



Papur tystiolaeth ar gyfer Craffu ar Faterion Trafnidiaeth gan y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd yn y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

13/12/2023

Gwybodaeth a ddarparwyd i gynorthwyo'r Pwyllgor cyn presenoldeb y Dirprwy Weinidog er mwyn trafod materion Trafnidiaeth ar 13 Rhagfyr.

Cafodd cynnwys y papur hwn ei baratoi cyn y gyllideb arfaethedig, ac mae'n amodol arni.

Cynnwys

1. Gwasanaethau rheilffordd a chyflwyno'r metro	3
1. Diweddariad ar gyflwyno'r terfyn cyflymder 20mya a thystiolaeth o'r effaith hyd yma	Error! Bookmark not defined.
2. Diweddariad ar gyflwyno'r terfyn cyflymder 20mya a thystiolaeth o'r effaith hyd yma	5
3. Cymorth ar gyfer gwasanaethau bysiau a pharatoi i gyflwyno'r Bil Gwasanaethau Bysiau	7
4. Datblygu Cyd-bwyllgorau Corfforaethol a pharatoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol	9
5. Datgarboneiddio bysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat - cynnydd tuag at gyrraedd targedau	10
6. Teithio Llesol	13
7. Cyflwyno strategaeth a chynllun gweithredu gwefru cerbydau trydan - gan gynnwys Diweddariad ar gynnydd yn erbyn y cynllun gweithredu a addawyd erbyn mis Medi yn ymateb Llywodraeth Cymru i adroddiad y Pwyllgor	15
8. Cynnydd tuag at gyrraedd targedau newid dulliau teithio a datblygu dull o newid ymddygiad	16
9. Cyflwyno argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru	17
10. Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru	18
11. Cysylltiadau trafndiaeth rhwng y Gogledd a'r De (y Cytundeb Cydweithio)	20
12. Diweddariad ar gynlluniau i wahardd parcio ar balmentydd, a gwaith ar ffyrdd heb eu mabwysiadu (gan gynnwys cyflwyno'r argymhellion sydd wedi'u cynnwys yn adroddiad tasglu'r ffyrdd heb eu mabwysiadu)	21

1. Gwasanaethau rheilffordd a chyflwyno'r metro

Cefndir

1. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi wynebu nifer o heriau yn 2023 wrth weithredu gwasanaethau rheilffordd o ansawdd uchel. Yn dilyn nifer o ddigwyddiadau, bu'n rhaid i Trafnidiaeth Cymru wneud y penderfyniad anodd, ond cywir, i dynnu nifer sylweddol o drenau yn ôl ar gyfer gwaith cynnal a chadw brys yn y gwanwyn. O ganlyniad, bu gostyngiad o un rhan o bump yn nifer y trenau a oedd ar gael, gan arwain at fwy o benderfyniadau anodd wrth ddyrannu trenau i ddarparu gwasanaethau ledled Cymru.
2. Roedd y nifer llai o drenau a oedd ar gael ar gyfer gwasanaethau wedi cael effaith benodol ar deithwyr Rheilffordd Calon Cymru a Rheilffordd Wrecsam i Bidston. Roedd Trafnidiaeth Cymru yn cydnabod yr effaith hon, ac aeth ati i gyflwyno cynllun gwella perfformiad 5 pwynt ar gyfer Rheilffordd Wrecsam i Bidston, gan benodi rheolwr pwrpasol i'w gyflwyno.
3. Yn dilyn cyfnod gwael yn y gwanwyn a'r haf, mae perfformiad gwasanaeth rheilffordd Trafnidiaeth Cymru wedi gwella, gan gynnwys perfformiad ar y llwybr allweddol rhwng y Gogledd a'r De. Mae hyn yn deillio'n bennaf o'r broses o barhau i gyflwyno mwy o drenau newydd sbon mwy dibynadwy i ddisodli'r fflyd hŷn a etifeddwyd, ochr yn ochr â mwy o bwyslais ar welliannau.

Cynnydd

Trenau newydd

4. Ar hyn o bryd, mae Trafnidiaeth Cymru yn derbyn trê CAF newydd bob 7-10 diwrnod, ac mae gan y trenau diweddaraf 3 cherbyd, gan helpu i gynyddu capasiti ar wasanaethau prysur. Mae'r trenau hyn yn cael eu defnyddio ledled Cymru, ac mae Trafnidiaeth Cymru wedi ymestyn eu defnydd i Gaerfyrddin yn ddiweddar. Bwriedir ymestyn eu defnydd i'r Gorllewin o Gaerfyrddin erbyn diwedd 2023. O ganlyniad, bydd modd teithio bob cam o'r ffordd o Aberdaugleddau i Gaerfyrddin ar drenau newydd sbon erbyn diwedd y flwyddyn. Yn y De, mae Trafnidiaeth Cymru wedi derbyn 11 o drenau newydd sbon sy'n cael eu defnyddio ar hyn o bryd ar wasanaethau rhwng Rhymni a Phenarth.
5. Erbyn hyn, mae traean o'r fflyd a ddefnyddir gan Trafnidiaeth Cymru bob dydd yn drenau newydd sbon. Pan fydd yr holl fflyd newydd sbon ar gael, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gallu defnyddio 484 o gerbydau o'i gymharu â'r 270 a etifeddwyd yn 2018. Mae Trafnidiaeth Cymru yn hyderus y bydd perfformiad gwasanaethau yn parhau i wella wrth i fwy o drenau newydd gael eu darparu.

Gwasanaethau rheilffordd

6. Trafnidiaeth Cymru yw un o'r ychydig weithredwyr ledled y DU sydd wedi dychwelyd i ddarparu amserlen lawn o wasanaethau yn dilyn pandemig Covid. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn parhau i gynyddu nifer y gwasanaethau y mae'n eu darparu trwy gyflwyno gwasanaeth newydd rhwng Glyn Ebwy a Chasnewydd ym mis Rhagfyr 2023. Hefyd, bydd yr amserlen newydd ym mis Rhagfyr 2023 yn ailgyflwyno gwasanaeth Trafnidiaeth Cymru bob awr rhwng Caer a Lerpwl a gwasanaeth mwy dibynadwy rhwng Wrecsam a Bidston sy'n cyd-fynd â'r cynllun gwella 5 pwynt ar gyfer y rheilffordd hon.

7. Mae perfformiad gwasanaethau Trafnidiaeth Cymru wedi gwella hefyd, ac mae wedi cyrraedd targedau ar gyfer lleihau nifer y gwasanaethau sy'n cael eu canslo a nifer y rhai sy'n wynebu problemau rhwng diwedd yr haf a'r hydref. Mae llawer o'r rhesymau dros ganslo a tharfu ar wasanaethau Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gyfrifoldeb Network Rail yng Nghymru. Er bod Trafnidiaeth Cymru yn parhau i weithio i fynd i'r afael â'r materion y mae'n gyfrifol amdanynt, mae hefyd yn gweithio gyda Network Rail yng Nghymru i leihau nifer y diffygion mewn seilwaith sy'n arwain at drenau hwyr neu ganslo trenau.

Trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd

Cefndir

8. Mae trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd yn fuddsoddiad gwerth £1 biliwn a fydd yn trawsnewid y llinellau i Dreherbert, Aberdâr, Merthyr Tudful, Rhymni a Coryton. Mae'r broses drawsnewid yn cynnwys gwaith trydaneiddio, sy'n golygu bod trenau trydan newydd yn disodli'r fflyd ddiesel a etifeddiwyd.
9. Mae'r gwaith i uwchraddio'r seilwaith, sy'n dyddio o'r cyfnod Fictoraidd yn bennaf, wedi tarfu ar bobl sy'n byw ar hyd y llwybrau, ond mae'n hanfodol er mwyn gwireddu ein gweledigaeth ar gyfer rhwydwaith o ansawdd uchel sy'n addas ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol. Bydd y gwaith yn trawsnewid y gwasanaeth gan leihau amseroedd teithio a sicrhau bod modd darparu mwy o wasanaethau bob awr ar drenau newydd.

