

DOGFEN DDRAFFT YMGYNGHOROL

Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd **Strategaeth Trafnidiaeth Amlinellol i gysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd**

Cyflwyniad

Mae Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a Metro De Cymru yn cyflwyno cyfle i sicrhau ein dyfodol fel pwerdy economaidd a gwella llesiant cenedlaethau'r dyfodol. Bydd Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd (CCRTA) yn gyfrifol am arwain y broses o gyflawni'r weledigaeth drafnidiaeth ar gyfer y rhanbarth, ac mae'r strategaeth amlinellol hon yn cynrychioli cam tuag at ei gwireddu. Trwy weithio mewn partneriaeth â sefydliadau cyhoeddus, preifat a thrydydd sector, y nod yw datblygu system drafnidiaeth gynaliadwy, gwbl gysylltiedig o'r radd flaenaf sy'n cynnal a sbarduno ffyniant Prifddinas-Ranbarth Caerdydd.

Statws

Dyw hi ddim yn fwriad i gynnwys y ddogfen ymgynghori hon:

- (I) Disodli'r Cynlluniau Trafnidiaeth Leol unigol a gafodd eu cymeradwyo yn 2015 mewn perthynas â'r awdurdodau sy'n rhan o'r Fargen Ddinesig na
- (II) Cael ei ystyried fel modd i gynnal unrhyw ymgynghoriad statudol ffurfiol at ddibenion datblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer y deg awdurdod.

Ni ddylid dehongli unrhyw gyfeiriad yn y ddogfen hon at unrhyw gynllun neu gynnig y caiff y cyfryw gynllun neu gynnig ei weithredu gan naill ai'r Fargen ddinesig neu unrhyw awdurdod sy'n rhan ohoni. Rhaid darllen cyfeiriad at unrhyw raglan neu weithredu arfaethedig yn y ddogfen hon ynghyd â swyddogaeth a swyddogaethau'r CCRTA fel sydd wedi'u nodi yng nghytundeb y Fargen Ddinesig a Chylch Gorchwyl Cyd-bwyllgor Prifddinas-Ranbarth Cymru.

Rhan 1 – Beth yw'r sefyllfa bresennol?

Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

Mae Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn cynnig cyfle euraidd i drawsffurfio economi de-ddwyrain Cymru. Bydd yn buddsoddi oddeutu £1.2 biliwn yn economi'r prifddinas-ranbarth rhwng nawr a 2036, ac yn cyflawni prosiectau i sbarduno buddsoddiad a thwf economaidd ehangach. Tra bydd ar waith, disgwylir i'r Fargen Ddinesig gyflwyno hyd at 25,000 o swyddi newydd a £4 biliwn ychwanegol o fuddsoddiad sector preifat.¹

De-ddwyrain Cymru yw pwerdy economaidd Cymru, gan gynhyrchu mwy na hanner y Gwerth Ychwanegol Gros (GYG) yng Nghymru yn 2012. Fodd bynnag, mae'n llusgo y tu ôl i weddill y Deyrnas Unedig (DU), gan gynhyrchu 80% yn unig o GYG cyfartalog y

¹ Gweler Crynodeb Gweithredol Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

DU y pen. Mae hyn yn golygu bod y rhanbarth yn llai cynhyrchiol ar gyfartaledd na gweddill y DU.²

Mae adroddiad y Comisiwn Twf a Chystadleurwydd wedi amlinellu'r potensial y mae'r Fargen Ddinesig yn ei gynnig i'r rhanbarth. Mae wedi canfod y gall Prifddinas-Ranbarth Caerdydd fod yn fwy ffyniannus, yn fwy cynhwysol ac yn fwy cynaliadwy os daw'r rhanbarth yn fwy cysylltiedig a chyd-ddibynnol o lawer. Yr unig ffordd o gyflawni'r blaenoriaethau hyn yw '*os yw buddsoddiad mewn cysylltedd yn cael ei ddefnyddio i sbarduno newidiadau mewn dulliau trafndiaeth, defnyddiau tir newydd, meithrin economi aml-ganolfan a gwella addasrwydd i fyw i bobl ar incwm o bob lefel*'.³

Pwysigrwydd 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd'

Er mwyn manteisio i'r eithaf ar y budd a ddaw yn sgil buddsoddiad y Fargen Ddinesig, mae'n rhaid i'r rhanbarth gael ei gysylltu'n well. Mae'r Fargen Ddinesig yn cydnabod rôl allweddol trafndiaeth wrth gyflawni uchelgeisiau Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a gwireddu cyfleoedd y Fargen Ddinesig. Mae Metro De Cymru yn flaenoriaeth allweddol ar gyfer buddsoddi, gan gynnwys rhaglen Trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd, ac mae'r Fargen Ddinesig yn cynnwys £738 miliwn o gyllid i gyflawni hyn. Bydd y strategaeth amlinellol hon yn cefnogi ac yn ychwanegu at y gwelliannau trafndiaeth hyn ac yn gwneud cyfraniad arwyddocaol at wella cysylltedd trafndiaeth ar draws y rhanbarth.

Mae angen gwelliannau mawr o'r fath i drafnidiaeth i alluogi capasiti a gallu'r rhanbarth i dyfu. Gall gwell trafndiaeth hwyluso twf economaidd a gwella canlyniadau i bobl trwy *gysylltu cymunedau, busnes, swyddi, cyfleusterau a gwasanaethau*.⁴ Er mwyn i economi Prifddinas-Ranbarth Caerdydd ffynnu, mae'n hollbwysig bod pobl yn cael eu cysylltu â chyfleoedd, bod busnesau'n cael eu cysylltu â'u marchnadoedd, bod entrepreneuriaid yn cael eu cysylltu â syniadau a chyfalaf a bod cyflogwyr yn cael eu cysylltu â doniau a sgiliau.

Yn ôl Stats Cymru, mae 40% o swyddi sydd wedi'u lleoli yng nghanol dinas Caerdydd yn cael eu cyflawni gan bobl sy'n byw y tu allan i Gaerdydd. Yn 2016, roedd hyn yn golygu bod 89,600 o breswylwyr yn teithio o du allan i ffiniau'r Awdurdod Lleol i'r ddinas bob dydd. Roedd 27,800 o bobl yn teithio i'r cyfeiriad dirgroes i weithio ar hyd a lled y prifddinas-rhanbarth. Ar hyn o bryd, mae mwyafrif y bobl sy'n teithio i'r ddinas yn teithio mewn car. Caiff hyn effaith sylweddol ar rwydwaith ffyrdd y brifddinas-rhanbarth.

Mae lefelau presennol tagfeydd traffig yn cael effaith negyddol sylweddol ar gysylltedd a'r economi ranbarthol. Amcangyfrifwyd bod busnesau yng Nghaerdydd yn colli oddeutu £9 miliwn y flwyddyn o ganlyniad i gynhyrchedd a gollir yn sgil tagfeydd traffig.⁵ Canfuwyd hefyd fod busnes yng Nghaerdydd yn dioddef fwyaf o ganlyniad i draffig yn ystod y diwrnod gwaith nag unrhyw ddinas arall yn y DU gyda 'thagfeydd rhwng cyfnodau brig y bore a'r nos, o fewn y ddinas a'r tu allan iddi, sy'n digwydd am 15% o'r amser ar gyfartaledd.'⁶ Bydd dyheadau'r Fargen Ddinesig ar gyfer twf economaidd a

² Pweru Economi Cymru (2015) Bwrdd Cynghori Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

³ Adroddiad y Comisiwn Twf a Chystadleurwydd (tud. 6)

⁴ Y geiriau mewn llythrennau italig yw'r rhai a ddefnyddir yn Amcan 1 y Fargen-Ddinesig (Adran 3.4, tud. 11 Cytundeb Gweithio ar y Cyd y Fargen Ddinesig)

⁵ Mynegai Traffig TomTom 2016

⁶ Cerdyn Sgorio Traffig INRIX 2016

mwy o ffyniant ar draws y rhanbarth yn arwain at fwy o alw am deithio. Mae'n hollbwysig bod gwelliannau i drafnidiaeth a chysylltedd yn ceisio mynd i'r afael â thagfeydd yn awr yn ogystal â diogelu yn erbyn cynnydd mewn traffig yn y dyfodol.

Bydd y Strategaeth Amlinellol hon yn amlygu'r gwaith sy'n angenrheidiol i sicrhau trafndiaeth a chysylltedd ar draws y rhanbarth, gan helpu i ffurfio patrwm datblygiad a thwf economaidd. Nid yw 'Cysylltu'r Prifddinas-Ranbarth' yn ymwneud â rhagfynegi'r dyfodol ac ymateb yn unol â hynny; mae'n ymwneud â ffurfio a chreu prifddinas-ranbarth llwyddiannus a chydnerth sy'n barod i fynd i'r afael â heriau a chyfleoedd yr 21^{ain} ganrif.

Mae cydweithredu'n hollbwysig i lwyddiant y Fargen Ddinesig a chyflawni'r Strategaeth hon. Sefydlwyd CCRTA i hwyluso'r Fargen Ddinesig drwy baratoi strategaethau rhanbarthol ar gyfer eu cymeradwyo a gweithio gyda Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, Cylchoedd defnyddwyr, diwydiant a budd-ddeiliaid eraill i gydlynu gwaith cynllunio trafndiaeth ar draws De-ddwyrain Cymru. Y bwriad yw i'r CCRTA gydlynu buddsoddiad a chynllunio trafndiaeth ledled de-ddwyrain Cymru, mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru. Y Strategaeth Amlinellol hon yw'r cam cyntaf tuag at wireddu'r weledigaeth a'r nodau a rennir ar gyfer trafndiaeth ar draws y rhanbarth.

Cydweithredu rhanbarthol ar drafnidiaeth yw un rhan o'r broses yn unig, a bydd rhaid i gydweithredu ddigwydd ar draws agweddau ehangach y Fargen Ddinesig. Bydd hyn yn sicrhau bod strategaeth economaidd y Fargen Ddinesig a'i hymrwymiaidau i gynllunio defnydd tir yn strategol, adfywio a chyflawni cymunedau cynaliadwy yn cael eu hintegreiddio'n llawn â'r strategaeth ar gyfer trafndiaeth yn y dyfodol.

Nid ateb tymor byr yw'r Fargen Ddinesig. Rhaglen tymor hir ydyw o fuddsoddiad a chyfleoedd a fydd yn sbarduno twf economaidd ac yn gwella bywydau'r bobl yn y rhanbarth. Mae'r Strategaeth Amlinellol hon yn darparu cysylltiad ac yn cydnabod bod angen rhaglen tymor hir o fuddsoddiad i ddatblygu system drafnidiaeth o'r radd flaenaf sy'n bodloni anghenion a dyheadau'r rhanbarth. Mae'r Strategaeth Amlinellol hon yn amlygu sut y bydd y cysylltiadau'n cael eu gwneud i sicrhau llwyddiant tymor hir y Fargen Ddinesig a Phrifddinas-Ranbarth Caerdydd.

Rhan 2 – Beth yw'r nod?

Gweledigaeth ar gyfer 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd'

Mae angen gweledigaeth tymor hir ar gyfer Prifddinas-Ranbarth Caerdydd sydd wedi'i gysylltu'n dda. I gefnogi nodau tymor hir y Fargen Ddinesig, ein gweledigaeth ar gyfer trafndiaeth ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd yw:

System drafnidiaeth gynaliadwy, hygyrch a chwbl integredig o'r radd flaenaf, sy'n datgloi twf economaidd ac yn gwella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Prifddinas-Ranbarth Caerdydd⁷.

