

Drafft ar gyfer Ymgynghoriad

Cyd-bwyllgor Corfforedig
De-orllewin Cymru
Corporate Joint Committee for
South West Wales



Chwefror 2025

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru



Tabl Cynnwys

Cynnwys

| | |
|--|---------|
| 1. Rhagair | 2 |
| 2. Cyflwyniad | 3 |
| Cefndir i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol | 3 - 4 |
| Rôl y Cyd-bwyllgor Corfforedig | 4 |
| Ynglŷn â'n Rhanbarth | 5 |
| 3. Lle ydyn ni nawr a pham mae angen i bethau newid? | 6 |
| Y rhwydwaith trafndiaeth presennol | 6 - 7 |
| Y cyd-destun polisi | 7 – 21 |
| 4. Tystiolaeth | 22 |
| Y Maes Cymdeithasol | 22 |
| Dangosyddion Economaidd | 23 |
| Y System Drafndiaeth Gyfredol | 26 |
| Dangosyddion Amgylcheddol | 29 - 31 |
| 5. Gosod Amcanion | 32 -33 |
| 6. Y Polisiâu | 34 |
| Llwybr Newydd – Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021 – Polisiâu Blaenoriaeth 1 | 35 |
| Llwybr Newydd – Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021 – Polisiâu Blaenoriaeth 2 | 39 |
| Llwybr Newydd – Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021 – Polisiâu Blaenoriaeth 3 | 49 - 52 |
| 7. Cyflwyniad i'r CCTRh ac asesu cynlluniau | 53 |
| Asesu Cynlluniau | 53 |
| Cyflenwi | 53 |
| 8. Blaenoriaethau'r CCTRh | 55 -56 |
| 9. Asesu'r CTRh | 57 |
| Asesiad Statudol | 57 |
| Monitro'r CTRh | 58 |
| Atodiad 1 – Geirfa | |
| Atodiad 2 – Cynllun Ymgysylltu | |
| Atodiad 3 – Canlyniadau Ymgysylltu â Rhanddeiliaid | |
| Atodiad 4 – Manylion Offeryn Blaenoriaethu | |
| Atodiad 5 – Asesiad Effaith Integredig | |
| Atodiad 6 – CTRhD Drafft | |

1. Rhagair

Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru yn nodi cynllun ar gyfer trafndiaeth yn y rhanbarth sy'n cefnogi twf economaidd, yn annog symudiad moddol i ffwrdd o ddefnyddio ceir preifat, ac yn lleihau effaith amgylcheddol negyddol ein rhwydwaith trafndiaeth.

Mae Cyd-bwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru (SWWCJC) wedi ymrwmo i weithredu gwelliannau fel bod bysiau a threnau ar gael i gynnig ateb mwy ymarferol na theithio mewn car, gan fod hyn yn flaenoriaeth trafndiaeth yn Ne-orllewin Cymru.

Mae'r opsiynau trafndiaeth sydd i'w harchwilio yn cynnwys ardaloedd gwledig a threfol sydd â gwell cysylltiad rhwng gwahanol wasanaethau trafndiaeth.

Yn ogystal, mae'r strategaethau ar gyfer cynnal ffyrdd, llwybrau troed a llwybrau beicio yn cael eu hadolygu ar gyfer gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio ac ataliol yn rhanbarth De-orllewin Cymru.

Dewisodd dros 70% o'r bobl a gymerodd ran mewn ymgynghoriad diweddar welliannau felly ymhlith y pwysicaf y gellid eu cyflwyno i wneud trafndiaeth yn well ar draws Sir Gaerfyrddin, Castell-nedd Port Talbot, Sir Benfro ac Abertawe.

Cymerodd dros 800 o bobl ran yn yr ymgynghoriad ar yr achos dros newid ar gyfer cynllun trafndiaeth rhanbarthol, a gynhaliwyd gan Gyd-bwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru (SWWCJC).

Dywedodd y **Cynghorydd Rob Stewart**, Arweinydd Cyngor Abertawe a Chadeirydd Cyd-bwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru (SWWCJC): "Rydyn ni'n gwybod bod angen gwelliannau trafndiaeth ledled y De-orllewin er budd ein trigolion a'n busnesau ac i helpu i ddenu mwy o swyddi a buddsoddiad i'r ardal.

"Mae barn pobl am yr hyn y dylid ei flaenoriaethu yn y dyfodol yn hanfodol bwysig, felly hoffem ddiolch i bawb a gymerodd ran yn yr ymgynghoriad diweddar.

Dywedodd y **Cynghorydd Darren Price**, Arweinydd Cyngor Sir Caerfyrddin a Chadeirydd is-bwyllgor Trafnidiaeth Cyd-bwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru: "Mae angen system drafnidiaeth arnom yn y De-orllewin sy'n diwallu anghenion yr oes fodern ac yn cysylltu ein cymunedau'n well.

"Mae hyn yn bwysig am fod trafndiaeth yn effeithio ar bob un ohonom - p'un a ydych chi'n fodurwr, yn ddefnyddiwr bws neu drên, neu'n rhywun sy'n cerdded neu'n beicio i fynd o un lle i'r llall.



2. Cyflwyniad

Cefndir y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

I gynorthwyo'r darlennydd, mae geirfa o acronymau a thermau a ddefnyddir yn y CTRh drafft yn Atodiad 1.

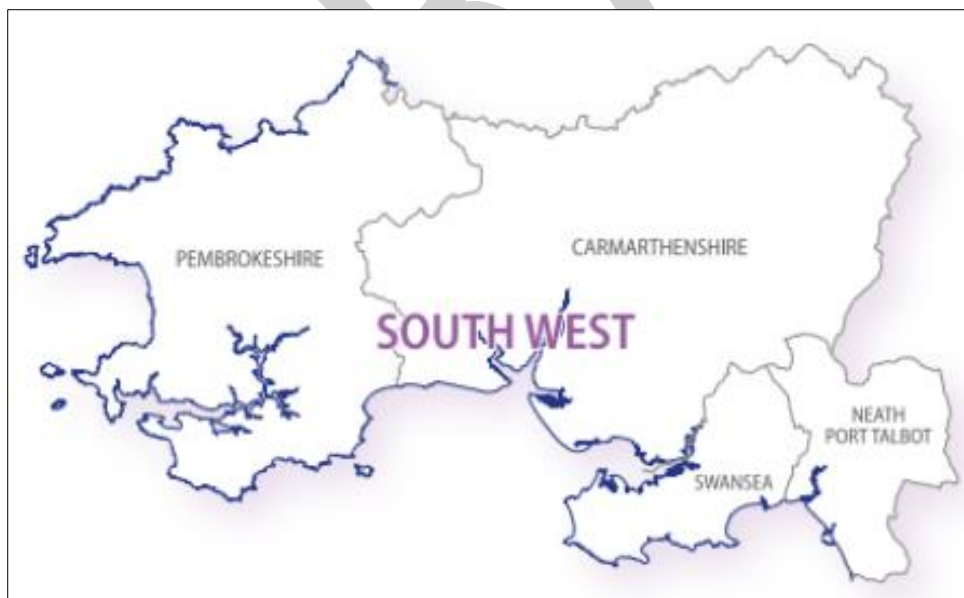
Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ("CTRh") De-orllewin Cymru yn nodi ein huchelgais ar gyfer trafndiaeth ar draws y rhanbarth. Mae'r ardal yn cynnwys ardaloedd daearyddol

- Cyngor Sir Caerfyrddin
- Cyngor Bwrdeistref Castell-nedd Port Talbot
- Cyngor Sir Penfro
- Cyngor Dinas a Sir Abertawe.

Mae'r CTRh yn adeiladu ar yr Achos dros Newid a ddatblygodd y rhanbarth yn gynnar yn 2024. Mae'r Achos dros Newid yn nodi'r brif resymeg y tu ôl i'r CTRh ac mae'n dangos pam y bydd angen i'n rhwydwaith trafndiaeth esblygu ac addasu i heriau a fferdd newydd o weithio.

Cefnogir y CTRh gan Gynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (CCTRh) sy'n gosod y mentrau a'r cynlluniau a gynigir i gefnogi'r gwaith o gyflawni'r CTRh yn amserlen 2025 i 2030.

Ffigur 1. Rhanbarth De-orllewin Cymru



Datblygwyd y CTRh i sicrhau bod gan y rhanbarth y rhwydwaith trafndiaeth y mae'n dymuno ei gael.

Dogfen statudol yw'r CTRh a gynhyrchwyd gan Gyd-bwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru.

Mae'r rhwydwaith trafndiaeth wrth galon y rhanbarth, gan alluogi preswylwyr ac ymwelwyr i deithio i'r gwaith, cyrraedd gwasanaethau hanfodol, cael addysg ac ymgymryd â gweithgareddau hamdden ar draws De-orllewin Cymru a'r tu hwnt. Yn y CTRh, nodir y polisiau a'r strategaethau ar gyfer trafndiaeth yn rhanbarthol gan ddechrau yn 2025. Mae trafndiaeth yn thema drawsbynciol ac mae ganddi'r potensial i ddylanwadu ar amrywiaeth o feysydd polisi a chael ei dylanwadu ganddynt. Felly, mae cyd-destun datblygu'r CTRh wedi tynnu ar dystiolaeth o ystod eang o ddogfennau i sicrhau bod y strategaethau a'r polisiau a gynhwysir yn y Cynllun hwn yn gyson â nifer o nodau ac amcanion ehangach ac yn eu cefnogi.

Mae canllawiau ffurfiol Llywodraeth Cymru ar gyfer datblygu CTRh yn nodi bod "y CTRh yn gosod y polisiau ar gyfer gweithredu Llwybr Newydd ar lefel ranbarthol". Mae polisi Llwybr Newydd yn seiliedig ar weledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon ledled Cymru gyfan. Felly, mae'r CTRh wedi'i gynllunio'n bennaf i ddod â ffocws ranbarthol i gyflawni Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, Llwybr Newydd, 2021.

Wedi'i gyfansoddi'n ffurfiol ym mis Ionawr 2022, mae Cyd-bwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru yn cwmpasu'r ardaloedd awdurdod lleol canlynol:

- Sir Gaerfyrddin,
- Castell-nedd Port Talbot,
- Sir Benfro ac
- Abertawe.

Bydd y Pwyllgor yn gwella cynllunio, cydlynu a chyflawni trafndiaeth yn rhanbarthol, cynllunio defnydd tir, datblygu economaidd ac ynni.

Mae'r Pwyllgor yn cynnwys cynrychiolwyr o Gyngor Sir Caerfyrddin, Cyngor Castell-nedd Port Talbot, Cyngor Sir Penfro a Chyngor Abertawe, yn ogystal ag Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro.

Crëwyd y Cyd-bwyllgor Corfforedig gan Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021.

Ynglŷn â'n rhanbarth

Mae rhanbarth De-orllewin Cymru yn cwmpasu ardal o ryw 5,170 cilomedr sgwâr (1995 milltir sgwâr). Mae'n gartref i ryw 700,000 o bobl a thua 270,000 o swyddi. Mae hyn yn 22% o'r boblogaeth a 23% o ehangdir Cymru.

Gosodir y cyd-destun yn lleol gan Fargen Ddinesig Bae Abertawe, sef buddsoddiad o £1.3 biliwn yn economi a seilwaith cymdeithasol y rhanbarth, a chan yr uchelgais a ddangosir gan awdurdodau lleol y rhanbarth. Mae'n hanfodol denu buddsoddiad preifat ategol i'r rhanbarth yn gyflymach i sicrhau bod gennym y gweithgaredd economaidd a'r seilwaith i gyflawni pethau gwych.

Yn y rhanbarth, ceir hefyd gyfres o wasanaethau cyhoeddus hanfodol fel ysbytai, cyfleusterau gofal iechyd lleol, ysgolion, colegau, prifysgolion ynghyd â safleoedd manwerthu, cyfleusterau hamdden a safleoedd cyflogaeth y mae angen eu cyrraedd. Mae canol dinasoedd a threfi yn ganolfannau hanfodol yn y rhwydwaith trafniadaeth a'r cymunedau y maent yn eu gwasanaethu.

Nid yw'r system drafnidiaeth yn gweithredu ar ei phen ei hun. Caiff ei gyrru gan y dewisiadau defnydd tir ac amgylcheddol a wynebir a lefel y gweithgaredd economaidd. Caiff ei llywio hefyd gan gymunedau'r rhanbarth; gydag angen a dyhead am drafnidiaeth yn pennu lefel y defnydd nawr ac i'r dyfodol. Bydd angen i'r system fodloni'r gofynion newidiol hyn a rhoi'r gallu i'r rhanbarth gyrraedd ei photensial boed yn unigol neu fel cymuned ehangach.

Yn genedlaethol, mae Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021) yn gosod cyfeiriad newydd ar gyfer trafniadaeth o ran gwasanaethau a seilwaith, ac o ran symudiad pobl a nwyddau. Nodir yn Llwybr Newydd, yn y byd newidiol sy'n amgylchynu'r system drafnidiaeth, bod yn rhaid iddi fod yn hygyrch, yn gynaliadwy ac yn effeithlon. Cynlluniwyd Llwybr Newydd i lunio system drafnidiaeth sy'n dda i bobl a chymunedau, yn dda i'r amgylchedd, yn dda i'r economi a lleoedd ac yn cefnogi iaith a diwylliant Cymraeg ffyniannus. Dylai hefyd sicrhau bod yr etifeddiaeth drafnidiaeth a adewir i genedlaethau'r dyfodol yn sylweddol ac yn gallu parhau i weithredu. I lunio'r CTRh mae'r rhanbarth wedi datblygu gweledigaeth sy'n troi Llwybr Newydd; Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021) yn amcanion penodol i ranbarth er mwyn llunio fframwaith polisi'r CTRh.

Trafodir datblygu'r amcanion hyn yn adran 4.

3. Lle rydyn ni nawr a pham mae angen i'r system drafnidiaeth newid

Y rhwydwaith trafndiaeth presennol

Mae'r rhwydwaith trafndiaeth presennol yn darparu cysylltiadau ar draws rhanbarth De-orllewin Cymru ac i ranbarth y De-ddwyrain, a rhanbarth y Canolbarth. Mae hefyd yn darparu cysylltedd ar lefel leol i wasanaethau a chyfleusterau hanfodol. Mae'r rhwydwaith presennol yn seiliedig ar asgwrn cefn o reilffyrdd a chefnffyrdd sy'n darparu cludiant pellter hir, a theithio lleol i ganolfannau allweddol a rhyngddynt.

Llinellau rheilfordd teithwyr

- Caerdydd i Abertawe – (Prif Linell De Cymru) heb ei thrydaneiddio
- Abertawe i Abergwaun - prif linell heb ei thrydaneiddio gyda'r canghennau canlynol:
 - Llanelli i'r Amwythig
 - Hendy-gwyn ar Daf i Ddoc Penfro
 - Clarbeston Road i Aberdaugleddau

Llinellau rheilfordd nad ydynt i deithwyr

- Linell Ardal Abertawe – Castell-nedd i Lanelli
- Daearau Abertawe i Onllwyn a Blaengwrach (linell i Onllwyn i wasanaethu cyfleuster profi rheilffyrdd a datblygu trenau newydd)
- Pant-y-ffynnon i Waun-Cae-Gurwen

Cefnffyrdd

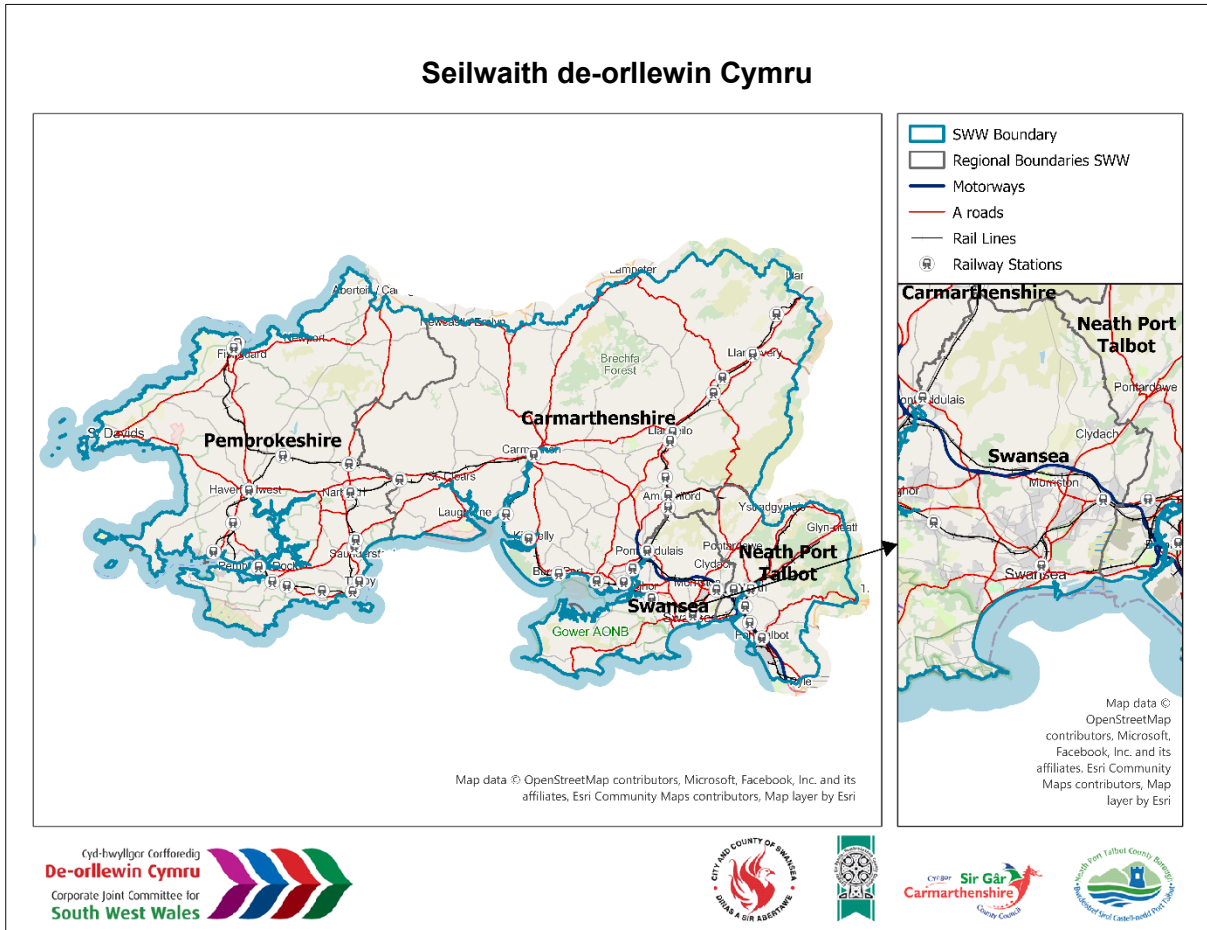
- M4
- A465
- A48
- A483
- A40
- A4076
- A477
- A487

Cydnabyddir bod rhwydweithiau rheilffyrdd a chefnffyrdd y Rhanbarth yn chwarae rhan bwysig yn y ddarpariaeth trafndiaeth. O hyn ymlaen, bydd angen gwelliannau parhaus mewn rhwydweithiau rheilffyrdd a chefnffyrdd i gefnogi llwyddiant cyffredinol y CTRh o ran ei uchelgeisiau ehangach i sicrhau twf economaidd cynaliadwy, cefnogi targedau sero net, a sicrhau cydraddoldeb cymdeithasol a mynediad at gyfleoedd.

Yn ogystal â'r cysylltiadau pwysig hyn, mae gan y rhanbarth rwydwaith llawn o ffyrdd lleol sy'n gwasanaethu cymunedau unigol a rhwydwaith cynhwysfawr o hawliau tramwy cyhoeddus.

Er bod y rhwydwaith presennol yn gynhwysfawr, bydd angen cyfleusterau ychwanegol i gefnogi twf economaidd, i hwyluso datgarboneiddio ac ymateb i'r boblogaeth newidiol a'i hanghenion.

Ffigur 2. Rhwydwaith Trafnidiaeth De-orllewin Cymru



Y Cyd-destun Polisi

Polisiâu Penodol i Drafnidiaeth

Llwybr Newydd; Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021)

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021) ('SDC') yn gosod y fframwaith ar lefel genedlaethol i sicrhau bod gan Gymru system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon. Yng nghyd-destun y SDC, mae'r strategaeth yn gosod tair blaenoriaeth allweddol ac yn amlinellu pedwar prif amcan sef:

- Bod yn dda i bobl a chymunedau
- Bod yn dda i'r amgylchedd
- Bod yn dda i'r economi a lleoedd yng Nghymru
- Bod yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg

Mae angen y CTRh i gefnogi cyflenwi'r SDC ar lefel ranbarthol. Cynlluniwyd yr amcanion a ddatblygwyd i gefnogi'r nod hwn a nod y rhanbarth ar gyfer lefelau

uwch o weithgarwch economaidd, gwella amgylcheddol, datblygu twristiaeth yn rhagweithiol a diwallu anghenion cymunedau gwledig y rhanbarth.

Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol 2022 i 2027

Mae Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (CCTC) Cymru yn nodi'r hyn y bydd Llywodraeth Cymru a'i hasiantaethau yn ei gyflawni yn erbyn y blaenoriaethau a'r uchelgeisiau a nodir yn Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021) (SDC). Yn y CCTC, mae'r rhaglenni, y prosiectau a'r rhaglenni polisi newydd y mae gan Lywodraeth Cymru uchelgais i'w cyflawni cyn 2027. Mae'r Cynllun hwnnw'n cofnodi sut y gellir cyflawni amcanion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol SDC. Mae gan y CCTC oblygiadau traws-gyrhaeddol ar lefel genedlaethol i'r Rhaglen Lywodraethu, Cymru Sero Net ac mae'n cysylltu â pholisïau eraill y llywodraeth fel adfywio a threchu tldi.

Ar y lefel ranbarthol, dylid nodi y bydd cyfanswm o bedwar CTRh ledled Cymru yn ffactor allweddol wrth fframio'r CCTC nesaf a fydd yn cwmpasu'r cyfnod y tu hwnt i 2027.

Canllawiau Cynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol (2024)

Mae Trafnidiaeth Gynaliadwy mewn Ardaloedd Gwledig, Llywodraeth Cymru (2024) yn darparu canllawiau i awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig a sefydliadau eraill sy'n ymwneud â gwella trafndiaeth wledig. Mae'r ddogfen yn darparu canllawiau ar wella mynediad i gymunedau gwledig i ddulliau trafndiaeth cynaliadwy a hygyrch, a fydd yn helpu preswylwyr mewn ardaloedd gwledig i gyrraedd cyflogaeth, addysg, hamdden a gwasanaethau allweddol eraill. Mae'n darparu enghreifftiau o astudiaethau achos o wledydd eraill ac enghreifftiau o brosiectau sy'n cael eu cyflawni ac sy'n cael eu cynllunio yng nghefn gwlad Cymru.

Llwybr Newydd; Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021)

Wedi'i chynhyrchu gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru i amlinellu'r dull arfaethedig o fasnachfreinio bysiau, mae'n nodi'r achos dros ddiwygio bysiau a chynlluniau ar gyfer y rhwydwaith bysiau yn y dyfodol. Y nod yw i fysiau fod yn fwy dibynadwy, fforddiadwy, hyblyg a hawdd eu defnyddio.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021) ('SDC') yn gosod y fframwaith ar lefel genedlaethol i sicrhau bod gan Gymru system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon. Yng nghyd-destun SDC, mae'r strategaeth yn gosod tair blaenoriaeth allweddol ac yn amlinellu pedwar prif amcan. Mae angen deddfwriaeth newydd Llywodraeth Cymru i gyflawni canlyniadau'r map trywydd. Rhagwelir hyn yn ystod cyfnod y CTRh.

