

Ail Gynllun Datblygu
Lleol Newydd Bwrdeistref
Sirol Caerffili 2020-2035

EB11 Papur Sylfaen Tystiolaeth Trafnidiaeth

Diweddarwyd Tachwedd 2024

Cynnwys

1	Cyflwyniad	4
2	Cyd-destun Polisi	5
	Y Lefel Genedlaethol.....	5
	<i>Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016</i>	5
	<i>Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel 2019 (Ffyniant i Bawb)</i>	5
	<i>Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040 (Cymru'r Dyfodol)</i>	5
	<i>Polisi Cynllunio Cymru Rhifyn 11, 2021 (Polisi Cynllunio Cymru)</i>	6
	<i>Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth, 2007 (TAN 18)</i>	7
	<i>Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021)</i>	7
	<i>Y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth</i>	8
	<i>Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (y Ddeddf Teithio Llesol)</i>	8
	<i>Cynllun Aer Glân i Gymru</i>	8
	<i>Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan ar gyfer Cymru 2021</i>	9
	Y Lefel Ranbarthol	9
	<i>Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd</i>	9
	<i>Cyd-bwyllgor Corfforedig De-ddwyrain Cymru</i>	10
	<i>Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol</i>	10
	<i>Metro De Cymru</i>	10
	<i>Prospectws Buddsoddi Ffyniant i'n Lle – Atodiad 1: Gweledigaeth Teithwyr ar y Rheilffyrdd</i>	11
	<i>Strategaeth Parcio a Theithio Ddrafft Metro De Cymru (2020)</i>	11
	Y Lefel Leol.....	11
	<i>Cynllun Trafnidiaeth Lleol Cymoedd De Ddwyrain Cymru (2015)</i>	11
	<i>Map Rhwydwaith Teithio Llesol (2022)</i>	11
	<i>Strategaeth Datgarboneiddio: Lleihau, Cynhyrchu, Gwrthbwysu, Prynu (Strategaeth Datgarboneiddio)</i>	12
	Gweithredu Strategaeth Trafnidiaeth y CDLI.....	13
	<i>Llwyddiant Strategaeth Trafnidiaeth y CDLI</i>	13
	Dyraniadau'r CDLI	14
	<i>Teithio Llesol</i>	14
	<i>Rheilffyrdd</i>	14
	<i>Ffyrdd</i>	15
	<i>Dyraniadau'r CDLI – yn gwyno</i>	17
4	Newidiadau ers y CDLI Mabwysiedig	18
	<i>Argyfwng Hinsawdd</i>	18
	<i>Covid-19</i>	18
	<i>Polisi newydd ac sy'n dod i'r amlwg</i>	18
	<i>Ansicrwydd ynghylch llywodraethu ac ariannu</i>	19

	<i>Materion a ddygir ymlaen o'r CDLI Mabwysiedig</i>	<i>20</i>
	<i>Poblogaeth Gynyddol / Angen Cynyddol i Deithio / Effaith Gronnol</i>	<i>20</i>
	<i>Cymudo</i>	<i>21</i>
	<i>Effeithiau Traffig ar Ansawdd Aer</i>	<i>22</i>
	<i>Tref Caerffili 2035 (Caerffili 2035).....</i>	<i>23</i>
	<i>Cydnherthedd y Rhwydwaith Strategol.....</i>	<i>23</i>
	<i>Gwella Cysylltiadau Strategol rhwng y Dwyrain a'r Gorllewin.....</i>	<i>24</i>
	<i>Teithio Llesol.....</i>	<i>25</i>
5	Trafnidiaeth a'r Strategaeth a Ffefrir	26
	<i>Fframwaith Polisi.....</i>	<i>26</i>
6	Y Camau Nesaf	31

Geirfa Termiau

Ail CDLI Newydd	Ail Gynllun Datblygu Lleol Newydd Bwrdeistref Sirol Caerffili hyd at 2035
Deddf Teithio Llesol	Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
CDLI Mabwysiedig	Cynllun Datblygu Lleol Bwrdeistref Sirol Caerffili hyd at 2021
AMR	Adroddiad Monitro Blynyddol
AQAP	Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer
ATNM	Map Rhwydwaith Teithio Llesol
AQMA	Ardal Rheoli Ansawdd Aer
BRT	Trafnidiaeth Bws Cyflym
Caerffili 2035.....	Tref Caerffili 2035
CCR	Rhanbarth Prifddinas Caerdydd
CJC	Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol
CIL	Ardoll Seilwaith Cymunedol
CVL	Llinellau Craidd y Cymoedd
Deddf yr Amgylchedd.....	Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016
Cymru'r Dyfodol	Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040
HoVRA	Ardal Adfywio Pen y Cymoedd
LDP	Cynllun Datblygu Lleol
Llwybr Newydd	Strategaeth Drafnidiaeth Cymru
LTP	Cynllun Trafnidiaeth Lleol
Machen Line	Hen linell reilffordd Caerffili-Machen-Casnewydd
Metro	Metro De Cymru
NTDP	Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol
NCC	Coridor Cysylltiadau'r Gogledd
Polisi Cynllunio Cymru	Polisi Cynllunio Cymru Rhifyn 12
Preferred Strategy	Ail Gynllun Datblygu Lleol Bwrdeistref Sirol Caerffili hyd at 2035: Cynllun Rhagarweiniol
RTA	Awdurdod Trafnidiaeth Rhanbarthol
RTP	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

SCC	Coridor Cysylltiadau'r De
Ffyniant i Bawb.....	Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel 2019
SEWCJC	Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol De Ddwyrain Cymru
SEWTA	Cynghrair Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru
TAN18	Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth, 2007
TfW	Trafnidiaeth Cymru
WBFGA	Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
WeITAG	Canllawiau Gwerthuso Trafnidiaeth Cymru
CDLI.....	Cynllun Datblygu Lleol
Llwybr Newydd.....	Strategaeth Trafnidiaeth Cymru
Llinell Machen	Hen linell reilffordd Caerffili-Machen-Casnewydd
TC.....	Trafnidiaeth Cymru

1 Cyflwyniad

- 1.1 Mae'r Papur Cefndir hwn yn un o nifer o ddogfennau cefndir sy'n rhan o sylfaen dystiolaeth Ail Gynllun Datblygu Lleol Newydd Bwrdeistref Sirol Caerffili (Ail CDLI Newydd) hyd at 31 Mawrth 2035. Mae'n ystyried trafndiaeth a hygyrchedd yn nhermau'r cyd-destun polisi cenedlaethol, rhanbarthol a lleol presennol; y materion mae angen i'r CDLI ymdrin â nhw, a'r mesurau mae eu hangen er mwyn ymdrin â nhw. Mae'n gorffen gyda'r ymagwedd Polisi Strategol arfaethedig ar gyfer yr Ail Gynllun Datblygu Lleol Newydd.
- 1.2 Bydd y papur hwn yn rhoi gwybodaeth gefndir sy'n darparu gwybodaeth ar gyfer y fframwaith polisi. Sylwer nad yw'r ddogfen hon yn nodi'r polisi trafndiaeth ar gyfer yr Ail CDLI Newydd, yn hytrach mae'n nodi'r cyd-destun y bydd y polisi trafndiaeth yn gweithredu ynddo, y materion mae angen ymdrin â nhw a rhai mesurau i'w hystyried yn y fframwaith.

2 Cyd-destun Polisi

- 2.1 Ni all yr Ail CDLI Newydd sicrhau gwelliannau ym maes trafndiaeth ar ei ben ei hun. Mae'n rhan o hierarchaeth o ddogfennau a mecanweithiau ar gyfer darparu trafndiaeth yn y dyfodol. Mae'r hierarchaeth hon wedi newid yn sylweddol dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf ac mae'n dra gwahanol i hierarchaeth Llywodraeth Cymru, Sewta ac Awdurdodau Lleol a fodolai yn ystod y gwaith o baratoi'r CDLI Mabwysiedig.

Y Lefel Genedlaethol

Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016

- 2.2 Mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) yn creu'r ddeddfwriaeth mae ei hangen i gynllunio a rheoli adnoddau naturiol Cymru mewn modd cynaliadwy. Mae hefyd yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i bennu targedu ar gyfer lleihau allyriadau nwyon tŷ gwyr a hefyd i bennu cyllidebau carbon.

Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel 2019 (Ffyniant i Bawb)

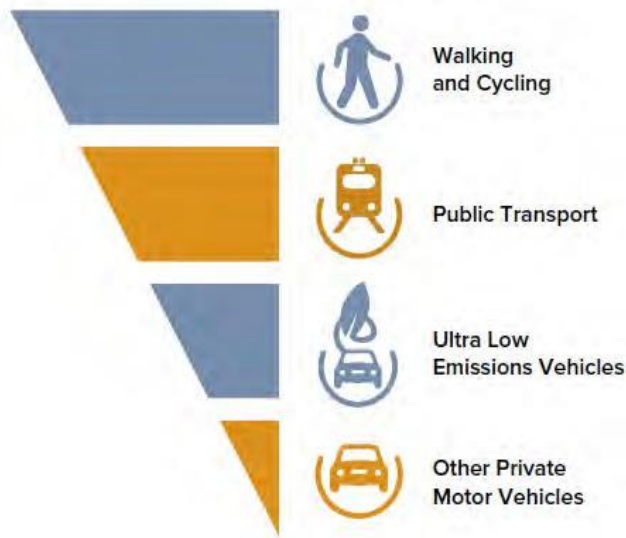
- 2.3 Mae Ffyniant i Bawb yn nodi dull Llywodraeth Cymru o dorri allyriadau a chynyddu effeithlonrwydd mewn ffordd sy'n sicrhau'r buddion ehangach mwyaf posibl i Gymru, gan sicrhau cymdeithas decach ac iachach. Mae'n nodi llwybrau ar gyfer y gwahanol sectorau allyriadau, gan gynnwys Trafnidiaeth, ac yn nodi polisiâu a chynigion sy'n lleihau allyriadau'n uniongyrchol ac yn cefnogi twf yr economi carbon isel.

Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040 (Cymru'r Dyfodol)

- 2.4 Cymru'r Dyfodol yw'r fframwaith datblygu cenedlaethol i Gymru. Mae'n ymdrin â blaenoriaethau cenedlaethol allweddol ac yn nodi'r cyfeiriad ar gyfer datblygu yng Nghymru. Mae ei bolisiâu'n cefnogi cysylltedd rhyngwladol, cenedlaethol a rhanbarthol ac mae ei flaenoriaethau'n cefnogi twf cynaliadwy ac adfywio a gwella ac integreiddio teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys datblygu'r Metro. Mae hefyd yn mabwysiadu ymagwedd Canol Trefi yn Gyntaf, gan osod iechyd a bywiogrwydd canol trefi yn fan cychwyn ar gyfer gwneud penderfyniadau ynghylch lleoliadau a chyfeirio cyfleusterau a gwasanaethau i fannau lle gall pobl gerdded, beicio a/neu ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn rhwydd er mwyn eu cyrraedd.
- 2.5 Nod Llywodraeth Cymru yw lleihau'r angen i deithio, yn arbennig mewn cerbydau preifat, a chefnogi newid dulliau teithio i gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r Hierarchaeth Teithio Gynaliadwy, sy'n rhoi blaenoriaeth i deithio llesol a

thrafnidiaeth gyhoeddus dros y car, yn un o egwyddorion sylfaenol Llywodraeth Cymru sy'n sail i Gymru'r Dyfodol.

The Sustainable Transport Hierarchy for Planning



- 2.6 Rhaid i deithio llesol fod yn rhan hanfodol ac annatod o bob datblygiad newydd. Rhaid i awdurdodau cynllunio integreiddio dyraniadau safleoedd, datblygiadau newydd a seilwaith gyda rhwydweithiau teithio llesol a, lle bo'n briodol, sicrhau bod datblygiadau newydd yn cyfrannu at eu hehangu a'u gwella.
- 2.7 Mae Dyfodol Cymru'n nodi Bwrdeistref Sirol Caerffili fel Ardal Dwf Genedlaethol lle y cyfeirir datblygiadau, ac mae Caerffili wedi cael ei nodi'n fan strategol bwysig ar system Metro De-ddwyrain Cymru. Mae Llywodraeth Cymru'n hyrwyddo datblygiad sy'n seiliedig ar systemau trafniadaeth, gan ganolbwyntio ar ddwysedd uwch a defnydd cymysg a datblygiad di-geir o gwmpas gorsafoedd Metro er mwyn sicrhau'r cyfleoedd mwyaf posibl sy'n deillio o fuddsoddi mewn trafniadaeth gyhoeddus.
- 2.8 Er mwyn cynyddu'r nifer o gerbydau allyriadau isel iawn a ddefnyddir, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig, mae angen cynllunio a chyflenwi'r seilwaith gwefru y bydd cerbydau trydan yn dibynnu arno. Mae Cymru'r Dyfodol yn cynghori y dylai awdurdodau cynllunio fabwysiadu ymagwedd strategol at wefru cerbydau trydan yn eu hardal a, lle bo'n briodol, datblygu polisiâu yn eu cynllun datblygu a gofynion lleol penodol. Dylai darparu manau seilwaith gwefru cerbydau trydan gael ei gynllunio fel rhan o ddyluniad cyffredinol datblygiad.

Polisi Cynllunio Cymru Rhifyn 12, 2024 (Polisi Cynllunio Cymru)

- 2.9 Mae Polisi Cynllunio Cymru'n nodi polisiâu cynllunio defnydd tir Llywodraeth Cymru. Un o brif amcanion Polisi Cynllunio Cymru yw sicrhau bod y system gynllunio'n cyfrannu at sicrhau datblygu cynaliadwy. Ei nod yw sicrhau y caiff datblygiadau newydd eu lleoli a'u dylunio mewn ffordd sy'n creu'r angen lleiaf posibl i deithio, yn lleihau dibyniaeth ar geir preifat ac yn ei gwneud yn bosibl cael mynediad cynaliadwy at gyflogaeth, gwasanaethau lleol a chyfleusterau cymunedol. Caiff hyn ei gyflawni trwy integreiddio datblygiadau gyda seilwaith trafniadaeth gynaliadwy a dylunio cynlluniau mewn ffordd sy'n sicrhau'r ddarpariaeth a defnydd mwyaf posibl o ffordd cynaliadwy o deithio, gan gynnwys rhoi blaenoriaeth i'r ffordd hyn o deithio dros geir preifat.

- 2.10 Mae gan y system gynllunio ran allweddol i'w chwarae yn y gwaith o leihau'r angen i deithio, yn arbennig mewn ceir preifat, a chefnogi trafndiaeth gynaliadwy, trwy hwyluso datblygiadau sydd:
- wedi'u lleoli yn y mannau iawn, lle gellir eu cyrraedd yn rhwydd trwy ddulliau teithio cynaliadwy a heb yr angen am gar;
 - wedi'u dylunio mewn ffordd sy'n eu hintegreiddio â defnyddiau tir a chymdogaethau sy'n bodoli eisoes; ac
 - yn ei gwneud yn bosibl mynd ar bob taith fer y tu mewn i'r datblygiad, a'r tu hwnt iddo, yn rhwydd trwy gerdded a beicio.

