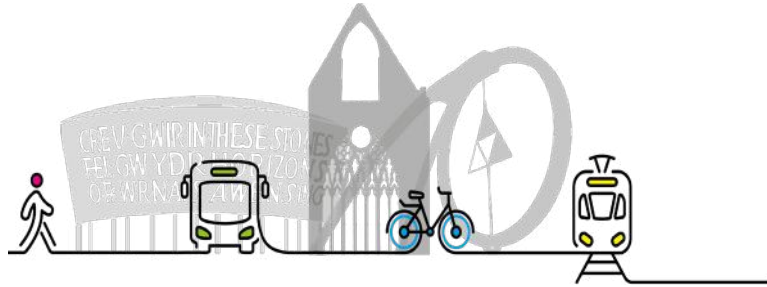


Adroddiad Blynyddol Cadeiryddion Bwrdd Cyflawni Burns

Ionawr 2022

Galluogi teithiau cynaliadwy ar draws De-ddwyrain Cymru



Llywodraeth Cymru
Welsh Government



CARDIFF
CAERDYDD



monmouthshire
sir fynwy



NEWPORT
CITY COUNCIL
CYNGOR DINAS
CASNEWYDD



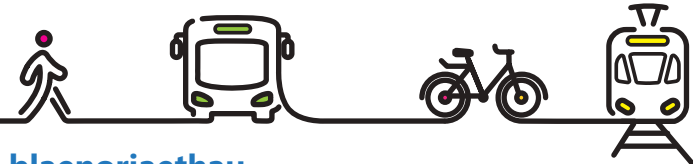
TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES



Cynnwys

Cipolwg ar y flwyddyn	3	Adeiladu rhwydwaith trafndiaeth integredig	13
Datganiad gan y Cadeiryddion	4	Tocynnau integredig a "symudedd fel gwasanaeth"	
Uned a Bwrdd Cyflawni Burns	5	Cefnogi newid ymddygiad: galluogi dewisiadau teithio cynaliadwy	
Adroddiad cynnydd	6	Dull cydweithredol	14
Argymhellion Burns ar gyfer gwasanaethau a gorsafoedd rheilffordd newydd		Y prif heriau wrth symud ymlaen	15
Bwrw ymlaen ag argymhellion Burns ynghylch y rheilffyrdd		Heriau o ran cyllido a chyflawni rheilffyrdd	
Uchelgeisiau Metro ar gyfer Prif Reilffordd De Cymru	8	Prif argymhellion: penderfyniadau cyllido	
Pecynnau gwella blwyddyn un	9	Blaenoriaethau yn y dyfodol	
1. Llwybrau bysiau a beicio o ansawdd uchel rhwng Caerdydd a Chasnewydd		Uned Gyflawni Burns: rhaglen gyflawni	17
2. Uwchraddio coridorau bysiau, beicio a cherdded yng nghanol dinas Casnewydd		58 argymhelliad Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru	18
3. Cymorth i ddatblygu teithio llesol			
4. Uwchraddio mynediad i Gyffordd Twannel Hafren ar gyfer gwasanaethau bws newydd			

Cipolwg ar y flwyddyn



Cafodd Bwrdd Cyflawni Burns (y Bwrdd) ei greu yn ystod gwanwyn 2021 i ddod â Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol at ei gilydd i gyflawni'r 58 o argymhellion a wnaed gan Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTC) yr Arglwydd Burns. Caiff y Bwrdd ei gadeirio'n annibynnol gan yr Athro Simon Gibson CBE a Dr Lynn Sloman MBE, ac fe'i cefnogir gan Uned Gyflawni Burns (yr Uned) yn Trafnidiaeth Cymru (TrC).

Datblygu diwylliant o deithio cynaliadwy

Er mwyn sicrhau bod mesurau'n cael eu rhoi ar waith yn gyflym lle bo modd, rydym wedi ariannu treialon cyntaf Cymru ar gyfer storio beiciau'n ddiogel yng Nghaerdydd a Chasnewydd yn ddiweddar; treial cerbydau cynnal a chadw beiciau arloesol yng Nghaerdydd; gwelliannau i'r llwybrau teithio llesol i orsaf Cyffordd Twannel Hafren; a threial teithio am ddim ar fysiau yng Nghasnewydd (a fydd yn mynd rhagddo pan fydd cyfyngiadau covid yn caniatáu). Rydym hefyd yn gwneud gwaith dichonoldeb ar gyfer cynllun llogi beiciau cyhoeddus yng Nghasnewydd.