Elfennau craidd y weledigaeth – Yr Economi, Cynhwysiant a Datblygu Cynaliadwy⁸

⁷ ['Llesiant' – cyfeiriad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015]

Mae adroddiad y Comisiwn Twf a Chystadleurwydd wedi amlinellu'r heriau a'r cyfleoedd ar gyfer Prifddinas-Ranbarth Caerdydd mewn perthynas â thair agwedd – Yr Economi, Cynhwysiant a Datblygu Cynaliadwy. Mae cysylltiad agos rhwng yr agweddau hyn a bydd angen canolbwyntio ar bob un ohonynt er mwyn sicrhau llwyddiant Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn y dyfodol. Mae'r agweddau hyn ffurfio tair elfen graidd ein gweledigaeth.

Yr Economi

Nod trosfwaol y Fargen Ddinesig hon yw gwella ffyniant economaidd yr ardal. Bydd hyn yn arwain at economi lle mae cynhyrchedd yn cael ei gynyddu, cyfraddau cyflogaeth yn cael eu codi, busnesau'n cael eu meithrin a'u cefnogi, arloesedd yn cael ei annog, buddiannau economaidd yn cael eu rhaedru ar draws y rhanbarth a chyfleoedd ar gael i bawb.

Mae trafndiaeth yn allweddol i gyflawni twf economaidd. Mae'n gallu cyflwyno cyfleoedd datblygu a gwella canlyniadau i bobl trwy gysylltu cymunedau, busnes, swyddi, cyfleusterau a gwasanaethau. Mae'r seilwaith trafndiaeth presennol ar draws y rhanbarth yn cyfyngu'r potensial ar gyfer twf economaidd oherwydd bod problemau tagfeydd a chapasiti trafndiaeth sylweddol yn bodoli y mae angen mynd i'r afael â nhw.

Mae'r tabl isod yn tynnu sylw at y ffaith bod cyfanswm y bobl sy'n gweithio yng Nghaerdydd wedi tyfu dros 15,000 rhwng 2014 a 2016. Mae 85% o'r ffigwr yma o ganlyniad i gynydd yn nifer y bobl sy'n teithio i Gaerdydd o'r ardaloedd cyfagos.

Swyddi yng Nghaerdydd a Chynnydd mewn Cyflogaeth

	Cyfanswm y trigolion sy'n gweithio	Cyfanswm y bobl sy'n gweithio yn yr awdurdod	Cyfanswm y bobl sy'n teithio i'r gwaith
2014	164,900	213,300	48,400
2016	167,300	229,100	61,800
Newid	+2,400	+15,800	+13,400

Ffynhonnell: StatsCymru

Mae'r Fargen Ddinesig yn cynnig cyfle i fynd i'r afael â'r rhwystrau hyn a chyflawni system drafnidiaeth fwy effeithlon ac effeithiol sydd wedi'i chysylltu'n well, a fydd yn cefnogi twf economaidd trwy:

- Ehangu marchnadoedd llafur,
- Gwella mynediad at gyflogaeth a hyfforddiant,
- Datgloi safleoedd ar gyfer datblygu,
- Darparu canolfannau atyniadol ar gyfer lleoli busnes ar draws y rhanbarth,
- Annog buddsoddiad sector preifat, a
- Lleihau costau busnes trwy wella cysylltiadau rhwng cyflenwyr, cynhyrchwyr a marchnadoedd.

⁸ Mae'r geiriad yn yr adran hon (o dan benawdau'r Economi, Cynhwysiant a Datblygu Cynaliadwy) yn ceisio cyfleu/ crynhoi prif ganfyddiadau rhan 3 adroddiad y Comisiwn Twf a Chystadleurwydd (tud. 22-43).

Cynhwysiant

Mae angen gwella ansawdd bywyd pobl sy'n byw ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd er mwyn gwireddu nodau economaidd y Fargen Ddinesig. Bydd hyn yn arwain at ranbarth sy'n well o ran ansawdd bywyd a lleoliad ac sy'n sicrhau bod y cyfleoedd sydd ar gael yn fwy hygyrch i bawb. Bydd hyn yn cynnwys hygyrchedd ffisegol trwy ddarparu gwell seilwaith sy'n cefnogi cymunedau sy'n addas i fyw ynddynt a thrwy sicrhau bod pobl yn meddu ar y sgiliau y mae arnynt eu hangen i gael mynediad at y cyfleoedd cyflogaeth sydd ar gael.

Gall trafndiaeth well gefnogi cynhwysiant trwy:

- Wella cysylltedd rhwng cymunedau a chyfleoedd,
- Gwella mynediad at wasanaethau i bobl ar draws y rhanbarth, gan gynnwys yr ardaloedd mwyaf difreintiedig,
- Galluogi pobl i gael mynediad at sgiliau, addysg, hyfforddiant a chyflogaeth,
- Cynnig dewisiadau trafndiaeth ymarferol a chyfleus i bobl sydd heb gar,
- Cydymffurfio â rheoliadau sy'n ymwneud â phobl a chanddynt symudedd is,
- Lleihau allgáu o ganlyniad i gost teithio, a
- Gwella ansawdd bywyd preswylwyr.

Datblygu Cynaliadwy

Mae angen i gynaliadwyedd ac ystyried cenedlaethau'r dyfodol fod yn sail i bob elfen o Brifddinas-Ranbarth Caerdydd. Mae ystyriaethau amgylcheddol yn ganolog i lwyddiant tymor hir y rhanbarth, ac mae angen i'r seilwaith a'r gwasanaethau a ddarperir fynd i'r afael â heriau fel poblogaeth sy'n heneiddio a thwf cyfyngedig y boblogaeth mewn rhai ardaloedd. Bydd hyn yn arwain at ranbarth lle mae lleoliad a natur luosganolog datblygiad yn cynyddu'r manteision i'r eithaf i'r holl breswylwyr, lle mae allyriadau carbon yn cael eu lleihau a lle mae gwelliannau mewn ansawdd aer yn cael eu sicrhau.

Gall gwell trafndiaeth a chysylltedd gefnogi datblygu cynaliadwy trwy:

- Gyflawni newid mawr tuag at drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol
- Datgloi safleoedd datblygu posibl ar gyfer cyflogaeth a thai,
- Gwella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant,
- Gwella mynediad at wasanaethau, hamdden a thwristiaeth,
- Adfywio canolfannau rhanbarthol allweddol,
- Cyfrannu'n sylweddol at leihau carbon,
- Mynd i'r afael â phroblemau tagfeydd a llygredd aer,
- Gwarchod a gwella'r amgylchedd adeiledig a naturiol, a
- Gwella ansawdd bywyd preswylwyr.

Amcanion Trafndiaeth ar gyfer 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd'

Mae gwell trafndiaeth a chysylltedd yn hollbwysig i lwyddiant Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn y dyfodol. Ategir ein gweledigaeth ar gyfer 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd' gan ddeg amcan strategol, sy'n darparu cyfeiriad a phwyslais ar gyfer meysydd y mae angen buddsoddi ynddynt er mwyn cyflawni'r weledigaeth tymor hir. Y rhain yw:

1. Gwella cysylltedd rhwng Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a gweddill Cymru, y DU ac Ewrop.
2. Gwella mynediad ar draws Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, i Gaerdydd ac o fewn Caerdydd a chanolfannau eraill pwysig, ac i ardaloedd menter, maes awyr a phrif byrth y rhanbarth.
3. Gwella mynediad i bawb at gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant, gwasanaethau, gofal iechyd, addysg, twristiaeth a chyfleusterau hamdden.
4. Gwella ansawdd, atynioldeb, effeithlonrwydd a dibynadwyedd y system drafnidiaeth ranbarthol.
5. Gwella integreiddio a chyfnewid o fewn a rhwng dulliau trafndiaeth.
6. Cynyddu faint o deithiau a wneir trwy ddulliau cynaliadwy o drafnidiaeth fel trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol.
7. Lleihau effeithiau amgylcheddol trafndiaeth, gan gynnwys allyriadau tŷ gwydr, llygredd aer a sŵn.
8. Gwella diogelwch a diogeledd y system drafnidiaeth.
9. Gwella gwybodaeth am deithio i alluogi pobl i wneud dewisiadau teithio gwybodus, cynaliadwy, iach a llesol.
10. Lleihau a chydbwyso'r galw am deithio trwy ddylanwadu ar leoliad datblygiad newydd a galluogi twf lluosganolog.

Mae amcanion 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd' yn cefnogi uchelgeisiau'r Fargen Ddinesig, strategaethau ehangach Llywodraeth Cymru, fel y rhai hynny ar gyfer trafndiaeth, datblygu economaidd, adfywio, trechu tloedi a'r newid yn yr hinsawdd⁹, a nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Bydd y weledigaeth a'r amcanion a amlygir yn y Strategaeth Amlinellol hon yn gofyn am fynd i'r afael â heriau'r rhanbarth ac achub ar gyfleoedd i ddatblygu rhanbarth sydd wedi'i gysylltu'n dda sy'n bodloni anghenion a dyheadau pawb.

Rhan 3 - Rôl Awdurdod Trafndiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd wrth 'Gysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd'

Bydd CCRTA yn gweithio i ddatblygu dyheadau trafndiaeth y Fargen Ddinesig mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru. Mae gan y deg awdurdod lleol sy'n ffurfio CCRTA gyfrifoldebau helaeth ar gyfer darparu gwasanaethau trafndiaeth ar draws y rhanbarth. Maen nhw'n rheoli'r grŵp asedau mwyaf yn y sector cyhoeddus; y rhwydwaith priffyrdd a thrafnidiaeth (costau amnewid gros £16.5 biliwn), ac maen nhw'n cynllunio a gweithredu strategaethau a rhaglenni i wella'r cynnig trafndiaeth presennol a datblygu ffyrdd newydd o weithio.

Mae'r asedau'n cynnwys oddeutu:

- 9000 o filltiroedd o'r rhwydwaith ffyrdd lleol a strategol, gan gefnogi dros 13 biliwn o gilometrau cerbydau teithio bob blwyddyn,
- 10,000 o filltiroedd o lwybrau troed,
- 800 o gyffyrdd a reolir gan oleuadau traffig a chroesfannau i gerddwyr a reolir,
- 170,000 o oleuadau stryd,
- 6,000 o adeileddau priffyrdd (pontydd, waliau cynnal, cwlfertau, ac ati),

⁹ (Strategaeth Drafnidiaeth Cymru; Adnewyddu'r Economi: Cyfeiriad newydd (2010); Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid: Fframwaith adfywio newydd (2013); Creu Cymunedau Cryf: Symud ymlaen â'r cynllun gweithredu ar gyfer trechu tloedi (2013); Strategaeth Cymru ar y Newid yn yr Hinsawdd (2010))

- 24 safle parcio a theithio bws a rheilffordd sy'n cynnwys bron 2000 o leoedd
- 19 o orsafoedd bysiau a bron 9,500 o safleoedd bysiau.

Mae cynghorau hefyd yn caffael cannoedd o gontractau gwasanaethau bws cyhoeddus, yn cyhoeddi mwy na 320,000 o docynnau bws rhatach ac yn gweinyddu cyllid ar gyfer cynlluniau bws rhatach a chymorth gwasanaethau bws, sy'n cyfrif am oddeutu £60 miliwn o arian cyhoeddus.