- 2.11 Rhaid i'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy fod yn un o'r egwyddorion allweddol wrth baratoi cynlluniau datblygu, gan gynnwys dyraniadau safleoedd, ac wrth ystyried a phenderfynu ar geisiadau cynllunio.

Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth, 2007 (TAN 18)

- 2.12 Mae TAN 18 Trafnidiaeth yn darparu canllawiau ar faterion yn ymwneud â thrafnidiaeth mewn perthynas â chynlluniau datblygu a rheoli datblygiadau. Mae'n nodi nod Llywodraeth Cymru i hyrwyddo trafndiaeth effeithlon a chynaliadwy.
- 2.13 Mae gan integreiddio cynllunio defnydd tir a datblygu seilwaith trafndiaeth ran allweddol i'w chwarae yn y gwaith o ymdrin â'r agweddau amgylcheddol ar ddatblygu cynaliadwy trwy:
- Hyrwyddo patrymau aneddiadau sy'n effeithlon o ran adnoddau a theithio;
 - Sicrhau y lleolir datblygiadau newydd lle y mae mynediad da, neu lle y bydd mynediad da, at drafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau cerdded a beicio, gan leihau i'r eithaf yr angen i deithio a meithrin cynhwysiant cymdeithasol;
 - Rheoli'r ddarpariaeth parcio;
 - Hybu lleoli datblygiadau yn ymyl defnyddiau cysylltiedig eraill er mwyn hybu teithiau amlbwrpas;
 - Hyrwyddo beicio a cherdded;
 - Cefnogi darparu trafndiaeth gyhoeddus gynhwysol o ansawdd da;
 - Sicrhau bod y seilwaith trafndiaeth neu welliannau i wasanaethau sy'n angenrheidiol i wasanaethu datblygiadau newydd yn caniatáu i rwydweithiau trafndiaeth sy'n bodoli eisoes barhau i gyflawni eu swyddogaethau dynodedig.

- 2.14 Mae TAN 18 yn cydnabod bod lleoliad datblygiadau preswyl newydd yn cael dylanwad sylweddol ar batrymau teithio gan fod y rhan fwyaf o deithiau'n cychwyn o'r cartref neu'n gorffen yno. Gan mai tai yw'r defnydd tir helaethaf mewn aneddiadau fel arfer, bydd y berthynas rhwng cartrefi a defnyddiau tir eraill yn dylanwadu ar y galw o ran teithio yn nhermau ffyrdd o deithio, hyd teithiau a'r potensial am deithiau amlbwrpas. Dylai cynlluniau datblygu anelu at nodi safleoedd preswyl sy'n hygyrch i swyddi, siopau a gwasanaethau trwy ffyrdd o deithio ac eithrio ceir a lle mae gan wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus y capasiti presennol neu arfaethedig i ddarparu ar gyfer rhagor o ddatblygiadau.

Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021)

- 2.15 Mae Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 yn darparu'r fframwaith ar gyfer gweithgareddau cysylltiedig â thrafnidiaeth ac yn nodi blaenoriaethau strategol system drafnidiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon a darbodus
-

sy'n gwasanaethu Cymru. Mae'n gwreiddio'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy ac yn darparu'r cyd-destun ar gyfer nod Llywodraeth Cymru i leihau'r angen i deithio, yn arbennig mewn ceir preifat, ac yn cefnogi newid dulliau teithio, gan osod targed o 45% o deithiau i gael eu gwneud trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040.

- 2.16 Ei gweledigaeth yw: System drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon. Y tair prif flaenoriaeth ar gyfer y 5 mlynedd nesaf yw:
- Blaenoriaeth 1: Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.
 - Blaenoriaeth 2: Galluogi pobl a nwyddau i symud yn hawdd o ddrws i ddrws gan ddefnyddio gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth sy'n hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon.
 - Blaenoriaeth 3: Annog pobl i newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy.
- 2.17 Caiff y rhain eu cefnogi gan gynlluniau bach unigol ar gyfer Teithio Llesol, Bysiau, Rheilffyrdd, Ffyrdd, strydoedd a pharcio, y Trydydd Sector, tacsis a cherbydau hurio preifat, Nwyddau a logisteg, Porthladdoedd a thrafnidiaeth forol a Hedfaniaeth.

Y Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth

- 2.18 Bydd Datblygodd Trafnidiaeth Cymru (TfW) Gynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTDP) manwl pum mlynedd ar gyfer 2022 i 2027, gan nodi'r ymyriadau trafndiaeth penodol a ariennir gan Lywodraeth Cymru i gefnogi'r WTS. Mae'r cynllun yn nodi rhaglenni, prosiectau a pholisïau newydd dros gyfnod o bum mlynedd i gyflawni Llwybr Newydd ac alinio trafndiaeth â chynllun trawsnewid Llywodraeth Cymru i economi ddi-garbon, fel y'i cyhoeddwyd yn Net Zero Cymru, gan gynnwys cyflwyno prosiectau sydd eisoes ar y gweill. Mae'r NTDP yn cynnig tri phrif flaenoriaeth i helpu i gyflawni'r mentrau a'r polisïau hynny.
- i anelu at leihau'r angen i deithio drwy ddod â swyddi, gwasanaethau, a chyfleusterau'n agosach at ble mae pobl yn byw
 - i wneud dulliau trafndiaeth cynaliadwy fel cerdded, beicio, a thrafnidiaeth gyhoeddus yn opsiwn deniadol; ac
 - i annog pawb i wneud y dewisiadau trafndiaeth cynaliadwy hyn

Bydd y NTDP hefyd yn cefnogi gweithredu Cymru'r Dyfodol ac yn cael ei alinio â Chynllun Buddsoddi Seilwaith Cymru. Bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio mewn partneriaeth â phartneriaid cymdeithasol, gan gynnwys Llywodraeth y DU, Trafnidiaeth Cymru, pwyllgorau cydweithredol corfforaethol, awdurdodau lleol, y trydydd sector a darparwyr trafndiaeth yn y sectorau preifat, cyhoeddus a thrydydd sector i gyflawni'r cynllun. Bydd y cynllun yn cael ei adolygu bob pum mlynedd gyda chofnod cynnydd blynyddol. Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael ei fabwysiadu erbyn Gorffennaf 2025 a bydd canlyniadau hyn yn bwydo i mewn i'r NTDP.

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (y Ddeddf Teithio Llesol)

- 2.19 Yn 2013 cyflwynodd Llywodraeth Cymru'r Ddeddf Teithio Llesol, sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wella'n barhaus gyfleusterau a llwybrau i gerddwyr a beicwyr ac i baratoi mapiau sy'n nodi'r llwybrau presennol a'r llwybrau posibl yn y dyfodol iddynt eu defnyddio. Yn ogystal â hyn mae'r Ddeddf Teithio Llesol hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i gynlluniau gwella priffyrdd ystyried darpariaeth i gerddwyr a beicwyr yn gynnar yng nghyfnod cynllunio unrhyw gynlluniau. Nod y Ddeddf Teithio Llesol yw sicrhau mai teithio llesol yw'r opsiwn mwyaf deniadol ar gyfer teithiau
-

byrrach, ac mae'n nodi sail statudol i fynd ati i gynllunio a hwyluso'r gwaith o hyrwyddo llwybrau cerdded a beicio, yn enwedig i fynd i'r afael â theithiau byr.

- 2.20 Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi canllawiau mewn perthynas â'r Ddeddf Teithio Llesol yn nodi'r holl aneddiadau mawr fel canolbwyntiau ar gyfer cynigion teithio llesol.

Cynllun Aer Glân i Gymru

- 2.21 Mae Cynllun Aer Glân Cymru'n nodi ymrwymiad ac uchelgais Llywodraeth Cymru i wella ansawdd aer a'r camau sydd i'w cymryd i gyflawni hyn. Mae'r cynllun wedi'i lunio o gwmpas themâu craidd; un o'r rhain yw 'Lle' sy'n golygu creu lleoedd cynaliadwy trwy well cynllunio, seilwaith a thrafnidiaeth.

Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan ar gyfer Cymru 2021

- 2.22 Mae'r strategaeth hon yn nodi'r angen yn y dyfodol i ddarparu seilwaith gwefru cerbydau trydan yng Nghymru dros y 10 mlynedd nesaf a sut y gellir diwallu hwn. Mae'n cydnabod bod angen mwy o seilwaith gwefru, a hwnnw'n well, i helpu cwsmeriaid i newid i gerbydau trydan.

- 2.23 Ei gweledigaeth yw:

Erbyn 2025, bydd pawb sy'n defnyddio ceir a faniau trydan yng Nghymru yn hyderus y gallant gael at seilwaith gwefru cerbydau trydan ar yr adeg ac yn y man lle y mae arnynt ei angen.

- 2.24 Yn cyd-fynd â'r strategaeth mae Cynllun Gweithredu a gaiff ei ddiweddarau bob blwyddyn.

Y Lefel Ranbarthol

Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

- 2.25 Mae Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn cynnwys y 10 ardal awdurdod lleol yn Neddwyrain Cymru, sef: Blaenau Gwent; Bro Morgannwg; Caerdydd; Caerffili; Casnewydd; Merthyr Tudful; Pen-y-bont ar Ogwr; Rhondda Cynon Taf; Sir Fynwy a Thorfaen. 1.5 miliwn yw ei boblogaeth, sef bron hanner holl boblogaeth Cymru. Mae'n rhanbarth amrywiol sy'n cynnwys dwy ddinas Caerdydd a Chasnewydd, amrywiaeth o drefi marchnad, broydd diwydiannol Cymoedd y De, cymunedau gwledig a llain arfordirol. Gwelwyd adfywio a buddsoddi sylweddol yn y rhanbarth dros y degawdau diwethaf i ailddatblygu ardaloedd diwydiant trwm ac i greu parciau busnes, tai a mentrau hamdden newydd. Mae'r prosiectau wedi cynnwys adfywio Bae Caerdydd ac ailgyflwyno gwasanaeth rheilffordd i deithwyr i Lyn Ebwy, yn ogystal â gwaith mawr ar y seilwaith ffyrdd.
- 2.26 Nod Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yw cysylltu pobl, eu huchelgeisiau a'r cyfleoedd i wireddu eu gwir botensial. Meithrin yr amodau gorau ar gyfer sicrhau llwyddiant busnesau a chydlyniant cymunedol, trwy fuddsoddiadau a dargedir ym maes cyfathrebu digidol o'r radd flaenaf. Creu seilwaith trafndiaeth integredig arloesol, sy'n cysylltu mannau fforddiadwy a hygyrch i fyw, gweithio a chwarae.
- 2.27 Nod Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yw sbarduno parhad mewn buddsoddiad, gan roi bywyd i gystyrau diwydiannol allweddol. Partner y gellir ymddiried ynddo sy'n galluogi cwmnïau i arloesi a gwireddu eu potensial llawn. Lluniwr hybiau o bwys economaidd, gan greu effeithiau lluosydd sy'n cynnal cadwynau cyflenwi lleol a rhanbarthol yn ogystal â'r economi sylfaenol ehangach. Hefyd, canolbwynt i greu'r amodau ar gyfer sicrhau bod ein busnesau a'n pobl yn y sefyllfa orau i wynebu'r dyfodol. Bod yn garreg sylfaen i helpu'r rhanbarth i addasu, i feddwl o'r frest, ac i oresgyn cyfnodau o dyrffedd economaidd neu aflonyddwch cymdeithasol.

Cyd-bwyllgor Corfforedig De-ddwyrain Cymru

- 2.28 Pasiodd y Senedd Fil Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) ar 18 Tachwedd 2020. Mae'n cynnwys y gofyniad i sefydlu Pwyllgorau Cydweithredol Corfforaethol (CJCs). Er eu bod yn cael eu galw'n 'Bwyllgorau', mae'r rhain yn gyrrff corfforaethol, a ddisgrifir gan y Gweinidog fel 'rhan o deulu llywodraeth leol'. Maent yn endidau cyfreithiol ar wahân i'w cynghorau 'cyfansoddol', yn debyg i Awdurdodau Cyfun neu Awdurdodau Tân ac Achub. Mae Rheoliadau Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol SEW Llywodraeth Cymru 2021 yn sefydlu Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol (CJC) ar gyfer y deg Cyngor sy'n ffurfio Rhanbarth Prifddinas Caerdydd. Mae tri phrif swyddogaeth y CJC yn ymwneud â chynhyrchu Cynllun Datblygu Strategol defnydd tir a Chynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a hybu lles economaidd. Dechreuodd CJC De Ddwyrain Cymru ei raglen yn 2024. Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
- 2.29 Bydd y CJC yn paratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTP) ar ran y 10 awdurdod lleol cyfansoddol yn y CCR: Blaenau Gwent; Pen-y-bont ar Ogwr; Caerffili; Caerdydd; Merthyr Tudful; Sir Fynwy; Casnewydd; Rhondda Cynon Taf; Torfaen; a Bro Morgannwg. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ganllawiau i Bwyllgorau Cydweithredol Corfforaethol ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ym mis Gorffennaf a mis Hydref 2023. Mae cwmpas a chynllun gweithredu RTP Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol De Ddwyrain Cymru (SEWCJC) wedi'i gytuno â Llywodraeth Cymru.
- 2.30 Bydd y RTP yn cael ei siapio gan Llwybr Newydd ac yn cael ei alinio â Chymru'r Dyfodol a chynlluniau datblygu strategol sy'n dod i'r amlwg. Rhaid i'r RTPs gynnwys polisiâu i gefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau'r WTS, gyda phwyslais ar y tri blaenoriaeth tymor byr. Rhaid i'r RTDPs gynnwys camau i gyflawni a gwneud y defnydd gorau o'r seilwaith trafndiaeth presennol drwy ei gynnal a'i reoli'n dda, ei addasu i hinsawdd sy'n newid a'i uwchraddio i gefnogi newid dulliau trafndiaeth.

Metro De Cymru

- 2.31 Mae Metro De Cymru (Metro) yn gynllun buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus dan arweiniad Llywodraeth Cymru, sy'n cael ei gyflawni gan Drafndiaeth Cymru, i ddarparu gwell trafndiaeth gyhoeddus ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd. Bydd y Metro yn rhwydwaith integredig o fysiau, rheilffyrdd a theithio llesol a fydd yn gwella cysylltedd ac yn gwneud teithio cynaliadwy yn haws ledled De Cymru.
- 2.32 Mae buddsoddiad gwerth £734 miliwn oddi wrth Fargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd wedi cael ei neilltuo i'r Metro i Dde-ddwyrain Cymru i wella'r llinellau rheilffordd i Aberdâr, Coryton, Merthyr Tudful, Rhymni a Threherbert, a elwir Llinellau Craidd y Cymoedd.
- 2.33 Mae cynllun Cymru'r Dyfodol yn ei gwneud yn ofynnol i gynlluniau datblygu gefnogi'r Metro. Dylai twf ac adfywio gael eu cynllunio i sicrhau'r cyfleoedd mwyaf posibl a fydd yn deillio o gysylltedd rhanbarthol gwell, gan gynnwys canfod cyfleoedd ar gyfer datblygiadau dwysedd uwch, defnydd cymysg a di-geir o gwmpas gorsafoedd metro newydd ac wedi'u gwella. Mae'r boblogaeth uchel a'r rhwydwaith rheilffyrdd dwys yn y De-ddwyrain yn golygu bod y rhanbarth yn addas ar gyfer datblygiad sy'n canolbwyntio ar dramwy, fel a hyrwyddir yng nghynllun Cymru'r Dyfodol, a bydd buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus a'i gwella yn ei gwneud yn bosibl i fwy o bobl fyw heb gar, mewn mannau hygrych.
- 2.34 Mae dau gam o welliannau Metro eisoes wedi digwydd ar hyd lein Cwm Rhymni, yn benodol gwelliannau trac a gorsaf i ddarparu ar gyfer trenau hirach ac amlach. Sefydlwyd amserlen newydd ar gyfer y ddau drên yr awr sy'n rhedeg o Rhymni yn

syth drwodd i'r Barri. Mae'r amserlen newydd hefyd yn cynnwys chwe thrên yr awr i Gaerffili a Chaerdydd sy'n cynnwys gwasanaeth ychwanegol.