Cynnydd

10. Roedd bwriad cwblhau'r gwaith i drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd erbyn diwedd 2023. Fodd bynnag, mae'r dyddiad gwreiddiol wedi ei ohirio oherwydd effaith Covid ar y rhaglen, ac mae'r effaith hon ynghyd â'r lefelau uchel o chwyddiant wedi cynyddu cost y gwaith.
11. Hyd yn hyn, mae Trafnidiaeth Cymru wedi trydaneiddio 60 km o drac, gan gynnwys y rheilffordd o Gaerdydd i Aberdâr a Merthyr. Mae chwe gorsaf ar Linellau Craidd y Cymoedd yn cael eu huwchraddio'n sylweddol er mwyn sicrhau eu bod yn barod ar gyfer y trenau newydd. Mae cyfleusterau 'Mynediad i Bawb' yn cael eu gosod hefyd er mwyn sicrhau bod seilwaith Llywodraeth Cymru mor hygyrch â phosibl.
12. Roedd angen cau Rheilffordd Treherbert yn gyfan gwbl o 30 Ebrill 2023 ymlaen er mwyn gwneud y gwaith gofynnol. Mae'r gwaith trawsnewid yn mynd rhagddo yn unol â'r amserlen a bydd y rheilffordd yn ail-agor yn gynnar yn 2024. Mae'n cynnwys gwaith i drydaneiddio a disodli technoleg signalau o ganol y 19eg ganrif a ddefnyddiwyd ar y rheilffordd. Mae Trafnidiaeth Cymru yn parhau i gynnig gostyngiad o 50% yng nghost tocynnau i Gaerdydd Canolog (gan ddefnyddio gwasanaethau bysiau yn lle'r rheilffordd yn ôl yr angen) yn ystod y cyfnod cau.
13. Mae'r fflyd newydd o drenau a fydd yn darparu gwasanaethau ar Linellau Craidd y Cymoedd yn cael ei phrofi ar hyn o bryd. Bwriedir cyflwyno'r trê'n newydd cyntaf ar Linellau Craidd y Cymoedd yn ystod Haf 2024.

2. Diweddariad ar gyflwyno'r terfyn cyflymder 20mya a thystiolaeth o'r effaith hyd yma

Cefndir

14. Mae gwybodaeth gefndir ar gael mewn [tystiolaeth ysgrifenedig flaenorol](#) a gyflwynwyd yn ddiweddar i'r pwyllgor.

Y datblygiadau diweddaraf

Awdurdodau priffyrdd

15. Mae'r rhan fwyaf o awdurdodau priffyrdd wedi cwblhau eu gwaith arwyddion erbyn hyn. Bydd rhai o'r awdurdodau gwledig sydd â llawer o rwydweithiau ffyrdd yn parhau i gwblhau rhai o'r arwyddion ar ffyrdd ymyl llai o ran maint. Roedd arwyddion wedi'u fandaleiddio yn y rhan fwyaf o awdurdodau, yn amrywio o chwistrellu arwyddion â phaent, torri pyst a difrodi cyfarpar camerâu cyflymder. Er bod achosion o fandaliaeth wedi cyrraedd penllanw yn yr wythnosau cyntaf ar ôl i'r newid ddod i rym, mae rhai achosion o fandaliaeth wedi cael eu hadrodd mor hwyr â chanol mis Tachwedd. Mae'r fandaliaeth wedi amharu ar waith awdurdodau priffyrdd i gyflwyno eu rhaglenni yn amserol.
16. Roedd yr her logistaidd o newid yr arwyddion, effaith niweidiol y fandaliaeth, a'r defnydd o'r term anghywir "cyffredinol" ("*blanket*") mewn perthynas â'r terfyn 20mya diofyn wedi achosi dryswch ymysg gyrwyr. Mae rhywfaint o'r dryswch hwn yn awgrymu nad yw gyrwyr yn gyfarwydd iawn o bosibl ag arwyddion terfynau cyflymder.
17. Cyfarfu'r Gweinidog Newid Hinsawdd a'r Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ag Arweinydd y Cyngor, aelodau'r Cabinet dros Drafnidiaeth a Chyfarwyddwyr Trafnidiaeth ar 24 Hydref, a chyhoeddwyd [datganiad ysgrifenedig](#) y diwrnod canlynol, yn nodi'r camau nesaf ar gyfer helpu awdurdodau priffyrdd i gyflwyno'r newidiadau.
18. Ym mis Tachwedd, cynhaliwyd sesiynau adborth gydag awdurdodau priffyrdd er mwyn cael gwell dealltwriaeth o sut mae'r meini prawf eithriadau wedi eu defnyddio. Mae gwybodaeth am yr hyn sydd wedi'i ddysgu hyd yn hyn yn cael ei choladu a'i rhannu gyda phob awdurdod priffyrdd.

Y sylfaen dystiolaeth

19. Ysgrifennodd y Swyddfa Rheoleiddio Ystadegau (OSR) at Lywodraeth Cymru ar 23 Tachwedd i amlinellu pryderon am sut yr oedd y daflen a anfonwyd i aelwydydd am y newid i'r terfyn cyflymder diofyn ar ffyrdd cyfyngedig wedi cyflwyno'r dadansoddiad yn cefnogi honiad y daflen y byddai'r rhan fwyaf o deithiau tua munud yn hirach yn dilyn y newid. Rydym yn croesawu'r adborth gan yr OSR ac yn derbyn yr argymhellion.

Gorfodi

20. Mae'r bartneriaeth GanBwyll a'r Heddlu wedi dechrau gorfodi'r newid ar ffyrdd 20mya a oedd eisoes yn bodoli a ffyrdd eithriadau 30mya newydd (lle mae gorchmynion ac arwyddion rheoleiddio traffig wedi'u gwirio).

21. Mae GanBwyll wedi ymrwymo i ddechrau gorfodi'r newid ar safleoedd 20mya newydd cyn gynted ag y mae'r heddlu a GanBwyll yn hyderus y gallant wneud hynny'n gyfreithlon ac yn ddilys.
22. Mae'r Heddlu a'r timau tân ac achub eisoes wedi cynnal rhai sesiynau ymgysylltu cyfyngedig, lle mae capasiti gweithredol ac adnoddau wedi caniatáu hynny. Bydd y sesiynau ymgysylltu cenedlaethol ymyl ffordd 'Op Ugain', a gyflwynir gan dri thîm rhanbarthol pwrpasol, yn weithredol o fis Ionawr 2024.
23. Mae GanBwyll yn bwriadu defnyddio cyfleoedd cyfryngau a chyfathrebu amrywiol i hysbysu'r cyhoedd a phartneriaid am y camau gorfodi a'r cyfleoedd ymgysylltu. Bydd hyn yn sicrhau bod yr heddlu, GanBwyll a Llywodraeth Cymru yn gweithio yn agored ac yn dryloyw gyda'r cyhoedd a'r rhai sy'n defnyddio'r rhwydweithiau ffyrdd.