Mae angen y CTRh i gefnogi cyflenwi'r SDC ar lefel ranbarthol. Cynlluniwyd yr amcanion a ddatblygwyd i gefnogi'r nod hwn a nod y rhanbarth ar gyfer lefelau uwch o weithgarwch economaidd, gwella amgylcheddol, datblygu twristiaeth yn rhagweithiol a diwallu anghenion cymunedau gwledig y rhanbarth.

Mae Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (CCTC) Cymru yn nodi'r hyn y bydd Llywodraeth Cymru a'i hasiantaethau yn ei gyflawni yn erbyn y

blaenoriaethau a'r uchelgeisiau a nodir yn Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021) (SDC). Mae'r CCTC yn cynnwys y rhaglenni, y prosiectau a'r rhaglenni polisi newydd y mae gan Lywodraeth Cymru uchelgais i'w cyflawni cyn 2027. Mae'r Cynllun yn cofnodi sut y gellir cyflawni amcanion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol SDC. Mae gan y CCTC oblygiadau traws-gyrhaeddol ar lefel genedlaethol i'r Rhaglen Lywodraethu, Cymru Sero Net ac mae'n cysylltu â pholisïau eraill y llywodraeth fel adfywio a threchu tloedi.

Ar lefel leol, bydd angen i'r CTRh adeiladu ar y blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi a nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (CCTRh). Yn ogystal, dylid nodi y bydd cyfanswm o bedwar CTRh ledled Cymru yn ffactor allweddol wrth fframio'r CCTC nesaf a fydd yn cwmpasu'r cyfnod y tu hwnt i 2027.

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Gyllideb Carbon 2 (2021-25) Cymru Sero Net ar 28 Hydref 2021. Mae'n nodi sut y bydd Cymru'n cyflawni ei hail gyllideb garbon (CB2), ac yn adeiladu'r sylfeini ar gyfer Cyllideb Carbon 3 (CB3) a tharged lleihau allyriadau 2030, yn ogystal â sero net erbyn 2050.

Mae'r cynllun sero net yn cynnig cwtdogi 22% ar allyriadau o gludiant teithwyr erbyn 2025 (o 2019) a 98% erbyn 2050 trwy leihau'r galw, newid modd a manteisio ar dechnolegau carbon isel. Mae'r cynllun hefyd yn cynnig cwtdogi 10% ar filltiroedd ceir a deithir y pen erbyn 2030 a chynnydd yng nghyfran y teithiau trwy ddulliau teithio cynaliadwy (trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol) i 35% erbyn 2025 a 39% erbyn 2030.

Mae'r CTRh yn adlewyrchu gofynion targed 2030 wrth lunio polisïau a dewis cynlluniau.

Canol Trefi yn Gyntaf

Mae Trafnidiaeth Gynaliadwy mewn Ardaloedd Gwledig, Llywodraeth Cymru (2024) yn darparu canllawiau i awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig a sefydliadau eraill sy'n ymwneud â gwella trafndiaeth wledig. Mae'r ddogfen yn darparu canllawiau ar wella mynediad i gymunedau gwledig i ddulliau trafndiaeth cynaliadwy a hygyrch, a fydd yn helpu preswylwyr mewn ardaloedd gwledig i gyrraedd cyflogaeth, addysg, hamdden a gwasanaethau allweddol eraill. Mae'n darparu enghreifftiau o astudiaethau achos o wledydd eraill ac enghreifftiau o brosiectau sy'n cael eu cyflawni ac sy'n cael eu cynllunio yng nghefn gwlad Cymru.

Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach

Wedi'i gynhyrchu gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru i amlinellu'r dull arfaethedig o fasnachfreinio bysiau, mae'n nodi'r achos dros ddiwygio bysiau a chynlluniau ar gyfer y rhwydwaith bysiau yn y dyfodol. Y nod yw i fysiau fod yn fwy dibynadwy, fforddiadwy, hyblyg a hawdd eu defnyddio.

Defnyddiwyd y ddogfen i gynorthwyo i ddatblygu dull y CTRh o ymdrin â gwasanaethau bysiau. Mae angen deddfwriaeth newydd Llywodraeth Cymru i gyflawni canlyniadau'r map trywydd. Rhagwelir hyn yn ystod cyfnod y CTRh.

Bws Cymru: Cysylltu Pobl â Lleoedd (2022)

Mae Bws Cymru yn nodi cynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwella gwasanaethau bysiau ledled Cymru gan gynnwys y camau y bydd Llywodraeth Cymru ei hun yn eu cyflawni. Mae'n nodi gweledigaeth ar gyfer 'rhwydwaith sefydlog a chydlynol o wasanaethau bysiau sydd wedi'u hintegreiddio'n llawn â dulliau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, sy'n ddibynadwy, yn fforddiadwy, yn hyblyg, yn hawdd eu defnyddio, yn arbed carbon ac yn annog mwy o bobl i ddefnyddio'r bws, yn hytrach na'u ceir.'

Polisiau rhanbarthol a lleol

Mae gan bob awdurdod lleol yn Ne-orllewin Cymru gymysgedd o bolisiau unigol a rhai a rennir. Ategir y polisiau hyn gan strategaethau ac astudiaethau sy'n llywio penderfyniadau, buddsoddiadau a datblygiadau allweddol ar draws y rhanbarth.

Y pedwar Cynllun Trafnidiaeth Lleol presennol

Yn Ne-orllewin Cymru, gwnaed llawer o waith yn ystod y blynyddoedd diwethaf i ddatblygu gweledigaeth a chyfleoedd trafndiaeth a rennir i'r rhanbarth, trwy weithredu'r **Cydgynllun Trafnidiaeth ar gyfer De-orllewin Cymru (2015-2020)** - 'JTPSWW'.

Mae'r cynllun yn nodi fframwaith strategol ar gyfer gwelliannau i drafnidiaeth, cysylltedd a mynediad lleol trwy gyfnod y cynllun 2015-2020, ynghyd ag uchelgeisiau tymor hwy. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn cymryd lle JTPSWW.

Mae pob awdurdod lleol yn rhanbarth De-orllewin Cymru wedi datblygu a gweithredu nifer fawr o gynlluniau o ganlyniad i'w cynnwys yn y Cydgynllun Trafnidiaeth.

Cynlluniau strategol y pedwar Cyngor

Yn nodi cyfeiriad pob awdurdod lleol dros gyfnod o bum mlynedd mae Cynlluniau / Strategaethau Corfforaethol yr Awdurdod Lleol sy'n ymgorffori gwelliannau ac amcanion llesiant fel y'u diffinnir mewn deddfwriaeth, a'r gwasanaethau a ddarperir i gyrraedd y nodau hyn, yn unol â gwerthoedd craidd / blaenoriaethau allweddol pob awdurdod dros y tymor byr a'r tymor canolig.

O dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, mae'n ofynnol i'r Cyngor gynhyrchu amcanion llesiant i ddangos y cyfraniad y bydd yr awdurdod lleol yn ei wneud tuag at y nodau llesiant cenedlaethol i Gymru. Mae'r amcanion yn bwysig, gan eu bod yn darparu'r fframwaith ar gyfer yr holl waith y mae'r awdurdod lleol yn ei wneud.

- Abertawe – Cynllun Corfforaethol (2023-2028)
- Castell-nedd Port Talbot – Cynllun Corfforaethol (2024-2027)
- Sir Benfro – Strategaeth Gorfforaethol (2023-2028)
- Sir Gaerfyrddin – Strategaeth Gorfforaethol (2022-27)

Cynllun Corfforaethol De-orllewin Cymru 2023-2028

Mae Cyd-bwyllgor Corfforedig y Cynllun Corfforaethol ar gyfer De-orllewin Cymru yn cynnwys gweledigaeth y rhanbarth ar gyfer 'De-orllewin Cymru 2035', yr amcanion llesiant, amcan cydraddoldeb a'r Cynllun Dyletswydd Bioamrywiaeth.

Yr amcanion allweddol yw: -

- Cydweithio i gyflawni'r Cynllun Cyflawni Economaidd Rhanbarthol a'r Strategaeth Ynni Rhanbarthol a thrwy hynny wella llesiant economaidd De-orllewin Cymru wedi'i ddatgarboneiddio ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol.
- Cynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru sy'n seiliedig ar gydweithio ac sy'n galluogi cyflwyno system drafnidiaeth sy'n dda i'n cenedlaethau o bobl a chymunedau ar hyn o bryd ac yn y dyfodol, yn dda i'n hamgylchedd ac yn dda i'n heconomi a'n lleoedd (gwledig a threfol).
- Cynhyrchu Cynllun Datblygu Strategol cadarn, cyflawnadwy, cydlynol a neilltuol yn lleol ar gyfer De-orllewin Cymru sy'n seiliedig ar ymgysylltu â rhanddeiliaid a chydweithio, ac sy'n nodi'n glir faint a lleoliad twf yn y dyfodol ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol.

Mae gan bob awdurdod lleol yn Ne-orllewin Cymru gymysgedd o bolisiau unigol a rennir. Ategir y polisiau hyn gan strategaethau ac astudiaethau sy'n llywio penderfyniadau, buddsoddiadau a datblygiadau allweddol ar draws y rhanbarth.

Y CTRh blaenorol (dyddiedig 2015)

Yn Ne-orllewin Cymru, gwnaed llawer o waith yn ystod y blynyddoedd diwethaf i ddatblygu gweledigaeth a chyfleoedd trafndiaeth a rennir i'r rhanbarth, trwy weithredu'r **Cydgynllun Trafnidiaeth ar gyfer De-orllewin Cymru (2015-2020)** - 'JTPSWW'.

Mae'r cynllun yn nodi fframwaith strategol ar gyfer gwelliannau i drafnidiaeth, cysylltedd a mynediad lleol trwy gyfnod y cynllun 2015-2020, ynghyd ag uchelgeisiau tymor hwy. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol hwn yn cymryd lle JTPSWW.

Mae pob awdurdod lleol yn rhanbarth De-orllewin Cymru wedi datblygu a gweithredu nifer fawr o gynlluniau o ganlyniad i'w cynnwys yn y Cydgynllun Trafnidiaeth.

Bydd y CDLI diwygiedig yn amlinellu cyfarwyddyd arfaethedig pob cyngor, er enghraifft gan gynnwys:

- Gweledigaeth y cynllun.
- Materion ac amcanion allweddol.
- Lefel twf a ffafir.
- Strategaeth ofodol ac ystod o bolisiau strategol gyda'r nod o weithredu'r strategaeth gyffredinol.
- Polisiau manwl.
- Fframwaith monitro.
- Tafllwybr tai.

- Mapiau cynigion a chyfyngiadau; a
- Chynllun gweithredu a chyflawni.

Mae "Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040" yn darparu glasbrint ar gyfer creu'r Cynllun Datblygu Strategol (CDS) rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru. Bydd y CDS hwn yn cael ei ddatblygu gan dîm rhanbarthol newydd ei ffurfio o fewn y Cyd-bwyllgor Corfforedig. Bydd y cynllun yn mynd i'r afael â materion sy'n estyn y tu hwnt i ffiniau awdurdodau lleol a bydd yn cefnogi'r ffordd y mae pobl yn byw, yn gweithio ac yn ymweld â'r rhanbarth. Mae hyn yn cynnwys ystyried patrymau gweithio a chymudo i atyniadau a chyrchfannau teithio allweddol.

Cynllun Cyflawni Economaidd Rhanbarthol De-orllewin Cymru

Mae gan ranbarth De-orllewin Cymru economi amrywiol a chasgliad unigryw o asedau naturiol a diwylliannol, wedi'u hategu gan ansawdd ei amgylchedd arfordirol a gwledig, ei dreftadaeth ddiwydiannol a'i gapasiti a phresenoldeb prifysgol. Yn 2014 cafodd Strategaeth Adfywio Economaidd ei chyhoeddi, gan osod y sylfaen strategol ar gyfer Bargaen Ddinesig Bae Abertawe, pecyn buddsoddi gwerth £1.3 biliwn a gefnogir gan Lywodraethau Cymru a'r DU.

Yn 2020 comisiynwyd **Cynllun Cyflawni Economaidd Rhanbarthol** (CCERh) i ddatgloi potensial pellach y rhanbarth ac i sicrhau bod twf yn wydn, yn gynaliadwy ac yn gynhwysol. Mae'r cynllun hwn yn nodi'r blaenoriaethau ar gyfer ymyrryd a mynegi sut y dylai busnes, llywodraeth, sefydliadau addysg, gwirfoddol, cymunedol a menter gymdeithasol a phartneriaid eraill gydweithio i'w datblygu.

Y pwyntiau allweddol o'r CCERh yw:

- bod 322,000 o swyddi yn y rhanbarth
- bod 40% o swyddi yn y rhanbarth yn Abertawe (y prif gyrchfan i gymudwyr)
- bod Bae Abertawe a Llanelli wedi'u diffinio yn Cymru'r Dyfodol fel 'Ardal Dwf Genedlaethol' ar gyfer swyddi a thai newydd
- bod 20% o gyflenwadau ynni cenedlaethol yn dod i Brydain drwy Sir Benfro

Ffigur 3. Crynodiadau Mawr o Gyflogaeth

| Lleoliad | Nifer y swyddi |
|-----------------------------|----------------|
| Rhydaman | 3250 |
| Baglan / Jersey Marine | 15000 |
| Caerfyrddin | 14500 |
| Hwlfordd | 11300 |
| Llanelli | 21800 |
| Aberdaugleddau / Doc Penfro | 8000 |
| Castell-nedd | 9500 |
| Port Talbot / Margam | 19800 |
| Canol Abertawe | 39000 |
| Gogledd-orllewin Abertawe | 8000 |

Strategaeth Ynni De-orllewin Cymru

Er mwyn cyrraedd targedau Llywodraeth Cymru a bod ar y trywydd iawn ar gyfer sero net erbyn 2050, mae gan y rhanbarth darged o gwtogi 55% ar allyriadau ynni De-orllewin Cymru erbyn 2035. Mae Strategaeth Ynni De-orllewin Cymru (2022) yn amlinellu chwe blaenoriaeth i gyflawni hyn:

1. Effeithlonrwydd ynni
2. Datgarboneiddio trafndiaeth
3. Datgarboneiddio gwres
4. Cydlynu rhanbarthol
5. Systemau clyfar a hyblyg
6. Cynhyrchu trydan.

Datblygodd Abertawe, Castell-nedd Port Talbot, Sir Gaerfyrddin a Sir Benfro **Gynllun Ynni Ardal Leol (CYAL)** yr un i amlinellu llwybrau tymor byr a hirdymor at gyflawni system ynni sero net yn unol â thargedau rhanbarthol. Mae'r CYAL yn nodi ymyriadau blaenoriaeth sy'n ofynnol, ar raddfa leol a rhanbarthol.

De-orllewin Cymru – yr angen am newid

Mae'r Achos dros Newid ar gyfer y CTRh yn gam hanfodol ar y daith i ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Cafodd yr achos dros newid ei gymeradwyo gan Gydbwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru ym mis Chwefror 2024.

Mae proffil economaidd a chymysgedd diwydiannol De-orllewin Cymru yn amrywiol. Hefyd, yn gorgyffwrdd â'r cynnydd cyffredinol yn y boblogaeth mae rhanbarth sy'n newid lle bydd y cyfle economaidd a grëir gan fuddsoddiadau'r Fargen Ddinesig yn mynnu gwelliant cyfatebol mewn symudedd.

Mae De-orllewin Cymru yn gartref i borthladdoedd prysur Abergwaun ac Aberdaugleddau, sy'n dod â llif traffig cludo nwyddau a theithwyr ar draws y rhanbarth. Mae'r prif lif o nwyddau ar y ffyrdd yn y rhanbarth rhwng y dwyrain a'r gorllewin, ar hyd coridor yr A40 / M4. Mae Port Talbot yn gartref i unig safle cynhyrchu dur crai presennol y DU sy'n cael buddsoddiad o £1 biliwn+ mewn

ffwrneisi trydan gwyrdd a fydd yn defnyddio dur sgrap fel deunydd crai yn hytrach na mwyn haearn. Bydd hyn yn sbarduno newidiadau mawr mewn arferion gwaith a gostwng lefelau staff yn y tymor byr i'r tymor canolig ynghyd â newid llifoedd deunyddiau crai i'r ffatri.

Cefnogir yr etifeddiaeth ddiwydiannol hon gan ddatblygiadau yn y sectorau digidol ac addysg gyda dwy brifysgol, Prifysgol Abertawe a Phrifysgol Cymru Y Drindod Dewi Sant, a Bargen Ddinesig weithredol ar draws y rhanbarth sy'n blaenoriaethu'r economi ddigidol.

Bargen Ddinesig Bae Abertawe

Mae Bargen Ddinesig Bae Abertawe yn fuddsoddiad o naw prosiect gwerth £1.3 biliwn yn y rhanbarth gyda chyllid llywodraeth ganolog, llywodraeth leol a'r sector preifat. Mae naw prosiect allweddol ar y gweill i gyflawni newidiadau trawsnewidiol mewn gwaith, addysg a sgiliau: -

- Sgiliau a Thalent
- Seilwaith Digidol
- Canolfan S4C Yr Egin
- Ardal Ddigidol Dinas Abertawe a'r Glannau
- Cartrefi fel Gorsafoedd Pŵer
- Ardal Forol Doc Penfro
- Campysau Gwyddorau Bywyd, Lles a Chwaraeon
- Pentre Awel
- Cefnogi Arloesi a Thwf Carbon Isel

Bydd angen darparu ar gyfer y 9,000 o swyddi newydd sydd wedi'u cynllunio o fewn y prosiectau hyn ar system drafnidiaeth y rhanbarth.

Gwaith Dur Port Talbot

Ar hyn o bryd mae'r gwaith dur yn gyflogwr mawr yn y rhanbarth gyda thua 3,500 o bobl yn cael eu cyflogi'n uniongyrchol o fewn y gwaith dur a chadwyn gyflenwi ategol. Caeodd y gwaith dur ei ffwrnais chwyth ddiwethaf yn ddiweddar ac mae ar fin dechrau rhaglen ailadeiladu fawr o ffwrneisi arc trydan carbon isel newydd; bydd angen llai o lefelau staffio ar y rhain a byddant yn newid llifoedd deunyddiau crai i'r ffatri. Mae Llywodraeth y DU wedi cytuno ar becyn gwerth £500m i gefnogi'r newid i wneud dur carbon isel a phecyn ymateb gwerth £100m i liniaru'r effeithiau ar weithwyr, eu teuluoedd a busnesau. Bydd strategaeth economaidd hirdymor ar gyfer yr ardal hefyd yn cael ei datblygu rhwng Cyngor Castell-nedd Port Talbot, Llywodraethau a phartneriaid cyhoeddus a phreifat.

Y Porthladd Rhydd Celtaidd

Pwrpas y Porthladd Rhydd Celtaidd yw adnewyddu diwydiannol, trwy ddenu buddsoddiad ac arloesedd i Gymru a chefnogi diwydiannau presennol i gyflymu a phontio i economi werdd. Mae'n meithrin ymhellach uchelgais Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau sy'n bwriadu ailddyfeisio ardal Aberdaugleddau gyda mentrau amrywiol newydd sy'n canolbwyntio ar ynni adnewyddadwy, twristiaeth a'r economi ddigidol.

Trwy bartneriaeth gynhwysol, sy'n anelu at rymuso cymunedau lleol ac adeiladu dyfodol economaidd gwydn i Gymru, disgwylir y bydd y Porthladd Rhydd Celtaidd yn creu hyd at 16,000 o swyddi newydd rhwng Sir Benfro a Chastell-nedd Port Talbot, trwy yrru buddsoddiad i gymunedau difreintiedig, hybu gweithgarwch economaidd a hyrwyddo twf yn yr ardal.

Bydd y Porthladd Rhydd yn cyflymu'r broses o gyflwyno ffermydd gwynt arnofiol ar y môr (FLOW), economi hydrogen, ynni morol a chynhyrchu tanwydd cynaliadwy trwy fuddsoddi'n sylweddol mewn seilwaith porthladdoedd ym Mhorthladd Penfro a Phort Talbot a thrwy ddarparu llwybr sgiliau gwyrdd ac arloesi ar gyfer pobl ifanc yn y dyfodol.

Y system drafnidiaeth

Mae'r system drafnidiaeth bresennol yn seiliedig ar ffyrdd yn bennaf. Efallai bod hyn yn ddealladwy o ystyried amgylchiadau hanesyddol a dulliau o gynllunio trafnidiaeth a ddilynwyd yn y gorffennol. O ystyried bod angen newid sut mae teithio yn digwydd a'r angen i reoli effaith trafnidiaeth, mae'r CTRh yn dilyn esiampl Llwybr Newydd wrth geisio gwneud teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn ddewisiadau amgen dilys yn lle cludiant preifat. Bydd hyn yn gofyn am rwydwaith trafnidiaeth sy'n esblygu gyda buddsoddiadau allweddol yn cael eu nodi. I lunio hyn, mae CTRh newydd yn hanfodol i osod y fframwaith polisi a thynnu sylw at gynigion buddsoddi mawr.

O ystyried natur drefol a gwledig gymysg y rhanbarth, bydd angen datblygu cyfres o atebion wedi'u teilwra i'r amgylchiadau economaidd-gymdeithasol amrywiol ar draws y rhanbarth yn y CTRh.

Ar hyn o bryd, ni ddefnyddir y seilwaith rheilffyrdd presennol yn y rhanbarth i'r graddau mwyaf posibl. Mae nifer o linellau cludo nwyddau yn unig yn bodoli a allai gefnogi buddsoddiad i ddarparu ar gyfer gwasanaethau teithwyr gan fod yr angen i gludo nwyddau trwm wedi lleihau.

Dengys y dystiolaeth o ddata defnydd rheilffyrdd y diwydiant rheilffyrdd fod y 12 llinf rheilffordd uchaf o orsaf Abertawe i gyrchfannau y tu allan i'r ardal, sy'n arwyddocaol iawn. Golyga hyn fod gweithgarwch economaidd yn cael ei gollu i'r rhanbarth a'i allforio i ardaloedd cyfagos. Mae data Swyddfa'r Ffyrdd a'r Rheilffyrdd (ORR) o 2023/24 hefyd yn dangos bod y cynnig rheilffyrdd lleol yn gyfyngedig o ran nifer y teithwyr. Yn oblygedig, mae hyn oherwydd anamllder gwasanaethau ac arafwch llinellau. Ni chyflenwyd cynllun trydaneiddio Caerdydd i Abertawe i gefnogi prif gyswllt rheilffordd rhyng-ddinesig y rhanbarth er bod gwasanaethau 'mynediad agored' ychwanegol newydd rhwng Caerfyrddin a Llundain wedi'u cymeradwyo i'w cyflwyno yng nghyfnod y CTRh.

Mae datblygu elfennau rheilffyrdd Metro De-orllewin Cymru yn darparu fframwaith addas i ddatblygu a cheisio cyllid ar gyfer y cynigion hyn. Rhagwelir estyn cysyniad rhwydwaith Metro i welliannau bysiau yn y rhwydwaith lle nad yw datblygu cysylltiadau rheilffyrdd presennol neu newydd yn ymarferol. Bydd hyn yn gofyn am newidiadau i'r dulliau llywodraethu ac ariannu presennol ar gyfer bysiau.