- 2.35 Er bod y ddau gam o welliannau wedi defnyddio'r rhan fwyaf o'r cyllid ar gyfer y Metro, mae llawer o brosiectau ychwanegol wedi'u cyflwyno i'w hystyried ar gyfer tranches Metro yn y dyfodol. Cyfeirir at y prosiectau hyn ar y cyd fel cynlluniau Metro Plus ac mae nifer o gynlluniau yn y fwrdeistref sirol wedi'u cychwyn. Mae hyn yn cynnwys y gwasanaeth teithwyr newydd o Newbridge i Gasnewydd ar Lein Rheilffordd Cwm Ebwy. Mae'r gwasanaeth hwn wedi bod yn weithredol ers dros chwe mis ac wedi dangos ffigurau defnydd da.

Prosbectws Buddsoddi Ffyniant i'n Lle – Atodiad 1: Gweledigaeth Teithwyr ar y Rheilffyrdd

- 2.36 Mae Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn gweithio mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru i ddatblygu ac ehangu ei rwydwaith trafndiaeth gyhoeddus. Mae'r papur hwn yn canolbwyntio ar flaenoriaethau strategol o ran teithwyr ar y rheilffyrdd ac yn nodi'r cynlluniau sydd i gael eu datblygu dros y 10-15 mlynedd nesaf.

Strategaeth Parcio a Theithio Ddrafft Metro De Cymru (2020)

- 2.37 Mae Strategaeth Parcio a Theithio Ddrafft Metro De Cymru'n darparu'r fframwaith ar gyfer datblygu'r ddarpariaeth parcio a theithio ac yn ceisio sicrhau'r buddion economaidd a chymdeithasol ehangach mwyaf posibl o welliannau Metro De Cymru.

Y Lefel Leol

Cynllun Trafnidiaeth Lleol Cymoedd De Ddwyrain Cymru (2015)

- 2.38 Mae Cynllun Trafnidiaeth Lleol Cymoedd De Ddwyrain Cymru, a gyd-baratowyd gan Gynghorau Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, Caerffili, Merthyr Tudful, Rhondda Cynon Taf a Thorfaen, yn nodi blaenoriaethau'r awdurdodau lleol ar gyfer cynlluniau trafndiaeth yn y cyfnod pum mlynedd o 2015 i 2020, a'u dyheadau yn y tymor canolig a hirach hyd at 2030. Bydd y cynllun hwn yn cael ei ddisodli gan y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol maes o law.

Map Rhwydwaith Teithio Llesol (2022)

- 2.39 Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn ei gwneud yn ofynnol i bob awdurdod lleol yng Nghymru wella eu llwybrau teithio llesol yn barhaus a chynllunio sut y bydd llwybrau'n ymuno i ffurfio rhwydweithiau er mwyn i bobl allu symud o gwmpas yn rhwyddach ar feiciau neu fel cerddwyr ar eu teithiau pob dydd i'r gwaith, yr ysgol a chyrchfannau lleol eraill.
- 2.40 Yn ogystal â chynhyrchu mapiau teithio llesol, mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol yng Nghymru sicrhau gwelliannau o flwyddyn i flwyddyn i lwybrau a chyfleusterau teithio llesol, i wneud gwelliannau i lwybrau a chyfleusterau i gerddwyr a beicwyr mewn cynlluniau ffordd newydd, i ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr mewn amrywiaeth o swyddogaethau awdurdod priffyrdd eraill ac i hyrwyddo teithio llesol.
- 2.41 Mae'r Cyngor wedi cwblhau ei adolygiad cyntaf o Fap Rhwydwaith Integredig Mabwysiedig 2018 ac wedi cymeradwyo'n ffurfiol y Map Rhwydwaith Teithio Llesol ym mis Ionawr 2022. Bydd angen i'r Cyngor barhau i ganolbwyntio ar wella hygyrchedd y prif gyrchfannau a tharddleuedd teithio er mwyn adeiladu ar lwyddiant blaenorol a chreu amgylchedd sy'n hybu cerdded a beicio fel y ffordd o deithio a ffefrir ar gyfer teithiau byr.

Strategaeth Datgarboneiddio: Lleihau, Cynhyrchu, Gwrthbwysu, Prynu (Strategaeth Datgarboneiddio)

- 2.42 Mae Strategaeth Datgarboneiddio Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili yn nodi sut mae'r Cyngor yn bwriadu lleihau ei ôl troed carbon ei hun a chyflawni ei amcan trosfwaol i fod yn awdurdod carbon niwtral net erbyn 2030. Mae ei feysydd targed yn cynnwys gwella'r seilwaith gwefru cerbydau trydan ledled y fwrdeistref sirol a lleihau'r nifer o filltiroedd mae cyflogeion yn eu teithio ar ran y Cyngor.
- 2.43 Yn cyd-fynd â'r Strategaeth Datgarboneiddio mae Cynllun Gweithredu sy'n rhoi manylion camau gweithredu mae'r Cyngor yn bwriadu eu cymryd, megis:
- Cyflwyno cerbydau trydan a seilwaith gwefru ledled y fwrdeistref sirol;
 - Lleihau teithio i'r gwaith;
 - Hyrwyddo newid i ffyrdd mwy cynaliadwy o deithio trwy nodi polisïau i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy deniadol a hygyrch;
 - Cyflwyno rhwydwaith o lwybrau teithio llesol a gwella llwybrau cerdded a beicio;
 - Cyflwyno lleoedd parcio a theithio ychwanegol mewn mannau allweddol;
 - Datblygu cyfnewidfa trafndiaeth newydd hwylus i gerbydau trydan yng nghanol tref Caerffili.

3 Cynllun Datblygu Lleol Bwrdeistref Sirol Caerffili hyd at 2021 (y CDLI Mabwysiedig)

Gweithredu Strategaeth Trafnidiaeth y CDLI

- 3.1 Nododd y CDLI Mabwysiedig fframwaith o bolisïau a dyraniadau oedd yn ceisio newid tuag at sicrhau trafndiaeth fwy cynaliadwy. Roedd hyn wedi'i seilio ar bolisi Llywodraeth Cymru i leihau'r ddibyniaeth ar deithio mewn ceir ac i gynyddu'r defnydd o fathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth, gan gynnwys bysiau, rheilffyrdd a theithio llesol.
- 3.2 Trwy gydol cyfnod paratoi a mabwysiadu'r CDLI, roedd Cynghrair Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru (Sewta) yn gyfrifol am osod y fframwaith ar gyfer cynllunio trafndiaeth a chyllido gwelliannau trafndiaeth yn ne-ddwyrain Cymru. Roedd Sewta yn gorff ffurfiol, yn cynnwys cynrychiolwyr o'r holl 10 awdurdod lleol yn y rhanbarth, a baratodd y RTP gwreiddiol. Ers hynny, mae Sewta wedi'i olynu gan y RTA o dan y CCR. Mae Rheoliadau Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol SEW Llywodraeth Cymru 2021 yn sefydlu Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol (CJC) ar gyfer y deg Cyngor sy'n ffurfio Rhanbarth Prifddinas Caerdydd. Mae tri phrif swyddogaeth y CJC yn ymwneud â chynhyrchu Cynllun Datblygu Strategol defnydd tir a Chynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a hybu lles economaidd. Dechreuodd CJC De Ddwyrain Cymru ei raglen yn 2024. Mae cwmpas a chynllun gweithredu RTP Pwyllgor Cydweithredol Corfforaethol De Ddwyrain Cymru (SEWCJC) wedi'i gytuno â Llywodraeth Cymru.
- 3.3 Darparodd y CDLI y mecanwaith i drosi a gweithredu'r fframwaith Trafnidiaeth Rhanbarthol yn lleol. O ganlyniad, mae'r CDLI Mabwysiedig yn cynnwys polisïau i hyrwyddo trafndiaeth gynaliadwy ac yn cynnwys dyraniadau mewn perthynas â gwelliannau ym maes trafndiaeth. At hyn, dyrannodd y CDLI Mabwysiedig safleoedd yn unol â rôl a swyddogaeth eu haneddiadau, a atgyfnerthodd swyddogaeth aneddiadau ac a hyrwyddodd drafnidiaeth gynaliadwy.

Llwyddiant Strategaeth Trafnidiaeth y CDLI

- 3.4 Mae strategaeth trafndiaeth y CDLI wedi bod yn llwyddiant mawr, wrth i welliannau sylweddol i'r rhwydwaith rheilffyrdd, ffyrdd a llwybrau beiciau gael eu cyflawni trwy gydol cyfnod y cynllun. Y mwyaf nodedig o'r rhain yw'r canlynol:
- Ailagor Llinell Reilffordd Glyn Ebwy ar gyfer gwasanaethau teithwyr i Gaerdydd (2008).
 - Gwelliannau i orsafoedd a'r llinell ar Reilffordd Cwm Rhymni o dan Gyfnod 1 y Metro (trwy gydol y cyfnod).
 - Gorsaf reilffordd newydd yn Eneu'r-glyn, Caerffili (TR3.3)
 - Cyflawni gwelliannau o ran parcio a theithio ym Margod (TR4.2), Pengam (TR4.3) a Rhymni (TR4.1).
 - Cynlluniau gwella coridorau bysiau ar draws y rhan fwyaf o'r fwrdeistref sirol.
 - Nifer o gynlluniau Teithio Llesol ar draws y fwrdeistref sirol (TR1).
 - Agor Gwelliant Priffordd Strategol Ffordd yr Angel
 - Cyflawni gwelliant priffordd cylchfan Pwll-y-pant (TR6.3) a chylchfan Trecenydd (TR6.2).
 - Cyffordd Cwm Du/Cyffordd Maes-y-cwmwr (TR7.1)

- 3.5 Roedd y CDLI yn canolbwyntio ar strategaeth trafndiaeth a geisiai sicrhau effeithlonrwydd mwyaf posibl y rhwydwaith priffyrdd presennol a gwella trafndiaeth gynaliadwy, trwy welliannau ym maes Teithio Llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Dyraniadau'r CDLI

Teithio Llesol

- 3.6 Mae gan y ddarpariaeth i feiciau ledled y fwrdeistref sirol sylfaen sefydledig, gan fod llawer o'r rhwydwaith beicio strategol wedi cael ei ddarparu. Er mwyn cefnogi a gwella'r rhwydwaith strategol roedd y CDLI yn cynnwys 15 dyraniad, oedd yn darparu ar gyfer y rhannau oedd yn weddill o'r llwybrau Beicio Cenedlaethol ac ar gyfer llwybrau strategol ychwanegol i gefnogi a gwella'r rhwydwaith beicio strategol.
- 3.7 Mae Adroddiad Monitro Blynyddol y CDLI 2021 yn nodi bod cynnydd sylweddol wedi cael ei wneud wrth gyflawni dyraniadau'r CDLI, gan fod 10 o'r 15 dyraniad wedi cael eu cyflawni'n rhannol neu wedi cyrraedd y cam dylunio. Mae'r cynnydd hwn wedi cael ei wneud yn wyneb y pandemig Covid-19 a dirywiad economaidd, pan oedd cyllido cynlluniau o'r fath yn fwyfwy anodd. (Mae manylion y cynnydd sydd wedi'i wneud wrth gyflawni holl ddyraniadau trafndiaeth y CDLI wedi'u cynnwys yn Atodiad 1).
- 3.8 Yn ogystal â chyflawni dyraniadau'r CDLI, mae'r Cyngor wedi ceisio gwella'r holl rwydwaith Teithio Llesol trwy raglen o wella cysylltiadau i gyrchfannau o bwys, megis canol trefi, fel y nodir yn y Map Rhwydwaith Teithio Llesol, fel rhan ddyletswydd statudol y Cyngor o dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Nod y rhaglen hon yw cynyddu a gwella cysylltedd a hygyrchedd ledled y rhwydwaith er mwyn gwneud Teithio Llesol yn ddewis mwy ymarferol a dymunol ar gyfer teithiau byr pob dydd.
- 3.9 At ei gilydd, mae'r strategaeth wedi bod yn llwyddiannus wrth sicrhau gwell rhwydwaith beicio strategol, a gefnogir gan gynlluniau lleol sydd wedi cynyddu cysylltedd y rhwydwaith yn gyfan. Er gwaethaf y llwyddiannau, mae llawer mae angen ei gyflawni o hyd i sicrhau y caiff y fwrdeistref sirol ei gwasanaethu gan
-

rwydwaith Teithio Llesol cwbl effeithiol ac effeithlon a fydd yn hybu cerdded a beicio fel y dull teithio a ffefrir ar gyfer teithiau byr ac at ddibenion hamdden.

Rheilffyrdd

- 3.10 Mae'r gwelliant i'r ddarpariaeth rheilffyrdd, er mwyn hwyluso symudiadau teithwyr, yn un o'r prif agweddau ar y strategaeth trafndiaeth yn y CDLI. Gan adeiladu ar y llwyddiannau ym maes rheilffyrdd a gyflawnwyd gan Sewta, roedd y CDLI yn cynnwys nifer o fesurau gwella oedd yn cynnwys gwelliannau i'r seilwaith rheilffyrdd presennol a nodau dyheadol i ailagor hen linellau rheilffyrdd i gludiant teithwyr.
- 3.11 Roedd y CDLI yn cynnwys tri pholisi oedd yn ymdrin â gwahanol faterion o ran rheilffyrdd. Yn gyntaf, mae'r CDLI yn diogelu hen linell reilffordd Cwm Bargod er mwyn hwyluso ei ailagor i wasanaethau teithwyr. Roedd hyn yn ddyhead ac yn flaenoriaeth i'r Cyngor, ac mae'n dal i fod.
- 3.12 Yn ail, roedd y CDLI yn cynnwys polisi yn nodi gorsafoedd rheilffordd newydd, un ar linell Cwm Bargod, un ar linell Glyn Ebwy ac un ar linell Cwm Rhymni. Roedd y dyraniad o ran gorsaf ar linell Cwm Bargod yn un dyheadol a byddai'n gwasanaethu trenau teithwyr pan gâi'r llinell ei hailagor at ddefnydd teithwyr. Bydd yr orsaf yn cael ei chreu wrth ailagor llinell Cwm Bargod i wasanaethau teithwyr.
- 3.13 Bernir bod dyraniad gorsaf reilffordd yng Nghrymlyn ar linell Glyn Ebwy yn hanfodol gan y byddai'n helpu i wasanaethu prif ganolfan cyflogaeth Oakdale, sy'n bell o'r gorsafoedd presennol ar linell Glyn Ebwy a llinell Cwm Rhymni. Nid yw'r dyraniad wedi cael ei gyflawni hyd yma, ond mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i ddeuoli'r llinell a chynyddu amllder y gwasanaeth, ac mae'r gwaith hwn yn mynd rhagddo. Felly mae gorsaf Crymlyn yn dal i fod yn ddyhead gan y Cyngor.
- 3.14 Roedd y trydydd dyraniad yn cynnig gorsaf reilffordd ychwanego i Gaerffili yn Eneu'r-glyn. Cyflawnwyd y dyraniad hwn fel rhan o'r gwelliannau i linell Cwm Rhymni ac fe'i hagarwyd yn ffurfiol ym mis Rhagfyr 2013.
- 3.15 Gwnaeth y CDLI ddyraniadau hefyd i wella'r ddarpariaeth Parcio a Theithio ledled y fwrdeistref sirol. Mae cynlluniau yn Rhymni, Bargod a Phengam i gyd wedi cael eu cwblhau. Yr unig ddyraniad Parcio a Theithio nad yw wedi cael ei gyflawni yw'r un yn Llanbradach, sydd â phroblemau penodol gan gynnwys yr angen i ddarparu ar gyfer mynedfa newydd a symud yr orsaf. Mae'r dyraniad hwn yn dal i fod yn ddyhead ac yn flaenoriaeth gan y Cyngor ac mae'r Cyngor yn gweithio gyda TC i ddatblygu ei gynigion.