Rydym wedi dechrau gweithio gyda rhanddeiliaid teithio llesol, gan gynnwys Cadeirydd y Bwrdd Teithio Llesol, Dafydd Trystan, i ddatblygu rhaglen newid ymddygiad, i'w chyflawni pan fydd y seilwaith teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus newydd ar waith. Rydym hefyd yn ymgysylltu â Chyngor Caerdydd i gyd-ddatblygu ei gynllun rheoli tagfeydd ar gyfer y ddinas.

Mae'r Bwrdd wedi ymgysylltu â thimau Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru sy'n gweithio ar ddeddfwriaeth bysiau, gwelliannau i'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau, ac integreiddio tocynnau a phrisiau, i sicrhau bod y mentrau hynny'n gwbl gyson ag argymhellion Burns.

Sefydlu'r blaenoriaethau

Rydym wedi gwneud cynnydd da dros y flwyddyn ddiwethaf o ran diffinio'r newidiadau y bydd angen eu gwneud i Brif Reilffordd De Cymru er mwyn cyflawni argymhellion Burns ar gyfer gwell gwasanaethau rheilffyrdd lleol a gorsafoedd newydd rhwng Caerdydd a Chyffordd Twannel Hafren. Ym mis Tachwedd 2021, cafwyd cefnogaeth i'r gwaith hwn yn adroddiad terfynol yr Adolygiad o Gysylltedd yr Undeb (UCR) Llywodraeth y DU, ac rydym yn disgwyl cyllid yn fuan gan Gronfa Datblygu'r UCR i alluogi ein cyfres nesaf o astudiaethau technegol rheilffyrdd i ddechrau.

O'r 58 o argymhellion, rydym wedi blaenoriaethu datblygu opsiynau i wella cysylltiadau rhwng Caerdydd a Chasnewydd, yng nghanol Casnewydd ac i orsaf drenau Cyffordd Twannel Hafren yn Sir Fynwy. Mae ein Huned wedi defnyddio ffordd newydd o ddatblygu opsiynau dylunio ar y cyd â'r awdurdodau lleol sydd, yn ein barn ni, yn gynhyrchiol, yn gynhwysol ac yn cyflwyno opsiynau o ansawdd uchel rydym yn edrych ymlaen at ymgynghori â'r cyhoedd yn eu cylch cyn bo hir.

Rydym yn falch o'r cynnydd a wnaed dros y flwyddyn ddiwethaf ar y mesurau rheilffyrdd 'arwyddocaol' yn ogystal â'n blaenoriaethau ar draws gweddill argymhellion Burns. Rydym yn awyddus iawn i'r datblygiad a'r ddarpariaeth barhau i symud ymlaen ar y cyflymder hwn drwy gydol 2022 er mwyn helpu pobl De-ddwyrain Cymru i symud oddi wrth geir preifat tuag at ddulliau trafniadaeth mwy cynaliadwy ar gyfer y rhan fwyaf o deithiau.

Datganiad gan y Cadeiryddion



Yr Athro Simon Gibson CBE
Cadeirydd



Dr Lynn Sloman MBE
Is-gadeirydd

Er ein bod yn parhau i ddelio ag effeithiau eang Covid-19, rydym yn wynebu bygythiad mwy fyth – yr Argyfwng Hinsawdd. Hyd yn oed yn yr amser ers i'r Bwrdd ddechrau ei waith yn ystod gwanwyn 2021, mae'r rheidrydd i weithredu i fynd i'r afael ag effaith newid hinsawdd wedi cryfhau, ac mae mwy o frys i wneud hynny.

