

Yr Achos dros Newid ar gyfer Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru



Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru - Achos dros Newid

CYFLWYNIAD

Mae'r achos hwn dros newid yn dangos pam mae ein cynllun trafndiaeth rhanbarthol yn hanfodol ar gyfer datblygiad parhaus ein rhanbarth. Mae ein hachos dros newid yn cael ei arwain yn gadarn gan gyfle; y cyfle i alluogi economi gynaliadwy sy'n tyfu, y cyfle a'r angen i sicrhau bod ein system drafnidiaeth yn ystyriol o'r amgylchedd, a'r cyfle i sicrhau y gallwn symud o amgylch ein rhanbarth a'r tu hwnt yn y ffordd fwyaf effeithiol bosibl am bob rheswm.

Sail yr achos dros newid yw sicrhau bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn gyfrwng i sicrhau bod Llwybr Newydd, sef Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2021 yn cael ei chyflawni ar lefel ranbarthol. I wneud hyn, mae gofyn datblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol mewn modd sy'n adlewyrchu polisi cenedlaethol a'r heriau a'r cyfleoedd sy'n wynebu'r rhanbarth wrth lunio rhwydwaith trafndiaeth cadarn ac addas i'r diben.

Mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn ganolog i'r rhanbarth; mae'n mynd â ni i'r gwaith, i addysg, gofal iechyd, a gweithgareddau hamdden ledled y rhanbarth a'r tu hwnt.

NOD Y CYNLLUN TRAFNDIAETH RHANBARTHOL

Mae gan Llwybr Newydd dair blaenoriaeth gyffredinol sy'n ysgogi ac yn llywio gweledigaeth y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. O fewn y tair blaenoriaeth mae'r rhanbarth wedi nodi nifer fach o amcanion a fydd yn galluogi cyflawni Llwybr Newydd yn rhanbarthol. Dangosir tair blaenoriaeth Llwybr Newydd yn y tabl isod, ac mae'r rhain yn eu tro yn arwain at nodau ac amcanion y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Tabl 1. Nodau ac Amcanion y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

SYSTEM DRAFNIDIAETH HYGyrCH, GYNALIADWY AC EFFEITHLON		
Llwybr Newydd Blaenoriaeth 1	Llwybr Newydd Blaenoriaeth 2	Llwybr Newydd Blaenoriaeth 3
Dod â gwasanaethau at bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy gyfrwng gwasanaethau a seilwaith hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.	Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy.
NODAU'R CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL		
Gwella cysylltedd corfforol trwy wella seilwaith teithio llesol i wasanaethau lleol.	Symud o ddefnyddio ceir preifat i ddulliau teithio mwy cynaliadwy trwy wella gwasanaethau a seilwaith.	Galluogi ein preswylwyr i newid eu hymddygiad teithio i ddefnyddio trafnidiaeth gynaliadwy carbon isel.
AMCANION Y CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL		
Gwella'r seilwaith teithio llesol i wasanaethau lleol yn y lle cyntaf. Lle nad yw hyn yn ymarferol, galluogi preswylwyr i wneud dewisiadau teithio cynaliadwy. Cael system drafnidiaeth sy'n cefnogi twf a datblygiad gweithgarwch economaidd cynaliadwy yn y rhanbarth.	Cael system drafnidiaeth sy'n cydnabod hierarchaeth dulliau teithio a nodwyd yn Llwybr Newydd, sydd fel a ganlyn: 1. Cerdded a beicio (blaenoriaeth uchaf) 2. Trafnidiaeth gyhoeddus (rheilffordd, bws, trafnidiaeth gymunedol a thacsis) 3. Cerbydau ag allyriadau isel iawn 4. Cerbydau modur preifat (blaenoriaeth isaf). Cael system drafnidiaeth sy'n cydnabod cymunedau amrywiol y rhanbarth a'u hanghenion trafnidiaeth amrywiol.	Sicrhau bod trafnidiaeth gynaliadwy ar gael a'i bod yn ddeniadol a fforddiadwy. Hyrwyddo dewis teithio cynaliadwy lle bynnag y bo modd.

Nid datblygu rhwydwaith trafndiaeth mwy effeithiol, mwy cynaliadwy yn y rhanbarth yw'r unig ddiben; mae'n rhaid bod hynny'n rhoi bod i newidiadau sy'n gwella bywydau pobl o ddydd i ddydd.

Rydym wedi nodi nad yw'r rhwydwaith presennol yn gwasanaethu pobl y rhanbarth yn ddigonol a bod hyn yn cyfrannu at ganlyniadau gwael, gan gynnwys mynediad cyfyngedig i gyflogaeth, afiechyd, effeithiau amgylcheddol negyddol (sŵn, llygredd, ansawdd aer, damweiniau traffig ffyrdd) ac eithrio cymdeithasol. Mae effeithlonrwydd y drafnidiaeth yn allweddol i sut mae'r rhanbarth yn cael ei weld yn allanol, ac i ba raddau y gellir mwyhau mewnfuddsoddiad yn yr economi a datblygu ein cynnig twristiaeth. Bydd angen i fforddiadwyedd fod wrth wraidd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i sicrhau bod mynediad i drafnidiaeth yn deg.

Mae'r achos dros newid yn seiliedig ar y rhagymadrodd "decide and provide", a byddwn yn penderfynu ar y cyd ar weledigaeth y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac yna'n nodi sut caiff hyn ei ddarparu. Y fframwaith a ddarperir gan Llwybr Newydd, Deddf Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), polisiau cenedlaethol ar newid hinsawdd a'r amgylchedd, ynghyd â pholisi cynllunio defnydd tir cenedlaethol a rhanbarthol sy'n darparu'r prif fewnbwn i'r weledigaeth, y mae'n rhaid ei bod yn cyd-fynd ag amcanion a nodau rhanbarthol a lleol.

BLE'R YDYM NI ARNI?

Mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn y rhanbarth yn cynnwys rhai llwybrau lleol i gerddwyr a beicwyr sy'n darparu mynediad mewn pentrefi, trefi a dinasoedd i gyrchfannau lleol fel siopau, ysgolion, meddygfeydd a gweithgareddau hamdden.

Ar y lefel nesaf, mae system reilffyrdd a bysiau yn darparu cysylltiadau allweddol rhwng yr ardaloedd mwyaf poblog, ond prin yw'r buddsoddiad wedi bod yn ddiweddar. Mae gwasanaethau bws â chymhorthdal ynghyd â gwasanaethau bws sy'n Ymateb i'r Galw wedi llwyddo i gwmpasu ardaloedd gwledig yn ystod y blynyddoedd diwethaf, ond mae'r dull hwn wedi wynebu heriau o ran cyllid sefydlog. Yn wahanol i'r rhwydwaith rheilffyrdd, mae rhwydwaith bysiau cenedlaethol Traws Cymru yn darparu cysylltiadau pellter hir, ac yn ddiweddar mae bysiau di-allyriadau wedi cael eu defnyddio ar lwybr T1 Caerfyrddin i Aberystwyth. Nid oes cynnydd wedi bod o ran y gwaith o drydaneiddio'r rheilffordd rhwng Abertawe a Chaerdydd, gan adael y gwasanaethau'n agored i newidiadau yn narpariaeth trenau yn y dyfodol. Ymhellach i'r gorllewin, mae problemau gyda staffio, amserlennu a threnau newydd wedi golygu bod gwasanaethau rheolaidd i Sir Benfro yn aml yn dod i ben yng Nghaerfyrddin a bod bysiau'n cael eu defnyddio yn lle.