Mae cerbydau nwyddau trwm yn chwarae rhan bwysig yn y rhanbarth, gan wasanaethu'r porthladdoedd, y diwydiant mawr a darparu danfoniadau lleol. Mae symudiadau cerbydau nwyddau trwm ar eu dwysaf ar y rhwydwaith cefnffyrdd yn bennaf, ond gyda llifoedd nodedig ar ffyrdd lleol mawr. Er bod traffig y cerbydau hyn yn hanfodol ac y bydd yn parhau felly, mae rheoli llwybrau a manau aros cerbydau nwyddau trwm yn fater i'r CTRh ddylanwadu arno.

Mae angen datblygu hierarchaeth modd sy'n dilyn dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy lle bynnag y bo'n ymarferol er mwyn i'r rhanbarth gyflawni ei rhwymedigaethau ar newid yn yr hinsawdd a sicrhau y gall datblygiad economaidd ddigwydd, heb adnoddau newidiadau sylweddol i'r priffyrdd. Mae'r CTRh yn nodi cwmbras yr uchelgais hwn a manylion sut y bydd yn cael ei gyflawni a'i ariannu. Yr un mor bwysig, mae'r Cynllun yn ystyried ar lefel strategol sut y bydd y rhwydwaith ffyrdd presennol ac unrhyw ychwanegiadau angenrheidiol yn cael eu rheoli a'u cynnal.

Yr Amgylchedd

Mae'r rhanbarth yn gartref i ddau barc cenedlaethol, sef Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog a Pharc Cenedlaethol Arfordir Penfro, ac Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) Gŵyr sy'n darparu tirweddau unigryw ac amgylchedd y mae angen gwarchodaeth arbennig arno. Mae'r system drafnidiaeth yn wynebu dwy brif her o ran sicrhau bod y lefel hon o warchodaeth yn cael ei hadlewyrchu yn y rhwydwaith trafndiaeth:

- (i) galluogi mynediad i'r Parciau Cenedlaethol a'r AHNE fel y gellir mwynhau eu harddwch a'u hamgylchedd a
- (ii) sicrhau bod effaith y ddarpariaeth drafnidiaeth ar yr amgylchedd gwerthfawr yn cael ei lleihau cymaint â phosibl.

Er mwyn gwneud hyn, bydd gofyn ailystyried ein dull o ymdrin â mynediad a sut mae trafndiaeth yn rhyngweithio â'r dirwedd ar draws ardaloedd y parciau cenedlaethol.

Mae saith Ardal Rheoli Ansawdd Aer (ARhAA) mewn grym ar draws y rhanbarth. Er bod y dynodiadau ARhAA yn seiliedig ar lygryddion, mae trafndiaeth wedi chwarae rhan yn yr angen am yr ARhAA. Ar 'lefel llawr gwlad', mae terfynau cyflymder wedi'u gostwng ar rannau o'r M4 i fodloni gofynion ansawdd aer. Oni bai bod ymdrechion i ddatgarboneiddio wedi'u hymgorffori yn y CTRh, gallai rhagor o newidiadau felly fod yn angenrheidiol ond yn niweidiol i amseroedd teithio.

Bydd angen i'r CTRh ddatblygu buddsoddiad pellach mewn gallu cerbydau trydan, a fydd yn golygu gosod gofynion gwefru ar gyfer datblygiadau newydd a gweithio gyda chyflenwyr grid a gweithredwyr rhwydwaith dosbarthu, er mwyn sicrhau bod pŵer ar gael lle bo angen. Ni all cerbydau trydan ddatrys yn uniongyrchol holl effeithiau carbon negyddol teithio ond maent yn darparu rhywfaint o ryddhad tymor byr rhag y canlyniadau niweidiol. Yn y tymor hwy, bydd cwtogi ar gludiant preifat yn ganolog i sicrhau bod nodau cenedlaethol newid hinsawdd yn cael eu cyflawni; mae'r CTRh yn gam cynnar hanfodol ar y daith hon.

Angen gwledig

Mae De-orllewin Cymru yn gartref i lawer o ardaloedd gwledig, lled-wledig a thenau eu poblogaeth, ac mae ystyried anghenion teithio pobl sy'n byw yn yr ardaloedd hynny yn thema hanfodol yn y CTRh. Yn aml, nid yw amseroedd teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus yn gallu cystadlu â cheir, yn enwedig mewn mannau i ffwrdd o'r prif goridorau rhyng-drefol. Mae anamllder bysiau yn rhwystro pobl rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn rheolaidd ac yn annog perchnogaeth ar geir a lefel uwch o ddefnydd oherwydd y canfyddiad bod ceir yn cynnig mwy o argaeledd a chyfleustra, a hynny'n wir yn aml iawn. Er mai ychydig o wasanaethau bysiau sy'n gweithredu, mae gwasanaethau bysiau Trafnidiaeth Seiliedig ar Alw wedi dangos y gall poblogaethau dwysedd isel fod ar gael yn llwyddiannus trwy drafnidiaeth gyhoeddus os yw'r strwythurau cyllido a chyflenwi ar waith. Mae De-orllewin Cymru wedi cadw nifer o orsafoedd trenau gwledig a 'thref' ond, unwaith eto, anaml yw'r gwasanaethau, mae angen defnyddio car yn aml i gyrraedd yr orsaf a gall fod yn anodd i feicwyr, cerddwyr a defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus eu cyrraedd.

Gwasanaethu, Cludo Nwyddau a'r Porthladdoedd

Mae symud nwyddau trwy'r rhanbarth yn gwbl allweddol i economi'r rhanbarth. Fodd bynnag, mae'n cyflwyno rhai heriau. Mae traffig i'r porthladdoedd yn mynd trwy'r rhanbarth a phrin y mae'r gymuned a'r economi leol ar ei ffordd yn elwa arno. Mae'r swyddi a'r gweithgarwch a grëir yn y porthladdoedd eu hunain yn gonglfaen i economi'r rhanbarth, yn yr her o wneud mynediad i'r porthladdoedd mor effeithiol â phosibl gan hefyd sicrhau gwerth i'r gymuned o'r cyfleusterau pwysig hyn, sef un o themâu allweddol eraill y CTRh.

Prin y cludir nwyddau ar reilffyrdd ar draws y rhanbarth, gyda llifoedd i burfa Robeston, gwaith dur Port Talbot a gwaith Tunplat Trostre ar yr amserlen o hyd. Mae creu trac prawf rheilffordd newydd yn Onllwyn, yng Nghastell-nedd Port Talbot a Phowys, yn gyfle i fwy o weithgarwch gan y diwydiant cyflenwi rheilffyrdd yn y rhanbarth, yn enwedig gyda'r Porthladd Rhydd Celtaidd sydd ar ddod a'r angen ychwanegol i symud nwyddau.

Daw heriau yn sgil danfoniadau lleol yn y cyd-destun gwledig gyda faniau mawr yn cludo eitemau bach dros ardaloedd mawr a chynifer o ddanfoniadau mewn ardaloedd trefol. Mae symudiad cerbydau nwyddau trwm trwy'r rhanbarth yn creu tensiwn rhwng amwynderau lleol a gofynion busnes. Bydd angen newid ar ffurf llwybro effeithiol, cyfleusterau addas ar gyfer parcio cerbydau nwyddau trwm a manteisio ar ffyrdd o ddatgarboneiddio defnydd y cerbydau hyn.

Cynllunio Defnydd Tir

Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gyfrifol am gynllunio datblygiad strategol, cynllunio trafndiaeth ranbarthol a hyrwyddo lles economaidd y rhanbarth. Gan y Cyd-bwyllgor y mae'r mandad i ddatblygu Cynllun Datblygu Strategol (CDS) ar gyfer y rhanbarth. Daw hyn â chyfle i integreiddio dewisiadau defnydd tir yn llawn ynghyd â chynllunio trafndiaeth a darparu trafndiaeth ar lefel ranbarthol. Mae gan y Cyd-bwyllgor rôl arweiniol mewn cynllunio trafndiaeth drawsranbarthol i sicrhau y cryfheir cysylltiadau trawsffiniol yng nghyd-destun rhanbarth sy'n

datblygu ac yn newid. Felly, bydd y CTRh newydd yn helpu i wneud penderfyniadau datblygu cynaliadwy ac yn darparu fframwaith ar gyfer cludo i gefnogi cynllunio defnydd tir rhanbarthol.

Risg peidio â newid ein dull o ddarparu trafndiaeth

Bydd risgiau allweddol peidio â newid i ddull newydd o ddarparu trafndiaeth i'w gweld mewn sectorau eraill o gyfansoddiad cymdeithasol y rhanbarth. Mae trafndiaeth yn alw deilliedig sy'n ymateb i newidiadau yn y manau lle mae pobl yn byw ac yn gweithio, ac sy'n gallu achub y blaen ar y newidiadau hyn.

Os nad oes CTRh dynamig a blaengar, mentrir bod buddsoddiad mewn trafndiaeth ar draws pob modd yn mynd yn ddifywyd a phenderfyniadau mewn meysydd eraill o esblygiad y rhanbarth yn cael eu cymryd heb fod rhaglen fuddsoddi a chynllun trafndiaeth cadarn sy'n seiliedig ar dystiolaeth ar waith. Peryglir nodau allweddol twf economaidd cynaliadwy, amgylchedd gwell a lle y mae pobl yn dymuno byw ynddo, ymweld ag ef neu ei fwynhau.

Canlyniadau ymgynghori cychwynnol

I gynorthwyo ymgynghoriad, datblygwyd cynllun ymgysylltu i gefnogi datblygiad y CTRh. Mae hwn yn cael ei nodi yn Atodiad 2.

Cefndir yr ymgynghoriad

Yn ystod haf 2024 cynhaliwyd cyfnod cynnar o ymgynghori cyhoeddus i:

- Roi gwybod i bobl fod CTRh newydd yn cael ei ddatblygu.
- Rhoi cyfle i bobl wneud sylwadau ar y problemau trafndiaeth y maent yn eu cael ar hyn o bryd yn y rhanbarth ac ar eu blaenoriaethau trafndiaeth ar gyfer y dyfodol.
- Sicrhau bod y CTRh newydd yn mynd i'r afael â'r materion sydd o'r pryder mwyaf dybryd.

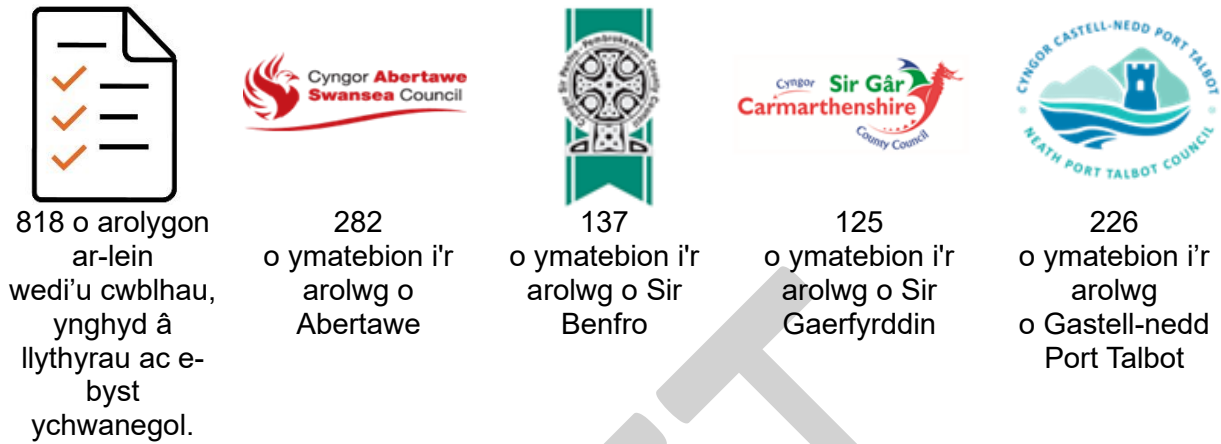
Roedd hwn yn gylch ymgynghori anffurfiol, anstatudol a oedd yn canolbwyntio ar broblemau a materion a nodwyd yn y gwaith paratoi cychwynnol ar gyfer y CTRh (a elwir yn Achos dros Newid)¹. Casglwyd adborth trwy arolwg ar-lein. Cynhaliwyd yr ymgynghoriad am chwe wythnos o ddydd Llun 15 Gorffennaf tan ddydd Llun 26 Awst 2024.

Roedd y lefel ymateb yn dda ar gyfer arolwg i faterion ledled y rhanbarth, gydag 818 o ymatebion.

¹ Mae'r Achos dros Newid ar gael yma: <http://www.cjcsouthwest.wales/media/19454/achos-dros-newid-accessible-version-cymru.pdf>

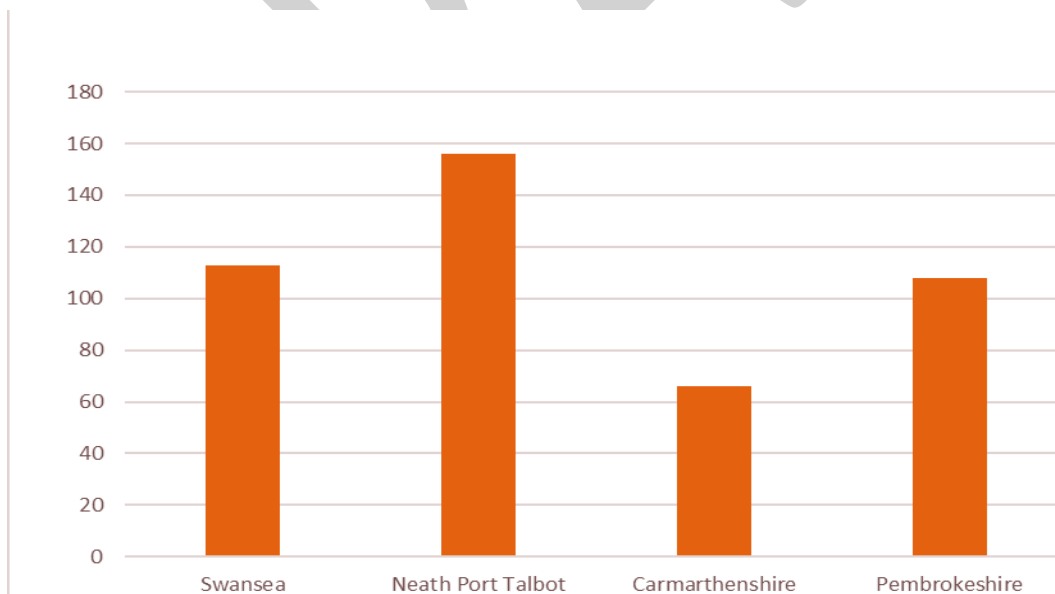
Ymateb Cyffredinol

Ffigur 4. Ffeithlun Ymateb i'r Ymgynghoriad



Roedd hyn yn gysylltiedig â lefel y boblogaeth ar draws y rhanbarth. Roedd y gyfradd ymateb yng Nghastell-nedd Port Talbot ar sail poblogaeth oddeutu 2.5 gwaith cymaint â'r gyfradd yn Sir Gaerfyrddin, sy'n golygu y bydd angen rhoi pwyslais yn yr ymgynghoriad sydd i ddod ar ddulliau ymgysylltu mewn cymunedau mwy gwledig.

Ffigur 4a. Ymatebion i'r Arolwg yn ôl ardal Cyngor, fesul 100,000 o bobl



Fel sy'n digwydd yn aml gydag arolygon o'r math hwn, roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn y dosbarth oedran 40-74 (71%). Dim ond 8% o'r ymatebwyr oedd o dan 29 oed. Ar gyfer yr ymgynghoriad statudol bydd yn bwysig ystyried sut i annog pobl iau i gymryd rhan.

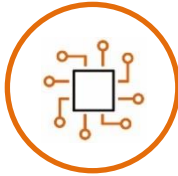


Adborth ar broblemau a materion

Gofynnodd yr arolwg ar-lein i ymatebwyr i ba raddau yr oeddent yn cytuno neu'n anghytuno â rhestr o broblemau a materion a nodwyd yn flaenorol a oedd yn deillio o'r Achos dros Newid. Ar y cyfan, dangosodd y canlyniadau lefel uchel o gytuno â'r problemau a'r materion a nodwyd, gan awgrymu bod gwaith llinell sylfaen y CTRh wedi nodi'r materion allweddol yn gywir.



Roedd 95% yn cytuno bod diffyg dewisiadau ymarferol yn lle'r car preifat mewn ardaloedd gwledig yn fater pwysig.



Roedd 92% yn teimlo bod gwneud teithiau sy'n cynnwys mwy nag un bws, neu fws a thrên, yn anodd.



Roedd 91% yn cytuno bod diffyg gwasanaeth rheilffordd mewn rhai ardaloedd yn fater allweddol.



Mynegodd 88% bryder bod teithiau bws yn cymryd mwy o amser na theithiau car neu nad yw llwybrau bws yn mynd lle mae pobl eisïau iddyn nhw fynd.



Nododd 87% nad yw cerdded a beicio bob amser yn ymarferol mewn rhai ardaloedd nac i rai pobl.



Roedd 86% yn teimlo bod gwasanaethau bws yn anaml neu'n annibynadwy.



Roedd 85% yn teimlo bod angen mwy o waith cynnal a chadw ar ffyrdd, llwybrau troed a thraciau beicio.



Roedd 85% yn teimlo ei bod yn bwysig bod datblygiad newydd yn cael ei gefnogi gan gysylltiadau trafndiaeth o ansawdd da ac opsiynau trafndiaeth gynaliadwy.

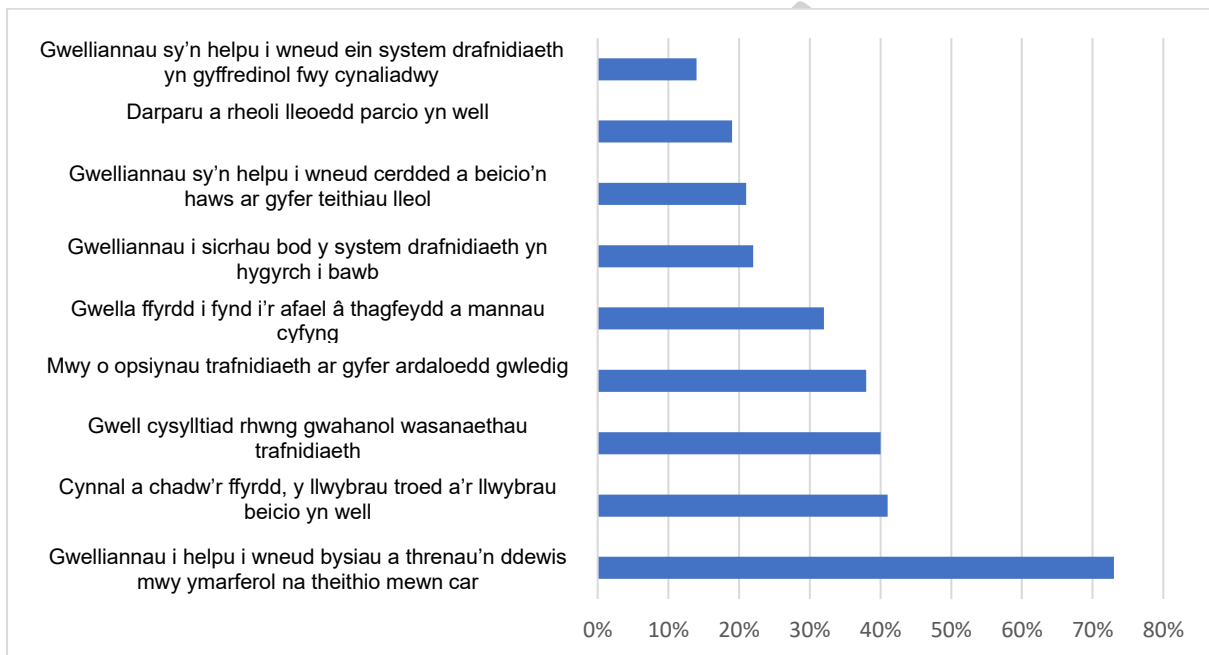
Mae canrannau'n mynegi nifer y bobl a gytunodd yn gryf ac a gytunodd â datganiadau yn yr arolwg ar-lein. Mae'r uchod yn adlewyrchu'r prif faterion yn unig, felly dim ond rhan o'r set ddata ydyw.

Yn yr adran sylwadau, roedd problemau a materion ychwanegol allweddol a godwyd gan ymatebwyr hefyd yn cynnwys pryderon ynghylch amserlennu gwasanaethau (yn enwedig angen am fwy o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gyda'r nos ac ar benwythnosau); cost uchel trafndiaeth gyhoeddus; a chymhlethdod tocynnau.

Adborth ar flaenoriaethau ar gyfer y dyfodol

Gofynnodd yr arolwg ar-lein i ymatebwyr nodi eu tair blaenoriaeth trafndiaeth uchaf ar gyfer y dyfodol o restr o naw awgrym. Adleisiodd y blaenoriaethau y problemau a'r materion a nodwyd. Mae'r graff yn dangos canran yr ymatebwyr a oedd yn cynnwys pob blaenoriaeth yn eu tri uchaf. Mesurau i helpu i wneud bysiau a threnau'n ddewis mwy ymarferol na cheir oedd y flaenoriaeth a ddyfynnwyd amlaf.

Ffigur 5. Ymatebion Blaenoriaethau'r Dyfodol



Yn yr adran sylwadau, y blaenoriaethau pwysig eraill a amlygwyd gan ymatebwyr oedd prisiau rhatach, gwell tocynnau, gwell ansawdd gwasanaethau trafndiaeth yn gyffredinol a llwybrau trafndiaeth gyhoeddus newydd/gwell/amlach. Er bod yr ymatebwyr yn cefnogi gwelliannau i gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus, nododd llawer hefyd y dylai'r CTRh gydnabod bod y car yn bwysig o hyd i lawer o bobl a llawer o deithiau.

Yn ogystal â'r gweithgareddau ymgynghori cyhoeddus, cynhaliwyd cyfres o sesiynau ymgysylltu â rhanddeiliaid ar thema yng nghanol 2024 i helpu i lunio ein gwaith o ddatblygu dewisiadau polisi a chynllun ar gyfer y CTRh.

Darperir crynodeb o'r canlyniadau sy'n deillio o'r sesiynau ymgysylltu â rhanddeiliaid hyn yn Atodiad 3.

4. Y Dystiolaeth

Mae'r sail dystiolaeth i'r CTRh yn rhoi darlun o'n rhanbarth sy'n dangos pwysigrwydd trafndiaeth i'r rhanbarth a maint yr heriau o'n blaenau.

Dangosyddion Cymdeithasol

Mae poblogaeth y rhanbarth wrth wraidd ei uchelgais. Caiff lefelau'r boblogaeth ddylanwad uniongyrchol ar allu'r rhanbarth i dyfu'n economaidd ac mae'n gosod lefel y gwasanaethau cyhoeddus a gwasanaethau eraill sydd eu hangen. Mae gan lefel y boblogaeth oblygiadau uniongyrchol i'r system drafnidiaeth o ran y gofynion a roddir arni.

