsodd. Er y gall llawer o bobl hŷn ystyried eu car fel cymorth i annibyniaeth a symudedd, mae yna hefyd rai nad ydynt bellach yn dymuno (neu'n gallu) gyrru. Felly, mae bysiau'n achubiaeth ar gyfer cael nwyddau, manteisio ar wasanaethau, gofal iechyd a lleoliadau cymdeithasol i'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, ac yn enwedig i'r rhai heb fynediad at wasanaethau rheilffordd.

Mae cysylltedd digidol yn helpu pobl i barhau i allu cyrchu gwasanaethau (gan gynnwys bancio a gofal iechyd) ac yn eu galluogi i osgoi'r angen am deithio pellter hirach. Mae lleoliadau ar draws y rhanbarth o hyd, yn bennaf mewn ardaloedd gwledig canolog a gorllewinol, gyda chysylltedd digidol gwael. Mae hwn yn rhwystr sylweddol a all gyfyngu ar y gallu i weithio o bell, a chael gafael ar nwyddau a chyrchu gwasanaethau ac mae'n cael ei waethygu ymhellach gan ddarpariaeth ffôn symudol wael mewn ardaloedd gwledig. Rydym ni'n trafod hyn ymhellach yn yr adran ar gysylltedd digidol yn Rhan 2.

# Cludo Nwyddau

Mae Porthladd Caergybi yn cael ei nodi gan Gymru'r Dyfodol<sup>6</sup> fel Porth Strategol ar gyfer cysylltedd rhyngwladol. Yn ychwanegol at hyn mae creu safle Porthladd Rhydd 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 pellach i symudiadau cludo nwyddau yng ngogledd Cymru.

Mae Porthladd Mostyn hefyd yn cynhyrchu traffig cludo nwyddau, gyda llawer o'i fusnes bellach wedi'i neilltuo i'r sector ynni adnewyddadwy ar y môr. Byddem yn hoffi gweld Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda Llywodraeth y DU, Cyngor Sir Ynys Môn a Chynllun Seilwaith Nwyddau Cynaliadwy i sicrhau bod arferion cludo nwyddau cynaliadwy yn ystyriaeth ganolog wrth ddatblygu cynigion fel rhan o statws Porthladd Rhydd Ynys Môn a roddwyd yn ddiweddar.

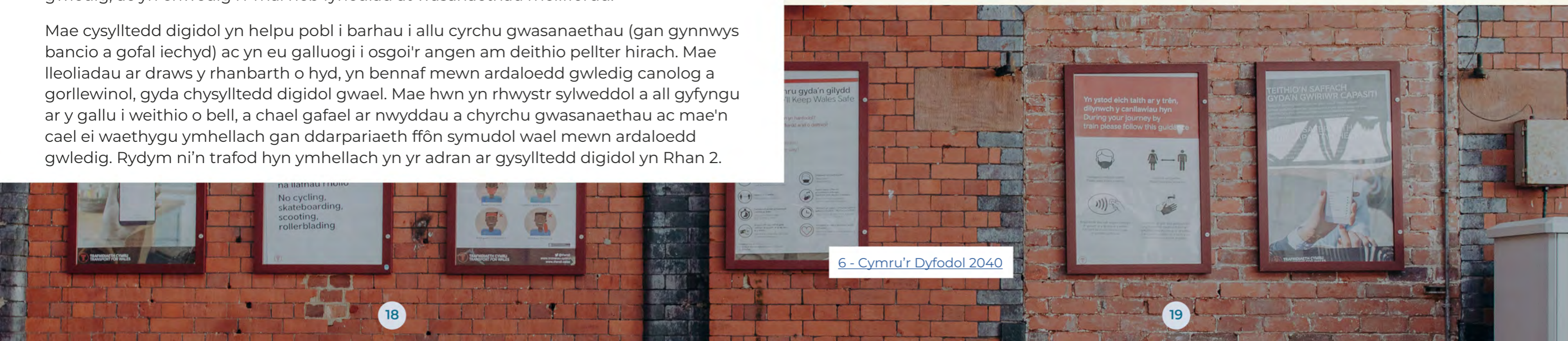
**Mae'r Comisiwn yn gefnogol i ddatblygu cynllun o'r fath a byddai'n cynghori bod ystyriaeth benodol yn cael ei rhoi i'r problemau fel a ganlyn:**

Datgarboneiddio rhwydweithiau cludo nwyddau a logisteg, gan gynnwys mwy o ddefnydd o gludo nwyddau ar y rheilffordd.

Argaeledd gorsafoedd gwefru tanwydd amgen ar gyfer cerbydau nwyddau trwm ac ysgafn.

Effeithiau danfoniadau ar gymunedau lleol (gan ddefnyddio, er enghraifft, canolfannau cydgrynhoi, cynlluniau danfon a gwasanaeth ardal, loceri cyflenwi mewn hybiau a beiciau e-gargo.

**Yn ogystal, rydym ni'n 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 o fewn y Cynllun Cludo Nwyddau a Logisteg.**



# Rhan 2: Newidiadau Sylfaenol a Gwelliannau

## Rheilffyrdd

O fewn gogledd Cymru y tair rheilffordd ryng-gyswllt bwysicaf yw Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru, Lein y Gororau, a Lein Amwythig-Wreccsam-Caer. Maen nhw i gyd yn gorwedd o fewn ardaloedd mwyaf poblog y rhanbarth i'r gogledd ac i'r dwyrain o'r rhanbarth.

Mae Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn cysylltu Crewe yn y dwyrain a Chaerdybi yn y gorllewin. Mae Lein y Gororau yn cysylltu Wreccsam â Lerpwl trwy Bidston (trwy Lannau Dyfrdwy), ac mae lein Amwythig-Wreccsam-Caer yn cysylltu gogledd Cymru â de Cymru a Wreccsam a chymunedau eraill â chyrchfannau trawsffiniol. Mae cysylltiadau rhwng Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru a'r ddwy linell arall yng Nghaer a Shotton.

Y ddwy reilffordd arall yn y rhanbarth yw Rheilffordd Dyffryn Conwy o Landudno trwy Gyffordd Llandudno i Flaenau Ffestiniog, a Lein Arfordir y Cambrian, sy'n cysylltu Pwllheli â Machynlleth ac oddi yno ymlaen i Aberystwyth i'r de a'r Amwythig a chanolbarth Lloegr i'r dwyrain. Er gwaethaf y ffaith bod y rheilffyrdd hyn yn cysylltu aneddiadau yng ngogledd Cymru, a gogledd-orllewin Lloegr a Chanolbarth Lloegr, rydym ni wedi canfod bod gan lawer o wasanaethau trên amllder ac oriau gweithredu cyfyngedig oherwydd cyfyngiadau seilwaith.

Yn ein Hadroddiad Interim, fe wnaethom ddod i'r casgliad mai amllder gwasanaeth ac oriau gweithredu gwael oedd y prif faterion mae angen mynd i'r afael â nhw i wella rheilffyrdd.

Mae ein sgysiau niferus â rhanddeiliaid yn y cyfamser wedi atgyfnerthu'r casgliad hwn, a'n blaenoriaeth yw gwneud argymhellion sy'n cynyddu amllder y gwasanaeth rheilffyrdd ac oriau gweithredu ac yn lleihau amseroedd teithio.

Cyhoeddwyd cyllid ar gyfer trydaneiddio Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru gan Lywodraeth y DU ym mis Hydref 2023 a bydd hyn yn cyfrannu at leihau amseroedd teithio. Rydym ni'n blaenoriaethu camau gweithredu a fydd yn rhyddhau potensial llawn y rhwydwaith i gynyddu nifer y teithwyr i'r eithaf. Mae ein hargymhellion yn mynd i'r afael â rhwystrau seilwaith ffisegol i sicrhau'r budd mwyaf posibl o drydaneiddio. Yn

bwysig, mae'r argymhellion yn cynnwys gwella'r cysylltiadau rhwng y rheilffyrdd a fydd yn sicrhau'r buddiannau mwyaf posibl o ran defnydd i Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru wedi'i thrydaneiddio.

Yn gyntaf, rydym ni'n cyflwyno argymhellion sy'n ymwneud â Phrif Linell Reilffordd Gogledd Cymru. Yn ail, rydym ni'n cyflwyno argymhellion ynghylch gwelliannau i linell y Gororau a'r Amwythig i Gaer. Mae'r rhain ill dwy yn linellau cyswllt pwysig â Phrif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ac yn cwblhau'r rhwydwaith o reilffyrdd yng ngogledd-ddwyrain Cymru. Yn olaf, rydym ni'n gwneud argymhellion ar gyfer datblygu rheilffyrdd eraill yng ngogledd Cymru.

## Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru

Oherwydd ei rôl yn cysylltu cymunedau ar hyd yr arfordir, rydym ni'n argymhell bod cynigion yn cael eu datblygu yn y pen draw i ddarparu gwasanaeth trên trydan ar amllder o bum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym ar hyd Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru. Bydd trydaneiddio'n lleihau amseroedd teithio oherwydd gall trenau weithredu ar gyflymder uwch a phrofi cyflymiad cynt.

Er mwyn cyflawni'r lefel hon o wasanaeth ac amseroedd teithio byrrach, mae angen goresgyn rhwystrau ar hyd y llwybr. Rydym ni'n nodi'r materion mae angen mynd i'r afael â nhw, a dull cyflawni arfaethedig ar gyfer rhaglen uwchraddio ar gyfer Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru sy'n gwneud y gorau o ddarparu'n effeithlon ac yn gyflym, gan ddod â buddion i deithwyr fel blaenoriaeth.

### Mae'r rhain yn cael eu cyflwyno fel:

**A**

**Gwelliannau i orsaf Caer**

**B**

**Gwelliannau i Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru mewn tri cham**

Cam 1  
**Crewe i Landudno**

Cam 2  
**Llandudno i Fangor**

Cam 3  
**Bangor i Gaerdybi**

## Gorsaf Caer

Mae Gorsaf Caer yn gyfyngiad ar gyfer gwasanaethau ar hyd Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn ogystal â llinellau rheilffordd cyfagos, gan gynnwys Lein Amwythig i Gaer. Mae datblygiad hanesyddol Caer wedi arwain at ei gynllun presennol, sy'n cynnwys tri phlatfform trwodd, a dau lwyfan bae yn nwyrain a gorllewin yr orsaf. Mae platfformau'r Bae yn blatfformau terfynu byr, ac mae trenau'n gadael i'r un cyfeiriad ag y gwnaethon nhw gyrraedd.

Mae'r cynllun yn cyfyngu ar symudiad gwasanaethau drwy'r orsaf, yn enwedig ar gyfer gwasanaethau gogledd Cymru i Crewe ar hyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru. Er y gallai pedwar trên yr awr weithredu ar y cynllun presennol, mae hon yn her sylweddol a byddai'n arwain at lai o ddibynadwyedd gwasanaeth, sydd o'r pwys mwyaf i ddefnyddwyr y rheilffyrdd<sup>7</sup>.

Mae'r cynigion i leddfu'r cyfyngiad yng Ngorsaf Caer yn dangos capasiti ar gyfer gwasanaethau wedi'u trydaneiddio yn y dyfodol a chaniatáu ar gyfer gwella amllder gwasanaeth a chyflymder ar hyd Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru. Bydd mynd i'r afael â'r cyfyngiadau hefyd yn galluogi gwell cysylltiadau â rheilffyrdd eraill gan gynnwys lein Amwythig-Wrecsam-Caer. Er bod y gwelliannau hyn yn gofyn am fuddsoddiad sylweddol y tu allan i ogledd Cymru, maen nhw'n hanfodol i ddatgloi gwelliannau arfaethedig Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru.

### Er mwyn mynd i'r afael â'r cyfyngiadau hyn, mae angen cynllun i gynyddu capasiti cyn trydaneiddio:

Gwella signalau rhwng Crewe a Chaer.

Darparu platfform newydd yng Nghaer.

Cynyddu nifer y traciau wrth ddynesu at yr orsaf.

Cyflwyno croesfannau newydd wrth ddynesu at yr orsaf.

Amcangyfrifwyd y byddai'r gost o gyflawni'r gwelliannau yng Ngorsaf Caer oddeutu **£90-160 miliwn**.

#### ARGYMHELLIAD:

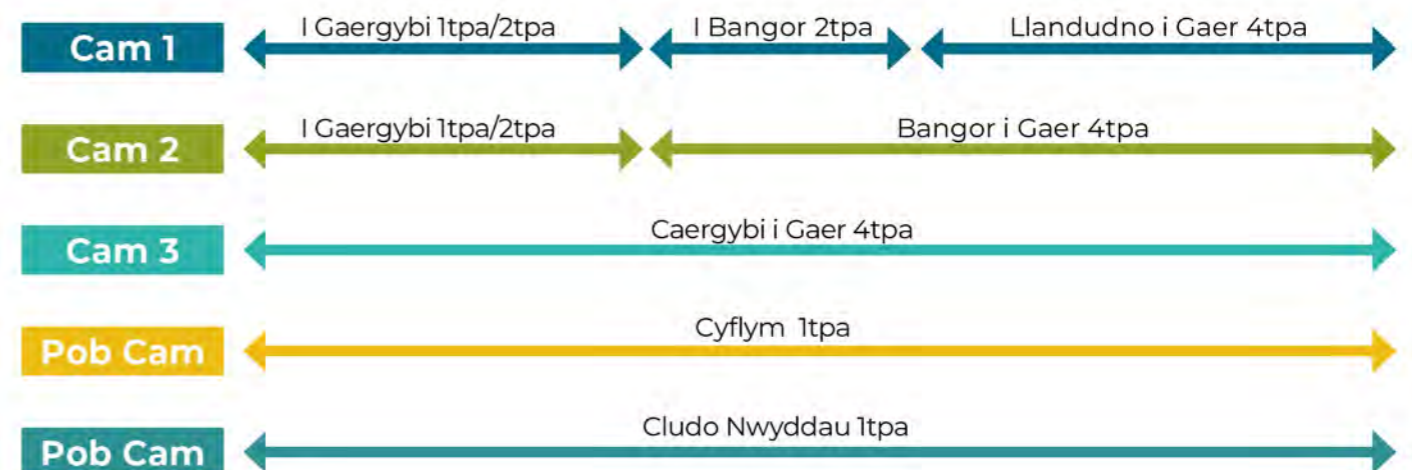
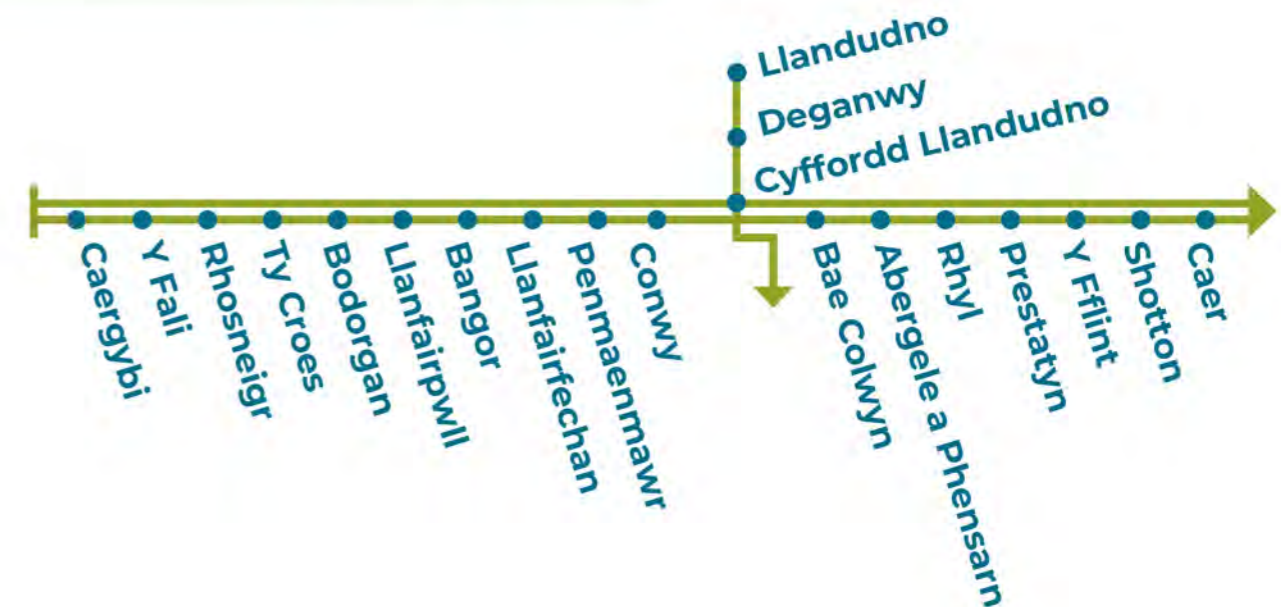
Gweithredu gwelliannau capasiti rheilffyrdd yng Ngorsaf Caer a'r cyffiniau i alluogi trydaneiddio a phum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym.

7 - 'Transport Focus' – Blaenoriaethau teithwyr rheilffordd ar gyfer gwella

## Cam 1 Crewe i Gyffordd Llandudno

Mae astudiaethau a gynhaliwyd ar gyfer TrC ar welliannau Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn dangos y gallai'r cam cyntaf hwn o welliannau rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno sicrhau'r manteision mwyaf o ran nifer teithwyr a gwell darpariaeth gwasanaethau. Mae'r gwelliannau hyn hefyd yn galluogi gwasanaeth cyflym bob awr i weithredu ar hyd llawn Prif Reilffordd Gogledd Cymru. Gall hyd llawn y rheilffordd gario un trên cludo nwyddau yr awr.

### Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru



Rydym ni'n argymhell canolbwyntio i ddechrau ar welliannau Cam 1 i sicrhau'r buddion mwyaf i ddefnyddwyr yn y tymor byr.

**Mae'r gwelliannau sydd eu hangen yng Ngham 1 ar hyd Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru wedi'u crynhoi fel a ganlyn:**

Uwchraddio i groesfannau gwastad.

Platform newydd yng Nghyffordd Llandudno.

Gwelliannau i draciau, switshis a chroesfannau, a signalau sy'n angenrheidiol ar gyfer trenau trydan.

Man croesi ychwanegol i'r dwyrain o Fangor<sup>8</sup>.

Mae angen y buddsoddiad gan Lywodraeth y DU, sy'n gyfrifol am seilwaith rheilffyrdd yng ngogledd Cymru. Mae'r gwaith cynllunio a wnaed hyd yma wedi amcangyfrif bod angen buddsoddiad o tua **£125 miliwn**. Mae'r buddsoddiad yn gymedrol mewn perthynas â'r buddion sylweddol sy'n debygol o ddeillio o ganlyniad, sy'n cynnwys cynnydd mewn defnydd rheilffyrdd, gostyngiad mewn costau teithio amser ar hyd y llinell honno, a gostyngiad mewn allyriadau.

**ARGYMHELLIAD:**

Blaenoriaethu'r gwaith o gyflawni gwelliannau seilwaith Cam 1 Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno i alluogi gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym, a lleihau amseroedd teithio.

**Camau 2 a 3 Cyffordd Llandudno i Fangor a Chaergybi**

Bydd angen gwelliannau sylweddol i'r seilwaith er mwyn cyflawni'r amllder gwasanaeth rheilffordd rydym ni'n ei ddymuno ar hyd Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno. Mae hyn yn cynnwys, ond nid yw wedi'i gyfyngu i:

- Gosod signalau newydd rhwng Cyffordd Llandudno a Bangor.
- Mynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti ym Mhont Britannia.
- Uwchraddio croesfannau rheilffordd.
- Darparu platform ychwanegol ym Mangor.
- Gwelliannau i draciau, switshis a chroesfannau, a signalau sy'n angenrheidiol ar gyfer trenau trydan.

Oherwydd y gofynion seilwaith sylweddol i hwyluso gwelliannau ychwanegol i amllder gwasanaethau i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno, rydym ni'n argymhell dull graddol o gyflawni ar hyd Prif Reilffordd Gogledd Cymru.

**ARGYMHELLIAD:**

Cyflwyno cynigion Cam 2 a 3 Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru i alluogi gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym, rhwng Crewe a Bangor (Cam 2) a Chaergybi (Cam 3), ac i leihau amseroedd teithio.

<sup>8</sup> - Er nad yw wedi ei leoli i'r dwyrain o Landudno, mae man croesi ychwanegol i'r dwyrain o Fangor yn datgloi'r amllder 4 trên yr awr ar gyfer Caer i Landudno.



**TRAFNIDIAETH CYMRU**  
**TRANSPORT FOR WALES**

**Cymru a'r Gororau**  
**Wales and Borders**



## Trydaneiddio

Mae rhanddeiliaid wedi dweud wrthym ni mai trydaneiddio rheilffyrdd ddylai fod y dyhead yn y pen draw ar gyfer gwelliannau rheilffordd yng ngogledd Cymru. Mae hefyd yn uchelgais hirsefydlog ar gyfer Growth Track 360. Yn ôl 'Strategaeth Rhwydwaith Datgarboneiddio Network Rail – Achos Busnes Rhaglen Dros Dro' (Gorffennaf 2020)<sup>9</sup>, mae Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru a'r Lein Amwythig – Wrecsam – Caer yn cael ei hystyried yn addas ar gyfer trydaneiddio yn y rhanbarth.

Ym mis Hydref 2023, cyhoeddodd y Prif Weinidog gynigion ar gyfer Network North<sup>10</sup> a oedd yn cynnwys darpariaeth o £1 biliwn ar gyfer trydaneiddio Prif Reilffordd Gogledd Cymru. Mae'r sylwebaeth gysylltiedig yn awgrymu y byddai'n dod â rhannau o'r gogledd o fewn awr i Fanceinion a bydd yn creu teithiau mwy prydlon a dibynadwy ar y llwybr 126 milltir rhwng Crewe, Warrington, Caer, Llandudno a Chaergybi.

### ARGYMHELLIAD:

Cyflawni trydaneiddio Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru fesul cam sy'n gyson â Chamau 1 i 3 datblygu seilwaith. I fod yn barod ar gyfer trydaneiddio, rhaid gwneud gwaith datblygu, a sefydlu achos busnes.

<sup>9</sup> - Network Rail (Gorffennaf 2020) Strategaeth Datgarboneiddio's Rhwydwaith – Achos Busnes Rhaglen Dros Dro

<sup>10</sup> - Adran Drafnidiaeth (2023) Network North: trawsnewid trafnidiaeth Prydain

## Lein y Gororau

Mae Lein y Gororau yn cysylltu Wrecsam yn y de â Bidston ar Gilgwri yn Lloegr i'r gogledd. Ar hyn o bryd mae gwasanaeth bob awr. Mae'r llwybr wedi'i ddynodi'n 'seilwaith tagfeydd' gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd oherwydd y cyfyngiadau mae seilwaith yn eu gosod @ ar amserlennu.

Rydym ni'n credu bod potensial sylweddol i gynyddu defnydd ar Linell y Gororau gydag amlder o bedwar trên yr awr ac amseroedd teithio byrrach. Y rheswm am hyn yw y byddai'n creu gwell cysylltiadau rhwng Wrecsam a Lerpwl (y tu hwnt i Bidston), gwell cysylltiadau yn Shotton i Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru, a gwell mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy. Byddai hefyd yn creu cysylltiadau gwell â gweddill Cilgwri trwy gysylltu yn Bidston â'r rheilffordd â West Kirby, sydd â phedwar trên yr awr.

Byddai'r gwelliannau'n galluogi cynnydd mawr mewn cymudo ar y rheilffyrdd i gyrchfannau ar hyd y darn llawn o'r llwybr rhwng Wrecsam a Lerpwl. Mae hyn yn helpu i greu'r achos economaidd da ar gyfer gwelliannau. Mae diddordeb sylweddol mewn gwella'r rheilffordd ymhlith grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd.<sup>11</sup>

Felly, rydym ni'n ystyried gwelliannau i Lein y Gororau er mwyn caniatáu i bedwar trên yr awr fod yn flaenoriaeth. Mae Cynllun Gwella Capasiti Seilwaith Tagfeydd Network Rail o Wrecsam i Bidston ym mis Gorffennaf 2023 yn nodi tri cham gwella fel a ganlyn<sup>12</sup>:

- **Cam 1** - Dau wasanaeth teithwyr yr awr (un yn galw ym mhob gorsaf ac un stop cyfyngedig) yn ogystal â llwybr cludo nwyddau bob awr.
- **Cam 2** - Dau wasanaeth teithwyr yr awr (y ddau yn galw ym mhob gorsaf) yn ogystal â llwybr cludo nwyddau bob awr.
- **Cam 3** - Pedwar gwasanaeth teithwyr yr awr (yn galw ym mhob gorsaf) yn ogystal â llwybr cludo nwyddau bob awr.

Mae Camau 1 a 2 yn gofyn am welliant yng Ngwaith Sment Padeswood, ac mae Cam 2 yn gofyn am welliannau i signalau. Mae Cam 3 yn golygu gwelliannau pellach i signalau i gyflawni'r amser lleiaf rhwng cerbydau o saith munud. Darperir crynodeb isod o'r gwelliannau sydd eu hangen i alluogi **pedwar trên yr awr** i weithredu ar y Lein.



<sup>11</sup> - Llythyr Agored Grwpiau Defnyddwyr y Rheilffyrdd – Lein y Gororau  
<sup>12</sup> - Cynllun Gwella Seilwaith Tagfeydd Wrecsam i Bidston

## Gwaith Sment Padeswood

Y prif gyfyngiad i ddarparu cynnydd yn amllder y gwasanaeth ar y llwybr yw traffig cludo nwyddau yng Ngwaith Sment Padeswood. Ni ellir gweithredu unrhyw gynnydd yn amllder y gwasanaeth rheilffordd ar hyd Lein y Gororau nes mynd i'r afael â'r cyfyngiad capasiti yn y gwaith sment.

Mae'r seidins presennol yn cyfyngu ar gapasiti ar hyd y rheilffordd ar gyfer gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau. Mae gwasanaethau cludo nwyddau sy'n mynd i mewn i'r gwaith sment yn stopio ar Brif Lein Down ac yn bacio'n ôl i'r seidins. Mae angen rhannu trenau hirach a gellir rhwystru'r brif linell am hyd at 40 munud. Rydym ni wedi astudio'r cynigion i fynd i'r afael â'r mater hwn, sydd wedi'u crynhoi yng Nghynllun Gwella Capasiti Seilwaith Gorlawn Network Rail yn Wrecsam i Bidston ym mis Gorffennaf 2023<sup>13</sup> fel a ganlyn:

- Darparu mynediad uniongyrchol i'r seidins o'r brif linell, gan ddileu symudiadau siynt ar y brif linell.
- Ymgorffori 24 o wagenni sment (yn cefnogi gweithrediad 2,400 tunnell).
- Optimeiddio'r cyflymder troi allan, er mwyn galluogi mynediad ac allanfa amserol.

Rydym ni'n deall y byddai'r gwaith hwn yn costio tua **£35 miliwn**.

### ARGYMHELLIAD:

Cael gwared ar y cyfyngiad ar gapasiti rheilffordd yng Ngwaith Sment Padeswood i'r de o Orsaf Bwcle ar Lein y Gororau.

Roeddem ni'n siomedig o glywed bod dau gais Cyngor Sir y Fflint am gyllid Ffyniant Bro i Lywodraeth y DU i weithredu cynllun yng Ngwaith Cement Padeswood yn aflwyddiannus. **Er mwyn sicrhau bod y gwelliant hanfodol hwn i'r seilwaith yn cael ei gyflawni, rydym ni'n annog yr Adran Drafnidiaeth, mewn cydweithrediad â Llywodraeth Cymru, i ailystyried y penderfyniad hwn a datgloi cyllid ar gyfer y cynllun hwn fel blaenoriaeth.**

Mae Heidelberg Materials (Hanson gynt) yn gweithredu'r gwaith sment ac yn bwriadu buddsoddi tua £400 miliwn i adeiladu cyfleuster dal carbon a lleihau effaith eu gweithrediadau ar yr amgylchedd<sup>14</sup>. Felly, gallai fod cyfle i gynyddu symudiadau cludo nwyddau rheilffordd a chydweithio â Hanson wrth ddatblygu cynllun i fynd i'r afael â'r cyfyngiadau capasiti yng Ngwaith Sment Padeswood.

<sup>13</sup> - Cynllun Gwella Seilwaith Gorlawn Wrecsam i Bidston

<sup>14</sup> - Cyfleuster Dal Carbon Padeswood

## Gwelliannau Seilwaith

Mae'r gwelliannau seilwaith eraill sydd eu hangen ar lein y Gororau i alluogi pedwar trên yr awr ac amseroedd teithio llai fel a ganlyn:

Gosod signalau newydd

Gwelliannau i groesfannau rheilffordd

Gwelliannau i gyflymder rheilffordd

Byddai amllder gwasanaeth dau drên yr awr yn gofyn am fewnosod signalau bloc canolradd i leihau amseroedd rhwng trenau. Mae amllder gwasanaeth o bedwar trên yr awr yn gofyn am saith munud rhwng trenau a gwaith gosod signalau newydd sylweddol ar y rheilffordd gyfan. Rydym ni'n credu bod y gwaith signalau ychwanegol yn fuddsoddiad gwerth chweil i gynyddu amllder a gwella atyniad y rheilffordd ar gyfer defnyddwyr posibl. Mae Cynllun Gwella Seilwaith Gorlawn Network Rail yn nodi bod cyflymderau rheilffordd uwch hyd at 60mya rhwng Wrecsam a Bidston yn gymharol hawdd i'w cyflawni a byddai'n hwyluso manteision perfformiad sylweddol.

Un fantais ychwanegol sylweddol o gael pedwar trên yr awr ar hyd Lein y Gororau yw y gallai o leiaf dau o'r pedwar gwasanaeth barhau y tu hwnt i Bidston ar hyd cangen ogleddol Lein Cilgwri ac o dan Afon Mersi i Lerpwl. **Byddai hyn felly yn creu mynediad i Lerpwl o Wrecsam heb gyfnewid yn Bidston.** Ar y cyd â'r gwelliannau cyflymder rheilffordd, byddai amser y daith rhwng Wrecsam a Lerpwl oddeutu awr.

Byddai'r gwasanaethau uniongyrchol hyn i Lerpwl yn drawsnewidiol i'r rhanbarth ac yn cael eu cefnogi'n gryf gan randdeiliaid. Gyda chyfnewidfa yn Shotton a thrydaneiddio Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru, bydd y gwasanaethau hyn yn galluogi mynediad cyflym a hawdd i Lerpwl ar gyfer poblogaethau ledled gogledd Cymru ac ochr ddeheuol Cilgwri.

Mae'r gost gyffredinol i weithredu'r gwelliannau i'r seilwaith i alluogi pedwar trên yr awr i weithredu ar hyd Lein y Gororau oddeutu **£377 miliwn** wedi'i dorri i lawr fel a ganlyn:

- **Cam 1:** Gwaith Sment Padeswood – **£35 miliwn**.
- **Cam 2:** Dau trên yr awr rhwng Wrecsam a Lerpwl – **£255 miliwn**.
- **Cam 3:** Pedwar trên yr awr rhwng Wrecsam a Lerpwl – **£87 miliwn**.