3. Cymorth ar gyfer gwasanaethau bysiau a pharatoi i gyflwyno'r Bil Gwasanaethau Bysiau

Cefndir

24. Neilltuodd Llywodraeth Cymru £46m o gyllidebau bysiau eleni i gefnogi trefniadau'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau a'r Gronfa Bontio ar gyfer Bysiau ar gyfer y flwyddyn ariannol gyfan. Hefyd, mae'r cyllid hwn wedi sicrhau bod gwasanaethau strategol TrawsCymru yn parhau i gael eu cynnal. Erbyn diwedd y flwyddyn ariannol hon bydd Llywodraeth Cymru wedi darparu dros £200m o gyllid i ddiogelu ein rhwydwaith bysiau ers dechrau'r pandemig Covid.

Datblygiadau hyd yma

25. Bydd y cyllid sydd ar gael yn sicrhau y bydd y rhan fwyaf o'r gwasanaethau bysiau presennol yn cael eu diogelu ledled Cymru.

26. Rydym wedi sefydlu Timau Cynllunio Rhwydwaith Rhanbarthol, sy'n cynnwys Trafnidiaeth Cymru, gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol, er mwyn cynllunio a phrisio rhwydwaith o wasanaethau bysiau y gellid eu darparu pan ddaw cyllid y cynllun brys/cronfa bontio i ben. Mae'r Timau Cynllunio Rhanbarthol hyn a Trafnidiaeth Cymru yn parhau i gyfarfod er mwyn paratoi trosolwg o'r newidiadau a fydd yn cael eu cyflwyno i wasanaethau. Gall rhai gwasanaethau newid er mwyn adlewyrchu patrymau teithio gwahanol yn dilyn y pandemig. Mae'r gwaith hwn yn parhau er mwyn sicrhau bod modd rhoi cymaint o rybudd â phosibl am unrhyw newidiadau i'r rhwydwaith yn y dyfodol.

27. Bydd deddfwriaeth yn cael ei chyflwyno i ddiwygio'r system fysiau yng Nghymru trwy gymryd rheolaeth gyhoeddus trwy rwydwaith wedi'i fasnachfreinio, gan sicrhau bod modd rhoi blaenoriaeth i bobl yn hytrach nag elw, a gwneud teithio ar fysiau mor hawdd a deniadol â phosibl. Tra bod deddfwriaeth yn cael ei pharatoi, mae swyddogion yn parhau i weithio gyda rhanddeiliaid allweddol y diwydiant bysiau i ddatblygu model ariannu cynaliadwy mwy hirdymor a fydd yn pontio'r bwlch i fasnachfreinio.

Paratoi ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau

28. Y llynedd, cyflwynwyd ein cynigion ar gyfer deddfwriaeth gwasanaethau bysiau newydd yn y papur gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn'. Cadarnhaodd y Prif Weinidog yn ei ddatganiad ar y rhaglen ddeddfwriaethol ym mis Gorffennaf ein bod yn bwriadu cyflwyno bil yn ystod trydedd flwyddyn y Senedd hon.

29. Yn unol â'i chylch gwaith aml-foddol sydd wedi'i diweddarau, mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gweithio'n agos gyda phartneriaid lleol i baratoi ar gyfer dyfodol lle mae gwasanaethau bysiau yn cael eu masnachfreinio ledled Cymru. Mae hyn yn cynnwys gwneud paratodau sefydliadol i reoli'r prosesau gweithredol sy'n gysylltiedig â chynllunio a chyflwyno system fysiau wedi'i masnachfreinio. Dros y blynyddoedd diwethaf, mae Trafnidiaeth Cymru wedi gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol ledled Cymru i ystyried sut y gellid gwella rhwydweithiau bysiau. Bydd hyn yn sylfaen i baratodau ar gyfer rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio, ond bydd angen gwneud gwaith adolygu a diweddarau parhaus er mwyn adlewyrchu'r heriau sylfaenol y mae'r sector yn eu hwynebu o ganlyniad i lai o nawdd a chostau cynyddol.

30. Mae'r **datganiad ysgrifenedig** a gyhoeddwyd ar 10 Tachwedd yn amlinellu rhywfaint o'r cynnydd sydd wedi'i wneud. Gall y Timau Cynllunio Rhwydwaith Rhanbarthol ddarparu sylfaen gadarn i ddylunio a monitro rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio ar y cyd.
31. Hefyd, mae Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol ar baratodau ymarferol i ystyried pa gynnydd pellach y gallwn ei wneud cyn cyflwyno deddfwriaeth newydd. Er enghraifft, mewn achosion lle mae gwasanaethau'n cael eu rhoi ar gytundeb, rydym yn ystyried a oes modd gwneud gwelliannau i'r rhwydwaith a diweddarau modelau contractiol er mwyn lleihau maint y newid i fasnachfreinio.

4. Datblygu Cyd-bwyllgorau Corfforaethol a pharatoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

Cefndir

32. Mae angen i'r pedwar Cyd-bwyllgor Corfforaethol a sefydlwyd yn y Gogledd, y Canolbarth, y De-ddwyrain, a'r De-orllewin baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd y cynlluniau cyntaf yn cwmpasu 2025-2030. Bwriad y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yw cyflwyno Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn y rhanbarthau. Rydym yn awyddus i sicrhau bod ganddynt gysylltiad agos â Chynlluniau Datblygu Strategol, er mwyn gwella prosesau integreiddio rhwng trafndiaeth a chynllunio defnydd tir ac adfywio economaidd.

Cynnydd hyd yma

33. Mae canllawiau wedi'u cyflwyno i'r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol ar sut i lunio Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, pa gamau yr ydym yn disgwyl iddynt eu cymryd a sut y bydd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn cymryd rhan. Mae pob Cyd-bwyllgor Corfforaethol wedi cyflwyno cynllun gweithredu yn amlinellu sut y byddant yn cyflwyno eu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.
34. Mae Llywodraeth Cymru wedi dyrannu £125,000 i bob Cyd-bwyllgor Corfforaethol i'w helpu i gyflwyno eu cynlluniau yn 2023-24. Mae dyraniadau ar gyfer blynyddoedd ariannol yn y dyfodol yn cael eu hystyried. Mae timau 'Metro' Trafnidiaeth Cymru wedi trawsnewid i 'Dimau Trafnidiaeth Rhanbarthol' er mwyn helpu'r pedwar rhanbarth i ddatblygu eu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Maent yn cynnig cymorth technegol, gan gynnwys cymorth gan Uned Ddadansoddi Trafnidiaeth Cymru, i wneud gwaith modelu ac egwyddorion cyntaf Tarddiad-Cyrchfan gan ddefnyddio'r modelau rhanbarthol.

Cerrig milltir allweddol

- 31 Hydref 2023 - Cyd-bwyllgorau Corfforaethol i gyflwyno Cynllun Gweithredu i Lywodraeth Cymru [CWBLHAWYD].
- 29 Chwefror 2024 - Cyd-bwyllgorau Corfforaethol i gyflwyno Achos dros Newid Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gan gynnwys amcanion CAMPUS i Lywodraeth Cymru
- 29 Mai 2024 - Cyd-bwyllgorau Corfforaethol i gyflwyno fersiynau drafft cychwynnol o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yr Arfarniad Llesiant Integredig a'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru CYN cynnal ymgynghoriad cyhoeddus
- 31 Hydref 2024 - Cyd-bwyllgorau Corfforaethol i gyflwyno fersiwn ddrafft derfynol y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yr Arfarniad Llesiant Integredig a'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru
- 29 Hydref 2025 - Cyd-bwyllgorau Corfforaethol i gyflwyno fersiwn derfynol y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, yr Arfarniad Llesiant Integredig a'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol i Lywodraeth Cymru
- 30 Mehefin 2025 - Penderfyniad Llywodraeth Cymru ar gymeradwyo Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