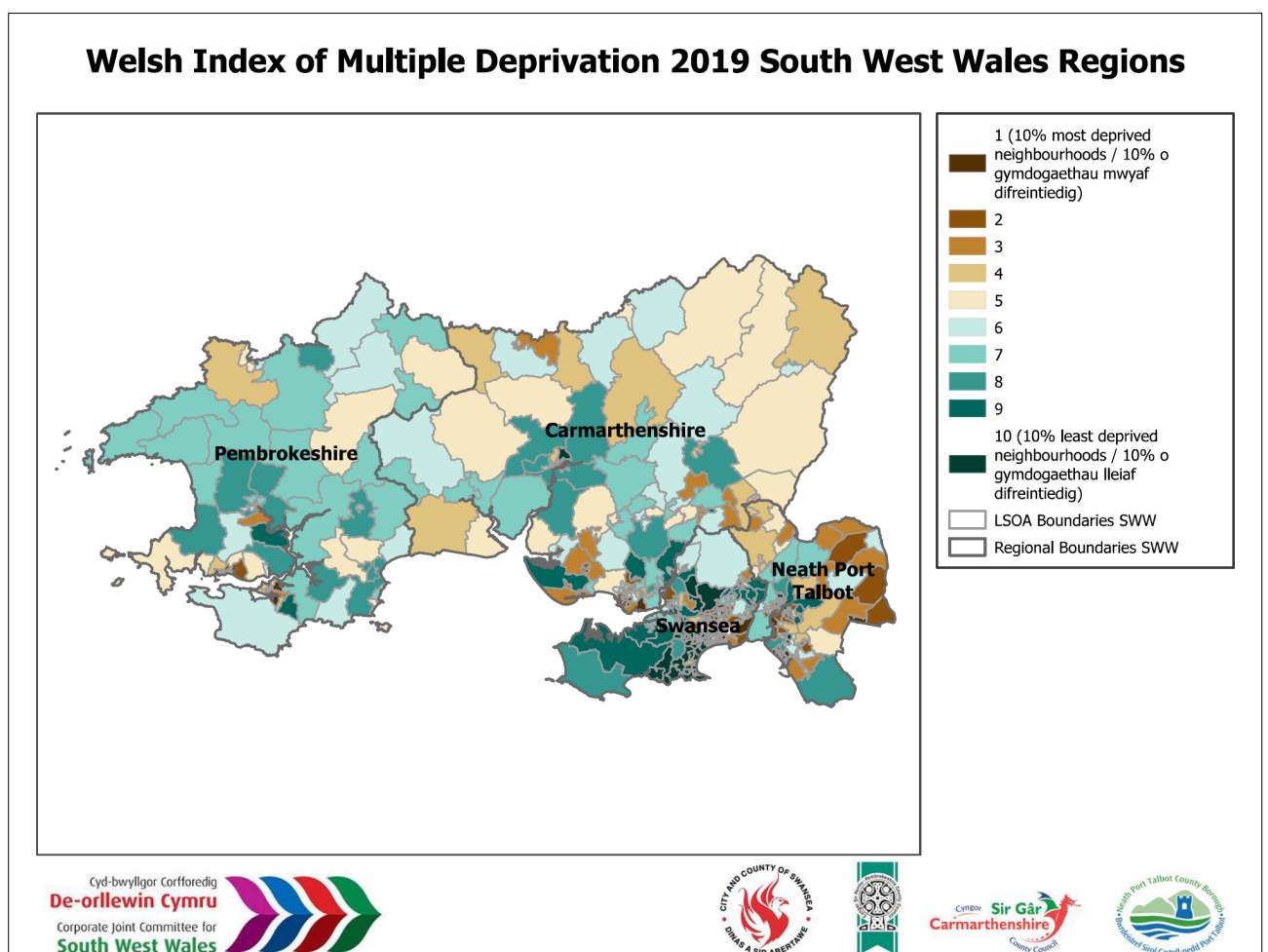
Wedi hen ennill ei blwyf y mae'r cysyniad o system Metro De-orllewin Cymru sy'n darparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig gyda chyfnewidfa o safon rhwng y dulliau trafndiaeth, ac mae cynlluniau manwl ar y gweill i gael buddsoddiad newydd mewn rheilffyrdd a bysiau. Mewn llawer o achosion, mae achosion busnes cryf wedi'u datblygu ar gyfer y cynlluniau hyn, ac maent yn barod i'w gweithredu'n gynnar.

Mae'r rhwydwaith ffyrdd yn helaeth, gan gwmpasu'r rhanbarth cyfan. Mae'r rhwydwaith yn amrywio o brif goridorau'r M4 / A40 a choridor yr A465 i rwydweithiau trefol yn ardal Bae Abertawe a'r prif drefi, ynghyd â ffyrdd lleol sy'n darparu mynediad hanfodol mewn ardaloedd gwledig. Mae'r terfyn

cyflymder o 20mya ar y ffyrdd a arferai fod yn 30mya wedi'i roi ar waith ar draws y rhanbarth, fel y mandadwyd gan Lywodraeth Cymru.

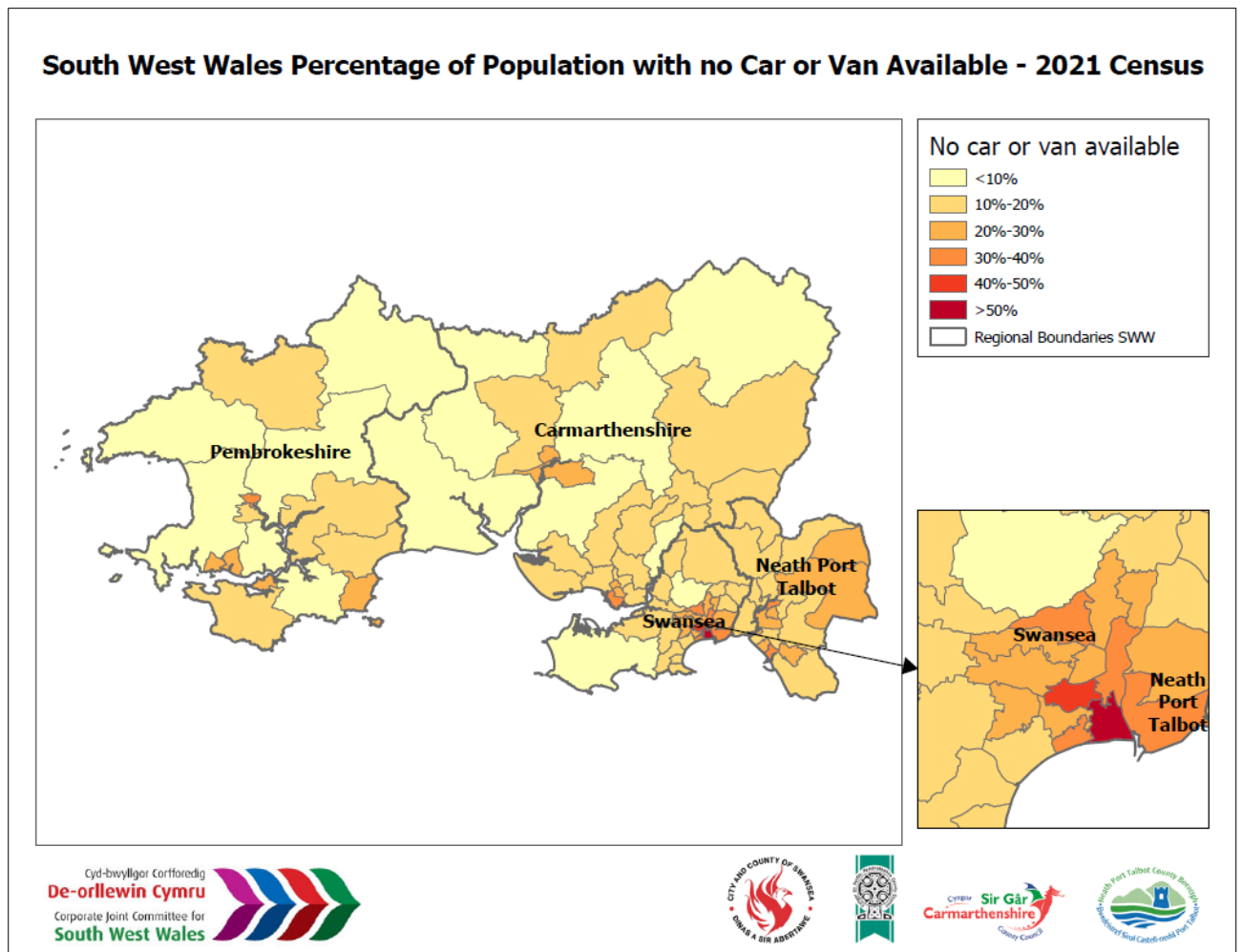
Mae gan y rhanbarth ardaloedd o amddifadedd, ond mae gan y rhan fwyaf o aelwydydd (81%) yn y rhanbarth fynediad at o leiaf un car neu fan¹. Gall hyn ynghyd â'r angen presennol am ddefnydd o gar mewn llawer o fannau arwain at sefyllfaoedd lle mae perchnogaeth ar gar yn cael blaenoriaeth dros variant arall yn y cartref. Mewn rhai ardaloedd trefol mae lefelau amddifadedd yn uchel a lefelau perchentyaeth car yn isel, sy'n arwain at 'dlodi trafndiaeth'. Gall tldodi trafndiaeth hefyd fod yn benodol i ddull teithio, gan fod mynediad cyfyngedig mewn ardaloedd gwledig i drafndiaeth gyhoeddus effeithiol a chyfleoedd beicio a cherdded.