### ARGYMHELLIAD:

Gweithredu gwelliannau seilwaith ar Linell y Gororau i gyflawni pedwar trên yr awr a lleihau amseroedd teithio, gan gynnwys dau drên uniongyrchol i Lerpwl.

## Merseyrail

Rydym ni wedi clywed gan randdeiliaid sut mae cydweithio agos â Dinas-ranbarth Lerpwl a Merseyrail yn bwysig er mwyn sicrhau darpariaeth rhwydwaith gwasanaeth aml-weithredwr integredig. Ar y sail hon, rydym ni'n argymhell cydweithio cryfach gyda'r ddau wrth i gynigion ar Lein y Gororau gael eu datblygu a'u rhoi ar waith. Bydd hyn yn cynyddu gwerth Lein y Gororau, ac yn integreiddio â'r rhwydwaith rheilffyrdd rhanbarthol ehangach gan gynnwys mynediad i Lerpwl.

Mae rhai rhanddeiliaid hefyd wedi dweud y dylid trydaneiddio Lein y Gororau. Y dewis arall yw defnyddio unedau lluosog trydan batri. Mae Merseyrail yn cyflwyno Unedau Lluosog Batri Dosbarth 777/1 i'w rhwydwaith ac ar gyfer mynediad i Lerpwl, gallai Lein y Gororau ddefnyddio'r un stoc neu stoc debyg.

Byddai angen pwyntiau gwefru neu rannau o drydaneiddio trydydd rheilffordd ar Lein y Gororau i ailwefru'r unedau Dosbarth 777/1. Mae'r Comisiwn yn cefnogi trydaneiddio, gan gynnwys defnyddio trenau wedi'u pweru gan fatri, Lein y Gororau ar ffurf a fyddai'n caniatáu mynediad i Lerpwl.

### ARGYMHELLIAD:

Gweithio gyda Dinas-ranbarth Lerpwl a Merseyrail i integreiddio gwasanaethau rhwng Lein y Gororau a rhwydwaith Merseyrail.

## Gorsaf Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy

Mae nifer o orsafoedd newydd posib wedi cael eu hystyried yn y rhanbarth fel rhan o raglen Metro Gogledd Cymru TrC. O'r rhain, rydym ni o'r farn mai'r orsaf arfaethedig ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy sydd â'r achos gorau dros gael ei chyflwyno.

Byddai'r orsaf wedi'i lleoli ar Lein y Gororau rhwng gorsafoedd Pont Penarlâg a Neston. Byddai'n gwasanaethu Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, sy'n un o ardaloedd cyflogaeth mwyaf y DU gyda thua 9,000 o weithwyr. Mae'r Parc Diwydiannol yn ganolbwynt cenedlaethol ar gyfer uwch-weithgynhyrchu, ac mae'n cynnwys sawl gorsaf bŵer, y gwaith gwastraff-i-ynni rhanbarthol a nifer o fentrau diwydiannol a logisteg mawr, canolig a bach. Mae'n darparu cyflogaeth o ansawdd uchel, nid yn unig yn lleol, ond hefyd i bobl o bob rhan o ogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr.

Er gwaethaf arwyddocâd y Parc Diwydiannol, mae cysylltedd gwael iawn gan drafnidiaeth gyhoeddus i'r safle ac mae cyfran fawr o weithwyr yn teithio mewn car. Mae'r diffyg mynediad trafnidiaeth gyhoeddus hwn yn cyfrannu at broblemau wrth recriwtio a chadw gweithwyr. Felly, rydym ni o'r farn bod cyflwyno gorsaf ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy yn bwysig i'r parc diwydiannol a'r rhanbarth. Mae gan yr orsaf arfaethedig botensial i ddod yn gyrchfan bwysig ar Lein y Gororau.

Er ein bod ni'n cefnogi cyflwyno gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, hoffem weld yr elfennau parcio yng nghynigion presennol yr orsaf yn cael eu hailystyried a rhoi ystyriaeth bellach i ddarparu gwelliannau i'r rhwydwaith teithio llesol yn yr ardal a gwasanaethau bysiau gwennol. Byddai hyn yn galluogi defnyddwyr i deithio'n gynaliadwy i'r orsaf ac o'r orsaf i leoliadau yn y Parc a datblygiad tai Garden City gerllaw. Yr amcangyfrif o gost ar gyfer cyflenwi'r orsaf yw **£20-25 miliwn**. Ymhellach ymlaen yn yr adroddiad hwn, byddwn ni hefyd yn ystyried gwasanaethau bysiau a chynllunio teithio ar gyfer y parc diwydiannol.

### ARGYMHELLIAD:

Darparu gorsaf ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ar Linell y Gororau gyda theithio llesol ategol a mynediad trafnidiaeth gyhoeddus i'r orsaf.

## Cyfnewidfa Shotton: Cysylltu Lein y Gororau a Phrif Linell Reilffordd Gogledd Cymru

Mae gorsaf bresennol Shotton yn darparu mynediad i Lein y Gororau rhwng y gogledd a'r de (platfformau lefel uwch) a Phrif Linell Dwyrain a Gorllewin Gogledd Cymru (platfformau lefel is). Nid yw'r ddwy linell yn cysylltu. Mae'r platfformau wedi'u gwahanu o tua 150m gyda phlatfformau Lein y Gororau i'r de o'r man croesi rheilffordd a phlatfformau Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ychydig i'r gorllewin o'r man croesi. Nid yw'r llwybr cysylltu i gerddwyr yn ddigon da ac nid oes mynediad heb risiau.

Rydym ni'n deall bod astudiaeth dethol opsiynau wedi'i chwblhau i ymchwilio i atebion i fynd i'r afael â'r materion cysylltiad a mynediad hyn. Nododd yr astudiaeth ddau opsiwn, a fyddai'n golygu naill ai adleoli neu ymestyn platfformau lefel uchel Shotton ar Lein y Gororau ymhellach i'r gogledd.

Mae gorsaf Shotton mewn ardal drefol, ac **nid ydym yn cefnogi cynigion a fyddai'n cynyddu mynediad a chyfleusterau parcio ceir yn yr orsaf**. Rydym ni'n cefnogi gwell teithio llesol a mynediad trafnidiaeth gyhoeddus i'r orsaf, gan nodi'r galw am symud teithio llesol dros y rheilffordd rhwng Stryd Fawr Shotton a Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy. Byddai'r cynigion hyn yn helpu i leihau'r galw am deithio mewn car ar Ffordd Gorllewin Caer (B5129) a'r A494, sy'n rhan orlawn o'r rhwydwaith ffyrdd.

Amcangyfrifir bod y gost o ddarparu gwell mynediad rhwng Cyfnewidfa Shotton oddeutu **£40 miliwn**, gydag amcangyfrif arall o gost o £18 miliwn ar gyfer y bont deithio llesol arfaethedig.

### ARGYMHELLIAD:

Datblygu a gweithredu cynigion yng Ngorsaf Shotton i greu cyfnewidfa o ansawdd uchel a chwbl hygyrch rhwng Lein y Gororau a Phrif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ac i wella teithio llesol a mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus.



## Lein Amwythig – Wreccsam – Caer

Mae Lein Amwythig–Wreccsam–Caer yn gwasanaethu cymunedau gan gynnwys Y Waun a Rhiwabon ac mae'n cysylltu â Phrif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yng Nghaer ac â Lein y Gororau yn Wreccsam. Mae'r rheilffordd hefyd yn rhan o'r rhwydwaith rheilffyrdd sy'n cysylltu gogledd a de Cymru ac felly mae'n bwysig ar gyfer teithiau rheilffordd pellter hirach ac ar gyfer cludo nwyddau.

Mae gwella gwydnwch, cyflymderau rheilffordd, ac amllder gwasanaeth ar Lein Amwythig–Wreccsam–Caer yn bwysig er mwyn sicrhau effeithiolrwydd y rhwydwaith ar gyfer teithiau byr a phellter. Rydym ni'n credu bod achos i gynyddu amllder y gwasanaeth teithwyr ar hyd Lein Amwythig – Wreccsam – Caer i **ddau drên yr awr**. Mae dau gyfyngiad mae'n rhaid eu goresgyn.

Y prif gyfyngiad i gyflawni'r amllder gwasanaeth ac amseroedd teithio is dymunol yw'r gallu signalau cyfredol yn Gobowen. Disgwylir i amcangyfrif o'r gost ar gyfer mynd i'r afael â hyn fod oddeutu **£30 miliwn**. Yn ogystal â'r gwelliannau i signalau sydd eu hangen yn Gobowen, rydym ni'n deall bod cyfyngiad capasiti ychwanegol rhwng Wreccsam a Chaer, lle mae'r rheilffordd ar hyn o bryd yn un trac. Byddai creu trac deuol ar y darn hwn o reilffordd yn costio tua **£60-100 miliwn**.

Rydym ni'n argymhell y dylid mynd i'r afael â'r cyfyngiadau capasiti hyn er mwyn sicrhau amllder gwasanaeth o ddau drên yr awr, ochr yn ochr ag amseroedd teithio llai lle bo hynny'n bosibl.

### ARGYMHELLIAD:

Gweithredu cynllun gwella signalau yng Ngobowen ar Lein Amwythig-Wreccsam-Caer a gosod trac deuol rhwng Wreccsam a Chaer i fynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti i alluogi dau drên teithwyr yr awr a gwasanaethau cludo nwyddau i weithredu'n effeithiol ac yn ddibynadwy.

## Rheilffyrdd Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian

Gall Rheilffyrdd Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian chwarae rhan bwysig wrth alluogi teithiau trwy ddulliau cynaliadwy mewn ardaloedd gwledig yng ngorllewin y rhanbarth. Maen nhw hefyd yn chwarae rhan bwysig mewn perthynas â'r economi ymwelwyr.

Mae'r rheilffyrdd hefyd yn wynebu heriau corfforol ar ffurf llifogydd ac effeithiau erydu arfordirol. Mae lein Dyffryn Conwy wedi gosod cyfres o waith amddiffyn rhag llifogydd yn ystod y blynyddoedd diwethaf rhwng Tal y Cafn a Llanrwst ac mae Traphont Abermaw ar Reilffordd Arfordir y Cambrian yn cael ei hadfer gyda buddsoddiad o £30 miliwn yn 2023/24.

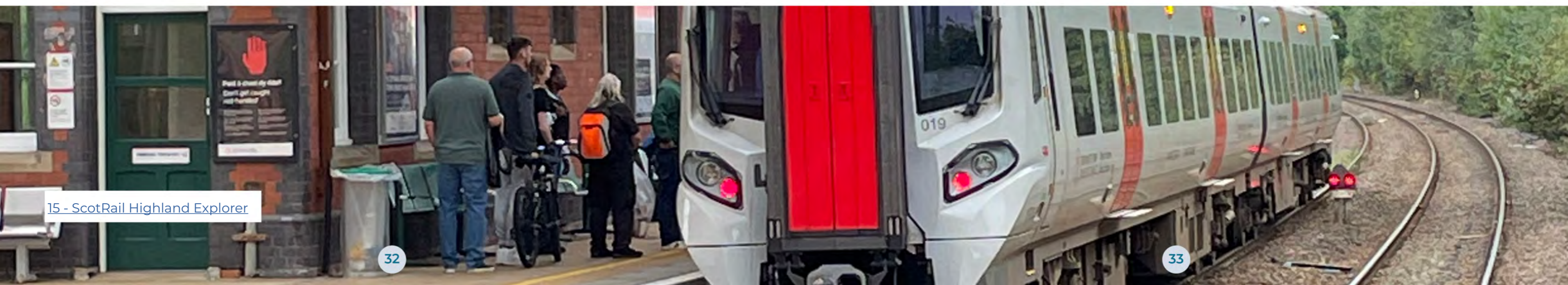
Dylid parhau i ystyried darparu gwasanaethau mwy rheolaidd a gwelliannau amser teithio ar hyd Rheilffyrdd Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian. Efallai na fydd gwelliannau mawr yn hyfyw yn ariannol, ond efallai y bydd potensial i gynyddu amllder y gwasanaeth a chapasiti trenau yn uwch na'r lefelau presennol, yn enwedig yn ystod tymor yr haf.

Tra bydd y gwelliannau hyn yn cael eu hymchwilio ymhellach, rydym ni'n argymhell cyflwyno gwasanaethau bysiau sy'n ategu gwasanaethau rheilffordd i leoedd ar hyd y coridorau hyn. Mae'r gwasanaethau hyn yn cael eu disgrifio fel rhan o'r rhwydwaith bysiau sy'n cael ei gynnig yn adran fysiau yr adroddiad hwn.

Byddai cyflwyno gwasanaethau bysiau cyflenwol yn gwella argaeledd trafniadaeth gyhoeddus ac yn cynorthwyo i adeiladu defnydd. Bydd gwerthuso gwasanaethau ychwanegol o'r fath yn darparu tystiolaeth am y galw posibl am wasanaethau rheilffyrdd ychwanegol ar y rheilffyrdd presennol.

### ARGYMHELLIAD:

Parhau i ystyried gwelliannau capasiti i'r lein, amllder gwasanaeth uwch a gwella capasiti trenau ar Reilffyrdd Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian.



15 - ScotRail Highland Explorer

## Amserlenni Twristiaeth

Mae'r ddwy linell reilffordd hyn yn rhedeg trwy ardaloedd yng ngogledd Cymru lle mae'r economi ymwelwyr yn arbennig o bwysig. Mae hyn yn cynnwys cysylltu ag aneddiadau ac atyniadau allweddol mewn lleoliadau fel Betws-y-Coed, Blaenau Ffestiniog, Abermaw, Harlech a Phorthmadog. Felly, mae cyfleoedd i gyflwyno newidiadau gwasanaeth tymhorol i gynyddu capasiti a/neu amllder. Gall hyn fod drwy gyflwyno cerbydau ychwanegol, a allai wella atyniad gwasanaethau rheilffordd ar y ddwy linell i dwristiaid a phobl leol, neu redeg gwasanaethau ychwanegol lle mae capasiti presennol y rheilffyrdd yn caniatáu hynny. Nodwn fod cerbydau twristiaeth yn yr Alban wedi eu cyflwyno ar reilffyrdd golygfaol<sup>15</sup>. Yr haf hwn, gwelodd Lein Arfordir y Cambrian bedwar cerbyd yn dychwelyd am y tro cyntaf mewn chwe blynedd yn dilyn cydweithrediad rhwng TrC a Network Rail. Hoffem weld mwy o'r math hwn o fenter.

### ARGYMHELLIAD:

Datblygu cynllun ar gyfer cynyddu capasiti gwasanaethau ymhellach yn ystod cyfnod prysuraf y tymor ymwelwyr ar Linellau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian.

## Rhwydwaith Rheilffyrdd y Dyfodol



## Fflyd Rheilffordd

Ar hyn o bryd mae dibynadwyedd gwasanaethau rheilffordd ar gyfer gogledd Cymru yn wael, ond rydym ni'n disgwyl i hyn wella wrth i drenau newydd gael eu cyflwyno. Rhaid i wasanaeth dibynadwy fod yn sylfaen i ddenu pobl i'r rheilffordd. Mae rhanddeiliaid wedi nodi bod y cerbydau presennol yn y rhanbarth o ansawdd gwael ac nad yw'n diwallu anghenion y boblogaeth. Er enghraifft, mae trenau'n gweithredu ar benwythnosau ar Brif Linell Reilffordd Gogledd Cymru a Lein Amwythig-Wrecsam-Caer. Mae hyn oherwydd y galw am deithiau manwerthu a hamdden yn y rhanbarth.

Mae TrC yn cyflwyno fflyd newydd o drenau ledled Cymru fesul cam, sydd wedi bod yn destun rhywfaint o oedi. Er ein bod yn deall y rhesymau y tu ôl i'r oedi hyn, rydym ni'n argymhell y dylai mwy o ystyriaeth gael ei roi i ail-ddyrannu'r cerbydau ar gyfer gogledd Cymru i sicrhau bod trenau capasiti gwell yn cael eu darparu ar gyfer gwasanaethau prysur, fel bod mwy o ddefnyddwyr rheilffyrdd yn cael profiad teithio da. Bydd angen prynu a chyflwyno trenau newydd hefyd i gyflawni'r amllder gwasanaeth cynyddol sy'n cael ei argymhell yn gynharach yn yr adroddiad hwn. Yn y tymor hwy, bydd trydaneiddio Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn golygu bod angen fflyd o drenau trydan ar gyfer y rheilffordd honno.

Byddem yn hoffi hefyd gweld manau storio mwy hyblyg ar gael ar drenau, i ganiatáu i fagiau, beiciau a/neu bygis gael eu storio'n ddiogel ac i greu trenau mwy hygyrch a chyfeillgar i deuluoedd.

### Dylai unrhyw fuddsoddiad mewn fflyd rheilffyrdd newydd ar gyfer gogledd Cymru ystyried natur teithiau yn y rhanbarth, gan nodi'n benodol:

Teithiau cymudo ar hyd y prif linellau rheilffordd.

Teithiau pellter hirach ar hyd Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru a Lein Amwythig-Wrecsam-Caer sydd angen lle storio ar gyfer bagiau.

Teithiau i dwristiaid ar hyd pob llwybr, ac eithrio Lein y Gororau, lle mae lle storio ar gyfer bagiau yn bwysig.

Teithiau milltir gyntaf a milltir olaf ar feic.

Yr angen i wella hygyrchedd i'r rhwydwaith rheilffyrdd.

### ARGYMHELLIAD:

Gwella dyraniad y fflyd reilffordd yng ngogledd Cymru yn y tymor byr i sicrhau bod cerbydau yn diwallu anghenion defnyddwyr ar gyfer y mathau o deithiau mae pobl yn eu gwneud a chaffael trenau ychwanegol gan gynnwys fflyd drydan ar gyfer Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn y tymor canolig.

## Ailagor Llinellau Rheilffordd

Nid ydym yn cefnogi ailsefydlu rheilffyrdd yng ngogledd Cymru ar hyn o bryd.

Mae rhywfaint o ddiddordeb yn adfer lein rheilffordd Amlwch – Gaerwen a Bangor – Porthmadog. Rydym ni wedi ystyried yr achos dros adfer y rheilffyrdd hyn ac nid ydym yn credu mai'r ymyriadau hyn yw'r defnydd mwyaf effeithiol o arian cyhoeddus, o'i gymharu â'r argymhellion eraill rydym ni wedi'u gwneud. Fodd bynnag, lle nad yw datblygiadau eisoes wedi digwydd, rydym ni'n credu ei bod yn ddoeth diogelu llwybrau rheilffyrdd blaenorol ledled y rhanbarth.

Dylid ystyried cyflwyno llwybrau pellter hwy ar gyfer teithio llesol ar hyd yr hen aliniadau rheilffyrdd hyn. Byddai hyn yn diogelu'r llwybr rhag datblygiadau eraill ac yn darparu cyfleoedd teithio deniadol, hamdden a thwristiaeth ar hyd llwybrau gweddol wastad rhwng canolfannau poblogaeth. Ar y sail honno, rydym ni'n cefnogi creu cyswllt teithio llesol rhwng Amlwch a Llangefni yn unol â newid moddol carbon isel, teithio i'r gwaith a

hamdden. Mae llawer o enghreifftiau da yn y DU ac yn ehangach o linellau rheilffordd segur yn cael eu cadw a'u hailddynodi ar gyfer teithio llesol er budd cymunedau ac ymwelwyr.

Yn ogystal â hyn, rydym ni'n argymhell bod llwybrau bysiau, wedi'u hintegreiddio â'r rhwydwaith rheilffyrdd, yn cael eu cyflwyno ar hyd coridorau Amlwch – Gaerwen a Bangor – Porthmadog. Rydym ni'n credu y bydd hyn yn galluogi cymunedau yn yr ardaloedd hyn i deithio'n effeithiol ar drafnidiaeth gyhoeddus, ar gost sylweddol is o gymharu ag adfer y rheilffyrdd.

### ARGYMHELLIAD:

Diogelu hen reilffyrdd rhag datblygu yn y dyfodol a datblygu llwybrau cerdded a beicio ar eu hyd lle bo hynny'n briodol, gyda gwasanaethau bysiau o ansawdd uchel i'r cymunedau ochr yn ochr â nhw.

## Gorsafoedd Newydd

Ar wahân i orsaf arfaethedig ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, nid ydym wedi argymhell bod gorsafoedd newydd eraill yn cael eu datblygu yn y rhanbarth ar hyn o bryd. Rydym ni wedi ystyried yr holl brosiectau gorsafoedd a nodwyd ar gyfer datblygiad ar draws rhwydwaith rheilffyrdd gogledd Cymru i nodi a blaenoriaethu'r prosiectau hynny a all gael yr effaith fwyaf ar wella rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus gogledd Cymru.

Nid yw hyn yn golygu bod prosiectau eraill yn ddi-werth, ac mae datblygiadau gorsafoedd newydd wedi'u cynnwys yn y Cynllun Datblygu Trafnidiaeth Cenedlaethol presennol a allai fynd ymlaen fesul achos o hyd. Fodd bynnag, rydym ni'n argymhell bod y cynigion sydd wedi'u nodi yn ein hadroddiad yn cael eu blaenoriaethu mewn perthynas â'r sector rheilffyrdd er mwyn sicrhau'r budd mwyaf yng ngogledd Cymru.

## Cludo nwyddau ar y rheilffordd

Rydym ni wedi dod i'r casgliad y gall cludo nwyddau ar reilffordd chwarae mwy o ran yn y rhanbarth.

Oherwydd y gostyngiad yng nghyfradd y diwydiannau swmp traddodiadol, fel glo, llechi a dur, ar hyn o bryd mae gan y rhanbarth farchnad cludo nwyddau rheilffordd gymharol gyfyngedig. Mae hyn yn cael ei adlewyrchu mewn cyfanswm o rhwng dwy a thair taith cludo nwyddau ar y rheilffordd yn ddyddiol ar hyd Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru, er gwaethaf lwfans fesul awr sydd wedi'i gadw ar gyfer gwasanaethau cludo nwyddau rheilffordd ar hyn o bryd. Fodd bynnag, mae gwasanaeth cludo nwyddau newydd wedi dechrau yn ddiweddar o derfynell cludo nwyddau rheilffordd chwarel Penmaenmawr.

Mae yna hefyd opsiynau ar gyfer defnyddio trenau ar gyfer dosbarthu parseli cyflym. Mae gwasanaethau rheilffyrdd logisteg ysgafn (parseli) wedi dechrau yn ystod y blynyddoedd diwethaf, er enghraifft, rhwng Llundain a Glasgow. Gall y rhain wasanaethu dosbarthu busnes-i-fusnes a busnes-i-gwsmeriaid. Mae parseli yn cael eu cludo i'w danfon yn derfynol gan feiciau a negeswyr mewn faniau. Efallai y bydd gan y math hwn o wasanaeth fanteision dros gludiant ar y ffordd gan gynnwys cyflymder a chyrchfan y ganolfan drefol gan osgoi tagfeydd. Mae'n gofyn am fuddsoddiad mewn cyfleusterau a chreu'r rhwydwaith.

Yn y tymor hwy, gall gwasanaeth o'r fath gynnig cyfleoedd i leihau cludo nwyddau ar y ffyrdd yn y sector hwn a dylai cynlluniau datblygu gorsafoedd ganiatáu ar gyfer hyn.

### ARGYMHELLIAD:

Ystyried lleoliadau a dulliau ar gyfer datblygu gwasanaethau cludo nwyddau logisteg ysgafn ar y rheilffyrdd



# Bysiau a Choetsys

Yn ein Datganiad Cynnydd a'n Hadroddiad Interim, fe wnaethom nodi problemau gydag oriau gweithredu'r rhwydwaith bysiau presennol, amllder gwasanaethau, diffyg symrlwydd defnydd, dibynadwyedd a phrydlondeb. Fe ddaethom i'r casgliad nad yw'r rhwydwaith bysiau presennol wedi'i ddadroleiddio yn gweithio'n dda yn y rhanbarth.

Mae yna lawer o wasanaethau bysiau sy'n gweithredu ar amllder isel, sy'n eu gwneud yn anneniadol. Fel arfer, nid yw amseriadau yn cyd-fynd i alluogi pobl i wneud cysylltiadau â bysiau neu drenau eraill, ac felly mae llawer o deithiau yn anymarferol ar fws. Yn aml mae'n anodd deall a defnyddio gwasanaethau bysiau, ac mae hyn yn arbennig o wir am bobl nad ydynt yn defnyddio bysiau ar hyn o bryd. Fel arfer mae amseroedd teithio yn hir o'i gymharu â'r car.

Mae sawl rheswm dros gyflwr gwael y rhwydwaith bysiau, gan gynnwys diffyg cyllid a chynllunio datblygu hanesyddol yn seiliedig ar geir sydd wedi arwain at ymddygiadau teithio sy'n canolbwyntio ar geir, sydd wedi lleihau neu o leiaf heb ffafrio'r defnydd o fysiau.

Mae llawer o randdeiliaid wedi dweud wrthym ni fod gan y rhwydwaith bysiau a'r gwasanaethau presennol enw am berfformiad gwael, dibynadwyedd a gwerth am arian. Awgrymwyd bod gwelliannau yn gofyn am gydweithio rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat, gan gynnwys y gweithredwyr bysiau a choetsys, a'r cymunedau mae'r rhwydwaith yn eu gwasanaethu. Ond rydym yn cydnabod nad yw teithio ar fysiau yn cystadlu gyda theithio mewn car, ac roedd 77% o'r ymatebwyr i'n harolwg ymgysylltu â'r cyhoedd o'r farn nad yw'r gwasanaethau bysiau presennol yn effeithiol o ran diwallu anghenion y boblogaeth.

Rydym ni'n cydnabod manteision gwasanaethau bysiau a choetsys o ansawdd uchel a'r cyfraniad maen nhw'n ei wneud i flaenoriaethau Llywodraeth Cymru a'r DU. Maen nhw'n bwysig i'r rhai sydd heb fynediad at gar.

Gall gwasanaethau bysiau a choetsys o ansawdd uchel gludo pobl mewn ardaloedd gwledig a threfol, dros ffin Lloegr, a chysylltu â gorsafoedd rheilffordd. Mae gwasanaethau bysiau da yn darparu llawer o fanteision cymdeithasol ehangach fel cysylltiadau cymunedol cryfach a gwella mynediad at gyfleoedd gwaith<sup>16</sup>.

Rydym ni'n argymhell cyfres o wasanaethau bws rhanbarthol sy'n cysylltu'r aneddiadau mwyaf yn ardaloedd gwledig gogledd Cymru a fydd yn ategu gwasanaethau Traws Cymru pellter hirach. Rydym ni'n argymhell estyniad i oriau gweithredu, a llwybrau ychwanegol ar gyfer gwasanaethau Traws Cymru.

Mae angen integreiddio'r gwasanaethau hyn â gwasanaethau bysiau lleol sydd wedi'u cynllunio gan awdurdodau lleol. Bydd y rhwydwaith yn cael ei gwblhau trwy ehangu gwasanaethau Fflecsi sy'n seiliedig ar alw yn y rhanbarth. Rydym ni hefyd yn argymhell cydlynu gwasanaethau lleol wedi'u trefnu gyda chludiant sy'n seiliedig ar alw, gwasanaethau cludiant cymunedol a chontractau cludiant pwrpasol cyfredol (ar gyfer teithio i'r ysgol, trafndiaeth cleifion a gwasanaethau cymdeithasol) i greu gwell opsiynau i bobl mewn ardaloedd gwledig. Mae'r seilwaith ategol ar gyfer gwasanaethau bysiau yn gyflymach ac yn rhatach i'w weithredu na'r seilwaith rheilffyrdd ac felly gall ddarparu gwell trafndiaeth yn y tymor byr.

Rydym ni wedi dod i'r casgliad bod rhwydwaith bysiau effeithiol a chynhwysfawr yn hanfodol er mwyn cyrraedd targedau newid moddol yng ngogledd Cymru, ac y bydd rhwydwaith bysiau da yn helpu pobl, cymunedau a'r economi.



16 - Teithiau Gwyrddach – Pam fod angen i ni gael y bws a siarad mwy

## Cyflwyno Masnachfreinio

Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio i gyflwyno deddfwriaeth ar gyfer masnachfreinio darpariaeth gwasanaethau bysiau. Bydd y ddeddfwriaeth hon yn galluogi awdurdodau cyhoeddus i ddylunio systemau sy'n gwneud y mwyaf o werth economaidd-gymdeithasol rhwydwaith, yn ogystal â galluogi integreiddio amserlennu a phrynu tocynnau. Bydd y cynigion yn dod â gwasanaethau bysiau dan reolaeth y cyhoedd, ac yn adlewyrchu datblygiadau tebyg ym Manceinion<sup>17</sup> a Lerpwl a'r sefyllfa sydd eisoes yn bodoli yn Llundain<sup>18</sup>. Bydd gwasanaethau bws yn cael eu cynllunio a'u pennu o fewn y terfynau ariannu sydd ar gael gan awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig rhanbarthol, TrC a Llywodraeth Cymru. Bydd gweithredwyr yn gwneud cais am gontractau sy'n cael eu gosod ar ran Llywodraeth Cymru gan TrC i redeg y gwasanaethau penodedig<sup>19</sup>. Mae'r ddeddfwriaeth yn cynnig y gallai awdurdodau lleol redeg eu gwasanaethau bws eu hunain, sydd ar hyn o bryd wedi'i wahardd ac eithrio mewn amgylchiadau penodol.