Mae trafndiaeth yn un o'r prif bethau sy'n achosi allyriadau CO₂ yng Nghymru. Mae 'Cymru Sero Net' wedi gosod targedau i leihau allyriadau CO₂ 63% erbyn 2030 ac i leihau milltiroedd ceir 10% y pen. Er mwyn cyrraedd y targedau hyn, rhaid i ni wneud dulliau teithio cynaliadwy – trafndiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio – yn ddewis naturiol a hawdd. Bydd gwelliannau mawr i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a'r seilwaith teithio llesol yn Ne-ddwyrain Cymru yn ffactor allweddol sy'n sail i'r newid ymddygiad gofynnol hwn.

Yn hanesyddol, mae rhwydweithiau trafndiaeth gwael yn Ne-ddwyrain Cymru wedi dal y rhanbarth yn ôl. Mae tagfeydd ac amseroedd teithio annibynadwy, yn ogystal â diffyg rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cynhwysfawr, yn cael effaith uniongyrchol ar weithgarwch economaidd, mynediad at addysg, a chydlyniant cymdeithasol. Mae gwella'r rhwydwaith trafndiaeth, fel ei fod yn cysylltu pobl yn effeithlon â swyddi ac addysg, yn hanfodol i wella iechyd economi De-ddwyrain Cymru a chyfleoedd bywyd ein pobl ifanc a'n cymunedau.

Drwy leihau traffig ceir a symud mwy o deithiau i drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio, byddwn hefyd yn gallu mynd i'r afael â'r lefelau anghyfreithlon o lygredd aer sy'n niweidio iechyd pobl.

Dim ond drwy gydweithio y gellir cyflawni'r argymhellion SEWTC. Credwn fod dull y Bwrdd o weithio fel 'un tîm', gan ganolbwyntio ar yr un nod, yn gweithio'n dda ac yn darparu'r model gorau posibl i gyflawni'r gwelliannau trafndiaeth sydd eu hangen arnom yn Ne-ddwyrain Cymru.

Rydym ni, a'r Bwrdd cyfan, yn ddiolchgar am waith rhagorol ein Huned ac Ysgrifenyddiaeth Llywodraeth Cymru, sy'n ein galluogi i fwrw ymlaen â'r cynlluniau hyn. Rydym yn ymwybodol bod yr Argyfwng Hinsawdd yn cyflwyno cyfyngiadau amser uniongyrchol, a bod angen i bob un ohonom symud yn gyflymach i sicrhau gwelliannau pendant ar lawr gwlad.

Gan edrych i'r dyfodol, rydym yn awyddus iawn i gyflymu pethau dros y flwyddyn nesaf. Bydd angen cefnogaeth barhaus Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU i wneud hyn. Bydd yn bwysig i Lywodraeth Cymru ailgyflwyno'r Bil Gwasanaethau Bysiau i'r Senedd cyn gynted â phosibl er mwyn galluogi arloesi ar draws y sector hwn. Mae llawer o'r gwelliannau i docynnau, cydlynu ac amllder gwasanaethau rydym am eu gweld yn digwydd yn Ne-ddwyrain Cymru yn dibynnu ar drefniadau llywodraethu cryfach ar gyfer gwasanaethau bysiau.

Yn olaf, byddwn yn ceisio arloesi'n ehangach – i archwilio ffyrdd newydd o wella'r rhwydwaith trafndiaeth yn Ne-ddwyrain Cymru, gan gynnwys drwy dechnoleg newydd.

Uned a Bwrdd Cyflawni Burns

Cefndir

Bu SEWTC, dan gadeiryddiaeth yr Arglwydd Burns, yn ymchwilio i ffyrdd cynaliadwy o fynd i'r afael â thagfeydd ar yr M4 yn Ne-ddwyrain Cymru. Canfu'r Arglwydd Burns nad oes gan lawer o bobl ddewisiadau trafniadaeth amgen da yn lle'r draffordd. Nid yw'r cyfuniad o rwydweithiau a gwasanaethau rheilffyrdd, bysiau a theithio llesol yn darparu ar gyfer yr amrywiaeth o deithiau y mae pobl yn eu gwneud. Y canfyddiad cyffredinol oedd bod angen opsiynau trafniadaeth newydd sylweddol ar Dde-ddwyrain Cymru. Mae dirfawr angen y newid hwn – yr M4 o amgylch Casnewydd yw'r bedwaredd draffordd drefol waethaf o ran tagfeydd yn y DU, a Chaerdydd yw'r brif ddinas waethaf yn y DU o ran cysylltiadau rheilffordd.