Ffyrdd

- 3.16 Er gwaethaf pwyslais arbennig ar wella trafndiaeth gynaliadwy, ffactor allweddol yn strategaeth trafndiaeth y CDLI oedd gwella'r rhwydwaith traffyrdd. Er bod polisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru yn ceisio gwireddu newid dulliau trafndiaeth o draffig ceir i ddulliau cynaliadwy, cydnabu'r CDLI y byddai hyn yn cymryd amser ac y byddai angen ymyrraeth ariannol pe bai i'w wireddu yn y tymor byr i ganolig. O ganlyniad, byddai'r car yn parhau i fod y prif ddull teithio ar gyfer y rhan fwyaf o deithiau hyd at 2021. O ystyried hyn, gwnaeth y CDLI ddarpariaeth i wella'r rhwydwaith traffyrdd. Mae Ysgrifennydd y Cabinet newydd Llywodraeth Cymru dros Drafndiaeth a Gogledd Cymru wedi nodi y gallai fod newidiadau mewn pwyslais ar flaenoriaethau trafndiaeth Llywodraeth Cymru, gan gynnwys ystyried cynlluniau ffyrdd yn y dyfodol. Mae manylion pellach yn cael eu disgwyl
- 3.17 Wrth ymdrin â mater gwelliannau i'r rhwydwaith priffyrdd, gwnaeth y CDLI ddyraniadau i wella effeithlonrwydd y rhwydwaith presennol yn hytrach nag adeiladu ffyrdd newydd, oedd yn gydnaws â'r strategaeth a nodwyd yn rhanbarthol yn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Roedd y CDLI yn cynnwys dau bolisi yn nodi

gwelliannau i'r rhwydwaith priffyrdd strategol a pholisïau i ddarparu ffyrdd newydd a gwella ffyrdd sy'n bodoli eisoes er mwyn hwyluso datblygiadau a chynorthwyo ag adfywio.

- 3.18 Roedd y CDLI yn cynnwys polisïau ar gyfer gwelliannau i'r rhwydwaith priffyrdd strategol yn y Coridor Cysylltu Deheuol ac yn y Coridor Cysylltu Gogleddol. Bwriadwyd i'r gwelliannau hyn gael eu hariannu gan gyfraniadau datblygwyr a geir trwy rwymedigaethau cynllunio.
- 3.19 Yn y Coridor Cysylltu Deheuol, dechreuwyd ar y rhwymedigaeth ar gyfer Basn Caerffili yn nechrau'r gwaith o baratoi'r CDLI a pharhaodd hyd nes i'r Cyngor gyflwyno'r Ardoll Seilwaith Cymunedol ym mis Gorffennaf 2014. Fodd bynnag, oherwydd y dirywiad yn yr economi nid yw datblygiadau wedi digwydd ar y lefelau a ddisgwyliad ar ddechrau cyfnod y cynllun. Mae'r dirywiad hwn wedi golygu mai dim ond ychydig bach o gyllid sydd wedi cael ei gronni yn ardal Basn Caerffili. O'r herwydd dim ond dau o'r saith cynllun sydd wedi cael eu cyflawni hyd yma, sef y gwelliannau i Gylchfan Trecenydd a Chylchfan Pwll-y-pant. Mae'r gwelliannau eraill heb eu cyflawni o hyd.
- 3.20 Mae gwelliant traffyrdd cylchfan Pont Bedwas yn y cynnig mwyaf arwyddocaol sydd heb ei gwblhau. Ar hyn o bryd, mae hyn yn cael ei asesu trwy broses canllawiau gwerthuso trafndiaeth Cymru (WeITAG) a bydd angen ailasesu'r cyfiawnhad dros y cynllun fel rhan o'r dadansoddiad traffig ar gyfer y 2RLDP.
- 3.21 Nodwyd pum cynllun gwelliannau i'r rhwydwaith priffyrdd strategol ar gyfer y Coridor Cysylltu Gogleddol. Unwaith eto bwriadwyd i'r rhain gael eu darparu trwy gyfraniadau datblygwyr trwy rwymedigaeth gynllunio. Dechreuwyd ar y gwaith o baratoi rhwymedigaeth i gynorthwyo ag ariannu'r gwelliannau hyn. Fodd bynnag, roedd rhoi'r Ardoll Seilwaith Cymunedol ar waith ym mis Gorffennaf 2014 yn golygu na ellid bwrw ymlaen â'r rhwymedigaeth. Nid oes un o'r dyraniadau wedi cael eu cyflawni wedi hynny trwy gyllid yr Ardoll Seilwaith Cymunedol.
- 3.22 Mae rhai datblygiadau a ddyrannwyd yn y CDLI yn creu angen i ddarparu priffyrdd newydd neu ychwanegol, er mwyn i'r datblygiad ddigwydd. Mae'r cynlluniau hyn wedi cael eu dyrannu'n benodol yn y CDLI. Nodwyd dau gynllun, sef y gwelliannau priffordd angenrheidiol ar gyfer yr ysbyty newydd yn Ystrad Mynach a ffordd fynediad newydd i gyrraedd y datblygiad arfaethedig ar safle Glofa Bedwas.
- 3.23 Cafodd y gwelliannau ffordd mewn perthynas â'r ysbyty newydd eu cyflawni wrth ddatblygu'r ysbyty, a agorodd ar ddiwedd 2011. Nid yw cynllun Ffordd Fynediad Glofa Bedwas wedi cael ei gyflawni gan nad yw'r safle wedi cael ei ddwyn ymlaen ar gyfer ei ddatblygu hyd yma.
- 3.24 Un o'r prif faterion sy'n ymwneud ag adfywio llwyddiannus ardal strategaeth Pen y Cymoedd yw'r mynediad gwael i'r ffyrdd strategol o'r de. Roedd y CDLI yn cynnwys polisi dyheadol yn ceisio gwelliannau i goridorau traffyrdd yr A469 a'r A4049 i ddatrys y mater. Mae'r Cyngor wedi cael cyllid gan Lywodraeth Cymru i edrych ar opsiynau i wella gwytnwch yr A469 presennol rhwng Tirphil a Phontlotyn ac mae'r Cyngor yn chwilio'n weithredol am gyllid gan Gronfa Ffyrdd Gwydn Llywodraeth Cymru i weithredu ei opsiwn dewisol.
- 3.25 Y cynnig olaf o ran ffyrdd oedd nodi a diogelu llwybr ar gyfer ffordd osgoi i'r de-ddwyrain o Gaerffili, yn ymestyn o heol y Fan yn y gogledd-ddwyrain i Heol Watford yn y de-orllewin. Roedd angen y cynnig hwn fel rhan o'r mesurau a gynigiwyd er mwyn mynd i'r afael â'r dirywiad yn ansawdd yr aer yn Ardal Rheoli Ansawdd Aer Canol Tref Caerffili a ddynodwyd ym mis Medi 2010. Mae'r problemau o ran ansawdd yr aer yng nghanol y dref yn ganlyniad i lefel y traffig

sy'n symud trwy ganol y dref, yn bennaf. Mae'r Cyngor wedi paratoi a chyhoeddi'r Cynllun Gweithredu ar Ansawdd Aer i'r Ardal Rheoli Ansawdd Aer ac mae'r Cynllun hwn yn nodi nifer o ymyriadau mae eu hangen i fynd i'r afael â'r problemau o ran ansawdd aer, sy'n cynnwys darparu'r ffordd osgoi i'r de-ddwyrain o Gaerffili. Er mwyn sicrhau na fyddai datblygiadau'n peryglu darparu'r ffordd osgoi i'r de-ddwyrain, cafodd tir a allai fod yn rhan o'r ffordd osgoi ei ddiogelu rhag datblygiadau. Fodd bynnag, ni chafodd y cynnig hwn ei gyflawni.

Dyraniadau'r CDLI – yn gryno

- 3.26 Mae strategaeth Trafnidiaeth y CDLI a'i dyraniadau wedi bod yn llwyddiant mawr.
- 3.27 Gwelwyd gwelliant sylweddol i'r rhwydwaith teithio llesol ar draws y fwrdeistref sirol trwy gydol cyfnod y cynllun. Bydd angen i'r Ail CDLI Newydd sicrhau y caiff dyraniadau safleoedd eu hintegreiddio â rhwydweithiau teithio llesol a, lle bo'n briodol, sicrhau bod datblygiadau newydd yn cyfrannu at wella ac ehangu'r rhwydwaith er mwyn cynyddu hygyrchedd a chysylltedd.
- 3.28 Cymerwyd camau breision ymlaen o ran trafndiaeth gyhoeddus, yn arbennig i deithwyr rheilffordd. Mae agor llinell reilffordd newydd, gorsafoedd ychwanegol a gwell sy'n hwyluso trenau hirach a gwasanaethau amlach, a gwell cyfleusterau parcio a theithio, i gyd yn cyfuno i gynyddu'n sylweddol y capasiti ar gyfer teithio ar y rheilffyrdd ledled y fwrdeistref sirol. Bydd angen i'r Ail CDLI Newydd ystyried mwy o welliannau o ran parcio a theithio yn ogystal ag ailagor hen linellau rheilffyrdd a gorsafoedd ychwanegol newydd i hwyluso mwy o newid i drafndiaeth gyhoeddus.
- 3.29 O ran gwella'r rhwydwaith priffyrdd, sicrhawyd gwelliant sylweddol wrth gyflawni nifer o welliannau priffyrdd. Er yn cydnabod hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy Llywodraeth Cymru, bydd angen i'r Ail CDLI Newydd ystyried yr angen neu'r diffyg angen i wneud gwelliannau i gylchfan Pont Bedwas ar ôl ystyried canfyddiadau proses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru.
- 3.30 O ran ffyrdd newydd, bydd angen i'r Ail CDLI Newydd ystyried a oes angen unrhyw ddarpariaeth newydd hyd at 2035 ai peidio.

4 Newidiadau ers y CDLI Mabwysiedig

- 4.1 Gwelwyd digwyddiadau byd-eang dramatig a newidiadau sylweddol i bolisiâu cenedlaethol ers mabwysiadu'r CDLI yn 2010.

Argyfwng Hinsawdd

- 4.2 Yr argyfwng hinsawdd yw un o faterion diffiniol mwyaf ein hoes a Thrafnidiaeth yw un o'r prif gyfranwyr allyriadau nwyon tŷ gwydr yn y DU.
- 4.3 Ym mis Ebrill 2019, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru argyfwng hinsawdd. Ymrwymodd y datganiad Lywodraeth Cymru i sicrhau sector cyhoeddus carbon niwtral erbyn 2030 ac i gydgyssylltu camau gweithredu i helpu rhannau eraill o'r economi i sicrhau newid pendant i ffwrdd o danwyddau ffosil.

Cyhoeddodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili argyfwng hinsawdd yn ffurfiol ar 4 Mehefin 2019. Mae'r argyfwng hinsawdd yn ymwneud â'r ffordd mae'r Cyngor ei hun yn cyflawni busnes, yn hytrach nag ymwneud yn benodol â natur datblygiadau. Wrth gyhoeddi Argyfwng Hinsawdd, mae'r Cyngor wedi ymrwymo i ddod yn garbon niwtral net erbyn 2030.

Covid-19

- 4.4 Bydd effeithiau Covid-19 yn effeithio ar gynllunio trafndiaeth yn y dyfodol. Mae'r pandemig wedi cael effaith enfawr ar arferion gweithio, cymudo a byw pobl ac mae'n debygol y bydd rhai o'r newidiadau hyn yn parhau, er bod y dychwelyd i
-

weithio mewn swyddfeydd wedi ailsefydlu'r defnydd o'r car, gan effeithio ar ddefnydd trafndiaeth gyhoeddus yn enwedig bysiau.

- 4.5 Mae cyfle'n bodoli i sicrhau'r buddion mwyaf posibl o'r newidiadau hyn, er enghraifft trwy weithio hyblyg, teithio llesol ac ymarfer corff ac ailddarganfod dulliau trafndiaeth, a thrwy ailfywiogi canol trefi a chreu cymdogaethau sy'n annog pobl i aros yn lleol.
- 4.6 Fodd bynnag, o ystyried bod tua 80% o'r holl deithiau wedi'u gwneud gan gar preifat cyn y pandemig Covid, mae'n debygol iawn y bydd angen gwelliannau sylweddol yn y ddarpariaeth ar gyfer seilwaith trafndiaeth gyhoeddus i gyflawni lefel sylweddol o newid dulliau trafndiaeth i ffwrdd o'r car yn y tymor hir. Cynhaliwyd yr arolwg diweddaraf o'r holl deithiau yng Nghymru yn ôl dull trafndiaeth yn 2012. Fodd bynnag, casglodd Arolwg Llafurlu'r Swyddfa Ystadegau Gwladol ddata ar ddulliau teithio i'r gwaith yn ystod 2021 a 2022 yn ystod cyfnodau o gyfyngiadau teithio cysylltiedig â'r Coronafeirws. Nododd ffigurau 2012 ar gyfer yr holl deithiau yn ôl dull trafndiaeth fod 69.4% wedi'u gwneud gan gar neu fan. Mae ffigurau diweddar a ryddhawyd yn 2021 a 2022 yn dangos bod teithio i'r gwaith yn ôl dull trafndiaeth gan gar yn 78.8%. Fodd bynnag, y gwahaniaeth mwyaf mewn dulliau teithio yw cerdded. Yn 2012, roedd 21.5% o'r holl deithiau yn cael eu gwneud drwy gerdded ond erbyn 2022 roedd hyn wedi gostwng i 10.8%. Gellid priodoli'r newid i bwrpas y daith lle'r oedd y rhan fwyaf o deithiau yn 2022 ar gyfer teithiau byr ac nid fel dull o gymudo i'r gwaith. Cefnogir hyn gan y ffigurau sy'n manylu ar ganran y gweithlu sy'n gweithio o bell fel arfer. Rhwng 2022-2023, roedd 37.7% o'r gweithlu yn Ne Ddwyrain Cymru yn gweithio o bell. Ar draws y grwpiau oedran, dim ond 16.4% o'r rhai 16-24 oed oedd yn gweithio o bell a 37% o'r rhai 25-44 oed oedd yn gweithio o bell, a allai gyfrif am y dychwelyd i gar ar gyfer cymudo ar ôl Covid.
- 4.7 Mae'r newid i gerbydau trydan hefyd yn araf i wneud effaith ar allyriadau nwyon tŷ gwydr. Dim ond 1% o fysiau a choetsys sy'n cael eu hystyried yn gerbydau allyriadau isel iawn neu sero (ULEV's) a dim ond 1.3% o geir yng Nghymru sy'n ULEV's sy'n cyfateb i gyfanswm o 21,002. Yr hyn y mae'r ystadegau hyn yn ei ddangos yw bod angen newid canfyddiadau'r cyhoedd am dtrafnidiaeth yn hanfodol i sicrhau'r defnydd o ddulliau trafndiaeth cynaliadwy a lleihau'r dibyniaeth ar geir a cherbydau preifat yn hanfodol i gyrraedd y targed o sero net erbyn 2050.