Bydd cynllunio canolog yn golygu y gellir gwneud y rhwydwaith a'r gwasanaethau yn ddeniadol i ystod eang o ddarpar deithwyr a'u haddasu'n well i anghenion teithwyr. Yn benodol, gellir cynllunio llwybrau i ddiwallu anghenion cwsmeriaid yn hytrach na rhoi pwyslais ar gystadleuaeth i'r rhai sy'n broffidiol. Fe wnaeth ein hymgysylltiad gyda rhanddeiliaid ddatgelu bod cefnogaeth eang i'r ddeddfwriaeth sydd i ddod. Fe wnaeth ymatebwyr gydnabod ei fod yn gyfle sylweddol i fynd i'r afael â materion cyfredol y gwasanaeth bysiau. Roedd pryder cyson mewn perthynas â'r cyllid oedd ar gael ar gyfer rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio o weithrediadau bysiau. Rydym ni'n deall bod cyllid ar gyfer y rhwydwaith bysiau wedi'i fasnachfreinio arfaethedig yn broblem. Mae gostyngiadau posibl i gymorthdaliadau bysiau presennol eisoes yn peri risg y bydd rhai gwasanaethau'n cael eu cwtogi. Mae rhwydwaith bysiau gwell yn gofyn am gyllid ychwanegol sylweddol o'i gymharu â'r ddarpariaeth gwasanaethau presennol, a byddai model masnachfaint yn gofyn am gyllid aml-flwyddyn nad yw wedi'i gynnig ar gyfer cymhorthdal bysiau yn y gorffennol. Byddai cyllid aml-flwyddyn o'r fath yn rhoi sicrwydd i'r cyhoedd sy'n teithio, awdurdodau a gweithredwyr. Felly, dylai cynllunio ar gyfer masnachfreinio ddechrau cyn i'r ddeddfwriaeth ddod i rym a dylid rhoi ysgogiad iddo trwy ddarparu cyllid aml-flwyddyn. Gall paratodau gynnwys gwneud newidiadau i wasanaethau bysiau presennol lle bo hynny'n bosibl, gyda'r sector cyhoeddus a gweithredwyr yn gweithio gyda'i gilydd.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n cefnogi'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig i ganiatáu i wasanaethau bysiau gael eu masnachfreinio ac rydym ni'n argymhell bod awdurdodau lleol a TrC yn paratoi ac yn gweithredu newidiadau i wasanaethau bysiau cyn ac wrth baratoi ar gyfer masnachfreinio a bod Llywodraeth Cymru yn darparu cyllid aml-flwyddyn i gefnogi'r gwasanaethau hyn.

[17 - Awdurdod Cyfun Manceinion Fwyaf – Lansio Rhwydwaith y Gweryn](#)

[18 - Bysiau Rhanbarth Dinas Lerpwl i ddod o dan reolaeth gyhoeddus](#)

<sup>19</sup> - Llywodraeth Cymru, yn hytrach nag awdurdodau lleol, fyddai'r 'awdurdod masnachfreinio'.

## Gwasanaethau Bws Rheolaidd

### Cynigion 'Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau' TrC

Mae TrC eisoes wedi ystyried y gofynion ar gyfer rhwydwaith bysiau diwygiedig ac wedi datblygu cynigion ar gyfer 'Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau'. Roedd cynllunio'r rhwydwaith arfaethedig yn cynnwys ystyried y canlynol:

- Y rhwydwaith a'r defnydd presennol, gan gynnwys archwilio cryfderau a gwendidau gydag awdurdodau lleol a gweithredwyr.
- Creu rhwydwaith unedig o wasanaethau sy'n sythweledol, yn hawdd ei ddeall ac yn gydlynol.
- Optimeiddio llwybrau a rhesymoli gwasanaethau i gyflawni amllder uwch ac amseriadau mwy cyson.
- Datblygu gwasanaethau craidd gydag amllder uwch, oriau gweithredu hirach, a gwell cysylltiadau â bysiau eraill ac â rheilffyrdd.
- Datblygu gwasanaethau eilaidd a gwasanaethau bwydo gydag amseroedd ymadael 'wyneb cloc' cyson, rheolaidd lle bo hynny'n bosibl.

Byddai gan y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau hwn amllder uwch ac oriau gweithredu hirach, a fydd yn caniatáu nifer uwch o deithiau sy'n cyd-fynd yn well ag anghenion teithio pobl a bydd hynny'n fwy deniadol ar gyfer defnyddio i deithio bob dydd. Er bod y cynigion yn dal i gael eu datblygu, rydym ni wedi eu hystyried yn fanwl ac yn nodi eu bod yn sail dda i rhwydwaith bysiau yng ngogledd Cymru.

Rydym ni wedi adeiladu ar y cynigion hyn ymhellach yn unol â'r egwyddorion ar gyfer darparu bysiau sydd wedi'u nodi isod.

### Nodau'r 'Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau'



Gwneud bysiau yn fwy deniadol ar gyfer defnydd pob dydd gan bobl Cymru.



Gwell cydgysylltu, amseroedd rheolaidd, a mwy o wasanaethau gyda'r hwyr ac ar benwythnosau.



Gwell rhwydweithiau sy'n caniatáu pobl i defnyddio bysiau ar gyfer y mwyafrif o deithiau.



Gwell integreiddio rhwng gwasanaethau bws, gyda threnau, a gyda mynediad ar droed ac ar feic.

## Egwyddorion ar gyfer Darpariaeth Bysiau yng Ngogledd Cymru

Rydym ni wedi datblygu ein cynigion ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn seiliedig ar ein dadansoddiad o darddiad a chyrchfannau teithio, adborth a dderbyniwyd gan y cyhoedd, a chynigion TrC ar gyfer y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau. Amlygodd ein hymgylltiad cyhoeddus yr angen am amllder bysiau uwch, oriau gweithredu estynedig, a darparu gwasanaethau uniongyrchol rhwng lleoliadau pwysig. Nododd llawer o'r ymatebwyr bwysigrwydd gwasanaethau bysiau gwledig.

Rydym ni wedi penderfynu y dylai gwasanaethau gynnwys cyfuniad o wasanaethau bysiau rhanbarthol, gwasanaethau bysiau lleol, gwasanaethau coetsys a gwasanaethau Cludiant sy'n Seiliedig ar Alw Deïnamig (D-DRT). Yn ogystal, rydym ni'n gweld gwerth o arbedion effeithlonrwydd trwy integreiddio darparu gwasanaethau trafndiaeth addysg, gwasanaethau trafndiaeth cleifion a gwasanaethau cymdeithasol a gwasanaethau cludiant cymunedol. Bydd rhwydwaith bysiau'r gogledd yn cael ei ddarparu mewn partneriaeth rhwng TrC, awdurdodau lleol, CJC Gogledd Cymru a gweithredwyr bysiau, mewn ymgynghoriad â'r cyhoedd a chyflogwyr.

### **Er mwyn adeiladu ar y gwaith da y mae TrC eisoes wedi'i wneud, rydym ni wedi nodi'r egwyddorion canlynol ar gyfer gweithredu rhwydwaith bysiau gwell ar lefel ranbarthol yng ngogledd Cymru:**

Dylai gwasanaethau fod ag amllder uchel ac oriau gweithredu hir.

Dylid darparu amseroedd ymadael cyson ar gyfer gwasanaethau (e.e., 15 a 45 munud wedi pob awr).

Dylai amserlenni dydd Sul fod mor agos â phosibl at amllder yr wythnos i gefnogi cymudo, hamdden a'r galw mewn economi ymwelwyr.

Lle mae gwahanol wasanaethau'n rhannu llwybr, dylid eu cyd-drefnu i ddarparu amserlen wedi'i gwasgaru'n dda.

Dylid rhoi pwyslais ar leihau amseroedd teithio rhwng y tarddiad a'r cyrchfannau gyda'r galw mwyaf.

Dylai gwasanaethau gymryd llwybrau uniongyrchol sy'n aros yr un fath trwy gydol y dydd.

Dylid cyfeirio gwasanaethau trwy gyfnewidfeydd trafndiaeth a gorsafoedd rheilffordd.

Dylai'r gwasanaethau bysiau rhanbarthol gael eu hintegreiddio â gwasanaethau bysiau lleol a chludiant deïnamig sy'n seiliedig ar y galw.

Dylai cerbydau fod yn gyfforddus ar gyfer teithiau hir.

## Rhwydwaith Bysiau Arfordirol Rhanbarthol

Rydym ni'n cynnig cyfres o lwybrau sy'n gorwedd yn gyffredinol yn agos at yr arfordir gydag amllder o ddau i bedwar bws yr awr. Mae hyn yn seiliedig ar ein dadansoddiad o batrymau symud presennol yn y rhanbarth drwy bob dull sy'n deillio o Fodel Trafndiaeth Gogledd Cymru a ffynonellau data eraill. Mae ein cynigion yn adeiladu ar lwybrau craidd Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau TrC. Dangosir y llwybrau mewn glas yn y ffigur isod. Mae'r coridorau pwysig rhwng Caernarfon a Llandudno a'r Rhyl a'r rhwydwaith yn ardal Wrecsam, Yr Wyddgrug a Glannau Dyfrdwy. Yn bwysig, rydym ni'n awgrymu bod rhai gwasanaethau yn croesi'r ffin â Lloegr i gysylltu Caer â'r rhwydwaith. Mae cyrchfannau eraill fel rhan o'r rhwydwaith hwn yn cynnwys Rhuthun, Porthmadog, Pwllheli, Llangefni, Amlwch a Chaergybi.

Rydym ni wedi clywed gan nifer o randdeiliaid bod gwneud teithiau ar drafndiaeth gyhoeddus i ardaloedd cyflogaeth yng ngogledd Cymru yn anodd. Mae hyn oherwydd naill ai diffyg gwasanaethau, gan gynnwys gwasanaethau sy'n cysylltu â gwasanaethau trên neu wasanaethau bws eraill, neu ddiffyg cyd-drefnu amserlenni. Ar y sail hon, rydym ni'n credu y dylid darparu gwasanaethau bws aml i safleoedd cyflogaeth mawr a chyfnewidfeydd trafndiaeth a gorsafoedd rheilffordd, gan gynnwys, er enghraifft, parciau diwydiannol Wrecsam a Glannau Dyfrdwy, y prif ysbytai a'r prif barciau busnes gan gynnwys Parc Menai a Llanelwy. Dylai'r gwasanaethau stopio mewn lleoliadau lle mae'r galw mwyaf, ac mae angen datblygu'r patrymau stopio trwy waith manwl pellach. Dylid cynllunio prisio ac amllder y gwasanaeth i'w wneud yn gystadleuol â'r car.

### **ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymhell cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau bws arfordirol rhanbarthol gydag amllder o ddau i bedwar bws yr awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau mawr, safleoedd cyflogaeth a chyfnewidfeydd trafndiaeth.

## Rhwydwaith Bysiau Gwledig Rhanbarthol

Rydym ni'n credu y dylid gweithredu rhwydwaith o wasanaethau bysiau gwledig yng nghefn gwlad gogledd Cymru gydag amllder bws yr awr, fel sy'n cael ei ddangos mewn coch yn y ffigur isod. Dylai'r oriau gweithredu ymestyn i'r nos i ganiatáu ar gyfer gweithgareddau yn ddiweddarach yn y diwrnod. Mae'r rhwydwaith hwn wedi'i ddatblygu gan ddefnyddio cyfuniad o'n dadansoddiad o deithiau cyfredol yn y rhanbarth ac adborth gan randdeiliaid. Yn gyffredinol, mae'n cysylltu'r un lleoedd â'r rhwydwaith rheilffordd a rhwydwaith Traws Cymru ond mae wedi'i gynllunio i gynyddu amllder y gwasanaeth.

**Mae'r Rhwydwaith Bysiau Gwledig Rhanbarthol arfaethedig yn cysylltu â'r Rhwydwaith Bysiau Arfordirol Rhanbarthol arfaethedig, gan greu rhwydwaith rhanbarthol cynhwysfawr o wasanaethau bysiau.**

Byddai rhwydwaith o'r fath o wasanaethau bysiau gwledig rhanbarthol yn caniatáu teithio pellter hirach ar fws rhwng aneddiadau mwy ynysig ac ardaloedd cyflogaeth, a gwasanaethau allweddol. Dylai'r gwasanaethau gwledig hyn ddefnyddio bysiau o ansawdd uchel sy'n darparu'r canlynol:

- Seddi cyfforddus addas ar gyfer teithiau pellter hirach.
- Cysylltedd digidol (e.e. Wi-Fi).
- Lle storio ar gyfer bagiau a beiciau lle bo hynny'n briodol.

Mae angen i natur darpariaeth gwasanaeth ac ansawdd y bysiau greu dewis realistig yn lle teithio mewn car preifat.

**ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymell cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau bysiau gwledig rhanbarthol gydag amllder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hirach.

**Map rhwydwaith o gynigion gwasanaethau bws rhanbarthol**



**Gwella Gwasanaethau Traws Cymru**

Ar hyn o bryd mae pum gwasanaeth Traws Cymru yn gweithredu yng ngogledd Cymru. Mae adborth rhanddeiliaid yn awgrymu bod gwasanaethau Traws Cymru wedi cael derbyniad da. Tystiolaeth o hyn yw'r 80% yn fwy o deithwyr ar wasanaeth T8 Corwen i Gaer (drwy Rhuthun a'r Wyddgrug) o'i gymharu â'r gwasanaethau rhagflaenol ar y coridor hwn (1, X1, 55). Rydym ni'n cefnogi ehangu a gwella gwasanaethau Traws Cymru.

Mae gwasanaethau Traws Cymru yn cael eu gweithredu a'u rheoli gan TrC, ac rydym ni'n argymell y dylid blaenoriaethu cynigion Traws Cymru yn y Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau oherwydd eu gallu i gyflawni yn y tymor byr. Mae gwasanaethau Traws Cymru presennol yn gweithredu'n bennaf o 6am neu 7am tan 7pm neu 8pm. Rydym ni'n awgrymu bod yr oriau gwasanaeth yn cael eu hymestyn a, lle bo galw, bod amllder y gwasanaeth yn cael ei gynyddu. Rydym ni hefyd yn cefnogi llwybrau ychwanegol lle mae galw. Mewn llawer o achosion, mae gwasanaethau Traws Cymru yn gweithio llwybrau tebyg i'r rhwydwaith bysiau gwledig rhanbarthol arfaethedig ac mae angen cyd-drefnu patrymau'r gwasanaeth.

**ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymell bod gwelliannau arfaethedig Traws Cymru i lwybrau, amllder gwasanaethau ac oriau gweithredu yn cael eu gwneud yn y tymor byr.

**Gwasanaethau Bysiau Lleol**

Nid yw'r rhwydweithiau bysiau rhanbarthol yn cyflawni holl ofynion trafndiaeth gyhoeddus pob cymuned. Mae angen llenwi bylchau yn y ddarpariaeth bysiau lleol a'u cefnogi gan wasanaethau trafndiaeth ymatebol y galw a gwasanaethau cludiant cymunedol. Ar hyn o bryd mae awdurdodau lleol, sy'n gweithio ar y cyd â Chynllun Cynllunio Gogledd Cymru, yn gyfrifol am wasanaethau bysiau lleol. Bydd angen iddynt weithio gyda'u cymunedau lleol a chyflogwyr yn y sectorau cyhoeddus a phreifat i ddatblygu rhwydwaith effeithiol o wasanaethau bysiau lleol. Bydd rhai o'r gwasanaethau bysiau lleol hyn hefyd yn gwasanaethu fel gwasanaethau bwydo i'r rhwydwaith bysiau rhanbarthol.

Ar y sail bod angen datblygu'r rhwydwaith bysiau yn ei gyfanrwydd, rydym ni'n credu bod gan TrC rôl bwysig i'w chwarae wrth gynorthwyo awdurdodau lleol i gynllunio rhwydweithiau bysiau lleol.

**ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymell bod rhwydweithiau bysiau lleol yn cael eu datblygu i baratoi ar gyfer masnachfreinio gan TrC ac awdurdodau lleol sy'n cydweithio â'u cymunedau a'u cyflogwyr.

# Gwasanaethau Cludiant Cymunedol ac sy'n Seiliedig ar Alw

Gall gwasanaethau bws rheolaidd wasanaethu cyfran fawr o'r boblogaeth ar draws gogledd Cymru, fodd bynnag, yn rhannol oherwydd natur wledig y rhanbarth, bydd rhai lleoliadau angen darpariaeth drafnidiaeth gyhoeddus atodol, fel gwasanaethau sy'n seiliedig ar alw a thrafnidiaeth gymunedol.

## Teithio sy'n Seiliedig ar Alw Deinamig (D-DRT)

Mae gwasanaeth cludiant sy'n seiliedig ar alw (DRT) yn wasanaeth hyblyg sy'n darparu cludiant a rennir i ddefnyddwyr sy'n nodi eu taith ac amser casglu a danfon gofynnol. Mae gwasanaeth DRT wedi diffinio pwyntiau casglu a danfon ac mae angen cadw lle ymlaen llaw. Mae Teithio sy'n Seiliedig ar Alw Deinamig (D-DRT) yn cyfeirio at wasanaeth lle mae llwybrau'n cael eu haddasu mewn amser real i ddarparu ar gyfer ceisiadau casglu sy'n cael eu gwneud hyd at ychydig funudau cyn dechrau'r daith. Mae gan rai gwasanaethau DRT bwyntiau cychwyn a gorffen sefydlog ac maen nhw'n amrywio'r llwybr yn seiliedig ar alw (deinamig).

Mae TrC, mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau, wedi bod yn cynnal cynllun peilot o wasanaethau D-DRT o'r enw 'Fflecsi' ledled Cymru. **Mae'r gwasanaeth yn gweithredu yng ngogledd Cymru yn y mannau canlynol:**

<b>Bwcle</b>	<b>Pen Llŷn</b>
<b>Dyffryn Conwy</b>	<b>Prestatyn</b>
<b>Dinbych</b>	<b>Rhuthun</b>
<b>Treffynnon</b>	

Mae data defnydd yn dangos bod gwasanaethau Fflecsi wedi bod yn llwyddiannus. Mae holl wasanaethau Fflecsi gogledd Cymru yn dangos cynnydd yn nifer y teithiau a gwblhawyd yn y misoedd diweddarach o'i gymharu â misoedd cynharach. Gwasanaeth Dyffryn Conwy sydd â'r nifer fwyaf o deithiau wedi'u cwblhau ac mae wedi gweld cynnydd o 50% mewn deithwyr rheolaidd.

Er gwaethaf ei lwyddiant o ran defnydd a chynnydd mewn defnydd, rydym ni'n cydnabod bod gan wasanaethau Fflecsi gostau gweithredu mwy o gymharu â gwasanaethau bws rheolaidd, wedi'u sbarduno i raddau helaeth gan ofynion y swyddfa gefn. Er ein bod ni'n cefnogi gwasanaethau D-DRT mewn ardaloedd gwledig, rydym ni'n deall bod cynlluniau peilot Fflecsi mewn ardaloedd trefol yng Nghymru wedi profi canlyniadau cymysg. Rydym ni'n deall, er bod y galw am y cynllun yn sylweddol, bod gwasanaethau Fflecsi yng Nghasnewydd yn aml yn cystadlu gyda gwasanaethau bws lleol. Felly, dylid bod yn ofalus lle mae gwasanaethau Fflecsi yn gorgyffwrdd â gwasanaethau bws rheolaidd. Rydym ni'n argyhoeddedig y gall gwasanaethau D-DRT chwarae rhan bwysig wrth ategu'r drafnidiaeth gyhoeddus yn enwedig yng nghefn gwlad gogledd Cymru ac ar gyrion ardaloedd trefol. Gall y gwasanaethau fod yn effeithiol wrth ddarparu mynediad i'r cyrchfannau eithaf a gweddill y rhwydwaith

trafnidiaeth gyhoeddus i bobl sy'n byw mewn cymunedau mwy ynysig. Mae TrC wedi bod yn ymchwilio i'r potensial ar gyfer gwasanaethau D-DRT ychwanegol fel rhan o'u cynigion Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau. Rydym ni wedi derbyn adborth gan randdeiliaid y dylai unrhyw wasanaethau Fflecsi arfaethedig pellach gael eu datblygu gyda mewnbwn cymunedol. Rydym ni'n cytuno bod hyn yn bwysig oherwydd bod gan bobl leol wybodaeth werthfawr am anghenion teithio, a materion mewn perthynas ag allgau posibl pobl nad ydynt wedi'u galluogi'n ddigidol a sut y gellir goresgyn hyn.

Rydym ni'n meddwl y dylid adolygu a chydgrynhoi'r gwasanaethau peilot presennol Fflecsi. Dylai unrhyw newidiadau i'r gwasanaeth fod yn seiliedig ar wersi a ddysgwyd o'r cynllun peilot a'r profiad mewn mannau eraill (gan gynnwys y Gronfa Symudedd Gwledig).<sup>20</sup> Rydym ni hefyd yn credu y dylid cyflwyno a datblygu gwasanaethau Fflecsi ychwanegol mewn partneriaeth â chymunedau lleol. Dylai'r ymgysylltiad â chymunedau ddilyn proses gyson a thryloyw ar gyfer ymgysylltu â'r gymuned, cyd-gynhyrchu a chomisiynu. Dylid cynllunio pob datblygiad pellach o ran gwasanaethau Fflecsi i ddiwallu anghenion teithio lleol, ategu'r Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau arfaethedig a chefnogi mynediad i'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus ehangach.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell gwneud gwasanaethau sy'n seiliedig ar Alw Deinamig Fflecsi addas yn barhaol, a chyflwyno gwasanaethau Fflecsi ychwanegol mewn ardaloedd eraill lle mae profiad o'r cynllun peilot a chynlluniau eraill yn awgrymu y byddent yn ategu cynigion bysiau rheolaidd. Dylai cynlluniau gael eu dylunio gyda chyfranogiad cymunedol lleol.

## Cludiant Cymunedol, Addysg, Cleifion a Gwasanaethau Cymdeithasol

Mae gwasanaethau Cludiant Cymunedol yn cael eu rhedeg a'u rheoli'n lleol ar gyfer grwpiau neu gymunedau penodol, yn aml yn cynnwys pobl na allant ddefnyddio gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus confensiynol. Mae'r gwasanaethau'n hyblyg ac yn hygyrch ac yn aml maen nhw'n fentrau sy'n cael eu harwain gan y gymuned sy'n diwallu angen nad yw'n cael ei ddiwallu fel arall. Yn aml, dyma'r unig ffordd o deithio i bobl fregus ac ynysig, yn ogystal â phobl hŷn a phobl anabl.<sup>21</sup>

Drwy gefnogi gwasanaethau Cludiant Cymunedol, gall Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol sicrhau bod manteision cynigion y rhwydwaith bysiau yn cael eu profi gan bawb.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod TrC ac awdurdodau lleol yn cydweithio â chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu i ariannu a darparu gwasanaethau cludiant cymunedol sy'n diwallu angen nad yw'n cael ei ddiwallu fel arall.

[20 - Gwerthusiad o'r Gronfa Symudedd Gwledig: Adroddiad Interim](#)

[21 - Cymdeithas Cludiant Cymunedol – Beth yw Cludiant Cymunedol?](#)



Rydym ni wedi nodi bod cynghorau a chyrff cyhoeddus yng ngogledd Cymru yn gwario symiau sylweddol o arian ar gontractau trafndiaeth ar gyfer trafndiaeth addysg, trafndiaeth cleifion nad ydynt yn rhai brys a gwasanaethau cymdeithasol. Mae nifer o awdurdodau lleol yn y DU yn cymryd camau i integreiddio'r gwasanaethau ar wahân hyn, gan gynnwys mewn ardaloedd gwledig.

Rydym ni'n credu bod cyfle i dreialu contract sy'n darparu'r holl wasanaethau trafndiaeth hyn yn gynhwysfawr yn yr hyn rydym ni'n ei alw'n 'gontract gwasanaethau trafndiaeth cyfanswm.' Byddai hyn yn gofyn am uno ffrydiau cyllideb a fflydoedd.

Pwrpas contract gwasanaethau trafndiaeth o'r fath fyddai darparu gwasanaeth gwell i'r cyhoedd a lleihau dyblygu adnoddau. Bydd yr olaf o'r rhain yn bosibl oherwydd gellid cyfuno'r fflydoedd lluosog cyfredol o wahanol fysiau mini yn un fflyd a'u defnyddio mewn sawl ffordd.

Mae dull o'r fath wedi cael ei drafod yn aml, ond mae'n anodd ei roi ar waith. Un rheswm pam ei bod wedi bod yn heriol ei roi ar waith yw oherwydd y ffordd mae gwasanaethau wedi'u sefydlu eisoes. Mae'r ddeddfwriaeth masnachfreinio o bosibl yn cynnig cyfle i ddod â'r holl wasanaethau trafndiaeth sy'n cael eu cefnogi gan y cyhoedd at ei gilydd mewn un contract lleol, gan gynnwys gwasanaethau trafndiaeth addysg, gwasanaethau trafndiaeth cleifion, a gwasanaethau trafndiaeth gwasanaethau cymdeithasol a gwasanaethau trafndiaeth cymunedol o bosibl.

Gallai'r arbedion oherwydd yr effeithlonrwydd uwch hwn o gontract gwasanaethau trafndiaeth o'r fath fod yn bwysig wrth helpu fforddiadwyedd masnachfreinio. Er bod hwn yn benderfyniad i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, rydym ni'n credu bod Ynys Môn yn lleoliad addas ar gyfer cynllun peilot.

#### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod cynllun peilot yn cael ei redeg a'i werthuso o 'gontract yr holl wasanaethau trafndiaeth' sy'n cronni cyllidebau a fflydoedd i ddarparu'r gwasanaethau ar gyfer addysg, cleifion, gwasanaethau cymdeithasol a thrafnidiaeth gymunedol.



## Gwasanaethau Trawsffiniol a Gwasanaethau Coetsys Gogledd-De

### Gwasanaethau Bws a Choetsys Trawsffiniol

Mae angen i'r Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau, naill ai cyn deddfwriaeth masnachfreinio neu o dan drefniadau masnachfreinio newydd, ddarparu ar gyfer gwasanaethau bysiau sy'n croesi'r ffin i Loegr. Bydd Dinas-ranbarth Lerpwl a Sir Gaer yn elwa o gynigion bysiau Cymru os oes gwasanaethau bysiau sy'n gwasanaethu cyrchfannau yn yr ardaloedd hynny. Rydym ni wedi cael gwybod bod nifer o weithredwyr bysiau sy'n darparu gwasanaethau preifat dan gontract ar draws gogledd Cymru i bartion gael mynediad i gyrchfannau manwerthu a hamdden yng Nghymru a Lloegr. Mae un coets National Express y dydd sy'n gweithredu rhwng Llandudno a Manceinion.

### Gwasanaethau Coetsys Gogledd-De Cymru

Mae cefnogaeth wleidyddol a chyhoeddus i wella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus rhwng gogledd a de Cymru – rydym ni hefyd yn cefnogi'r uchelgais hwn.

Mae cynlluniau yn cael eu datblygu i gyflwyno gwasanaethau bws rheolaidd rhwng Bangor a Chaerfyrddin. Mae gwaith cynllunio yn seiliedig ar y cysyniad o wasanaeth bws 'Traws Cymru Express', amcangyfrifir ei fod yn cymryd pedair awr ac ugain munud o'i gymharu â'r pum awr a hanner awr bresennol mae gwasanaethau bws T1 a T2 Traws Cymru yn eu cymryd. Mae'r gostyngiad amser siwrnai hwn o awr a hanner yn sylweddol. Bydd angen cefnogi'r gwasanaeth bysiau drwy alluogi seilwaith mewn cyfnewidfeydd ar hyd y llwybr. **Mae amcangyfrifon defnydd yn awgrymu y bydd y gwasanaeth yn gallu gweithredu heb bron ddim cymorth refeniw.**

O ganlyniad i'r amcangyfrif o ddefnydd ar gyfer y bws rhwng Bangor a Chaerfyrddin, rydym ni'n cymeradwyo ystyriaeth o wasanaethau bysiau pellach o'r gogledd i'r de. Gallai'r rhain gynnwys ymestyn gwasanaeth Caerfyrddin i Abertawe, a chyflwyno gwasanaethau uniongyrchol o Gaerdydd i gyrchfannau yng ngogledd Cymru.

Dylid datblygu gwasanaethau bysiau mewn ffyrdd sy'n sicrhau integreiddio â'r rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd i fanteisio i'r eithaf ar gyfleoedd cyfnewid.

#### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod y cynnig presennol ar gyfer gwasanaeth bysiau rhwng Bangor a Chaerfyrddin yn cael ei ddatblygu ynghyd â'i seilwaith cyfnewidfa ofynnol. Yn ogystal, rydym ni'n argymhell bod astudiaeth yn cael ei chynnal o lwybrau bysiau posibl eraill rhwng y gogledd a'r de a thrawsffiniol.

## Darparu Blaenoriaeth i Fysiau

Mae seilwaith â blaenoriaeth ar gyfer bysiau yn elfen bwysig i sicrhau bod amseroedd teithio bysiau mor fyr â phosibl ac mor gyson â phosibl i'r pwynt lle maen nhw'n gystadleuol â'r car preifat. Er nad yw tagfeydd traffig modur mor gyffredin yng ngogledd Cymru â rhanbarthau eraill y DU, mae ardaloedd lle mae tagfeydd yn cael effaith ar wasanaethau bysiau ac felly byddai rhoi blaenoriaeth yn y lleoliadau hyn yn gwella atyniad teithio ar fws.

Efallai y bydd creu blaenoriaeth yn gofyn am ailddyrranu gofod ffordd i ffwrdd oddi wrth cerbydau preifat. Rydym ni wedi clywed gan randdeiliaid sut mae hyn yn aml wedi bod yn rhwystr. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (Llwybr Newydd) yn blaenoriaethu teithiau trafnidiaeth gyhoeddus dros deithiau ceir preifat. Ar y sail hon, dylid symud ymlaen â chynlluniau blaenoriaeth bysiau hyd yn oed pan fydd angen ailddyrranu lle ar y ffordd.

Mae TrC, ar y cyd â'r awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, wedi astudio lleoliadau lle mae bysiau yn destun tagfeydd traffig modur. Yn ogystal â'r cynlluniau sydd wedi'u nodi yng Nghyd-gynllun Cludiant Lleol Gogledd Cymru, nododd yr astudiaeth 17 pecyn arall o fesurau â blaenoriaeth bysiau a 17 ymyriad unigol.<sup>22</sup> **Rydym ni'n cynnig y dylid gweithredu'r cynigion bysiau â blaenoriaeth hyn.**

Mae angen dadansoddiad pellach o'r rhwydwaith arfaethedig o wasanaethau bysiau i nodi lleoliadau lle gallai fod angen mesurau blaenoriaeth bysiau pellach. Gallai'r rhain fod naill ai ar y rhwydwaith ffyrdd lleol neu'r rhwydwaith cefnffyrdd, a bydd angen cyfranogiad Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA) ac is-adran SRN Llywodraeth Cymru.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod awdurdodau priffyrdd lleol a NMWTRA ar ran Llywodraeth Cymru yn gweithredu cynigion blaenoriaeth bysiau ac yn adolygu gwelliannau arfaethedig i'r gwasanaeth bysiau i nodi a gweithredu mesurau blaenoriaeth bysiau sydd eu hangen ymhellach.

## Gwasanaethau Bws i Dwristiaid

Mae gwaith Parc Cenedlaethol Eryri, Cyngor Gwynedd a phartneriaid sy'n ymwneud â rheoli parcio a darparu trafndiaeth gyhoeddus i ymwelwyr â'r parc cenedlaethol wedi creu argraff arnom. Mae hyn yn cynnwys gwasanaeth bws Sherpa'r Wyddfa, parcio a theithio sy'n gysylltiedig â rheoli parcio ym Mhen-y-pass, a gorfodi cyfyngiadau parcio ar ffyrdd. 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 gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa yn ffordd o deithio'n gynaliadwy unwaith y bydd ymwelwyr wedi cyrraedd y Parc Cenedlaethol. Datblygwyd y gwasanaethau hyn i ateb y galw gan ymwelwyr, gan weithredu o fewn Parc Cenedlaethol Eryri a'r cyffiniau. Mae gan wasanaethau Sherpa'r Wyddfa eu brand a'u gwefan eu hunain, gyda gweithrediad yn cael ei gefnogi gan daflenni hyrwyddo, baneri arhosfan bysiau a chynnwys ar y cyfryngau cymdeithasol.