5. Datgarboneiddio bysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat – cynnydd tuag at gyrraedd targedau

Cefndir

35. Mae Cymru Sero Net, ein cynllun i ddatgarboneiddio economi Cymru, yn canolbwyntio ar yr hyn sydd angen ei wneud mewn degawd o weithredu. Mae Cymru Sero Net yn nodi'r targedau canlynol ar gyfer datgarboneiddio bysiau:

- Dim allyriadau o'r bibell egsôst gan holl fflyd bysiau Traws Cymru erbyn 2026.
- Disodli'r 50% o fysiau gwasanaeth sy'n creu'r llygredd mwyaf â fflyd bysiau sy'n creu dim allyriadau o'r bibell egsôst erbyn 2028.
- Dim allyriadau gan y 50% sy'n weddill o'r fflyd bysiau gwasanaeth erbyn 2035.
- Ymchwilio i gyfleoedd i leihau allyriadau gan y bysiau sy'n creu llai o lygredd a'r bysiau cludiant ysgol cyn eu disodli cyn 2035.
- Adolygu'r polisi ar gyfer cludiant o'r cartref i'r ysgol cyn hydref 2022 a chyflwyno cynlluniau wedi'u costio i ddisodli gweddill y fflyd bysiau ysgol erbyn 2035.

36. Mae disodli'r fflyd bysiau yng Nghymru dros y 15 mlynedd nesaf yn gyfle gwerth uchel i'r economi yng Nghymru.

37. Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn cael eu rheoleiddio gan awdurdodau lleol, ac mae rhai ohonynt yn defnyddio amodau trwydded i gyfyngu ar oedran neu allyriadau cerbydau trwyddedig. Yn ein Rhaglen Lywodraethu, fe wnaethom ymrwymo i ddeddfu er mwyn moderneiddio'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat. Un o'n cynigion yw cyflwyno safonau cerbydau cenedlaethol. Bydd y safonau hyn yn gwneud cyfraniad pwysig at sicrhau bod y diwydiant yn fwy deniadol i deithwyr a lleihau allyriadau o dacsis trwyddedig a cherbydau preifat dros amser.

Cynnydd hyd yma

Bysiau

38. Cytunodd Gweinidog yr Economi a'r Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd i sefydlu Grŵp Gorchwyl a Gorffen i ddatblygu cynlluniau ar gyfer Datgarboneiddio'r Fflyd Bysiau a Chydgasglu'r Galw.

39. Swyddogaeth y Grŵp Gorchwyl a Gorffen oedd dwyn ynghyd rhanddeiliaid hanfodol o feysydd diwydiant, trafndiaeth, llywodraeth a Trafnidiaeth Cymru i gydweithio er mwyn nodi'r rhwystrau i wneud cynnydd ar yr agenda hon, a thrafod a chytuno ar gyfleoedd diriaethol i wneud cynnydd tuag at gyflawni. Arweiniodd y gwaith hwn ar y cyd at lunio argymhellion gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen mewn papur terfynol ym mis Mawrth 2022. Roedd yr argymhellion yn cynnwys y canlynol:

- Cynnwys cwsmeriaid wrth ddatblygu cynllun datgarboneiddio'r fflyd bysiau, gan gynnwys cynllun i newid canfyddiadau'r cyhoedd.
- Cwblhau gwerthusiad trylwyr o'r rhwydwaith yn seiliedig ar gyfleoedd presennol a gofynion tanwydd neu wefru, gan wneud argymhellion clir ar gyfer y math o danwydd ar draws y rhwydwaith er mwyn creu cynlluniau hirdymor ar gyfer uwchraddio'r rhwydwaith.

- Cydweithio â gweithredwyr i sefydlu dealltwriaeth glir o'r dulliau cyllido a nifer y cerbydau sydd eu hangen yn yr hirdymor, er mwyn mynd i'r afael â phryderon a godwyd gan weithredwyr yn ymwneud â thrawsnewid y fflyd.
- Datblygu cynllun trawsnewid y fflyd, gan ystyried ystod y gallu, y galw ar y rhwydwaith, gofynion niferoedd, a chylchred oes bysiau di-allyriadau er mwyn eu defnyddio.
- Datblygu cynlluniau clir ar gyfer gofynion seilwaith ailwefru/ail-lenwi â thanwydd, a sut mae rhannu depos, adnoddau, asedau a sgiliau yn gallu helpu i ddatblygu seilwaith mewn ffordd gosteifeithiol ac amserol.

40. Rydym yn cefnogi ac yn buddsoddi mewn prosiectau i fuddsoddi mewn cerbydau di-allyriadau gwyrdd newydd i'w defnyddio ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol ledled Cymru. Mae cynlluniau ar gyfer datgarboneiddio'r fflyd bysiau erbyn 2035 bron wedi'u cwblhau, a bydd achos busnes amlinellol wedi'i gwblhau erbyn diwedd y flwyddyn ariannol hon.
41. Mae bysiau trydan llawn bellach yn rhedeg bob dydd yng Nghaerdydd a Chasnewydd, ac mae gennym fflydoedd o fysiau trydan newydd wedi'u hariannu gan grant yng ngorllewin a gogledd Cymru i'w defnyddio ar rwydwaith Traws Cymru a ariennir gan Lywodraeth Cymru. Mae'r defnydd hwn yng Nghymru yn golygu ein bod yn symud mewn ffordd debyg i ardaloedd eraill o'r DU o ran canran y fflyd bysiau gwasanaeth sydd wedi'i datgarboneiddio.
42. Erbyn hyn, mae 14 o fysiau trydan yn gweithredu ar wasanaeth Traws Cymru yn y Gogledd a'r Gorllewin. Mae Bws Casnewydd wedi prynu 44 o gerbydau trydan ac mae Bws Caerdydd wedi prynu 36. Bydd Caerdydd a Chasnewydd yn cyflwyno rhagor o fysiau yn ddiweddarach yn y flwyddyn ariannol hon.
43. Hyd yma, mae Llywodraeth Cymru wedi buddsoddi £8.519m i gefnogi bysiau trydan ar gyfer Rhwydwaith Traws Cymru ac wedi darparu benthyciad masnachol i Newport Transport Ltd o £1.85m i brynu bysiau trydan, yn ogystal â rhoi grantiau i Gynghorau Dinas Caerdydd a Chasnewydd (£8m a £6.323m yn y drefn honno).
44. Y gyllideb ar gyfer 2023-24 yw £11m, ond bydd hyn yn talu am rai costau diwygio'r rhwydwaith a chost paratoi ar gyfer masnachfreinio. Yn ystod gweddill y flwyddyn ariannol hon, byddwn yn:
- cwblhau achos busnes amlinellol ar gyfer trawsnewid y fflyd.
 - dechrau caffael fflyd Traws Cymru.
 - caffael a datblygu depos ar gyfer fflyd Traws Cymru.
 - dechrau caffael y bysiau hydrogen ar gyfer prosiect braenaru Abertawe.

Tacsis a cherbydau hurio preifat

45. Mae'r Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd wedi ymgynghori ar gynigion ar gyfer Bil Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (Cymru). Ym mis Hydref 2023, cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog grynodedd [ymatebion i'r ymgynghoriad](#) a gwnaeth Ddatganiad Llafar ar y Bil.
46. Rydym wedi ymrwymo'n llawn o hyd i gyflawni Sero Net erbyn 2050, a bydd datgarboneiddio ceir yn rhan bwysig o hynny. Fodd bynnag, rydym yn sylweddoli bod y fasnach tacsis a cherbydau hurio preifat yn wynebu heriau gan gynnwys: cost prynu cerbyd di-allyriadau, pryder am ystod y cerbydau ac argaeledd seilwaith gwefru. Ni all Cymru symud yn gynt na gweddill y DU ar y

materion hyn. Ond rydym yn disgwyl i'r fasnach tacsis a cherbydau hurio preifat drosglwyddo i fod yn gerbydau di-allyriadau yn unol â gweddill y farchnad ceir.