Ffigur 1. IMD Cymru 2019



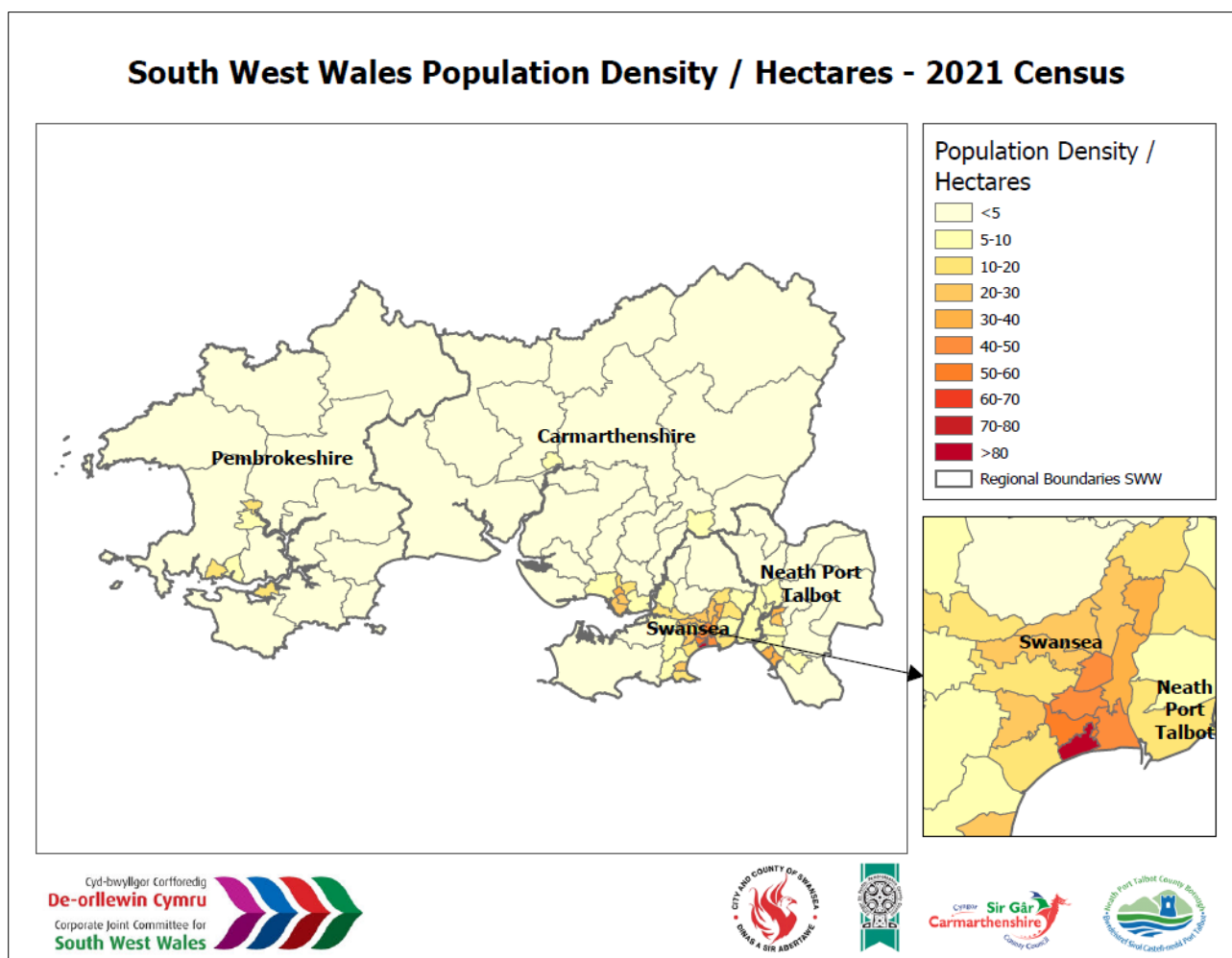
¹Data Cyfrifiad 2021 – Tabl TS045

Ffigur 2. Argaeledd car neu fan yn Ne-orllewin Cymru – Cyfrifiad 2021



Mae lleoliad a dosbarthiad y boblogaeth yn ysgogydd pwysig o ran y galw am drafnidiaeth. Ar draws y rhanbarth mae dwysedd y boblogaeth yn isel y tu allan i'r prif ardaloedd trefol. Yn yr un modd, mae'r galw am drafnidiaeth mewn ardaloedd gwledig yn cael ei yrru gan faint o swyddi, addysg a chyfleusterau sydd wedi'u lleoli yn yr ystod o gymunedau mwy, y bydd angen cludiant i gael mynediad i bob un ohonynt.

Ffigur 3. Dwysedd Poblogaeth yn Ne-orllewin Cymru – Cyfrifiad 2021



Mae'r ffigurau² GVA lleol (ar gyfer 2021) yn adlewyrchiad o ddarlun gofodol y rhanbarth gyda diwydiannau gwasanaeth, gwaith sector cyhoeddus, a gweithgareddau gwledig yn nodedig. Mae'r ffigurau ar gyfer Sir Benfro yn adlewyrchu lefel y swyddi medrus yn y ddwy ardal borthladd a'r sector ynni.

- Sir Benfro £25,754
- Sir Gaerfyrddin £19,013
- Abertawe £23,592
- Castell-nedd Port Talbot £17,713

Mae nodweddion y rhwydwaith trafndiaeth yn adlewyrchu'r rôl bwysig sydd gan drafndiaeth car yn yr ardal. Mae defnyddio car yn anghenraid yn llawer o ardaloedd gwledig y rhanbarth a hefyd ar gyfer teithiau trefol mwy cymhleth. Mae'r seilwaith trafndiaeth yn adlewyrchu'r ddibyniaeth hon.

²Data StatsCymru <https://statswales.gov.wales/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/Regional-Accounts/Gross-Value-Added-GDP/gvaperhead-by-area-year> GVA yn amcangyfrif bod cyfanswm allbwn economi yn yr achos hwn Cyngor ac mae ffigur penodol fesul person wedi cael ei roi.

PAM MAE ANGEN NEWID?

Mae'r achos dros newid yn seiliedig ar yr angen am i'r system drafnidiaeth yn ei chyfanrwydd adlewyrchu'r newidiadau yn y gofynion sydd arni, a hefyd sicrhau y gall y system ddarparu'r symudiad a'r hygyrchedd a fyynnir gan ranbarth sy'n newid.

Rhagwelir y bydd poblogaeth y rhanbarth yn cynyddu. Er mai gweddol fach fydd y cynnydd o ran canran dros yr 20 mlynedd nesaf, bydd angen gwella'r effaith ar allu'r boblogaeth gynyddol i gael mynediad at waith, addysg a chyfleusterau cymunedol er mwyn darparu ar gyfer galwadau presennol a galwadau'r dyfodol mewn ffordd sy'n cefnogi dewisiadau teithio cynaliadwy, gweithgarwch economaidd a chynhwysiant cymdeithasol ar draws y rhanbarth.