Mae CCRTA yn gallu, gyda chytundeb awdurdodau unigol, trefnu a chydlynu grymoedd yr aelod-gynghorau, gan gynnwys;

- Cynllunio a darparu prosiectau priffyrdd, trafndiaeth gyhoeddus, parcio a theithio, a theithio llesol newydd, gan gynnwys grymoedd i brynu tir yn orfodol ar gyfer cynlluniau trafndiaeth a hyrwyddo prosiectau rheilffyrdd trwy ddefnyddio grymoedd y Ddeddf Trafndiaeth a Gweithfeydd,
- Sefydlu Partneriaethau Ansawdd Bysiau a chontractau ansawdd i ddarparu gwasanaethau bws gwell,
- Pennu taliadau parcio mewn meysydd parcio cyhoeddus ar draws y rhanbarth fel offeryn polisi i ddylanwadu ar ddewisiadau teithio a defnyddio unrhyw incwm ychwanegol i ariannu'r seilwaith,
- Gorfodi troseddau parcio a symud tramgwyddau traffig er mwyn gwella dibynadwyedd amser teithio bysiau a thraffig cyffredinol, gan glustnodi'r elw i wella priffyrdd a thrafnidiaeth o fewn yr awdurdodau perthnasol,
- Cydlynu gwaith stryd i leihau'r effaith ar dagfeydd ac oedi.

Mae gan awdurdodau CCRTA hanes hir a llwyddiannus o weithio ar y cyd a darparu rhaglenni, ac maen nhw mewn sefyllfa dda i fynd i'r afael â'r heriau a'r cyfleoedd a gynigir gan y Fargen Ddinesig a gweithio gyda'i gilydd i gyflawni'r blaenoriaethau ar gyfer y rhanbarth.

Trwy weithio gyda Llywodraeth Cymru a'r diwydiant trafndiaeth, rydym wedi sefydlu Bwrdd Cynghrair Integreiddio (IAB) i ddatblygu menter integreiddio er mwyn cydweddu a chydlynu'r holl wasanaethau cludo teithwyr ar draws y rhanbarth, gan gynnwys prisiau a thocynnau, i gefnogi symudiad didrafferth ar draws pob dull trafndiaeth.

Wrth iddo ddatblygu, bydd CCRTA yn bartner allweddol wrth gyflawni Metro De Cymru, datblygu a chyflawni agweddau trafndiaeth y Fargen Ddinesig a datblygu amcanion trafndiaeth ranbarthol ehangach ar sail strategol.

Rhan 4 - Sut byddwn yn cyrraedd y nod?

4.1 Rhaglen Gyflenwi Strategol

Er mwyn cyflawni'r weledigaeth ar gyfer trafndiaeth, bydd angen rhaglen gyflenwi strategol uchelgeisiol a thymor hir. Y Strategaeth Amlinellol hon yw'r cam cyntaf tuag at ddatblygu Strategaeth Drafndiaeth Ranbarthol ehangach a fydd yn disgrifio'r prosiectau a'r rhaglenni a gyflwynir yn ystod yr 20 mlynedd nesaf yn fanylach.

Mae'r rhaglen ar gyfer trafndiaeth yn y dyfodol yn bwriadu canolbwyntio ar y prosiectau allweddol hynny a fydd yn cael yr effaith fwyaf ar draws y rhanbarth a'r budd mwyaf o

ran gwella cysylltedd i gymunedau a busnesau. Bydd y rhaglen gyflenwi'n gofyn am gyfuniad o brosiectau sy'n buddsoddi mewn seilwaith ffisegol a'r rhai hynny sy'n cydnabod y cyfleoedd a gynigir gan dechnoleg. Bydd angen cyflenwi'r ddau ar yr un pryd (a bwrw bod cyllid ar gael) er mwyn sicrhau bod y potensial a gynigir gan drafndiaeth yn cael ei wireddu.

Mae pum math o deithio wedi cael eu hamlygu:

Dinas-ranbarth sydd wedi'i gysylltu'n fyd-eang

Mae cysylltiadau rhyngwladol Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, trwy'r awyr, ar y rheilffyrdd, ar y ffyrdd ac ar y môr, yn hollbwysig i'n galluogi i gystadlu'n effeithiol yn fyd-eang. Bydd cysylltiadau rhyngwladol rhagorol yn cefnogi mewnffuddsoddi a thwristiaeth.

Mae cysylltiadau rhyngwladol y Prifddinas-Ranbarth yn cynnwys Maes Awyr Caerdydd a thri phorthladd mawr. Mae Prif Linell Great Western, yr M4 a ffordd yr A465 Blaenau'r Cymoedd, sy'n rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd, yn cysylltu â meysydd awyr rhyngwladol eraill ac yn ased mawr i gysylltedd byd-eang. Mae manteisio i'r eithaf ar fuddion yr asedau hyn yn gyfle economaidd arwyddocaol.

Yn ogystal, mae'r rhanbarth eisoes yn lleoliad strategol pwysig ar gyfer symud nwyddau ar y ffyrdd, ar y rheilffyrdd ac ar y môr. Mae ein porthladdoedd yng Nghaerdydd, Casnewydd a'r Barri yn ymestyn dros ardal o 2,000 o erwau, yn trafod mwy na 3.5 miliwn o dunelli o nwyddau bob blwyddyn, ac yn ased rhanbarthol pwysig. Efallai bydd targedu buddsoddiad at ddatblygu cyfleoedd sy'n gysylltiedig â nwyddau a gludir trwy'r awyr yn ein helpu i ddatblygu mantais strategol ymhellach hefyd.

Bydd gwella cysylltedd rhyngwladol yn sicrhau bod Prifddinas-Ranbarth Caerdydd wedi'i gysylltu'n fyd-eang, gan gefnogi mewnffuddsoddi a thwristiaeth. Bydd gwella mynediad at Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd a chyfnewidfa Caerdydd Canolog yn brosiectau pwysig, ynghyd â chynlluniau i wella cysylltedd hirbell i ranbarthau eraill yng Nghymru a thros y ffin i Loegr.

Cysylltiadau rhwng Dinasoedd

Bydd trydaneiddio prif linell reilffordd Caerdydd i Lundain erbyn 2019, cynigion ar gyfer ffordd liniaru ar gyfer y M4 a chwblhau prosiect deuoli'r A465 Blaenau'r Cymoedd erbyn 2022 yn gwella cysylltiadau rhwng dinasoedd ledled Cymru, i Lundain, Canolbarth Lloegr a De-orllewin Lloegr yn sylweddol. Bydd hyn yn helpu i leihau amseroedd teithio ac amrywioldeb amseroedd teithio ar goridau ffyrdd a rheilffyrdd allweddol. Bydd mynediad at ein coridorau trafndiaeth allweddol a'n prif gyfnewidfeydd trafndiaeth yn cael ei wella ar gyfer pob dull o deithio, a bydd y lleoliadau hyn yn dod yn ganolbwyntiau ar gyfer twf economaidd a datblygiad newydd.

Cyrraedd y ganolfan Ranbarthol a theithio ynddi

Canol Dinas Caerdydd yw canolfan economaidd y prifddinas-ranbarth, yn ogystal â bod yn ardal twf preswyl bwysig. Mae data'r cyfrifiad yn dangos bod bron traean o'r teithiau i'r gwaith o fewn y rhanbarth yn diweddu yng Nghaerdydd. I atal tagfeydd rhag tanseilio

twf economaidd ar draws y rhanbarth, bydd angen newid mawr o ddefnyddio ceir i drafndiaeth gyhoeddus, beicio a cherdded sy'n cyfateb i 50:50 o leiaf.

Tra bod y mwyafrif o bobl sy'n cymudo i Gaerdydd yn gwneud hynny mewn car, mae data Cyfrifiad 2011 yn dangos bod 76% o bobl sy'n cymudo ar dren i weithio yng nghanol y ddinas yn byw y tu allan i ffin Awdurdod Lleol Caerdydd. Mae'r galw am drenau hefyd yn cynyddu ar draws Prifddinas-Ranbarth Caerdydd. Mae data Stats Cymru yn dangos bod cynnydd o 550% wedi bod yn nifer y teithiau o Flaenau Gwent, 99% yn nifer y teithiau o Ferthyr Tudful a 53% yn nifer y teithiau o Dorfaen. Mae nifer y bobl sy'n teithio ar dren i Brifddinas-Ranbarth Caerdydd wedi cynyddu 29% yn ystod y cyfnod yma.

Mae cwmni Network Rail yn rhagweld y bydd nifer y bobl sy'n teithio i Gaerdydd ar drên yn parhau i gynyddu ar hyd a lled y Brifddinas-Ranbarth. Mae Arolwg Llwybrau Cymru 2016 yn rhagweld y bydd nifer y bobl sy'n teithio i Gaerdydd yn dyblu erbyn 2043 gyda mwyafrif y bobl yn dod o ardaloedd y Cymoedd. Mae'r tabl isod, sydd yn dod o arolwg Network Rail, yn dangos y twf yn y galw gan deithwyr sy'n cymudo i Gaerdydd.

Twf yn y galw gan deithwyr sy'n cymudo i Gaerdydd.

	Twf amcangyfrifedig	
	2023	2043
Coridor i Gaerdydd	76%	153%
Gwasanaethau'r Cymoedd	80%	15%
Bro Morgannwg	112%	205%
Llwybr Glynebwy	56%	124%
Abertawe	46%	120%
Prif Linell y Great Western	38%	96%
Y Mers	68%	144%
Cyfanswm bob coridor		

* ar sail senario Ffynnu mewn Sefydlogrwydd Byd-eang (PGS)

Ffynhonnell: Network Rail

Bydd y Metro'n cefnogi hyn trwy ddarparu trafndiaeth gyhoeddus capasiti uchel o ansawdd da a darpariaeth feicio ar fwy o lwybrau rheidiol i'r canol. Bydd hyn yn sicrhau bod mwy o bobl yn cael mynediad at swyddi ac yn lleihau tagfeydd ar ein rhwydwaith ffyrdd, gan wella amseroedd teithio ac yn fwy dibynadwy i gymudwyr a gweithredwyr busnesau. Bydd gwell cysylltedd i Gaerdydd yn sicrhau bod pob rhan o'r rhanbarth yn elwa o'i thwf.

Teithio ar draws y Prifddinas-Ranbarth ehangach

Mae gan Brifddinas-Ranbarth Caerdydd rwydwaith o ganol trefi a phrif leoliadau cyflogaeth y tu allan i'r ddwy ganol dinas. Un o'r heriau ar gyfer ein strategaeth yw sicrhau bod modd teithio'n rhwydd i gyrchfannau allweddol fel canol trefi, ardaloedd cyflogaeth, ysbytai a cholegau, a sicrhau bod canolfannau yn y Cymoedd yn cael eu cydgysylltu.

Bydd buddsoddi mewn trafndiaeth fel y Metro yn helpu i drawsnewid ein canol trefi rhanbarthol yn lleoliadau atyniadol ar gyfer cyflogaeth gydag economïau bywiog a mwy amrywiol, a mwy o bobl yn byw ynddynt ac o'u cwrpas. Bydd strydoedd a manau

cyhoeddus atyniadol yn helpu i ddenu buddsoddiad newydd. Mae angen i ni sicrhau bod modd teithio i'n prif ganol trefi trwy drafnidiaeth gynaliadwy, gan ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau cerdded a beicio o ansawdd uchel.

Bydd gwella cysylltedd rhanbarthol yn rhan bwysig o wireddu uchelgeisiau Prifddinas-Ranbarth Caerdydd. Yw bwriad yw y bydd prosiectau trafnidiaeth strategol yn cael eu cyflenwi i gysylltu cymunedau, busnesau, swyddi, cyfleusterau a gwasanaethau'n well. Mae'r prosiectau yn cynnwys gwelliannau ar raddfa fawr i'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus a phriffyrdd er mwyn gwella mynediad preswylwyr a busnesau i gyrchfannau allweddol ar gyfer cyflogaeth, addysg, iechyd, manwerthu a hamdden, gan gefnogi datblygiad economaidd ar draws Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a chynnig cyfleoedd datblygu a fydd yn galluogi lleoliadau twf lluosog.