47. Er mwyn hyrwyddo'r broses o drosglwyddo i gerbydau di-allyriadau, rydym yn:

- Treialu manau gwefru pwrpasol ar gyfer tacsis trydan mewn lleoliadau allweddol er mwyn ceisio sicrhau bod ganddynt flaenoriaeth ar gyfer gwefru yn ôl yr angen;
- Darparu cyllid tuag at 44 o dacsis trydan a ddefnyddir ar gyfer cynllun "profi cyn prynu" yng Nghymru.

6. Teithio Llesol

Cefndir

48. Yr hydref hwn oedd degfed pen-blwydd Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Yn 2022, cwblhawyd adolygiad gan Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf, dan arweiniad panel o randdeiliaid arbenigol, a arweiniodd at gyfres o argymhellion. Drwy gydol 2023, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru, partneriaid cyflawni eraill a rhanddeiliaid allanol i gryfhau ein fframwaith cyflawni teithio llesol presennol mewn ymateb i'r argymhellion hyn ac yn ehangach.

Cynnydd hyd yma

49. Mewn ymateb i'r adolygiad, mae'r Bwrdd Teithio Llesol wedi cael ei ail-lunio ac mae ganddo swyddogaeth graffu gryfach. Penodwyd aelodau annibynnol i arwain y gwaith craffu ochr yn ochr â chadeirydd y Bwrdd, ac mae swyddogaeth ysgrifenyddiaeth y Bwrdd bellach yn cael ei chyflawni gan Gomisiwn Dylunio Cymru. Mae'r Bwrdd yn cyfarfod bob deufis, ac ym mhob cyfarfod mae'n craffu ar elfennau cyflawni penodol, cyn cyhoeddi ei argymhellion ac ymateb y partneriaid cyflawni.
50. Y fframwaith cyflawni ar gyfer y Gronfa Teithio Llesol yw'r elfen o fuddsoddiad cyfalaf mwyaf mewn seilwaith teithio llesol yng Nghymru ac mae wedi aeddfedu ers ei weinyddu. Trosglwyddwyd swyddogaethau cymorth i Trafnidiaeth Cymru yn 2021 er mwyn gallu darparu lefelau uwch o gymorth a her i awdurdodau lleol. Diogelwyd maint y gronfa ar gyfer awdurdodau lleol ar yr un lefel ag yn 2022-23, sef ychydig o dan £50 miliwn mewn amgylchiadau cyllidebol heriol, ac mae £15m o'r cyllid hwn wedi'i ddyrannu fel cyllid craidd anghystadleuol i alluogi pob awdurdod lleol i wneud gwelliannau ar raddfa fach a pharatoi ar gyfer cynlluniau mwy, yn ogystal ag ymgymryd â gweithgareddau hyrwyddo a monitro. Mae dros 200 o gynlluniau yn derbyn cyllid drwy'r dyraniad craidd hwn. Mae'r £35 miliwn sy'n weddill wedi'i ddyrannu ar sail proses ymgeisio gystadleuol i 43 prif gynllun ac 16 pecyn o gynlluniau.
51. Mae pob un o'r 22 awdurdod lleol wedi adolygu a diwygio eu llwybrau teithio llesol presennol ac wedi datblygu eu cynlluniau rhwydwaith integredig dros y ddwy flynedd ddiwethaf. Mae'r holl fapiau a gyflwynwyd i Weinidogion Cymru wedi'u cymeradwyo bellach, ac mae modd gweld y set lawn o Fapiau'r Rhwydwaith Teithio Llesol ar DataMap Cymru. Mewn ymateb i argymhellion a wnaed gan y Grŵp Trawsbleidiol ac a gefnogwyd gan y Bwrdd Teithio Llesol, mae'r dyddiad ar gyfer cyflwyno mapiau diwygiedig wedi'i symud i 1 Rhagfyr 2026 er mwyn rhoi mwy o amser i awdurdodau lleol ganolbwyntio ar sicrhau gwelliannau teithio llesol cyn y cylch nesaf.
52. Er mwyn cynorthwyo awdurdodau lleol i wneud y gwaith hwn, mae Trafnidiaeth Cymru wedi datblygu adnodd blaenoriaethu cenedlaethol seiliedig ar fapiau, sy'n defnyddio ystod o ddata, megis dwysedd y boblogaeth a lleoliad cyrchfannau teithio fel ysgolion, canolfannau siopa a gwasanaethau, er mwyn darparu asesiad o'r effaith bosibl ar y defnydd o deithio llesol ar gyfer pob llwybr.
53. Mae gwaith wedi dechrau ar ddatblygu rhaglenni hyfforddi wedi'u teilwra ar gyfer y sector teithio llesol ac mae'r gyfran gyntaf wedi'i chyflwyno i 60 o gyfranogwyr yn hydref 2023.
54. Mae cynyddu lefelau plant oedran ysgol gynradd ac uwchradd sy'n teithio i'r ysgol drwy ddulliau llesol yn flaenoriaeth allweddol i Lywodraeth Cymru, y Grŵp Trawsbleidiol a'r Bwrdd Teithio Llesol. Dros y deuddeg mis diwethaf rydym wedi cymryd camau sylweddol i ddatblygu ein rhaglenni hirdymor llwyddiannus fel y rhaglen Teithiau Iach a'r Grant Llwybrau Diogel mewn Cymunedau trwy gynnwys elfennau ategol. Rydym wedi comisiynu'r broses o ddatblygu a threialu adnoddau er

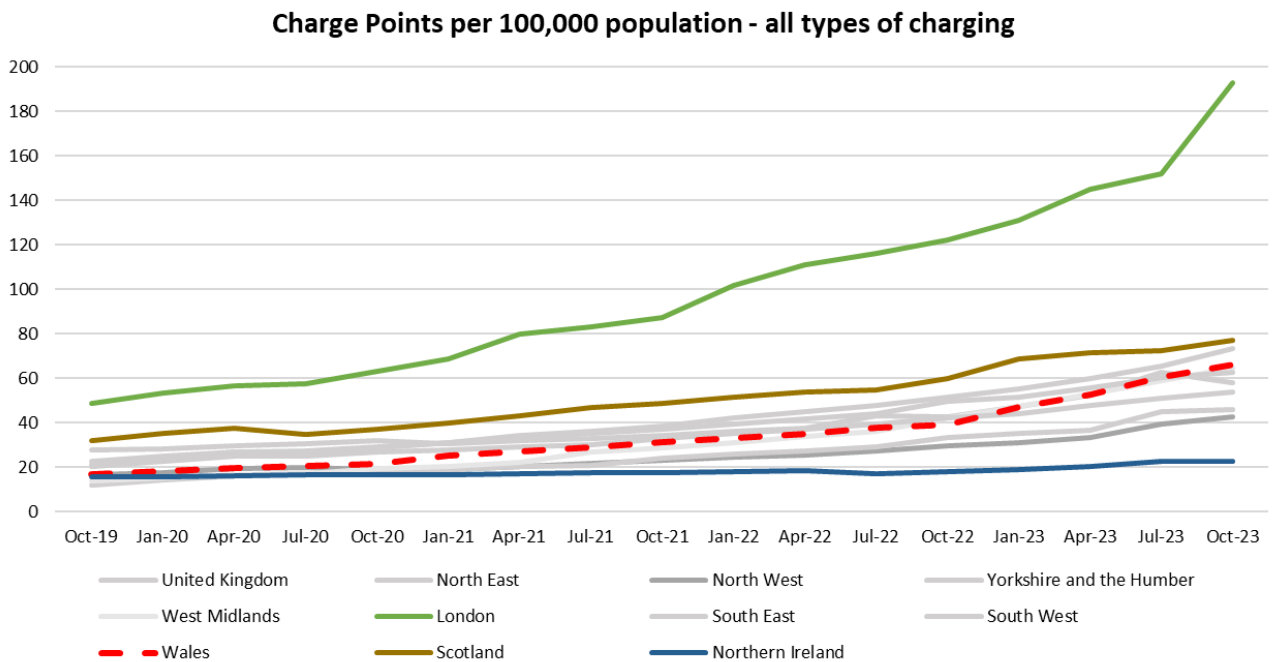
mwyn helpu i ddatblygu Cynlluniau Ysgolion Teithio Llesol hawdd eu paratoi a'u defnyddio, yn ogystal â chyflwyno rhaglen fawr ar gyfer cerdded i'r ysgol. Buom yn gweithio gydag awdurdodau lleol a phartneriaid eraill i ddatblygu Canllawiau ar gyflwyno Strydoedd Ysgol, sy'n cael eu hyrwyddo fwyfwy gan y Grant Llwybrau Diogel mewn Cymunedau fel dull llwyddiannus o hyrwyddo mwy o deithio llesol i'r ysgol a gwella diogelwch ac ansawdd aer. Hefyd, rydym wedi darparu cyllid ychwanegol i awdurdodau lleol gynyddu hyfforddiant beicio, ac wedi ariannu fflydoedd beiciau i ysgolion er mwyn sicrhau y gall mwy o blant gymryd rhan mewn hyfforddiant, yn ogystal â darparu cyfleoedd i gwblhau teithiau yn ystod y diwrnod ysgol ar gefn beic.