Tabl 2. Amcanestyniadau Poblogaeth De-orllewin Cymru (Llywodraeth Cymru 2018)

	2023	2043	Newid
De-orllewin Cymru	915,005	946,815	3.5%
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%

YR ECONOMI

Mae proffil economaidd a chymysgedd diwydiannol De-orllewin Cymru yn amrywiol. Hefyd, yn ogystal â'r cynnydd cyffredinol yn y boblogaeth, ceir rhanbarth sy'n newid lle bydd y cyfle economaidd a grëir gan fuddsoddiadau'r fargen ddinesig yn gofyn am welliant cyfatebol mewn symudedd.

Mae Cynllun Cyflawni Economaidd Rhanbarthol De-orllewin Cymru yn pennu llwybr clir i ffyniant economaidd. Mae'r man cychwyn yn un o heriau strwythurol, yn cynnwys heriau seilwaith. Mae adferiad ers Covid-19 wedi bod yn rhagorol mewn rhai meysydd economaidd, ond nid cystal mewn meysydd eraill. Mae trafndiaeth yn cael effaith sylweddol ar yr amrywiad hwn ac mae'n rhwystr i gyrraedd nodau economaidd y rhanbarth.

Mae'r rhanbarth yn gartref i borthladdoedd prysur Abergwaun ac Aberdaugleddau, sy'n creu llifoedd nwyddau a theithwyr ar draws y rhanbarth. O'r dwyrain i'r gorllewin mae prif lif y nwyddau a gludir ar y ffyrdd, ar hyd coridor yr A40 / M4 gyda chefnffyrdd yr A465 a'r A483 yn darparu cysylltiadau ffordd hanfodol pellach i'r gogledd a'r dwyrain. Mae hefyd yn gartref i unig safle cynhyrchu haearn crai y DU ym Mhort Talbot, y bwriedir iddo dderbyn buddsoddiad o £1.25 biliwn mewn ffwrneisi gwyrdd ond sydd hefyd yn mynd i weld newidiadau mawr mewn arferion gwaith yn y tymor canolig. Bydd gan y diwygiad hwn oblygiadau mawr i'r economi leol ac i'r gofynion trafndiaeth; mae rhybudd ffurfiol am gollu 2,800 o swyddi wedi'i roi ym mis Ionawr 2024, ac mae disgwyl colli rhagor o swyddi yn y gadwyn gyflenwi leol ond nid oes modd gwybod faint ar y pryd. Mae'r newid sylweddol hwn yn y farchnad lafur yn debygol o roi bod i ganlyniadau trafndiaeth nodedig o ystyried lleoliad swyddi ar draws y rhanbarth ac mewn rhanbarthau cyfagos.

Cefnogir y gwaddol diwydiannol hwn gan ddatblygiadau yn y sectorau digidol ac addysg gyda dwy brifysgol a bargaen ddinesig ar draws y rhanbarth sy'n blaenoriaethu'r economi ddigidol.

Mae twristiaeth yn ased economaidd hanfodol i'r rhanbarth. Dangosodd tystiolaeth cyn COVID hyd at 2019³ gan Lywodraeth Cymru werth blyneddol o £1.2 biliwn i'r rhanbarth, sy'n cynrychioli tua 20% o'r holl weithgarwch twristiaeth yng Nghymru.

Mae Bargaen Ddinesig Bae Abertawe yn fuddsoddiad naw prosiect gwerth £1.3 biliwn yn y rhanbarth gyda chyllid llywodraeth ganolog, llywodraeth leol a sector preifat. Fel rhan o hyn, mae naw prosiect allweddol ar y gweill i sicrhau newid trawsnewidiol mewn gwaith, addysg a sgiliau. Y prosiectau yw;

- Sgiliau a Thalentau
- Seilwaith Digidol
- Canolfan S4C Yr Egin
- Ardal Ddigidol Dinas Abertawe a'r Glannau
- Cartrefi yn Orsafoedd Pŵer
- Ardal Forol Doc Penfro
- Campysau Gwyddor Bywyd, Llesiant a Chwaraeon
- Pentre Awel
- Cefnogi Arloesedd a Thwf Carbon Isel

Bydd angen darparu ar gyfer y 9,000 o swyddi newydd sydd yn yr arfaeth o fewn y prosiectau hyn ar system drafndiaeth y rhanbarth.

Ochr yn ochr â'r fargen ddinesig, mae'r Porthladd Rhydd Celtaidd yn gynllun i ailwampio ardaloedd Aberdaugleddau a Phort Talbot gyda mentrau amrywiol newydd sy'n canolbwyntio ar ynni adnewyddadwy, gyda chysylltiadau â'r sectorau twristiaeth ac economi ddigidol. Mae'r Porthladd Rhydd wedi cymryd lle Ardal Fenter Dyfrffordd y Daugleddau ac Ardal Fenter Glannau Port Talbot, y datblygwyd y ddwy ohonynt i ddarparu ysgogiad economaidd.

Mae'r porthladd rhydd yn cael ei ffurfio ar 600ha o dir a fydd yn cael ei neilltuo i ddatblygu seilwaith adnewyddadwy oddi ar y tir. Bydd y buddsoddiad arfaethedig yn cyrraedd £5.5 biliwn. Y bwriad yw bod y Porthladd Rhydd yn datblygu 16,000 o swyddi newydd i greu man cyflogaeth uchel yn yr ardal.

Yn sgil creu swyddi newydd bydd angen trafndiaeth i ateb y galw o'r newydd am symudedd o ystyried mai'r effaith fydd datblygu coridor buddsoddi ac arloesi gwyrdd yn ymestyn o Aberdaugleddau i Bort Talbot.

³ <https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2021-03/tourism-profile-south-west-wales-2017-2019-summary.pdf>

YR ECONOMI GYMDEITHASOL

Mae gwedd cymdeithasol y rhanbarth yn hanfodol i lesiant a datblygiad yr ardal. Un o asedau cenedlaethol y DU sy'n hanfodol i system drafnidiaeth ehangach y DU yw presenoldeb y DVLA yn Abertawe a'r 6,000 o swyddi sy'n gysylltiedig â'r lle.

Mae mynediad i addysg, gofal iechyd, cyfleusterau hamdden a siopau i gyd yn dibynnu ar drafnidiaeth i ddarparu mynediad. Mewn gwirionedd, mae llawer o'r anghenion trafndiaeth rhanbarthol yn cael eu diwallu ar hyn o bryd gan ddulliau sy'n seiliedig ar geir oherwydd yr ystod eang o deithiau y mae angen eu gwneud. Ar draws pob cymuned, bydd nifer o grwpiau bregus ac anodd eu cyrraedd yn gofyn am ystyriaeth benodol wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd llif gwaith parhaus ynghlwm wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i ddatblygu asesiadau o'r effeithiau ar grwpiau bregus ac anodd eu cyrraedd.

Mae'r rhanbarth yn wynebu heriau sy'n berthnasol i ddarpariaeth trafndiaeth a'i chynaliadwyedd. Mae'r heriau hyn yn cynnwys yr ansefydlogrwydd presennol mewn cyllid ar gyfer gwasanaethau bws ac effaith yr argyfwng costau byw.

Mae economi gymdeithasol y rhanbarth yn adlewyrchu cymunedau amrywiol y rhanbarth, gyda chynifer o bartion â buddiant yn gweithio tuag at ddarparu atebion trafndiaeth; mae'r rhain yn cynnwys y GIG, busnesau a chymunedau lleol. Mae anghenion trafndiaeth penodol gan yr holl sefydliadau a grwpiau hyn, ac mae lefelau a lleoliadau'r rheiny yn newid yn barhaus. Bydd yn rhaid i'r drafnidiaeth sy'n cefnogi'r angen newidiol hwn a lefel y gweithgarwch gael ei adlewyrchu yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Yn benodol, mae trafndiaeth cysylltiedig ag addysg yn wynebu heriau o ran teithio statudol a dewisol. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ymchwilio i hygyrchedd addysg er mwyn deall pa liferau polisi sydd ar gael i sicrhau bod modd sicrhau gwasanaeth cynaliadwy.