Mae argymhellion Burns yn canolbwyntio ar 'rwydwaith o ddulliau teithio amgen' newydd. Nod y rhwydwaith yw rhoi mwy o ddewisiadau teithio cystadleuol i bobl a busnesau na defnyddio ceir preifat ar y draffordd.

Ar ôl ei gwblhau, bydd y 'rhwydwaith o ddulliau teithio amgen' yn cynnig gwelliannau sylweddol o ran rheilffyrdd, bysiau a theithio llesol a all helpu i sicrhau'r newid hwn mewn dulliau teithio.

Mae'r 58 o argymhellion terfynol a gyflwynwyd gan y Comisiwn ym mis Tachwedd 2020 wedi'u nodi yn Atodiad A. Ym mis Ionawr 2021, derbyniodd Gweinidogion Cymru bob un o argymhellion y Comisiwn mewn egwyddor, ynghyd â chynllun i gyflawni'r argymhellion hyn.

Uned a Bwrdd Cyflawni Burns

Mae'r Bwrdd yn cynnwys Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, Network Rail ac awdurdodau lleol Caerdydd, Casnewydd a Sir Fynwy. Caiff y Bwrdd ei gadeirio'n annibynnol gan yr Athro Simon Gibson CBE a Dr Lynn Sloman MBE, gyda chymorth aelod o Ysgrifenyddiaeth Llywodraeth Cymru.

Mae'r Uned yn cynnwys aelodau o staff TrC sydd ag arbenigedd sy'n cynnwys rheoli prosiectau, rheilffyrdd, bysiau, teithio llesol, risg, data dadansoddol a chyfathrebu. Darperir cefnogaeth gan dîm technegol allanol ehangach lle bo angen, gyda chyllid ar gyfer yr Uned a'r tîm technegol yn cael ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru.

Ein cylch gwaith a'n ffyrdd o weithio

Mae gan y Bwrdd a'r Uned dair prif swyddogaeth:



1. Cynllunio

Datblygu rhaglen fanwl ar gyfer datblygu argymhellion Burns.



2. Monitro

Cael gwybodaeth weithredol am argymhellion Burns sydd ar y gweill gan TrC neu bartïon eraill.



3. Arwain

Bwrw ymlaen ag argymhellion Burns nad ydynt ar y gweill gan TrC nac eraill.

Cwblhau ein gwaith

Bydd gwaith y Bwrdd a'r Uned wedi'i gwblhau pan fydd y Bwrdd a Gweinidogion Cymru yn fodlon bod argymhellion Burns wedi'u hymgorffori'n ddigonol mewn rhaglenni cyflawni fel Metro De Cymru, ac nad oes angen yr Uned mwyach i oruchwylio cynnydd.

Ein hadroddiad cynnydd

Mae'r adran hon yn rhoi ein hadroddiad cynnydd ar yr argymhellion rheilffyrdd 'arwyddocaol' sy'n cael eu datblygu, yr argymhellion sy'n flaenoriaeth i ni, a'r argymhellion eraill sy'n dangos cynnydd da.