55. Mae Bil yr Amgylchedd (Ansawdd Aer a Seinweddau) (Cymru) a basiwyd yn ddiweddar yn cynnwys darpariaethau i ddiwygio Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, a byddwn yn cyflwyno'r newidiadau hyn erbyn diwedd 2024. Mae'r diwygiadau yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ac awdurdodau lleol hyrwyddo teithio llesol fel ffordd o leihau neu gyfyngu ar lygredd aer ac adrodd ar y camau maen nhw wedi'u cymryd ar adegau penodol a rhoi pwerau i Weinidogion Cymru ymestyn y ddyletswydd hon i gyrff cyhoeddus eraill yn ddiweddarach. Wrth gyflwyno'r diwygiad, byddwn yn cyhoeddi Canllawiau i awdurdodau lleol a datganiad yn amlinellu ein cynlluniau ar gyfer sut y byddwn yn cyflawni'r ddyletswydd hon.

7. Cyflwyno strategaeth a chynllun gweithredu gwefru cerbydau trydan - gan gynnwys Diweddariad ar gynnydd yn erbyn y cynllun gweithredu a addawyd erbyn mis Medi yn ymateb Llywodraeth Cymru i adroddiad y Pwyllgor

56. Mae diweddariad ar y materion sydd wedi'u cynnwys yn y 21 argymhelliad yn adroddiad y Pwyllgor ar seilwaith gwefru cerbydau trydan yn cael ei baratoi, a bydd yn cael ei gyhoeddi erbyn diwedd mis Rhagfyr.

57. Mae adroddiad Hydref 2023 gan yr Adran Drafnidiaeth yn dangos bod nifer y Mannau Gwefru Cerbydau Trydan yng Nghymru wedi cynyddu 68% bob blwyddyn ac mai dim ond Llundain a'r Alban sydd â mwy o seilwaith fesul pen y boblogaeth. Mae'r llinell goch doredig ar y graff isod yn dangos y cynnydd hwn.



Ystadegau dyfeisiau gwefru cerbydau trydan: Hydref 2023 - GOV.UK (www.gov.uk)

8. Cynnydd tuag at gyrraedd targedau newid dulliau teithio a datblygu dull o newid ymddygiad

Arolwg Teithio Cenedlaethol

58. Mae Llwybr Newydd yn cynnwys ymrwymiad i sefydlu Arolwg Teithio Cenedlaethol i Gymru er mwyn monitro cynnydd yn erbyn cyflawni ein blaenoriaethau a'n huchelgeisiau. Bydd y data a gesglir gan yr arolwg yn ein helpu i olrhain cynnydd tuag at gyrraedd ein targedau ar gyfer newid dulliau teithio, teithio llesol, defnydd ceir y pen a gweithio o bell. Bydd yn llywio'r gwaith o ddatblygu polisi ledled y sector Trafnidiaeth ac yn cefnogi achosion busnes cadarn. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi penodi partner datblygu a chyflawni i gyflwyno Arolwg Teithio Cenedlaethol. Ein nod yw dechrau casglu data ddiwedd 2024.

Newid Ymddygiad

59. Bydd newid ymddygiad yn golygu bod pobl yn newid eu dewisiadau arferol i deithio yn y car yn hytrach na cherdded, beicio neu ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. I wneud hyn, byddwn yn hyrwyddo newid tuag at drafndiaeth gynaliadwy carbon isel ac yn sicrhau mai defnyddio trafndiaeth gyhoeddus a dulliau teithio llesol yw'r dewis hawsaf. Byddwn yn gwneud hyn trwy wneud trafndiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol ac yn fwy fforddiadwy, a thrwy fabwysiadu dulliau arloesol sy'n ei gwneud yn haws defnyddio trafndiaeth gynaliadwy.

60. Bydd ein rhaglen gyflawni yn cynnwys dull strategol o newid ymddygiad trwy ddefnyddio'r model 'COM-B'. Mae'r model COM-B yn ddull o gefnogi newid ymddygiad a ddefnyddir yn eang. Yn ôl y model hwn, er mwyn newid ymddygiad, rhaid i unigolyn fod â'r gallu i wneud hynny, y cymhelliant i wneud hynny, a rhaid i ffactorau allanol roi cyfle iddo wneud hynny. Byddwn yn cymhwyso'r model hwn i'n holl ymyriadau er mwyn sicrhau ein bod yn darparu'r canlynol:

- y cyfle i wneud dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy
- y gallu i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy
- y cymhelliant i gefnu ar ddefnyddio'r car preifat.

61. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi datblygu strategaeth newid ymddygiad er mwyn ymwreiddio'r model COM-B yn ei gwaith. Hefyd, rydym yn parhau i gyflwyno ymyriadau newid ymddygiad llwyddiannus, gan gynnwys rhaglenni teithiau llesol ar gyfer ysgolion.

9. Cyflwyno argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Deddwyrain Cymru

Cefndir

62. Cyflwynodd yr Arglwydd Burns 58 o argymhellion ar gyfer dewisiadau amgen cynaliadwy i fynd i'r afael â thagfeydd ar yr M4 yn ardal Casnewydd. Amlinellodd ei adroddiad yn 2020 gynllun ar gyfer system drafnidiaeth gyhoeddus fodern i Gasnewydd, a fydd yn lliniaru tagfeydd o amgylch yr M4 ac yn gwella gwasanaethau i drigolion y ddinas. Cafodd holl argymhellion y Comisiwn eu derbyn mewn egwyddor gan Lywodraeth Cymru, ac maent yn cyd-fynd yn dda â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.
63. Mae Uned Gyflawni oddi mewn i Trafnidiaeth Cymru yn bwrw ymlaen â'r gwaith o wireddu'r argymhellion. Mae Bwrdd yr Uned Gyflawni yn cynnwys cynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, Network Rail ac awdurdodau lleol Caerdydd, Casnewydd a Sir Fynwy. Mae'n cael ei gadeirio'n annibynnol gan yr Athro Simon Gibson CBE a Dr Lynn Sloman MBE.
64. Mae cydweithio ag Awdurdodau Lleol yn elfen hanfodol, ac mae'r Bwrdd Cyflawni yn gweithio mewn ffordd gynhyrchiol a chadarnhaol gyda Chynghorau Casnewydd, Caerdydd a Sir Fynwy.