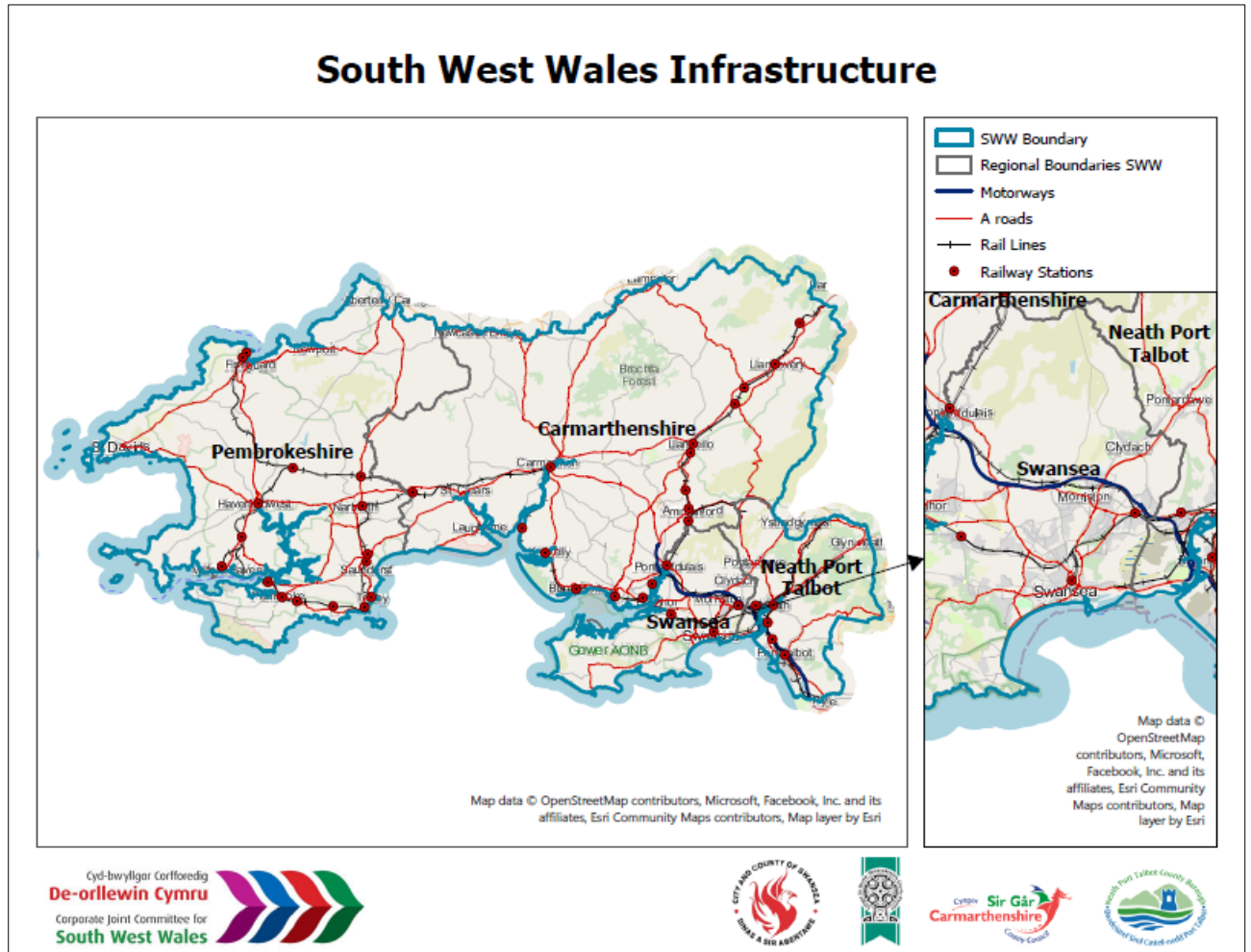
Elfen 'gymdeithasol' arall o'r system drafnidiaeth yn Ne-orllewin Cymru yw twristiaeth, gyda'i gofynion tymhorol yn rhoi pwysau penodol ar 'fannau problemus' yn ystod misoedd yr haf. Nodir gwerth twristiaeth i'r ardal yn yr adran economi uchod. O fewn cyfanswm y gweithgaredd hynny, o blith y 23 miliwn o ymwelwyr dyddiol â'r rhanbarth yn flynyddol yn 2017-19, defnyddiodd 65% (15 miliwn) gar i gyrraedd y rhanbarth gyda 4.5% yn defnyddio'r rheilffordd. Bydd goruchafiaeth mynediad ar y ffordd a chrynhoad hynny i fisoedd yr haf a lleoliadau penodol yn creu her y bydd angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ei hystyried.

Y SYSTEM DRAFNIDIAETH

Mae'r system drafnidiaeth bresennol yn defnyddio'r ffordd yn bennaf. Efallai fod hyn yn ddealladwy o ystyried amgylchiadau hanesyddol a dulliau o gynllunio trafndiaeth a ddilynwyd yn y gorffennol. O ystyried yr angen am newid sut mae teithio'n digwydd a'r angen am reoli effaith trafndiaeth, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn dilyn arweiniad Llwybr Newydd ac yn ceisio gwneud teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn ddewisiadau eraill dilyn i drafnidiaeth breifat. Bydd hyn yn gofyn am rwydwaith trafndiaeth sy'n esblygu gyda buddsoddiadau allweddol yn cael eu nodi. I lunio hyn, mae

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol newydd yn hanfodol i osod y fframwaith polisi a thynnu sylw at gynigion buddsoddi mawr.

Ffigur 4. De-orllewin Cymru - rhwydwaith trafndiaeth presennol 2024



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

Mae'r ymagwedd o ddatblygu hierarchaeth dulliau sy'n mynd ar drywydd dewisiadau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus lle bynnag y bo'n ymarferol yn angenrheidiol er mwyn i'r rhanbarth gyflawni ei rwymedigaethau ar newid hinsawdd a sicrhau y gall datblygiad economaidd ddigwydd heb newidiadau sylweddol i'r ffyrdd. Bydd angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol nodi cwmpas yr uchelgais hwn a manylion o ran sut caiff ei weithredu a'i gyllido. Yr un mor bwysig, bydd angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ystyried ar lefel strategol sut y rheolir a chynhelir y rhwydwaith ffyrdd presennol ac unrhyw ychwanegiadau angenrheidiol.

Yn ogystal â'r dewis o ddull, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi pennu ein hagenda a'n cynigion ar gyfer lleihau effeithiau trafndiaeth sy'n achosi newid i hinsawdd.

Mae gan y system drafnidiaeth rôl o ran cadw gweithgarwch economaidd yn y rhanbarth drwy wneud teithiau lleol yn haws eu cyflawni. Er enghraifft, mae'r rhwydwaith rheilffyrdd presennol yn nodi na ddefnyddir gwasanaethau lleol i'w potensial llawn ac mai i Gaerdydd ac i'r dwyrain mae'r prif lifoedd o ran teithwyr.