Polisi newydd ac sy'n dod i'r amlwg

- 4.8 Nid yw egwyddor sylfaenol polisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru wedi newid ers mabwysiadu'r CDLI Mabwysiedig; mae'n dal i geisio:
- Lleihau'r angen i deithio.
 - Sicrhau newid mewn dulliau teithio o geir i fathau mwy cynaliadwy o dtrafnidiaeth.
 - Cynyddu nifer y teithiau byr ar droed neu ar feic.
- 4.9 Yr hyn sy'n newydd fodd bynnag yw ymrwymiad Llywodraeth Cymru i darged newid dulliau trafndiaeth o 45% o deithiau a wneir gan ddulliau trafndiaeth cynaliadwy erbyn 2040, fel y nodir yn Llwybr Newydd. Penderfyniad allweddol i'r Cyngor yw a ddylai fabwysiadu targed newid dulliau trafndiaeth yn ffurfiol ar gyfer y fwrdeistref sirol, ac yn wir sut y bydd yn monitro cynnydd tuag at y targed hwn. Bydd ymateb y Cyngor i safbwyntiau a pholisïau'r RTA a'r SEWCJC gyda'r RTP sy'n dod i'r amlwg yn y pen draw yn dylanwadu ar ba brosiectau y mae CCBC eisiau eu gyrru ymlaen er mwyn cyflawni'r targed newid dulliau trafndiaeth y bydd angen i'r RTP hefyd fynd i'r afael ag ef.
-

- 4.10 Mae'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy yn egwyddor sylfaenol i Lywodraeth Cymru sydd wedi'i gwreiddio yn y fframwaith polisi cynllunio, Cymru'r Dyfodol a Pholisi Cynllunio Cymru a'r Strategaeth Trafnidiaeth i Gymru Llwybr Newydd.

Yn 2022, cyflwynodd diweddariad i Reolau'r Ffordd Fawr hierarchaeth defnyddwyr ffyrdd, er mwyn creu blaenoriaethau cliriach a chryfach ar gyfer cerddwyr. Yn gryno, defnyddwyr ffyrdd a all wneud y niwed mwyaf (y rhai sy'n gyrru cerbydau mawr) sydd â'r cyfrifoldeb mwyaf am leihau'r perygl maent yn ei greu i ddefnyddwyr ffyrdd eraill, yn arbennig cerddwyr. Nodir mai plant, oedolion hŷn a phobl anabl yn arbennig yw'r rhai mwyaf tebygol o gael eu hanafu mewn gwrthdrawiad a rhoddir y flaenoriaeth uchaf iddyn nhw.

Ansicrwydd ynghylch llywodraethu ac ariannu

- 4.11 Er y gall y 2RLDP wneud darpariaeth ar gyfer gwelliannau i drafndiaeth gynaliadwy, mae llawer o ffactorau a fydd yn dylanwadu ar ddewis dulliau teithio, llawer ohonynt y tu allan i gwmpas y cynllun datblygu. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (LTP) yn nodi ei flaenoriaethau gwelliant trafndiaeth ar gyfer ffyrdd, trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Bydd angen adolygu hyn fel rhan o'r RTP. Rhaid cydnabod rôl Llywodraeth Cymru a TfW ar gyfer darparu seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth strategol, yn enwedig y cyfrifoldeb am welliannau rheilffyrdd a rheolaethau cyllideb. Felly, penderfyniadau mewn perthynas â thrafndiaeth strategol a'r Metro fydd i'r SEWCJC a'r RTA osod y blaenoriaethau trafndiaeth gyda chefnogaeth Llywodraeth Cymru a TfW. Gan nad yw'r seilwaith strategol sydd ei angen i gefnogi'r twf arfaethedig yn y fwrdeistref sirol o fewn cylch gwaith y Cyngor, bydd angen i'r Cyngor sicrhau ei fod yn gweithio'n agos gyda'r SEWCJC a'r RTA i sicrhau y gellir cyflawni'r cynlluniau trafndiaeth strategol sy'n angenrheidiol i gefnogi twf cynlluniedig y fwrdeistref sirol dros gyfnod y cynllun.
- 4.12 Mae'r Ddeddf Teithio Llesol wedi rhoi mwy o bwyslais ar welliannau i lwybrau cerdded a beicio er mwyn hybu'r dulliau teithio hyn ar gyfer teithiau byrrach pob dydd. Mae gan y Cyngor hanes da o gyflawni gwelliannau o'r fath a rhagwelir y bydd hyn yn parhau ar yr amod bod cyllid ar gael ar gyfer rhagor o welliannau. Fel rhan o'r rhaglenni parhaus o welliannau i lwybrau teithio llesol, bydd Llwybrau Diogel mewn Cymunedau yn parhau i gyflawni gwelliannau o'r fath a bydd yn cynyddu hygyrchedd cyrchfannau mwyaf y fwrdeistref sirol (canol trefi yn bennaf). Gall yr Ail CDLI Newydd ymdrin â mater gwella hygyrchedd i gerddwyr a beicwyr mewn canol trefi a chanolfannau sy'n cynhyrchu llawer o deithiau e.e. cyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus. Yn y pen draw, bydd gwelliannau i'r rhwydwaith Teithio Llesol yn dibynnu ar gyllid. Fodd bynnag, mae'r Cyngor yn hyderus y gall adeiladu ar ei hanes o lwyddo wrth sicrhau llwybrau Teithio Llesol, fel y'u nodir yn y Map Rhwydwaith Teithio Llesol.
- 4.13 Mae trafndiaeth strategol wedi newid o ran llywodraethu (o Sewta i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig) ac o ran strategaeth ac arweiniad (o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i'r Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol a chysyniad y Metro ac yn awr yn ôl i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol). Mae Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a chysyniad y Metro yn y cyfnod cyflawni cychwynnol ac, o ganlyniad, yn dioddef o ddiffyg sicrwydd ynghylch eu cyfeiriad strategol ac arweiniad i haenau is polisi. Yn bwysicach byth, mae'r ffaith nad oes ymrwymiad gan Lywodraeth Cymru na Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd i unrhyw gynlluniau Metro y tu hwnt i Linellau Craidd y Cymoedd ac nad oes unrhyw ffynonellau cyllid wedi'u nodi ar gyfer gwelliannau lleol a nodir trwy'r CDLI neu'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol, yn golygu bod cryn bryder ynghylch a ellid cyflawni unrhyw strategaeth trafndiaeth flaengar ar gyfer yr Ail CDLI Newydd.

- 4.14 Mae'r gallu i gyflawni yn un o'r Profion Cadernid i'r Ail CDLI Newydd ac mae'r ansicrwydd ynghylch cyflawni ym maes trafndiaeth yn golygu y bydd angen i'r Ail CDLI Newydd ystyried yn ofalus sut mae'n ceisio hyrwyddo trafndiaeth gynaliadwy ac ar yr un pryd ymdrin â'r traffig y byddai'r twf y darperir ar ei gyfer yn yr Ail CDLI Newydd yn ei greu. Er gwaethaf hyn, mae angen dangos ewyllys i gyrraedd targedau Llywodraeth Cymru o ran newid dulliau teithio yn ogystal â lleihau allyriadau carbon a gwella ansawdd yr aer.

Materion a ddygir ymlaen o'r CDLI Mabwysiedig

- 4.15 Er bod y sefyllfa gyffredinol o ran trafndiaeth yn ansicr, bydd trafndiaeth yn parhau i fod yn un o'r materion sylfaenol i'r Ail CDLI Newydd.
- 4.16 Yn ymarferol mae bron yn amhosibl i'r Ail CDLI Newydd wireddu lleihad yn yr angen i deithio gan fod hyn yn ei gwneud yn ofynnol i wasanaethau gael eu darparu yn y cartref, sydd y tu hwnt i gylch gwaith yr Ail CDLI Newydd. Gall yr Ail CDLI Newydd gydleoli defnyddiau cyrchfannau, a hyd yn oed tarddleoedd teithiau (anheddau) ond mae angen o hyd i deithio rhwng y ddau ddefnydd. Fodd bynnag, mae budd o ran llai o deithiau, a theithiau llai o hyd, hyrwyddo newid mewn dulliau teithio a lleihau dibyniaeth ar geir preifat.
- 4.17 Fel bob amser, bydd angen i'r Ail CDLI Newydd ystyried y cydbwysedd rhwng cynyddu trafndiaeth gynaliadwy a chydabod mai ceir fydd y math pennaf o drafndiaeth o hyd trwy gydol cyfnod y cynllun, er y disgwylir i'r sefyllfa hon newid dros y cyfnod.
- 4.18 Er bod y CDLI Mabwysiedig wedi cymryd camau breision ymlaen o ran darparu seilwaith trafndiaeth, gan gynyddu'r lle ar gyfer trafndiaeth gynaliadwy a gwneud y rhwydwaith priffyrdd presennol yn fwy effeithiol ac effeithlon, mae nifer o faterion sylfaenol o hyd y bydd angen ymdrin â nhw trwy'r Ail CDLI Newydd.

Poblogaeth Gynyddol / Angen Cynyddol i Deithio / Effaith Gronnol

- 4.19 Nod y Llywodraeth Ganolog yw sicrhau twf economaidd cynaliadwy a pharhaus ledled y wlad. Mae cynllun Cymru'r Dyfodol yn nodi Caerffili yn yr Ardal Dwf Genedlaethol, ac felly mae angen cynllunio ar gyfer twf er mwyn cyd-fynd â pholisi cenedlaethol. Bydd angen i'r Ail CDLI Newydd ddarparu ar gyfer mwy o dai a mwy o bobl. Mae'r bobl ac anheddau ychwanegol yn golygu mwy o alw ar y seilwaith trafndiaeth presennol o bob math, sydd yn ôl greddf yn groes i nod y llywodraeth o leihau'r angen i deithio.
- 4.20 Bydd dyraniadau yn yr Ail CDLI Newydd yn cael eu lleoli er mwyn sicrhau'r cyfleoedd mwyaf posibl o gwmpas canolbwyntiau trafndiaeth gyhoeddus allweddol ac yn agos iawn i ganol trefi a chanolfannau lleol er mwyn gwella hygyrchedd, sicrhau'r cyfleoedd mwyaf posibl am deithiau cysylltiedig a gwneud teithiau'n fyrrach a chynyddu'r potensial ar gyfer teithio llesol (beicio a cherdded). Er bod mesurau i leihau'r angen i deithio e.e. mesurau cyllidol, gweithio gartref a gwell hygyrchedd ar-lein y tu hwnt i ddylanwad y cynllun datblygu gan fwyaf, gallai cynllunio gofalus a darparu gwell seilwaith digidol arwain at nifer lai o deithiau a theithiau llai o hyd.
- 4.21 Bydd darparu tai a swyddi ychwanegol yn ei gwneud yn ofynnol i'r Ail CDLI Newydd ddyrannu nifer o safleoedd, a fydd â goblygiadau i'r rhwydwaith trafndiaeth presennol. Fel rhan o broses yr Ail CDLI Newydd mae'r Cyngor wedi gwahodd pobl sydd â buddiant mewn tir i gyflwyno safleoedd yr hoffent iddynt gael eu hystyried i'w dyrannu yn yr Ail CDLI Newydd. Mae'r Cyngor wedi cael mwy na 140 o safleoedd, a elwir Safleoedd Ymgeisiol, ac ar hyn o bryd mae'r rhain yn cael eu hasesu cyn ystyried a ydynt yn addas i'w dyrannu yn y cynllun. Fel rhan o'r broses hon gofynnwyd i nifer o feysydd gwasanaeth yn y Cyngor asesu pa mor addas yw'r
-

safleoedd a nodi unrhyw broblemau sydd ganddynt. Peirianwyr seilwaith yw un o'r gwasanaethau hyn ac maent yn asesu safleoedd unigol am eu goblygiadau o ran trafndiaeth. Bydd y broses hon yn nodi unrhyw broblemau fesul safle.

- 4.22 Bydd dyrannu safleoedd yn yr Ail CDLI Newydd hefyd yn cael effaith gronnol ar y rhwydwaith trafndiaeth yn y fwrdeistref sirol. Mae hon hefyd yn cael ei hystyried gan beirianwyr seilwaith y Cyngor a bydd yn galw am rywfaint o waith modelu trafndiaeth i ganfod y materion strategol perthnasol. Er bod asesiad bras o'r goblygiadau wedi cael ei gyflawni i ddarparu gwybodaeth ar gyfer y Strategaeth a Ffefrir, ni fydd asesiad llawn yn cael ei wneud ond pan fydd yr holl safleoedd sydd wedi'u dyrannu yn hysbys wrth baratoi'r Fersiwn Adnau o'r Cynllun. Bydd yr Ail CDLI Newydd yn ystyried yr effeithiau cronol sy'n debygol o gael eu nodi gan yr asesiad manwl a bydd yn cynnwys polisïau a chynigion priodol i ymdrin â nhw.