Y boblogaeth

Tabl 1. Y Boblogaeth Gyfredol

| Lleoliad | Pob oedran |
|--------------------------|----------------|
| Sir Gaerfyrddin | 190,083 |
| Castell-nedd Port Talbot | 142,898 |
| Sir Benfro | 125,006 |
| Abertawe | 246,742 |
| De-orllewin Cymru | 704,729 |

Amcangyfrifon Poblogaeth Canol Blwyddyn 2023 MYE1 y SYG

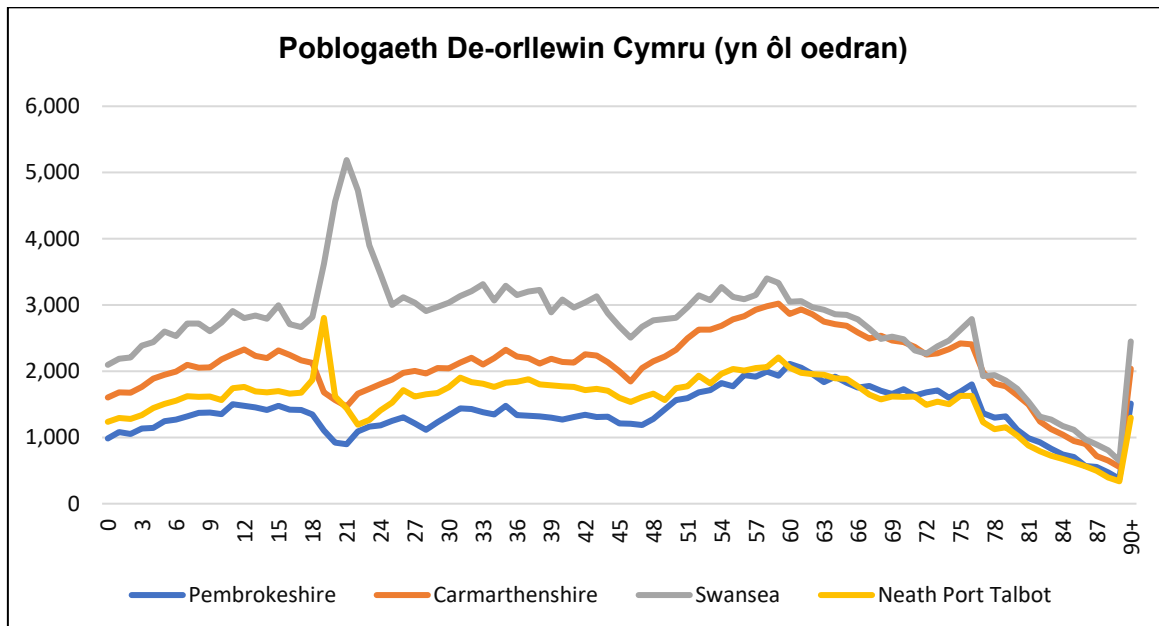
Amcanestyniadau poblogaeth

Dangosodd amcanestyniadau poblogaeth Cymru 2018 y byddai gan y rhanbarth boblogaeth o 915,000 yn 2023. Mewn gwirionedd, yn seiliedig ar amcangyfrifon canol blwyddyn 2023 gan y SYG, mae gan y rhanbarth boblogaeth o ryw 200,000 yn llai na'r disgwyl. Er bod newidiadau mewn technegau dadansoddi yn gallu cyfrif am ryw faint o'r amrywiad hwn, y realiti yw bod y nifer is yn awgrymu rhanbarth y mae angen iddo ddod yn fwy deniadol fel lle i fyw a gweithio.

Tabl 2. Amcanestyniadau Poblogaeth Llywodraeth Cymru 2018

| | 2023 | 2043 | Hinsawdd |
|--------------------------|----------------|----------------|-------------|
| Sir Benfro | 126,580 | 130,196 | 2.9% |
| Sir Gaerfyrddin | 190,022 | 197,218 | 3.8% |
| Abertawe | 250,004 | 264,840 | 5.9% |
| Castell-nedd Port Talbot | 144,894 | 151,889 | 4.8% |
| De-orllewin Cymru | 915,005 | 946,815 | 3.5% |

Ffigur 6. Proffil Oedran y Boblogaeth



Mae presenoldeb myfyrwyr (18 i 22 oed) yn Abertawe a'r nifer nodedig o bobl 80+ oed yn dylanwadu ar broffil oedran y boblogaeth. Bydd gan y ddau grŵp hyn anghenion trafndiaeth penodol y bydd angen i'r CTRh eu hystyried.

Dangosyddion economaidd

Mae proffil economaidd a chymysgedd diwydiannol De-orllewin Cymru yn amrywiol. Mae'n gartref i borthladdoedd prysur Aberdaugleddau, Port Talbot ac Abergwaun sy'n dod â llifoedd cludo nwyddau a theithwyr ar draws y rhanbarth. Teithia'r brif lif nwyddau ar y ffyrdd yn y rhanbarth rhwng y dwyrain a'r gorllewin, ar hyd yr A40/M4 o Abergwaun yn y gorllewin i'r M4.

Bydd y safleoedd Porthladd Rhydd yn Aberdaugleddau a Phort Talbot yn cefnogi twf parhaus y diwydiant cludo nwyddau, logisteg a diwydiannau cysylltiedig eraill yn y rhanbarth. Mae'r Porthladd Rhydd yn seiliedig ar ddatblygu diwydiant cyflenwi a chefnogi seilwaith ynni gwyrdd gan ddefnyddio'r sylfaen sgiliau o'r sylfaen ddiwydiannol.

Ceir nifer o safleoedd cyflogaeth strategol sy'n gweithredu fel canolfannau cyflogaeth mawr, gan gynnwys Cross Hands ac yn ardaloedd trefol Abertawe a Chastell-nedd. Weithiau mae opsiynau trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol i'r canolfannau cyflogaeth hyn yn annigonol ac nid ydynt yn hwyluso cymudo cynaliadwy. Y rheswm am hyn, yn rhannol, yw bod y lleoedd hyn wedi'u cynllunio gyda cherbydau preifat yn brif fodd mynediad.

Mae amaethyddiaeth yn rhan bwysig o'r economi o hyd mewn ardaloedd gwledig, sy'n aml heb eu gwasanaethu cystal gan drafnidiaeth gyhoeddus ond sy'n sector sy'n ddibynnol iawn ar fynediad cerbydau nwyddau trwm. Mae llawer o ffermwyr wedi arallgyfeirio eu busnes i ategu eu hincwm, gan ehangu i ddarparu

gwasanaethau twristiaeth ac ymwelwyr fel llety, caffis, siopau fferm a gweithgareddau awyr agored.

Ceir yn y rhanbarth nifer o ganol trefi pwysig a lleoliadau 'y tu allan i'r dref' sy'n ganolbwynt i arlwy manwerthu'r rhanbarth. Yn benodol, mae lleoliadau manwerthu y tu allan i'r dref yn cyflwyno nifer o heriau trafndiaeth gyda lefelau uchel o ddefnydd ceir yn norm. Ar gyfer canol trefi, mae angen mynediad da ar fanwerthu a dyma lle gall trafndiaeth gyhoeddus chwarae rhan gref fel dewis yn lle ceir gan mai canol trefi yw lle mae grwpiau o lwybrau yn cwrdd.

Mae'r sector cyhoeddus yn gyflogwr mawr, yn enwedig yng ngorllewin y rhanbarth. Er enghraifft, mae Bwrdd Iechyd Prifysgol Hywel Dda a Bwrdd Iechyd Prifysgol Bae Abertawe yn cyflogi tua 27,800 o bobl yn lleol. Yn achos Hywel Dda, bydd dull cyflawni newydd arfaethedig yn y gymuned yn dod â newidiadau mawr i'r lleoliadau lle darperir gofal iechyd. Bydd newidiadau i ddarpariaeth gwasanaethau llywodraeth leol hefyd yn effeithio ar ble a phryd y gallai fod angen darparu trafndiaeth.

Mae twristiaeth yn cyfrannu'n sylweddol at yr economi ranbarthol ond mae hefyd yn cyfrannu at dagfeydd ar benwythnosau ac yn ystod cyfnodau brig tymhorol.

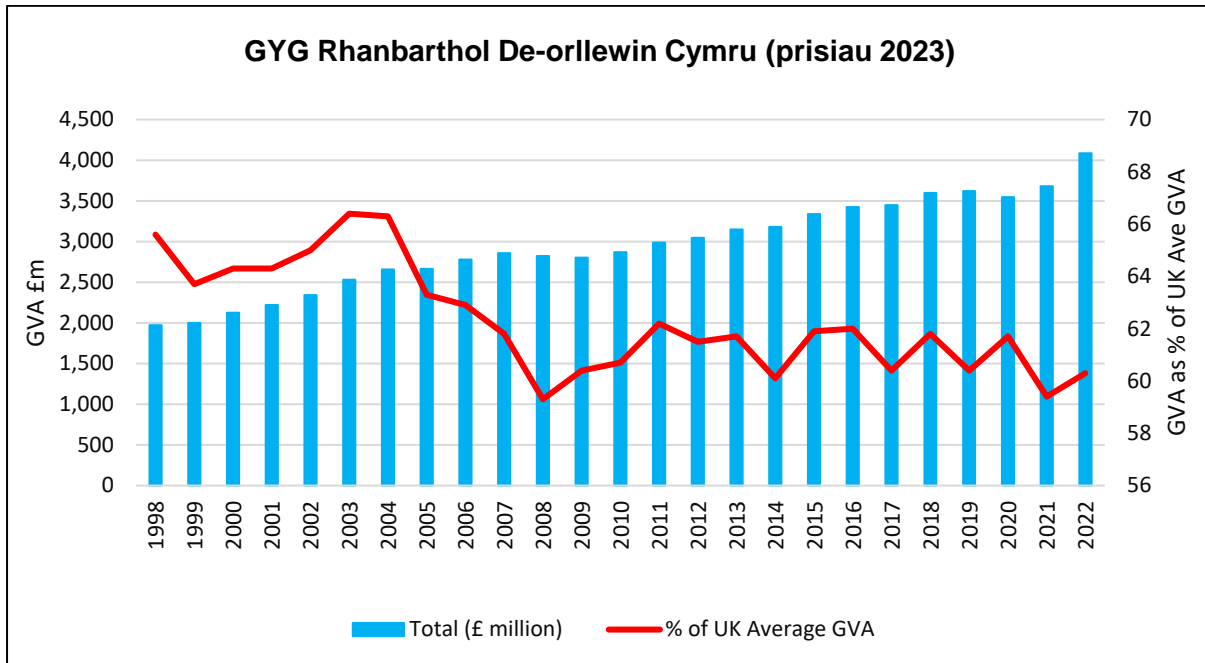
Adroddir bod pwysigrwydd twristiaeth i'r economi ar gyfer Gorllewin Cymru (a'r Cymoedd) yn 5.7% o'n Gwerth Ychwanegol Gros (GVA)². Gyda GYG ranbarthol o ryw £19.3 biliwn, mae hyn yn awgrymu bod tua £1.2 biliwn o GYG yn gysylltiedig â thwristiaeth.

Mae lleoliad safleoedd twristiaeth a diffyg opsiynau trafndiaeth gyhoeddus i deithio i'r lleoliadau hyn ac oddi yno yn arwain at ddibynnu'n drwm ar deithio mewn ceir preifat. Hefyd, mae rhai atyniadau mawr yn dioddef o barcio anghyfreithlon ac anystyriol oherwydd y galw gormodol am gyfleusterau cyfyngedig, gan effeithio ar gymunedau lleol.

Nid yw'r rhanbarth yn perfformio'n dda yn erbyn dangosyddion y DU; mae yna heriau economaidd, megis effaith amrywiadau tymhorol mewn twristiaeth a phocedi nodedig o amddifadedd a thlodi. Mae rhwydwaith trafndiaeth effeithiol yn hanfodol i ddatblygiad economaidd a symudedd cymdeithasol.

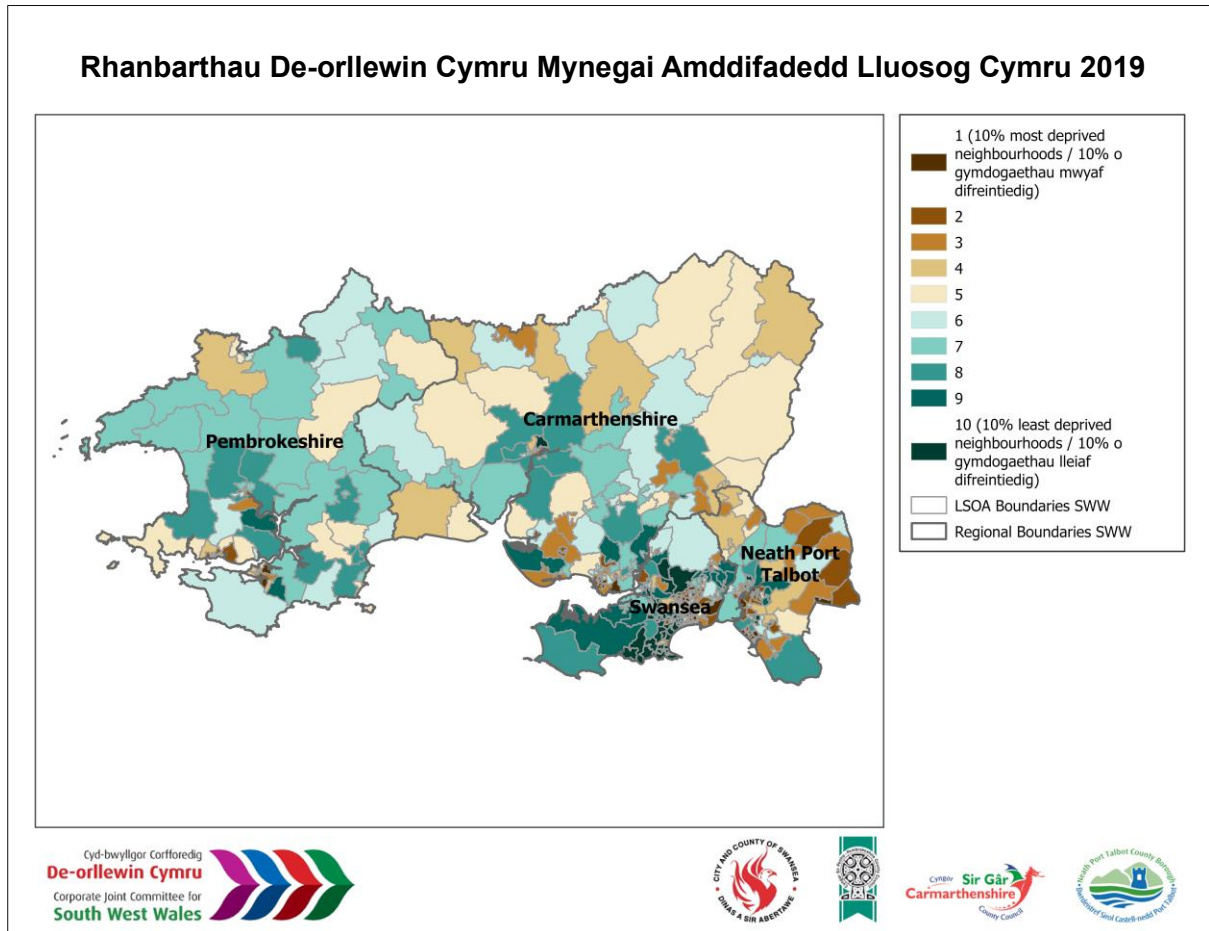
² <https://business.senedd.wales/documents/s65558/06%20Professor%20Annette%20Pritchard.html?CT=2>

Ffigur 7. De-orllewin Cymru: perfformiad economaidd diweddar



Darperir mesur o stori economaidd-gymdeithasol y rhanbarth gan ddata'r Mynegai Amddifadedd Lluosog (MALI) a gesglir gan Lywodraeth Cymru. Yn bwysig, nid yw'r MALI yn fesur uniongyrchol o amddifadedd ond mae'n cynnig cymhariaeth ag ardaloedd eraill o faint tebyg ledled Cymru. Ar y sail honno mae ystadegau'r MALI yn cynnig ffordd o helpu i nodi ble i dargedu buddsoddiad mewn lleoliadau penodol, a pham.

Ffigur 8. MALI De-orllewin Cymru

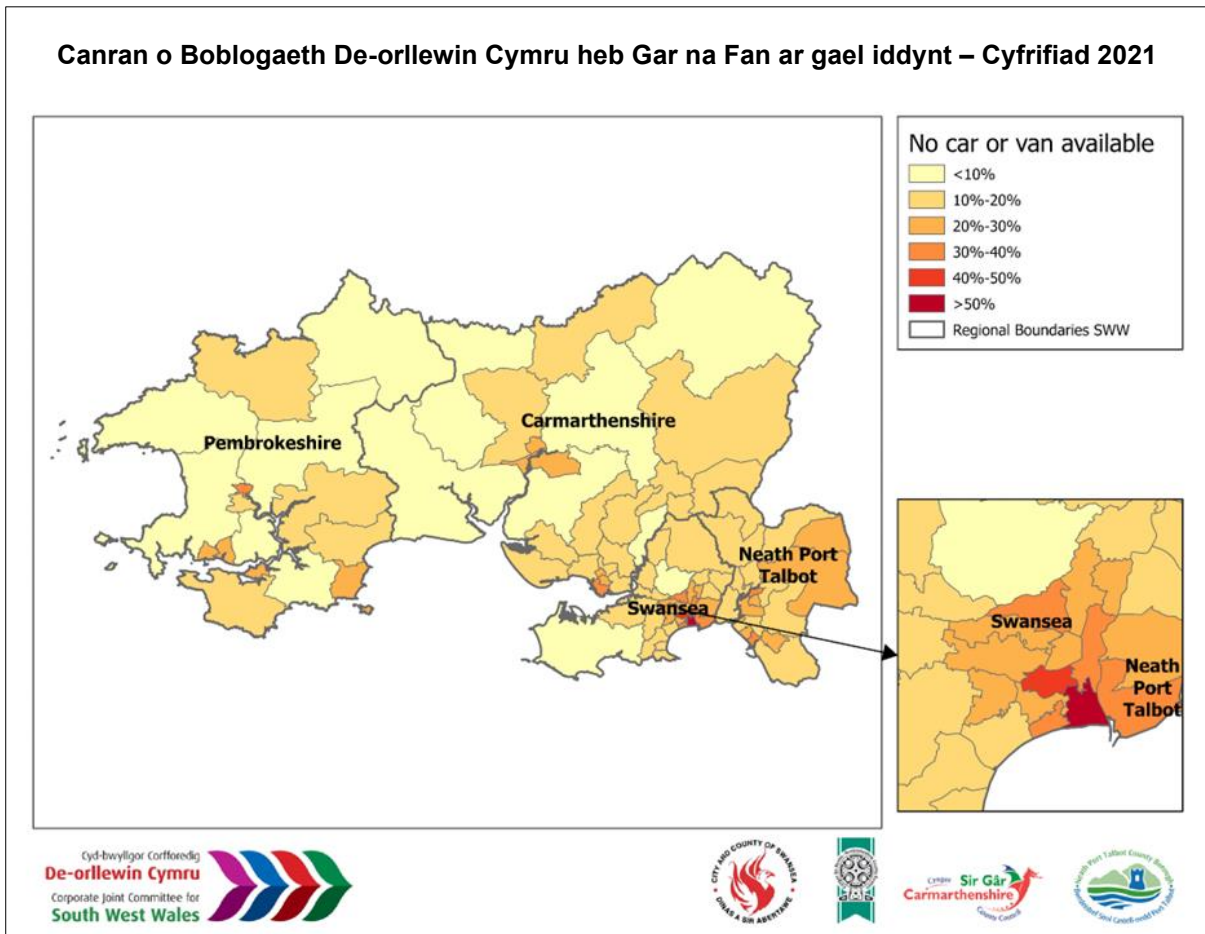


Fel y gwelir, mae gan gymysgedd o leoliadau gwledig a threfol ar draws y rhanbarth werthoedd amddifadedd cymharol uchel. Nodir bod trafndiaeth a'i hargaeledd yn rhesymau dros ganlyniadau MALI gwael; mae mynediad at gyflogaeth, gofal iechyd, addysg a gwasanaethau hanfodol i gyd yn ffactorau sydd â chydran sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth.

Y system drafnidiaeth gyfredol

Mae'r system drafnidiaeth bresennol yn y rhanbarth yn ddibynnol iawn ar geir. Fel y nodwyd yn adran pam mae angen i'r rhanbarth newid, mae'r lefel hon o ddibyniaeth ar geir yn creu ei phroblemau ei hun yn y rhanbarth. Mewn ardaloedd trefol, y canlyniad yw tagfeydd ac ansawdd aer gwael, ac mewn ardaloedd gwledig mae perchnogaeth ar gar yn aml yn hanfodol.

Figur 9 Perchnogaeth ar geir – aelwydydd sydd heb gar neu fan ar gael



Mae'r ffordd y mae pobl yn teithio i'r gwaith yn rhoi syniad cyffredinol o'r dulliau teithio y mae pobl yn eu defnyddio i symud o amgylch y rhanbarth.

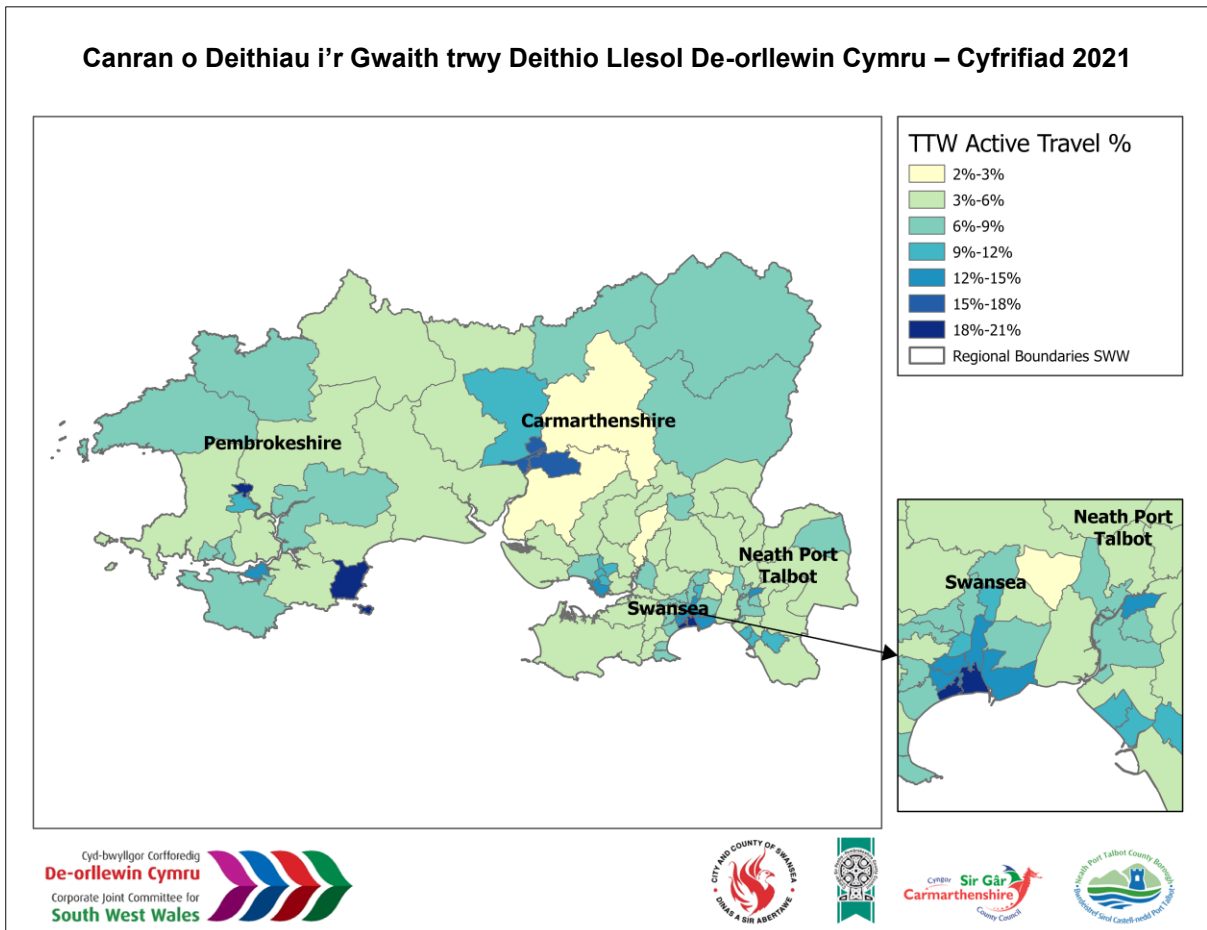
Tabl 3. Modd teithio i'r gwaith Cyfrifiad 2021

| Modd teithio i'r gweithle | Sir Gaerfyrddin | Castell-nedd Port Talbot | Sir Benfro | Abertawe |
|---|-----------------|--------------------------|------------|----------|
| Gweithio'n bennaf gartref | 23.5% | 21.1% | 23.1% | 25.4% |
| Trên danddaearol, metro, rheilffordd ysgafn, tram | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 0.1% |
| Trên | 0.4% | 0.8% | 0.3% | 0.4% |
| Bws, bws mini neu goets | 1.1% | 1.6% | 1.0% | 2.8% |
| Tacsi | 0.4% | 0.5% | 0.4% | 0.8% |
| Beic modur, sgwter, moped | 0.3% | 0.4% | 0.3% | 0.3% |
| Gyrru car neu fan | 62.0% | 63.1% | 61.2% | 56.1% |
| Teithio mewn car neu fan | 4.6% | 5.2% | 4.4% | 5.2% |
| Beic | 0.6% | 0.9% | 0.6% | 1.1% |
| Ar droed | 6.3% | 5.6% | 7.6% | 6.9% |
| Modd arall o deithio i'r gwaith | 0.9% | 0.9% | 1.0% | 0.9% |
| Cyfanswm | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

Mae'r data hefyd yn amlygu lefel y gweithio gartref sy'n digwydd. Nodir bod hyn yn dibynnu i ryw raddau ar lefel y cysylltedd digidol sydd ar gael ar draws y rhanbarth.