**Ar hyn o bryd mae pedwar llwybr Sherpa'r Wyddfa yn gweithredu yn y rhanbarth:**

**S1**

Caernarfon – Llanberis – Betws-y-coed.

**S2**

Bangor – Llanberis – Pen-y-pass.

**S3**

Beddgelert – Caernarfon – Dinorwig.

**S4**

Pen-y-pass – Beddgelert – Porthmadog.

Rydym ni wedi cael adborth da mewn perthynas â gwasanaethau Sherpa'r Wyddfa ac rydym ni'n deall bod teithwyr a reffeniw wedi cynyddu o tua 40% rhwng 2021/22 a 2022/23. Cafwyd adborth y gallai'r gwasanaethau presennol gael eu hintegreiddio'n well â'r rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd ehangach. Mae hyn yn arbennig o bwysig yng Ngorsaf Reilffordd Bangor – cyfnewidfa allweddol - gan y gallai hyn alluogi cynnal teithiau dydd yn effeithiol gan drafnidiaeth gyhoeddus i Barc Cenedlaethol Eryri o ddalgylch ehangach.

Rydym ni felly'n argymhell bod cynllun presennol Sherpa'r Wyddfa yn cael ei gefnogi drwy gyllid aml-flwyddyn ar gyfer y gwasanaethau lle bo angen. Ochr yn ochr â hyn, dylid ymchwilio i ffyrdd o integreiddio'r gwasanaethau presennol ymhellach gyda'r rhwydwaith bysiau craidd arfaethedig a'r rhwydwaith rheilffyrdd.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell gwneud gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, darparu cyllid tymor hir iddynt ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach â'r rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd ehangach.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell creu partneriaeth lle gall Sherpa'r Wyddfa a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus eraill gael eu cefnogi gan ffynonellau cyllid arloesol gan gynnwys reffeniw parcio os yw ar gael ac yn briodol.

Mae gwasanaethau Sherpa'r Wyddfa yn llwyddiannus wrth gefnogi teithiau i dwristiaid ar fws ym Mharc Cenedlaethol Eryri a'r cyffiniau, ond mae'r economi ymwelwyr yn bwysig mewn sawl ardal arall yng ngogledd Cymru.

Rydym ni wedi dod i'r casgliad ei bod yn bosibl adlewyrchu llwyddiant gwasanaethau'r Sherpa mewn rhannau eraill o'r rhanbarth. Nid yw hyn yn golygu y dylid efelychu'r gwasanaethau yn union, gan y bydd modelau gwahanol yn gweithio ar gyfer gwahanol leoliadau a marchnadoedd.

Gallai opsiynau trafndiaeth newydd i dwristiaid gael eu marchnata'n effeithiol i adlewyrchu'r ardaloedd penodol yng ngogledd Cymru maen nhw'n eu gwasanaethu a gallent gyfrannu'n sylweddol at leihau effaith yr economi ymwelwyr ar yr amgylchedd.

**Er y dylid ymchwilio ymhellach i leoliad rhwydweithiau twristiaeth trafndiaeth gyhoeddus ar y cyd ag awdurdodau lleol y rhanbarth, rydym ni wedi nodi pwysigrwydd pob un o'r lleoliadau canlynol:**

Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol Dyffryn Dyfrdwy a Bryniau Clwyd a Phrosiect Dynodiad Parc Cenedlaethol Gogledd Ddwyrain Cymru sy'n cwmpasu ardal debyg.

Pen Llŷn, yn enwedig mewn perthynas â Llwybr Arfordir Cymru.

Cyrchfannau Arfordirol Gogledd Cymru fel Y Rhyl, Prestatyn, Tywyn a Llandudno.

**ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymhell ymchwiliad i fanteision gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaeth, fel Sherpa'r Wyddfa, mewn lleoliadau eraill yng ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymwelwyr a hyrwyddo integreiddio â rhwydweithiau rheilffyrdd a bysiau ehangach.

Yn ein Hadroddiad Interim, fe wnaethom nodi cynlluniau Llywodraeth Cymru i roi'r gallu i awdurdodau lleol gyflwyno a gweithredu ardoll ymwelwyr yn ôl disgrisiwn. Pe bai awdurdod lleol yn dewis cyflwyno ardoll yn y dyfodol, rydym ni o'r farn y dylai gwella seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth lleol fod yn fuddiolwr allweddol o refferniw. Gallai'r bartneriaeth drafnidiaeth arfaethedig ar gyfer y Parc Cenedlaethol, yr ydym ni'n ei hargymhell uchod, gael ei datblygu i wneud defnydd o ardoll o'r fath.



# Darparu ar gyfer Teithio Llesol

## Materion gyda Theithio Llesol

Er gwaethaf y potensial, mae lefelau teithio llesol yn parhau i fod yn isel, gyda llawer o deithiau byr yn cael eu gwneud mewn car. Hefyd, ychydig o bobl yn unig sy'n cerdded neu'n beicio i orsafoedd i gwblhau teithiau hirach ar drafndiaeth gyhoeddus.

Mae teithio llesol yn aml yn anneniadol, nid yw'n gyfleus, ac mae'n cael ei ystyried yn anniogel. Rhaid i faint ac ansawdd seilwaith teithio llesol wella os yw teithwyr am ddibynnu llai ar eu ceir. Mae tystiolaeth yn awgrymu bod mwy o bobl sy'n cerdded a beicio yn cyfrannu at nodau polisi fel cynyddu hyfywedd canol trefi, creu lleoedd a gwella iechyd a lles<sup>23</sup>.

Nid yw rhwydweithiau teithio llesol yng ngogledd Cymru wedi cael eu datblygu'n ddigonol ac maen nhw'n ddigyswllt, gyda seilwaith yn aml ar goll lle mae ei angen fwyaf; er enghraifft, ar gyffyrdd a mannau croesi. Weithiau nid yw llwybrau troed yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda neu nid ydynt yn bodoli, ac maen nhw wedi'u cyfyngu neu eu rhwystro gan yrwyr sy'n parcio cerbydau arnynt.

Rhan bwysig o'r rhwydwaith yw Llwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN5) ar hyd arfordir gogledd Cymru rhwng Caer a Chaergybi. Mae ganddo gysylltiadau â Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a thu hwnt i Gilgwri. Mae rhannau o'r llwybr yn ei gwneud yn ofynnol i feicwyr rannu ffordd gerbydau â thraffig modur, ac felly nid yw'n ddeniadol nac yn gyfforddus i'w defnyddio.

Yn aml gall ffyrdd gwledig fod yn anneniadol ar gyfer cerdded a beicio, yn enwedig lle nad oes troedffyrdd, neu llwybrau cul yn unig, dim traciau beicio, a ffyrdd cul gyda therfyn cyflymder uchel. Gall datblygu llwybrau teithio llesol mewn ardaloedd gwledig fod yn heriol oherwydd terfynau ffin y briffordd, y costau a'r cosbau amser sy'n gysylltiedig â phrynu tir, ac effeithiau ar wrychoedd a bioamrywiaeth ehangach.

Gellir gwireddu manteision o lwybrau cyfforddus a deniadol ar gyfer cerdded a beicio sy'n cysylltu pentrefi â'u hanheddiad mwy agosaf sydd â gwasanaethau a chysylltiadau trafndiaeth ymlaen. Mae potensial ar gyfer llwybrau pellter hirach sydd â budd i deithio o ddydd i ddydd ar gyfer pobl leol, ac i'r economi ymwelwyr ar gyfer hamdden. Gallai mwy o argaeledd e-feiciau fod yn alluogwr sylweddol ar gyfer teithio pellter hirach o'r fath.

<sup>23</sup> - Pam teithio iach? - Teithio Iach Cymru

## Y Potensial ar gyfer Cerdded a Beicio

Rydym wedi nodi y gallai cyfran uchel o deithiau lleol yn y rhanbarth gael eu gwneud drwy gerdded neu feicio. Byddai mynychder cynyddol e-feiciau yn caniatáu gwneud ystod ehangach o deithiau beicio. Mae isadeiledd cerdded a beicio o ansawdd da cyfyngedig yn y rhanbarth ac mae hyn yn gwneud teithio llesol yn anneniadol ac mae lefelau teithio llesol yn parhau i fod yn isel.

Mae angen i ddyluniad a gweithrediad hwyluso cerdded, beicio ac defnyddio olwynion annibynnol i bawb, gan gynnwys plant oedran ysgol uwchradd, rhywun sy'n gwthio bygi dwbl, pobl yn reidio beiciau wedi'u haddasu, a beicwyr llai profiadol. Mae hyn yn gofyn am rhwydwaith parhaus o lwybrau sy'n cael eu cynnal a chadw yn dda lle mae cerddwyr a beicwyr yn cael eu gwahanu oddi wrth ei gilydd ac oddi wrth draffig modur, yn enwedig ar gyffyrdd. Byddai cynigion presennol ar gyfer ymestyn y rhwydwaith teithio llesol yng ngogledd Cymru yn creu dros 1,100 km o lwybr.

### ARGYMHELLIAD:

Dylid rhoi blaenoriaeth i adeiladu cyffyrdd, croesfannau a seilwaith arall sydd â'r potensial mwyaf ar gyfer creu'r cynnydd mwyaf mewn defnydd, gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu gyfleusterau sy'n bodoli eisoes wedi'u huwchraddio.

Gallai'r rhain fod mewn ardaloedd trefol, ond mewn ardaloedd gwledig mae gwella diogelwch a darparu llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai ag aneddiadau mwy yn bwysig.

Yn aml mae cyfyngiadau corfforol mewn ardaloedd trefol a all arwain at gyfaddawdau dylunio sy'n ffafrio dyrannu gofod ffordd i bobl mewn cerbydau modur preifat. Mae ail-ddyrannu gofod mewn ardaloedd trefol sy'n blaenoriaethu pobl sy'n cerdded a beicio yn unol ag hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy Strategaeth Drafndiaeth Cymru ac yn cefnogi creu lleoedd.

Mae'r achos dros lwybrau mewn ardaloedd gwledig yn ymwneud â chreu mynediad trwy deithio llesol i'r gwaith, nwyddau a gwasanaethau, a thrafndiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau ymlaen. Yn ogystal, dylai seilwaith teithio llesol gwledig leihau risg a gwella cydlyniant rhwng cymunedau cyfagos. Mae angen gosod troedffyrdd a thraciau beicio gydag arwyneb da wrth ymyl y ffordd gerbydau.

Mae'r Comisiwn yn gwerthfawrogi'r potensial ar gyfer beicio hamdden pellter hir ar gyfer pobl leol ac i gefnogi twristiaeth yn yr economi wledig. Mae gwerth mewn datblygu llwybrau hamdden sy'n cysylltu â'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol a Traws Eryri, a datblygu llwybr Dyffryn Conwy ymhellach. Mae angen gwerthuso'r llwybrau hyn yn wahanol i lwybrau sy'n cael eu defnyddio ar gyfer teithiau bob dydd.

# Gwella Cyflawni a Chynnal a Chadw Seilwaith

## Arweinyddiaeth a Rheolaeth Cyflawni Seilwaith Newydd

Mae gan awdurdodau lleol, fel yr awdurdod priffyrdd, y pwerau a'r dyletswyddau i wella seilwaith teithio llesol. Mae gan CCSC Gogledd Cymru rôl mewn cydlynu cynllunio, dylunio a darparu llwybrau teithio llesol sy'n rhychwantu dwy ardal awdurdod lleol neu fwy. Mae llawer o lwybrau teithio llesol yn cysylltu â'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol, sy'n cael ei reoli gan NMWTRA ar ran Llywodraeth Cymru. Mae TrC yn darparu cyngor a chymorth i Lywodraeth Cymru ac yn gweinyddu rhaglen y Gronfa Teithio Llesol ar gyfer Llywodraeth Cymru.

Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn cwblhau'r Cynllun Cyflawni Teithio Llesol cenedlaethol. Bydd y Cynllun yn egluro gofynion a chamau gweithredu i gyrraedd targedau. Mae Adroddiad Trawsbleidiol 2022 ar Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, yn nodi materion sy'n ymwneud â chyflawni'r Ddeddf Teithio Llesol yn genedlaethol. Rydym ni'n cytuno â byrdwn canfyddiadau'r adroddiad, yn enwedig yr angen am sefydlu unedau cyflawni. Diben yr unedau hyn fyddai cynyddu cyflymder darparu seilwaith teithio llesol trwy gynorthwyo awdurdodau lleol sy'n cael trafferth gydag adnoddau dylunio a chaffael.

Mae angen i benderfyniadau cynllunio a dylunio gydymffurfio â hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy Strategaeth Trafnidiaeth Cymru. Mewn rhai achosion, gall hyn olygu bod angen tir ychwanegol. Mae gan awdurdodau lleol bwerau i brynu tir yn orfodol ac mae costau cysylltiedig yn gymwys fel gwariant y Gronfa Teithio Llesol.

Mae llawer o'r dyheadau teithio llesol yng ngogledd Cymru, yn enwedig tuag at Orllewin a De y rhanbarth, yn dibynnu ar ryngwyneb â'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Rydym ni wedi nodi gwelliannau teithio llesol diweddar i'r rhwydwaith strategol hwn, er enghraifft, yn Abergwyngregyn, Dolgellau a Queensferry, ac rydym ni'n cefnogi parhad a chyflymu gwelliannau o'r fath.

Rydym ni'n cynnig ehangu cylch gwaith TrC i ddarparu arweinyddiaeth a rheolaeth, i ychwanegu at alluoedd cynllunio, dylunio a chaffael mewn awdurdodau priffyrdd mewn perthynas â theithio llesol.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell sefydlu Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru i weithio gydag awdurdodau lleol, CJC Gogledd Cymru, is-adran Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Llywodraeth Cymru a'r NMWTRA i ddarparu rhwydweithiau teithio llesol sy'n uchelgeisiol, yn unol â'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy ac sy'n cael eu darparu'n gyflym.

## Ariannu

Prif ffynhonnell y cyllid ar gyfer teithio llesol yw'r Gronfa Teithio Llesol.<sup>24</sup> Y cyllid sydd ar gael ar gyfer blwyddyn ariannol 2023-24 yw £50 miliwn, gyda chyllideb teithio llesol ehangach gan Lywodraeth Cymru o £70 miliwn, sef tua £22 y pen yng Nghymru.<sup>25</sup>

Rydym ni'n gweld manteision awdurdodau lleol yn canolbwyntio ar ddatblygu rhaglenni buddsoddi aml-flwyddyn drwy nodi'r cynlluniau y byddant yn ceisio eu cyflawni yn y blynyddoedd i ddod. Gall y dull hwn ddefnyddio'r dyraniad craidd o gyllid teithio llesol sydd wedi'i gynllunio ar gyfer mân waith a datblygu prosiectau cyn eu hadeiladu. Bydd dull o'r fath yn helpu i flaenoriaethu a chyfuno adnoddau a darparu dull strwythuredig a phenodol o ddatblygu llwybrau teithio llesol dros y blynyddoedd nesaf.

Mae angen i awdurdodau lleol ddatblygu rhwydweithiau cerdded a beicio o ansawdd uchel drwy gydweithio ar draws yr awdurdod gan gynnwys adrannau cynllunio, datblygu economaidd, addysg, tai ac iechyd cyhoeddus. Unwaith y bydd hyn yn ei le, efallai y bydd angen hyrwyddo teithio llesol.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod awdurdodau lleol yn datblygu rhaglenni cyflenwi aml-flwyddyn ar gyfer eu cynlluniau teithio llesol ac yn ymgysylltu â'r holl adrannau perthnasol wrth ddatblygu a darparu cynlluniau.

<sup>24</sup> - Cronfa teithio llesol: canllawiau a ffurflenni cais | LLYW.CYMRU

<sup>25</sup> - Cyhoeddiad Diwrnod Aer Glân - Hwb i Teithio Llesol



## Blaenoriaethu Llwybrau

Dylid blaenoriaethu llwybrau sydd â'r potensial mwyaf i gynyddu cerdded a beicio ar gyfer teithiau bob dydd. Dylai awdurdodau lleol ystyried maint y galw ychwanegol am gerdded a beicio y gallai eu llwybrau arfaethedig ei greu. Ar hyn o bryd mae TrC yn datblygu adnodd asesu blaenoriaeth i gynorthwyo awdurdodau lleol i nodi'r llwybrau effaith uchaf.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod dull TrC ar gyfer blaenoriaethu llwybrau yn cael ei fabwysiadu gan awdurdodau lleol ac y dylai TrC dargedu buddsoddiad i wneud y defnydd mwyaf o'r rhwydwaith teithio llesol.

Gellid gwneud cerdded a beicio ar gyfer teithiau cymudo i safleoedd cyflogaeth mawr yn fwy deniadol trwy greu rhwydweithiau o lwybrau diogel a chyfforddus. Ymhlith y lleoliadau allai elwa mae arfordir y gogledd, rhwng Wrecsam a Pharc Diwydiannol Wrecsam, rhwng Cei Connah / Shotton a Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, a rhwng Bangor a Pharc Menai. Byddai mynediad at gyflogaeth yn cael ei wella i bawb, ond yn enwedig y gweithwyr hynny nad oes ganddynt fynediad at gerbyd (52,000 o aelwydydd yng ngogledd Cymru, sef 17% o'r cyfanswm).

Dylai gwelliannau i'r rhwydwaith teithio llesol hefyd gynnwys gwelliannau i'r seilwaith presennol i sicrhau eu bod yn cydymffurfio â'r safonau presennol; er enghraifft, drwy wella manau croesi a chael gwared ar rwystrau wrth fynedfeydd at lwybrau.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell y dylid blaenoriaethu llwybrau teithio llesol o ansawdd uchel gan ddefnyddio dull blaenoriaethu TrC i dargedu buddsoddiad i gynlluniau sy'n sicrhau bod gymaint o bobl â phosibl yn defnyddio'r rhwydwaith ac sy'n cysylltu canolfannau poblogaeth â safleoedd cyflogaeth mawr.

## Cynnal a Chadw'r Rhwydwaith

Rydym ni wedi clywed gan randdeiliaid sut mae llwybrau teithio llesol, yn enwedig llwybrau i ffwrdd oddi wrth ffyrdd, yn cael eu cynnal a'u cadw'n wael ac nid yw hyn yn annog pobl i'w defnyddio, ac weithiau mae'n atal pobl rhag eu defnyddio. Mae materion cynnal a chadw yn cynnwys llystyfiant sydd wedi gordyfu sy'n culhau llwybrau, goleuadau stryd wedi'u cynnal a chadw yn wael, ac arwyneb gwael. Gall cyllidebau cyfyngedig awdurdodau lleol fod yn achosi i gyllid refeniw ar gyfer cynnal a chadw priffyrdd gael ei gyfeirio'n bennaf at gynnal a chadw ar gyfer llwybrau traffig modur, neu at hyn yn unig. Mewn rhai achosion, mae pryderon ynghylch rhwymedigaethau cynnal a chadw yn y dyfodol wedi arwain at gyfaddawdau dylunio, er enghraifft, defnyddio ymylon caled yn hytrach na lleiniau glaswellt. Gall cyfaddawdau o'r fath arwain at lwybrau llai deniadol, gan leihau'r defnydd o bosibl a manteision ehangach creu lleoedd, lles, draenio cynaliadwy a gwerth ecolegol.

Mae'r Comisiwn o'r farn y dylid gwella cynnal a chadw llwybrau teithio llesol. Rydym ni'n cytuno â'r Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol bod angen mwy o gyllid refeniw. Weithiau nid yw'r cyfrifoldeb am gynnal llwybrau teithio llesol yn glir. Er mwyn lleihau'r risg hon, dylai awdurdodau lleol ddiffinio cyfrifoldebau cynnal a chadw fel rhan o gynlluniau darparu seilwaith. Dylai hyn fod yn ofyniad ar gyfer dyfarniadau grant y Gronfa Teithio Llesol.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell ei bod yn ofynnol i awdurdodau lleol nodi sut maen nhw'n bwriadu rheoli a chynnal rhwydweithiau teithio llesol fel amod o dderbyn grantiau'r Gronfa Teithio Llesol.

## Polisi ac Ymriadau Ehangach

Bydd datblygu seilwaith teithio llesol, a galluogi ac annog defnydd o'r seilwaith hwnnw, yn cael ei gyflawni orau yng nghyd-destun cyfres o bolisiau ac ymriadau ehangach. Mae'r rhain yn cynnwys polisi defnyddio tir ehangach a chynllunio trafndiaeth mewn Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 18 wedi'i ddiweddarau, terfynau cyflymder trefol 20 mya a Strydoedd Ysgol. Mae cynllunio defnydd tir a trafndiaeth yn cael ei drafod ymhellach yn adran Rhan 3: Cynllunio a Rheoli yr adroddiad.

Mae defnyddio Canllawiau Deddf Teithio Llesol yn ofyniad ar gyfer cyllid Llywodraeth Cymru. Mae rhywfaint o seilwaith teithio llesol yn cael ei ariannu'n uniongyrchol gan awdurdodau lleol neu gyllid datblygwyr cytundeb Adran 106, ac mae rhywfaint o seilwaith yn cael ei adeiladu gan ddatblygwyr ac yna'n cael ei fabwysiadu gan awdurdodau priffyrdd o dan gytundeb Adran 38. Rydym ni'n cytuno ag Argymhelliad 45 o'r Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol y dylid diwygio'r Ddeddf i'w gwneud yn ofynnol defnyddio Canllawiau Deddf Teithio Llesol ar gyfer pob seilwaith teithio llesol, waeth sut mae'n cael ei ariannu.



# Mathau o Gynllun

## Cynlluniau Trefol

Rydym ni'n cefnogi cynlluniau o ansawdd uchel ac effaith uchel mewn ardaloedd trefol. Fodd bynnag, ychydig iawn o gynlluniau teithio llesol arfer gorau sy'n cael eu cyflawni mewn ardaloedd trefol yn y rhanbarth. Hoffai'r Comisiwn weld sawl cynllun enghreifftiol yn cael eu cyflawni sy'n datblygu arloesiadau mewn dylunio strydoedd ac sy'n ymarferol ar strydoedd sydd â chyfyngiadau 20mya. Dylid cyflwyno'r cynlluniau hyn ar y cyd â mesurau sy'n grymuso pobl i newid sut maen nhw'n meddwl am deithio llesol ac yn ei ddefnyddio.

Mae'r Comisiwn wedi astudio datblygiad tai 'Gerddi Dyfrdwy' yn Garden City ac rydym ni'n credu bod cyfle i ddatblygu enghraifft sy'n cysylltu'r datblygiad ag Ystâd Ddiwydiannol Glannau Dyfrdwy a Shotton. Fel arall, fe wnaeth y Panel Adolygu Ffyrdd awgrymu creu datblygiad preswyl a chyflogaeth enghreifftiol fel rhan o strategaeth ledled Wrecsam i leihau traffig modur.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell datblygu cynlluniau teithio llesol trefol rhagorol yng ngogledd Cymru sy'n cysylltu cymunedau â chanolfannau trefol a safleoedd cyflogaeth.

Mae llwybrau'n bodoli eisoes mewn ardaloedd trefol y gellid eu huwchraddio i flaenoriaethu cerdded a beicio. Lle mae'n ddiogel ac yn briodol gwneud hynny, gellid gwneud gwelliannau ar gyfer teithio llesol trwy wneud defnydd mwy effeithlon o ofod ar y ffordd gerbydau, er enghraifft, ail-bwrpasu ardaloedd o ffyrdd, a rhannu ffordd unffrwd a ffordd deuol mewn ffordd wahanol. Yn ogystal, **dylid cyflwyno mesurau ataliol corfforol mewn lleoliadau lle mae troedffyrdd pwysig mae gyrwyr fel arfer yn parcio arnynt.**

Rydym ni'n meddwl bod cyfleoedd yn Y Rhyl a Phrestatyn, Wrecsam, Maes Glas a'r Fflint, a Chaernarfon. Gellir gweithredu gwelliannau wedi'u targedu hefyd drwy flaenoriaethu cerddwyr a beicwyr ar gyffyrdd a chroesfannau, gan gynnwys cyfyngu rhai symudiadau cerbydau lle bo hynny'n bosibl.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod rhaglen waith yn cael ei chychwyn i weithredu newidiadau i'r rhwydwaith priffyrdd presennol mewn ardaloedd trefol i ailddyrrannu gofod ar y ffyrdd a blaenoriaethu cyffyrdd i bobl sy'n cerdded ac yn beicio.

## Cynlluniau Gwledig a Rhyng-Drefol

Gellir ehangu'r rhwydwaith teithio llesol gwledig a dylai rhai o'r llwybrau fod yn llwybrau rhyng-drefol gwerthfawr. Er mai'r nod yw rhwydwaith o lwybrau lle mae cerddwyr a beicwyr yn cael eu gwahanu oddi wrth ei gilydd ac oddi wrth draffig modur, mewn ardaloedd gwledig, mae'n fwy tebygol bod llwybrau yn cael eu rhannu gan gerddwyr a beicwyr. Fel gyda llwybrau trefol, dylid blaenoriaethu datblygiad llwybrau gwledig yn seiliedig ar y rhai a fydd â'r nifer uchaf o ddefnydd. Yn ogystal, mae creu amodau diogel yn bwysig. Y llwybrau sydd fwyaf tebygol o gael eu blaenoriaethu fydd y rhai sy'n cysylltu cymunedau llai â'u setliad mwy lleol lle gall pobl gyrchu nwyddau a gwasanaethau a chysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus ymlaen.

Gellir datblygu rhai cynlluniau gyda phartneriaid, megis uwchraddio a chwblhau rhannau coll o Lwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN5) ar hyd yr arfordir, a chreu cysylltiadau â chyrchfannau cyfagos. Gellir defnyddio creu rhwydwaith o lwybrau sy'n ymuno â NCN5 fel enghraifft o sut y gellir creu rhwydweithiau. Gallai fod yn gatalydd i ddatgloi datblygiad pellach yr NCN yn y rhanbarth. Rydym ni'n credu bod potensial ar gyfer llwybr rhyng-drefol pellter hirach a fyddai'n cysylltu rhwydweithiau teithio llesol trefol Glannau Dyfrdwy a Wrecsam. Byddai hyn yn dilyn dyffryn Alun ac mae ganddo gysylltiadau â Bwcle a'r Wyddgrug. Mae'r potensial hwn eisoes wedi'i nodi yn Astudiaeth Teithio Llesol Cynghrair Mersi Dyfrdwy.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell cynllunio a datblygu'r rhwydwaith gwledig o lwybrau sy'n cysylltu â Lwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ar arfordir y gogledd, a llwybr rhwng Glannau Dyfrdwy a Wrecsam.

Mae rhwydwaith eang o hawliau tramwy yn y rhanbarth, gan gynnwys llwybrau troed a llwybrau ceffylau. Fodd bynnag, nid yw'r rhwydwaith wedi'i gysylltu mor llawn ag y gallai fod, ac mae rhai llwybrau'n cysylltu â ffyrdd cyflymder uchel neu ddilyn ffyrdd cyflymder uchel heb unrhyw droedffordd neu groesfan addas. Nid yw arwyneb, golau nac arwyddion y llwybrau'n addas ar gyfer teithiau bob dydd. Ni fydd rhai llwybrau ar gyfer ceffylau yn addas ar gyfer ail-wynebu, ond byddant yn parhau i fod yn dda am gefnogi marchogaeth a defnydd hamdden cerdded a beicio. Rydym ni'n credu y byddai rhai rhannau o'r rhwydwaith hawliau tramwy, gyda gwelliannau, yn creu rhan bwysig o'r rhwydwaith teithio llesol bob dydd. Mae gwelliannau i rai hawliau tramwy yn cael eu nodi ar fapiau Rhwydwaith Teithio Llesol awdurdodau lleol.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod llwybrau sy'n rhan o'r rhwydwaith hawliau tramwy yn cael eu gwella i safon sy'n addas ar gyfer teithiau llesol bob dydd lle byddai hynny'n cynyddu'r defnydd o deithio llesol bob dydd.

Gellir gwneud mwy o ddefnydd o lonydd gwledig i ymestyn y rhwydwaith teithio llesol. Yn Lloegr, o dan Reoliadau Lonydd Tawel a Pharthau Cartref (2006), gall awdurdodau lleol ddynodi ffyrdd maen nhw'n gyfrifol amdanynt fel Lonydd Tawel. Mae Lonydd Tawel wedi'u cynllunio i alluogi cerddwyr, beicwyr, marchogion a phobl â nam symudedd i fwynhau lonydd gwledig mewn mwy o ddiogelwch.<sup>26</sup>

Mae ambell enghraifft o Lonydd Tawel yng Nghymru. Er eu bod nhw'n cael eu crybwyll yng Nghaniellawiau'r Ddeddf Teithio Llesol, mae awdurdodau lleol yn amharod i gyflwyno Lonydd Tawel heb reoleiddio sy'n berthnasol i Gymru.

**ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymell gweithredu Lonydd Tawel gan awdurdodau lleol lle bydd hyn yn helpu i greu rhwydwaith teithio llesol mwy helaeth, ac felly dylid ffurfioli'r gallu i ddynodi Lonydd Tawel yng Nghymru.

Gellir defnyddio'r Gronfa Teithio Llesol i ariannu llwybrau gwledig, ond dim ond un o'r pedwar prif gais cynllun bob blwyddyn gan awdurdod lleol sy'n cael ei ystyried yn 'wledig'. Mae hyn yn cyfyngu ar opsiynau ar gyfer ardaloedd gwledig yn bennaf, fel Ynys Môn a Gwynedd. Oni bai bod y rheolau ariannu yn newid, mae angen defnyddio dulliau ariannu ychwanegol i ddarparu llwybrau teithio llesol a hamdden gwledig. Rydym ni wedi nodi mewn manau eraill yn yr adroddiad bod angen atyniadau ymwelwyr ac awdurdod y parc cenedlaethol i hyrwyddo teithio llesol. Rydym ni'n awgrymu bod rheolau'r Gronfa Teithio Llesol yn parhau fel y maen nhw a rhoddir ystyriaeth bellach i opsiynau ar gyfer cyllid teithio llesol gwledig, yn enwedig mewn perthynas â chyrchfannau ymwelwyr.

**ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymell y dylid ymchwilio i ffrydiau ariannu sy'n ychwanegol at y Gronfa Teithio Llesol fel y gellir datblygu llwybrau teithio llesol i atyniadau ymwelwyr.