Cymudo

- 4.23 Mae gan Gaerffili'r ail lefel uchaf o allfudo yn Ne Cymru, gyda dros 15,000 o symudiadau car net allan bob dydd. Mae'r rhan fwyaf o'r allfudo i'r de i Gaerdydd a Chasnewydd. Mae hyn yn rhoi straen sylweddol ar y rhwydwaith traffyrdd yn ne'r fwrdeistref sirol. Mae'n debygol iawn y bydd y sefyllfa hon yn gwaethygu dros gyfnod y cynllun. Gallai'r rhan fwyaf o'r effaith ddod o Gynllun Datblygu Lleol Newydd Cyngor Caerdydd a'i uchelgeisiau twf. Eu dewis a ffefrir yw targed tai a arweinir gan bolisi o 1,600 o dai y flwyddyn. Byddai'r senario hwn yn arwain at dwf poblogaeth o 39,373 (39,742) neu 10.9% (10.7%) dros gyfnod y cynllun hyd at 2036. Mae hyn yn cyfateb i 23,103 o aelwydydd ychwanegol a mewnfudo net i'r ddinas o 1,460 (1,390) o bobl y flwyddyn. Mae'r strategaeth hefyd yn ceisio ychwanegu 32,300 o swyddi i economi Caerdydd. Yn y bôn, strategaeth safleoedd brown yw'r strategaeth sy'n ceisio diwallu'r rhan fwyaf o'r tir tai sydd ei angen trwy amrywiaeth o safleoedd brown ac mae'r safleoedd hyn yn ardaloedd adfywio ac adnewyddu mawr, wedi'u lleoli o fewn neu ger canolfannau dosbarth neu leol neu ar nodau trafndiaeth o fewn yr ardaloedd trefol. Er bod y ffocws ar safleoedd brown o fewn yr ardal anheddiad, mae ardal twf bresennol wedi'i lleoli i'r de o'r M4 o fewn agosrwydd i ffin ddeheuol CCBC. Fodd bynnag, cynigir cadw a gwella'r lleiniau gwyrdd rhwng yr M4 a ffin ddeheuol CCBC. Bydd y lefel hon o ddarpariaeth swyddi, ynghyd â'r agosrwydd rhwng Caerdydd a Bwrdeistref Sirol Caerffili, yn ddi-os yn parhau i wireddu cynnydd mewn cymudo allan i Gaerdydd.
- 4.24 Wrth geisio ymdrin â'r mater hwn bydd angen i'r Cyngor benderfynu a fydd yn derbyn y lefel hon o allgymudo a chynllunio amdano a'i liniaru, neu'n rhoi mesurau ar waith i geisio lleihau'r lefel o allgymudo. Os yw'r Ail CDLI Newydd yn ceisio derbyn y lefel o gymudo, yna bydd angen nodi mesurau i gynyddu nifer y teithiau cymudo gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy yn hytrach na cheir. Os yw'r Ail CDLI Newydd yn ceisio newid y cydbwysedd o ran cymudo, mae angen ysgogiad yn nhermau datblygiad a thwf economaidd, i ddarparu mwy o gyfleoedd cyflogaeth mwy amrywiol yn y fwrdeistref sirol.
- 4.25 Dros gyfnodau'r ddau gynllun blaenorol nid yw datblygiad economaidd yn y fwrdeistref sirol wedi digwydd ar lefelau digonol i ymdrin â'r cydbwysedd o ran allgymudo net. Dros y cyfnod hwn mae lefel net allgymudo wedi codi'n araf, a disgwylir y bydd allgymudo'n parhau i gynyddu yn y dyfodol. Felly bydd angen i'r Ail CDLI Newydd gynyddu'r newid mewn dulliau teithio ar gyfer teithiau cymudo, trwy ddarparu cyfleusterau parcio a theithio a chynyddu hygyrchedd ac argaeledd mathau cynaliadwy o drafnidiaeth.
- 4.26 Bydd yr Ail CDLI Newydd hefyd yn ceisio ateb y galw a ddisgwylir am dir cyflogaeth trwy ddarparu safleoedd mewn mannau priodol, a sicrhau bod safleoedd o'r fath yn

gyson â thai a seilwaith.

- 4.27 Wrth geisio mynd i'r afael â mater cymudo, bydd ymyriadau allweddol yn cynnwys darparu gorsafoedd rheilffordd ychwanegol a chynyddu capasiti rheilffyrdd. Mae dyblu lein Cwm Ebwy wedi'i gwblhau gan ddarparu'r capasiti i redeg gwasanaethau trên ychwanegol a chynyddu darpariaeth cyfleusterau Parcio a Theithio mewn gorsafoedd presennol. Gwnaeth y CDLI Mabwysiedig hefyd ddarpariaeth ar gyfer tair gorsaf newydd, dim ond un ohonynt (Energlyn yng Nghaerffili) sydd wedi'i gweithredu. Hyd yma, nid yw'r ddwy orsaf sy'n weddill wedi'u gweithredu. Mae'r orsaf Crumlin arfaethedig, ar lein Cwm Ebwy, yn dal i fod yn flaenoriaeth i'r Cyngor. Mae'r orsaf Nelson arfaethedig yn uchelgais ar gyfer lein Cwmbargoed, pan gaiff ei hadfer ar gyfer gwasanaethau teithwyr.
- 4.28 Mae'r holl gynigion ond un ar gyfer darpariaeth Parcio a Theithio mewn gorsafoedd rheilffordd sy'n bodoli eisoes wedi cael eu cyflawni. Dim ond y cynnig ar gyfer darpariaeth Parcio a Theithio newydd yn Llanbradach sydd heb gael ei wireddu ac mae hyn oherwydd cost a cham datblygu'r cynllun, gan fod angen symud yr orsaf i'r gogledd o'i lleoliad presennol. Y cynnig hwn yw'r cynnig Parcio a Theithio mwyaf o bell ffordd yn y fwrdeistref sirol, ac mae'n un o'r prif elfennau yn y strategaeth trafndiaeth gynaliadwy ac yn allweddol i ymdrechion i sicrhau newid mewn dulliau teithio.
- 4.29 Cyfyngedig yw'r ddarpariaeth Parcio a Theithio sydd gan orsaf Ystrad Mynach ar hyn o bryd, ac mae'n llawn yn gyson. Byddai darpariaeth ychwanegol yn Ystrad Mynach yn lliniaru problemau parcio ar y stryd sy'n ganlyniad i nifer rhy fach o leoedd, ond nid oes tir wedi bod ar gael yn y fan hon o'r blaen. Fodd bynnag, creodd gwaith gwella ar yr orsaf yn 2015 y cyfle i ddefnyddio tir gweithredol y rheilffyrdd i ddarparu cyfleusterau parcio a theithio ychwanegol y mae mawr eu hangen. Mae gwaith datblygu achos busnes ac asesiad Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru ar y gweill gyda TC ar gyfer y ddau gynnig.
- 4.30 Yn nodedig iawn, am y tro cyntaf ers bron 60 mlynedd, erbyn hyn gall teithwyr ddal trên uniongyrchol rhwng Crosskeys a Chasnewydd fel rhan o welliant amserlen Trafnidiaeth Cymru (TC) ym mis Rhagfyr 2021 a datblygiad Metro De Cymru. O'r blaen, byddai'n rhaid i deithwyr oedd eisiau mynd o Crosskeys a Rhisga i Gasnewydd deithio ar y gwasanaethau uniongyrchol i Gaerdydd ac yna newid trenau i fynd ymlaen i Gasnewydd.
- 4.31 Fe'i gwnaed yn bosibl ailgyflwyno'r gwasanaeth hwn, a ddaeth i ben ym mis Ebrill 1962 ar ôl cau Llinell Glyn Ebwy i deithwyr, gan fuddsoddiad gwerth £1.2 miliwn i wella Llinell Glyn Ebwy, a gyflawnwyd diolch i gydweithio rhwng TC a Network Rail.
- 4.32 Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn cydnabod pwysigrwydd cerbydau trydan, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig, ac mae ganddi gynlluniau i gyflwyno mesurau i wella'r seilwaith gwefru cerbydau trydan. Felly bydd y cynnydd a ddisgwyllir yn nifer y cerbydau allyriadau isel iawn yn golygu parhad teithiau cymudo ac yn gwrthweithio cynigion ar gyfer newid dulliau teithio.

Effeithiau Traffig ar Ansawdd Aer

- 4.33 Yn ystod cyfnod paratoi, mabwysiadu a gweithredu'r CDLI Mabwysiedig, mae dau Ardal Rheoli Ansawdd Aer (AQMA) ar wahân wedi'u dynodi, un yng nghanol tref Caerffili (sydd wedi'i hymestyn ers hynny) ac un yn Hafodrynys. Dynodwyd y ddau AQMA ar lefelau methu NO₂, sy'n cael eu rhyddhau'n bennaf trwy allyriadau trafndiaeth. Yn AQMA Caerffili, traffig symudol, gyda thraffig sy'n sefyll yn achlysurol, yw'r prif achos o'r allyriadau NO₂, tra bod traffig sy'n sefyll oherwydd

tagfeydd yn brif achos lefelau NO2 yn Hafodryns.

- 4.34 Ers hynny aethpwyd i'r afael â sefyllfa Hafodryns trwy ddymchwel yr eiddo yr effeithiwyd arno yn 2021.
- 4.35 Paratôdd y Cyngor Gynllun Gweithredu ar gyfer Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerffili sy'n nodi nifer o ymyriadau posibl i gynorthwyo â gwella ansawdd yr aer a lleihau allyriadau trafndiaeth yno. Dylid nodi na ellir datrys y problemau o ran ansawdd aer yn Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerffili trwy un mesur neu ymyriad yn unig. Bydd angen i amrywiaeth fawr o ymyriadau a mesurau gael eu cyflawni a fydd yn cyfuno i wella ansawdd yr aer i lefelau priodol. Un o'r ymyriadau allweddol yw lliniaru lefel y traffig yng nghanol y dref trwy ystyried mesurau rheoli traffig cyfyngol a/neu ddarparu llwybr mwy hylaw i draffig sy'n teithio i Gaerdydd a'r tu hwnt, a fyddai fel arall yn teithio trwy ganol y dref.

Tref Caerffili 2035 (Caerffili 2035)

- 4.36 Cynllun uchelgeisiol i wella ac adfywio canol tref Caerffili yw Caerffili 2035 ac ar hyn o bryd mae'n cael ei asesu trwy broses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru. Un o'r ffactorau sy'n ei sbarduno yw creu tref carbon isel ac mae'r cynigion yn cynnwys cyfnewidfa trafndiaeth fodern gyda hyb trydan gyda bysiau trydan, rhentu beiciau a manau gwefru ceir trydan ar draws y dref, a chynigion i gadw traffig trwodd o ganol y dref, gwella pyrth a chysylltiadau a gwell llwybrau cerdded a beicio.
- 4.37 Er bod y CDLI Mabwysiedig wedi cynnwys nodi a diogelu llwybr ar gyfer ffordd osgoi i'r de-ddwyrain o Gaerffili er mwyn gwella ansawdd yr aer, ni chyflawnwyd y cynllun hwn. Mae cynigion Caerffili 2035 yn cynnwys nifer o fesurau posibl i leihau nifer y cerbydau sy'n dod i ganol y dref, a fyddai'n gwella ansawdd yr aer.
- 4.38 Ystyriodd Achos Busnes Amlinellol drafft Cam 2 o'r broses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru nifer o opsiynau. Fodd bynnag, mae'n annhebygol y bydd y cynllun ffordd newydd yn mynd ymlaen i gael ei ddadansoddi ymhellach. Felly, ni fernir bod angen i'r Ail CDLI Newydd nodi a diogelu llwybr y ffordd osgoi, er y bydd tagfeydd traffig ehangach efallai yn creu angen i wneud rhagor o welliannau.

Cydnorthedd y Rhwydwaith Strategol

- 4.39 Mae'r rhwydwaith trafndiaeth strategol yn galluogi symud ledled y fwrdeistref sirol a'r tu hwnt. Mae'n bwysig bod cydnorthedd yn y rhwydwaith a fydd yn galluogi'r rhwydwaith i barhau i weithredu pan fo digwyddiad o bwys yn cael effaith niweidiol ar un o'i ddolenni cyswllt.
- 4.40 Ym mis Chwefror 2014 roedd prif ffordd yr A469 i'r gogledd o Droedrihwfuch ar gau am nifer o wythnosau ar ôl tirlithriad, a rwystrodd draffig rhag defnyddio'r ddolen gyswllt rhwng Pontlotyn a Thir-phil. Mewn gwirionedd roedd hyn yn golygu bod y cymunedau i'r gogledd o'r tirlithriad wedi'u hynysu o weddill y fwrdeistref sirol ac i fynd tua'r de yn eu ceir roedd yn rhaid i bobl oedd yn byw i'r gogledd o'r tirlithriad fynd ar ddargyfeiriad hir ar hyd ffordd A465 Blaenau'r Cymoedd i gwm arall. Roedd y ffordd ar gau am wyth wythnos, cyn cael ei hailagor i gerbydau tua dechrau mis Ebrill, ac roedd yn tarfu'n ddifrifol ar y rhwydwaith trafndiaeth strategol. Dylid nodi nad hwn oedd y digwyddiad cyntaf o'r fath ar y ffordd hon, gan fod tirlithriad blaenorol wedi digwydd yn 2010, a chydabyddir bod y tir yn dal i symud a bernir bod rhagor o dirlithriadau'n anochel.
- 4.41 Mae'r Cyngor wedi cynnal trafodaethau gyda Llywodraeth Cymru ynghylch opsiynau ar gyfer gwelliannau a fyddai'n cynyddu gwytnwch y rhwydwaith strategol yn yr ardal hon. Mae'r Cyngor wedi cael cyllid gan Lywodraeth Cymru i edrych ar opsiynau i wella gwytnwch yr A469 presennol rhwng Tirphil a Phontlotyn ac mae'r Cyngor yn

chwilio'n weithredol am gyllid gan Gronfa Ffyrdd Gwydn Llywodraeth Cymru i weithredu ei opsiwn dewisol.