Tabl 3. Data Teithiau Rheilffordd ORR 2021-22

Safle	Abertawe	739,009	Castell-nedd	272,663
1	Canol Caerdydd	207,466	Abertawe	83,271
2	Castell-nedd	83,271	Canol Caerdydd	60,592
3	Paddington Llundain	80,699	Parcfordd Port Talbot	41,152
4	Llanelli	47,362	Pen-y-bont ar Ogwr	18,308
5	Parcfordd Port Talbot	43,135	Paddington Llundain	18,051
6	Pen-y-bont ar Ogwr	31,684	Bae Caerdydd	8,306
7	Caerfyrddin	23,797	Llansawel	2,981
8	Tre-gŵyr	18,357	Casnewydd	2,525
9	Casnewydd	15,991	Tre-gŵyr	2,405
10	Pen-bre a Phorth Tywyn	12,042	Llanelli	2,353
	Cyrchfannau Eraill	563,804	Cyrchfannau Eraill	239,944

Safle	Caerfyrddin	128,301	Hwlfordd	42,533
1	Abertawe	23,797	Canol Caerdydd	8,768
2	Canol Caerdydd	20,748	Caerfyrddin	5,573
3	Llanelli	11,139	Abertawe	4,972
4	Paddington Llundain	9,841	Paddington Llundain	4,969
5	Hendy-gwyn ar Daf	6,391	Aberdaugleddau	2,797
6	Hwlfordd	5,573	Hendy-gwyn ar Daf	1,162
7	Dinbych-y-pysgod	5,397	Casnewydd	964
8	Glan-yfferi	4,616	Clunderwen	947
9	Pen-bre a Phorth Tywyn	3,793	Templed Meads Bryste	852
10	Aberdaugleddau	2,881	Llanelli	769
	Cyrchfannau Eraill	94,176	Cyrchfannau Eraill	31,773

Y METRO

Nid yw'r defnydd mwyaf yn cael ei wneud o'r seilwaith rheilffyrdd presennol ac mae nifer o linellau cludo nwyddau yn unig a allai gefnogi buddsoddiad i ddarparu ar gyfer gwasanaethau teithwyr. Mae datblygiad elfennau rheilffordd Metro Dre-orllewin Cymru yn darparu fframwaith addas i ddatblygu a cheisio cyllid ar gyfer y cynigion hyn. Mae achosion busnes cryf wedi'u llunio ar gyfer buddsoddiad sylweddol yn elfennau rheilffordd y Metro. Mae'r rhain yn cynnwys:

Trenau

- Gwelliannau i Brif Linell Rheilffordd De-orllewin Cymru
- Gwelliannau i Reilffordd Metro Bae Abertawe
- Gwelliannau i Barcfordd Gorllewin Cymru

Bws

- Hybiau Trafnidiaeth De-orllewin Cymru
- Adroddiad RTPI De-orllewin Cymru

Teithio Llesol

- Strategaeth Feicio De-orllewin Cymru
- Astudiaeth De-orllewin Cymru i logi beiciau, e-feiciau a chynllunio teithiau
- Tueddiad gan Dde-orllewin Cymru i deithio'n llesol yn ôl yr adroddiad

ULEV (Cerbydau Allyriadau Isel Iawn)

- Strategaeth ULEV ar gyfer De-orllewin Cymru
- Astudiaethau Dichonoldeb Hwb Gwefru Chwim i Gerbydau Trydan
- Astudiaeth Clwb Ceir Trydan
- Astudiaeth Depos Cerbydau Trydan
- Astudiaeth Depos Hydrogen

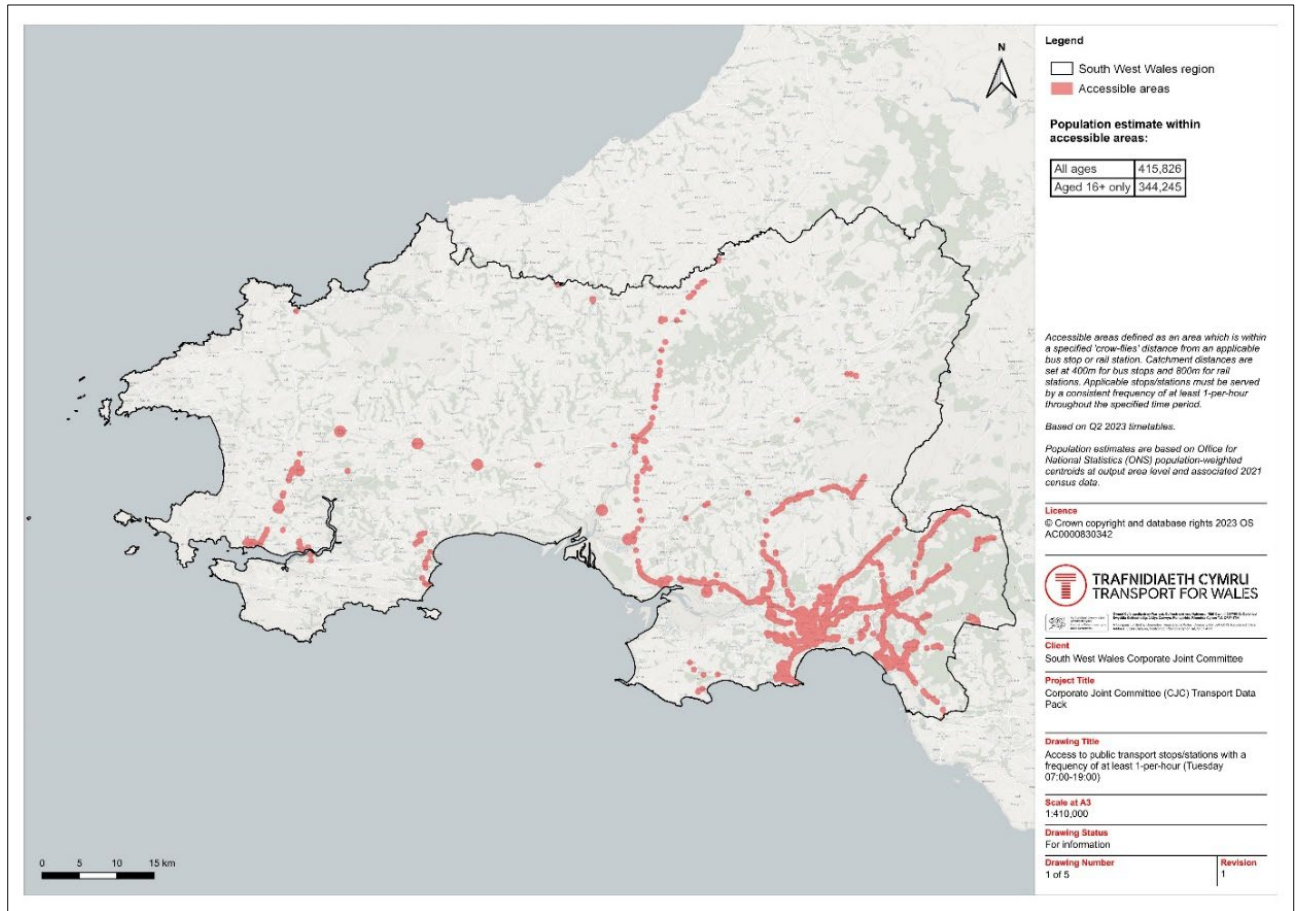
Sicrhawyd cyllid datblygu ar gyfer blwyddyn 2024/25 i sicrhau bod Metro yn cael ei ddatblygu yn unol â rhaglen gyflawni y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

BWS A METRO

Rydym am weld y cysyniad rhwydwaith Metro o rwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig yn cael ei ymestyn i fysiau, a thrwy hynny ysgogi gwelliannau yn y rhwydwaith lle nad yw cysylltiadau rheilffordd yn ymarferol. I wneud hyn bydd angen newidiadau i'r dulliau llywodraethu a chyllido ar gyfer bysiau.

Ar hyn o bryd mae mynediad i wasanaethau bws traddodiadol bob awr wedi'i gyfyngu i'r ardaloedd trefol a'r cysylltiadau rhyngdrefol. Mae hyn yn golygu ei bod yn her gwneud y bws yn ddull teithio y tu hwnt i'r ardaloedd hyn.

Ffigur 5. Rhwydwaith Bysiau Presennol – Mynediad i wasanaeth bws bob awr ar ddyddiau'r wythnos (0700-1900)



Bydd y rhwydwaith bysiau'n esblygu drwy fasnachfreinio gan Trafnidiaeth Cymru ond gyda mewnbwn lleol i ddiffinio'r rhwydwaith dan sylw. Mae'r newid hwn ar fodel gweithredol yn gyfle mawr i Gynllun Trafnidiaeth Cymru lunio allbynnau'r rhwydwaith yn wahanol i dull presennol y rhwydwaith a ddiffinnir i ddechrau gan ofynion masnachol. Mae'n hanfodol i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sefydlu sut, ble a pham gellir galluogi newid rhwng dulliau teithio gwahanol, er mwyn caniatáu cyflawni'r dull 'rhwydwaith'.