Dangosir isod fapio data'r cyfrifiad i ddangos y tueddiad i ddefnyddio teithio llesol (cerdded, olwynion a beicio) yn fanylach nag yn y tabl uchod ar gyfer y daith i'r gwaith.

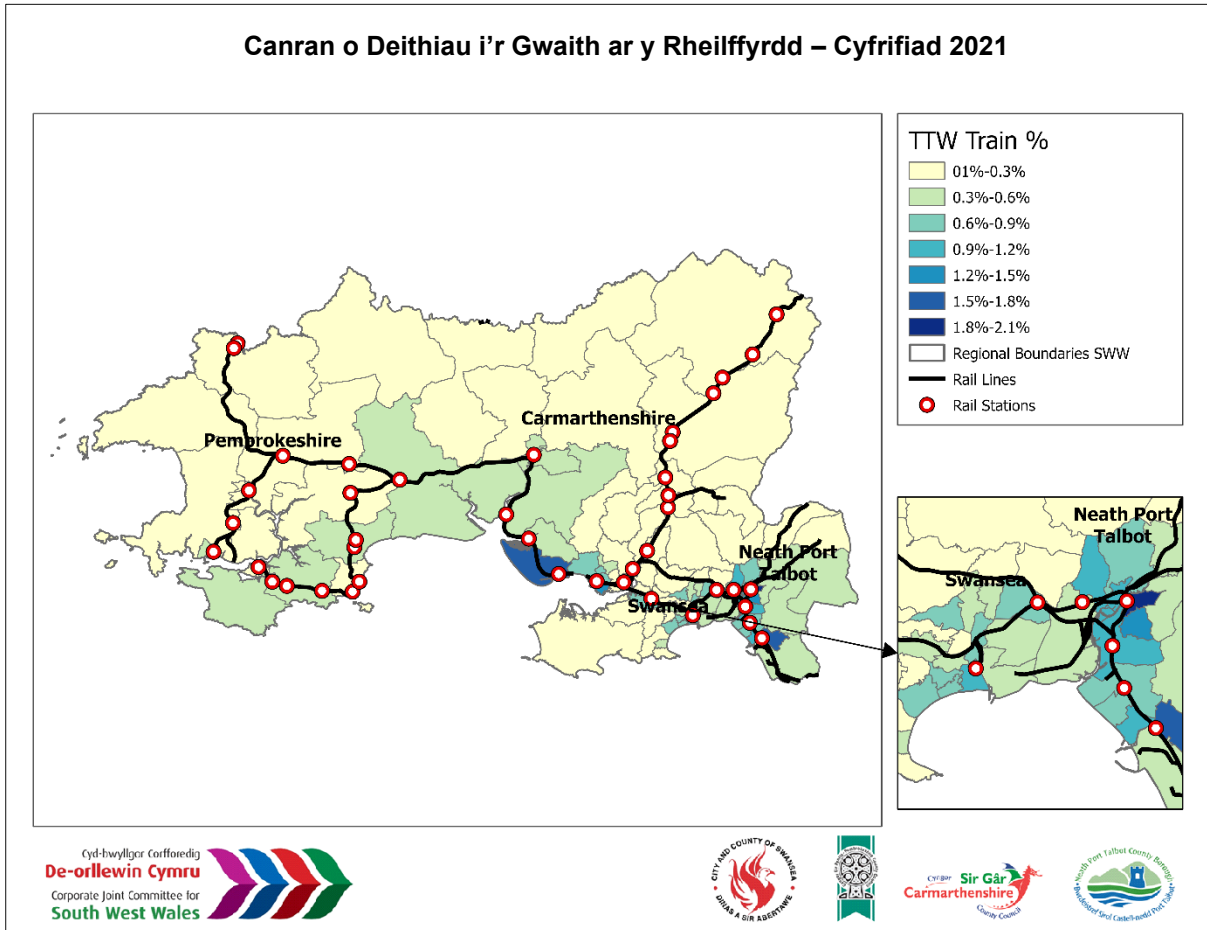
Ffigur 10. Teithio Llesol: teithio i'r gwaith, cyfrifiad 2021



Fel y gwelir, mae teithio llesol i'r gwaith ar ei ddwysaf ym mhrif ardaloedd trefol y rhanbarth. Mae hyn yn cefnogi'r farn y byddai angen buddsoddi mewn teithio llesol mewn ardaloedd gwledig, ar gyfer teithiau nad ydynt yn rhai hamdden, er mwyn cynyddu cyfran modd yn y lleoliadau hynny lle byddai hyn yn bosibl, hyd yn oed os yw hyn ar gyfer teithiau cysylltiedig â hamdden yn unig. Mewn ardaloedd trefol, mae'r gyfran modd uwch bresennol ar gyfer teithio llesol yn darparu man cychwyn cadarnhaol ar gyfer buddsoddi i gydbwyso anghenion defnyddwyr gweithredol a cheir. Fodd bynnag, rhaid cydnabod, o ystyried y topograffi a'r pellter rhwng llawer o aneddiadau gwledig, na ellir cyfyngu buddsoddiad mewn trafniadaeth gynaliadwy i deithio llesol ond bod rhaid buddsoddi hefyd mewn seilwaith bysiau a rheilffyrdd.

Dengys adolygiad manylach o'r cyfrifiad fod amllder y gwasanaethau a gynigir ac efallai rhwyddineb cyrraedd y gorsafoedd yn dylanwadu'r drwm ar y niferoedd sy'n teithio ar y rheilffyrdd i'r gwaith.

Ffigur 11. Teithio ar y rheilffyrdd i'r gwaith, Cyfrifiad 2021



Mae hyn yn dangos crynodiadau cryf o reilffyrdd mewn lleoliadau lle mae gwasanaethau'n aml iawn ond defnydd cyfyngedig mewn mannau eraill.

Dangosyddion Amgylcheddol

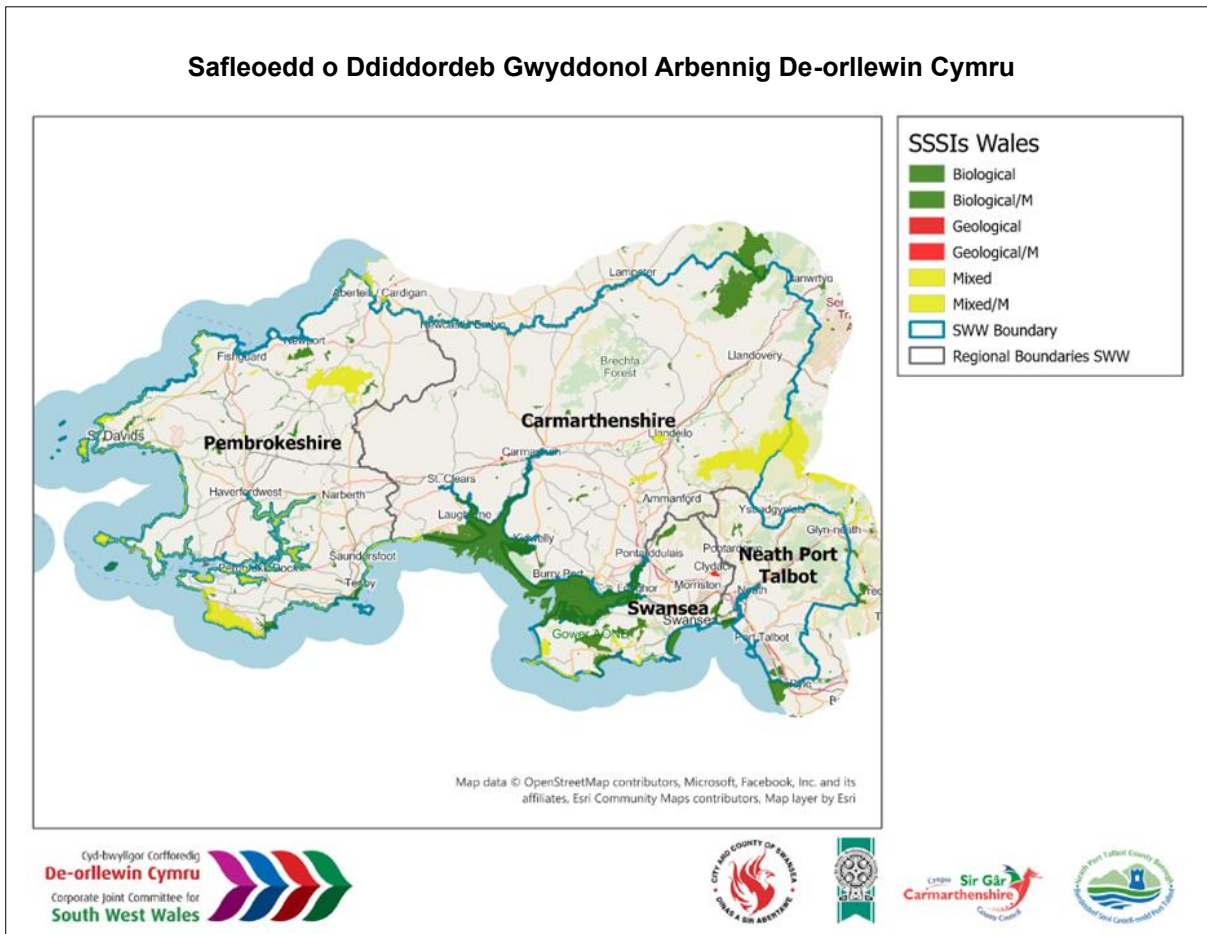
Mae'r rhanbarth yn gartref i ddau barc cenedlaethol, ynghyd ag ardal o harddwch naturiol eithriadol (AHNE) ym mhenrhyn Gŵyr ac mae yno nifer o ardaloedd gwarchoddedig sy'n dirweddau gwarchoddedig.

Ceir yn y rhanbarth amrywiaeth eang o fioamrywiaeth, gan gynnwys poblogaethau o rywogaethau prin ac agored i niwed. Mae yma gynefinoedd gwych, o dwyni tywod arfordirol i goetiroedd hynafol, parciau trefol i laswelltiroedd blodau gwyllt.

Yn 2021 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru argyfwng natur, gyda 17% o rywogaethau yng Nghymru mewn perygl o ddifodiant.

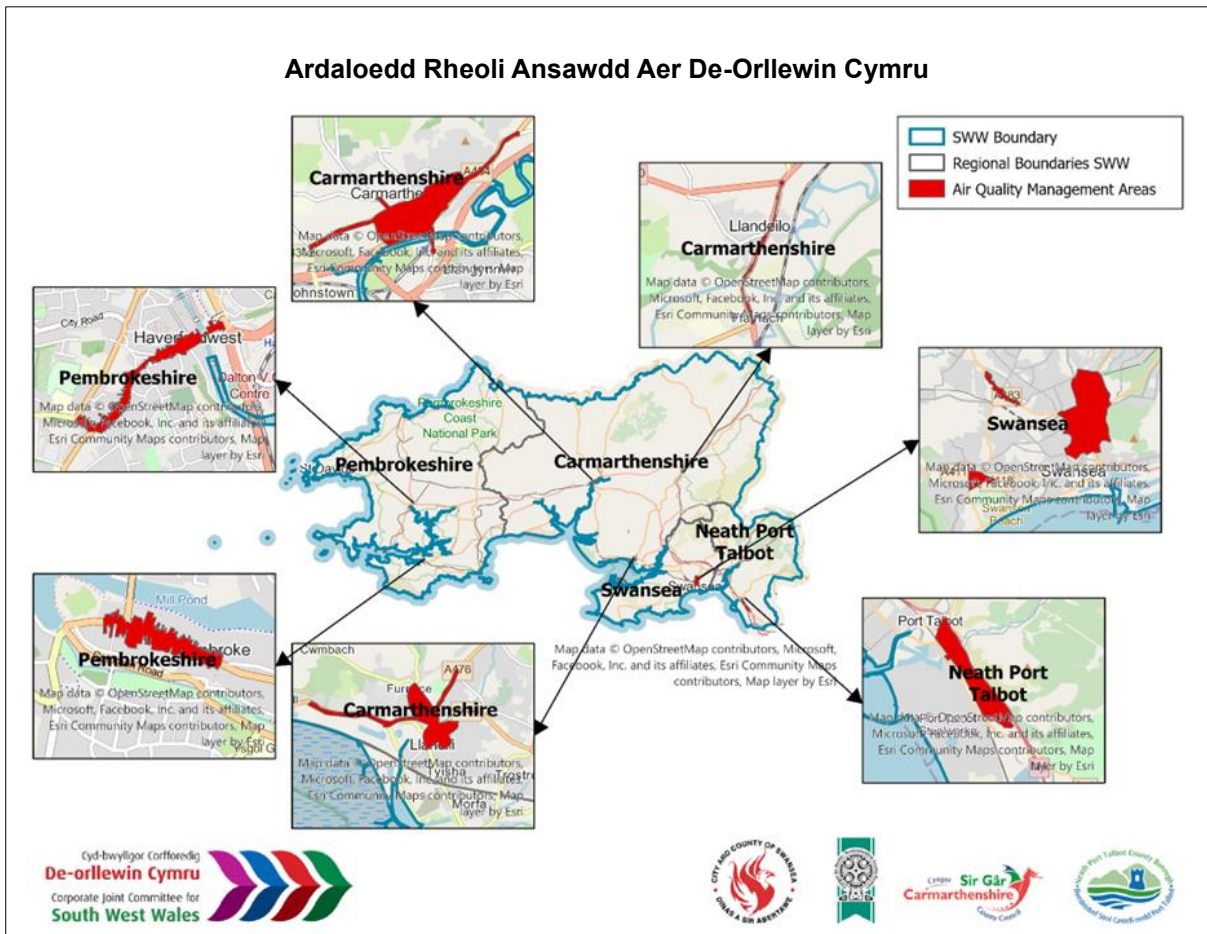
Mae amrywiaeth o gynefinoedd ffyniannus ledled y rhanbarth gan gynnwys ehangder o safleoedd o ddi-ddordeb gwyddonol arbennig (SoDdGA).

Ffigur 12. Lleoliadau SoDdGA



Mae gan y rhanbarth saith ardal rheoli ansawdd aer wedi'u datgan hefyd. O'r rhain, mae chwech yn gysylltiedig ag allyriadau trafndiaeth sy'n uwch na'r dangosyddion cenedlaethol tra bod y seithfed yn gysylltiedig ag allyriadau o waith dur Port Talbot fel yr oedd yn gweithredu cyn cau'r ffwrneisi chwyth yn 2024. Roedd ARhAA Port Talbot hefyd yn sbardun rhannol ar gyfer y gostyngiad yng nghyfyngiad cyflymder yr M4 yn lleol i 50mya.

Ffigur 13. ARhAA



Dadansoddiad Hygyrchedd

Er mwyn llywio'r CTRh cynhaliwyd dadansoddiad hygyrchedd manwl i leoliadau allweddol. Yn seiliedig ar y rhwydwaith ac amseroedd teithio presennol, dengys y dadansoddiad fod gan y rhanbarth gysylltiadau da ar y cyfan ond bod yno fylchau amlwg yn argaeledd opsiynau teithio cynaliadwy ac nad oes gan y rhwydwaith ffyrdd mewn ardaloedd trefol gapasiti mewn rhai lleoliadau allweddol.

Mapio sy'n dangos yr amser y mae'n ei gymryd i gyrraedd lleoliadau allweddol drwy ddulliau gwahanol (e.e. canol trefi, ysbytai, gorsafoedd trenau a bysus a manau cyflogaeth mawr) ar draws y rhanbarth. Mae hyn yn amlygu nifer o leoliadau lle mae mynediad drwy foddau teithio cynaliadwy yn gyfyngedig iawn, neu lle nad oes unrhyw gysylltiad.

5. Gosod Amcanion - datblygu'r amcanion ar gyfer y CTRh

Cynlluniwyd y CTRh i gyflawni Llwybr Newydd - Strategaeth Drafnidiaeth Cymru mewn cyd-destun rhanbarthol ac i adlewyrchu prif flaenoriaethau'r rhanbarth.

Mae'r rhanbarth wedi gosod ei nodau ei hun ar sail y polisïau craidd canlynol:

- Cynllun Cyflawni Economaidd De-orllewin Cymru (Medi 2021)
- Strategaeth Ynni De-orllewin Cymru (Mawrth 2022)
- Cymru'r Dyfodol – Cynllun Cenedlaethol 2040 (Chwefror 2021)
- Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 (Mawrth 2021)
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Mae'r amcanion hefyd yn cydnabod prif bynciau trafnidiaeth y rhanbarth sy'n cael eu disgrifio yn elfen "pam newid?" y CTRh drafft (adran 2).

Amcanion y CTRh

Yn Llwybr Newydd ceir tair blaenoriaeth gyffredinol i yrru a llywio'r weledigaeth ar gyfer y CTRh. O fewn y blaenoriaethau hyn mae'r rhanbarth wedi nodi nifer o amcanion a fydd yn helpu i weithredu Llwybr Newydd ar raddfa ranbarthol. Dengys y tabl flaenoriaethau Llwybr Newydd a nodau ac amcanion y CTRh.

Nid yw datblygu rhwydwaith trafnidiaeth mwy effeithiol a chynaliadwy yn y rhanbarth yn digwydd er ei fwyn ei hun; mae'n rhaid iddo wneud newidiadau sy'n gwella bywydau beunyddiol pobl.

Er bod y rhanbarth wedi ceisio gwella'r system drafnidiaeth ar gyfer y rhai sy'n byw, yn gweithio ac yn ymweld â De-orllewin Cymru, yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae newidiadau yn y galw a chysylltedd yn parhau i olygu bod angen asesiad parhaus a dynamig o'r ddarpariaeth trafnidiaeth. Y nod wrth lunio'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) hwn a'i gynllun cyflawni cysylltiedig yw nodi gwelliannau angenrheidiol a manteisgar i'r ddarpariaeth drafnidiaeth ar draws y rhanbarth. Bwriad y gwelliannau hyn yw gwella mynediad at gyflogaeth a gofal iechyd, mynd i'r afael ag effeithiau amgylcheddol fel sŵn, llygredd ac ansawdd aer, lleihau gwrthdrawiadau traffig ar y ffordd, a meithrin cydlyniant cymdeithasol.

Mae effeithiolrwydd gwasanaethau trafnidiaeth yn chwarae rhan hanfodol wrth lunio delwedd allanol y rhanbarth, wrth wneud y mwyaf o gyfleoedd buddsoddi o fewn yr economi leol a gwella cynnig twristiaeth y rhanbarth. Er mwyn sicrhau mynediad teg at gludiant, rhaid i fforddiadwyedd fod yn ganolbwynt i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh).

Mae trafnidiaeth yn ffactor hanfodol wrth greu lleoedd, gan ei gwneud yn hanfodol i'n Rhanbarth fod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) yn cydreddeg yn agos â'r Cynllun Datblygu Strategol (CDS) sydd ar ddod. Fodd bynnag, gan nad yw'r CDS yn barod i'w ddatblygu o fewn amserlen y CTRh cychwynnol hwn, mae'r CTRh wedi ystyried y Cynlluniau Datblygu Lleol presennol a newydd gan y pedwar awdurdod lleol. Mae'n bwysig nodi, wrth baratoi eu CDLI newydd, fod yn rhaid i bob awdurdod lleol ystyried a dangos ei fod wedi archwilio'n llawn yr holl gyfleoedd

i gydweithio ag Awdurdodau Lleol eraill ar baratoi'r cynllun a'r sylfaen dystiolaeth, felly mae rhai astudiaethau a fydd yn cyfrannu at CDLI newydd eisoes wedi'u cynnal ar lefel ranbarthol.

Tabl 4. Amcanion y CTRh

| Blaenoriaeth 1 Llwybr Newydd | Blaenoriaeth 2 Llwybr Newydd | Blaenoriaeth 3 Llwybr Newydd |
|---|---|---|
| <p>Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.</p> | <p>Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy wasanaethau a seilwaith trafndiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.</p> | <p>Annog pobl i wneud y newid i drafndiaeth fwy cynaliadwy</p> |
| AMCANION Y CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL | | |
| <p>Gwella cysylltedd ffisegol trwy wella seilwaith teithio llesol i wasanaethau lleol.</p> | <p>Sicrhau newid i ffwrdd o ddefnyddio ceir preifat i foddau teithio mwy cynaliadwy trwy welliannau gwasanaeth a seilwaith.</p> | <p>Galluogi ein preswylwyr i newid eu hymddygiad teithio i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy carbon isel.</p> |
| AMCANION Y CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL | | |
| <p>AMCAN 1 Gwella seilwaith teithio llesol i wasanaethau lleol yn y lle cyntaf. Lle nad yw hyn yn ymarferol, galluogi preswylwyr i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.</p> <p>AMCAN 2 Cael system drafndiaeth sy'n cefnogi twf a datblygiad gweithgarwch economaidd cynaliadwy yn y rhanbarth.</p> | <p>AMCAN 3 Cael system drafndiaeth sy'n cydnabod yr hierarchaeth moddau teithio a nodwyd yn Llwybr Newydd, sef:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cerdded a beicio (blaenoriaeth uchaf) 2. Cludiant cyhoeddus (rheilffordd, bws, cludiant cymunedol) 3. Tacsis a cherbydau allyriadau isel iawn 4. Cerbydau modur preifat (blaenoriaeth isaf). <p>AMCAN 4 Cael system drafndiaeth sy'n cydnabod cymunedau amrywiol y rhanbarth a'u hanghenion trafndiaeth amrywiol.</p> | <p>AMCAN 5 Sicrhau bod trafndiaeth gynaliadwy ar gael yn fwy, yn fwy deniadol ac yn fwy fforddiadwy.</p> <p>AMCAN 6 Hyrwyddo dewis teithio cynaliadwy lle bynnag y bo modd.</p> |

6. Y Polisiâu

Mae'r adran hon o Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru yn nodi fframwaith polisi'r rhanbarth.