## Cynlluniau Cefnffyrdd

Bu rhai datblygiadau nodedig ar gyfer teithio llesol sy'n gysylltiedig â'r rhwydwaith cefnffyrdd yn ddiweddar. Yn ein sgysiau â rhanddeiliaid, mae sawl un wedi nodi bod oedi cynlluniau ffyrdd yn dilyn yr Adolygiad Ffyrdd wedi arwain at y canlyniad anfwriadol o atal datblygiad elfennau teithio llesol y prosiectau hynny. Rydym ni wedi cynnal adolygiad o'r cynlluniau sydd wedi'u rhewi ac wedi nodi'r cynlluniau canlynol lle dylid ystyried y cydrannau teithio llesol ar gyfer datblygiad pellach. Mae'r rhain yn ymwneud â chynllun ffordd osgoi C3-C6 yr A483 Wrecsam, cynllun yr A55 C14-C16 a chau croesfannau teithio llesol yr A55.

Rydym ni'n credu bod angen datblygu cynigion ar gyfer teithio llesol yn y lleoliadau hyn, gan gydnabod efallai na fydd y cydrannau teithio llesol arfaethedig gwreiddiol yn ymarferol yn absenoldeb y cynllun a gynigiwyd yn wreiddiol. Mae angen cynllunio a dylunio teithio llesol yn y lleoliadau hyn i wella maint ac ansawdd y rhwydwaith cyffredinol o deithio llesol. Mae angen i'r cynlluniau hyn gael eu hyrwyddo gan awdurdodau lleol, is-adran Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Llywodraeth Cymru a NMWTRA.

**ARGYMHELLIAD:**

Rydym ni'n argymell bod cydrannau teithio llesol effaith uchel cynlluniau sydd wedi'u rhewi gan yr Adolygiad Ffyrdd yn cael eu datblygu yn unol ag argymhellion y Panel Adolygu.







## Cyfnewidfeydd gyda Thrafnidiaeth Gyhoeddus

Mae cerdded a beicio yn rhannau pwysig o deithiau hirach sy'n cael eu gwneud drwy dtrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n bwysig sicrhau bod y rhannau cyntaf a'r rhannau olaf hyn o deithiau trafndiaeth gyhoeddus wedi blaenoriaethu llwybrau sydd mor hawdd, diogel a dymunol â phosibl.

Mae TrC yn cynllunio pedwar prosiect 'porth' yng ngogledd Cymru yn Wrecsam, Bangor, Eryri a Chaerdybi. Mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy hefyd yn cynllunio prosiect tebyg ym Mae Colwyn. Bydd y prosiectau porth hyn yn creu gwell cyfnewid rhwng teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Maen nhw'n cael eu cefnogi gan seilwaith teithio llesol ehangach ategol. Dylid blaenoriaethu cyflawni'r prosiectau a'r llwybrau effaith uchel hyn. Nid yw cyfnewid rhwng teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus wedi'i gyfyngu i leoliadau prosiect y porth; er enghraifft, mae cyfnewidfa yn Shotton gyda chynlluniau ar gyfer gwelliannau wedi'u hamlinellu yn adran reilffyrdd yr adroddiad hwn.

Dylai gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd a chyfnewidfeydd ddarparu gwybodaeth teithio, dynodi ffordd ac arwyddion o ansawdd uchel, a digonedd o barcio beicio diogel, saff, wedi'i orchuddio. Bydd y rhain a nodweddion dylunio trefol eraill, wedi'u datblygu trwy brosesau creu lleoedd, yn creu manau o ansawdd y bydd pobl yn eu mwynhau. Mae'r Comisiwn yn cefnogi cynlluniau gwella gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd TrC, sydd wedi'u trafod yn adran integreiddio'r adroddiad hwn.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod yr holl orsafoedd bysiau a rheilffyrdd a chyfnewidfeydd yn cael eu gwasanaethu gan lwybrau cerdded a beicio uniongyrchol, o ansawdd uchel sydd â blaenoriaeth ac sy'n hawdd eu llywio ac sydd â mwy o fannau parcio beiciau, a'r rhain yn well.

## E-feiciau, Llogi Beiciau ac E-sgwteri

Mae perchnogaeth e-feiciau yn cael effaith drawsnewidiol ar y ffordd mae pobl yn teithio ar gyfer teithiau bob dydd, ond mae rhwystrau i berchnogaeth a defnydd gan gynnwys cost, diffyg storio diogel, gofyniad cynnal a chadw mwy a diffyg seilwaith teithio llesol.

Gall cynlluniau benthyciadau helpu pobl i ddeall a gwerthfawrogi'r budd-daliadau a gallant arwain at brynu e-feic. Mae achos dros gymorth ariannol i gynyddu perchnogaeth beiciau e-feic ac e-gargo.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell datblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth e-feiciau, gan gynnwys cynlluniau benthyciadau a grantiau.

Does dim cynlluniau llogi beiciau cyhoeddus ar y stryd yng ngogledd Cymru. Mae TrC wedi astudio mathau o gynlluniau llogi beiciau a lleoliadau priodol ar gyfer cynlluniau peilot yng Nghymru. O ganlyniad, cafodd ymchwil pellach ei wneud i Wrecsam, a gallai cynllun o'r fath gynnwys e-feiciau yn ogystal â beiciau cyffredin. Mae gwahanol fodelau ariannol ar gael ar gyfer cynlluniau llogi e-feiciau, a dylid ystyried y manteision a'r anfanteision fel rhan o ddatblygu'r cynllun. Gallai cynlluniau gael eu lleoli mewn gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd a chyfnewidfeydd i greu hybiau symudedd.

Fe wnaeth astudiaeth gan TrC argymhell y gallai aneddiadau llai ystyried cynlluniau llogi beiciau cymunedol, a allai fod yn gysylltiedig â chlybiau ceir a hybiau symudedd.

Er mwyn gwella mynediad i feiciau ac e-feiciau, rydym ni'n cefnogi datblygiad cynlluniau llogi a chynlluniau llogi beiciau cymunedol. Gallai'r cynlluniau ganolbwyntio ar gyfuniad o gymunedau incwm isel, myfyrwyr a/neu gymunedau gwledig.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell ymchwilio ymhellach i gynllun llogi beiciau cyhoeddus yn Wrecsam a lleoliadau eraill, ac mae ymchwil pellach yn cael ei wneud i gynlluniau llogi beiciau cymunedol ar gyfer lleoliadau eraill yn y rhanbarth.

Fel y nodwyd yn ein Hadroddiad Interim, rydym ni'n argymhell bod Llywodraeth Cymru yn aros am ganlyniad trafodaethau Llywodraeth y DU ar reoleiddio e-sgwteri. Os yw e-sgwteri preifat yn cael eu cyfreithloni gan Lywodraeth y DU, efallai y bydd angen i Lywodraeth Cymru gymryd camau i alluogi cyflwyno e-sgwteri yn ddiogel ar y briffordd gyhoeddus.

# Y Car a Thrafnidiaeth ar y Ffordd

## Cerbydau Trydan a Seilwaith Gwefru

Mae'r farchnad cerbydau trydan yn aeddfedu, ond yng Nghymru mae cerbydau trydan ond yn cyfrif am ychydig dros 1% o gofrestrïadau newydd o'i gymharu â bron i 3% ar gyfer y Deyrnas Unedig gyfan<sup>27</sup>. Ar hyn o bryd mae grantiau a chymhellion treth ar gael ar gyfer prynu a chostau cerbydau trydan, ond maen nhw'n dal i fod yn brynant drud o'i gymharu â cherbydau disel a phetrol.

Rydym ni'n cefnogi mesurau i helpu pobl yng ngogledd Cymru i newid i gerbydau trydan. Byddem yn hoffi gweld mwy o ystyriaeth yn cael ei rhoi i gymhellion i bobl newid i gerbydau trydan yn enwedig mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell.

Her i ddefnyddwyr cerbydau trydan yw argaeledd pwyntiau gwefru a'u seilwaith cysylltiedig. Rydym ni'n nodi adroddiad Pwyllgor Newid Hinsawdd, Amgylchedd

a Seilwaith y Senedd (Mawrth 2023) ar strategaeth a chynllun gweithredu seilwaith gwefru Cerbydau Trydan Llywodraeth Cymru. Fe wnaeth y Pwyllgor fynegi siom bod diffyg cynnydd wedi bod wrth gyflawni'r cynllun gweithredu a chwestiynu perthnasedd y strategaeth o ystyried y cynnydd, er enghraifft, wrth ddefnyddio cerbydau trydan mewn fflydoedd masnachol.<sup>28</sup> Rydym ni'n cytuno â'r casgliad hwn a byddem yn hoffi gweld y cynllun cyflawni yn cael ei adolygu.

Rydym ni hefyd yn nodi pryderon adroddiad y Senedd am ddiffyg capasiti grid trydan i ddarparu gwefru cerbydau trydan, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Rydym ni'n cydnabod pwysigrwydd y mater hwn yng ngogledd Cymru ac yn gofyn i Lywodraeth Cymru weithio gyda'r Grid Cenedlaethol i gael gwared ar rwystrau i ehangu'r rhwydwaith.

[27 - Ymchwiliad y Senedd – Cerbydau Trydan](#)

[28 - Strategaeth a chynllun gweithredu seilwaith gwefru cerbydau trydan Llywodraeth Cymru \(senedd, cymru\)](#)

**Mae disodli teithiau car gyda thrafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol mewn ardaloedd gwledig yn heriol. Rydym ni'n cydnabod mai'r car preifat fydd y prif ffordd mae llawer o bobl yn gwneud llawer o deithiau. Mae Gogledd Cymru yn cynnwys ardaloedd mawr sy'n wledig neu'n lled-wledig.**

Ers cyhoeddi canfyddiadau'r Senedd, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi cyllid ychwanegol ar gyfer awdurdodau lleol ledled Cymru er mwyn cynyddu nifer y pwyntiau gwefru cerbydau trydan.<sup>29</sup> Fodd bynnag, rydym ni'n nodi bod grantiau sy'n cael eu dyfarnu i awdurdodau lleol yn y rhanbarth yn amrywio'n sylweddol.<sup>30</sup>

Rydym ni'n nodi cynllun gwefru presennol Llywodraeth Cymru ar gyfer cerbydau trydan yn y gweithle sy'n darparu cymorth grant i fusnesau i ddarparu pwyntiau gwefru. Dylai'r grantiau hyn gael eu hyrwyddo fel rhan o bartneriaethau cynllunio teithio yng ngogledd Cymru, fel sy'n cael ei amlinellu yn ein hadran Cynllunio a Rheoli.

Rydym ni'n ymwybodol o arfer da yng Nghymru ar gyfer darparu hybiau gwefru cerbydau trydan cymunedol. Er enghraifft, mae TrydaNi yn gymdeithas budd cymunedol sy'n weithredwr pwyntiau gwefru i fusnesau ac yn cefnogi rhwydwaith o bum clwb rhannu ceir ledled Cymru.

Yn ogystal â chynlluniau a ariennir yn uniongyrchol a chynlluniau gweithredwyr y sector preifat a'r trydydd sector, rydym ni'n credu y gallai safonau parcio a pholisi cynllunio awdurdodau lleol ddylanwadau ar nifer y pwyntiau gwefru.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell y dylai strategaeth a safonau parcio a chydsyniadau cynllunio sicrhau bod datblygiadau preswyl ac amhreswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i ateb y galw yn y dyfodol a chymhell nifer y cerbydau trydan sy'n cael eu defnyddio.



[29 - Datganiad i'r Wasg Llywodraeth Cymru - Hwb o £15m i Gerbydau Trydan](#)

[30 - Y Gronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn – Grants 2023 i 2024](#)

## Clybiau Ceir

Ar gyfer gyrwyr sydd ddim yn berchen ar gar, gall clybiau ceir alluogi mynediad at gar i wneud y teithiau hynny nad ydynt yn bosibl ar drafndiaeth gyhoeddus. Gall clybiau ceir hefyd lleihau lefelau perchnogaeth car.<sup>31</sup>

Mae clybiau ceir angen dychwelyd i'r man cychwyn neu ardal ychydig yn ehangach nag un lleoliad, ac mae rhai'n cynnig teithio unffordd gyda'r opsiwn i ddanfôn mewn unrhyw leoliad lle mae'n gyfreithlon parcio. Mae clybiau ceir cyfoedion yn cynnwys pobl sy'n cynnig cerbydau preifat i'w rhentu trwy blatfform ar-lein. Mae clybiau ceir yn bodoli yn y gogledd. Mae cyfleoedd i glybiau ceir gael eu lleoli mewn gorsafoedd rheilffordd, gweithleoedd a hybiau symudedd.

Mae'r Comisiwn yn ymwybodol o glybiau ceir yn Nyffryn Ogwen (sy'n cael ei drefnu gan Bartneriaeth Ogwen), yng nghefn gwlad Gwynedd (Arloesi Gwynedd Wledig), ac yn ne Sir Ddinbych (sy'n cael eu rhedeg gan Bartneriaeth Gymunedol De Sir Ddinbych). Mae'r enghreifftiau hyn yn dangos y gall clybiau ceir fod yn effeithiol mewn ardaloedd gwledig.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell cynyddu nifer y clybiau ceir drwy gydweithio â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol, mewn ardaloedd trefol a gwledig ac mewn gorsafoedd, mewn gweithleoedd ac mewn hybiau symudedd.

## Rhannu Car / Parcio a Rhannu

Trwy rannu teithiau, gall teithwyr leihau cost teithio mewn car. Rydym ni'n credu bod gan hyn rôl i'w chwarae mewn ardaloedd trefol a gwledig yng ngogledd Cymru.

Mae'n bosibl cefnogi lleihau nifer y bobl sy'n gyrru ar eu pen eu hunain i'r gwaith trwy nifer cynyddol o gynlluniau rhannu ceir. Mae gan gyflogwyr, trwy eu cynlluniau teithio, rôl i'w chwarae wrth hyrwyddo a hwyluso rhannu ceir. Dylid annog cyflogwyr i hyrwyddo a chydlynu'r cynlluniau hyn a chymell y rhai sy'n dewis teithio mewn cerbydau aml-deiliadaeth.

Mae meysydd parcio 'Parcio a Rhannu' yn lleoliadau lle gall pobl gyfarfod, gadael un car a rhannu un arall ar gyfer taith ymlaen. Maen nhw'n fwy gwerthfawr mewn ardaloedd gwledig ar gyfer teithiau hirach ymlaen. Mae'r Comisiwn yn ymwybodol o'r meysydd parcio a rhannu presennol yng Nghaerwen a Llanfair PG, ar Ynys Môn. Dylid eu hystyried ar gyfer lleoliadau eraill, yn enwedig lle mae'n hysbys bod rhannu ceir anffurfiol eisoes yn digwydd.



**Yn 2022, ar gyfartaledd, ddaru pob cerbyd clyb ceir disodli**

**22 car preifat**

Ffynhonnell: Adroddiad Clwb Ceir Blynyddol CoMoUK 2022

31 - Adroddiad Clwb Ceir Blynyddol CoMoUK (2022)

## Rheoli Parcio

Pris ac argaeledd parcio yw un o brif benderfynyddion lefel y defnydd o geir. Mae costau tir, seilwaith a chynnal a chadw ynghlwm â darparu meysydd parcio. Anaml y bydd y gost yn weladwy i ddefnyddiwr y car, sy'n aml yn cael cymhorthdal. Os yw parcio am ddim neu'n rhad ac ar gael yn hawdd mewn cyrchfannau, bydd mwy o bobl yn cael eu hannog i deithio mewn car. Yn ogystal, gall parcio rhad neu am ddim wneud gyrru'n rhatach na theithio ar drafndiaeth gyhoeddus.

Mae awdurdodau lleol yn darparu parcio oddi ar y stryd, parcio ar y stryd, a thrwy'r broses gynllunio yn rheoli faint o barcio sydd ar gael yn breifat. Mae Parthau Parcio i Breswylwyr a rhywfaint o barcio ar y stryd parcio a meysydd parcio yn cynnwys costau, ac mae eraill yn rhad ac am ddim, fel mae mannau parcio yn y gweithle. Er hynny, mae costau ynghlwm â pharcio - mae'r awdurdod lleol neu'r cyflogwr yn talu am gostau darparu a chynnal a chadw hyd yn oed pan na chodir tâl.

Mae rhai awdurdodau lleol yn cynnig parcio rhad neu am ddim yng nghanol trefi a dinasoedd er mwyn annog mynediad i geir i gystadlu â siopa y tu allan i'r dref. Mae cyflogwyr, gan gynnwys ysbytai ac adeiladau addysg bellach, fel arfer yn cynnig parcio am ddim i weithwyr, cleifion a myfyrwyr, a all achosi problemau os yw'r galw am barcio yn fwy na'r cyflenwad. Mae llawer o leoliadau lle mae ceir wedi'u parcio ar droedffyrdd, a gall hyn achosi cyfyngiadau neu rwystrau i gerddwyr. Mae'r Comisiwn yn croesawu cynnig Llywodraeth Cymru i fynd i'r afael â 'pharcio ar balmentydd' am resymau diogelwch ac amgylcheddol.

Mae cyflenwad a phrisiau parcio ceir yn fecanwaith i annog y defnydd o drafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Er bod ffactorau lleol a bod hyn yn gofyn am rywfaint o amrywiaeth lleol o ran dull gweithredu, rydym ni'n credu bod angen cysondeb diben ar draws y rhanbarth o ran rheoli parcio, sy'n gysylltiedig ag egwyddorion Strategaeth Drafndiaeth Cymru.

Rydym ni hefyd wedi ystyried yr Ardoll Parcio yn y Gweithle ac wedi penderfynu na fyddai hyn yn briodol yng ngogledd Cymru ar hyn o bryd oherwydd diffyg dewisiadau amgen i'r car. Dylid ei ailystyried pan fydd trafndiaeth gyhoeddus ac opsiynau teithio llesol wedi'u gwella. Mae enghreifftiau o ddulliau arloesol o ddefnyddio refeniw o daliadau parcio i gefnogi trafndiaeth gyhoeddus, ac mae'r Comisiwn yn credu y dylai Llywodraeth Cymru adolygu enghreifftiau o'r fath i asesu eu cymhwysedd yng ngogledd Cymru. Rydym ni'n nodi hefyd nad oes canllawiau na safonau ar hyn o bryd ar y lefel genedlaethol i awdurdodau lleol reoli parcio'n gyson.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod Llywodraeth Cymru yn llunio canllawiau i awdurdodau lleol ar ddatblygu strategaeth rheoli parcio, gan gynnwys pob math o barcio ar y stryd ac oddi ar y stryd a chynngor ar godi tâl.

## Rheoli Traffig

Mae Systemau Trafnidiaeth Deallus (ITS) yn cynnwys systemau ar gyfer rheoli cyflymder, arwyddion addasol, a rheoli signalau ar gyffyrdd. Gall ITS gefnogi llif traffig modur yn ddiogel ac effeithlon ac o fewn hynny mae'n rhoi blaenoriaeth i fysiau a beiciau wneud gwell defnydd o gapasiti'r ffyrdd presennol a gwella diogelwch. Gellir defnyddio ITS hefyd i gyfeirio traffig i ffwrdd oddi wrth ardaloedd lle mae'n cael effaith anghymesur, megis trwy gymunedau gwledig llai neu ger ysgolion.

## Cludo Nwyddau ar y Ffordd

Mae'r Comisiwn wedi archwilio tarddiad a data cyrchfan i ddeall patrymau cludo nwyddau. Rydym ni wedi canfod bod teithiau cludo nwyddau yn digwydd yn bennaf ar hyd yr arfordir, sy'n cyfateb i'r prif ganolfannau poblogaeth yn y rhanbarth a'r prif rwydwaith priffyrdd presennol. Mae rhai 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. Rydym ni'n ymwybodol o gau safle Roadking Caergybi (man parcio lorïau) filltir o'r porthladd i hwyluso safle tollau newydd. Mae rhanddeiliaid wedi rhannu effaith y cau hwn ar gymunedau lleol a lles gyrwyr lorïau.

O ystyried faint o draffig cerbydau nwyddau trwm (HGV), mae diffyg cyfleusterau cludo nwyddau, fel meysydd parcio lorïau, gorsafoedd tanwydd, safleoedd gorffwys a lles, a siopau a chyfleusterau caffi.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell datblygu rhwydwaith o gyfleusterau addas ar ochr ffordd i gerbydau nwyddau trwm yn y rhanbarth.

Yn ogystal â symudiadau HGV pellter hir, mae yna hefyd nifer sylweddol o symudiadau cludo nwyddau pellter byr yng ngogledd Cymru. Mae'r symudiadau pellter byrrach hyn yn effeithio mwy ar ardaloedd trefol ac maen nhw'n cael eu gwneud yn bennaf mewn cerbydau nwyddau ysgafn (LGVs) fel faniau. 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 dim allyriadau. Rydym ni'n argymhell bod y cynllun Cludo Nwyddau a Logisteg sydd ar ddod ar gyfer Cymru yn cynnwys opsiynau ar gyfer hyn fel uchod.



# Integreiddio

Er y bydd gwelliannau i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn dylanwadu'n gadarnhaol ar ddewisiadau teithwyr, mae mentrau sy'n creu system unedig, hawdd ei defnyddio yn helpu ymhellach. Mae'r mentrau hyn yn cynnwys gwybodaeth gywir a hygyrch am amserlen, dulliau prynu tocynnau a thalu hawdd eu defnyddio wedi'u hintegreiddio ar draws dulliau (megis systemau tapio ar gychwyn/diwedd taith), a strwythurau prisiau syml (megis cyfraddau gwastad a systemau parthau), brandio a dynodi ffordd cydlynol, gwell gorsafoedd a stopiau, ac integreiddio â dulliau trafndiaeth eraill nad ydynt yn gyhoeddus fel teithio llesol a mynediad mewn car.

## Amserlennu Gwasanaeth Bws a Rheilffyrdd

Rydym ni wedi clywed bod pobl yn y gogledd ar hyn o bryd yn profi amserlenni lle nad yw'r cysylltiadau rhwng trenau a bysiau yn cael eu cyd-drefnu. Effaith hyn yw cynnydd yn y milltiroedd mae cerbydau'n eu gwneud oherwydd efallai y bydd pobl yn defnyddio'r car ar gyfer rhannau cyntaf a/neu olaf taith yn hytrach na math arall o drafnidiaeth gyhoeddus, neu oherwydd y bydd diffyg cysylltiadau priodol yn gwneud taith ar drafnidiaeth gyhoeddus yn rhy hir am yr amser teithio sydd ar gael. Bydd ein gwelliannau arfaethedig i fysiau a threnau yn creu amllder cynyddol, gyda teithiau yn gadael ar yr un munudau wedi pob awr. Bydd angen i ran o'r broses gynllunio honno ar gyfer amllder cynyddol ganolbwyntio ar **integreiddio amserlenni o fewn dull a rhwng dulliau**.

Bydd y ddeddfwriaeth arfaethedig i gyflwyno masnachfreinio bysiau yn creu'r mecanwaith cynllunio i gyd-drefnu amserlenni, ond dylid cymryd cyfleoedd i ddatblygu amserlenni integredig cyn i ddeddfwriaeth masnachfreinio bysiau ddod i rym. Bydd amserlenni gyda mwy o amllder ac integreiddio o fewn a rhwng trenau a bysiau yn gwneud cynllunio teithiau yn haws i deithwyr ac yn helpu i ysgogi'r galw.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell y dylai TrC, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau weithio gyda'i gilydd cyn masnachfreinio bysiau i ddatblygu a chyflwyno amserlenni gyda mwy o amllder a gwell posibiliadau cyfnewidfa.

## Tocynnau Integredig a Dod â Gwasanaethau at ei Gilydd

Er mwyn sicrhau rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus gwbl integredig ar draws gogledd Cymru, mae angen system docynnau aml-foddol effeithiol gynhwysfawr. Cyflwynwyd y tocyn 1bws dyddiol yn haf 2021. Mae'n caniatáu teithio ar bob gweithredwr bysiau yn y rhanbarth. Cafodd hyn ei ymestyn ym mis Medi 2023 i gynnwys tocynnau wythnosol. Fodd bynnag, ychydig iawn o docynnau bws a rheilffordd integredig sydd ar gael.

Rydym nu wedi cael gwybod bod TrC yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru i ddarparu darllenwyr cardiau 'tapio ar ddechrau/diwedd taith' ar bob bws yn y rhanbarth. Mae'r darllenwyr hyn yn defnyddio technoleg ddigyswllt ac yn sicrhau bod taliadau defnyddwyr yn cael eu capio fel na fyddant yn talu mwy na'r uchafswm o fewn diwrnod ar gyfer teithiau lluosog. Yn ogystal, mae TrC yn cymryd camau i integreiddio tocynnau gwasanaeth bws Traws Cymru gyda'i docynnau rheilffordd. Mae'r cynllun peilot cychwynnol, wnaeth greu 'gorsafoedd rhithwir' ar lwybrau bysiau, yn golygu bod teithwyr yn talu am rhan bws y daith drwy docyn rheilffordd o'r dechrau i'r diwedd.

Gan adeiladu ar wasanaeth Traveline Cymru<sup>32</sup>, mae TrC yn bwriadu ehangu ei ap presennol i ddarparu ystod ehangach o wasanaethau cynllunio teithiau a thocynnau ar gyfer ystod o ddulliau. Mae angen i docynnau integredig gwmpasu pob math o drafnidiaeth gyhoeddus gan gynnwys gwasanaethau Fflecsi a, lle bo hynny'n bosibl, trafndiaeth gymunedol. Yn y tymor hwy, gallai tocynnau integredig hefyd gynnwys mynediad at dacsis, beiciau a rennir neu wedi'u llogi ac opsiynau trafndiaeth gynaliadwy eraill.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell datblygu tocynnau cwbl integredig ar draws rheilffyrdd, bysiau, a lle bo hynny'n bosibl trafndiaeth gymunedol, gan ddefnyddio platfform digidol ac ap. Dylai Llywodraeth Cymru a TrC sefydlu'r prosesau angenrheidiol gydag amserlenni ar gyfer cyflwyno platfform digidol ac ap sy'n darparu'r integreiddiad llawn hwn, unwaith y bydd masnachfreinio wedi'i gyflwyno.

32 - Cyhoeddiad Traveline Cymru – Trafndiaeth Cymru

## Prisiau Cystadleuol a Fforddiadwy

Ochr yn ochr ag amlder a darpariaeth gwasanaeth gwael, rydym ni wedi clywed sut mae prisiau uchel yn aml yn atal pobl rhag teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus. Ar y cyd ag amseroedd teithio cystadleuol i'r car preifat, dylid cymharu costau teithiau trafndiaeth gyhoeddus â theithiau car preifat, nad yw'n bosib yn aml yng ngogledd Cymru. Mae'r tocyn 1bws yn codi pris fflat o £6.50 am nifer diderfyn o deithiau bws mewn diwrnod a byddem yn hoffi gweld hyn yn cael ei ehangu i gwmpasu pob gweithredwr a dull. Yn ein Hadroddiad Interim, fe wnaethom ni ddweud y byddem ni'n ystyried pa mor addas yw cynllun peilot ar gyfer tocyn sy'n cwmpasu pob dull o drafnidiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru gyda'r pris mwyaf, gyda chefnogaeth seilwaith tapio ar ddechrau/diwedd taith. Ar ôl ystyried mentrau mewn mannau eraill, anghenion y rhanbarth, y potensial ar gyfer newid moddol, a manteision cymdeithasol ac economaidd posibl, rydym ni'n credu bod menter o'r fath yn bosibl yng ngogledd Cymru. Gallai natur y tocyn pob dull fod yn seiliedig, er enghraifft, ar y "Klimaticket" yn Awstria sy'n costio €1095 (£960) y flwyddyn, neu £2.63 y diwrnod, am nifer diderfyn o deithiau trafndiaeth gyhoeddus o fewn y wlad. Dylai hefyd elwa ar wybodaeth y gellir ei chael o Gernyw, lle cyflwynodd y cyngor strwythur prisiau syml ar gyfer bysiau, gan gwmpasu pob gweithredydd, gyda chyfleuster tapio ar ddechrau/diwedd taith a chapiau mewn trefi ac yn y sir gyfan. Mae gwaith cynllunio'n mynd rhagddo i gynnwys gwasanaethau rheilffordd lleol.

Rydym ni'n credu y dylid gweithredu tocyn treial pob modd y gellir dysgu gwersi ohono, a gwerthuso effeithiau. O ran prisiau fforddiadwy, nodwn fod y cap pris o £2 a gyflwynwyd yn Lloegr wedi arwain at 35% o'r ymatebwyr i arolwg ôl-weithredu yn nodi eu bod wedi gwneud mwy o deithiau bws<sup>33</sup>. Rydym ni'n ymwybodol o fentrau TrC i leihau prisiau tocynnau i deuluoedd; er enghraifft, pan fyddant yng nghwmni oedolyn, gall pobl ifanc dan 11 mlwydd oed deithio am ddim ar unrhyw adeg ar wasanaethau rheilffordd TrC, a gall pobl dan 16 deithio am ddim ar adegau tawel<sup>34</sup>. Mae pobl ifanc, 16-21 yn gymwys i gael teithio gostyngol drwy wefan 'fyngherdynteithio' Llywodraeth Cymru.<sup>35</sup> Mae'r Comisiwn wedi nodi bod gan rai llefydd mewn gwledydd eraill drafnidiaeth gyhoeddus am ddim, ac yng Nghymru cafwyd cynigion di-docyn ar Traws Cymru ac mewn rhai llefydd gan gynnwys Abertawe a Rhondda Cynon Taf. Mae'r dystiolaeth am effeithiau'r rhain yn amrywiol, ond gallai hyn gael ei archwilio ymhellach fel dull o annog newid moddol a lleihau'r defnydd o geir yng ngogledd Cymru. Rydym ni hefyd yn cydnabod y gall strwythur y pris ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yn y rhanbarth fod yn gymhleth ac yn ddryslyd yn aml. Dylai unrhyw gynigion neu gynlluniau peilot sicrhau y dylai prisiau tocynnau fod yn syml ac yn hawdd eu deall.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod uchafswm pris dyddiol, gyda chefnogaeth seilwaith tapio wrth fynd ar bob bws/oddi ar bob bws a thrên yn cael ei dreialu yng ngogledd Cymru i weithredu fel cynllun peilot ar gyfer system ledled y wlad.

33 - Gwerthusiad yr Adran Drafnidiaeth o'r Cap Tocynnau Bws £2,

34 - Trafndiaeth Cymru – Plant i garl teithio am ddim ar ein trenau.

35 - Llywodraeth Cymru – Gwefan Fy Ngherdyn Teithio

## Brandio a Dynodi Ffordd

Elfen bwysig o rwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus llwyddiannus ledled y byd yw brand effeithiol. Mae hyn yn cael effaith ar sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn weladwy i ddefnyddwyr posibl, a gallai wedyn ddenu pobl ymhellach i ddefnyddio'r gwasanaethau. Mae'r Comisiwn yn falch bod gwasanaethau bws Traws Cymru a rheilffyrdd TrC wedi'u brandio'n effeithiol. Mae cyfle i ddarparu brand unigryw a chyson ar gyfer y rhwydwaith bysiau craidd gwell sy'n cyd-fynd â'r rhwydwaith rheilffyrdd. Gallai manylion o fewn y brandio fanteisio ar nodweddion ac arweddion lleol adnabyddus ac unigryw, tra'n cynnal cysondeb ar y lefel ranbarthol.