Cymdogaethau cysylltiedig

Mae angen i bobl gael mynediad atyniadol a fforddiadwy at swyddi, ysgolion, siopau a chyfleusterau eraill. Cysylltiadau lleol da yw'r sail i rwydwaith trafnidiaeth effeithiol, gan fod cysylltiadau â gorsafoedd a safleoedd trafnidiaeth gyhoeddus (trenau a bysiau) yn rhan hanfodol o deithiau hirach. Byddwn yn ceisio sicrhau bod cymdogaethau a chanol trefi'n addas i gerddwyr a beicwyr, trwy arafu traffig a darparu llwybrau diogel. Ar yr un pryd, bydd angen i ni gynnal mynediad ar gyfer danfoniadau a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Bydd gwella cysylltedd lleol yn cysylltu cymunedau â chyfleoedd ehangach ac yn rhoi cyfle i bobl wneud dewisiadau teithio llesol, iachus a chynaliadwy. Bydd buddsoddi mewn teithio llesol yn darparu cysylltiadau uniongyrchol â'r system trafnidiaeth gyhoeddus ehangach. Mae gwelliannau o'r fath yn cefnogi amcanion y Fargen Ddinesig o greu cymunedau llewyrchus, wedi'u hadfywio sy'n addas i fyw ynddynt a fydd yn gwella ansawdd lleoliad ac ansawdd bywyd i breswylwyr.

4.2 Ymyriadau Blaenoriaeth Strategol ar gyfer 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd'

Bydd teithio cenedlaethol, rhanbarthol a lleol ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd yn cael ei dargedu trwy ymyriadau blaenoriaeth strategol sy'n:

- a. Cefnogi'r broses o gyflenwi Metro De Cymru trawsffurfiol a'i gyfleoedd ehangach o ran adfywio a ffurfio lle.
- b. Gwella mynediad at byrth rhyngwladol a chenedlaethol, fel porthladdoedd, y maes awyr, rheilffyrdd rhanbarthol a chenedlaethol, y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd a Gorsaf Caerdydd Canolog.
- c. Gwella cyfleusterau a chysylltiadau trafnidiaeth gynaliadwy i Ganol Dinas Caerdydd a chanolfannau rhanbarthol allweddol eraill sy'n annog newid o ran dulliau teithio a theithio llesol.
- ch. Gwella coridorau trafnidiaeth strategol trwy welliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a phriffyrdd.
- d. Gwella mynediad at gyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus allweddol, a'u hansawdd, er enghraifft trwy wella gorsafoedd trenau a bysiau, a darparu cyfleusterau parcio a theithio strategol a chysylltiadau teithio llesol i gymunedau.

- dd. Cysylltu datblygiadau allweddol, cynyddu mynediad i safleoedd strategol ar gyfer tai a datblygiadau masnachol a defnydd cymysg, a gwella mynediad i Ardaloedd Menter, porthladdoedd a'r maes awyr.
- e. Gwella a symleiddio profiad cwsmeriaid, trwy integreiddio dulliau trafndiaeth yn well, symleiddio tocynnau a darparu gwlybodaeth well.

Mae'r blaenoriaethau uchod yn rhoi canolbwynt ar gyfer y rhaglen gyflenwi strategol, tymor hir ar gyfer trafndiaeth. Trwy ddeall ein blaenoriaethau, gallwn eu gwireddu'n fwy effeithiol. Bydd gwaith yn cael ei wneud yn ystod y blynyddoedd i ddod i ddatblygu'r blaenoriaethau strategol a datblygu rhaglen fanwl o gynlluniau ar gyfer y dyfodol. U bwriad yw, i ddechrau, bydd y rhaglen yn blaenoriaethu nifer o brosiectau strategol a fydd yn cael effaith arwyddocaol a chadarnhaol ni waeth sut y bydd ffactorau eraill yn datblygu. Mae Atodiad 1 yn rhoi manylion y gwaith cychwynnol a fydd yn ofynnol i symud pob un o'r blaenoriaethau strategol ymlaen. Y bwriad yw y bydd canlyniadau'r gwaith hwn yn ffurfio rhan o Strategaeth Drafnidiaeth Ranbarthol ehangach a fydd yn amlinellu'n fanwl sut y gellir cyflawni'r blaenoriaethau.

Wrth ddatblygu'r rhaglen gyflenwi, bydd y cynlluniau arfaethedig yn cael eu hasesu yn erbyn amcanion strategol 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd' a fframwaith sicrwydd y Fargen Ddinesig a'u blaenoriaethu yn unol â hynny, gan ganolbwyntio ar gynlluniau sy'n cyflawni'r budd mwyaf a'r effaith fwyaf ar gyfer y dinas-ranbarth. Mae'r rhaglen tymor hir gychwynnol o gynlluniau i'w hasesu ar gyfer eu cynnwys yn y rhaglen gyflenwi wedi'i darparu yn Atodiad 2. Bydd manylion ychwanegol am y broses flaenoriaethu a'r rhaglen o gynlluniau yn cael eu cynnwys mewn dogfen a fydd yn ategu 'Cysylltu'r Prifddinas-Ranbarth', a ddatblygir yn ystod y 12 mis nesaf.

Mae pwysigrwydd cydweithredu i lwyddiant y Fargen Ddinesig yn fwyaf amlwg wrth ddatblygu'r rhaglen ar gyfer trafndiaeth yn y dyfodol. Bydd y rhaglen gyflenwi ar gyfer buddsoddi mewn trafndiaeth yn cael ei datblygu mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru a bydd yn cyd-fynd â buddsoddiadau ehangach y Fargen Ddinesig.

Ni ellir datblygu'r rhaglen flaenoriaethu ar ei phen ei hun os ydym am wireddu llwyddiant posibl Prifddinas-Ranbarth Caerdydd; bydd yn cael ei llywio gan strategaethau'r Fargen Ddinesig sy'n dod i'r amlwg ar gyfer datblygu economaidd a chynllunio gofodol i gynhyrchu un rhaglen gyflenwi hollgynhwysol ar gyfer y rhanbarth. Bydd hyn yn sicrhau *ymagwedd strategol at drafnidiaeth, tai, adfywio a thwf economaidd i greu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd hygyrch a thra chysylltiedig sy'n addas i fyw ynddo ac yn 'integreiddio bywyd a gwaith'*.¹⁰

Mae datblygu a chyflenwi'r rhaglen o gynlluniau ar gyfer y dyfodol yn llwyddiannus yn dibynnu ar gyllid tymor hir trwy amrywiaeth o ffynonellau, gan gynnwys rowndiau presennol cyllid y Fargen Ddinesig a rowndiau posibl yn y dyfodol. Buddsoddiad cychwynnol y Fargen Ddinesig yw'r cam cyntaf tuag at ddatblygu blaenoriaethau strategol 'Cysylltu'r Brifddinas-Ranbarth'. Dim ond trwy drefniadau cyllid ymrwymedig, sefydlog a thymor hir ar gyfer trafndiaeth, y tu hwnt i gyfnod y Fargen Ddinesig bresennol, y bydd amcanion a gweledigaeth y rhanbarth yn cael eu gwireddu'n llawn.

¹⁰ Geiriad amcan y Fargen Ddinesig ar gyfer Tai, Datblygiad ac Adfywio (Adran 3.4, tud. 11 Cytundeb Gweithio ar y Cyd y Fargen Ddinesig)

Mae Atodiad 3 yn dangos sut mae'r Ymyriadau Blaenoriaeth Strategol yn cefnogi'r Amcanion Trafnidiaeth.

DRAFT

Atodiad 1 – Camau gweithredu tymor byr i symud yr Ymyriadau Blaenoriaeth Strategol ymlaen

Mae'r tabl isod yn rhoi cipolwg ar y gwaith y mae angen ei wneud yn y tymor byr i symud blaenoriaethau strategol 'Cysylltu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd' ymlaen. Yn ystod y cam hwn, mae nifer o ffactorau anhysbys yn gysylltiedig â datblygu'r Fargen Ddinesig a Metro De Cymru. Bydd y camau gweithredu a amlinellir isod yn gryf dan ddylanwad gwaith a wneir mewn meysydd eraill o'r Fargen Ddinesig, fel y strategaethau a'r rhaglenni gweithredu yn y dyfodol ar gyfer datblygu economaidd a chynllunio gofodol.

Mae'r tabl isod yn rhoi syniad cychwynnol o gynlluniau a allai gael eu symud ymlaen yn y tymor byr, ond bydd y rhain, unwaith eto, dan ddylanwad datblygiad a chyfeiriad y Fargen Ddinesig, Metro De Cymru a'r gwaith blaenoriaethu cynlluniau a fydd yn cael ei wneud. Fel y cyfryw, gallai'r camau gweithredu a fanylir isod a chynlluniau posibl a amlygir newid wrth i'r Fargen Ddinesig, Metro De Cymru a'r gwaith blaenoriaethu ddatblygu ymhellach. Gallai gofynion cyfleoedd cyllido yn y dyfodol ddylanwadu ar ba gynlluniau sy'n cael eu symud ymlaen hefyd, er mwyn sicrhau bod y cynlluniau hynny sy'n fwyaf tebygol o gael cyllid yn cael eu blaenoriaethu.

Mae £360,000 o gyllid wedi cael ei ddyrannu i CCRTA i symud gwaith yn ei flaen yn ystod 2017/18. Bydd angen mwy o gyllid o 2018/19 ymlaen i barhau â'r gwaith a fanylir isod a galluogi'r cynlluniau a flaenoriaethwyd i gael eu datblygu a'u cyflenwi.

Ymyrraeth Blaenoriaeth Strategol	Camau Gweithredu ar gyfer Cynllunio Trafnidiaeth
a. Cefnogi'r broses o gyflenwi Metro De Cymru trawsffurfiol a'i gyfleoedd ehangach o ran adfywio a ffurfio lle.	<i>Bydd CCRTA yn gweithio'n agos mewn partneriaeth â rhanddeiliaid allweddol gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru a'r Partner Datblygu a Gweithredu a benodwyd i gyflawni Metro De Cymru. Mae'r CCTRA fydd yn cymorth penodol y gwaith o gynllunio a datblygu prosiectau sy'n gofyn cyfranogiad awdurdodau lleol, gan gynnwys amlygu cyfleoedd eraill ar gyfer buddsoddi, cyfnewidfeydd newydd, ymestyn/trawsnewid llinellau, rhedeg ar y stryd, gwelliannau i orsafoedd, cynigion parcio a theithio a mynediad a allai gynnig gwerth eithriadol os cânt eu hamseru i gyd-fynd â gwaith gwella arall yr ymrwymwyd iddo yn gysylltiedig â'r Metro.</i>
b. Gwella mynediad at byrth rhyngwladol a chenedlaethol, fel porthladdoedd, y maes awyr, rheilffyrdd rhanbarthol a chenedlaethol, y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd a Gorsaf Caerdydd Canolog.	<u>Cysylltiad â'r Maes Awyr:</u> <i>Mynediad uniongyrchol newydd o'r M4 i Faes Awyr Caerdydd, ynghyd â Chanolfan Trafnidiaeth Strategol wrth Gyffordd 34 (gorsaf prif linell, parcio a theithio, canolfan fysiau).</i> <u>Metro Central: Gwelliannau i Gaerdydd Canolog:</u> <i>Gwelliannau i'r orsaf reilffordd, mynediad a'r gyfnewidfa bws-trên.</i>
c. Gwella cyfleusterau a chysylltiadau trafndiaeth gynaliadwy i Ganol Dinas Caerdydd a chanolfannau	<i>Gwella coridorau bws rhanbarthol trwy fesurau blaenoriaeth i fysiau a seilwaith a gyfatebir gan fuddsoddiad gweithredwyr mewn gwasanaethau gwell yn rhan o Bartneriaeth Ansawdd Bysiau er mwyn annog pobl i newid i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy ar lwybrau lle y ceir tagfeydd. Gallai coridorau trafndiaeth strategol y gellid eu hamlygu fel blaenoriaethau cychwynnol ar gyfer eu datblygu gynnwys Caerdydd i Gasnewydd a'r A470.</i>