Argymhellion Burns ar gyfer gorsafoedd a gwasanaethau rheilffyrdd newydd

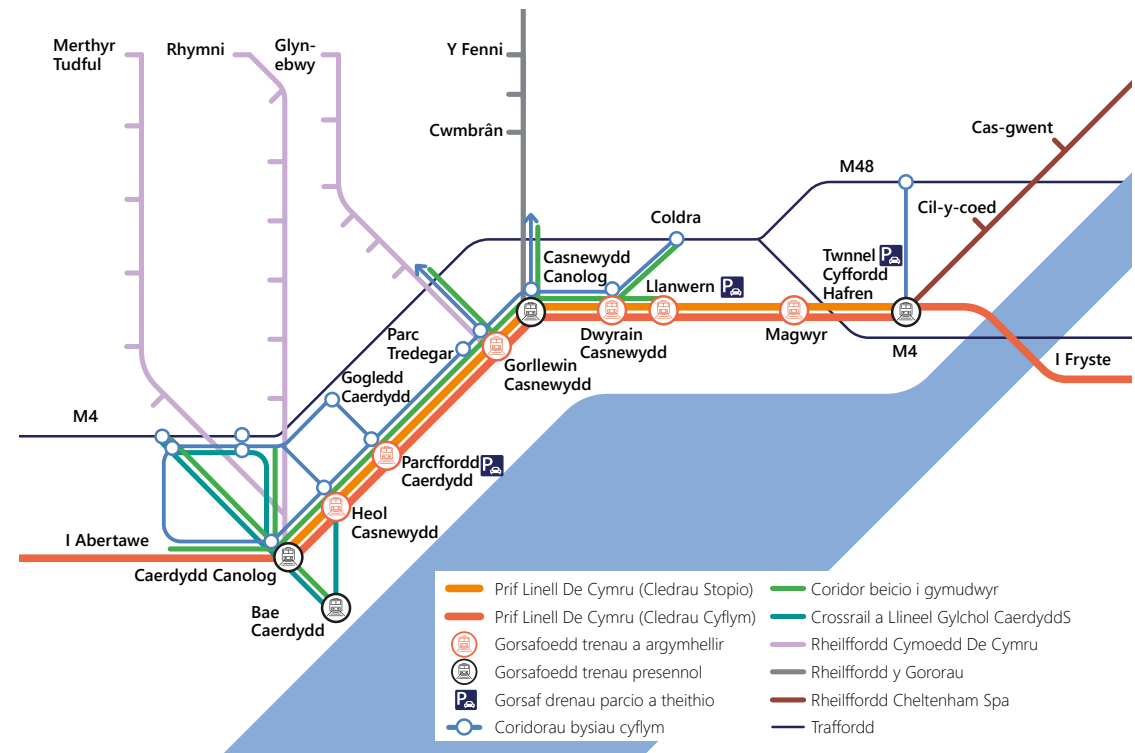
Yn argymhellion Burns ar gyfer 'rhwydwaith o ddulliau teithio amgen' newydd mae asgwrn cefn i'r rheilffyrdd sy'n cynnwys gorsafoedd newydd a gwasanaethau i deithwyr y gellir eu darparu drwy welliannau i Brif Linell De Cymru, sydd wedi'i thrydaneiddio, ar y cyd â Crossrail yng Nghaerdydd. Bydd y gwelliannau hyn yn cynyddu nifer y trenau newydd a seddi ychwanegol sydd ar gael i deithwyr ar adegau prysur.

Trenau trydan yw un o'r ffyrdd mwyaf gwyrdd o deithio. Maent yn dawelach i deithwyr a'r rheini sy'n byw'n agos i'r rheilffordd, mae ganddynt amseroedd teithio cyflymach a gwell cyflymiad, mae eu costau gweithredu'n is o'u cymharu â threnau disel ac maent yn ysgafnach, sy'n golygu eu bod yn achosi llai o draul ar y cledrau a bod ganddynt gostau cynnal a chadw is.

Bydd mynediad cyhoeddus i'r rhwydwaith rheilffyrdd yn cael ei drawsnewid drwy ychwanegu chwe gorsaf newydd a fydd yn gallu darparu teithiau trên amgen ar gyfer y teithiau cymudo amlaf rhwng Caerdydd, Casnewydd a Bryste. Mae'r gorsafoedd newydd yn cynnwys y cynlluniau datblygu preifat ar gyfer gorsaf Parcffordd Caerdydd

yn Llaneirwg, y disgwylir iddi gael ei chyflawni yn gyntaf. Gyda'i gilydd, bydd y gorsafoedd lleol newydd yn galluogi pobl i wneud amrywiaeth ehangach a chyflymach o deithiau gan ddefnyddio'r rhwydwaith rheilffyrdd, heb orfod teithio i ganol dinasoedd i gyrraedd y prif orsafoedd.