Mae'n manylu ar y dull gweithredu rhanbarthol o ran cyflawni Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, Llwybr Newydd, ac mae hefyd yn adlewyrchu blaenoriaethau allweddol y rhanbarth ac yn cydreddeg â chwe amcan y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Yn unol â'r Canllawiau a nodwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer datblygu'r CTRh, datblygwyd y polisiâu i gefnogi'r gwaith o gyflawni gweledigaeth ac amcanion ein CTRh. Nod y polisiâu yw:

- Cyflawni gweledigaeth ac amcanion ein CTRh.
- Gosod y fframwaith ar gyfer y prosiectau a'r rhaglenni yn y CCTRh.
- Cefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau SDC, gyda phwyslais ar y tair blaenoriaeth tymor byr.
- Cefnogi'r naw cynllun bach a'r llwybrau trawsbynciol o fewn SDC.
- Annog pobl i wneud dewisiadau teithio doethach.
- Gwneud y defnydd gorau o'r seilwaith trafndiaeth presennol; a
- Dilyn yr Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy.

Mae'r fframwaith polisi yn cymryd ei brif fewnbynnau o'r dystiolaeth a nodwyd mewn adrannau cynharach a'r rheidwydd i ysgogi'r economi ranbarthol, sicrhau bod ein hamgylchedd yn cael ei ddiogelu a bod ein cymunedau gwledig yn gysylltiedig.

Cynlluniwyd y fframwaith polisi i ddarparu offeryn ar gyfer gwneud penderfyniadau pan gynigir buddsoddiad mewn cynlluniau a mentrau trafndiaeth. Mae hefyd yn darparu cylch gwaith clir i bedwar Cyngor y rhanbarth, fel awdurdodau trafndiaeth a phriffyrdd, i sicrhau bod y rhwydwaith trafndiaeth yn esblygu mewn ffyrdd sy'n diwallu'r heriau mawr sy'n ei wynebu, ac yn adlewyrchu blaenoriaethau craidd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae'r fframwaith polisi yn nodi ymhellach ein dull o ymateb yn rhagweithiol i gyfleoedd penodol a all greu newid cadarnhaol ar draws y rhanbarth, os yw'r system drafnidiaeth yn gallu darparu'r lefelau mynediad y byddai eu hangen.

Mae'r polisiâu a ddyfeisiwyd yn benodol i Dde-orllewin Cymru a'r heriau a'r cyfleoedd trafndiaeth ac economaidd-gymdeithasol yn y rhanbarth.

Polisiâu Blaenoriaeth 1 Llwybr Newydd

BLAENORIAETH 1 LLWYBR NEWYDD

Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.

Mae Blaenoriaeth 1 Llwybr Newydd yn darparu gweledigaeth glir i leihau'r angen i deithio drwy ddod â gwasanaethau a chyfleusterau yn nes at bobl. Mae'r polisiâu'n diffinio'r dull cyffredinol o leihau teithio drwy ddod â gwasanaethau i bobl a gwella mynediad at wasanaethau lleol. Cyflawnir hyn drwy sicrhau bod rhwydwaith trafndiaeth sy'n ysgogi gweithgarwch economaidd a chymdeithasol yn cael ei ddarparu yn y ffordd fwyaf addas a thrwy gwrdd â'r heriau trafndiaeth penodol sy'n wynebu ein cymunedau gwledig.

NOD Y CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL

Gwella cysylltedd ffisegol trwy wella seilwaith teithio llesol i wasanaethau lleol.

AMCANION Y CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL

AMCAN 1: Gwella seilwaith teithio llesol i wasanaethau lleol yn y lle cyntaf. Lle nad yw hyn yn ymarferol, galluogi preswylwyr i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy.

AMCAN 2: Cael system drafnidiaeth sy'n cefnogi twf a datblygiad gweithgarwch economaidd cynaliadwy yn y rhanbarth.

POLISIÂU'R CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL

POLISI 1 - LLEIHAU'R ANGEN I DEITHIO

Mae lleihau'r angen i deithio yn elfen hanfodol o gyflawni system drafnidiaeth gynaliadwy. Ar hyn o bryd mae gan y rhanbarth lefel uchel o berchnogaeth ar geir, gydag un car (neu fan) o leiaf ar gael at ddefnydd 81.5% o gartrefi. Mae'r lefel hon yn arwain wedyn at lefel uchel o ddefnyddio ceir. Bydd gostyngiad yn y galw am deithio yn dibynnu ar y CTRh yn cydreddeg â pholisiâu cynllunio defnydd tir, datblygu economaidd ac amgylcheddol. Bydd datblygiad y Cynllun Datblygu Strategol yn gyswllt allweddol rhwng trafndiaeth a chynllunio. Yn y cyfamser, bydd CDLI awdurdodau lleol a'u diweddariadau arfaethedig yn gyswllt hanfodol â'r CTRh a'i amcanion. Gall y cydweithio agosach hwn a chydreddeg polisiâu'n agosach fel hyn sicrhau bod tai, cyflogaeth a gwasanaethau wedi'u lleoli'n agosach at ei gilydd gan leihau'r angen i deithio a lleihau'r pellteroedd dan sylw.

1.1 Dylanwadu ar leoliad gwasanaethau a chyrchfannau teithio trwy gydweithio â'r Cynllun Datblygu Strategol (CDS) a Chynlluniau Datblygu Lleol (CDLI).

Bydd y rhanbarth yn lleihau'r angen i deithio drwy gydredeg â pholisïau defnydd tir, economaidd ac amgylcheddol a gweithio gyda datblygwyr a darparwyr gwasanaethau i sicrhau bod tai, addysg, cyflogaeth, gofal iechyd, gwasanaethau manwerthu a hamdden wedi'u lleoli lle mae cysylltiadau trafndiaeth cynaliadwy. Bydd yn dylanwadu ar CDS y dyfodol a'r CDLI presennol drwy ddarparu mewnbwn cysylltiedig â thrafnidiaeth i ddatblygu canllawiau. Bydd hyn yn sicrhau bod pellteroedd teithio yn cael eu lleihau, a bod buddsoddiad yn y dyfodol yn cael ei gyfeirio i ffwrdd o ardaloedd lle dibynnir ar geir a thuag at ardaloedd a wasanaethir yn dda gan drafnidiaeth gynaliadwy.

1.2 Hyrwyddo hygyrchedd a chysylltedd digidol

Bydd y rhanbarth yn cefnogi cynllunio teithio ar gyfer datblygiadau newydd, gan gynnwys cydnabod bod gwell cysylltedd digidol a mynediad at fand eang cyflym iawn yn chwarae rhan hanfodol wrth leihau'r galw am deithio drwy wneud gwasanaethau ar gael ar-lein.

POLISI 2 - GWNEUD SEILWAITH A GWASANAETHAU TRAFNDIAETH LLEOL YN ADDAS I'R DIBEN

Mae'n bwysig sicrhau bod y rhwydwaith trafndiaeth presennol mewn cyflwr addas i fodloni'r gofynion a roddir arno ar hyn o bryd. Mae gofyn iddo osod sail i ddarparu trafndiaeth well yn y rhanbarth. Gan fod hwn yn faes gwaith amlasiantaethol, mae'r gwaith yn cynnwys alinio â rhanddeiliaid allweddol i ddatblygu cynigion ar gyfer newid a gwella.

Mae seilwaith trafndiaeth y rhanbarth yn eiddo i amrywiaeth o sefydliadau'r sector cyhoeddus a phreifat, ac yn cael ei weithredu ganddynt. Yn benodol, mae mwyafrif prif feingefnau trafndiaeth y rhanbarth yn cael eu gweithredu gan Lywodraeth Cymru a'i hasiantaethau ategol, (Trafnidiaeth Cymru (TrC) ar gyfer rheilffyrdd ac Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru a Rheilffyrdd TrC. Mae gan bob awdurdod priffyrdd lleol safonau cynnal a chadw, tra bod gan fysiau a threnau safonau gweithredol a diogelwch a osodir gan eu rheoleiddwyr priodol.

2.1 Cydweithio â sefydliadau ac asiantaethau i wella'r ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus

Bydd y rhanbarth yn gweithio gydag amrywiaeth o randdeiliaid i sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus a chymunedol yn hygyrch i bob defnyddiwr a bod atebion arloesol yn cael eu datblygu ar gyfer yr ardaloedd hynny heb fawr o ddarpariaeth drafnidiaeth, os o gwbl. Bydd hyn yn cynnwys, er enghraifft, gwell seilwaith a chyfleusterau cyfnewid, gwell gwybodaeth a systemau tocynnau symlach sy'n lleihau rhwystrau ac yn gwella mynediad at deithiau amlfodd.

POLISI 3 - TRAFNDIAETH SY'N GALLUOGI DATBLYGIAD ECONOMAIDD

Mae'r economi yn y rhanbarth yn dibynnu ar y system drafnidiaeth i sicrhau twf lle nad yw dewisiadau eraill i leihau'r angen i deithio yn briodol.

Mae'r CTRh yn gyfrwng i gyflawni uchelgeisiau'r Fframwaith Economaidd Rhanbarthol (FfERh). Mae'r FfERh yn hyrwyddo tair cenhadaeth - Cenhadaeth 1 Sefydlu De-orllewin Cymru fel arweinydd y DU o ran ynni adnewyddadwy a'r economi sero net. Cenhadaeth 2 Adeiladu sylfaen fusnes gref, wydn ac 'wedi'i gwreiddio'. Cenhadaeth 3 Tyfu a chynnal y Gymraeg, Treftadaeth a Diwylliant Cymraeg De-orllewin Cymru.

O ran trafndiaeth, bydd Cenhadaeth 1 yn ei gwneud yn ofynnol i'r CTRh a'r CCTRh ymateb i'r symudiad tuag at economi di-garbon newydd. Bydd hyn yn gofyn am weledigaeth glir gan y CTRh i ddatgarboneiddio'r rhwydwaith trafndiaeth a darparu cludiant i bobl a nwyddau i'r clystyrau diwydiannol newydd sy'n cyflwyno'r chwyldro technoleg werdd. Mae Cenhadaeth 2 yn ei gwneud yn ofynnol i'r CTRh gefnogi datblygiad economaidd trwy ddarparu mynediad i sylfaen economaidd y rhanbarth. Mae Cenhadaeth 3 yn cyd-fynd yn uniongyrchol â gofynion lles y CTRh a'r dylanwad y gall y rhwydwaith trafndiaeth ei gael ar fywyd diwylliannol y rhanbarth yng nghydestun datblygiad economaidd.

3.1 Ymateb i gyfleoedd economaidd yn yr ardal

Bydd y Rhanbarth yn gwella cysylltedd trafndiaeth yn Ne-orllewin Cymru i gefnogi twf economaidd rhanbarthol trwy ddarparu system drafnidiaeth wedi'i datgarboneiddio a chael gwared ar rwystrau rhag datblygiad busnes.

Bydd hyn yn cynnwys cydweithio â'r rhanddeiliaid allweddol sy'n cyflawni datblygiad economaidd o fewn y rhanbarth ac a ymatebodd i'r Cynllun Economaidd Rhanbarthol.

3.2 Hyrwyddo twf economaidd yng Nghanol Trefi

Bydd y Rhanbarth yn cefnogi bywiogrwydd economaidd canol trefi trwy welliannau cerdded, beicio, trafndiaeth gyhoeddus a thir y cyhoedd. Byddwn yn gwella trafndiaeth gynaliadwy i safleoedd cyflogaeth strategol ac yn sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn cynnal amserlenni sy'n cyd-fynd â phatrymau cyflogaeth.

POLISI 4 - CYNLLUNIO TRAFNDIAETH A DEFNYDD TIR, GAN GYNNWYS Y PORTHLADD RHYDD A DATBLYGIADAU MAWR

Bydd y CTRh yn ystyriaeth berthnasol ar gyfer y CDS a'r CDLI sy'n cwmpasu'r rhanbarth. Bydd angen i'r rhan fwyaf o gynigion datblygu defnydd tir ar draws y rhanbarth hefyd adlewyrchu'r CTRh drwy'r ffordd y mae'r CTRh yn dylanwadu ar

ddatblygiad ac yn ei gefnogi mewn ffyrdd sy'n darparu opsiynau trafndiaeth gwell, mwy diogel, mwy cynaliadwy.

Maes o law, bydd y CTRh yn darparu'r sylfaen dystiolaeth drafnidiaeth ar gyfer y Cynllun Datblygu Strategol (CDS) rhanbarthol sy'n dod i'r amlwg. Mae gan y CTRh rôl hanfodol i'w chwarae wrth gynghori ar ble y gellir lleoli datblygiad i leihau'r angen i deithio a hefyd sut y gall Aseidiadau Trafnidiaeth lywio penderfyniadau cynllunio.

4.1 Rhyngweithio â CDS a CDLI

Bydd y CTRh yn helpu i lywio a dylanwadu ar ddatblygiad CDLI newydd a phresennol yn ogystal ag unrhyw waith sy'n dod i'r amlwg ar y CDS.

4.2 Hysbysu cynllunio Datblygiadau Mawr

Bydd y CTRh yn llywio datblygiad y CDS a bydd yn dylanwadu ar gynllunio defnydd tir drwy sicrhau bod datblygiadau neu gynigion newydd yn cael eu lleoli'n briodol ac yn blaenoriaethu opsiynau trafndiaeth gynaliadwy (fel y disgrifir ym Mholisi Cynllunio Cymru) a lliniaru unrhyw effaith ar seilwaith presennol neu'r amgylchedd ehangach. Bydd yn cefnogi datblygu aseidiadau trafndiaeth ac yn sicrhau bod cyfraniadau datblygwyr (drwy gytundebau cyfreithiol rwymol) yn cael eu cyfeirio tuag at welliannau trafndiaeth lle bo angen.

Ar ben hynny, bydd yn gwerthuso datblygiadau mawr, i asesu effeithiau posibl ar drafnidiaeth, trwy ddefnyddio modelu trafndiaeth, aseidiadau a/neu ddatganiadau a fydd yn helpu i hwyluso unrhyw fuddsoddiadau trafndiaeth angenrheidiol lle bo angen.

Polisiâu Blaenoriaeth 2 Llwybr Newydd

BLAENORIAETH 2 LLWYBR NEWYDD

Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy wasanaethau a seilwaith trafndiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.

Mae Blaenoriaeth 2 Llwybr Newydd yn darparu'r cyd-destun cyffredinol ar gyfer buddsoddi yn ein system drafnidiaeth. Mae'r polisiâu hyn yn rhoi barn y rhanbarth ar sut mae'r system drafnidiaeth yn darparu ar gyfer ein cymunedau a sut y gellir dylanwadu ar ddewis dull teithio. Hefyd, mae'r polisiâu a gynigir yn adlewyrchu'r angen i sicrhau bod y system drafnidiaeth yn datgarboneiddio ac yn lleihau effeithiau ehangach y galw i deithio. Er mwyn cefnogi'r amcanion polisi cyffredinol hyn, bydd cyfres o bolisiâu sy'n benodol i fodd yn darparu'r manylion sydd eu hangen i gefnogi dewisiadau ar fuddsoddiad yn y dyfodol.

Ar hyn o bryd dengys y dystiolaeth ar gyfer y CTRh lefelau uchel o ddefnydd ceir ar draws y rhanbarth; roedd y defnydd o geir i deithio i'r gwaith yn 2021 yn 65.5% ledled y rhanbarth ond gostyngodd hyn i 56.1% yn Abertawe lle mae'r defnydd o fysiau ar ei uchaf sef 2.8%.

NOD Y CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL

Sicrhau newid i ffwrdd o ddefnyddio ceir preifat i foddau teithio mwy cynaliadwy trwy welliannau gwasanaeth a seilwaith.

AMCANION Y CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL

AMCAN 3: Cael system drafnidiaeth sy'n cydnabod yr hierarchaeth moddau teithio a nodwyd yn Llwybr Newydd, sef:

1. Cerdded a beicio (blaenoriaeth uchaf)
2. Trafnidiaeth gyhoeddus
3. Cerbydau allyriadau isel iawn
4. Cerbydau modur preifat (blaenoriaeth isaf)

AMCAN 4: Cael system drafnidiaeth sy'n cydnabod cymunedau amrywiol y rhanbarth a'u hanghenion trafndiaeth amrywiol.

POLISIÂU'R CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL

POLISI 5 - ARDALOEDD GWLEDIG A DARPARU TRAFNDIAETH

Mae'r rhanbarth yn cynnwys prif ganolfannau trefol fel Abertawe, Castell-nedd a Llanelli ynghyd â chymunedau'r cymoedd yng nghymoedd Afan, Nedd a Thawe ac ardaloedd gwledig mawr ledled y rhanbarth. Mae ardaloedd gwledig y rhanbarth yn

creu cyfres unigryw o heriau trafndiaeth, yn enwedig yng nghefn gwlad Sir Gaerfyrddin a Sir Benfro. Mae seilwaith ffyrdd i ffwrdd o'r prif goridorau yn llai cyffredin, mae gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn llai aml ac mae'r ddaearyddiaeth a'r pellteroedd sy'n aml yn cael eu teithio o ardaloedd gwledig yn gwneud beicio a cherdded yn ddewis llai ffafriol o fodd teithio.

Yng ngoleuni'r heriau hyn, mae'r Rhanbarth yn ceisio sicrhau bod dewisiadau ar gael yn lle'r car preifat, i ddarparu dewisiadau teithio a galluogi mynediad i addysg, cyflogaeth, cyfleusterau iechyd a gwasanaethau pob dydd i aelwydydd nad oes ganddynt drafnidiaeth breifat. Er mwyn cefnogi'r nod hwnnw, cynlluniwyd polisiâu'r CTRh i alluogi datblygu ystod o ddulliau darparu gwasanaethau i ddarparu trafndiaeth gynaliadwy ar y cyd ym mhob rhan o'r rhanbarth.

5.1 Datblygu opsiynau cludiant heblaw'r car mewn ardaloedd gwledig.

Bydd y Rhanbarth yn sicrhau bod dewisiadau yn lle'r car preifat ar gael mewn ardaloedd trefol a gwledig fel y gall pawb wneud dewisiadau teithio. Un ffocws allweddol i ni fydd annog cysylltiadau â gwasanaethau bysiau a threnau sydd wedyn yn hwyluso teithiau amlfodd. Lle nad yw moddau traddodiadol o drafnidiaeth gyhoeddus yn ariannol hyfyw, bydd dulliau amgen yn cael eu hystyried drwy gynlluniau ceir a beiciau dan arweiniad y gymuned a thrafnidiaeth seiliedig ar alw. Bydd y Rhanbarth yn darparu safon sylfaenol ar draws y rhanbarth yn enwedig mewn ardaloedd o dodi trafndiaeth uchel.

POLISI 6 - Y SYSTEM DRAFNIDIAETH YN ADLEWYRCHU CYMUNEDAU LLEOL YN NE-ORLLEWIN CYMRU

Mae cymunedau De-orllewin Cymru yn amrywio'n helaeth. Fodd bynnag, mae'r gallu i bobl weithio, dysgu a byw yn ein cymunedau yn amrywio'n sylweddol ledled y rhanbarth. Dibynna'r rhanbarth yn fawr ar rwydwaith trafndiaeth sy'n cydnabod ac yn ymateb i ystod o anghenion amrywiol.

6.1 Datblygu system drafnidiaeth sy'n cydnabod amrywiaeth ein cymunedau

Bydd y Rhanbarth yn anelu at adeiladu seilwaith trafndiaeth sydd wedi'i gynllunio i adlewyrchu a chefnogi anghenion unigryw cymunedau lleol yn Ne-orllewin Cymru, er enghraifft, hwyluso cysylltedd rhwng y Gymraeg a chanolfannau diwylliannol lleol, gan gynnwys ysgolion cyfrwng Cymraeg. Bydd hyn yn cynnwys sicrhau hygyrchedd, hyrwyddo opsiynau teithio cynaliadwy, a gwella cysylltedd rhwng cymunedau. Bydd mewnbyn cymunedol yn cael ei ystyried wrth gynllunio a datblygu ein prosiectau trafndiaeth i helpu i adlewyrchu'r anghenion amrywiol hyn.

POLISI 7 - DEWIS MODD TEITHIO

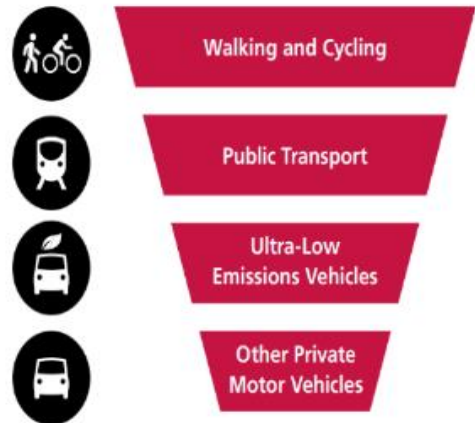
Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi dull sy'n pwysleisio defnyddio moddau teithio cynaliadwy lle bynnag y bo modd.

Mae'r rhan fwyaf o deithiau personol yng Nghymru yn gymharol fyr, sef 8 milltir ar gyfartaledd, ac yn cael eu gwneud mewn cerbyd preifat. Nod y CTRh yw annog newid moddol i drafnidiaeth gynaliadwy trwy wella cysylltedd rhwng moddau, wrth gyfnewidfeydd trafndiaeth, gan alluogi symudedd fel gwasanaeth a gwneud dewisiadau trafndiaeth yn gliriach.

Mae'r CTRh yn dilyn y dull hwn i sicrhau bod moddau teithio cynaliadwy'n cael eu defnyddio cymaint â phosibl lle nad oes modd lleihau'r angen i deithio.

7.1 Galluogi dewis modd teithio cynaliadwy yn unol ag hierarchaeth SDC

Bydd y rhanbarth yn dilyn y blaenoriaethau trafndiaeth a'r hierarchaeth trafndiaeth a nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (fel y dangosir isod) a bydd yn hwyluso ac yn annog defnyddio moddau teithio cynaliadwy lle na ellir lleihau'r angen i deithio. Bydd y Rhanbarth yn sicrhau bod trafndiaeth gynaliadwy yn opsiwn diogel, hygyrch, dibynadwy, fforddiadwy, cystadleuol a chyfleus ar gyfer teithio o ddydd i ddydd.



Gwneir hyn drwy wella seilwaith ar draws seilwaith cerdded, olwynion a beicio (teithio llesol), mewn gorsafoedd bysiau a threfnau a chyda cherbydau allyriadau isel iawn.

POLISI 8 - DATGARBONEIDDIO AC EFFEITHIAU AMGYLCHEDDOL

Mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn y rhanbarth yn cyfrannu'n fawr at allyriadau tŷ gwydr a nwyon llygredig eraill. Mae angen i'r rhanbarth osod gofyniad polisi i weithredu a thargedu buddsoddiad i ddatgarboneiddio system drafnidiaeth y rhanbarth cyn gynted â phosibl ac yn unol â thargedau cyffredinol Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU.