rhanbarthol allweddol eraill sy'n annog newid o ran dulliau teithio a theithio llesol.	<i>Symud ymlaen â gwaith i amlygu, blaenoriaethu a datblygu <u>gwelliannau allweddol i briffyrdd</u> ar goridorau trafndiaeth strategol.</i>
ch. Gwella coridorau trafndiaeth strategol trwy welliannau i drafndiaeth gyhoeddus a phriffyrdd.	<i><u>Datblygiad Uwchraddio Trafndiaeth Canol Dinas Caerdydd</u> gan gynnwys uwchraddio lonydd blaenoriaeth a safleoedd bysiau, a chyfleusterau cerdded a beicio yng nghanol y ddinas a'r cyffiniau.</i>
d. Gwella mynediad at gyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus allweddol, a'u hansawdd, er enghraifft trwy wella gorsafoedd trenau a bysiau, a darparu cyfleusterau parcio a theithio strategol a chysylltiadau teithio llesol i gymunedau.	<p><i><u>Parcio a Theithio Strategol:</u> Gwella mynediad at y rhwydwaith rheilffyrdd a symud defnyddwyr ceir oddi ar y llwybrau priffyrdd prysuraf trwy ddarparu o leiaf 5000 o leoedd parcio a theithio i liniaru tagfeydd ar goridor yr A470, coridor yr A4042/A472, coridor yr M4/A48 i'r dwyrain o Gasnewydd a choridor yr M4/M48 i'r gorllewin o Gaerdydd. Gallai'r rhaglen hon gael ei hariannu'n rhannol trwy daliadau meysydd parcio.</i></p> <p><i><u>Cyfnewidfa:</u> Symud ymlaen â gwaith i amlygu, blaenoriaethu a datblygu <u>gwelliannau i gyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus allweddol</u>, gan gynnwys <u>Cyfnewidfa Dinas Caerdydd</u> ac aiddatblygu cyfnewidfa Merthyr Tudful (i greu cyfnewidfa o'r radd flaenaf a hybu adfywio canol y dref)</i></p> <p><i><u>Mynediad Teithio Llesol i Orsafoedd:</u> Yn seiliedig ar Fapiau Rhwydwaith Integredig, datblygu a darparu cysylltiadau newydd a gwell i orsafoedd allweddol ac o orsafoedd i gyrchfannau allweddol er mwyn ymestyn dalgylch gorsaf effeithiol a rhyddhau lleoedd parcio.</i></p>
dd. Cysylltu datblygiadau allweddol, cynyddu mynediad i safleoedd strategol ar gyfer tai a datblygiadau masnachol a defnydd cymysg, a gwella mynediad i Ardaloedd Menter, porthladdoedd a'r maes awyr.	<i>Gweithio gyda Chynllunwyr Defnydd Tir Strategol a Datblygu Economaidd i sefydlu Cynllun Gwella Strategol sy'n cysylltu datblygiadau â gwelliannau trafndiaeth a gwasanaethau presennol neu uwch.</i>
e. Gwella a symleiddio profiad cwsmeriaid, trwy integreiddio dulliau trafndiaeth yn well, symleiddio tocynnau a darparu gwybodaeth well.	<i>Gan weithio gyda Llywodraeth Cymru, Trafndiaeth Cymru, gweithredwyr a rhanddeiliaid eraill allweddol trwy'r Bwrdd Cynghrair Integreiddio, gweithio i ddatblygu mentrau integreiddio sydd o fewn cylch gorchwyl yr awdurdod lleol e.e. gwella gwybodaeth i deithwyr, gwella seilwaith, Cytundebau Partneriaeth Ansawdd Bysiau ac ati.</i>

DS – bydd y broses yn destun adolygu gan gymheriaid ac ymagwedd fesul cam er mwyn sicrhau bod canlyniadau'n cael eu cyflawni a'u cysylltu â chynigion y Fargen Ddinesig a Metro Llywodraeth Cymru. Mae'r cynigion yn y tabl yn cynnwys ymrwymiad i gyllid cychwynnol i ddatblygu hyfywedd y cynigion a rhoi gwybod i'r cabinet rhanbarthol p'un a oes cyfiawnhad dros fuddsoddi yng nghanam nesaf datblygu'r cynllun.

Atodiad 2 – Rhaglen ddrafft cynlluniau trafndiaeth

Mae CCRTA wrthi'n datblygu rhaglen gyfalaf aml-foddol tymor hir wedi'i blaenoriaethu a'i harfarnu'n llawn. Fel cam cyntaf, mae cynigion presennol ar gyfer rheilffyrdd, bysiau, priffyrdd, parcio a theithio a mynediad wedi cael eu casglu. Bydd y rhain yn cael eu hadolygu a'u gwerthuso yn erbyn targedau'r Fargen Ddinesig a Llywodraeth Cymru. Dangosir y rhaglen ddrafft isod:

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
Estyniad rheilffordd i Faes Awyr Caerdydd	Cainc newydd i'r derfynfa	Bro Morgannwg
Estyniad rheilffordd y Tyllgoed / Llandaf - Creigiau - Llantrisant	Coridor Gogledd-Orllewin Caerdydd	Caerdydd / Rhondda Cynon Taf (RhCT)
Estyniad rheilffordd Pont-y-clun / Meisgyn - Llantrisant - Beddau	Cainc / Ailddefnyddio'r aliniad blaenorol	RhCT
Estyniad rheilffordd Aberdâr - Hirwaun	Llinell nwyddau bresennol	RhCT
Estyniad rheilffordd Ystrad Mynach - Trelewis - Dowlais	Llinell nwyddau bresennol a rhan newydd	Caerffili / Merthyr Tudful
Estyniad rheilffordd Hengoed – y Coed-duon	Trwy draphont Maesycwmer a rhedeg ar y stryd – llwybr i'w gadarnhau	Caerffili
Estyniad rheilffordd Llanhilleth - Abertyleri	Ailddefnyddio'r aliniad blaenorol	Blaenau Gwent
Estyniad rheilffordd Casnewydd – Caerffili	Llinell nwyddau bresennol a rhedeg ar y stryd	Casnewydd / Caerffili
Estyniad rheilffordd i Bentref Chwaraeon Caerdydd	O linell Penarth trwy Grangetown	Caerdydd
Estyniad rheilffordd Llanisien – Porth Caerdydd		Caerdydd
Gorsaf newydd Maes Awyr Caerdydd	Llinell Bro Morgannwg, yn agosach i'r maes awyr	Bro Morgannwg
Gorsaf newydd Sain Tathan	Llinell Bro Morgannwg	Bro Morgannwg
Gorsaf newydd Coleg Penybont	Llinell Bro Morgannwg	Pen-y-bont ar Ogwr
Gorsaf newydd Sain Ffagan	Prif Linell De Cymru (i'r gorllewin o Gaerdydd)	Caerdydd
Gorsaf newydd Meisgyn/C34	Prif Linell De Cymru (i'r gorllewin o Gaerdydd)	Bro Morgannwg / RhCT
Gorsaf newydd Bracla	Prif Linell De Cymru (i'r gorllewin o Gaerdydd)	Pen-y-bont ar Ogwr
Gorsaf newydd Parc Sarn	Llinell Maesteg	Pen-y-bont ar Ogwr
Gorsaf newydd Parc Victoria	Llinell y ddinas, croesfan Heol Lansdowne	Caerdydd
Gorsaf newydd y Maendy	Llinell Taf	Caerdydd
Gorsaf newydd Gabalfa	Llinell Taf, wrth y parc manwerthu i'r de o'r A48	Caerdydd
Gorsaf newydd Nantgarw	Llinell Taf, ym mhen isaf Ystad Ddiwydiannol Trefforest, coleg Nantgarw, ac ati. (Gan gynnwys P & R)	RhCT
Gorsaf newydd Upper Boat	Llinell Taf, wrth groesfan Heol Tonteg	RhCT
Gorsaf newydd Trehopcyn	Llinell Treherbert, ychydig i'r gorllewin o Bontypridd	RhCT
Gorsaf newydd Cyfnewidfa Pontypridd	Llinell Taf, nesaf at yr orsaf fysiau bresennol	RhCT
Gorsaf newydd Glyncoch	Llinell Taf, i'r gogledd o Bontypridd	RhCT
Gorsaf newydd Ynysboeth	Llinell Aberdâr	RhCT