Bydd pob gorsaf newydd hefyd yn ymgorffori seilwaith gwyrdd ac yn hawdd ei chyrraedd ar fws neu drwy gerdded a beicio, gyda chyfleusterau storio beiciau diogel a llogi beiciau wedi'u darparu i annog pobl i deithio'n llesol.



Argymhellion Burns: Y rhwydwaith o ddulliau teithio amgen ar gyfer De-ddwyrain Cymru

Bwrw ymlaen ag argymhellion Burns ynghylch rheilffyrdd

Yn ei adroddiad interim a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2021 a'r adroddiad terfynol a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2021, nododd yr Adolygiad o Gysylltedd yr Undeb (UCR) – dan arweiniad Syr Peter Hendy – mai un o'r prif bryderon oedd "Lliniaru tagfeydd ar goridor yr M4 yn Ne Cymru, yr adroddodd Comisiwn Burns arno i Lywodraeth Cymru yn ddiweddar, a'r gwelliannau i Brif Linell De Cymru sy'n deillio o hynny". Ym mis Ebrill 2021, fe wnaeth yr UCR sicrhau bod cronfa ddatblygu ar gael i fwrw ymlaen â'r pryderon allweddol hyn.

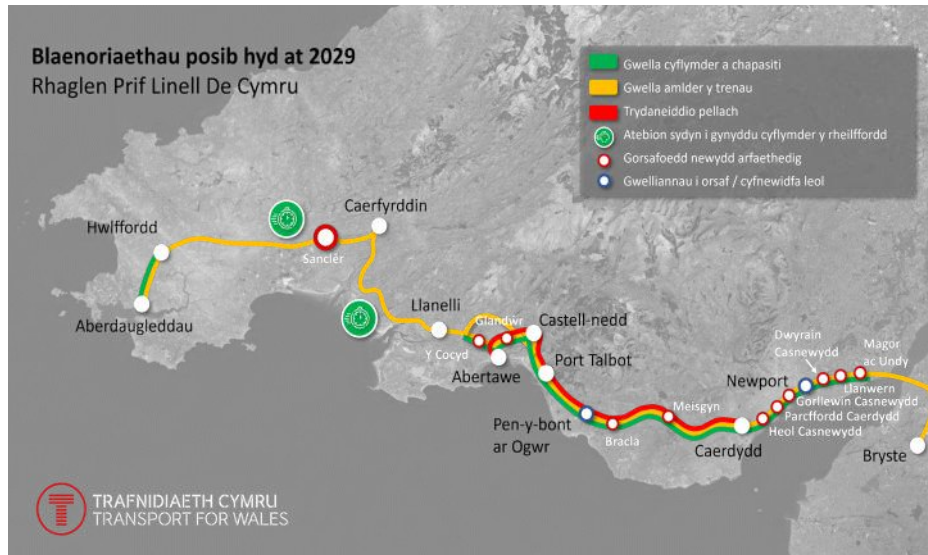
Cyflwynodd yr Uned gais £2.7m i'r gronfa ddatblygu ym mis Mai 2021, i fwrw ymlaen â'r astudiaethau technegol sydd eu hangen ar gyfer amserlennu rheilffyrdd, dichonoldeb gorsafoedd ac achos busnes amlinellol. Bydd y gwaith hwn yn mynd â ni at bwynt yn y dyfodol lle bydd angen gwneud penderfyniad rhwng Llywodraeth Cymru, yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail yn 2022 i fwrw ymlaen â llif o brosiectau y gellir eu cyflawni.

Mae'r Uned yn dal mewn cysylltiad agos â'r Adran Drafnidiaeth i ddarparu diweddariadau yn erbyn argymhellion Burns ynghylch y rheilffyrdd, ar ôl cyflwyno'n rheolaidd i gyfarfodydd misol Bwrdd Rhaglen Cymru a Great Western yr Adran Drafnidiaeth drwy gydol 2021. Hefyd, cyhoeddodd Adolygiad o Wariant Llywodraeth y DU yn yr Hydref y bydd y Gweinyddiaethau Datganoledig yn cael £22.5m yn ychwanegol i ariannu'r gwaith o ddatblygu prosiectau a argymhellir gan yr UCR – rydym yn croesawu'r cyhoeddiad hwn i helpu i ddatblygu ein cynigion ar gyfer rheilffyrdd ymhellach.