Cynnydd hyd yma

65. Mae Trafnidiaeth Cymru yn cynnal ymgyngoriad ar y pum gorsaf drenau newydd arfaethedig rhwng Caerdydd Canolog a Chyffordd Twnnel Hafren, a fydd yn gwella gwasanaethau trawsffiniol. Nid yw'r seilwaith rheilffyrdd wedi'i ddatganoli, ac mae swyddogion yn gweithio'n agos gyda Network Rail a Llywodraeth y DU, sydd wedi ariannu gwaith presennol Trafnidiaeth Cymru gwerth £2.7m.
66. Mae'r Uned yn bwrw ymlaen â gwaith i ddatblygu mesurau lleol â blaenoriaeth fel:
- gwella cysylltiadau bws a theithio llesol rhwng Caerdydd a Chasnewydd,
 - gwella teithio llesol a llif bysiau ger Cylchfan Old Green yng nghanol Casnewydd, a
 - gwella mynediad cynaliadwy at orsaf reilffordd Cyffordd Twnnel Hafren.

10. Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru

Cefndir

67. Swyddogaeth Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru yw ymchwilio i'r problemau, y cyfleoedd, yr heriau a'r amcanion ar gyfer system drafnidiaeth gynaliadwy ac integredig yn y Gogledd.
68. Cyhoeddwyd y grŵp ym mis Mawrth 2022, dan arweiniad yr Arglwydd Burns GCB. Y chwe chomisiynydd yw:
- Yr Athro John Parkin, Athro Peirianeg Trafnidiaeth ym Mhrifysgol Gorllewin Lloegr a Dirprwy Gyfarwyddwr y Ganolfan ar gyfer Trafnidiaeth a Chymdeithas
 - Ashley Rogers, Cyfarwyddwr Masnachol Cyngor Busnes Mersi Dyfrdwy Gogledd Cymru
 - Dyfed Edwards, Dirprwy Gadeirydd Awdurdod Cyllid Cymru a chyn Arweinydd Cyngor Gwynedd
 - Dr Georgina Santos, Darllenydd ym Mhrifysgol Caerdydd ac economegydd sydd â diddordeb mewn economeg amgylcheddol a thrafnidiaeth a pholisi cyhoeddus.
 - Sue Flack, Cyn-gyfarwyddwr Cynllunio a Thrafnidiaeth yng Nghyngor Dinas Nottingham, sydd bellach yn ymgynghorydd trafnidiaeth annibynnol sy'n arbenigo mewn cyfuno gwaith cynllunio a thrafnidiaeth.
 - Stephen Joseph OBE, Ymgynghorydd a Chyn-gyfarwyddwr y Campaign for Better Transport.
69. Hefyd, gofynnwyd i'r Comisiwn ystyried sut y gellir gwella gwytnwch croesfannau Menai.
70. Mae adroddiad ar wahân i ategu'r brif ddogfen yn cael ei baratoi er mwyn ystyried yr holl opsiynau i gyflawni hyn. Bydd y ddau adroddiad yn cael eu cyhoeddi ar yr un pryd.

Cynnydd hyd yma

71. Ar 29 Ionawr 2023, cyhoeddodd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, dan gadeiryddiaeth yr Arglwydd Terry Burns, ei [Ddatganiad Cynnydd](#). Cyhoeddwyd [Adroddiad Interim](#) y Comisiwn ar 9 Mehefin, ac mae'n cynnwys casgliadau datblygol ac argymhellion drafft.
72. Ar ôl hynny, cynhaliodd y Comisiwn ail rownd o gyfarfodydd rhanddeiliaid gyda grwpiau â buddiant a'r cyhoedd yn ehangach er mwyn profi canfyddiadau'r Comisiwn, ac aeth ati i lunio arolwg cyhoeddus hefyd. Disgwylir i'r adroddiad terfynol a'r argymhellion gael eu cyhoeddi erbyn diwedd y flwyddyn [2023].
73. Mae'r Comisiwn wedi dod i'r casgliad bod angen newid patrymau teithio yn y Gogledd, a bod newid yn bosibl, gan gynnwys mewn ardaloedd gwledig.
74. Mae'r patrymau teithio presennol yn gostus i aelwydydd; i'r rhai nad oes ganddynt fynediad at gar (17% o aelwydydd yn y Gogledd) mae teithio yn anodd ac yn ddrud, ac maent dan anfantais o ganlyniad. Er mwyn mynd i'r afael â'r materion hyn, dylai dewisiadau amgen i deithio mewn car fod yn llawer gwell ac yn fwy fforddiadwy. Bydd llawer o argymhellion arfaethedig y Comisiwn yn canolbwyntio ar drafnidiaeth gyhoeddus a gwelliannau i deithio llesol a fydd yn cynnig dewis amgen gwirioneddol i'r car preifat.

Casgliadau'r adroddiad interim

Rheilffyrdd

75. Mae'r Comisiwn yn croesawu ymrwymiad Llywodraeth y DU i fuddsoddi yn rheilffyrdd gogledd Cymru ac yn cytuno bod gwella Prif Linell Reilffordd y Gogledd yn flaenoriaeth oherwydd ei rôl ganolog yn y rhwydwaith rheilffyrdd rhanbarthol. Mae'r Comisiwn yn cydnabod pwysigrwydd Prif Linell Reilffordd y Gogledd a Lein y Gororau i drafnidiaeth yn y Gogledd, ar gyfer cysylltiadau â gogledd-orllewin Lloegr, a thu hwnt.
76. Bydd yr adroddiad a'r argymhellion arfaethedig yn amlinellu'r camau a nodwyd i wella'r rheilffyrdd yn y Gogledd, gan ddechrau gyda cham cyntaf gwelliannau i'r seilwaith ar Brif Linell Reilffordd y Gogledd a gweithio i fynd i'r afael â chyfyngiadau capasiti yng ngorsaf Caer. Yn dilyn ail a thrydydd cam y gwelliannau, gwaith trydaneiddio fyddai'r cam olaf i drawsnewid Prif Linell Reilffordd y Gogledd.
77. Hefyd, mae'r Comisiwn yn nodi ystod o waith i wella mynediad yn ôl ac ymlaen o Lerpwl ar hyd Lein y Gororau, gan wella'r gyfnewidfa rhwng y lein hon a Phrif Linell Reilffordd y Gogledd yn Shotton.

Bysiau

78. Mae'r Comisiwn yn cefnogi'r newidiadau deddfwriaethol ar gyfer bysiau, sydd wedi'u cynnig gan Lywodraeth Cymru yn y papur gwyn 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn', sy'n cynnig cyfle mawr i fynd i'r afael â'r materion a nodwyd mewn perthynas â'r rhwydwaith bysiau. Bydd y Comisiwn yn argymhell rhwydwaith bysiau diwygiedig sy'n gallu cysylltu prif leoliadau a phrif linellau rheilffyrdd mewn ffordd effeithiol. Bydd y gwasanaethau yn y rhwydwaith craidd sy'n cysylltu'n uniongyrchol â gorsafoedd rheilffordd ledled y rhanbarth yn gwella prosesau cyfnewid rhwng dulliau teithio.