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
Gorsaf newydd Gogledd Cwmbach	Llinell Aberdâr	RhCT
Gorsaf newydd Hoover Merthyr	Llinell Taf	Merthyr Tudful
Gorsaf newydd Heol Crwys	Llinell Rhymni	Caerdydd
Gorsaf newydd Heol Wedal	Llinell Rhymni	Caerdydd
Gorsaf newydd Llanbradach – lleoliad newydd	Llinell Rhymni, angen lleoliad newydd os bydd safle parcio a theithio newydd yn cael ei adeiladu	Caerffili
Gorsaf newydd y Sblot	Prif Llinell De Cymru (Caerdydd – Casnewydd), safle gorsaf Old Road	Caerdydd
Gorsaf newydd Heol Casnewydd / Rover Way	Prif Llinell De Cymru (Caerdydd – Casnewydd)	Caerdydd
Gorsaf newydd Rhymni	Prif Llinell De Cymru (Caerdydd – Casnewydd)	Caerdydd
Gorsaf newydd Llaneirwg	Prif Llinell De Cymru (Caerdydd – Casnewydd)	Caerdydd
Gorsaf newydd Coedcernyw	Prif Llinell De Cymru (Caerdydd – Casnewydd)	Casnewydd
Gorsaf newydd Gorllewin Casnewydd	Llinell Glynebwy	Casnewydd
Gorsaf newydd Crymlin	Llinell Glynebwy	Caerffili
Gorsaf newydd Caerllion	Llinell y Gororau	Casnewydd
Gorsaf newydd Sebastopol	Llinell y Gororau	Torfaen
Gorsaf newydd Mamheilad	Llinell y Gororau	Torfaen
Gorsaf newydd Llanwern	Prif Llinell De Cymru (i'r dwyrain o Gasnewydd)	Casnewydd
Gorsaf newydd Magwyr	Prif Llinell De Cymru (i'r dwyrain o Gasnewydd)	Sir Fynwy
Gorsaf newydd Stryd Herbert	Llinell Bae Caerdydd	Caerdydd
Gorsaf newydd Sgwâr Loudon	Llinell Bae Caerdydd	Caerdydd
Blaenoriaeth i fysiau – Canol Dinas Caerdydd	Problemau tagfeydd allweddol yng nghanol y ddinas y mae angen eu hystyried, gan eu bod yn effeithio ar wasanaethau rhanbarthol a lleol	Caerdydd
Blaenoriaeth i fysiau - Penarth i Gaerdydd	Llwybr Tramwy Cyflym i Fysiau (BRT) posibl i Ganol Dinas Caerdydd trwy Forglawdd Caerdydd	Caerdydd, Bro Morgannwg
Blaenoriaeth i fysiau – Maes Awyr/y Barri i Gaerdydd	BRT posibl o'r Barri i Ganol Dinas Caerdydd trwy Heol y Bont-faen a'r A48, BRT posibl o Faes Awyr Caerdydd i Ganol Dinas Caerdydd trwy'r A48, yr A4050 a'r A4226, Mesurau blaenoriaeth i fysiau o Gaerdydd i Ddinas Powys	Caerdydd, Bro Morgannwg
Blaenoriaeth i fysiau – Pen-y-bont ar Ogwr i Gaerdydd	Mesurau blaenoriaeth i fysiau o Ben-y-bont ar Ogwr i'r Bont-faen/Caerdydd	Pen-y-bont ar Ogwr, Caerdydd
Blaenoriaeth i fysiau - Talbot Green / Pont-y-clun i Gaerdydd	Mesurau blaenoriaeth i fysiau o Gaerdydd i Talbot Green trwy'r A4119, BRT i Bont-y-clun, BRT posibl o Danescourt i Greigiau trwy ailosod yr hen aliniad HR (Coridor y gogledd-orllewin), Cainc bosibl BRT o Greigiau i Bont-y-clun trwy Lantrisant gan ddilyn hen aliniad HR yn bennaf, Cainc bosibl BRT o Lantrisant i Feddau (ar BRT coridor y gogledd-orllewin)	Caerdydd, RhCT
Blaenoriaeth i fysiau – Caerdydd i Bontypridd	Mesurau blaenoriaeth i fysiau o Gaerdydd i Bontypridd	Caerdydd, RhCT
Blaenoriaeth i fysiau – Caerdydd i Gaerffili	Mesurau blaenoriaeth i fysiau ar y briffordd o Gaerdydd i Gaerffili/y Coed-duon/Bargoed	Caerdydd, Caerffili
Blaenoriaeth i fysiau – Gorsaf y Mynydd Bychan i Borth Caerdydd	BRT posibl o Orsaf y Mynydd Bychan i Borth Caerdydd trwy Heol Rhyd-y-Penau	Caerdydd
Blaenoriaeth i fysiau – Gorsaf Llanisien i Borth Caerdydd	BRT posibl o Orsaf Llanisien i Borth Caerdydd trwy'r B4562 yn terfynu ger Ffordd Gyswllt Pentwyn	Caerdydd
Blaenoriaeth i fysiau – Caerdydd i Gasnewydd	Cainc bosibl BRT o Ganol Dinas Caerdydd i Laneirwg trwy'r A4161 a'r B4487. Estyniad BRT posibl o Gasnewydd i Gaerdydd trwy'r A48 a'r A4161. Canol Dinas Caerdydd i Fryn Rhymni a Pharc Tredgar i Ganol Dinas Casnewydd. BRT posibl o Ganol Dinas Casnewydd i'r Celtic Springs trwy'r A48.	Caerdydd, Casnewydd

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
BRT Stryd y Frenhines Caerdydd i Fae Caerdydd	BRT posibl trwy drawsnewid yr aliniad HR presennol ar Stryd y Frenhines Caerdydd i linell Bae Caerdydd	Caerdydd
Blaenoriaeth i fysiau – Pen-y-bont ar Ogwr i Borthcawl	BRT posibl trwy'r A473 a'r A4106	Pen-y-bont ar Ogwr
Blaenoriaeth i fysiau - Pen-y-bont ar Ogwr i Faesteg	Mesurau blaenoriaeth i fysiau o Ben-y-bont ar Ogwr i Faesteg	Pen-y-bont ar Ogwr
Blaenoriaeth i fysiau - Pen-y-bont ar Ogwr i Hirwaun	BRT posibl o Ben-y-bont ar Ogwr i Dreorci gydag estyniad i Hirwaun trwy'r A4061	Pen-y-bont ar Ogwr, RhCT
Blaenoriaeth i fysiau - Pen-y-bont ar Ogwr i Flaengarw	Mesurau blaenoriaeth i fysiau o Ben-y-bont ar Ogwr i Flaengarw trwy'r A4064	Pen-y-bont ar Ogwr
Blaenoriaeth i fysiau - Pen-y-bont ar Ogwr i Borth	Mesurau blaenoriaeth i fysiau mewn manau cyfyng ar hyd coridor Porth i Ben-y-bont ar Ogwr trwy Drebanog/Tonyrefail a Gilfach Goch ac uwchraddio safleoedd bysiau	Pen-y-bont ar Ogwr, RhCT
Blaenoriaeth i fysiau - Pen-y-bont ar Ogwr i Lantrisant / Talbot Green	Mesurau blaenoriaeth i fysiau mewn manau cyfyng ar hyd coridor Talbot Green i Ben-y-bont ar Ogwr trwy Lanharan ac uwchraddio safleoedd bysiau	Pen-y-bont ar Ogwr, RhCT
Blaenoriaeth i fysiau - Tonypanyd i Lantrisant / Talbot Green	Mesurau blaenoriaeth i fysiau mewn manau cyfyng ar hyd coridor Tonypanyd i Gaerdydd trwy Donyrefail a Talbot Green ac uwchraddio safleoedd bysiau, Cainc bosibl BRT o Lantrisant i Donypanyd trwy'r A4119	RhCT
Blaenoriaeth i fysiau – Aberdâr i Donyrefail trwy Donypanyd	Mesurau blaenoriaeth i fysiau mewn manau cyfyng ar hyd coridor Aberdâr i Donyrefail trwy Donypanyd ac uwchraddio safleoedd bysiau, BRT posibl o Faerdy i Borth trwy'r A4233	RhCT
Blaenoriaeth i fysiau - Pontypridd i Lantrisant / Talbot Green	Mesurau blaenoriaeth i fysiau mewn manau cyfyng ar hyd coridor Pontypridd i Talbot Green trwy Bentre'r Eglwys ac uwchraddio safleoedd bysiau, BRT posibl o Bont-y-clun i Bentre'r Eglwys /Pontypridd trwy'r A473	RhCT
Blaenoriaeth i fysiau - Pontypridd i Borth	Mae cynlluniau posibl wedi cael eu hamlygu ym Mhontypridd, yn enwedig yng nghyffiniau cylchfannau Stryd y Bont a Heol Sardis. Cytunir bod angen i'r coridor gael ei ymestyn i Borth er mwyn gallu archwilio'r problemau yng ngogledd Pontypridd	RhCT
Blaenoriaeth i fysiau - Pontypridd i Aberdâr	Mesurau blaenoriaeth i fysiau mewn manau cyfyng ar hyd coridor Aberdâr i Bontypridd trwy Aberpennar ac uwchraddio safleoedd bysiau	RhCT
Blaenoriaeth i fysiau – Canol tref Aberdâr	Gwelliannau i bob ffordd nesáu at orsaf fysiau Aberdâr	RhCT
Blaenoriaeth i fysiau - Pontypridd i Ferthyr	Posiblwydd o integreiddio BRT Merthyr i Bontypridd, trwy Heol Caerdydd	Merthyr Tudful, RhCT
Blaenoriaeth i fysiau – Blaenau'r Cymoedd	Blaenoriaeth i fysiau / BRT posibl trwy'r A465 rhwng Aberdâr, Merthyr Tudful a'r Fenni	Blaenau Gwent, Caerffili, Sir Fynwy, RhCT
Blaenoriaeth i fysiau – Canol y Cymoedd	BRT posibl o Bontypridd i Ystrad Mynach/y Coed-duon/Pont-y-pŵl trwy'r A470 a'r A472, blaenoriaeth i fysiau ar hyd y coridor traws-gymoedd, gwelliannau i safleoedd bysiau yn ardal Canol y Cymoedd	Caerffili, RhCT, Torfaen
Blaenoriaeth i fysiau – Caerffili i Gasnewydd	BRT posibl o Fachen i Gasnewydd – trawsnewid yr aliniad HR presennol (gydag estyniad o Fachen i Gaerffili a defnyddio aliniad BRT Casnewydd), mesurau blaenoriaeth i fysiau ar goridor Caerffili - Casnewydd	Caerffili, Casnewydd
Blaenoriaeth i fysiau – y Coed-duon/Brynmaur i Gasnewydd	Mesurau blaenoriaeth i fysiau trwy Abertyleri, Trecelyn a Risga	Blaenau Gwent, Caerffili, Casnewydd
Blaenoriaeth i fysiau – Canol	Problemau tagfeydd allweddol yng nghanol y ddinas y	Casnewydd

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
Dinas Casnewydd	mae angen eu hystyried, gan eu bod yn effeithio ar wasanaethau rhanbarthol a lleol	
Blaenoriaeth i fysiau – Casnewydd i Flaenafon	BRT posibl o Ganol Dinas Casnewydd i Falpas trwy'r A4051. BRT posibl o Ganol Dinas Casnewydd i Gwibrân/Pont-y-pŵl trwy'r A4051 a'r A472, BRT posibl o Flaenafon i Bont-y-pŵl trwy'r A4043. Mesurau blaenoriaeth i fysiau gan gynnwys Heol y Parc Pont-y-pŵl, Cylchfan Heol Dewi Sant/Ffordd Edlogan Cwibrân, Heol Stafford yn culhau Griffithstown, Heol Glyndŵr Cwibrân, cylchfan Glan yr Afon yr A4043 i Snatchwood, coridor Abersychan, Cylchfan y New Inn, Heol Woodlands, cylchfan Llantarnam	Casnewydd, Torfaen
Blaenoriaeth i fysiau – Casnewydd i Gas-gwent	BRT posibl o Ganol Dinas Casnewydd i'r Celtic Manor trwy'r B4237, BRT posibl o Ganol Dinas Casnewydd i Lanwern trwy'r A4042 a'r A48, BRT posibl o Gasnewydd i Drefynwy trwy'r A449 i'r A40	Sir Fynwy, Casnewydd
Coridor bysiau – adolygu Gorchmynion Traffig	Adolygu Gorchmynion Traffig ar hyd coridorau bysiau allweddol	Pob ardal
Cyfnwidfa bysiau/trenau Pen-y-bont ar Ogwr	I'w benderfynu	Pen-y-bont ar Ogwr
Cyfnwidfa bysiau/trenau y Pîl	Safleoedd bysiau newydd neu wedi'u hadleoli yn agos i gyffwrdd Ffordd yr Eglwys/Bryn yr Orsaf a/neu ar Heol y Traeth yn agos i lwybr mynediad yr orsaf drenau	Pen-y-bont ar Ogwr
Cyfnwidfa bysiau/trenau Bae Caerdydd	Gweler yr astudiaeth	Caerdydd
Cyfnwidfa bysiau/trenau Caerdydd Canolog	Cyfnwidfa fysiau newydd wrth yr orsaf drenau	Caerdydd
Cyfnwidfa bysiau/trenau Cathays	Gweler yr astudiaeth	Caerdydd
Cyfnwidfa bysiau/trenau Coryton	Gweler yr astudiaeth	Caerdydd
Cyfnwidfa bysiau/trenau y Mynydd Bychan	Gweler yr astudiaeth	Caerdydd
Cyfnwidfa bysiau/trenau Llandaf	Gweler yr astudiaeth	Caerdydd
Cyfnwidfa bysiau/trenau Radyr	Gweler yr astudiaeth	Caerdydd
Cyfnwidfa bysiau/trenau Trecelyn	Uwchraddio'r orsaf fysiau	Caerffili
Cyfnwidfa bysiau/trenau Pengam	Gweler yr astudiaeth	Caerffili
Cyfnwidfa bysiau/trenau y Fenni	Cyfnwidfa fysiau newydd wrth yr orsaf drenau	Sir Fynwy
Cyfnwidfa bysiau/trenau Cas-gwent	Cyfnwidfa fysiau newydd wrth yr orsaf drenau	Sir Fynwy
Gorsaf fysiau Trefynwy	Uwchraddio'r orsaf fysiau bresennol	Sir Fynwy
Cyfnwidfa bysiau/trenau Cyffordd Twannel Hafren	Cyfnwidfa fach newydd wrth yr orsaf drenau	Sir Fynwy
Cyfnwidfa bysiau/trenau Merthyr	Gorsaf fysiau newydd ger gorsaf drenau Merthyr Tudful	Merthyr Tudful
Cyfnwidfa bysiau/trenau Aberdâr	Gweler yr astudiaeth	
Cyfnwidfa bysiau/trenau Abercynon	Safleoedd bysiau newydd yn agosach at gyffwrdd y B4275 Heol Ynysmeurig a Heol yr Orsaf, a fyddai o fewn 50m o'r orsaf	RhCT
Cyfnwidfa bysiau/trenau Porth	Cyfnwidfa newydd ger orsaf drenau	RhCT
Gorsaf fysiau Aberdâr	Uwchraddio'r orsaf fysiau bresennol	RhCT
Gorsaf fysiau Pontypridd	Uwchraddio'r orsaf fysiau bresennol	RhCT
Cyfnwidfa bysiau/trenau Penarth	Gweler yr astudiaeth	Bro Morgannwg
Cyfnwidfa bysiau/trenau y Barri	Gweler yr astudiaeth	Bro Morgannwg
Cyfnwidfa bysiau/trenau Ynys y Barri	Gweler yr astudiaeth	Bro Morgannwg