Ar ben hynny, mae cyfle i weithio gyda sefydliadau lleol a chymunedol i ddatblygu creu lleoedd a dynodi ffordd mewn arosfannau bysiau, i arosfannau bysiau ac o arosfannau bysiau. Er bod hyn yn llai tebygol ar ei ben ei hun o greu defnydd ychwanegol, gall wella ymwybyddiaeth o fodolaeth y rhwydwaith bysiau a chynyddu gwybodaeth am asedau lleol a balchder ynddynt. Mae goblygiadau i ddynodi ffordd ar gyfer pobl anabl a dylai'r ddarpariaeth helpu i wella hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus i bobl anabl.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell creu lleoedd a dynodi ffordd mewn gorsafoedd a safleoedd bysiau sy'n cael eu cyflawni mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys sefydliadau pobl anabl.

## Gorsafoedd Bws a Rheilffordd fel Pyrth i Drefi a Dinasoedds

Fel y nodwyd uchod, mae rhaglen Metro Gogledd Cymru yn cynnwys prosiectau 'porth' sy'n cael eu datblygu yng ngorsafoedd rheilffordd Wrecsam Cyffredinol, Bangor a Chaerdybi. Nod y pyrth yw gwella profiad y defnyddiwr trwy well cyfleusterau a chyfnwidfa rhwng bysiau, trenau a theithio llesol. Mae'r Comisiwn yn nodi'r ymrwymiad i gyflawni'r prosiectau hyn fel sydd wedi'i nodi yn y Cynllun Cyflawni Trafndiaeth Cenedlaethol (camau gweithredu NWM 3A, 3B, a 3D).

Dylai'r prosiectau porth hyn wella darpariaeth bysiau a llwybrau teithio llesol rhwng yr orsaf i'r dref neu ganol y ddinas; rydym ni wedi adolygu ymchwil sy'n dangos bod amser a gwariant mewn canolfannau yn dibynnu'n rhannol ar atyniad mynedfa'r anheddiad<sup>36</sup>. Mae'r Comisiwn yn cefnogi gorsafoedd i ddod yn hybiau cymunedol, yn unol â dyheadau Cymru'r Dyfodol; er enghraifft, yr oergell gymunedol yng Ngorsaf Tywyn.<sup>37</sup>

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod hybiau symudedd yn cael eu creu mewn gorsafoedd rheilffordd, gan flaenoriaethu'r rhai sy'n cael eu hailddatblygu.

<sup>36</sup> - Adroddiad 'Campaign for Better Transport – Fixing the Link'

<sup>37</sup> - Ffrij Tywyn

Mae'r Comisiwn yn croesawu'r ffaith bod TrC wedi datblygu cynlluniau gwella gorsafoedd ar gyfer y gorsafoedd rheilffordd mwyaf ar draws y rhanbarth ac yn cefnogi eu datblygiad mewn gorsafoedd eraill ar draws y rhanbarth. Mae cyfleoedd i wneud gorsafoedd yn hybiau symudedd, gydag ystod lawn o opsiynau trafndiaeth yn cael eu cynnig gyda chyfleusterau cymunedol.

### Rydym ni'n awgrymu bod y nodweddion canlynol yn cael eu hystyried mewn gorsafoedd ac yn enwedig mewn 'pyrth':

Darparu Wi-Fi cyhoeddus da safonol mewn gorsafoedd i wella mynediad at wybodaeth amser real a gwasanaethau archebu a chynllunio teithio ar-lein.

Integreiddio corfforol effeithiol rhwng dulliau gan gynnwys teithio llesol gyda gwell cysylltedd rhwng canol trefi/dinasoedd a gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd.

Gwell arwyddion a gwybodaeth i deithwyr, gan gynnwys trwy deithio llesol fel bod modd newid dulliau yn hawdd.

Mwy a gwell cyfleusterau ar gyfer parcio beiciau sy'n hygyrch, wedi'i orchuddio, yn hawdd ei leoli a'i ddefnyddio, yn ddiogel ac yn saff, ynghyd â darpariaeth dros amser o gyfleusterau gwefru ar gyfer e-feiciau a beiciau e-gargo.

Hygyrchedd llawn, i gefnogi pobl ag anabledau a'r rhai sy'n cario bagiau, bygis, offer chwaraeon ac ati.

Rydym ni'n cefnogi hybiau symudedd lleol, yn enwedig mewn pentrefi ac ardaloedd gwledig. Mae'r rhain yn dod â thrafndiaeth gyhoeddus ynghyd gyda chyfleusterau lleol a chyfleoedd teithio llesol, fel y gallent gynnwys, er enghraifft, arhosfan bysiau, llogi beiciau (gan gynnwys e-feiciau), parcio beiciau, gwybodaeth leol, parcio ceir a phwyntiau gwefru cerbydau trydan. Dylid datblygu hybiau symudedd lleol gyda chymunedau lleol sy'n gallu dylanwadu ar wasanaethau sy'n cael eu darparu yn dibynnu ar anghenion lleol penodol. Gall hybiau o'r fath hefyd fod yn nodwedd o gefnogi twristiaeth wledig.



## Integreiddio â Theithio Llesol a Mynediad Car

Mae Strategaeth Trafnidiaeth Cymru yn gosod cerdded a beicio uwchben trafndiaeth gyhoeddus yn yr hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy. Dylid ystyried mynediad at drafndiaeth gyhoeddus mewn perthynas â'r hierarchaeth honno tra hefyd yn cydnabod y gallai darparu meysydd parcio yn ogystal â llwybrau teithio llesol wneud gwahaniaeth i'r galw am drafndiaeth gyhoeddus, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.

**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 gellir eu nodweddu fel safleoedd sy'n seiliedig ar darddiad ac yn seiliedig ar gyrchfan:**

Yn seiliedig ar darddiad. Safleoedd lle mae pobl yn gyrru neu'n beicio pellter byr i arhosfan neu orsaf, yna'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus am y rhan fwyaf o'u taith (er enghraifft o'u cartref i orsaf leol ar gyfer cymudo).

Yn seiliedig ar gyrchfan. 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 drafndiaeth gyhoeddus (er enghraifft, gyrru i gyrion tref a chwblhau'r daith ar drafndiaeth gyhoeddus).

Gall safleoedd sy'n seiliedig ar gyrchfannau annog teithio ceir pellter hir. Er mwyn lleihau milltiroedd ceir, mae safleoedd parcio a theithio sy'n seiliedig ar darddiad yn cynnig gwell cyfleoedd, er ein bod ni'n cydnabod bod safleoedd seiliedig ar gyrchfan yn gweddu'n well i rai trefi cyrchfan i dwristiaid. Gellir gwasanaethu twristiaeth wledig yn dda drwy ddatblygu Pwrth (fel sydd wedi'i ddisgrifio uchod) a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus pwrpasol neu dymhorol, fel Sherpa'r Wyddfa ym Mharc Cenedlaethol Eryri.

Yng ngogledd Cymru, fe wnaeth yr astudiaeth awgrymu y byddai safleoedd parcio a theithio sy'n seiliedig ar darddiad fel arfer ym meysydd parcio'r orsaf reilffordd. Fodd bynnag, mae'r angen i ddatblygu'r rhwydwaith teithio llesol ymhellach a darparu cysylltiadau cerdded a beicio priodol mewn gorsafoedd ac arosfannau yn bwysicach na darparu safleoedd parcio a theithio mewn ceir.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell yn gyffredinol y dylid darparu safleoedd parcio a theithio ar ôl datblygu rhwydweithiau teithio llesol a pharcio beiciau yn unig a lle mae'r rhan drafndiaeth gyhoeddus yn rhan hiraf y daith.

## Hybiau Twristiaeth

Mae Hybiau Twristiaeth yn lleoliadau penodol lle gall twristiaid gyrchu dulliau trafndiaeth gynaliadwy, gwybodaeth i dwristiaid a gwasanaethau allweddol eraill. Gall canolfannau gael eu rhedeg gan sefydliadau dielw sy'n cael eu harwain gan y gymuned, lle gellir defnyddio unrhyw elw o'u gweithrediadau yn y gymuned yn ystod y misoedd tawel. Gallai'r canolfannau hyn gynnig llogi beiciau ac e-feiciau, cael rheolaeth dros daliadau parcio a thraffig yn ogystal â chymhellion trafndiaeth weithredol gyhoeddus. Wedi'i leoli mewn canolbwyntiau i dwristiaid, gall hwb twristiaid wella'r profiad i ymwelwyr, tra hefyd yn hyrwyddo'r ardal leol a busnesau.

Rydym ni hefyd wedi ystyried y fenter aml-wlad Alpine Pearls sy'n cynnig cyfleoedd i ymwelwyr fwynhau gwyliau di-gar. Mae'n gweithredu bysiau gwennol, bysiau sy'n benodol i weithgareddau, car trydan, llogi beiciau ac e-feiciau. Mae cardiau gwesteion, fel<sup>38</sup> Cerdyn Bohinj Alpau Julian am €30 am 5 diwrnod yn cynnig teithio am ddim ar fysiau a threnau, parcio am ddim, mynediad am ddim i atyniadau yn yr ardal a gostyngiadau ar nwyddau a gwasanaethau lleol.

Mae'n bwysig bod mwy o ymwelwyr yn gallu symud o amgylch y rhanbarth gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol a byddem yn hoffi gweld mwy yn cael ei wneud yng ngogledd Cymru, gan ddefnyddio syniadau hybiau corfforol a phecynnau buddion wedi'u bwndelu. Gallai'r mentrau hyn gael eu datblygu mewn partneriaeth â pherchnogion atyniadau mawr, Go North Wales, Croeso Cymru a CADW.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell gweithio ar y cyd rhwng darparwyr gwasanaethau trafndiaeth a busnesau sy'n gysylltiedig â thwristiaeth i ddatblygu cerdyn gwesteion sy'n cynnig pecyn o gynigion teithio cynaliadwy i ymwelwyr, mynediad atyniadol a gostyngiadau nwyddau a gwasanaethau.



38 - Julian Alps: Bohinj Card - Bohinj - uradna stran destinacije - TNP, Julijske Alpe, Bohinjsko jezero

# Rhan 3 – Cynllunio a Rheoli

## Defnydd Tir a Chynllunio

Mae'r Comisiwn wedi cael ei daro gan y graddau mae patrymau defnydd tir a phenderfyniadau cynllunio blaenorol wedi ei gwneud hi'n anodd cael mynediad i rannau sylweddol o'r rhanbarth heb gar. Mae siopau a siopau bwyd y tu allan i'r dref, parciau busnes, tai newydd a datblygiadau dwysedd isel wedi tanseilio'r stryd fawr ac wedi symud datblygiad i ffwrdd o lwybrau trafndiaeth gyhoeddus a gorsafoedd i leoedd sydd ond yn hygyrch mewn car. Yn aml, mae parcio am ddim wedi cyd-fynd â'r datblygiadau hyn.

Mae hyn yn arwain at dagfeydd traffig yn y datblygiadau hyn a'r cyffiniau, yn cloi pobl i ddibyniaeth ar ddefnydd ceir ac yn eithrio pobl heb fynediad at geir o'r lleoedd hyn a'r swyddi a'r cyfleusterau maen nhw'n eu cynnig. Mae'r Comisiwn wedi nodi bod llawer o'r datblygiad hwn wedi digwydd yn raddol, ond bod y dull hwn o ddatblygu yn groes i'r fframwaith datblygu cenedlaethol cyfredol, Cymru y Dyfodol: y Cynllun Cenedlaethol 2040. Dylai Llywodraeth Cymru chwilio am ffyrdd o herio a chefnogi awdurdodau lleol yn adeiladol i'w helpu i osgoi datblygiad sy'n seiliedig ar geir ac yn ddibynnol ar geir yn y dyfodol.

Mae Nodyn Cyngor Technegol Llywodraeth Cymru (TAN) 18<sup>39</sup> yn rhoi canllawiau ar integreiddio defnydd tir a chynllunio trafndiaeth, lleoliad datblygiadau, cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol, parcio a dylunio datblygiadau. Rydym ni'n deall bod y ddogfen hon wedi'i diweddarau ddiwethaf yn 2007 ac yn rhagflaenu datganiad argyfwng hinsawdd Llywodraeth Cymru, Llwybr Newydd a llawer o bolisiau eraill.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod Llywodraeth Cymru yn adolygu canllawiau TAN18 i sicrhau bod bwriad polisi yn trosi i gamau gweithredu a bod yr adolygiad yn arwain at gynnwys canllawiau penodol ar gynllunio ar gyfer teithio llesol, darpariaeth ar gyfer bysiau, a maint y ddarpariaeth parcio ceir.

39 - Nodyn cyngor technegol (TAN) 18: trafndiaeth | LLYW. CYMRU

## Cysylltedd Digidol

Mae cysylltedd digidol, yn ogystal â chorfforol, yn bwysig. Mae datblygiadau diweddar yng nghyflymder a chapasiti cysylltedd digidol wedi galluogi cyfleoedd sylweddol o ran dewis lleoliad busnes a lleoliad cartref, ac mewn rhai achosion byddant yn lleihau'r angen i deithio.

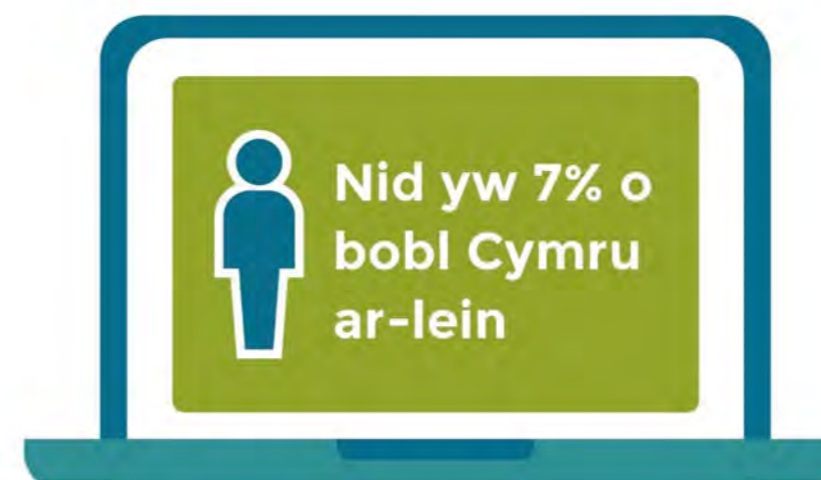
Mae lleoliadau yn y rhanbarth, yn bennaf mewn ardaloedd gwledig canolog a gorllewinol, gyda chysylltedd digidol gwael. Mae hyn yn rhwystro rhag gweithio o bell a chyrchu nwyddau a gwasanaethau.

Mae cysylltedd digidol yn helpu pobl i allu cyrchu gwasanaethau (gan gynnwys bancio a gofal iechyd) ac yn eu galluogi i osgoi teithio pellter hirach. Gall siopa bwyd ar-lein hefyd leihau milltiroedd ceir a deithiwyd, ond mae angen gwneud gwasanaethau dosbarthu trwy drafndiaeth gynaliadwy i fod yn gwbl effeithiol.

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

Mae cyfran uwch o bobl sydd wedi'u hallgáu'n ddigidol mewn grwpiau oedran hŷn a gydag anabledau. Mae'n bwysig gwella eu llythrennedd digidol neu'r gefnogaeth y gellir ei rhoi iddyn nhw. Mae hyn yn berthnasol yng ngogledd Cymru gan fod tua 23% o'r boblogaeth yn 65 mlwydd oed a hŷn<sup>40</sup>, o'i gymharu â 21% yng Nghymru. Conwy sydd â'r gyfran uchaf o bobl 65 mlwydd oed a hŷn yn y wlad (28%).

Dylai cynllunio ar gyfer hygyrchedd gydnabod cyfraniad cysylltedd digidol wrth leihau'r angen i deithio ac wrth barhau i ddarparu mynediad at nwyddau a gwasanaethau a'r gallu i weithio gartref neu'n agos ato.



### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell cefnogaeth i gynlluniau llythrennedd digidol, fel rhaglen Cymunedau Digidol Cymru,<sup>41</sup> a byddem yn hoffi gweld ymgyrchoedd i godi ymwybyddiaeth o'u bodolaeth.

40 - Amcangyfrifon poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn (StatsCymru)

41 - Gwefan Cymunedau Digidol Cymru



# Galluogi Newidiadau mewn Ymddygiad Teithio

Mae penderfyniadau teithio yn cael eu gwneud yn seiliedig ar wybodaeth sydd weithiau'n gyfyngedig am opsiynau a chostau. Gall newid y ffordd mae taith yn cael ei gwneud fod yn anodd heb wybodaeth dda, ac weithiau cymhellion, i roi cynnig ar lwybr, gwasanaeth neu ddull cludiant anghyfarwydd. Mae rhywfaint o deithio, fel cymudo neu deithio i'r ysgol, yn debyg bob dydd a gall ddod yn arferol. Efallai y bydd angen cynllunio sylweddol ar fathau eraill o deithio, fel taith hamdden neu siopa. Drwy ddarparu gwybodaeth, addysg a chymhellion, mae'n bosibl i awdurdodau lleol ddylanwadu ar benderfyniadau ar deithiau arferol ac untro. Gall hyn gynnwys gwneud teithwyr yn ymwybodol o'r goblygiadau ar eu hiechyd a'r amgylchedd.

Mae dulliau sy'n seiliedig ar ymddygiad i gefnogi newid moddol yn cydnabod materion amser a chost a hefyd arferion a dewisiadau pobl. Mae'r mathau hyn o ymyrraeth yn cefnogi mwy o ddefnydd o welliannau seilwaith a gwasanaethau trafniadaeth. Mae'r ymyriadau hyn yn cynnwys tocynnau am bris gostyngol dros dro ar gyfer gwasanaethau newydd, cael digwyddiadau rhoi cynnig ar feiciau ac e-feiciau a chynlluniau benthyca, gweithio gyda phlant yn yr ysgol i annog cerdded a beicio, gweithio gyda chyflogwyr i greu parcio beiciau, cawodydd a chymhellion tocynnau bws a threnau, ac oriau gwaith, a gweithio gyda threfnwyr digwyddiadau ar amseriadau digwyddiadau a thocynnau.

## Cydweithio a Phartneriaethau

Mae gweithio mewn partneriaeth effeithiol rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat yn hanfodol i arwain a rheoli newidiadau mewn ymddygiad teithio. Mae cydweithredu dros y ffin ag awdurdodau Lloegr yn bwysig ar gyfer darparu gwasanaethau trawsffiniol. Dim ond os yw sefydliadau yn cydweithio dros y ffin y gellir cyflawni llawer o'r blaenoriaethau a nodwyd ac argymhellion a wnaed gan y Comisiwn.

Mae lle hefyd i ddysgu gael ei rannu - er enghraifft, mae Awdurdod Cyfunol Dinas-ranbarth Lerpwl wedi ymgynghori'n ddiweddar ar ei gynllun ar gyfer masnachfreinio gwasanaethau bysiau. Ar hyn o bryd mae Gorllewin Swydd Gaer a Chaer, gyda'r Adran Drafniadaeth, yn treialu e-sgwteri yng Nghaer.

Fel enghraifft dda o gydweithredu trawsffiniol, mae Growth Track 360 yn gynghrair o arweinwyr busnes, arweinwyr gwleidyddol ac arweinwyr o'r sector cyhoeddus sy'n gweithio tuag at y nod o sicrhau £1 biliwn o fuddsoddiad rheilffyrdd yng ngogledd Cymru a Sir Gaer dros 20 mlynedd. Yn y gorffennol, mae'r grŵp hwn wedi sicrhau gwelliant mewn gwasanaethau rheilffyrdd ar gyfer gogledd Cymru yn ogystal ag ymrwymiad i fuddsoddiad yn y dyfodol.



## Partneriaethau Trafnidiaeth Strategol

Rydym ni wedi nodi dwy ardal deithio fawr i'r gwaith: Ardaloedd Cyflogaeth a Pharciau Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a Wrecsam (sy'n cael eu dominyddu gan y sector preifat), ac ardal gyflogaeth Bangor/Ynys Môn/Caernarfon (sy'n cael ei dominyddu gan y sector cyhoeddus). Yn y gogledd-orllewin, lle mae'r clwstwr cyflogaeth yn cael ei ddominyddu gan y sector cyhoeddus ac addysg (Prifysgol Bangor, Coleg Llandrillo Menai, Ysbyty Gwynedd), mae cyfle i greu model sector cyhoeddus o arfer gorau mewn perthynas â chynllunio teithio. Gyda'r sector preifat yn dominyddu yn y gogledd-ddwyrain, byddem yn gobeithio gweld cyflogwyr llai yn elwa o enghreifftiau ac arferion cyflogwyr mawr, drwy'r gadwyn gyflenwi a thrwy ddangos buddion busnes – er enghraifft mabwysiadu dulliau gwahanol o deithio i'r gwaith.

Gallai'r ardaloedd cyflogaeth gogledd-ddwyrain a gogledd-orllewin elwa o bartneriaethau strategol sy'n gweithio i ddatblygu a chyflwyno mentrau i annog gwell dewisiadau teithio. **Dylai'r partneriaethau hyn gael eu sefydlu a'u hwyluso gan Lywodraeth Cymru i ymgymryd â'r canlynol:**

**Nodi materion ar gyfer teithio i weithwyr** - er enghraifft, argaeledd trafndiaeth gyhoeddus, argaeledd llwybrau teithio llesol, tagfeydd traffig, argaeledd lle parcio, diogelwch teithio ar oriau anghymdeithasol o ganlyniad i waith sifft.

**Nodi materion trafndiaeth gweithredol ar gyfer busnesau a sefydliadau** - er enghraifft cadwyni cyflenwi a marchnadoedd llafur - gellir gwella'r ddau gyda mentrau trafndiaeth priodol.

Efallai y bydd y ddwy bartneriaeth yn gofyn am wahaniaethau o ran dull. Er enghraifft, gallai camau gweithredu gynnwys y canlynol:

**Sector cyhoeddus** - cydweithio rhwng cyflogwyr a darparwyr trafndiaeth i dreialu neu arloesi mentrau newid ymddygiad, ac i weithio gydag awdurdodau iechyd i ddatblygu a monitro mentrau trafndiaeth iach.

**Sector preifat** – cydweithio rhwng cyflogwyr, awdurdodau lleol a gweithredwyr trafndiaeth i ddatblygu newidiadau mewn ymarfer, i gynnig cymhellion a chynlluniau aberthu cyflog ar gyfer prynu beiciau a cherbydau trydan.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell y dylai partneriaethau Trafnidiaeth Strategol ar gyfer cynllunio teithio sefydliadol gael eu datblygu gan Lywodraeth Cymru gan weithio gydag awdurdodau lleol, CJC Gogledd Cymru a chyflogwyr mawr yn yr ardaloedd cyflogaeth yng ngogledd-ddwyrain Cymru (Glannau Dyfrdwy a Wrecsam) a gogledd-orllewin Cymru (gyda Bangor yn ganolog iddo).

## Cynllunio Teithio a Siarteri Teithio Iach

Gall cyfuniad o Gynlluniau Teithio a Siarteri Teithio Iach sydd wedi'u datblygu ar gyfer sefydliadau ledled y rhanbarth gefnogi pobl i ymgorffori ymddygiadau teithio cynaliadwy. Mae Iechyd Cyhoeddus Cymru wedi rhedeg y cynllun yn ne Cymru ers sawl blwyddyn, ond does dim cynllun yn y gogledd.

Rydym ni'n croesawu'r ymrwymiad yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol i gynhyrchu canllawiau Cynllun Teithio wedi'u teilwra gyda rhaglen gymorth effeithiol ar gyfer eu cyflwyno. Gall busnesau a sefydliadau ledled Cymru lofnodi Siarter Teithio Iach, gan amlinellu ymrwymadau sefydliadau dros y ddwy neu dair blynedd nesaf i gefnogi mentrau trafndiaeth gynaliadwy. Rydym ni o'r farn bod hwn yn gam pwysig wrth gefnogi newid moddol ar draws y rhanbarth trwy ymrwymo sefydliadau i dargedau trafndiaeth gynaliadwy.

Rydym ni wedi nodi bod Teithio Iach Cymru<sup>42</sup> wrthi'n datblygu siarter ar gyfer gogledd Cymru a byddem yn annog sefydliadau i gofrestru ar gyfer hyn pan fydd ar gael.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell bod cyflogwyr yng Ngogledd Cymru yn cael y dewis i ymuno â Siarter Teithio Iach, gan ddilyn model De Cymru.

## Ysgolion

Mae teithio myfyrwyr a theithio hebrwng yn cyfrannu at dagfeydd traffig modur ar adegau prysur. Gall awdurdodau lleol chwarae rhan wrth ddarparu cyngor i ysgolion a rhieni ar deithio cynaliadwy i opsiynau ysgol a gallant gefnogi plant i ddatblygu eu hyfedredd beicio. Pan fydd yn cael ei ychwanegu at welliannau diogelwch lleol a gwaith amgylcheddol gall yr effeithiau fod yn sylweddol.

### ARGYMHELLIAD:

Rydym ni'n argymhell y dylai awdurdodau lleol ehangu eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy i blant, rhieni a staff.



**Teithio Llesol  
Cymru**  
**Healthy Travel  
Wales**

<sup>42</sup> - Teithio Llesol Cymru

## Lleihau'r Angen i Deithio

Mae Llywodraeth Cymru wedi gosod targed i leihau milltiroedd ceir fesul person o 10% erbyn 2030. Mae hefyd wedi gosod targed i 30% o weithlu Cymru weithio o bell yn rheolaidd. Mae'r targedau hyn yn cefnogi'r targedau datgarboneiddio sydd wedi'u nodi yn Sero Net Cymru. Mae'r gymysgedd o ddiwydiant yng ngogledd Cymru yn golygu bod llawer o alwedigaethau mewn sectorau fel gofal iechyd, twristiaeth a gweithgynhyrchu. Mae gan y diwydiannau hyn duedd isel is ar gyfer gweithio o bell.

Mae data Cyfrifiad 2021 yn dangos newid calonogol yn nifer y bobl sy'n gweithio gartref neu'n agos ato.<sup>43</sup> Er mai 21.8% yw'r gyfradd gweithio o bell ar gyfartaledd, mae pcedi sylweddol o gyfraddau uwch, gan gynnwys dwyrain Conwy, gogledd Ynys Môn a Sir Ddinbych wledig, lle mae dros 30% o bobl yn gweithio gartref neu'n agos at y cartref yn rheolaidd<sup>44</sup>.

Bydd cysylltedd digidol, sydd wedi'i drafod uchod, yn helpu i leihau'r angen i deithio.

## Rheoli Strydoedd

Rydym ni'n croesawu cyflwyno terfyn cyflymder rhagosodedig o 20 mya mewn ardaloedd trefol. Bydd lleihau'r terfyn cyflymder yn gwneud strydoedd yn fwy deniadol i bobl sy'n cerdded ac yn beicio ac yn gwella diogelwch ar y ffyrdd.<sup>45</sup> Mae disgwyl y bydd hyn yn annog mwy o bobl i gerdded a beicio mewn cymunedau yng ngogledd Cymru. Mae strydoedd ysgol, rheoli traffig ar draws yr ardal a 'strydoedd byw' wedi'i ysbrydoli o'r Iseldiroedd (fel Woonerven<sup>46</sup>) wedi cael eu defnyddio mewn llawer o gymunedau i leihau gwrthdrawiadau a gwella diogelwch. Mewn rhai ardaloedd, mae mesurau o'r fath wedi bod yn ddadleuol.

Dylai cynllunwyr gydweithio ag ystod eang o bobl, gan gynnwys y rhai ar strydoedd cyfagos, i ail-ddylunio strydoedd i'w gwneud yn hollgynhwysol. Gall creu amgylcheddau stryd sy'n blaenoriaethu cerdded a beicio ar gyfer teithiau byr gynyddu gwariant ar y stryd fawr ac yng nghanol trefi<sup>47</sup>, yn ogystal â chynyddu amser sy'n cael ei dreulio yn yr amgylchedd trefol.<sup>48</sup>

## Camau Gweithredu Pellach i Alluogi ac Annog Newid Moddol

Bydd gwelliannau i wasanaethau, symleiddio strwythurau prisiau ac integreiddio yn well yn gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy deniadol. **Yn ogystal, mae camau eraill i alluogi ac annog mwy o ddefnydd o drafndiaeth gynaliadwy yn cynnwys:**

Gwell marchnata a marchnata cymdeithasol trwy ymgyrchoedd ymwybyddiaeth ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gynaliadwy.

Ymgysylltu â chymunedau i ddangos y manteision o leihau'r defnydd o geir.

Cynnal digwyddiadau arddangos, treialu a digwyddiadau eraill fel cynnig benthyciad e-feic am ddim a diwrnodau di-gar.

## Codi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffordd

Mae codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn cynnwys codi tâl yn seiliedig ar bellter a chodi tâl tagfeydd. Mae'n cysylltu'r defnydd o seilwaith trafndiaeth â thaliad ac yn caniatáu rheoli'r galw. Gallai'r refeniw sy'n cael ei godi gael ei ddefnyddio i gefnogi mesurau trafndiaeth gynaliadwy.

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 fwy cyfartal, effeithlon a chynaliadwy.

Nododd yr adroddiad y gallai fod angen gwahanol dulliau mewn gwahanol rannau o'r wlad. Roedd yn argymhell y dylid datblygu Fframwaith Polisi Cenedlaethol ar gyfer codi tâl ar ddefnyddwyr ffordd teg. Mae hyn wedi arwain at ymrwymiad gyda'r Cynllun Cyflawni Trafndiaeth Cenedlaethol i ddatblygu polisi ar gyfer codi tâl teg ar ddefnyddwyr y ffordd erbyn 2026 (gweithredu BC4).

Yn ddiweddar, mae Cyngor Caerdydd wedi cyhoeddi cynlluniau i weithredu cynllun codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd<sup>49</sup>, ac mae cyfle i ddysgu o hyn yng nghyd-destun Cymru. Rydym ni wedi ystyried y potensial i gyflwyno codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yng ngogledd Cymru i helpu i annog pobl i ddefnyddio dulliau trafndiaeth gynaliadwy. Un mater rydym ni'n ei nodi yn un o'r rhannau mwyaf gorlawn yng ngogledd Cymru yw'r nifer o symudiadau trawsffiniol. Nid ydym o'r farn bod achos dros gyflwyno codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn y rhanbarth ar hyn o bryd, ond rydym ni'n cydnabod y bydd polisi cenedlaethol ar y mater hwn yn datblygu.