Fel rhan o'r Porthladd Rhydd Celtaidd arfaethedig, gwnaed ymrwymiad i ddarparu seilwaith sy'n darparu tanwydd newydd (hydrogen, biodanwydd a thanwydd hedfan cynaliadwy) yn ogystal â thechnoleg ffermydd gwynt arnofiol ar y môr (FLOW) a ddyluniwyd i weithio tuag at dargedau datgarboneiddio. Bydd angen y dull gweithredu hwn a mentrau tebyg i gyflawni'r targedau gofynnol.

Mae angen i'r rhanbarth sicrhau bod effeithiau amgylcheddol yn cael eu hasesu'n llawn wrth i gynlluniau gael eu datblygu. Felly, bydd yn cael ei ystyried mewn penderfyniadau buddsoddi trafndiaeth a wneir, yn unol â'r argyfyngau hinsawdd a ddatganwyd gan y pedwar awdurdod lleol yn y rhanbarth.

8.1 Galluogi datgarboneiddio'r system drafnidiaeth

Mae'r Rhanbarth yn cydnabod bod trafndiaeth yn cyfrannu'n fawr at lygredd, allyriadau nwyon tŷ gwydr a llygryddion eraill a all gyfrannu at risgiau ac anghydraddoldebau iechyd. Bydd y rhanbarth yn cymryd camau wedi'u targedu i ddatgarboneiddio ei system drafnidiaeth yn unol â thargedau Cymru a'r DU, gan sicrhau bod effeithiau amgylcheddol ymyriadau trafndiaeth newydd yn cael eu hasesu'n drylwyr a'u hystyried mewn unrhyw benderfyniadau.

8.2 Lleihau Effeithiau Amgylcheddol

Bydd y Rhanbarth yn sicrhau bod effeithiau amgylcheddol (gan gynnwys effeithiau ar ansawdd aer, tirwedd, treflun, treftadaeth, ecoleg, adnoddau naturiol a sŵn/llonyddwch) cynigion yn cael eu hasesu'n llawn a'u lleihau a bod pob cynnig yn cael effaith gadarnhaol ar yr amgylchedd yn yr ystyr ehangaf, yn gwella bioamrywiaeth ac yn cynnal gwydnwch ecosystemau.

POLISI 9 - CERDDED, BEICIO A THEITHIO LLESOL

Roedd Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (y Ddeddf) yn ei gwneud yn ofynnol i gynghorau yng Nghymru fapio a chynllunio llwybrau addas ar gyfer teithio llesol, gan gynnwys gweithredu gwelliannau o flwyddyn i flwyddyn mewn aneddiadau penodedig fel y cyfarwyddir gan Lywodraeth Cymru.

Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol greu, cyhoeddi a chynnal Map Rhwydwaith Teithio Llesol, sy'n cynnwys:

Llwybrau presennol - llwybrau sy'n cwrdd â'r safonau Teithio Llesol yw'r rhain; a

Llwybrau'r dyfodol – mae'r rhain yn cynnwys llwybrau sydd naill ai heb eu sefydlu eto neu'r rhai nad ydynt yn bodloni'r meini prawf i'w dosbarthu fel llwybrau presennol ac y mae angen eu gwella. O ganlyniad, mae Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol Awdurdodau Lleol yn wybodaeth gefndirol hanfodol a fydd yn llywio cynigion y rhanbarth ar gyfer cyllid a mentrau teithio llesol.

Ystyria'r Rhanbarth fod yr angen am gynlluniau cerdded, beicio ac olwynion (teithio llesol) o fudd i deithiau i addysg, gwaith, cyfleusterau iechyd a gweithgareddau hamdden.

9.1 Gwneud teithio llesol y dewis cyntaf ar gyfer pob taith leol

Bydd y Rhanbarth yn sicrhau bod yr Hierarchaeth Drafnidiaeth yn cael ei chynnal, a bod teithio llesol wedi'i ymgorffori o fewn prosiectau trafndiaeth fesul achos.

9.2 Gwella opsiynau teithio milltir gyntaf ac olaf

Bydd y Rhanbarth yn galluogi teithiau amlfodd trwy ddarparu opsiynau Teithio Llesol milltir gyntaf ac olaf. Bydd hyn yn cynnwys cefnogi storffeydd priodol i feiciau ac e-feiciau mewn ardaloedd preswyl / cartrefi, mewn mannau sy'n denu teithiau, cyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus, a chefnogi cynlluniau microsymbudedd a rennir. Bydd y Rhanbarth yn darparu seilwaith Teithio Llesol diogel, gan gysylltu cymunedau mewn lleoliadau trefol a gwledig, gan alluogi teithiau byr a chanolig i gael eu cynnal mewn modd llesol.

POLISI 10 - RHEILFFYRDD

Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd yn feingefn allweddol i'r system drafndiaeth yn Ne-orllewin Cymru.

Bydd angen i'r lefelau gwasanaeth presennol esblygu i sicrhau bod y gwasanaeth rheilffyrdd (teithwyr) yn adlewyrchu anghenion newidiol y rhanbarth. Ar hyn o bryd, mae gwasanaethau rhwng Abertawe a Chaerdydd yn rhedeg hyd at deirgwaith yr awr, a hyd at ddau drên yr awr o Gaerfyrddin i Abertawe. Ond mewn gwirionedd, mae patrymau aros yn golygu mai dim ond un gwasanaeth yr awr y mae llawer o'r gorsafoedd lleol ar y llinell o Gaerfyrddin i Abertawe i Gaerdydd yn ei gael, ar y mwyaf. I'r gorllewin o Gaerfyrddin, gwelir dwy her i ddefnyddio'r rheilffyrdd. Yn gyntaf, prin yw'r trenau uniongyrchol o ddwyrain y rhanbarth ac, yn ail, maent mor aml â phob awr ar y mwyaf a thipyn yn llai aml ar gyfer llawer o orsafoedd lleol. Yn aml, mae mynediad i orsafoedd yn wael gyda chysylltiadau bws cyfyngedig a lefelau isel o barcio diogel ar gael. Mae angen gorsafoedd a gwasanaethau newydd i wneud rheilffyrdd yn opsiwn cystadleuol yn lle defnyddio ceir. Ar hyn o bryd, nid yw'r amseroedd teithio yn cystadlu â theithio mewn car ar gyfer llawer o deithiau, gyda thaith o Aberdaugleddau i Abertawe ar y trên yn cymryd tua 40 munud yn hirach na'r un daith mewn car.

Dim ond ar nifer fach o lwybrau allweddol y caiff nwyddau eu cludo ar drenau, gan wasanaethu lleoliadau diwydiannol mawr. Wrth i'r Porthladd Rhydd ddatblygu, er enghraifft, bydd angen mwy o ddibyniaeth ar gludo nwyddau ar y rheilffordd am resymau amwynder ac amgylcheddol.

10.1 Cydweithio ag asiantaethau rheilffordd i wella'r cynnig trenau yn y rhanbarth

Bydd y Rhanbarth yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru a TrC i geisio gwella'r rhwydwaith rheilffyrdd yn barhaus yn Ne-orllewin Cymru a'r tu hwnt er mwyn hwyluso mewnfuddsoddiad a chefnogi newid moddol sy'n lleihau'r pwysau ar y rhwydwaith priffyrdd. Bydd hyn yn cynnwys ystyried amserlennu / amlder gwasanaeth a dichonoldeb cyflwyno gorsafoedd a llinellau rheilffyrdd newydd (neu ailagor hen rai).

Bydd y rhanbarth hefyd yn gweithio gyda'r asiantaethau a'r gweithredwyr perthnasol i geisio cynyddu cyfleoedd i symud nwyddau ar y rheilffordd.

10.2 Galluogi integreiddio rhwng moddau.

Bydd integreiddio rhwng gwahanol foddau teithio yn cael ei wella i annog mwy o gynaliadwyedd a sicrhau bod mynediad i'r holl breswylwyr ac ymwelwyr yn addas. Fel blaenoriaeth, bydd hyn yn cynnwys hwyluso cysylltedd synhwyrol rhwng darpariaeth trenau a bysiau.

POLISI 11 - BYSIAU A THAC SIS

Ar hyn o bryd mae'r rhwydwaith bysiau lleol yn gweithredu ar sail fasnachol, er bod ganddo lefelau sylweddol o gymhorthdal cyhoeddus gan awdurdodau lleol a llywodraeth ganolog. Mae Trafnidiaeth Cymru (TrC) hefyd yn gweithredu gwasanaethau Traws-Cymru a gwasanaethau trafndiaeth seiliedig ar alw bysiau Fflecsi, yn Sir Benfro.

Mae'r rhanbarth yn gweithio gyda gweithredwyr bysiau o fewn y system reoleiddio bresennol i ddatblygu rhwydwaith sy'n cynnig y ddarpariaeth fwyaf posibl ar sail fasnachol. Defnyddia'r pedwar awdurdod lleol eu pwerau presennol i gymorthdalu llwybrau y bernir eu bod yn angenrheidiol yn gymdeithasol.

Pe byddai pwerau diwygio rheoleiddiol yn cael eu cymeradwyo o fewn oes y CTRh; bydd y rhanbarth yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru a TrC i ddatblygu rhwydwaith bysiau sy'n sicrhau'r cwmpas mwyaf posibl, gan ddarparu digon o gapasiti ar gyfer anghenion teithwyr presennol a'r rhai a ddisgwylir yn y dyfodol.

Mae tacsis yn chwarae rhan hanfodol yn y ddarpariaeth drafndiaeth ar draws y rhanbarth ar gyfer mathau penodol o deithiau ac ar gyfer rhannau pwysig o'n cymunedau. Bydd y pedwar awdurdod lleol yn parhau i drwyddedu gweithredwyr, cerbydau a gyrwyr ac yn rheoli agweddau diogelwch ar y ddarpariaeth dacsis.

11.1 Datblygu a buddsoddi mewn atebion bysiau a thrafnidiaeth gymunedol arloesol.

Bydd y Rhanbarth yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru a TrC i geisio gwella'r gwasanaeth a ddarperir ar hyn o bryd ar gyfer bysiau o fewn y fframweithiau rheoleiddio sydd ar waith. Bydd y Rhanbarth yn ceisio sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus yn parhau i fod yn opsiwn teithio hyfyw

ym mhob ardal sy'n cynnwys ardaloedd gwledig lle mae gwasanaethau bysiau yn wael ar hyn o bryd. Bydd hyn yn gofyn am amrywiaeth o ddulliau gan gynnwys trafndiaeth seiliedig ar alw, trafndiaeth gymunedol a thacsis lle na fyddai'r galw yn cynnal gwasanaethau bysiau confensiynol.

11.2 Cydweithio ag Asiantaethau mewn perthynas â diwygio rheoleiddio bysiau.

Bydd y Rhanbarth yn cydweithio â Llywodraeth Cymru, TrC a gweithredwyr bysiau ar ddiwygio rheoleiddiol.

11.3 Cydweithio ag Asiantaethau mewn perthynas â darparu gwasanaeth a rhwydwaith bysiau

Bydd y Rhanbarth yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru a TrC, awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau ar wella'r rhwydwaith bysiau yn barhaus ledled y rhanbarth. Byddwn hefyd yn hwyluso cyflwyno system docynnau integredig/symlach, systemau gwybodaeth i deithwyr, mesurau blaenoriaeth bysiau, rheoli rhwydwaith, gwell arosfannau a chyfnewidfeydd bysiau, hyfforddiant i yrwyr, newidiadau i strwythur y diwydiant bysiau, hybiau bysiau a datgarboneiddio'r fflyd fysiau.

POLISI 12 - HWYLUSO DEFNYDDIO CERBYDAU DIM ALLYRIADAU AC ALLYRIADAU ISEL IAWN

Yr allwedd i ddefnyddio mwy o gerbydau dim allyriadau ac allyriadau isel iawn yw darparu seilwaith ailwefru / ail-lenwi addas. Ni fydd gan bob aelwyd, er enghraifft, gyfleusterau ar gyfer addasu i wefru ceir trydan.

Mae'r dechnoleg ar gyfer datgarboneiddio cerbydau masnachol yn dal i ddod i'r amlwg gyda dewisiadau tymor hir rhwng cerbydau trydan hydrogen a batri yn dal i gael eu harchwilio.

Mae'n ddyddiau cynnar o hyd ar ddatblygu seilwaith i gefnogi defnydd torfol o gerbydau dim allyriadau ac mae'n fater o bwysigrwydd rhanbarthol a chenedlaethol

Bydd angen i gyflymder y newid i gerbydau dim allyriadau adlewyrchu polisi llywodraeth y DU ar ddiddymu cerbydau tanwydd ffosil newydd a siâp strwythurau ariannol yn y dyfodol ar gyfer trethu cerbydau a/neu danwydd.

12.1 Hwyluso gwefru cerbydau trydan, gan gynnwys gwefru preswyl

Bydd y Rhanbarth yn annog mabwysiadu cerbydau dim allyriadau ac allyriadau isel iawn. Un elfen allweddol fydd gweithredu cynllun cynhwysfawr i osod pwyntiau gwefru mewn canolfannau cymunedol ac

ardaloedd preswyl, gan sicrhau bod cyfleusterau gwefru ar gael i bob preswlydd, yn enwedig y rhai heb le parcio oddi ar y stryd, gan ategu mentrau masnachol preifat.

12.2 Hwyluso datgarboneiddio fflyd y sector cyhoeddus

Bydd y Rhanbarth yn gweithredu rhaglen ar gyfer gosod pwyntiau gwefru a thrawsnewid fflydoedd y sector cyhoeddus i gerbydau trydan neu hydrogen wrth adolygu fflyd lwyd (cerbydau personol a ddefnyddir at ddibenion busnes) a pholisïau ar gyfer defnydd dim allyriadau. Bydd y rhanbarth hefyd yn gweithio gyda darparwyr ynni i sicrhau bod y cyflenwadau angenrheidiol ar gael i gefnogi'r broses o gyflwyno cerbydau dim allyriadau.

POLISI 13 - FFYRDD, STRYDOEDD A PHARCIO

Mae'r rhanbarth yn gweithio gyda sefydliadau fel Llywodraeth Cymru, yr Asiantaeth Cefnffyrdd, awdurdodau cynllunio lleol a chynghorau lleol cyfagos i ddarparu rhwydwaith ffyrdd sy'n diwallu anghenion y rhanbarth.

Gall adrannau cynllunio cynghorau, datblygwyr a rhanddeiliaid eraill ddylanwadu ar bryd a sut y defnyddir y rhwydwaith.

Mae diogelwch ar y rhwydwaith ffyrdd yn ofyniad clir ar gyfer pob awdurdod priffyrdd.

13.1 Cadw rhwydwaith Priffyrdd diogel

Mae'r Rhanbarth yn cydnabod bod ffyrdd yn ffordd allweddol o gael at wasanaethau, gwaith, addysg a hamdden y mae preswylwyr yn dibynnu arnynt. Bydd y rhanbarth yn gweithio ochr yn ochr â Llywodraeth Cymru, Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru, a rhanddeiliaid allweddol eraill i gynnal rhwydwaith priffyrdd sy'n ddiogel, yn gyfleus ac yn addas i'r diben.

Cred y Rhanbarth mai diogelwch ar y ffyrdd i bob defnyddiwr yw'r flaenoriaeth uchaf a bydd yn gweithio gyda'r gwasanaethau brys a grwpiau diogelwch ar y ffyrdd i fuddsoddi lle gellir gwella diogelwch ar y ffyrdd.

13.2 Datblygu Capasiti Ffyrdd yn unol ag Adolygiad Ffyrdd Cymru

Bydd y Rhanbarth yn sicrhau bod unrhyw gapasiti ffyrdd ychwanegol yn cyd-fynd â blaenoriaethau Adolygiad Ffyrdd Cymru ar gyfer penderfynu buddsoddi mewn cynlluniau ffyrdd newydd.

13.3 Integreiddio â chynllunio defnydd tir i leihau'r pwysau ar y rhwydwaith priffyrdd

Bydd y Rhanbarth yn gweithio gydag adrannau cynllunio defnydd tir i sicrhau bod datblygiadau newydd mewn lleoliadau priodol a bod ganddynt opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy i leihau'r pwysau ar y rhwydwaith priffyrdd yn unol â safonau'r Gymdeithas Syrfewyr Sirol.

13.4 Datblygu polisiâu rheoli meysydd parcio sy'n cydbwyso'r galw am barcio a nodau ehangach SDC a'r CTRh

Mae'r Rhanbarth yn cydnabod y rôl bwysig y mae polisi parcio yn ei chwarae mewn perthynas â gweithgaredd economaidd, hygyrchedd a chyfnewid amlfodd. Byddwn yn gweithredu strategaethau rheoli galw priodol i sicrhau bod darpariaeth lleoedd parcio yn adlewyrchu anghenion y gyrchfan yn gytbwys â nodau SDC a'r CTRh.

POLISI 14 - PORTHLADDOEDD, CLUDO NWYDDAU A LOGISTEG

Mae'r porthladdoedd yn y rhanbarth yn darparu mynediad rhanbarthol a chenedlaethol i farchnadoedd allweddol sy'n cefnogi economi De-orllewin Cymru a'r tu hwnt. Er bod mynediad i borthladdoedd yn bennaf drwy'r rhwydwaith cefnffyrdd, gall elfennau o deithiau gynnwys defnyddio rhwydweithiau ffyrdd lleol.

Mae presenoldeb llwybrau strategol yn y rhanbarth yn creu galw am leoedd parcio diogel, o ansawdd ar gyfer loriau. Mae hyn yn hanfodol i yrwyr cerbydau nwyddau trwm gyflawni eu rhwymedigaethau cyfreithiol i orffwys heb orfod parcio mewn ardaloedd anaddas, preswyl yn aml.

Yn aml, mae danfoniadau'r filltir olaf yn digwydd yng nghanol ein trefi a mwyfwy'n uniongyrchol i gartrefi. Gall amlder faniau mewn lleoliadau yr effeithir arnynt effeithio ar amwynder ardal a chreu materion ansawdd aer lleol.

14.1 Gweithio gydag Asiantaethau i wella mynediad i borthladdoedd

Mae'r Rhanbarth yn cydnabod bod angen cydweithio i hwyluso symud pobl a nwyddau mewn modd mwy dibynadwy, effeithiol a chynaliadwy i borthladdoedd y rhanbarth ac oddi yno. Bydd y Rhanbarth yn gweithio i wella mynediad i'n porthladdoedd ar gyfer nwyddau a theithwyr.

14.2 Hwyluso dosbarthu nwyddau'n gynaliadwy trwy reilffyrdd a phorthladdoedd

Bydd yr CTRh yn gweithio gyda datblygwyr, gweithredwyr cludo nwyddau a chwsmeriaid i annog dosbarthu nwyddau'n fwy cynaliadwy trwy gael gwell mynediad at borthladdoedd a chyfleusterau rhyngfoddol rheilffyrdd a'u defnyddio; bydd hyn yn lleihau effeithiau cerbydau nwyddau trwm ar gymunedau.

14.3 Hwyluso dosbarthu nwyddau'n gynaliadwy ar y ffyrdd

Bydd y rhanbarth yn gweithio i wella gwasanaethau dosbarthu nwyddau er mwyn lleihau'r effaith negyddol ar y rhwydwaith trafnidiaeth; mae hyn yn cynnwys dosbarthu nwyddau'n rhanbarthol a lleol. Bydd hyn yn cynnwys archwilio sut y gellir gwneud danfoniadau milltir olaf yn fwy cynaliadwy.

POLISI 15 - GWASANAETHAU HEDFAN, SEILWAITH HEDFAN LLEOL

Bydd datblygu cyfleoedd buddsoddi mawr ar draws y rhanbarth yn golygu bod angen mynediad i feysydd awyr masnachol presennol ar gyfer gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau. Felly, bydd hyn yn chwarae rhan allweddol yn natblygiad yr economi ranbarthol ac yn hwyluso manteisio ar dwristiaeth y rhanbarth. Defnyddir meysydd glanio lleol y rhanbarth, Maes Awyr Abertawe, Maes Awyr Gorllewin Cymru Pen-bre a Maes Awyr Hwlfordd, yn bennaf ar gyfer hedfan hamdden a hyfforddi peilotiaid.

15.1 Gwella mynediad i feysydd glanio rhanbarthol a meysydd awyr cenedlaethol

Nid yw'r tri maes glanio lleol yn y rhanbarth wedi'u trwyddedu ar hyn o bryd ar gyfer gwasanaethau masnachol. Bydd y Rhanbarth yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru a phartïon eraill, i gefnogi datblygiad mynediad da i feysydd awyr rhanbarthol a chenedlaethol yn y DU, yn enwedig ar drafnidiaeth gyhoeddus.

POLISI 16 - CYNNAL A CHADW'R SEILWAITH PRESENNOL

Mae seilwaith trafnidiaeth y rhanbarth yn sylweddol ac mae'n rhan hanfodol o gyfansoddiad y gymuned ehangach. Mae amrywiaeth o randdeiliaid yn gyfrifol am ei gynnal ac am sicrhau bod y seilwaith mewn cyflwr da ac yn gallu gwrthsefyll newid, boed hwnnw o ran newid yn yr hinsawdd neu heriau cynnal a chadw lleol.

16.1 Ymchwilio i gyllid atodol ar gyfer cynnal a chadw

Bydd y rhanbarth yn cefnogi mentrau i gynhyrchu ffynonellau refeniw newydd i gefnogi'r gwaith o gynnal y seilwaith presennol. Drwy ddarparu'r CTRh, bydd y rhanbarth yn ceisio cyllid ychwanegol i sicrhau y gellir cynnal seilwaith newydd (gan gynnwys seilwaith ar gyfer cerdded a beicio) i safon briodol a bydd yn ymdrechu i gadarnhau symiau cymudedig ar gyfer cynnal a chadw seilwaith newydd.

16.2 Adolygu cynlluniau rheoli asedau



Bydd y cynlluniau rheoli asedau priffyrdd presennol yn cael eu hadolygu i sicrhau bod yr holl seilwaith newydd yn cael ei grisialu, a bod moddau cynaliadwy yn cael eu cynnwys yn rhanbarthol.

DRAFT

Polisiâu Blaenoriaeth 3 Llwybr Newydd

BLAENORIAETH 3 LLWYBR NEWYDD

Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy

Nod Blaenoriaeth 3 Llwybr Newydd yw hyrwyddo argaeledd a defnydd dewisiadau teithio cynaliadwy lle bynnag y bo modd. Golyga daearyddiaeth a demograffeg De-orllewin Cymru na fydd teithio cynaliadwy yn bosibl i bawb.

Cynlluniwyd y polisiâu yn y maes hwn i annog a galluogi dewisiadau teithio cynaliadwy lle bynnag y bo modd. Mae'r materion y mae'r polisiâu'n mynd i'r afael â hwy yn ymestyn ymhell y tu hwnt i hwyluso mynediad i'r dull teithio mwyaf cynaliadwy ar gyfer taith benodol. Amrywiant o'r ffordd y mae pobl yn cynllunio eu taith, y defnydd o dechnoleg a sut mae cael gafael ar wybodaeth am deithio.

NOD Y CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL

Galluogi ein preswylwyr i newid eu hymddygiad teithio i ddefnyddio trafnidiaeth gynaliadwy carbon isel.

AMCANION Y CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL

AMCAN 5: Sicrhau bod trafnidiaeth gynaliadwy ar gael yn fwy, yn fwy deniadol ac yn fwy fforddiadwy.

AMCAN 6: Hyrwyddo dewis teithio cynaliadwy lle bynnag y bo modd.