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
Cyfnwidfa bysiau/trenau Dociau'r Barri	Darparu safle bws penodol wrth Orsaf Drenau Dociau'r Barri i integreiddio â gwasanaethau rheilffyrdd a'r cyfleuster parcio a theithio newydd	Bro Morgannwg
Mynediad Teithio Llesol i'r orsaf drenau	Cyfres o welliannau cerdded a beicio i gynyddu dalgylch effeithiol gorsafoedd allweddol	Pob ardal
Parcio a Theithio gorsaf Pen-y-bont ar Ogwr	I'w benderfynu	Pen-y-bont ar Ogwr
Parcio a Theithio gorsaf y Pîl	I'w benderfynu	Pen-y-bont ar Ogwr
Parcio a Theithio gorsaf Maesteg Ewenny Road	Safle parcio a theithio newydd	Pen-y-bont ar Ogwr
Parcio a Theithio gorsaf Wildmill	Safle parcio a theithio newydd	Pen-y-bont ar Ogwr
Parcio a Theithio gorsaf Ystrad Mynach	Safle parcio a theithio ychwanegol	Caerffili
Parcio a Theithio gorsaf Energyln	I'w benderfynu	Caerffili
Parcio a Theithio gorsaf Caerffili	I'w benderfynu	Caerffili
Parcio a Theithio gorsaf Pengam	I'w benderfynu	Caerffili
Parcio a Theithio gorsaf Llanbradach	Safle parcio a theithio newydd ar safle'r hen lofa	Caerffili
Parcio a Theithio gorsaf Rhymni	I'w benderfynu	Caerffili
Parcio a Theithio gorsaf Trecelyn	Estyniad bach i'r safle parcio a theithio presennol	Caerffili
Parcio a Theithio gorsaf Caerdydd Canolog	I'w benderfynu	Caerdydd
Parcio a Theithio C33 yr M4	Safle parcio a theithio newydd gyda chyfleusterau cyfnwidfa	Caerdydd
Parcio a Theithio gorsaf Coryton	Safle parcio a theithio newydd	Caerdydd
Parcio a Theithio gorsaf Pentrebach	Safle parcio a theithio newydd	Merthyr Tudful
Parcio a Theithio Merthyr Tudful	I'w benderfynu	Merthyr Tudful
Parcio a Theithio gorsaf Cyffordd Twnnel Hafren	Safle parcio a theithio ychwanegol (200+ o leoedd) ar ochr ddeheuol yr orsaf	Sir Fynwy
Parcio a Theithio gorsaf Casgwent	Safle parcio a theithio ychwanegol (100+ o leoedd) ar ochr ddwyreiniol yr orsaf	Sir Fynwy
Parcio a Theithio gorsaf y Fenni	Safle parcio a theithio ychwanegol (100+ o leoedd) ar ochr ddwyreiniol yr orsaf	Sir Fynwy
Parcio a Theithio gorsaf Casnewydd	I'w benderfynu	Casnewydd
Parcio a Theithio gorsaf Ystad Ddiwydiannol Wern	I'w benderfynu	Casnewydd
Parcio a Theithio gorsaf Ffynnon Taf	Safle parcio a theithio ychwanegol	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Porth	Safle parcio a theithio ychwanegol (gan gynnwys Parcio a Rhannu)	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Pont-y-clun	Safle parcio a theithio ychwanegol	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Aberdâr	Safle parcio a theithio ychwanegol	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Abercynon	Safle parcio a theithio ychwanegol	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Trefforest	Safle parcio a theithio ychwanegol	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Treherbert	Safle parcio a theithio newydd	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Ynyswen	Safle parcio a theithio newydd	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Treorci	Safle parcio a theithio newydd	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Llwynypia	Lleoedd ychwanegol o fewn maes parcio presennol yr orsaf	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Trehafod	Gwella'r safle parcio a theithio, gan gynnwys arwyddion ac aildrefnu'r gosodiad presennol	RhCT

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
Parcio a Theithio gorsaf Fernhill	Safle parcio a theithio newydd	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Pontypridd	Defnyddio'r lleoedd sydd ar gael yn y maes parcio presennol	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Llanharan	Darparu cyfleusterau Parcio a Theithio/Parcio a Rhannu mewn nifer o leoliadau sy'n agos i'r A470 ac yn rhydd eu cyrraedd ohoni	RhCT
Parcio a Theithio bysiau Coridor Gogleddol yr A470	Darparu cyfleusterau Parcio a Theithio/Parcio a Rhannu mewn nifer o leoliadau sy'n agos i'r A470 ac yn rhydd eu cyrraedd ohoni	RhCT
Parcio a Theithio gorsaf Pont-y-pŵl a New Inn	Safle parcio a theithio ychwanegol ar ochr ogleddol yr orsaf	Torfaen
Parcio a Theithio gorsaf Cogan	I'w benderfynu	Bro Morgannwg
Parcio a Theithio gorsaf Dociau'r Barri	Safle parcio a theithio ychwanegol	Bro Morgannwg
Gwelliannau i'r A465 Blaenau'r Cymoedd	Gwelliannau i Gilwern i Frynmawr (Rhan 2) a'r A470 i Hirwaun (Rhan 6) a Dowlais Top i'r A470 (Rhan 5)	Blaenau Gwent, Merthyr Tudful, Sir Fynwy, RhCT
Gwelliannau i Goridor Pen-y-bont ar Ogwr yr A48/A473	Gwella'r seilwaith presennol, gan gynnwys deuoli posibl a threfniadau cyffordd newydd	Pen-y-bont ar Ogwr
Gwelliannau i wneud defnydd gwell o Gyffordd 35 yr M4	Gwelliannau i gapasiti wrth Gyffordd 35	Pen-y-bont ar Ogwr
Gwelliannau i wneud defnydd gwell o Gyffordd 36 yr M4	Gwella capasiti'r gyffordd	Pen-y-bont ar Ogwr
Gwelliannau i wneud defnydd gwell o'r A470 Caerdydd Gabalfa - Coryton	Gwelliannau i'r briffordd rhwng Cyffordd 32 yr M4 a Chyfnawidfa'r A48 Gabalfa	Caerdydd
Ffordd Gyswllt Dwyrain Bae Caerdydd	Gwelliannau i'r cysylltiad rhwng Queensgate ac Ocean Way	Caerdydd
Gwelliannau i wneud defnydd gwell o Gyffordd Strategol Caerdydd	Gwelliannau i 9 cyffordd strategol a fydd yn cyfrannu at reoli cydnerthedd y rhwydwaith, ac yn gwella mynediad a diogelwch ar y ffyrdd	Caerdydd
Gwelliannau i wneud defnydd gwell o'r A4232	Gwelliannau i gylchfan Culverhouse Cross - Queen's Gate yr A4232	Caerdydd / Bro Morgannwg
Gwelliannau i'r A467 Trecelyn i Crosskeys	Gwelliannau i gyffyrdd a gwelliannau ar-linell ar hyd yr A467	Caerffili
Gwelliannau i wneud defnydd gwell o gyffordd Pont Bedwas yr A468	Gwelliannau i weithrediad y gylchfan, gan gynnwys ail groesfan afon	Caerffili
Gwelliannau i'r A469 Tredegar Newydd - Pontlotyn	Gwelliannau i'r rhwydwaith priffyrdd i'r gogledd o Fargoed.	Caerffili
Gwelliannau i'r A472 Maescwmer	Gwelliannau i ffordd gerbydau sengl yr A472 rhwng Cylchfan Crown a Chylchfan Cwmdu	Caerffili
Gwelliannau i'r A472 Ystrad Mynach - Nelson	Gwelliannau i gyffyrdd a gwelliannau ar-linell ar hyd yr A472	Caerffili
Ffordd Liniar i'r A472-A469 Maescwmer	Cydnerthedd llwybr traws-gymoedd yr A472/A469	Caerffili
Gwneud defnydd gwell o gyffordd Pengam Road y B4254	Gwella gweithrediad y gyffordd a reolir gan signalau	Caerffili
Gwelliannau i Ffordd Gylchol Caerffili Penrhos – Pwll-y-pant	Deuoli rhan ogledd-orllewinol o Ffordd Gylchol Caerffili yr A468/A469	Caerffili
Gwelliannau i Ffordd Gylchol Caerffili Pwll-y-pant - Pont Bedwas	Deuoli rhan ogledd-ddwyreiniol o Ffordd Gylchol Caerffili yr A468	Caerffili
Estyniad De-ddwyreiniol i Ffordd Gylchol Caerffili	Darparu ffordd liniaru ddeheuol i gwblhau'r ffordd gylchol o amgylch y dref	Caerffili