<sup>49</sup> - Cyngor Caerdydd – Taliad Defnyddwyr Ffyrdd

- [43 - Dull teithio i'r gweithle - Mapiau'r Cyfrifiad, Y Swyddfa Ystadegau Gwladol](#)
- [44 - Teithio i'r gwaith, Cymru a Lloegr - Y Swyddfa Ystadegau Gwladol \(ons.gov.uk\)](#)
- [45 - Mae angen gwneud systemau trafndiaeth yn ddiogel, yn iach ac yn gynaliadwy \(who.int\)](#)
- [46 - Woonerf: Stryd Iseldireg Cynhwysol a Bywiadwy \(humankind.city\)](#)
- [47 - Sustrans – Helpu pobl trwy gostau byw argyfwng a thyfu ein heconomi](#)
- [48 - Adroddiad 'Campaign for Better Transport – Fixing the Link'](#)



# Rhan 4: Casgliad a Camau Nesaf

Mae cyhoeddi'r adroddiad hwn yn cwblhau gwaith Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru. Mater i Lywodraeth Cymru nawr yw penderfynu sut i fwrw ymlaen â'r argymhellion rydym ni wedi'u gwneud.

Rydym ni wedi cael ein taro gan yr awydd am gynnydd yng ngogledd Cymru, ac rydym ni'n gobeithio y bydd yr adroddiad hwn yn darparu cynllun strategol y gellir ei ddefnyddio i ennill momentwm a'i gynnal.

Ein pwrpas oedd gwneud argymhellion penodol i Lywodraeth Cymru ar ffyrdd o adeiladu cynlluniau teithio a thrafnidiaeth cynaliadwy yng ngogledd Cymru. Mae'r adran olaf hon yn crynhoi ein casgliadau a'n hargymhellion, ac mae pob un ohonynt yn cyfrannu at ddarparu rhwydwaith trafniadaeth effeithlon, o ansawdd uchel a chynaliadwy ar gyfer gogledd Cymru. Bydd yr holl waith mewnol a'r deunydd technegol sydd wedi'i gynhyrchu ar gyfer y Comisiwn, a gan y Comisiwn, ar gael i gynorthwyo Llywodraeth Cymru, TrC, awdurdodau lleol, CJC Gogledd Cymru, Network Rail, yr Adran Drafniadaeth ac unrhyw gyrff cyflawni perthnasol eraill.

Rydym ni wedi elwa o waith ac ymgysylltiad llawer o gyrff, sefydliadau cynrychioliadol, ymgynghoriaethau ac unigolion. Hoffem ddiolch i bawb sydd wedi cefnogi ein gwaith. Diolch hefyd i'n tîm technegol, sef unigolion o WSP, Arup, Jacobs, a TrC.

## Y Camau Nesaf

Mae'r rhwydwaith wedi'i gynllunio i gael ei weithredu yn ei gyfanrwydd, yn hytrach nag fel elfennau gwahanol, a dylai unrhyw waith gael ei gyflawni gyda hyn mewn golwg fel egwyddor arweiniol.

Mae diddordeb dealladwy ynghylch pryd y gellid gweithredu mesurau gwahanol ac mae hwn yn fater i Lywodraeth Cymru, TrC, awdurdodau lleol, Network Rail a'r Adran Drafniadaeth. Bydd yr adroddiad hwn hefyd yn effeithio ar waith CJC Gogledd Cymru i ddatblygu'r cynllun trafniadaeth rhanbarthol ar gyfer gogledd Cymru, sydd i'w gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru erbyn diwedd Mehefin 2025. Rydym ni'n awyddus nad yw'r bwllch rhwng cyhoeddi'r adroddiad hwn a chwblhau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn effeithio ar gynnydd.

## Blaenoriaethau Tymor Byr

Pe bai Llywodraeth Cymru yn derbyn yr argymhellion, rydym ni wedi nodi nifer o ddarnau o waith â blaenoriaeth i fwrw ymlaen â nhw cyn gynted â phosibl. Dylai Llywodraeth Cymru alluogi tîm cyflawni aml-foddol i ddarparu arweinyddiaeth a chydlynu o fewn y rhanbarth i gyflawni argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru. Rydym ni'n ymwybodol bod rhywfaint o'r gwaith hwn ar y gweill, ac mewn rhai achosion mae'n hen bryd.

### Mae'r camau nesaf hyn yn adlewyrchu naill ai:

#### A. Blaenoriaeth: Pwysigrwydd strategol ac effeithiolrwydd y cynllun i gyflawni canlyniadau dymunol y Comisiwn.

a/neu

#### B. Y gallu i gyflawni: Y gallu i ddechrau ar y gwaith yn gyflym ar ôl cyhoeddi argymhellion y Comisiwn.

Wrth nodi'r camau hyn, rydym ni'n gobeithio sicrhau y gellir cynnal momentwm ar gynnydd.

### Rheilffordd: Bwrw ymlaen â'r gwaith i wneud y canlynol:

- Mynd i'r afael â chyfyngiadau seilwaith Cam 1 Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru i alluogi gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym.
- Gweithredu gwelliannau capasiti rheilffyrdd yng Ngorsaf Reilffordd Caer a'r cyffiniau i alluogi gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym, yn effeithiol a gwella teithio trawsffiniol.
- Cael gwared ar y cyfyngiad capasiti rheilffordd yng Ngwaith Sment Padeswood i alluogi gwasanaethau teithwyr amlach a dibynadwy ar lein y Gororau, i gysylltu gogledd Cymru â Glannau Mersi.
- Gweithredu cynllun gwella signalau yng Ngobowen a mynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti i alluogi dau drên yr awr i weithredu'n effeithiol ar reilffordd Amwythig-Wreccsam-Caer.

**Bws:** Datblygu a dechrau gweithredu'r rhwydwaith bysiau a'r amllder gwell a ddatblygwyd gan TrC a'r awdurdodau lleol, gyda chefnogaeth ymrwymiad i gyllid aml-flwyddyn ar gyfer y rhwydwaith bysiau trawsnewid (gan gynnwys gwasanaethau Fflecsi), cyn newidiadau deddfwriaethol yn ymwneud â'r model masnachfreinio.

**Integreiddio:** Datblygu cynllun peilot ar gyfer tocyn sy'n cwmpasu pob dull o drafniadaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru gydag uchafswm pris, a chefnogaeth isadeiledd tapio ar ddechrau/diwedd taith.

**Teithio llesol:** Blaenoriaethu:

- Datblygu'r llwybrau teithio llesol effaith uchaf, gyda chefnogaeth matrices blaenoriaethu cenedlaethol, gan gysylltu ardaloedd cyflogaeth allweddol a chanolfannau poblogaeth.
- Sefydlu unedau cyflenwi teithio llesol yn TRC i weithio'n agos gydag awdurdodau lleol ac ehangu cyflymder datblygu'r rhwydwaith.

**Ffyrdd:** Cynhyrchu canllawiau i awdurdodau lleol ar ddatblygu strategaeth rheoli parcio cytbwys, gan gynnwys pob math o barcio ar y stryd ac oddi ar y stryd.

**Cynllunio:** Llywodraeth Cymru i adolygu a diweddarau canllawiau TAN18 i sicrhau bod bwriad polisi yn trosi i gamau gweithredu. Dylai hyn gynnwys canllawiau ar safonau a dylunio parcio ceir mewn datblygiadau newydd a chefnogi datblygiadau sy'n canolbwyntio ar deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach nag ymgorffori dibyniaeth ar geir.

**Galluogi newidiadau mewn ymddygiad teithio:** Datblygu partneriaethau strategol gydag awdurdodau lleol a chyflogwyr mawr yn ardaloedd Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a Wrecsam, Bangor-Caernarfon- Ynys Môn i wneud y canlynol:

- Cael gwared ar rwystrau sy'n wynebu gweithwyr sy'n teithio i'r lleoliadau hyn ac oddi yno;
- Nodi sut y gall partneriaid cyhoeddus gefnogi'r meysydd cyflogaeth hyn; a
- Gweld beth y gall busnesau a sefydliadau ei wneud i hyrwyddo trafndiaeth gynaliadwy.



# Crynodeb o'r Argymhellion

 **Rheilffyrdd**

1. Gweithredu gwelliannau capasiti rheilffyrdd yng Ngorsaf Caer a'r cyffiniau i alluogi trydaneiddio a phum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym.
2. Blaenoriaethu'r gwaith o gyflawni gwelliannau seilwaith Cam 1 Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru rhwng Crewe a Chyffordd Llandudno i alluogi gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym, a lleihau amseroedd teithio.
3. Cyflwyno cynigion Cam 2 a 3 Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru i alluogi gweithredu pum trên yr awr, gan gynnwys un gwasanaeth cyflym, rhwng Crewe a Bangor (Cam 2) a Chaergybi (Cam 3), ac i leihau amseroedd teithio.
4. Cyflawni trydaneiddio Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru fesul cam sy'n gyson â Chamau 1 i 3 datblygu seilwaith. I fod yn barod ar gyfer trydaneiddio, rhaid gwneud gwaith datblygu, a sefydlu achos busnes.
5. Cael gwared ar y cyfyngiad ar gapasiti rheilffyrdd yng Ngwaith Sment Padeswood i'r de o Orsaf Bwcle ar Lein y Gororau.
6. Gweithredu gwelliannau seilwaith ar Linell y Gororau i gyflawni pedwar trên yr awr a lleihau amseroedd teithio, gan gynnwys dau drên uniongyrchol i Lerpwl.
7. Gweithio gyda Dinas-ranbarth Lerpwl a Merseyrail i integreiddio gwasanaethau rhwng Lein y Gororau a rhwydwaith Merseyrail.
8. Darparu gorsaf ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ar Linell y Gororau gyda theithio llesol ategol a mynediad trafndiaeth gyhoeddus i'r orsaf.
9. Datblygu a gweithredu cynigion yng Ngorsaf Shotton i greu cyfnewidfa o ansawdd uchel a chwbl hygyrch rhwng Lein y Gororau a Phrif Linell Reilffordd Gogledd Cymru ac i wella teithio llesol a mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus.
10. Gweithredu cynllun gwella signalau yng Ngobowen ar Lein Amwythig-Wrecsam-Caer a gosod trac deuol rhwng Wrecsam a Chaer i fynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti i alluogi dau drên teithwyr yr awr a gwasanaethau cludo nwyddau i weithredu'n effeithiol ac yn ddibynadwy.
11. Parhau i ystyried gwelliannau capasiti i'r lein, amllder gwasanaeth uwch a gwella capasiti trenau ar Reilffyrdd Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian.
12. Datblygu cynllun ar gyfer cynyddu capasiti gwasanaethau ymhellach yn ystod cyfnod prysuraf y tymor ymwelwyr ar Linellau Dyffryn Conwy ac Arfordir y Cambrian.
13. Gwella dyraniad y fflyd reilffordd yng ngogledd Cymru yn y tymor byr i sicrhau bod cerbydau yn diwallu anghenion defnyddwyr ar gyfer y mathau o deithiau mae pobl yn eu gwneud a chaffael trenau ychwanegol gan gynnwys fflyd drydan ar gyfer Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn y tymor canolig.
14. Diogelu hen reilffyrdd rhag datblygu yn y dyfodol a datblygu llwybrau cerdded a beicio ar eu hyd lle bo hynny'n briodol, gyda gwasanaethau bysiau o ansawdd uchel i'r cymunedau ochr yn ochr â nhw.

15. Ystyried lleoliadau a dulliau ar gyfer datblygu gwasanaethau cludo nwyddau logisteg ysgafn ar y rheilffyrdd.

## Bysiau a Choetsys

16. Rydym ni'n cefnogi'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig i ganiatáu i wasanaethau bysiau gael eu masnachfreinio ac rydym ni'n argymell bod awdurdodau lleol a Trafnidiaeth Cymru yn paratoi ac yn gweithredu newidiadau i wasanaethau bysiau cyn ac wrth baratoi ar gyfer masnachfreinio a bod Llywodraeth Cymru yn darparu cyllid aml-flwyddyn i gefnogi'r gwasanaethau hyn.
17. Rydym ni'n argymell cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau bws arfordirol rhanbarthol gydag amllder o ddau i bedwar bws yr awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau mawr, safleoedd cyflogaeth a chyfnewidfeydd trafndiaeth.
18. Rydym ni'n argymell cyflwyno rhwydwaith o wasanaethau bysiau gwledig rhanbarthol gydag amllder gwasanaeth bob awr yn ymestyn i mewn i'r nosweithiau sy'n cysylltu aneddiadau gwledig ac sy'n cael eu gweithredu gan fflyd o fysiau sy'n gyfforddus ar gyfer teithiau hirach.
19. Rydym ni'n argymell bod gwelliannau arfaethedig Traws Cymru i lwybrau, amllder gwasanaethau ac oriau gweithredu yn cael eu gwneud yn y tymor byr.
20. Rydym ni'n argymell bod rhwydweithiau bysiau lleol yn cael eu datblygu i baratoi ar gyfer masnachfreinio gan Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol sy'n cydweithio â'u cymunedau a'u cyflogwyr.
21. Rydym ni'n argymell gwneud gwasanaethau sy'n Seiliedig ar Alw

Deinamig Fflecsi addas yn barhaol, a chyflwyno gwasanaethau Fflecsi ychwanegol mewn ardaloedd eraill lle mae profiad o'r cynllun peilot a chynlluniau eraill yn awgrymu y byddent yn ategu cynigion bysiau rheolaidd. Dylai cynlluniau gael eu dylunio gyda chyfranogiad cymunedol lleol.

22. Rydym ni'n argymell bod Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol yn cydweithio â chymunedau, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, i helpu i ariannu a darparu gwasanaethau cludiant cymunedol sy'n diwallu angen nad yw'n cael ei ddiwallu fel arall.
23. Rydym ni'n argymell bod cynllun peilot yn cael ei redeg a'i werthuso o 'gontract yr holl wasanaethau trafndiaeth' sy'n cronni cyllidebau a fflydoedd i ddarparu'r gwasanaethau ar gyfer addysg, cleifion, gwasanaethau cymdeithasol a thrafnidiaeth gymunedol.
24. Rydym ni'n argymell bod y cynnig presennol ar gyfer gwasanaeth bysiau rhwng Bangor a Chaerfyrddin yn cael ei ddatblygu ynghyd â'i seilwaith cyfnewidfa ofynnol. Yn ogystal, rydym ni'n argymell bod astudiaeth yn cael ei chynnal o lwybrau bysiau posibl eraill rhwng y gogledd a'r de a thrawsffiniol.
25. Rydym ni'n argymell bod awdurdodau priffyrdd lleol ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru ar ran Llywodraeth Cymru yn gweithredu cynigion blaenoriaeth bysiau ac yn adolygu gwelliannau arfaethedig i'r gwasanaeth bysiau i nodi a gweithredu mesurau blaenoriaeth bysiau sydd eu hangen ymhellach.
26. Rydym ni'n argymell gwneud gwasanaethau bws Sherpa'r Wyddfa yn barhaol, darparu cyllid tymor hir iddynt ac ymchwilio i sut y gellir integreiddio gwasanaethau ymhellach â'r rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd ehangach.

27. Rydym ni'n argymell creu partneriaeth lle gall Sherpa'r Wyddfa a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus eraill gael eu cefnogi gan ffynonellau cyllid arloesol gan gynnwys refeniw parcio os yw ar gael ac yn briodol.
28. Rydym ni'n argymell ymchwiliad i fanteision gwasanaethau bws tymhorol a thwristiaeth, fel Sherpa'r Wyddfa, mewn lleoliadau eraill yng ngogledd Cymru i gefnogi'r economi ymwelwyr a hyrwyddo integreiddio â rhwydweithiau rheilffyrdd a bysiau ehangach.

## Darparu ar gyfer Teithio Llesol

29. Dylid rhoi blaenoriaeth i adeiladu cyffyrdd, croesfannau a seilwaith arall sydd â'r potensial mwyaf ar gyfer creu'r cynnydd mwyaf mewn defnydd, gallai'r rhain fod yn gyfleusterau newydd neu gyfleusterau sy'n bodoli eisoes wedi'u huwchraddio. Gallai'r rhain fod mewn ardaloedd trefol, ond mewn ardaloedd gwledig mae gwella diogelwch a darparu llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai ag aneddiadau mwy yn bwysig.
30. Rydym ni'n argymell sefydlu Uned Teithio Llesol Gogledd Cymru i weithio gydag awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru, is-adran Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Llywodraeth Cymru a'r Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru i ddarparu rhwydweithiau teithio llesol sy'n uchelgeisiol, yn unol â'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy ac sy'n cael eu darparu'n gyflym.
31. Rydym ni'n argymell bod awdurdodau lleol yn datblygu rhaglenni cyflenwi aml-flwyddyn ar gyfer eu cynlluniau

teithio llesol ac yn ymgysylltu â'r holl adrannau perthnasol wrth ddatblygu a darparu cynlluniau.

32. Rydym ni'n argymell bod dull Trafnidiaeth Cymru ar gyfer blaenoriaethu llwybrau yn cael ei fabwysiadu gan awdurdodau lleol ac y dylai Trafnidiaeth Cymru dargedu buddsoddiad gyda'r nod o wneud y defnydd mwyaf o'r rhwydwaith teithio llesol.
33. Rydym ni'n argymell y dylid blaenoriaethu llwybrau teithio llesol o ansawdd uchel gan ddefnyddio dull blaenoriaethu Trafnidiaeth Cymru i dargedu buddsoddiad i gynlluniau sy'n sicrhau bod gymaint o bobl â phosibl yn defnyddio'r rhwydwaith ac sy'n cysylltu canolfannau poblogaeth â safleoedd cyflogaeth mawr.
34. Rydym ni'n argymell ei bod yn ofynnol i awdurdodau lleol nodi sut maen nhw'n bwriadu rheoli a chynnal rhwydweithiau teithio llesol fel amod o dderbyn grantiau'r Gronfa Teithio Llesol.
35. Rydym ni'n argymell datblygu cynlluniau teithio llesol trefol rhagorol yng ngogledd Cymru sy'n cysylltu cymunedau tai â chanolfannau trefol a safleoedd cyflogaeth.
36. Rydym ni'n argymell bod rhaglen waith yn cael ei chychwyn i weithredu newidiadau i'r rhwydwaith priffyrdd presennol mewn ardaloedd trefol i aildyrannu gofod ar y ffyrdd a blaenoriaethu cyffyrdd i bobl sy'n cerdded ac yn beicio.
37. Rydym ni'n argymell cynllunio a datblygu'r rhwydwaith gwledig o lwybrau sy'n cysylltu â Llwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ar arfordir y gogledd, a llwybr rhwng Glannau Dyfrdwy a Wrecsam.

- 38. Rydym ni'n argymell bod llwybrau sy'n rhan o'r rhwydwaith hawliau tramwy yn cael eu gwella i safon sy'n addas ar gyfer teithiau llesol bob dydd lle byddai hynny'n cynyddu'r defnydd o deithio llesol bob dydd.
- 39. Rydym ni'n argymell gweithredu Lonydd Tawel gan awdurdodau lleol lle bydd hyn yn helpu i greu rhwydwaith teithio llesol mwy helaeth, ac felly dylid ffurfioli'r gallu i ddynodi Lonydd Tawel yng Nghymru.
- 40. Rydym ni'n argymell y dylid ymchwilio i ffrydiau ariannu sy'n ychwanegol at y Gronfa Teithio Llesol fel y gellir datblygu llwybrau teithio llesol i atyniadau ymwelwyr.
- 41. Rydym ni'n argymell bod cydrannau teithio llesol effaith uchel cynlluniau sydd wedi'u rhewi gan yr Adolygiad Ffyrdd yn cael eu datblygu yn unol ag argymhellion y Panel Adolygu.
- 42. Rydym ni'n argymell bod yr holl orsafoedd bysiau a rheilffyrdd a chyfnewidfeydd yn cael eu gwasanaethu gan lwybrau cerdded a beicio uniongyrchol, o ansawdd uchel sydd â blaenoriaeth ac sydd â mwy o fannau parcio beiciau, a'r rhain yn well.
- 43. Rydym ni'n argymell datblygu dulliau i gynyddu perchnogaeth e-feiciau, gan gynnwys cynlluniau benthyciadau a grantiau.
- 44. Rydym ni'n argymell ymchwilio i gynllun llogi beiciau cyhoeddus yn Wrecsam a lleoliadau eraill, ac mae ymchwil pellach yn cael el wneud i gynlluniau llogi beiciau cymunedol ar gyfer lleoliadau eraill yn y rhanbarth.



### Car a Thrafnidiaeth ar y Ffordd

- 45. Rydym ni'n argymell y dylai strategaeth a safonau parcio a chydysniadau cynllunio sicrhau bod datblygiadau preswyl ac amhreswyl newydd yn darparu digon o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i ateb y galw yn y dyfodol a chymell nifer y cerbydau trydan sy'n cael eu defnyddio.
- 46. Rydym ni'n argymell cynyddu nifer y clybiau ceir drwy gydweithio â darparwyr clybiau ceir, gan gynnwys darparwyr clybiau ceir cymunedol, mewn ardaloedd trefol a gwledig ac mewn gorsafoedd, mewn gweithleoedd ac mewn hybiau symudedd.
- 47. Rydym ni'n argymell bod Llywodraeth Cymru yn llunio canllawiau i awdurdodau lleol ar ddatblygu strategaeth rheoli parcio, gan gynnwys pob math o barcio ar y stryd ac oddi ar y stryd a chynghor ar godi tâl.
- 48. Rydym ni'n argymell datblygu rhwydwaith o gyfleusterau addas ar ochr ffordd i gerbydau nwyddau trwm yn y rhanbarth.



### Integreiddio

- 49. Rydym ni'n argymell y dylai Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau weithio gyda'i gilydd cyn masnachfreinio bysiau i ddatblygu a chyflwyno amserlenni gyda mwy o amllder a gwell posibiliadau cyfnewidfa.

- 50. Rydym ni'n argymell datblygu tocynnau cwbl integredig ar draws rheilffyrdd, bysiau, a lle bo hynny'n bosibl trafndiaeth gymunedol, gan ddefnyddio plattform digidol ac ap. Dylai Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru sefydlu'r prosesau angenrheidiol gydag amserlenni ar gyfer cyflwyno plattform digidol ac ap sy'n darparu'r integreiddiad llawn hwn, unwaith y bydd masnachfreinio wedi'i gyflwyno.
- 51. Rydym ni'n argymell bod uchafswm pris dyddiol, gyda chefnogaeth seilwaith tapio wrth fynd ar bob bws/oddi ar bob bws a thrên yn cael ei dreialu yng ngogledd Cymru i weithredu fel cynllun peilot ar gyfer system ledled y wlad.
- 52. Rydym ni'n argymell creu lleoedd a dynodi ffordd mewn gorsafoedd a safleoedd bysiau sy'n cael eu cyflawni mewn ymgynghoriad â sefydliadau lleol a chymunedol, gan gynnwys sefydliadau pobl anabl.
- 53. Rydym ni'n argymell bod hybiau symudedd yn cael eu creu mewn gorsafoedd rheilffordd, gan flaenoriaethu'r rhai sy'n cael eu hailddatblygu.
- 54. Rydym ni'n argymell yn gyffredinol y dylid darparu safleoedd parcio a theithio ar ôl datblygu rhwydweithiau teithio llesol a pharcio beiciau yn unig a lle mae'r rhan drafndiaeth gyhoeddus yn rhan hiraf y daith.
- 55. Rydym ni'n argymell gweithio ar y cyd rhwng darparwyr gwasanaethau trafndiaeth a busnesau sy'n gysylltiedig â thwristiaeth i ddatblygu cerdyn gwesteion sy'n cynnig pecyn o gynigion teithio cynaliadwy i ymwelwyr, mynediad atyniadol a gostyngiadau nwyddau a gwasanaethau.



### Cynllunio a Rheoli

#### Cynllunio Defnydd Tir

- 56. Rydym ni'n argymell bod Llywodraeth Cymru yn adolygu canllawiau TAN18 i sicrhau bod bwriad polisi yn trosi i gamau gweithredu a bod yr adolygiad yn arwain at gynnwys canllawiau penodol ar gynllunio ar gyfer teithio llesol, darpariaeth ar gyfer bysiau, a maint y ddarpariaeth parcio ceir.

#### Cysylltedd Digidol

- 57. Rydym ni'n argymell cefnogaeth i gynlluniau llythrennedd digidol, fel rhaglen Cymunedau Digidol Cymru, a byddem yn hoffi gweld ymgyrchoedd i godi ymwybyddiaeth o'u bodolaeth.

#### Newid Ymddygiad

- 58. Rydym ni'n argymell y dylai partneriaethau Trafnidiaeth Strategol ar gyfer cynllunio teithio sefydliadol gael eu datblygu gan Lywodraeth Cymru gan weithio gydag awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgor Corfforedig Gogledd Cymru a chyflogwyr mawr yn yr ardaloedd cyflogaeth yng ngogledd-ddwyrain Cymru (Glannau Dyfrdwy a Wrecsam) a gogledd-orllewin Cymru (gyda Bangor yn ganolog iddo).
- 59. Rydym ni'n argymell bod cyflogwyr yng Ngogledd Cymru yn cael y dewis i ymuno â Siarter Teithio Iach, gan ddilyn model De Cymru.
- 60. Rydym ni'n argymell y dylai awdurdodau lleol ehangu eu gwaith gydag ysgolion a rhieni i annog a chefnogi teithio cynaliadwy i blant, rhieni a staff.

# Atodiad 01

## Ein Proses a'n Ffyrdd o Weithio

Sefydlwyd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru ym mis Mawrth 2022. Mae'n banel o gomisiynwyr annibynnol sydd â'r dasg o argymhell sut i adeiladu system drafnidiaeth gynaliadwy ac integredig ar gyfer gogledd Cymru. Mae'r Comisiwn wedi cyfarfod yn aml fel grŵp i ddadansoddi a thrafod ystod eang o faterion trafndiaeth ar draws gogledd Cymru. Cawsom y dasg o ystyried y problemau, y cyfleoedd, yr heriau a'r amcanion ar gyfer gwireddu system drafnidiaeth integredig gynaliadwy yng ngogledd Cymru.

Yn unol â'n cylch gorchwyl rydym ni wedi mabwysiadu dull aml-foddol, gan edrych ar ogledd Cymru gyfan i ystyried sut y gellir cyflawni newid moddol mewn ardaloedd trefol a gwledig, gan ddefnyddio'r dull cydweithredol a gyflwynwyd i Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, drwy wneud y canlynol:

- Dadansoddi teithiau rheolaidd sy'n digwydd o fewn a thrwy'r rhanbarth ar y ffordd, gan gynnwys lle maen nhw'n dechrau ac yn gorffen, ar wahanol adegau o'r dydd ac o fewn gwahanol dymhorau, gan gynnwys cludo nwyddau.
- Dadansoddi sut mae trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn cael eu defnyddio o fewn a thrwy'r rhanbarth, a lle mae'r teithiau hynny'n dechrau ac yn dod i ben. Gall hyn gynnwys teithiau sy'n dechrau ac yn gorffen y tu allan i ogledd Cymru.
- Ystyried lle mae diffyg trafndiaeth gyhoeddus, perchnogaeth car neu goridorau teithio llesol diogel yn creu problemau sylweddol mewn cymunedau.
- Archwilio'r rhaglen bresennol o ymyriadau i gefnogi pobl yng ngogledd Cymru i gyflawni newid modd, gan gynnwys rhaglen Metro Gogledd Cymru a gweithgarwch perthnasol arall sydd eisoes yn digwydd yn y rhanbarth i gefnogi teithio llesol.

### Trwy gydol ein gwaith rydym ni wedi:

- Bod yn agored i farn y cyhoedd a rhanddeiliaid gan gynnwys, grwpiau busnes, partneriaid cymdeithasol, grwpiau amgylcheddol, grwpiau defnyddwyr trafndiaeth a chynrychiolwyr gwleidyddol lleol a chenedlaethol.
- Ystyried anghenion cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol, gan ystyried problemau ar unwaith a thuueddiadau'r dyfodol, megis effaith tanwydd amgen carbon isel a thechnolegau sy'n dod i'r amlwg.
- Materion cymdeithasol, economaidd, diwylliannol ac amgylcheddol.
- Ystyried sut i annog ymatebion ymddygiadol cadarnhaol gan deithwyr i rwydwaith aml-foddol gwell o gyfleoedd teithio yng ngogledd Cymru.
- Bod yn ystyriol o ymyriadau arloesol ac atebion cyllido, gan gynnwys ystyried llywodraethu, costau, ariannu, dull cynllunio a rheoli rhaglenni / prosiectau, ac unrhyw angen am welliannau.
- Gweithio'n annibynnol ar Lywodraeth Cymru. Mae'r Comisiwn wedi cael ei wasanaethu gan Ysgrifenyddiaeth sy'n cefnogi rhedeg y Comisiwn a chyflawni ei waith.

### Egwyddorion Arweiniol

Man cychwyn y Comisiwn oedd bod angen newid patrymau teithio yn y gogledd, a bod newid yn bosib. Gall trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol yng Nghymru fod yn well na'r gwasanaethau presennol sydd ar gael, a rhaid iddo wella os ydym ni am weld pobl yn dibynnu llai ar eu ceir - yn enwedig ar gyfer teithiau byrrach.

Rydym ni'n ymwybodol o'r gwahaniaethau mawr rhwng yr heriau trafndiaeth sy'n wynebu cymunedau trefol a gwledig, ac rydym ni wedi rhoi pwyslais ar ein dadansoddiad a'n hargymhellion.

I'r gymuned drefol, yr her yw sut i gael y gorau o'r seilwaith presennol, gan alluogi teithiau i gael eu gwneud trwy gyfuniad o deithio ar y rheilffyrdd, bysiau a theithio, gyda thocynnau ac amserlennu integredig. Buddsoddi mewn seilwaith presennol i wneud iddo weithio'n well sy'n dod gyntaf, gyda seilwaith newydd yn cael ei argymhell dim ond os na ellir gwella'r seilwaith presennol i'r safonau sy'n ofynnol i fodloni blaenoriaethau.

I'r gymuned wledig, mae dylunio rhwydwaith bysiau effeithlon ac ymarferol sy'n diwallu anghenion preswylwyr yn hanfodol. Bydd y car yn parhau i fod â rôl bwysig ochr yn ochr â'r rhwydwaith bysiau, ond mae angen iddynt weithio gyda'i gilydd. Rydym ni'n argyhoeddedig bod gan drafnidiaeth sy'n seiliedig ar alw rôl i'w chwarae wrth sicrhau bod gwasanaethau ar gael ar yr adeg o'r dydd pan fo pobl eu hangen.