Gwella Cysylltiadau Strategol rhwng y Dwyrain a'r Gorllewin

- 4.42 Mae topograffi'r cymoedd wedi golygu erioed ei bod yn gymharol hawdd teithio rhwng y gogledd a'r de, ond bod llawer mwy o broblemau wrth deithio rhwng y dwyrain a'r gorllewin. Mae tair prif ddolen gyswllt rhwng y dwyrain a'r gorllewin trwy gymoedd De-ddwyrain Cymru, sef yr M4 yn y de, ffordd yr A465 Blaenau'r Cymoedd yn y gogledd a choridor yr A472 trwy'r rhannau canolog o'r cymoedd. Mae'r M4 y tu allan i'r fwrdeistref sirol yn llwyr a dim ond rhan fach iawn o ffordd A465 Blaenau'r Cymoedd sydd o fewn y fwrdeistref sirol. O ganlyniad nid oes gan yr un o'r llwybrau strategol hyn bresenoldeb arwyddocaol yn y fwrdeistref sirol. Mewn gwrthgyferbyniad, mae ffordd A472 Canol y Cymoedd yn rhannu'r fwrdeistref sirol yn ddwy, o Hafodyrynys yn y dwyrain, trwy Drecelyn, Ystrad Mynach a Nelson i'r gyffordd â'r A470 i'r gorllewin o ffin y fwrdeistref sirol. Felly ffordd yr A472 yw'r brif ddolen gyswllt i drafndiaeth rhwng y dwyrain a'r gorllewin yn y fwrdeistref sirol ac mae ganddi oblygiadau o bwys i symudiad trafndiaeth ynddi.
- 4.43 Dylid nodi, fodd bynnag, bod atalfa arwyddocaol ar symudiad traffig ar ffordd A472 Canol y Cymoedd ym Maes-y-cwmwr. Roedd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol ill dau yn nodi Maes-y-cwmwr fel yr atalfa olaf sydd ar ôl i draffig ar yr A472 ac yn cynnwys gwelliannau ym Maes-y-cwmwr yn ei restr gyffredinol o gynlluniau gwelliannau trafndiaeth yn y dyfodol. Mae dolen gyswllt Maes-y-cwmwr yn rhan hanfodol o'r rhwydwaith y mae angen ei gwella, a gan fod tagfeydd yn debygol o barhau i gynyddu gyda thwf traffig, mae gwella'r ddolen gyswllt hon yn dod yn bwysicach byth.
- 4.44 Yr opsiynau realistig ar gyfer gwelliant yw gwelliannau ar-lein neu ffordd liniaru oddi-ar-lein, a allai gael ei darparu i'r de o Faes-y-cwmwr, gan ddechrau wrth Gylchfan y Crown ar yr A472 a gorffen wrth Gylchfan Dyffryn ar yr A469, Ffordd Osgoi Llanbradach. Byddai llwybr o'r fath yn cwmpasu llawer o dir a allai (yn amodol ar asesiadau priodol) gael ei ryddhau ar gyfer datblygiadau, gan ddarparu tir y mae mawr ei angen ar gyfer tai newydd mewn ardal sydd o dan bwysau oherwydd prinder tai. Gallai'r potensial i ryddhau tir datblygu yn y fan hon ddarparu mecanwaith ar gyfer ariannu ffordd liniaru newydd na fyddai, o bosibl, ar gael fel arall. Gallai'r opsiwn arall, sef gwelliannau ar-lein i aliniad y ffordd sy'n bodoli eisoes, er yn rhatach, gael effeithiau niweidiol ar Ardal Gadwraeth Maes-y-cwmwr.
- 4.45 Mae hefyd angen dolen gyswllt i deithio rhwng y dwyrain a'r gorllewin ar lwybr strategol canol y cymoedd a rhwng y gogledd a'r de i Goed Duon, sy'n Brif Canol Tref, ac Oakdale, sy'n gyrchfan cyflogaeth o bwys, a gorsaf ddyheadol Crymlyn.
- 4.46 Byddai'r rhwydwaith rheilffyrdd strategol hefyd yn cael budd o welliannau i'r llwybr rhwng y dwyrain a'r gorllewin, a fyddai'n gwella cysylltedd ledled y rhanbarth. Oherwydd topograffi'r cymoedd, yn hanesyddol mae symud rhwng y dwyrain a'r gorllewin wedi bod yn broblem. Byddai ailagor Llinell Cwm Bargod (o bosibl gydag estyniad i Ddowlais Top), ymestyn gwasanaethau Glyn Ebwy i Casnewydd a gwasanaethau amlach i Gaerdydd, a gwasanaeth trên newydd yn rhedeg yn uniongyrchol rhwng Pontypridd a Chaerffili trwy Gaerdydd gan ddefnyddio'r platfformau cilfach newydd ym mhob gorsaf, yn gwella symud rhwng y dwyrain a'r gorllewin i ryw raddau. Mae'r Cyngor yn awyddus i ymestyn y gwasanaethau presennol i deithwyr trwy geisio ailagor hen linell Caerffili-Machen-Casnewydd (Llinell Machen) i gludo teithwyr. Pe bai hyn yn llwyddo, byddai'n creu dolen gyswllt newydd rhwng y dwyrain a'r gorllewin rhwng Caerffili a Casnewydd.
- 4.47 Mae cyflwyno coridor trafndiaeth Canol y Cymoedd yn cynnig cyfle ar gyfer

cyfnewidfa gyda gwasanaethau rheilffordd rhwng y gogledd a'r de sy'n bodoli eisoes yn Nhrecelyn. Mae'r opsiynau'n cynnwys gwelliannau i'r orsaf bresennol neu ddatblygu gorsaf newydd i alluogi cyfnewidfeydd rhwng rheilffyrdd a thrafnidiaeth bws cyflym, yn ogystal â gwelliannau i'r seilwaith i gerddwyr a beiciau.

Teithio Llesol

- 4.48 Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) wedi rhoi mwy o bwyslais ar awdurdodau lleol i wireddu'r nod o gael cyfrannau uwch o deithiau a wneir ar droed neu ar feic, yn enwedig ar gyfer teithiau byr. Mae darparu llwybrau diogel ac effeithlon i gerddwyr a beicwyr yn hanfodol i annog mwy o bobl i ddewis cerdded a beicio fel dull teithio gwirioneddol, yn hytrach na dim ond fel gweithgaredd hamdden. Mabwysiadwyd y Rhwydwaith Teithio Llesol Cenedlaethol (INM) gwreiddiol yn 2018. Cwblhawyd yr adolygiad cyntaf o'r INM yn 2021 ac yna fe'i disodlwyd gan y Rhwydwaith Teithio Llesol Mabwysiedig (ATNM) a newidiodd y weithdrefn ar gyfer mapio yn 2023. Bydd diweddariadau blynyddol i'r ATNMs yn cael eu cwblhau ochr yn ochr â chyflwyno'r Adroddiad Blynyddol Teithio Llesol a ddylai helpu i ddarparu'r wybodaeth berthnasol a rhoi gwell dealltwriaeth o unrhyw wybodaeth newydd a diweddariadau i lwybrau presennol, gwella llwybrau hen a gweithredu llwybrau newydd.
- 4.49 Nododd y CDLI Mabwysiedig gyfres o welliannau i'r rhwydwaith llwybrau beicio ac mae llawer o'r rhain wedi'u gweithredu'n rhannol neu'n llawn. Mae gwelliannau pellach yn parhau i gael eu gwneud i gynyddu hygyrchedd i aneddiadau a chyrchfannau poblogaidd yn unol â'r ATNM.

5 Trafnidiaeth a'r Strategaeth a Ffefrir

- 5.1 Mae'r Strategaeth a Ffefrir ar gyfer y CDLI wedi'i seilio ar senario Twf yn y Boblogaeth Oedran Gweithio Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, sy'n ceisio sicrhau 6,750 o anheddau newydd dros gyfnod y cynllun, ar gyfradd flynyddol o 450 o anheddau pob blwyddyn. Bydd lefel y datblygiad rhagamcanol yn creu cynnydd cyfatebol yn y boblogaeth dros gyfnod y cynllun o 11,598, gan arwain at boblogaeth gyfan ar ddiwedd cyfnod y cynllun o 192,250.
- 5.2 Bydd y Strategaeth a Ffefrir yn crynhoi datblygiadau o gwmpas canolbwyntiau trafndiaeth allweddol a chanol trefi ac ar safle strategol ym Maes-y-cwmwr (Parc Gwernau). Bydd safleoedd i'w dyrannu'n cael eu nodi ar sail eu lleoliad mewn perthynas â gorsafydd rheilffordd y Metro, gorsafydd bysiau mawr a chanol trefi a chanolfannau lleol, ledled y fwrdeistref sirol.
- 5.3 Mae'r Strategaeth a Ffefrir hefyd yn darparu ar gyfer 44.5 o hectarau o dir cyflogaeth, i ddiwallu'r angen fydd yn deillio o'r lefel twf arfaethedig yn y fwrdeistref sirol.
- 5.4 Bydd angen i'r strategaeth trafndiaeth hwyluso'r datblygiadau a gynigir yn yr Ail CDLI Newydd yn ogystal ag ymdrin â'r problemau mae'r fwrdeistref sirol yn eu hwynebu eisoes. Fodd bynnag, mae'r Strategaeth a Ffefrir yn ymdrin â'r materion polisi lefel uchel a dosbarthiad gofodol cyffredinol datblygiadau, yn hytrach na dyraniadau penodol. O ganlyniad, bydd angen i'r strategaeth trafndiaeth ar hyn o bryd ymdrin â'r materion ar lefel strategol briodol.

Fframwaith Polisi

- 5.5 Roedd y CDLI Mabwysiedig yn cynnwys tri pholisi trafndiaeth strategol, yn ymwneud â'r canlynol:
- Gwella'r Seilwaith Trafnidiaeth

A nodai'r paramedrau y byddai'r Cyngor yn eu hystyried o ran unrhyw welliant trafndiaeth strategol arfaethedig.

- Hierarchaeth Heolydd;

A nodai'r hierarchaeth ffyrdd oedd yn gosod y fframwaith ar gyfer rheoli materion yn ymwneud â phriffyrdd trwy'r Polisiâu Sir Gyfan. Mae'r priffyrdd ym mhob lefel o'r hierarchaeth wedi'u cynnwys fel Atodiad i'r CDLI.

- Safonau Parcio;

A nodai'r parthau parcio a ddefnyddid i roi ar waith safonau parcio ceir y Cyngor a nodir yn y ddogfen Canllawiau Cynllunio Atodol berthnasol.

5.6 Mae'r polisiâu Gwella'r Seilwaith Trafnidiaeth a Hierarchaeth Heolydd yn strategol eu natur a dylid eu cadw, er y dylai'r polisi Gwella'r Seilwaith Trafnidiaeth gael ei ddiwygio a'i ddiweddarau i adlewyrchu'r Strategaeth a Ffefrir a'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n dod i'r amlwg.

Gwella Trafnidiaeth

Bydd y Cyngor yn cefnogi gwelliannau i'r rhwydwaith trafndiaeth sy'n:

- A Gwella system Metro De-ddwyrain Cymru;**
- B Gwella mynediad i'r Prif Ganol Trefi a Chanolfannau Lleol ac i gyfleoedd cyflogaeth;**
- C Gwella'r ddarpariaeth trafndiaeth gynaliadwy;**
- D Hyrwyddo a'i gwneud yn bosibl defnyddio cerbydau allyriadau isel iawn trwy ddarparu seilwaith gwefru;**
- E Gwella'r rhwydwaith teithio llesol gan wella hygyrchedd mewn ardaloedd lleol;**
- F Gwella'r rhwydwaith priffyrdd strategol lle bydd cynigion yn gwella hygyrchedd, yn lliniaru tagfeydd, yn cyfrannu at ddibynadwyedd trafndiaeth gynaliadwy neu'n gwella cydnerthedd y rhwydwaith priffyrdd strategol;**
- G Gwella cyfleusterau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth gynaliadwy, gan gynnwys mesurau parcio a fyddai'n cynyddu newid dulliau teithio;**

Hierarchaeth Ffyrdd

Nodir yr hierarchaeth ffyrdd ganlynol er mwyn sicrhau rhwydwaith priffyrdd diogel ac effeithlon:

- 1 Y Rhwydwaith Priffyrdd Strategol**
- 2 Llwybrau Sirol**
- 3 Ffyrdd Dosbarthu**
- 4 Ffyrdd Mynediad**

5.7 Fodd bynnag, nid yw'r polisi Safonau Parcio yn bolisi strategol gan nad yw'n gosod y fframwaith ar gyfer gweithredu polisiâu ledled y Sir, sy'n ceisio rheoli datblygiad

arfaethedig. Mewn gwirionedd, nodir y Safonau Parcio Ceir a'r Parthau Parcio cysylltiedig mewn Canllawiau Cynllunio Atodol. O ganlyniad, byddai'n amhriodol cynnwys polisi Safonau Parcio yn y fframwaith polisi strategol yn y Strategaeth a Ffeirir. Dylid nodi bod y canllawiau parcio yn cael eu hadolygu ar hyn o bryd, a ddylai gael eu cwblhau o fewn yr ychydig fisoedd nesaf. Bydd polisi parcio ceir yn cael ei gynnwys yn fersiwn fanwl y 2RLDP.

- 5.8 Mae'r fframwaith polisi a nodwyd yn y CDLI Mabwysiedig wedi perfformio'n dda trwy gydol y cyfnod ers ei fabwysiadu ac wedi cynnal diogelwch ar y priffyrdd, ac ar yr un pryd wedi cynyddu cyfleoedd ar gyfer trafndiaeth gynaliadwy. Fodd bynnag, mae polisiâu cenedlaethol wedi newid yn ddifawr yn y blynyddoedd diwethaf.
- 5.9 Nod Llywodraeth Cymru yw newid dulliau teithio 45/55% i gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae polisi cenedlaethol ar waith sy'n hyrwyddo datblygiad sy'n seiliedig ar systemau trafndiaeth yn ogystal â mynnu bod teithio llesol yn un o elfennau hanfodol ac annatod datblygiadau newydd. Felly, bydd angen polisi **Trafnidiaeth Gynaliadwy**, a dylai hwn adlewyrchu'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy ar gyfer cynllunio.

Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy

Rhaid i bob cynnig ddangos bod hygyrchedd a symudiad wedi cael eu seilio ar yr hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy ganlynol fel rhan sylfaenol o ddyluniad y datblygiad arfaethedig:

- 1 Cerdded
- 2 Beicio
- 3 Trafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy
- 4 Cerbydau Allyriadau Isel lawn
- 5 Cerbydau eraill

- 5.10 Mae hefyd angen ystyried a ddylid cynnwys polisi ac ynddo darged o ran newid dulliau teithio ar gyfer Bwrdeistref Sirol Caerffili. Fodd bynnag, mae diffyg tystiolaeth gadarn i gefnogi polisi a'r gwaith o'i weithredu, gan gynnwys diffyg ffigwr llinell sylfaen i weithio ohoni. Er hynny, disgwylir y bydd targed o'r fath yn cael ei bennu'n rhanbarthol trwy'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a Chynllun Datblygu Strategol yn y dyfodol. Felly bydd polisi **Newid Dulliau Teithio** yn cael ei gynnwys yn yr Ail CDLI Newydd i hyrwyddo a chefnogi cynigion a fydd yn hyrwyddo newid dulliau teithio er mwyn cyrraedd nod Llywodraeth Cymru sef 45%.

Newid Dulliau Teithio

Bydd y Cyngor yn hybu a chefnogi cynigion sy'n hyrwyddo newid dulliau teithio er mwyn cyrraedd nod Llywodraeth Cymru sef 45% o deithiau trwy ddulliau cynaliadwy erbyn 2040

- 5.11 Er y disgwylir i'r gofyniad am fannau gwefru cerbydau trydan mewn datblygiadau preswyl gael ei gynnwys yn y Rheoliadau Adeiladu wedi'u diweddarau, mae gofyniad i gynlluniau datblygu gynnwys polisiâu yn gwneud manau gwefru cerbydau trydan yn ofynnol mewn datblygiadau amhreswyl ac felly dylid cynnwys hyn yn y **Polisi**

Gwella Trafnidiaeth wedi'i ddiweddarau y cyfeirir ato uchod.