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
Gwneud defnydd gwell o System Gylchu Piccadilly Canol Tref Caerffili	Gwelliannau effeithlonrwydd wrth y gyffordd i ddarparu capasiti ychwanegol – o fewn Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Caerffili
Gwneud defnydd gwell o Rodfa Tafwys Canol Tref Caerffili	Gosod signalau wrth y gyffordd i wella effeithlonrwydd y rhwydwaith	Caerffili
Lliniaru traffig y Fenni yr A40	Cysylltiad newydd rhwng yr A465 a'r A40 (tua'r gorllewin) a gwelliannau cysylltiedig i ddiogelwch ar y ffyrdd, yr amgylchedd, teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ar yr A40 bresennol yng nghanol tref y Fenni	Sir Fynwy
Gwneud defnydd gwell o ran o'r A40 trwy'r Fenni	Cynllun lliniaru traffig i gynnwys cysylltiad newydd i'r gorllewin o'r Fenni	Sir Fynwy
Gwneud defnydd gwell o gyffordd Trefynwy Wyebridge yr A40/A466	Gwelliannau priffyrdd, diogelwch ar y ffyrdd a theithio llesol i gyffordd yr A40/A466	Sir Fynwy
Lliniaru traffig Goitre / Llanellen yr A4042	Gwelliannau diogelwch ar y ffyrdd / teithio llesol lleol ar y cyd â gwaith llifogydd arfaethedig ar yr A4042	Sir Fynwy
Lliniaru traffig Brynbuga yr A472	Cysylltiad newydd a gwelliannau cysylltiedig i ddiogelwch ar y ffyrdd, yr amgylchedd, teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ar yr A472 bresennol yng nghanol tref Brynbuga	Sir Fynwy
Gwneud defnydd gwell o gyffordd Cas-gwent High Beech yr A48/A466	Gwella'r briffordd / gwelliannau diogelwch ar y ffyrdd i gyffordd yr A48/A466	Sir Fynwy
Lliniaru traffig Cas-gwent yr A48/A466	Cysylltiad newydd rhwng Cyffordd 2 yr M48 a'r A48 (tua'r dwyrain) a gwelliannau cysylltiedig i ddiogelwch ar y ffyrdd a'r amgylchedd ar yr A48 bresennol yng nghanol tref Cas-gwent	Sir Fynwy
Lliniaru traffig Magwyr y B4245	Dileu'r B4245 o ganol y dref a gwelliannau cysylltiedig i ddiogelwch ar y ffyrdd, teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus	Sir Fynwy
Effaith dileu tollau'r M4	Gweithio gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid eraill i fanteisio i'r eithaf ar fuddion y newid hwn a lleihau'r effaith negyddol ar y system drafnidiaeth leol gymaint â phosibl	Sir Fynwy/ Casnewydd
Gwelliannau Priffyrdd Hoover Abercanaid	Datblygu ffordd fynediad arall gan gynnwys atgyweirio a chynnal a chadw pont 'Brandy'	Merthyr Tudful
Gwelliannau i Quakers Yard Heol Pentwyn	Cynllun gwelliannau lledu'r ffordd sy'n cysylltu Quakers Yard â Nelson	Merthyr Tudful
Gwelliannau gwneud defnydd gwell o'r A468 Basaleg Heol Caerffili	Darparu lôn benodol ar gyfer troi i'r dde i draffig sy'n teithio tua'r gogledd o Heol Caerffili i Laurel Drive	Casnewydd
Gwelliannau gwneud defnydd gwell o'r A48/A4810 Parc Manwerthu Casnewydd / Queensway	Darparu cyffordd a reolir gan signalau ar gyfer pob symudiad	Casnewydd
Gwelliannau gwneud defnydd gwell o'r B4591 Highcross	Darparu lôn benodol ar gyfer troi i'r dde i draffig sy'n teithio tua'r gogledd o Heol Highcross i Cefn Walk	Casnewydd
Gwelliannau gwneud defnydd gwell o Gyffordd 28 yr M4	Gwelliannau cyffordd i'r gylchfan	Casnewydd
Lliniaru traffig yr A4058/A4061 Gelli/Treorci	Adeiladu ffordd gerbydau sengl newydd a fydd yn darparu cysylltiad rhwng rhannau uchaf a chanol Rhondda Fawr	RhCT
Porth Gogledd Cynon yr A4059 Aberdâr	Datblygu cynllun ffordd newydd yn gyfochrog â deuli'r A465 Ffordd Blaenau'r Cymoedd	RhCT
Gwelliannau gwneud defnydd gwell o gapasiti cyffyrdd coridor yr A4059	Gwelliannau i gapasiti cyffyrdd ar yr A4059 i wella llif traffig wrth gyffyrdd allweddol a amlygwyd. Mesurau i gynnwys lledu lonydd i gynyddu capasiti, creu lôn ddal i'r orsaf betrol, a gweithredu lonydd trylifo i leihau hyd ciwiau	RhCT
Ffordd Gyswllt Draws-gymoedd Ogleddol yr A4059 Aberpennar	Pont ffordd gerbydau sengl aml-rychwant a fydd yn ffurfio cysylltiad traws-gymoedd rhwng yr A4059 a'r B4275	RhCT
Ffordd Gyswllt Draws-gymoedd	Pont ffordd gerbydau sengl aml-rychwant a fydd yn ffurfio	RhCT

Enw'r cynnig drafft	Disgrifiad	Ardal
Ddeheuol yr A4059 Aberpennar	cysylltiad traws-gymoedd rhwng yr A4059 a'r B4275	
System Rheoli Coridor Trafnidiaeth Strategol yr A4059/A465	Gweithredu mesurau i leihau oedi a gwella llif traffig wrth gyffyrdd allweddol ar y rhwydwaith priffyrdd	RhCT
Gwneud defnydd gwell o gyffordd yr A4119 Castell Mynach	Gweithredu mesurau i leihau oedi a gwella llif traffig wrth gyffyrdd allweddol ar y rhwydwaith priffyrdd	RhCT
Gwelliannau i'r A4119 Coed Ely	Deuoli'r A4119 – rhan 1km a adwaenir yn lleol fel 'Stink Pot Hill'	RhCT
Gwelliannau gwneud defnydd gwell o gapasiti cyffyrdd coridor yr A4119	Gwelliannau i gapasiti cyffyrdd ar yr A4419 i wella llif traffig wrth gyffyrdd allweddol a amlygwyd. Bydd y mesurau'n cynnwys addasu gosodiad cyffyrdd, mesurau blaenoriaeth i fysiau a gosod systemau rheoli traffig trefol newydd	RhCT
Lliniaru traffig yr A4119/A473 Ynysmaerdy - Talbot Green	Adeiladu llwybr arall rhwng Cwm Elái Uchaf a chanol tref Talbot Green	RhCT
Lliniaru traffig yr A4233 Rhondda Fach Uchaf	Adeiladu ffordd gerbydau sengl rhwng Pont-y-gwaith a Maerdy fel estyniad i ffordd liniaru bresennol Rhondda Fach Isaf	RhCT
Lliniaru traffig yr A473 Llanharan	Adeiladu rhan ddwyreiniol Ffordd Liniaru Llanharan. (Mae'r rhan orllewinol eisoes wedi cael ei hadeiladu gan ddatblygwyr)	RhCT
Gwelliannau i'r A473 Talbot Green	Uwchraddio 3km o Ffordd Osgoi bresennol Talbot Green i safon ffordd ddeuol	RhCT
Ffordd gyswllt newydd yr A473 Ystad Ddiwydiannol Trefforest	Adeiladu ffordd gyswllt ar draws yr afon o Heol Tonteg i'r A470 a chyflwyno system unffordd wrth gyffordd Heol Gwaelod-y-Garth/Heol Tonteg	RhCT
Cyffordd 34A newydd ar gyfer yr M4	Datblygu cyffordd newydd	RhCT
Cyffordd 34 i Faes Awyr Caerdydd	Uwchraddio'r ffordd wledig o gyffordd yr A48 i Gyffordd 34, gan gynnwys lledu'r ffordd, a chyfleusterau cerdded a beicio a fydd yn cysylltu â'r Lôn Pum Milltir a Maes Awyr Caerdydd	RhCT, Bro Morgannwg
Gwelliannau i'r A4042 Pont-y-pŵl	Rheolaeth signalau wrth gylchfan Heron, cylchfan Rechem, cylchfan Jockey i gylchfan Crown, gan gynnwys ffordd gyswllt yr A472 i gylchfan Pont-y-pŵl	Torfaen
Gwelliannau gwneud defnydd gwell o'r A4042 Cylchfan Woodlands	Gwelliannau capasiti a disgyblaeth lôn	Torfaen
Gwelliannau i'r A4043/B424 Abersychan	Gwelliannau i gyffyrdd a rhannau o'r briffordd o Bont-y-pŵl i'r B4246 Heol Lodge, gan gynnwys ailgynllunio cyffordd Heol Lodge ac ychwanegu signalau o bosibl	Torfaen
Gwelliannau i goridor yr A4043/B4248 Abersychan - Blaenafon - Brynmawr	Gwelliannau ar-linell i'r A4043 Abersychan – Blaenafon, gan gynnwys ffordd liniaru Abersychan o Heol St Lukes i'r gogledd o bentref Abersychan, ac ar y B4246 Blaenafon i Frynmawr	Torfaen
Ffordd Fynediad Ogleddol Sain Tathan	Darparu ffordd newydd o amgylch Sain Tathan rhwng Eglwys Brewis a Llanmaes i ddarparu ar gyfer y Parc Menter a chysylltu â thai	Bro Morgannwg
Cam 2 Ffordd Gyswllt Dwyrain y Bae	Gwella llwybr y coridor dwyreiniol	Caerdydd

Atodiad 3 – Ymyriadau Blaenoriaeth Strategol ac Amcanion Trafnidiaeth.

	1. Gwella cysylltedd rhwng Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a gweddill Cymru, y DU ac Ewrop.	2. Gwella mynediad ar draws Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, i Gaerdydd ac o fewn Caerdydd a chanolfannau eraill pwysig, ac i ardaloedd menter, maes awyr a phrif byrth y rhanbarth.	3. Gwella mynediad i bawb at gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant, gwasanaethau, gofal iechyd, addysg, twristiaeth a chyfleusterau hamdden.	4. Gwella ansawdd, atynioldeb, effeithlonrwydd a dibynadwyedd y system trafnidiaeth ranbarthol.	5. Gwella integreiddio a chyfnwio o fewn a rhwng dulliau trafnidiaeth.	6. Cynyddu faint o deithiau a wneir trwy dulliau cynaliadwy o drafnidiaeth fel trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.	7. Lleihau effeithiau amgylcheddol trafnidiaeth, gan gynnwys allyriadau tŷ gwydr, llygredd aer a sŵn.	8. Gwella digelwch a diogeldd y system trafnidiaeth.	9. Gwella gwybodaeth am deithio i alluogi pobl i wneud dewisiadau teithio gwybodus, cynaliadwy, iach a llesol.	10. Lleihau a chydbwysio'r galw am deithio trwy ddylanwadu ar leoliad datblygiad newydd a galluogi twf lluosganolog.
a. Cefnogi'r broses o gyflenwi Metro De Cymru trawsfurfiol a'i gyfleoedd ehangach o ran adfywio a ffurfio lle.		XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	X	X	X
b. Gwella mynediad at byrth rhyngwladol a chenedlaethol, fel porthladdoedd, y maes awyr, rheilffyrdd rhanbarthol a chenedlaethol, y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd a Gorsaf Caerdydd Canolog.	XXX	XX						X		
c. Gwella cyfleusterau a chysylltiadau trafnidiaeth gynaliadwy i Ganol Dinas Caerdydd a chanolfannau rhanbarthol allweddol eraill sy'n annog newid o ran dulliau teithio a theithio llesol.		XXX	XXX	XX	X	XXX	XX	X		X
ch. Gwella coridorau trafnidiaeth strategol trwy welliannau i dtrafnidiaeth gyhoeddus a phrifyrdd.		XX	XX	XX	X	X	X	X		
d. Gwella mynediad at gyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus allweddol, a'u hansawdd, er enghraifft trwy wella gorsafoedd trenau a bysiau, a darparu cyfleusterau parcio a theithio strategol a chysylltiadau teithio llesol i gymunedau.	X	XX	X	X	XXX	XX	X	X	X	
dd. Cysylltu datblygiadau allweddol, cynyddu mynediad i safleoedd strategol ar gyfer tai a datblygiadau masnachol a defnydd cymysg, a gwella mynediad i Ardaloedd Menter, porthladdoedd a'r maes awyr.		XX	XX	X	X	X			X	XX
e. Gwella a symleiddio profiad cwsmeriaid, trwy integreiddio dulliau	X	XX	X	XX	XXX	XX	X	X	XXX	X

trafnidiaeth yn well, symleiddio
tocynnau a darparu gwybodaeth
well.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

DRAFT