LLESIANT CENEDLAETHAU'R DYFODOL

Mae Deddf Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) yn nodi fframwaith clir ar gyfer Cymru sy'n datblygu a sut y diogelir cenedlaethau'r dyfodol rhag effaith andwyol y penderfyniadau a wneir heddiw. Bydd angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol ystyried sut mae'r diogelwch hwn yn gweithio mewn cyd-destun trafndiaeth yn y rhanbarth. Bydd asesiad effaith integredig yn cael ei gynnal yn ystod datblygiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

YR AMGYLCHEDD A GWNEUD Y SYSTEM DRAFNIDIAETH YN WYRDDACH

Mae dau barc cenedlaethol yn y rhanbarth, sef Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog a Pharc Cenedlaethol Arfordir Penfro, ac mae'r ddau'n darparu tirwedd ac amgylchedd unigryw sy'n gofyn am ddiogelwch arbennig. Hefyd mae Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol Penrhyn Gŵyr yn y rhanbarth.

Mae'r ecosystem drafnidiaeth yn wynebu dwy brif her (i) galluogi mynediad i'r parciau cenedlaethol a'r Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol fel y gellir mwynhau eu harddwch a'u hamgylchedd a (ii) sicrhau bod effeithiau'r ddarpariaeth drafnidiaeth ar yr amgylchedd yn cael eu lleihau i'r graddau mwyaf posibl. I wneud hyn bydd angen ailfeddwl ein hymagwedd at fynediad a sut mae trafndiaeth yn rhyngweithio â'r dirwedd ym mhob un o'r ardaloedd parc cenedlaethol. Hefyd bydd yr un egwyddorion ar waith yn ein hardaloedd nad ydynt yn barciau cenedlaethol ar draws y rhanbarth, gan fod nifer fawr o ddynodiadau amgylcheddol statudol yn y rhanbarth, er enghraifft ANOBs, Safleoedd o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig, a Safleoedd o Bwysigrwydd er Cadwraeth Natur.

Mae saith o Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer ar waith ar draws y rhanbarth. Mae'r dynodiadau Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer yn seiliedig ar lygredd ac mae traffig wedi bod yn allweddol i'r angen am rai o'r ardaloedd hyn. I helpu i leihau'r problemau yn ymwneud â thraffig, mae terfynau cyflymder wedi cael eu gostwng ar rannau o'r M4 i helpu i gwrdd â'r gofynion o ran ansawdd aer. Oni bai bod ymdrechion i ddatgarboneiddio yn rhan annatod o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae'n bosibl bydd newidiadau o'r fath yn angenrheidiol ond yn niweidiol i amserau teithio. Ar yr un pryd, mae effaith andwyol ansawdd aer gwael ar iechyd personol yn un o brif ysgogwyr newid y bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ei gydnabod wrth ddatblygu atebion.

Tabl 4. Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer De-orllewin Cymru

Ardal y Cyngor	Llygrydd	Lleoliad	Prif Reswm
Sir Gaerfyrddin	NO2	Llandeilo	Traffig
	NO2	Llanelli	Traffig
	NO2	Caerfyrddin	Traffig
Castell-nedd Port Talbot	Gronynnau PM10	Port Talbot	Gwaith Dur
Sir Benfro	NO2	Hwlfordd	Traffig
		Penfro	Traffig
Abertawe	NO2	Llwybrau Rheidiol	Traffig

Bydd angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ddatblygu strategaeth cerbydau trydan newydd, gan gynnwys pennu gofynion gwefru a gweithio gyda chyflenwyr grid a Gweithredwyr Rhwydwaith Ardal (DNOs) i sicrhau bod pŵer ar gael lle bo'r angen. Bydd hyn yn gadael i ni newid i system drafnidiaeth sydd heb unrhyw allyriadau carbon. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r cyflymder y mae'r rhanbarth yn symud ar hyn o bryd tuag at system drafnidiaeth sero allyriadau, a sut y gellir cyflymu hyn wrth i gerbydau allyriadau isel iawn barhau i esblygu.

Mae Llwybr Newydd a thargedau hinsawdd cenedlaethol Cymru (sy'n fwy llym na'r rhai cyfatebol yng ngweddill y DU) yn cyflwyno achos cymhellol dros geisio system drafnidiaeth ddiwygiedig sy'n sicrhau buddsoddiad i alluogi'r newidiadau angenrheidiol i ddigwydd. Ar yr un pryd ag annog y defnydd o deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, mae angen canfod ffyrdd o wneud ein fflyd cerbydau'n wyrddach a sicrhau buddsoddiad mewn trydaneiddio rheilffyrdd.

ANGEN GWLEDIG

Mae De-orllewin Cymru yn gartref i lawer o ardaloedd gwledig a lled-wledig bychain eu poblogaeth, ac mae angen inni ystyried anghenion teithio'r bobl sy'n byw yn yr ardaloedd hynny. Yn aml ni all amserau teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus gystadlu â cheir, yn enwedig mewn mannau sydd ymhell o'r prif goridorau rhyng-drefol. Mae prinder teithiau a'r rheidrwydd i newid yn rhwystrau sylweddol yn y system drafnidiaeth gyhoeddus bresennol i bobl sy'n ei defnyddio'n rheolaidd, ac mae hynny'n annog perchnogaeth ceir a defnydd ohonynt.

Er mai prin yw'r gwasanaethau bws traddodiadol mewn ardaloedd gwledig, mae gwasanaethau bws sy'n Ymateb i'r Galw wedi dangos y gall trafndiaeth gyhoeddus lwyddo i gyrraedd poblogaethau dwysedd isel os yw'r cyllid a'r strwythurau priodol ar gael. Mae ardaloedd gwledig yn wynebu heriau penodol o ran sicrhau trafndiaeth sefydlog am bris fforddiadwy. Mae cwtogi ar fuddsoddi mewn gwasanaethau bws, tlodi tanwydd mewn ardaloedd gwledig, ynghyd â thlodi gwledig ehangach yn creu allgáu cymdeithasol ac anghydraddoldeb y gall trafndiaeth o ansawdd da helpu i'w goresgyn. Bydd angen i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol asesu sut gellir cyflawni a chyllido hyn.

Mae gan De-orllewin Cymru nifer o orsafoedd rheilffordd gwledig a 'thref' ond unwaith eto mae amllder gwasanaethau yn isel, ac yn aml mae angen mynd mewn car i'r gorsafoedd a gall mynediad fod yn anodd i feicwyr, cerddwyr a defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus.

GWASANAETHU, CLUDO NWYDDAU A'R PORTHLADDOEDD

Mae cludo nwyddau drwy'r rhanbarth yn achubiaeth i economi'r rhanbarth. Fodd bynnag, mae rhai heriau ynghlwm wrth hynny. Wrth i draffig symud drwy'r rhanbarth i'r porthladdoedd, prin yw manteision hynny i'r gymuned leol ac i'r economi ar hyd y ffordd. Mae coridorau'r M4/A40/A465 yn cefnogi'r symudiadau strategol hyn. Mae'r swyddi a'r gweithgarwch a grëir yn y porthladdoedd eu hunain yn gonglfaen i economi'r rhanbarth, felly bydd newid er mwyn gallu cael mynediad i'r porthladdoedd mor effeithiol â phosibl tra hefyd yn rhoi gwerth i'r gymuned o'r cyfleusterau pwysig hyn, yn thema allweddol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Mae'r porthladdoedd yn Aberdaugleddau, Port Talbot, Abertawe ac Abergwaun yn asedau cenedlaethol gyda mynediad dŵr sy'n rhoi rôl unigryw a thyngedfennol i'r rhanbarth.