- 5.12 Newid arwyddocaol arall y dylid ei ystyried ar gyfer y fframwaith polisi yw a ddylid cyflwyno polisi yn diogelu hen lwybrau trafndiaeth. Mae paragraff 8.14 o TAN 18: Trafnidiaeth yn cynghori y dylai cynlluniau datblygu ddiogelu llinellau rheilffordd nas defnyddir rhag cael eu datblygu lle mae gobaith realistig y gellid eu defnyddio at ddibenion trafndiaeth yn y dyfodol.
- 5.13 Fel rhan o Adolygiad Strategaeth Rheilffyrdd Sewta (2013), achubwyd ar y cyfle i adolygu dichonoldeb ailagor yr hen linell reilffordd rhwng Caerffili a Chasnewydd (Llinell Machen) i'w defnyddio eto. Daeth yr astudiaeth hon i'r casgliad bod hyn yn bosibl a bod angen ystyried mater diogelu'r llwybr hwn er mwyn ei ddefnyddio eto, gan nodi y dylid gwneud rhagor o waith i sicrhau'r achos busnes gorau posibl i'r cynllun. Mae ailagor y llinell hon hefyd yn gwireddu dyheadau cysyniad Metro De-ddwyrain Cymru, trwy ddarparu dolenni cyswllt trafndiaeth cyflym rhwng Caerffili (y dref a'r fwrdeistref sirol gyfan fel ei gilydd) a Chasnewydd. O gofio bod gobaith realistig y bydd y llinell hon yn dwyn ffrwyth yn y tymor hirach, dylai'r CDLI geisio diogelu'r llwybr hwn ynghyd ag unrhyw lwybrau eraill sydd hefyd â gobaith rhesymol o gael eu defnyddio. Er y bydd y CDLI Adnau yn nodi pa rai o'r hen linellau rheilffordd y dylid eu diogelu, dylai'r Strategaeth a Ffeirir gynnwys polisi sy'n nodi egwyddor **Diogelu Hen Lwybrau Trafnidiaeth** at ddibenion trafndiaeth yn y dyfodol.

Diogelu Hen Linellau Rheilffordd

Bydd llwybrau hen linellau rheilffordd sydd â'r potensial ar gyfer datblygiadau cysylltiedig â thrafnidiaeth yn cael eu diogelu, yn arbennig y rhai sy'n hwyluso cerdded, beicio, neu symudiadau nwyddau neu deithwyr ar y rheilffyrdd.

- 5.14 Mae nifer o welliannau strategol allweddol wedi cael eu nodi a dylai'r rhain gael eu diogelu o dan bolisi newydd o'r enw **Diogelu Llwybrau Gwella Trafnidiaeth Strategol**.
- 5.15 Bydd hen Linell Machen yn darparu dolen gyswllt trafndiaeth gyhoeddus strategol allweddol rhwng Caerffili a Chasnewydd. At hynny, mae'n cefnogi ac yn cydategu Metro De-ddwyrain Cymru gan wella hygyrchedd rhwng aneddiadau ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd.
- 5.16 Roedd y CDLI Mabwysiedig yn diogelu llwybr llinell reilffordd Cwm Bargod er mwyn ailagor y llinell yn y dyfodol ar gyfer gwasanaethau teithwyr. Mae gan y llwybr hwn yng Nghanol y Cymoedd botensial i gysylltu Merthyr (Dowlais Top) ag Ystrad Mynach ac yna Caerdydd.

Diogelu Llwybrau Gwella Trafnidiaeth Strategol

Bydd y Cyngor yn diogelu'r llwybrau gwella trafndiaeth strategol canlynol rhag datblygiadau amhriodol ac yn cefnogi a hyrwyddo cynigion i'w defnyddio:

- **Llinell reilffordd Cwm Bargod (ailddechrau gwasanaethau teithwyr)**
- **Llinell reilffordd Caerffili/Machen/Casnewydd (ailddechrau gwasanaethau teithwyr)**

- 5.17 Ni fydd strategaeth ffafriol CCBC yn cynnwys un safle strategol sy'n dibynnu ar gynhyrchu'r mwyafrif o'i ffigurau tai a chyflogaeth. Yn hytrach, bydd y 2RLDP yn ceisio datblygu dyraniad safle ehangach ar gyfer datblygu gyda dosbarthiad mwy o safleoedd ledled y Fwrdeistref Sirol. Bydd y rhain yn cael eu pennu trwy ddadansoddi safleoedd ar ôl cyflwyno a chadarnhau safleoedd ymgeisydd wrth i'r LDP symud ymlaen. Rhan hanfodol o'r broses hon fydd sicrhau bod gan unrhyw safle ymgeisydd ffafriol fynediad da at drafnidiaeth gyhoeddus, wedi'i leoli'n agos at ganolfan anheddiad ac yn helpu CCBC i ddarparu ymateb cytbwys i'r ymgyrch am sero net erbyn 2050. Mae angen ystyried a ddylid nodi'r ffordd newydd yn benodol yn y Polisiâu Strategol. Fodd bynnag, gan fod y ffordd arfaethedig yn ffordd fynediad, y mae ei hangen i wasanaethu'r datblygiad newydd, bernir mai mater yn ymwneud â safle yw hwn nad oes angen ymdrin ag ef yn y Strategaeth a Ffeffir.
- 5.18 Mae newidiadau eraill i bolisi trafnidiaeth yn ymwneud â'r polisiâu sir gyfan a'r atodiadau i'r CDLI Mabwysiedig, nad ydynt o natur strategol, ac felly nad ymdrinnir â nhw yn y Strategaeth a Ffeffir. Fodd bynnag, bydd y polisiâu hyn yn cael eu paratoi ar gyfer y fersiwn Adnau o'r CDLI ac, o'r herwydd, yn cael eu hystyried ar yr adeg honno fel rhan o ddiweddariad i'r Papur Cefndir Trafnidiaeth hwn.

6 Y Camau Nesaf

- 6.1 Bydd y Strategaeth Ffafriol yn destun ymarfer ymgynghori cyhoeddus chwe wythnos yn dechrau ym mis Ionawr 2025. Bydd galwad pellach am safleoedd ymgeisydd yn dechrau gyda unrhyw wybodaeth ychwanegol ar gyfer safleoedd yn ofynnol. O fis Mai 2025, bydd unrhyw waith cronus ar safleoedd a gyflwynwyd yn cael ei adolygu i gadarnhau'r strategaeth ffafriol ac erbyn mis Awst 2025 bydd unrhyw safleoedd ymgeisydd arfaethedig yn cael eu cwblhau ar gyfer y Cynllun Adneuo. Er nad ydynt yn ffurfio rhan o'r ddogfennaeth ymgynghori ffurfiol, bydd y Papurau Cefndir ar gael i'w harchwilio fel rhan o'r broses ymgynghori. Yn ystod y cyfnod ymgynghori chwe wythnos, gellir cyflwyno sylwadau ar y Strategaeth Ffafriol a'r Safleoedd Ymgeisydd.
- 6.2 Ar ôl i'r cyfnod ymgynghori ddod i ben, bydd y sylwadau a ddaeth i law yn cael eu hystyried ac yn darparu gwybodaeth wrth baratoi'r Cynllun Adneuo. Fel rhan o'r broses hon bydd y Papur Cefndir Trafnidiaeth yn cael ei adolygu a'i ddiweddarau gyda gwybodaeth berthnasol i'r Cynllun Adneuo, gan gynnwys ystyriaeth fanwl o'r fframwaith a dyraniadau polisi trafnidiaeth.

Atodiad 1: Dyraniadau'r Cynllun Datblygu Lleol Mabwysiedig

	Dyraniad	Wedi'i ddatblygu	Statws / Sylwadau
TR1.1	Llwybr Seiclo Llinellol Cwm Rhymni - Blaenau'r Cymoedd i Fedwas / Caerffili, Blaenau'r Cymoedd	Wedi'i gwblhau	Rhannau o'r llwybr o HOV46 yn y Drenewydd i Ysgol Gyfun Rhymni wedi'u cwblhau.
TR1.2	Cwblhau ac Ymestyn Llwybr Seiclo NCN 46	Datblygodd dyluniad amlinellol	Rhan o'r ddolen i'w phrosesu fel rhan o'r gwaith ar y Ffordd Drwm A465 HOV. Fodd bynnag, mae'r gwaith ar Llwybr Beicio NCN 46 wedi cael ei ddychwelyd i WG ar gyfer adolygiad pellach a sylwadau yn y dyfodol agos.
TR1.3	Parc Gwledig Bargod i Ystad Ddiwydiannol Bowen	Dyluniad amlinellol wedi'i ddatblygu	Dim cynnydd ar y cynllun. CBSC yn cyflawni adolygiad Teithio Llesol statudol ar hyn o bryd, gellir diwygio llwybrau.
TR1.4	Estyniad i Llwybr Seiclo Cwm Sirhywi	Dyluniad amlinellol wedi'i ddatblygu	Dim cynnydd ar y cynllun. CBSC yn cyflawni adolygiad Teithio Llesol statudol ar hyn o bryd, gellir diwygio llwybrau.
TR1.5	Dolenni Cyswllt Lleol i Ganol Tref Bargod	Yn rhannol	Dim cynnydd ar y cynllun. CBSC yn cyflawni adolygiad Teithio Llesol statudol ar hyn o bryd, gellir diwygio llwybrau.
TR1.6	Dolen Gyswllt o Fochriw i NCN 46 heibio i Bwll Rhaslas	Heb ei ddatblygu	Dim cynnydd ar y cynllun.
TR1.7	Dolen Gyswllt Seiclo Lleol o Argoed i Oakdale	Yn rhannol	Un o ddau llwybr wedi'i gwblhau.
TR1.8	Llwybr Seiclo Llinellol Cwm Rhymni - Blaenau'r Cymoedd i Fedwas / Caerffili, Gogleddol	Gwaith dichonoldeb wedi'i ddatblygu	Wedi'i gynnwys yn y Map Rhwydwaith Teithio Llesol (dangosir aliniad llwybr gwahanol i'r hyn sydd ym map cynigion y CDLI).

TR1.9	Dolenni Cyswllt Rhwydwaith o Goed Duon / Pontllanfraith	Heb ei ddatblygu	Mae rhai adrannau wedi'u cynnwys yn y Map Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol. Mae astudiaeth Teithio Llesol WeITAG wedi'i chytuno i'w chynnal yn 2024/25.
TR1.10	Dolen Gyswllt Seiclo Trecelyn / Crymlyn i Crosskeys a Chwm Sirhywi / Pontllanfraith	Heb ei ddatblygu	Rhai rhannau wedi'u cynnwys yn y Map Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol.
TR1.11	Dolenni Cyswllt Lleol o Grymlyn	Yn rhannol	Cynllun heb fynd rhagddo.
TR1.12	Dolen Gyswllt Leol o Benallta i Ystrad Mynach	Wedi'i ddatblygu	INMC24 wedi'i gyflawni.
TR1.13	Llwybr Seiclo Llinellol Cwm Rhymni - Blaenau'r Cymoedd i Fedwas / Caerffili, Deheuol	Heb ei ddatblygu	Adroddiad dichonoldeb cychwynnol yn edrych ar opsiynau ar gyfer llwybr wedi'i gwblhau.
TR1.14	Llwybrau Rheiddiol Basn Caerffili	Yn rhannol	Rhai llwybrau wedi'u cwblhau e.e. Senghenydd i ganol tref Caerffili. Eraill heb eu cyflawni eto.
TR1.15	Dolen Gyswllt o Crosskeys NCN47 i Drecelyn	Heb ei ddatblygu	
TR2.1	Llinell reilffordd Cwm Bargod rhwng Ystrad Mynach a Bedlinog	Heb ei ddatblygu	
TR3.1	Nelson (gorsaf reilffordd a chyfleuster parcio a theithio newydd)	Heb ei ddatblygu	
TR3.2	Crymlyn (gorsaf reilffordd a chyfleuster parcio a theithio newydd)	Gwaith dichonoldeb wedi'i ddatblygu	Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â datblygu'r cynllun.
TR3.3	Eneu'r-glyn / Parc Churchill (gorsaf reilffordd newydd)	Wedi'i ddatblygu	Agorwyd yr orsaf Rhagfyr 2013.

TR4.1	Estyniad i gyfleuster parcio a theithio rheilffordd Rhymni	Wedi'i ddatblygu	Cwblhawyd Gorffennaf 2014.
TR4.2	Cyfleuster parcio a theithio rheilffordd Bargod	Wedi'i ddatblygu	Agoriad swyddogol cyfleuster parcio a theithio Bargod Tachwedd 2009.
TR4.3	Cyfleuster parcio a theithio rheilffordd Pengam	Wedi'i ddatblygu	Agoriad swyddogol cyfleuster parcio a theithio Pengam Mehefin 2013.
TR4.4	Llanbradach (gorsaf reilffordd a chyfleuster parcio a theithio newydd)	Heb ei ddatblygu	Cynllun yn mynd rhagddo ar hyn o bryd gyda Llywodraeth Cymru. Astudiaeth Cam 2 o'r broses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru wedi'i chwblhau.
TR5.1	A467 Trecelyn i Crosskeys	Heb ei ddatblygu	Astudiaeth wedi'i dechrau.
TR5.2	A467 Trecelyn i Grymlyn	Heb ei ddatblygu	
TR5.3	A472 Ystrad Mynach i Nelson	Wedi'i ddatblygu	Mae'r holl welliannau oedd eu hangen ar gyfer datblygiad Tŷ Du wedi cael eu cyflawni.
TR5.4	Cyfnewidfa Trecelyn	Heb ei ddatblygu	
TR5.5	A472 Cylchfan y Crown i Gylchfan Cwm Du	Heb ei ddatblygu	Dim cynnydd ar y cynllun ehangach a ddisgrifir yn TR 5.5, ond gwelliannau i'r rhan ddeheuol wedi'u cwblhau fel rhan o ddatblygiad Ysbyty Ystrad Fawr. Adroddiad opsiynau wedi'i gwblhau.
TR6.1	Tafwys Walk	Heb ei ddatblygu	
TR6.2	Cylchfan Trecenydd	Wedi'i ddatblygu	Cwblhawyd y gweithfeydd Hydref 2011.
TR6.3	Cylchfan Pwll-y-pant	Wedi'i ddatblygu	Cwblhawyd y gweithfeydd Tachwedd 2018.
TR6.4	Cylchfan Pont Bedwas	Heb ei ddatblygu	Astudiaeth Cam 1 WelTAG wedi'i chwblhau.

TR6.5	System Gylchu Piccadilly	Heb ei ddatblygu	
TR6.6	Penrhos i Bwll-y-pant	Heb ei ddatblygu	
TR6.7	Pwll-y-pant i Fedwas	Heb ei ddatblygu	
TR7.1	Cyffordd Cwm Du / Cyffordd Maes-y-cwmwr	Wedi'i ddatblygu	Gwelliannau priffordd i gefnogi datblygiad Ysbyty Ystrad Fawr wedi'u cwblhau.
TR7.2	Ffordd Mynediad Pwll Glo Bedwas	Heb ei ddatblygu	
TR8.1	A469 Bargod a'r A4049 Aberbargoed i Rymni	Heb ei ddatblygu	Adroddiad Gwerthuso Opsiwn Dichonoldeb Gwydnwch Priffyrdd A469 New Tredegar i Pontlottyn wedi'i gwblhau ym mis Gorffennaf 2016. Astudiaeth Cam 2 WeITAG yn parhau

TR7.2	Ffordd Fynediad Glofa Bedwas	Heb ei ddatblygu	
TR8.1	A469 Bargod ac A4049 Aberbargod i Rymni	Heb ei ddatblygu	<p>Adroddiad Arfarnu Opsiynau Dichonoldeb Cydnerthedd Priffyrdd A469 Tredegar Newydd i Bontlotyn wedi'i gwblhau Gorffennaf 2016.</p> <p>Astudiaeth Cam 2 o'r broses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn parhau.</p>