Rydym ni'n deall yr heriau tymhorol o gael llawer o atyniadau pwysig i ymwelwyr yn y rhanbarth. Mae'n bwysig bod yr economi ymwelwyr yn gallu ffynnu heb roi pwysau gormodol ar anghenion teithio preswylwyr. Dyma'r egwyddorion yr ydym ni wedi'u cymhwyso ar draws ein gwaith a'n hargymhellion terfynol.

### Cyd-destun Polisi

Ochr yn ochr â'n cylch gorchwyl, mae argymhellion y Comisiwn yn ystyried y polisiau perthnasol Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd ac Adolygiad Cysylltedd yr Undeb.



Wrth ymgymryd â'n gwaith, rydym ni wedi manteisio ar y pum ffordd o weithio sydd wedi'u nodi yn **Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015**:

- **Tymor hir** - Rydym ni wedi edrych ar senarios posibl yn y dyfodol yn ogystal â'r sefyllfa bresennol.
- **Atal** - Rydym ni wedi ystyried sut y gall gwell trafndiaeth wella neu atal problemau fel ynysu cymdeithasol, diffyg cyfleoedd cyflogaeth a mynediad gwael at nwyddau a gwasanaethau.
- **Integreiddio** - Fe wnaethom dreulio amser yn edrych ar y ffyrdd y gall gwell trafndiaeth gyflawni ar gyfer nodau eraill, megis gwella iechyd, ansawdd aer a helpu i gyflawni nodau newid hinsawdd.
- **Cydweithio** - Rydym ni wedi sefydlu perthynas ag ystod eang o randdeiliaid ar draws llywodraeth ganolog, awdurdodau lleol, cyrff rhanddeiliaid a sefydliadau cynrychioliadol eraill.
- **Ymglymiad** - Rydym ni wedi ymgysylltu â'r bobl sy'n defnyddio ac yn profi'r rhwydwaith trafndiaeth bob dydd trwy ohebiaeth, cyfarfodydd a'n harolwg cyhoeddus.

**Mae Llwybr Newydd** yn nodi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer 'system drafndiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon'. Mae'n seiliedig ar dair blaenoriaeth:

1. Dod â Gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.
2. Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy drafndiaeth hygyrch, gynaliadwy.
3. Annog pobl i wneud y newid i drafndiaeth fwy cynaliadwy.

Mae'r blaenoriaethau hyn yn cefnogi uchelgeisiau llesiant Llywodraeth Cymru, sy'n cynnwys pobl a chymunedau, yr amgylchedd, yr economi, a'r iaith Gymraeg a diwylliant.

**Cyhoeddwyd Dyfodol Buddsoddi mewn Ffyrdd yng Nghymru<sup>51</sup>** ym mis Chwefror 2023 ochr yn ochr â'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTDP). Mae ymateb Llywodraeth Cymru i'r adolygiad, ynghyd â NTDP, yn pwysleisio cefnogaeth ar gyfer newid moddol a lleihau allyriadau carbon ac rydym ni wedi canolbwyntio ar hyn wrth ystyried yr ymyriadau strategol sydd eu hangen ar gyfer gwell darpariaeth trafndiaeth ar draws y rhanbarth, a'r camau y gellir eu cymryd i sicrhau gwell rhwydweithiau, gwasanaethau mwy defnyddiadwy a llai o bobl yn teithio mewn car preifat. Felly, dylai'r ffyrdd presennol 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 mae'r Comisiwn yn ei dilyn ar draws pob dull.

**Roedd Adroddiad Terfynol Adolygiad Cysylltedd yr Undeb** yn cydnabod gogledd-ddwyrain Cymru fel rhan o ardal economaidd drawsffiniol ar wahân a nododd fod Prif Linell Reilffordd Gogledd Cymru yn llwybr allweddol i gymunedau a busnesau i Ogledd Orllewin Lloegr. Roedd yr adroddiad yn argymhell gwella cysylltedd rhwng gogledd Cymru a Gogledd Orllewin Lloegr ar Brif Linell Reilffordd Arfordir Gogledd Cymru ar gyfer amseroedd teithio cyflymach, mwy o wydnwch a chapasiti. Roedd yr adroddiad hefyd yn codi'r angen i Lywodraeth y DU gydweithio â gweinyddiaethau datganoledig Cymru, yr Alban a Gogledd Iwerddon a'r angen am lefel briodol o gyllid.

50 - Dyfodol buddsoddiad mewn ffyrdd yng Nghymru | LLYW.CYMRU

Yn olaf, yn ogystal â chynlluniau Metro Gogledd Cymru, rydym ni hefyd wedi ystyried y prosiectau a'r rhaglenni sydd wedi'u cynnwys yn y Cynllun Datblygu Trafnidiaeth Cenedlaethol sy'n ymwneud â gogledd Cymru.

Mae'r Comisiwn wedi ystyried y cydestun polisi ehangach hwn wrth ddatblygu ei argymhellion, gan ddod i'r casgliad y gellir gwneud llawer mwy o'r rhwydwaith trafndiaeth presennol. Rydym ni'n cydnabod nad yw gwella'r rhwydwaith yn nod ynddo'i hun, a rhaid i'r rhwydwaith wasanaethu i wneud bywydau pobl yn well. Rydym ni'n credu bod darparu rhwydwaith trafndiaeth gynaliadwy sy'n adlewyrchu'r lleoedd mae pobl eisiau mynd iddynt, pan fyddant am fynd, mewn ffordd gyfleus a chost-effeithiol wrth wraidd hyn.

## Tystiolaeth

Mae ein dealltwriaeth o broblemau a chyfleoedd yn y rhanbarth wedi'i fireinio drwy ymweliadau safle, cyngor arbenigol, ymchwil a briffio rhanddeiliaid.

1. **Dadansoddi a Modelu Data** - Mae gwaith y Comisiwn wedi'i lywio gan ddadansoddiad o swm sylweddol o ddata a dadansoddi. Cyflwynwyd astudiaethau technegol i ni a chyflawnwyd gwaith modelu trafndiaeth ar ein rhan, ynghyd â'r nifer sylweddol o astudiaethau blaenorol a gynhaliwyd yn y rhanbarth i nodi'r materion a'r cyfleoedd sy'n ymwneud â thrafnidiaeth. Fe wnaeth hyn ein helpu ni i ddeall y problemau yn y rhanbarth, a sut mae pobl eisoes yn teithio.



Cymru Lewyrchus



Cymru Gydnerth



Cymru sy'n fwy Cyfartal



Cymru Iachach



Cymru o Gymunedau Cydlynus



Cymru â Diwylliant Bywiog lle mae'r Gymraeg yn Ffynnu



Cymru sy'n Gyfrifol ar Lefel Fyd-Eang

- 2. Ymweliadau Safle** - Fe wnaeth y Comisiwn ymweld â gwahanol rannau o'r rhanbarth i ddeall ardaloedd lleol a'r ffyrdd ar gyfer teilwra materion ac atebion i weddu i anghenion penodol cymunedau. Roedd pob ymweliad safle wedi'i leoli mewn lleoliad allweddol a oedd yn caniatáu i ni deithio'n helaeth yn y rhanbarth - gan weld lleoedd yn bersonol i ddeall materion yn well. Fe wnaethom bedwar ymweliad yn Wrecsam, Llandudno a Gogledd Ddwyrain Cymru, Bangor a Phorthaethwy. Fe wnaethom ni gwrdd â chynrychiolwyr a swyddogion lleol.
- 3. Arfer Gorau Rhyngwladol** - Roeddem ni am wybod beth sydd wedi'i gyflawni'n rhyngwladol ac o fewn y DU mewn rhanbarthau tebyg i ogledd Cymru, sydd ag economi amrywiol, topograffi a ardaloedd gwledig sylweddol weithiau'n heriol. Fe wnaethom ni gomisiynu adolygiad bwrdd gwaith i ddarparu tystiolaeth. Roedd yr adolygiad yn ein galluogi i ddeall beth ddylai cydrannau rhwydwaith trafndiaeth gynaliadwy integredig fod, dangos bod darpariaeth yn bosibl, a dysgu gwersi ar gyfer gogledd Cymru.
- 4. Ymgysylltu â Rhanddeiliaid** - Un o'n blaenoriaethau yw sicrhau ein bod yn siarad â rhanddeiliaid drwy gydol y broses i fireinio ein gwybodaeth a'n dealltwriaeth o'r materion, yr heriau a'r cyfleoedd mae'r rhanbarth yn eu hwynebu. Rydym ni wedi siarad â phobl sy'n byw yn y gogledd ac sy'n gyfarwydd â'r gogledd. Mae gwranddo ar bobl a sefydliadau lleol wedi gwella ein dealltwriaeth o'r materion yn fawr.

Yn dilyn cyhoeddi ein Datganiad Cynnydd a'n Hadroddiad Interim dilynol, fe wnaethom gynnal dau gyfnod o ymgynghori â gwleidyddion, awdurdodau lleol, busnesau, sefydliadau a'r cyhoedd. Roedd yr ymgynghoriadau hyn yn cynnwys:

- Trafodaethau gydag aelodau etholedig ac uwch swyddogion - mae cyfarfodydd wedi eu cynnal gydag aelodau etholedig y 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 trafndiaeth, materion a wynebir ac atebion effeithiol posibl.
- Gofyn am adborth a thystiolaeth gan ystod eang o bartion â diddordeb - anfon y Datganiad Cynnydd a'r Adroddiad Interim i dros 80 o sefydliadau a busnesau.
- Ymgysylltiad yr Ysgrifenyddiaeth – mae ein ysgrifenyddiaeth wedi cyfarfod neu ohebu â llawer o unigolion a sefydliadau o'r diwydiant, y llywodraeth, sefydliadau cyhoeddus a'r trydydd sector.
- Arolwg ar-lein - Fel rhan o hyn, fe wnaethom gynnal arolwg ar-lein a chawsom 268 o ymatebion gan y cyhoedd a busnesau lleol.

Mae crynodeb o'r broses o ymgysylltu â rhanddeiliaid, a'n canfyddiadau yn cael eu cyflwyno yn Atodiad 2.

# Atodiad 02

## Adroddiad yr Arolwg a Rhanddeiliaid

Yn dilyn cyhoeddi ei Adroddiad Interim, parhaodd y Comisiwn i gwrdd â rhanddeiliaid i drafod yr argymhellion drafft. Cafodd y Comisiwn ymatebion ysgrifenedig hefyd gan rhanddeiliaid a lansiwyd arolwg i gasglu barn pobl a busnesau yng ngogledd Cymru. Cafodd yr arolwg cyhoeddus 268 o ymatebion (253 gan unigolion a 15 gan sefydliadau/busnesau). Cynhaliwyd cyfarfodydd gan y Cadeirydd, y Comisiynwyr a/neu'r ysgrifenyddiaeth. Cafwyd adborth gan 24 o sefydliadau fel rhan o'r cyfarfodydd hyn a thrwy ymatebion ysgrifenedig.

Roedd mwyafrif y rhanddeiliaid yn gefnogol i argymhellion y Comisiwn yn yr Adroddiad Interim.

Mae'r arolwg yn dangos bod pobl gogledd Cymru yn anhapus gyda chyflwr presennol trafndiaeth yn y gogledd. Pan ofynnwyd a oedd y gwasanaethau presennol yn effeithiol o ran gwasanaethu anghenion poblogaeth gogledd Cymru, roedd 80% yn anghytuno ar gyfer rheilffyrdd, 77% yn anghytuno ar gyfer bws, a 57% yn anghytuno ar gyfer Teithio Llesol.

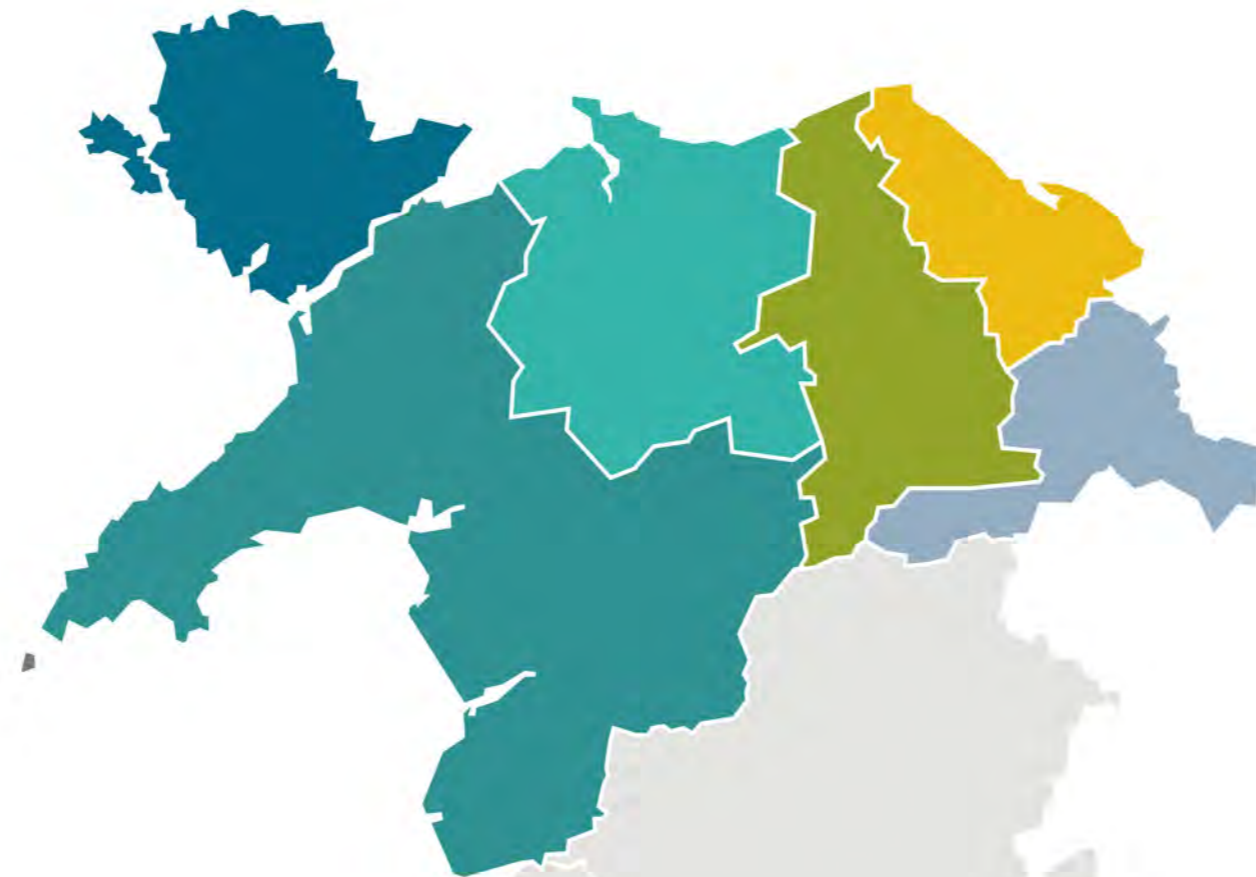
O'r rhai a ymatebodd i'r arolwg cyhoeddus ac a oedd wedi darllen Adroddiad Interim y Comisiwn, roedd 48% yn teimlo bod argymhellion y Comisiwn yn cynrychioli'r blaenoriaethau ar gyfer rheilffyrdd yng ngogledd Cymru yn effeithiol. Yn yr un modd, roedd y canlyniadau yn 68% ar gyfer bws, 51% ar gyfer teithio llesol, a 71% ar gyfer integreiddio.

**268** Ymatebion i'r Arolwg Cyhoeddus

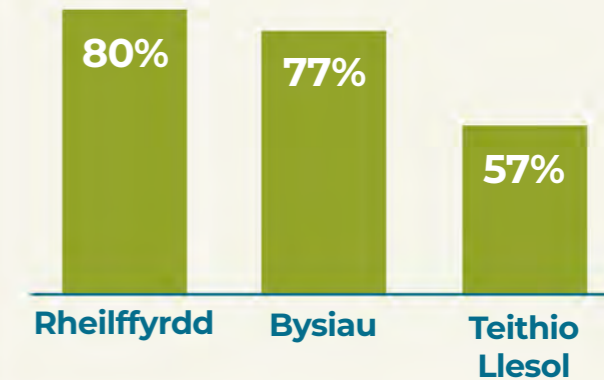
253 Unigolion  
15 Sefydliadau

**24** Cyfarfodydd

Gyda chynrychiolwyr etholedig a sefydliadau



Ymatebwyr sydd ddim yn credu bod gwasanaethau presennol yn effeithiol o ran gwasanaethu anghenion y boblogaeth



## Themâu Allweddol



Cyllid



Car a Thrafnidiaeth ar y Ffordd



Cludo Nwyddau



Trafnidiaeth Drawssffiniol



Cyflawni



Cymunedau Gwledig



Integreiddio



Gwydnwch Croesfannau Menai



Trafnidiaeth Gyhoeddus



Teithio Llesol



Yr Economi Ymwelwyr

# Themâu Allweddol o Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

## Cyllid

Roedd pryder am gyllid a chyfyngiadau presennol y gyllideb, yn enwedig ar gyfer cyllid refeniw ar gyfer cynnal seilwaith fel llwybrau teithio llesol a chynnal llwybrau bysiau ar ôl eu sefydlu.

Mae sail i'r pryderon hyn ac nid oes amheuaeth y bydd yr argymhellion yn yr adroddiad hwn yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraethau Cymru a'r DU wneud penderfyniadau ar fuddsoddi mewn trafndiaeth yng ngogledd Cymru sy'n mynd i'r afael â'r hyn mae llawer yn ei ystyried yn danfuddsoddi hanesyddol.

## Cyflawni

Nododd rhai ymatebwyr y byddent yn hoffi gweld awgrymiadau penodol gan y Comisiwn ynghylch sut y dylid cyflwyno argymhellion. Er enghraifft, mwy o fanylion ar sut y byddai argymhellion rheilffyrdd yn cael eu cyflawni o ystyried bod sawl mater allweddol yn ymwneud â seilwaith yn Lloegr. Nododd sawl un y dylid sefydlu uned gyflawni, fel Uned Cyflawni Burns yn y De-ddwyrain, i gyflawni argymhellion yr adroddiad terfynol.

## Trafnidiaeth Gyhoeddus

Roedd cytundeb eang nad oedd trafndiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru yn ddigon da o ran amllder, oriau gweithredu a chost. Cefnogwyd hyn hefyd gan ganlyniadau'r arolwg cyhoeddus.

## Trafnidiaeth Drawsffiniol

Pwysleisiodd llawer o'r ymatebwyr yr angen i Lywodraeth Cymru, Transport for Rail, Network Rail, Llywodraeth y DU, ac eraill weithio gyda'i gilydd. Roedd cydnabyddiaeth o'r ffaith y bydd mynd i'r afael â materion trafndiaeth yng ngogledd Cymru yn gofyn am gamau gweithredu yn Lloegr.

Roedd gan rai ymatebwyr bryderon am wasanaethau bws trawsffiniol a sut y byddent yn gweithio o dan fodel masnachfaint arfaethedig Llywodraeth Cymru. Mae'r Comisiwn yn cydnabod y pryderon hyn ac yn nodi bod angen i'r Rhwydwaith Trawsnewid Bysiau, naill ai cyn deddfu neu o dan drefniadau masnachfreinio newydd, gydnabod symudiadau trawsffiniol, tocynnau ac ansawdd gwasanaeth. Bydd cynigion Cymreig yn effeithio ar ardaloedd mawr dros y ffin ac mae angen eu hystyried i sicrhau y gellir gwneud teithiau o'r dechrau i'r diwedd ar drafndiaeth gyhoeddus ar draws y rhanbarth ehangach.

## Car a Thrafnidiaeth ar y Ffordd

Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo nad oedd y Comisiwn wedi rhoi digon o ystyriaeth i effeithiau'r Adolygiad Ffyrdd a rôl y car yng Ngogledd Cymru. Teimlwyd hefyd y dylai'r Comisiwn gydnabod pwysigrwydd ffyrdd o ran galluogi gwell trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol, a'r car i gymunedau gwledig. Rydym ni wedi ceisio mynd i'r afael â'r pryderon hyn yn yr adroddiad hwn gydag adrannau ar wahân ar y materion rhanbarthol arwyddocaol hyn ac adran newydd ar rôl y car a'r ffyrdd.

Cafwyd ymatebion cymysg i'r syniad o godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Roedd llawer o blaid, ond roedd lleiafrif sylweddol yn gwrthwynebu unrhyw fesur fyddai'n cosbi gyrwyr. Mae'r adroddiad hwn yn ystyried codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd yn fwy mewn cyd-destun yn y dyfodol, yn hytrach na gwneud argymhellion ar gyfer gweithredu ar unwaith.

## Cymunedau Gwledig

Nododd yr ymatebwyr heriau trafndiaeth cymunedau gwledig ac roeddent am weld y Comisiwn yn cydnabod pwysigrwydd ffyrdd i gymunedau gwledig.

## Teithio Llesol

Fel y nodwyd uchod, roedd rhywfaint o bryder difrifol am gyllid ar gyfer cynnal a chadw llwybrau teithio llesol yn barhaus.

Roedd rhai rhanddeiliaid hefyd yn pryderu y gallai elfen teithio llesol prosiectau oedd wedi cael eu gohirio yn dilyn yr adolygiad ffyrdd gael ei cholli. Roedd rhanddeiliaid hefyd yn credu nad oedd darparu teithio llesol wedi bodloni dyheadau Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.

## Gwydnwch Croesfannau Menai

Roedd rhai rhanddeiliaid yn teimlo mai trydedd groesfan oedd yr unig opsiwn, gyda'r opsiynau eraill a awgrymwyd yn hanesyddol yn annigonol i gynnal gwydnwch yr ynys. Fodd bynnag, fe wnaeth rhanddeiliaid eraill awgrymiadau ar gyfer gwella gwydnwch y croesfannau presennol, megis: gwneud mwy i gefnogi rheilffyrdd i'r gorllewin o Fangor; defnyddio codi tâl ar ddefnyddwyr ffordd i liniaru'r adegau prysuraf; a llif llanw tair lôn ar Bont Britannia.



# Themâu Allweddol o'r Arolwg Cyhoeddus

**Mae'r canlynol yn seiliedig ar yr ymatebion a gafwyd i gwestiynau penagored, gan ein galluogi i gael gwell dealltwriaeth o farn y cyhoedd ar drafnidiaeth gyhoeddus yng ngogledd Cymru ac Adroddiad Interim y Comisiwn.**

## Trafnidiaeth Gyhoeddus

Amlygodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr fod diffyg hyder wrth ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus ar hyn o bryd, heb fawr o ymddiriedaeth yn ei ddibynadwyedd. Roedd ymatebwyr yn teimlo bod cost trafnidiaeth gyhoeddus yn uchel o'i gymharu â'r gost sy'n gysylltiedig â defnyddio car ac mae angen mynd i'r afael â hyn hefyd.

## Gwasanaethau Rheilffordd

Amlygodd yr ymatebwyr y dylai gwasanaethau trên fod yn fwy aml a gweithredu oriau hirach, yn enwedig gyda'r nos. Ochr yn ochr â hyn, awgrymwyd nad yw capasiti presennol y fflyd rheilffyrdd yn ddigonol, ac nid yw gwasanaethau trên ar hyn o bryd yn darparu digon o le i deithwyr, ac felly y dylid darparu mwy o gerbydau i ateb y galw. Roedd cefnogaeth gyhoeddus hefyd i ailagor gorsafoedd a rheilffyrdd oedd eisoes yn bodoli. Soniwyd am ailagor lein Bangor – Caernarfon fwyaf. Amlygodd rhai pobl hefyd nad oedd digon o wasanaethau ar gyfer ardaloedd yng ngogledd-orllewin Cymru (Caergybi, Ynys Môn, Gwynedd), ac y dylid cynyddu amllder gwasanaethau trên yn yr ardaloedd gwledig hyn sydd ag ardaloedd cyfyngedig.

Roedd yr ymatebwyr hefyd yn cefnogi gwasanaethau mwy uniongyrchol i leoliadau allweddol fel Llundain, Caerdydd,

Manceinion, Lerpwl a meysydd awyr cyfagos, gyda chysylltedd rhwng gogledd a de Cymru yn cael ei nodi sawl gwaith fel rhai pwysig. Awgrymodd ymatebwyr hefyd uwchraddio cyfleusterau gorsafoedd, megis darpariaeth parcio a thoiledau a sicrhau bod gorsafoedd yn hygyrch i bawb, yn ogystal ag ar gyfer gwella cysylltiadau rhwng dulliau.

## Gwasanaethau Bysiau

Awgrymodd llawer o ymatebwyr y dylai bysiau fod yn fwy rheolaidd a dibynadwy, gan nad yw'r gwasanaethau presennol yn bodloni'r disgwyliadau. Yn ategu hyn, awgrymodd ymatebwyr y dylai oriau gweithredu ddechrau yn gynharach yn y boreau a pharhau i redeg yn ddiweddarach gyda'r nos, tra dylid ystyried gwasanaethau gwell ar ddyddiau Sul. Yng nghyd-destun oriau gweithredu cynyddol, fe wnaeth ymatebwyr dynnu sylw'n aml at sut roedd hyn yn arbennig o berthnasol i ardaloedd gwledig, ochr yn ochr â mwy o amllder gwasanaethau, oherwydd y pellteroedd hirach ar gyfer teithiau yn yr ardaloedd hyn.

Amlygwyd hefyd y gallai llwybrau fod yn fwy uniongyrchol, gan leihau amseroedd teithio, a dylent ddal lle mae pobl wir eisiau mynd. Er mwyn cefnogi hyn, roedd ymatebwyr eisiau gweld amserlenni'n cael eu cyd-drefnu'n well â dulliau eraill, i gefnogi teithiau o'r dechrau i'r diwedd trwy ddulliau cynaliadwy.

## Teithio Llesol

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr eisiau gwneud llwybrau teithio llesol yng ngogledd Cymru yn fwy diogel. Roedd ymatebwyr yn teimlo nad yw'r llwybrau presennol mor ddiogel ag y gallent fod, ac y dylai unrhyw llwybrau newydd flaenoriaethu diogelwch yn eu dyluniad. Roedd nifer o ymatebion hefyd yn awgrymu y dylai llwybrau warchod cerddwyr a beicwyr rhag traffig ar y ffyrdd, yn bennaf trwy wahanu corfforol.

Ar gyfer y llwybrau teithio llesol sy'n bodoli ar hyn o bryd, awgrymodd ymatebwyr hefyd waith cynnal a chadw gwell, er mwyn sicrhau bod seilwaith teithio llesol wedi'i oleuo'n dda, yn glir ac o ansawdd da. Awgrymwyd y dylai llwybrau presennol hefyd gael eu cysylltu'n well â'i gilydd, er mwyn creu rhwydwaith mwy cynhwysfawr ac felly mwy diogel. Amlygodd rhai ymatebwyr hefyd y gallai gwella llwybrau teithio llesol presennol, a darparu llwybrau newydd, gefnogi'r economi ymwelwyr.

Cyfeiriwyd at ddaearyddiaeth gogledd Cymru yn gyffredin fel un o'r prif resymau pam mae pobl yn osgoi cerdded neu feicio, yn enwedig i'r defnyddwyr hynny ag anghenion hygyrchedd a rhai sy'n hŷn. Dywedodd yr ymatebwyr nad yw'n realistig i'r rhai sydd ag anghenion hygyrchedd ddibynnu ar gerdded a beicio, felly dylid canolbwyntio ar ddulliau eraill fel blaenoriaeth.

## Integreiddio

Amlygodd yr ymatebwyr y byddent yn hoffi gweld amserlenni integredig rhwng dulliau trafnidiaeth gyhoeddus, fel bod amseroedd aros lleiaf posibl wrth gyfnewid. Roedd ymatebwyr eisiau i'r integreiddiad gwell hwn gael ei gefnogi gan wasanaethau mwy dibynadwy, fel nad ydynt mewn perygl o fod yn sownd mewn pwyntiau cyfnewid. Fe wnaethant hefyd awgrymu y dylai hyn gael ei gefnogi gan opsiwn tocynnau fforddiadwy integredig sy'n cwmpasu pob dull, sy'n cael ei hysbysebu'n dda, yn hawdd ei ddeall ac ar gael yn bersonol ac ar-lein.

Nododd rhai ymatebwyr hefyd bwysigrwydd integreiddio dulliau trafnidiaeth yn llawn ar draws y ffin rhwng Cymru a Lloegr. Nodwyd gan rai y dylai opsiynau tocynnau gwmpasu teithiau dros y ffin, gan fod llawer o bobl yn teithio i'r gwaith mewn ardaloedd fel Caer a Glannau Mersi.

Er mwyn gwella integreiddio â dulliau teithio llesol, tynnodd rhai ymatebwyr sylw hefyd at bwysigrwydd darparu cyfleusterau storio beiciau diogel mewn cyrchfannau ac ar wasanaethau bysiau a threnau. Nodwyd bod y cyfleusterau presennol ar gyfer storio beiciau ar wasanaethau yn arbennig o wael.

## Car a Thrafnidiaeth ar y Ffordd

Tynnwyd sylw hefyd at welliannau i seilwaith ffyrdd gan ymatebwyr fel rhai sy'n bwysig i liniaru tagfeydd, yn enwedig ar hyd yr A55.

## Cludo Nwyddau

Cytunodd nifer sylweddol o ymatebwyr fod cludo nwyddau ar y ffyrdd presennol yn peri pryder sydd angen sylw. Fe wnaethant dynnu sylw y byddai symud cludo nwyddau i'r rheilffordd yn dod â manteision sylweddol gan y gallai hyn leihau tagfeydd ar lwybrau priffyrdd allweddol a lleihau effaith trafndiaeth ar yr amgylchedd.

## Yr Economi Ymwelwyr

Fe wnaeth nifer o ymatebwyr sylwadau hefyd ar sut mae ymwelwyr yn ei chael hi'n anodd cysylltu rhwng atyniadau mawr drwy ddulliau cynaliadwy, ac y dylid dod o hyd i un man, ochr yn ochr â chyflwyno mwy o wasanaethau sy'n caniatáu hyn, lle gellir dod o hyd i'r holl wybodaeth am drafndiaeth (digidol a ffisegol) fel y gall ymwelwyr ddeall yr hyn mae'r gwasanaeth yn ei gynnig yn hawdd. Soniwyd y dylid canolbwyntio ar sut i newid y canfyddiad bod angen car ar bobl fel ymwelydd â'r rhanbarth ac y gellid hyrwyddo gwyliau di-gar trwy fesurau fel trosglwyddiadau rheilffordd a bysiau i fannau poblogaidd i dwristiaid, a pharcio a theithio.

## Gwydnwch Croesfannau Menai

Amlinellodd rhai o'r ymatebwyr hefyd eu cefnogaeth i drydedd groesfan Menai, a thynnu sylw at welliannau i'r A55 fel rhai pwysig i'r rhanbarth cyfan. Ailadroddodd eraill hefyd eu cefnogaeth i ailgyflwyno rheilffyrdd ar draws y rhanbarth.