Teithio Llesol

79. Mae'r Comisiwn eisiau gweld dulliau cryfach o ddarparu rhwydweithiau teithio llesol cynhwysfawr, deniadol a chyfforddus. Un ffordd o wneud hyn yw ymestyn cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru a chydweithio'n well ag awdurdodau priffyrdd lleol.
80. Nodir meysydd blaenoriaeth ar gyfer datblygu llawer o lwybrau teithio llesol, gan gefnogi gwelliannau i leoliadau fel Parc Diwydiannol Wrecsam, Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, Parc Menai, ac ardal fanwerthu Ffordd Caernarfon ym Mangor.

Integreiddio

81. Mae gan y Comisiwn ddiddordeb mewn integreiddio tocynnau rhanbarthol yn well, a gwella mynediad at wybodaeth.

11. Cysylltiadau trafndiaeth rhwng y Gogledd a'r De (y Cytundeb Cydweithio)

Cefndir

82. Mae'r Cytundeb Cydweithio yn cynnwys yr ymrwymiad canlynol i drafndiaeth gyhoeddus:

- Byddwn yn gofyn i Trafnidiaeth Cymru a phartneriaid eraill ymchwilio i sut y gellir datblygu'r cysylltiadau trafndiaeth rhwng y Gogledd a'r De, gan gynnwys sut i ddiogelu coridorau teithio posibl ar hyd arfordir y Gorllewin o Abertawe i Fangor.
- Byddwn yn gofyn i Trafnidiaeth Cymru ffurfio partneriaeth gyda'r awdurdodau lleol yn y Gogledd-orllewin a Llywodraeth Cymru er mwyn datblygu cynlluniau ar gyfer cyflenwi system drafndiaeth integredig.
- Byddwn yn parhau i fwrw ymlaen â datblygiadau'r metro mewn rhannau gwahanol o Gymru, gan ganolbwyntio ar sut y gallwn wella cysylltedd er mwyn sicrhau bod dulliau teithio'n newid.

Cynnydd hyd yma

83. Nid yw'r seilwaith rheilffyrdd sydd ei angen i ailagor y llinellau rhwng y Gogledd a'r De yn fater sydd wedi'i ddatganoli.

84. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi cwblhau astudiaeth cam 1 Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn ymwneud ag opsiynau i wella cysylltiadau trafndiaeth rhwng y Gogledd a'r De, gan gynnwys sut i ddiogelu coridorau teithio posibl ar hyd arfordir y gorllewin o Abertawe i Fangor. Fel rhan o'r gwaith hwn, mae Trafnidiaeth Cymru yn cynnal astudiaeth ddichonoldeb gychwynnol ar y llwybr rhwng Bangor ac Afon Wen, a fydd yn nodi'r safle gorau ar gyfer cysylltiad a'r cyfyngiadau presennol. Bydd hyn yn helpu i fireinio'r gofynion tir ar gyfer y llwybr er mwyn helpu i gefnogi unrhyw benderfyniad yn y dyfodol ar ddiogelu'r aliniad yn gyfan gwbl neu'n rhannol. Hefyd, mae Trafnidiaeth Cymru yn ystyried datblygu Achos Busnes Llawn ar gyfer cysylltiadau Coetsys Strategol rhwng y Gogledd a'r De. Y nod yw archwilio llwybr rhwng Bangor a Chaerfyrddin (trwy Aberystwyth) sy'n cymryd tua 4.5 awr i gyrraedd pen y daith.

12. Diweddariad ar gynlluniau i wahardd parcio ar balmentydd, a gwaith ar ffyrdd heb eu mabwysiadu (gan gynnwys cyflwyno'r argymhellion sydd wedi'u cynnwys yn adroddiad tasglu'r ffyrdd heb eu mabwysiadu)

Parcio ar y palmant

85. Sefydlwyd Tasglu Parcio ar y Palmant Cymru (WPPT) yn 2019 a oedd yn argymhell rhoi pwerau i Awdurdodau Lleol fynd i'r afael â pharcio ar y palmant trwy gyflwyno is-ddeddfwriaeth i ganiatáu gorfodi sifil (Adroddiad Hydref 2020).
86. Er mwyn i'r dull gweithredu hwn weithio, roedd Llywodraeth Cymru angen i Lywodraeth y DU ddiwygio'r rheoliadau presennol ar rwystro'r ffordd - gan gyfeirio yn benodol at rwystro'r palmant. Ymrwymodd Llywodraeth y DU i wneud hyn, ond roedd yn dibynnu ar ganfod amser seneddol, sy'n heriol.
87. Fe wnaeth y WPPT ailymgynnull ym mis Ebrill 2022 i archwilio dichonoldeb defnyddio'r drosedd bresennol o rwystro'r ffordd er mwyn mynd i'r afael â mater parcio ar y palmant, a lluniodd Atodiad i Adroddiad WPPT, gan argymhell defnyddio'r drosedd bresennol o rwystro'r ffordd yn ddiangen, a dechrau ymgynghoriad cyhoeddus. Derbyniwyd yr Atodiad a'i argymhellion gan Weinidogion ym mis Ionawr 2023.
88. Gohiriwyd yr ymgynghoriad cyhoeddus a'r bwriad i gyflwyno deddfwriaeth oherwydd y pwysau ar awdurdodau lleol, a chyhoeddwyd datganiad ysgrifenedig i'r perwyl hwn ym mis Ebrill 2023.
89. Ein nod yw ymgynghori ar ein cynigion ym mis Ionawr 2024 ac i ddeddfwriaeth ddod i rym erbyn diwedd 2024.

Ffyrdd heb eu mabwysiadu

90. Mae datganiad ysgrifenedig a gyhoeddwyd ym mis Hydref 2020 yn nodi'r ymateb i adroddiad ac argymhellion y Tasglu Ffyrdd heb eu Mabwysiadu. Er mwyn datblygu'r gwaith ymhellach, fe aeth y Tasglu ati i wneud argymhellion eraill.
91. Cysylltwyd â phob awdurdod priffyrdd lleol a gofynnwyd iddynt nodi'r materion â blaenoriaeth yn ymwneud â ffyrdd heb eu mabwysiadu a darparu amcangyfrifon cost ar gyfer gwelliannau; byddai angen cyfiawnhau unrhyw gynigion yn ymwneud ag angen ar sail blaenoriaethau cenedlaethol a lleol.
92. Penderfynwyd bwrw ymlaen ar sail cynllun peilot i fynd i'r afael â blaenoriaethau ar gyfer ffyrdd lleol heb eu mabwysiadu, gan ddatblygu proses ar gyfer dosbarthu cronfa Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu yn y dyfodol mewn ffordd deg ledled Cymru, yn amodol ar ganfyddiadau'r cynllun peilot.
93. Ariannwyd dau gynllun peilot, y naill yn 2021 a'r llall yn y flwyddyn ariannol bresennol. Mae'r cynlluniau peilot wedi cael eu gohirio oherwydd prinder adnoddau awdurdodau lleol. Serch hynny, rydym yn rhagweld y bydd

awdurdodau lleol yn buddsoddi hyd at £600,000 mewn cyllid grant Llywodraeth Cymru y flwyddyn ariannol hon.

94. Cyhoeddwyd Cyfres o Safonau Cyffredin i'w defnyddio gan Awdurdodau Priffyrdd Lleol a datblygwyr, a dyfarnwyd cyllid blynyddol er mwyn i Gymdeithas Syrfewyr Sirol Cymru eu hadolygu a'u diweddarau'n rheolaidd.

95. Yn ogystal, rydym wedi cyhoeddi Nodyn Cyngor ar Fabwysiadu Priffyrdd.