POLISIÂU'R CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL

POLISI 17 - RHWYDWAITH TRAFNIDIAETH DIOGEL, DEFNYDDIADWY, DENIADOL, HYGARCH A FFORDDIADWY

Bydd angen i rwydwaith trafnidiaeth y dyfodol ddarparu ffordd effeithiol o symud o amgylch y rhanbarth. Er mwyn i bobl wneud dewisiadau teithio gwybodus a chynaliadwy, bydd angen datblygu'r rhwydwaith mewn modd sy'n sicrhau bod dewisiadau teithio cynaliadwy ar gael, yn ddeniadol ac yn fforddiadwy. Ar hyn o bryd mae gan y rhanbarth lefelau uchel o ddefnydd ceir. Yn 2021 roedd 65.5% o deithiau i'r gwaith yn defnyddio car neu fan, tra bod trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn cyfrif am 10.0% o'r teithiau.

Mae ffyrdd a llwybrau teithio llesol ar agor 365 diwrnod y flwyddyn ac mae angen iddynt fod ar gael bob amser. Mae angen i seilwaith trafnidiaeth ddarparu ar gyfer pob math posibl o ddefnyddwyr. Mae pris teithiau trafnidiaeth gyhoeddus yn ffactor allweddol wrth benderfynu a yw trafnidiaeth gyhoeddus

yn fodd teithio dichonadwy i lawer o deithwyr. Rydym hefyd am i drigolion ac ymwelwyr y rhanbarth allu teithio o gwmpas yn ddiogel ac i ddewisiadau trafndiaeth fod ar gael i bawb.

17.1 Datblygu rhwydwaith deniadol a defnyddiadwy

Bydd y rhanbarth yn cydweithio â Llywodraeth Cymru a TrC i ddatblygu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus o ansawdd sy'n diwallu anghenion teithwyr, gan sicrhau gwasanaeth dibynadwy, argaeledd ar adegau cyfleus a gwasanaethu lleoliadau priodol.

17.2 Datblygu rhwydwaith hygyrch

Bydd y rhanbarth yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru, TrC, a darparwyr trafndiaeth gyhoeddus (gan gynnwys tacsis) i sicrhau bod unigolion ag anawsterau iechyd, corfforol neu synhwyrdd yn gallu cael at y system drafndiaeth mewn ffordd hawdd, barchus ac urddasol, gan wneud trafndiaeth gyhoeddus yn hygyrch i bawb.

17.3 Datblygu rhwydwaith fforddiadwy

Bydd y rhanbarth yn partneru â Llywodraeth Cymru, TrC a gweithredwyr allweddol i weithredu system docynnau integredig ac i wneud teithiau trafndiaeth gyhoeddus yn fwy manteisiol yn ariannol na theithiau car lle bynnag y bo modd.

17.4 Datblygu rhwydwaith diogel

Mae'r CTRh yn cydnabod bod diogelwch pob defnyddiwr yn hollbwysig, nid yn unig ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd ond hefyd ar gyfer diogelwch personol. Bydd y rhanbarth yn gweithio gyda phartneriaid fel yr heddlu, cwmnïau bysiau a threnau i geisio gwelliannau i seilwaith a gwasanaethau i sicrhau bod moddau neu drafndiaeth gynaliadwy yn ddiogel ac yn gyfleus.

POLISI 18 - GWYBODAETH AM DRAFNIDIAETH

Mae darparu gwybodaeth yn allweddol i wneud dewisiadau teithio gwybodus p'un ai gan unigolion neu fusnesau.

Bydd hyn yn gofyn am ddatblygu systemau gwybodaeth am drafnidiaeth ar draws y rhanbarth ac yn ehangach sy'n cefnogi darparu gwybodaeth y mae ei hangen ar ddefnyddwyr y rhwydwaith trafnidiaeth i gynllunio eu teithiau. Gan fod angen i'r systemau fod yn gydnaws â system ehangach Cymru gyfan mae'n debygol y bydd TrC yn arwain ar hyn.

18.1 Cydweithio ag asiantaethau i wella gwybodaeth am drafnidiaeth

Bydd y rhanbarth yn cefnogi llif gwybodaeth am drafnidiaeth i ddefnyddwyr a darpar ddefnyddwyr, gan gydweithio â sefydliadau perthnasol i ddatblygu gwybodaeth hygyrch am drafnidiaeth. Bydd y rhanbarth yn cyfrannu at sicrhau bod gwybodaeth yn cael ei chyflwyno mewn fformatau sy'n addas ar gyfer pob cymuned, yn enwedig y rhai sydd â nodweddion gwarchoddedig. Bydd safonau'r Gymraeg yn cael eu cynnal drwyddi draw.

POLISI 19 - TECHNOLEG TRAFNIDIAETH

Mae technoleg yn cynnal, yn cefnogi ac yn trawsnewid perfformiad rhwydwaith, a chyda datblygiadau technolegol yn y dyfodol, mae hyn yn debygol o arwain at newidiadau sylweddol i'r dechnoleg sy'n sail i lawer o'r rhwydwaith ac yn ei reoli. Mae daearyddiaeth amrywiol y rhanbarth yn golygu nad oes un dull unigol o gyflwyno technoleg yn debygol o fod yn llwyddiannus. Yn hytrach, bydd angen cymysgedd o dechnolegau.

19.1 Defnyddio technoleg i fonitro a gwella'r rhwydwaith trafnidiaeth

Bydd y rhanbarth yn manteisio ar dechnoleg i fonitro perfformiad y rhwydwaith a chefnogi ymyriadau wedi'u targedu. Bydd hyn yn cynnwys adolygu ein hierarchaeth llwybrau i addasu i anghenion datblygu, amgylcheddol neu gymunedol. Er enghraifft, bydd y rhanbarth yn cefnogi partneriaid awdurdod priffyrdd i ddefnyddio systemau rheoli traffig sy'n cael eu gyrru gan dechnoleg a systemau gwybodaeth amser real i deithwyr i hyrwyddo blaenoriaeth bysiau.

POLISI 20 - HYRWYDDO TEITHIO CYNALIADWY A'R CTRh

Er mwyn i'r CTRh fod yn llwyddiannus bydd angen hyrwyddo ei negeseuon a'i ganlyniadau allweddol yn y rhanbarth a'r tu hwnt. Er mwyn i'r CTRh gyrraedd ei nodau, ystyrir bod mentrau newid ymddygiad yn weithgaredd parhaus a hanfodol i hyrwyddo defnyddio teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. O ystyried natur eang gweithgareddau hyrwyddo, mae dull rhanbarthol a

chydlynol yn debygol o ddwyn gwell canlyniadau yn gyffredinol na mentrau unigol lleol.

20.1 Annog newid moddol trwy hyrwyddo

Bydd y rhanbarth yn hyrwyddo defnyddio teithio llesol, trafniadaeth gyhoeddus a cherbydau allyriadau isel iawn yn y rhanbarth i annog newid moddol i ddulliau teithio mwy cynaliadwy. Er enghraifft, mentrau cynllunio teithio yn y gweithle a'r ysgol, hyfforddiant teithio neu hyfforddiant beicio sy'n annog newid ymddygiad cadarnhaol. Bydd hyn yn arbennig o bwysig mewn perthynas â theithiau addysg, cyflogaeth a gofal iechyd.

POLISI 21 - TWRISTIAETH A THRAFNIDIAETH

Mae'r cynnig twristiaeth yn y rhanbarth yn amlochrog gan gwmpasu'r ddau barc cenedlaethol, ac ardal o harddwch naturiol eithriadol. Mae'r rhanbarth yn cynnig y profiad glan môr traddodiadol er enghraifft ym mhenrhyn Gŵyr, Pentywyn, Dinbych-y-pysgod ac Aberafan. Ceir nifer o atyniadau amrywiol i ymwelwyr ledled y rhanbarth gan gynnwys beicio mynydd yng Nghwm Afan, teithiau cerdded i weld rhaeadrau yng Nglyn-nedd, Eglwys Gadeiriol Tyddewi, yr Ardd Fotaneg Genedlaethol ynghyd â henebion a chestyll gan gynnwys castell Cydweli a Chastell Ystumllwynarth. Mae nifer o amgueddfeydd, orielau celf a theatrau yn Abertawe a ledled y rhanbarth.

Hefyd, ceir nifer o atyniadau chwaraeon ar hyd a lled y rhanbarth gan gynnwys stadiwm Swansea.com Glandŵr, Abertawe a Pharc y Scarlets yn Llanelli.

Mae digwyddiadau hefyd yn allweddol i'r cynnig i ymwelwyr sy'n digwydd mewn nifer o ganolfannau ledled y rhanbarth.

21.1 Gwella mynediad i leoliadau twristiaeth

Bydd y rhanbarth yn anelu at wella mynediad a phrofiad twristiaid ar draws y rhanbarth ond gan ganolbwyntio'n benodol ar ardaloedd arfordirol a Pharc Cenedlaethol Arfordir Penfro trwy wella cyfleoedd i dwristiaid gyrraedd trwy foddau cynaliadwy a defnyddio teithio cynaliadwy tra byddant yn y rhanbarth. Bydd hyn yn golygu cydweithio â'r asiantaethau priodol i sicrhau bod gwasanaethau a seilwaith yn cyd-fynd ag anghenion ymwelwyr.

Bydd y rhanbarth yn cefnogi datblygiad cynlluniau teithio rheoli digwyddiadau, yn enwedig mewn partneriaeth â hyrwyddwyr digwyddiadau rhanbarthol pwysig sy'n blaenoriaethu moddau cynaliadwy lle bynnag y bo modd i gynnwys annog gwasanaethau

trafnidiaeth gyhoeddus ychwanegol neu ddiweddarach ar ddiwrnodau digwyddiadau.

DRAFT

7. Cyflwyniad i'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (CCTRh) ac asesu cynlluniau

Bydd fersiwn derfynol y CTRh yn cynnwys y CCTRh terfynol ar gyfer y rhanbarth. Bydd y CCTRh yn cwmpasu rhestr wedi'i blaenoriaethu'n llawn o ymyriadau yn y Rhanbarth y bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig a'r pedwar awdurdod lleol yn eu datblygu i helpu i gyflawni amcanion y CTRh a gweithredu SDC ar y lefel ranbarthol.

Mae'r CCTRh yn canolbwyntio ar yr ymyriadau hynny sy'n flaenoriaethau ar gyfer y pum mlynedd rhwng 2025 a 2030.

Asesu'r Cynllun

Pan fydd ar gael, bydd y CTRh terfynol yn cynnwys gwybodaeth am brosiectau i gefnogi'r broses flaenoriaethu, o ran gallu i gyflawni, fforddiadwyedd a rheoli. Pan fydd prosiectau yn y cyfnod cysyniad neu ddatblygiad cynnar, bydd rhagdybiaethau'n cael eu gwneud yn seiliedig ar brosiectau tebyg, i asesu'r gallu i'w cyflawni, eu fforddiadwyedd a'u rheolaeth.

Lluniwyd rhestr gychwynnol o gynlluniau a mentrau ar gyfer y CCTRh drafft. Mae'r rhanbarth, ar y cyd â Trafnidiaeth Cymru, wedi datblygu offeryn blaenoriaethu cynlluniau a fydd yn darparu dadansoddiad ar sail tystiolaeth o'r graddau y mae cynlluniau ac ymyriadau'n cyflawni amcanion y CTRh.

Darperir manylion yr offeryn blaenoriaethu a'i weithrediad yn Atodiad 4. Bydd asesiadau ansoddol a meintiol (rhifiadol) yn cael eu cynnal i ddarparu cyfiawnhad rhesymegol dros bob cynllun y nodwyd ei fod yn "hanfodol" yn y CCTRh ar gyfer cyflawni'r CTRh. Yn ogystal â'r cynlluniau o fewn cylch gwaith y CTRh a'r CCTRh mae datblygiad y rhestr gychwynnol o gynlluniau wedi nodi nifer fach o gynlluniau y mae cyrff eraill yn gyfrifol am eu cyflawni. Mae'r rhain yn ymddangos yn hanfodol er mwyn sicrhau bod amcanion y CTRh yn cael eu cyflawni ac felly maent hefyd wedi'u rhestru.

Cyflawni

I gyflawni'r CCTRh bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn gweithio mewn partneriaeth â'r llywodraeth ar bob lefel a'r asiantaethau y mae'n eu cefnogi. Mae'r Cyd-bwyllgor Corfforedig wedi ymrwymo i gynnal a datblygu ymhellach y perthnasoedd a sefydlwyd yn ystod datblygiad y CTRh drafft er mwyn galluogi hyn.

Cynigir cyflawni cynlluniau a mentrau unigol y CCTRh gan y pedwar awdurdod lleol yn y rhanbarth sydd â phwerau statudol fel yr awdurdodau trafndiaeth a phriffyrdd. Mewn rhai achosion, bydd angen i drydydd parti eu cyflawni. Os felly, bydd y Cyd-bwyllgor Corfforedig yn ystyried nodi awdurdod lleol arweiniol i gysylltu a chynorthwyo.

Bydd y Cyd-bwyllgor yn casglu gwybodaeth am gynnydd y CCTRh ac yn adrodd y rhain i Lywodraeth Cymru yn ôl y gofyn.

Yn ystod y cyfnod hwn yn natblygiad y CCTRh mae'r rhanbarth wedi ymrwymo i asesu goblygiadau refeniw'r CCTRh, rhaglen aml-flwyddyn fawr a chymhleth.

Mae cyflawni'r cynlluniau a'r mentrau a restrir yn y CCTRh yn amodol yn bennaf ar gael cyllid grant. Bydd prif ffynhonnell cyllid cyfalaf ar gyfer ymyriadau a chynlluniau yn parhau trwy grantiau llywodraeth ganolog ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith a llywodraeth ganolog a lleol ar gyfer refeniw.

Bydd angen asesu pob ymyriad sy'n mynd rhagddo drwy'r CCTRh yn erbyn blaenoriaethau SDC gan ddefnyddio'r dull gweithredu fesul cam a nodir yn Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) a bydd angen iddynt ddangos gwerth am arian ym mhob cam o'r broses.

DRAFT

8. Blaenoriaethau'r CCTRh – crynodeb

Yn yr adran hon nodir sylwadau ar egwyddorion craidd y cynlluniau a argymhellir o fewn y CCTRh drafft. Mae'r CCTRh drafft llawn yn Atodiad 6.

Mae'r CCTRh drafft yn cydnabod mai'r ffordd orau o gyfuno nifer o ymyriadau sy'n gyffredin ar draws y pedwar awdurdod lleol yw ffurfio rhaglen waith ar lefel ranbarthol dros oes 5 mlynedd y CTRh. Nodwyd rhestr gychwynnol o ryw 200 o ymyriadau ar draws y rhanbarth i'w datblygu ymhellach i'r CCTRh terfynol.

Mae datblygiadau cerbydau allyriadau isel iawn a rhaglen ymddygiad teithio ddylanwadol yn ddwy enghraifft o bosibilrwydd dull cyffredin a chaffael a rennir yn dwyn arbedion maint a màs critigol o gyflawni.

Hefyd, mae'r CCTRh drafft yn cydnabod bod absenoldeb yr adolygiadau trafndiaeth a gynhaliwyd ar goridau'r M4 (De-ddwyrain Cymru) a'r A55 (Gogledd Cymru) yn ei gwneud yn ofynnol i'r rhanbarth wneud gwaith datblygu cynllun ychwanegol.

Byddai elfennau gwasanaeth cefnffyrdd a rheilffyrdd dadansoddiad strategol o'r fath yn faes i Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru (a llywodraeth y DU ar gyfer y rhan fwyaf o seilwaith rheilffyrdd) a bydd yn dwyn canlyniad o ran disodli'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Cymru o 2027 ymlaen, ond ar lefel ranbarthol mae angen cynnal nifer fach o astudiaethau lefel coridor trafndiaeth i sicrhau bod cynlluniau unigol ar y coridoriau hyn yn cael eu hyrwyddo a'u cyflawni mewn pryd ac yn rhesymegol ar draws cyfnod y CTRh.

O fewn y CTRh cyfeiriwyd at nifer o ddatblygiadau defnydd tir ac economaidd a fydd yn gofyn am ddatblygu cynlluniau trafndiaeth wrth i fwy o fanylion ddod i'r amlwg. Mae enghreifftiau'n cynnwys canolfan Hamdden Dyffryn Afan a safleoedd y Porthladd Rhydd yn Sir Benfro a Chastell-nedd Port Talbot.

Ceir hefyd ychydig o ddatblygiadau seilwaith heblaw trafndiaeth y gellir eu datblygu yn ystod amserlenni'r CTRh, lle bydd angen ymateb rhwydwaith trafndiaeth, er enghraifft, yr ysbyty cyffredinol dosbarth newydd posibl yng ngorllewin Cymru a chynnig morglawdd newydd ar gyfer Bae Abertawe. Yn ogystal, mae Bargen Ddinesig Bae Abertawe hyd at 2031 yn cynnwys gofyniad am ymyriadau trafndiaeth yn ei amrywiol gynlluniau a allai fynnu datblygu atebion trafndiaeth helaeth.

Er mwyn bodloni'r ddwy senario hyn, bydd y CTRh terfynol yn cynnwys 'cronfa ddatblygu' a gymerir o'r gronfa gyllid gyffredinol i sicrhau y gellir datblygu cynigion manwl lefel ranbarthol ar gyfer ymyrryd o fewn fframwaith y CTRh ac, os oes angen, eu cyflwyno fel cynlluniau posibl.

Mae'r rhanbarth wedi nodi nifer fach o brosiectau mawr â blaenoriaeth uchel lle mae'r gwerth cost (dros £20m) yn debygol o ddibynnu ar gyflawni rhaglen gyflawn ar draws cyfnod 5 mlynedd y CTRh. Mae'r rhanbarth ar fin dechrau deialog gyda

Llywodraeth Cymru i asesu sut y gellir ariannu'r rhain yn y CTRh terfynol a pha gyllid heblaw cyllid trafndiaeth, os o gwbl, a allai fod ar gael i gefnogi'r gwaith cyflawni.

Mae rhestr y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol o gynlluniau'n destun asesiad pellach a pharhaus i'n galluogi i ddatblygu rhestr derfynol o gynlluniau â blaenoriaeth. Bydd yn ofynnol i bob cynllun â blaenoriaeth gynnal ymgynghoriad cyhoeddus manwl maes o law a chadarnhau bod modd ei gyflawni a'i fod yn cynnig gwerth am arian, gan ddefnyddio proses asesu cynlluniau trafndiaeth WelTag Llywodraeth Cymru.

DRAFT

9. Asesu'r CTRh

Asesiadau Statudol

Asesiad Effaith Integredig

Mae Asesiad Effaith Integredig (AEI) yn cael ei gynnal i gefnogi'r CTRh wrth iddo gael ei ddatblygu. Mae'r AEI yn integreiddio gofynion Arfarniad Cynaliadwyedd (AC) ac Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS), sydd ill dau'n ofynion cyfreithiol. Yn ogystal, mae Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn ofynnol paratoi Arfarniad Llesiant Integredig yn unol ag Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WeITAG). Yn ôl WeITAG, efallai y bydd angen i Arfarniad Llesiant Integredig gael ei gefnogi gan asesiadau effaith statudol neu reoleiddiol perthnasol gan gynnwys Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb; Asesiad o'r Gymraeg; ac Asesiad o'r Effaith ar Iechyd. Er mwyn darparu dull cyfannol o ddatblygu CTRh De-orllewin Cymru, cyfunir yr asesiadau hyn o fewn yr AEI hwn. Mae integreiddio asesiadau amgylcheddol, lles, cydraddoldeb, iaith ac iechyd mewn un broses yn sicrhau dull cydweithredol o ymdrin â gwahanol faterion, gan rannu gwybodaeth a chydabod cysylltiadau rhwng pynciau mewn modd cyson a thryloyw.

Pwrpas yr AEI yw integreiddio egwyddorion datblygu cynaliadwy, gan gynnwys llesiant, ym mhob cam o broses llunio'r cynllun.

Mae hyn yn darparu mecanwaith cadarn a thrylwyr ar gyfer nodi materion a chyfleoedd, asesu effeithiau gan gynnwys effeithiau cronus ac anuniongyrchol a monitro mewn modd cyfannol. At ei gilydd, bydd yr AEI yn hwyluso golwg fwy cyflawn o'r goblygiadau a'r cyfleoedd cynaliadwyedd sy'n deillio o CTRh De-orllewin Cymru. Mae'r AEI yn broses ar gyfer rhagweld a gwerthuso effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol tebygol cynllun neu bolisi, a'i nod yw sicrhau bod datblygu cynaliadwy wrth wraidd y broses o lunio'r cynllun. Yn ogystal, gellir ei ddefnyddio i grisialu effeithiau diwylliannol, sy'n ei alluogi i fod yn gyson â'r pedair elfen datblygu cynaliadwy yng nghyfraith Cymru.

Y Fframwaith AEI Drafft yw'r prif offeryn asesu a ddefnyddir yn ystod yr AEI ac mae'n cynnwys cyfres o 13 o Amcanion AEI Drafft sy'n ymdrin â materion cymdeithasol, economaidd, diwylliannol ac amgylcheddol a nodwyd, gan sicrhau bod gofynion pob un o'r asesiadau integredig yn cael eu cynnwys. Defnyddir yr Amcanion AEI i asesu'r CTRh terfynol wrth iddo ddatblygu. Er mwyn helpu i fesur perfformiad cydrannau'r CTRh terfynol yn erbyn yr Amcanion AEI, cefnogir y rhain gan gyfres o gwestiynau. Casglwyd data gwaelodlin ar y raddfa genedlaethol a rhanbarthol (gweler Atodiad 5), gan fod hwn yn fodd o bennu perfformiad cyfredol ledled Cymru a mesur faint o ymyrraeth neu faint o waith sydd ei angen i sicrhau cyfeiriad cadarnhaol wrth gyflawni datblygiad mwy cynaliadwy.

Yn ogystal â'r Asesiad Effaith Integredig, bydd angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol fod yn destun Sgriniad Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd.

Mae'r Adroddiad Cwmpasu mewn perthynas â'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i'w weld yn Atodiad 5.

Monitro'r CTRh

Bydd y CTRh terfynol yn cynnwys Cynllun Monitro a Gwerthuso (CMG).

Bydd y CMG yn dangos sut y bydd cynnydd y rhanbarth o ran cyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol yn SDC yn cael ei fonitro, ei fesur a'i asesu. Bydd y CMG yn cynnwys cyfres o fesurau gyda gwybodaeth sylfaenol ac mae'n cynnwys ystod o ganlyniadau ansoddol a mesurau meintiol. Bydd y mesurau hyn yn seiliedig ar fframwaith mesurau o'r AEI gan dynnu ar fframwaith monitro SDC wedi'i addasu ar gyfer anghenion rhanbarthol.

Bydd y CMG yn rhoi trosolwg o'r allbynnau a fydd yn cael eu cyflawni gan brosiectau terfynol y CCTRh; y canlyniadau a'r effeithiau a ddisgwylir o ganlyniad; a sut y byddai'r buddion disgwylidig yn cael eu mesur a'u monitro.

Mae'n ofynnol i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig gyflwyno adroddiadau perfformiad blynyddol ar y CTRh i Lywodraeth Cymru.

Bydd gwerthusiad cynhwysfawr yn cael ei gynnal hanner ffordd drwy gyfnod y CTRh i asesu a yw'r CTRh yn cyflawni ei ganlyniadau, gan ddarparu gwerth am arian ac a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol.

Bydd canlyniadau'r gwerthusiad yn cyfrannu at ddatblygu CTRh dilynol a CCTRh newydd i'w gyflwyno yn 2027.