Cyfyng yw'r nwyddau a gludir ar y rheilffordd y tu hwnt i Iard Margam yng Nghastell-nedd Port Talbot, ac mae teithiau i'r *Robeston Oil Plant* a Gwaith Tunplat Trostre dal wedi'u hamserlennu. Mae creu trac prawf rheilffordd newydd yn Onllwyn ar ffin y rhanbarth yn rhoi cyfle i gael rhagor o drenau a gweithgarwch diwydiant cyflenwi rheilffyrdd. Mae'r iard nwyddau ym Margam yn gwasanaethu gwaith dur Port Talbot ac mae ganddo gysylltiadau rheilffordd â chyfleusterau cynhyrchu dur eraill fel Gorllewin Canolbarth Lloegr, Scunthorpe, Glannau Tee, a Chors Dyfrdwy yng Nghilgwri.

Mae danfoniadau lleol yn creu heriau yng nghyd-destun trefol gyda lefelau uchel o weithgarwch "fan wen". Mewn ardaloedd gwledig mae faniau mawr, sy'n dosbarthu eitemau bach dros ardaloedd mawr, yn creu heriau penodol o ran effeithlonrwydd y systemau dosbarthu a ddefnyddir ar hyn o bryd ac addasrwydd cerbydau ar gyfer ffyrdd gwledig.

Mae symudiad Cerbydau Nwyddau Trwm drwy'r rhanbarth yn creu tyndra rhwng amwynderau lleol ac anghenion busnes. Bydd angen newid ar ffurf llwybro effeithiol, cyfleusterau addas ar gyfer parcio Cerbydau Nwyddau Trwm, a sicrhau ffyrdd o ddatgarboneiddio defnydd o'r cerbydau hyn.

CYNLLUNIO DEFNYDD TIR

Bydd y Cyd-bwyllgor Corfforaethol (CJC) yn gyfrifol am gynllunio datblygu strategol, cynllunio trafndiaeth ranbarthol a hyrwyddo llesiant economaidd y rhanbarth. Mae hyn yn rhoi cyfle sylweddol i integreiddio dewisiadau defnydd tir yn llawn, ynghyd â chwrdd â gofynion defnydd trafndiaeth datblygiadau.

Mae gan y CJC rôl arweiniol mewn cynllunio trafndiaeth ar draws y rhanbarth, i sicrhau bod ein cysylltiadau trawsffiniol yn cael eu cryfhau yng nghyd-destun rhanbarth sy'n datblygu ac yn newid.

Gan y bydd yr ymagwedd cynllunio ranbarthol yn cymryd amser i ddatblygu'n llawn, bydd angen i'r Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol fod yn berthnasol i gynlluniau datblygu lleol cyfredol ac unrhyw rai yn y dyfodol.

Felly bydd y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol yn helpu i wneud penderfyniadau datblygu cynaliadwy ac i ddarparu fframwaith i alluogi trafndiaeth briodol o ran haen ranbarthol cynllunio defnydd tir. Bydd y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol yn nodi'r polisiau trafndiaeth ar gyfer safleoedd ymgeisio strategol a chyfleoedd ar gyfer twf ar draws y rhanbarth.

BETH YW'R RISG SY'N GYSYLLTIEDIG Â PHEIDIO Â NEWID

Gwelir risgiau allweddol peidio newid ym meysydd eraill gweithgarwch y rhanbarth. Mae trafndiaeth yn alw deilliedig ac mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn ymateb neu ar y blaen i'r anghenion sydd arno.

Peryglon peidio â chael Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol deinamig a blaengar yw bod buddsoddiad mewn trafndiaeth ar draws pob dull yn aros yn ei unfan a bod penderfyniadau mewn maes arall yn

esblygiad y rhanbarth yn cael eu gwneud heb fod cynllun trafndiaeth cadarn ac iddo dystiolaeth ar waith. Mae amcanion allweddol mewn perygl megis twf economaidd cynaliadwy, amgylchedd gwell, a lle y mae pobl yn dymuno byw yn ddo, ymweld ag ef neu fwynhau.

CYNLLUN YMGYSYLLTU DRAFFT

Sail y cynllun ymgysylltu drafft yw dull gweithredu fesul cam sydd â thair elfen ganolog:

- i. Rhaglen codi ymwybyddiaeth ar draws yr ystod ehangaf posibl o randdeiliaid a grwpiau â buddiant. Ar hyn o bryd, bydd y neges allweddol yn ymwneud â rhoi gwybod i randdeiliaid am bwysigrwydd y Cynlluniau Traffig Rhanbarthol i'r rhanbarth, annog mwy o ymgysylltu technegol a chymunedol, a sicrhau y cyrhaeddir y nifer fwyaf o sefydliadau a grwpiau â diddordeb. Mae cyfres o sesiynau briffio wedi'u trefnu ar gyfer i gynnal y gweithgaredd allgymorth hwn.
- ii. Ymgynghori technegol â chymunedau o randdeiliaid a grwpiau â buddiant. Bwriedir gwneud hyn ar sail thematig i annog trafodaeth am y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol a'i gynnwys ymhlith rhanddeiliaid sydd â diddordebau tebyg. Bydd ymgysylltiad ffurfiol yn elfen ganolog o fewn yr awdurdodau lleol cyfansoddol, gyda disgyblaethau sy'n darparu trafndiaeth neu'n dibynnu ar ganlyniadau'r rhwydwaith trafndiaeth. Mae'r ymgysylltu hwn ar draws ystod o sianeli wedi'i drefnu ar gyfer Ebrill i Fedi 2024.
- iii. Wrth ddatblygu dogfen Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol ddrafft, bydd ymgysylltiad cyhoeddus llawn, ffurfiol yn cael ei gynnal yn unol â chanllawiau ac arferion gorau Llywodraeth Cymru. I sicrhau bod yr asesiadau effaith angenrheidiol yn gallu cael eu cwblhau a bod y dysgu sy'n deillio o'r ymgynghoriad yn cael eu cynnwys yn llawn yn y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol terfynol a gymeradwyir, bydd yr ymgynghoriad cyhoeddus yn digwydd ar ddiwedd 2024. Unwaith eto, disgwylir y bydd ystod o sianeli yn cael eu defnyddio i gyrraedd cymunedau nas cyrhaeddir yn hawdd gan ddulliau traddodiadol.

LLYWODRAETHU

Er mwyn i wasanaethau trafndiaeth a seilwaith gael eu cyflawni'n llwyddiannus, mae angen i lywodraethu fod yn effeithiol. Mae'r Llwybr Newydd yn sail i bartïon yn y rhanbarth greu gwell opsiynau teithio. Mae'r CJC yn ddull cyflawni trawsffiniol allweddol sy'n cynnwys y pedwar awdurdod lleol a'r ddau Awdurdod Parc Cenedlaethol.

Mae'r CJC wedi'i sefydlu a bydd yn gyrru'r modd y cyflawnir y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol a'r cynlluniau sydd i'w cyllido drwy hyn, yn cynnwys datblygiad metro De-orllewin Cymru. Bydd y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol yn nodi ein hagenda ar gyfer newid ac yn datblygu'r polisiau a'r atebion sydd eu hangen.

GAIR I GLOI

Mae'r achos dros newid yn nodi pam mae'n rhaid datblygu system drafnidiaeth y rhanbarth a sicrhau buddsoddiad i gyflawni hynny. Mae cysylltiadau uniongyrchol gan y system drafnidiaeth ag ecosystem eang o feysydd polisi eraill sydd â buddiant cyffredin, sef rhwydwaith trafndiaeth sy'n gweithio ac yn datblygu ar gyfer y rhanbarth. Wrth i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gael ei ddatblygu, mae'r ymrwymiad i sicrhau bod barn a dyheadau rhanddeiliaid yn cael eu cydnabod yn elfen hanfodol o gael Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol cadarn ar waith. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn gyfle unigryw i wneud y cysylltiadau angenrheidiol â pholisïau rhanbarthol eraill, yn enwedig cynllunio defnydd tir a fydd yn y Cynllun Datblygu Strategol.