Adeg ysgrifennu hwn, mae cyllid yn cael ei drosglwyddo o Lywodraeth y DU i TrC ar gyfer ein hastudiaethau technegol ym maes rheilffyrdd. Ar ôl iddynt gael eu derbyn, bydd holl argymhellion Burns ynghylch y rheilffyrdd yn cael eu cyflawni drwy raglen Metro Prif Linell De Cymru TrC, a fydd yn cydlynu anghenion yr holl brosiectau rheilffyrdd ar gyfer y rhanbarth. Mae gan y rhaglen hon hefyd gysylltiadau allweddol â rhaglenni'r Metro ar gyfer Bae Abertawe a Gorllewin Cymru, Crossrail yng Nghaerdydd a bydd hefyd yn cysylltu â rhaglen Awdurdod Cyfun Gorllewin Lloegr sy'n canolbwyntio ar Fryste ar gyfer gwasanaethau trawsffiniol.



Uchelgeisiau Metro ar gyfer Prif Linell De Cymru



Uchelgeisiau Metro ar gyfer Prif Linell De Cymru, gan ymgorffori argymhellion Burns ar gyfer 6 gorsaf newydd rhwng Caerdydd a Chyffordd Twnnel Hafren.



Bydd y dyheadau ehangach a thymor hwy ar gyfer Prif Linell De Cymru yn ymgorffori'r gwaith ychwanegol o drydaneiddio'r cledrau rhwng Gorllewin Cymru a Bryste er mwyn i drenau cludo nwyddau a theithwyr cwbl drydanol allu gweithredu. Gorau po gyntaf y gellir darparu'r estyniadau trydaneiddio hyn dros y degawd nesaf, os yw'r DU am ddatgarboneiddio'n llawn a chyflawni Sero Net erbyn 2050.

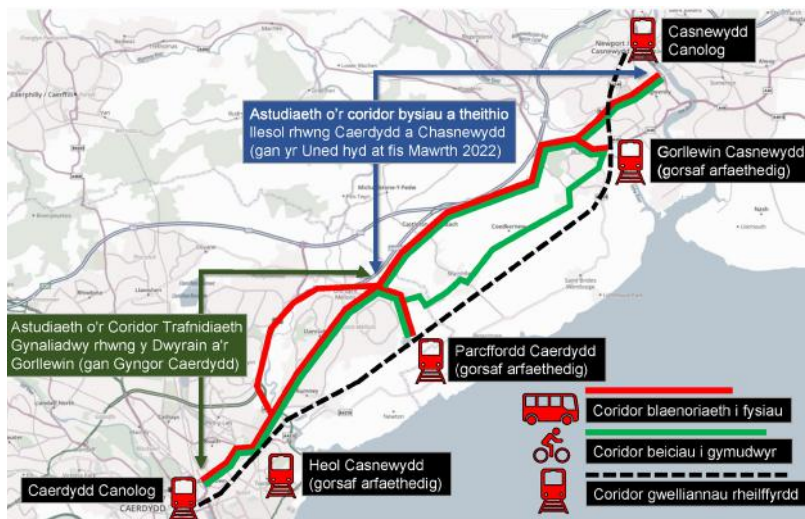
Delwedd: o [Metro De Cymru: Datblygiadau i'r dyfodol | Trafnidiaeth Cymru \(trc.cymru\)](https://www.trc.cymru/)

Pecynnau gwella blwyddyn un

1. Llwybrau bysiau a beicio o ansawdd uchel rhwng Caerdydd a Chasnewydd

Er mai'r gwelliannau i'r rheilffyrdd fydd yn cael yr effaith fwyaf o ran lleihau tagfeydd ar ein ffyrdd, mae gan well rhwydweithiau bysiau, beicio a cherdded rôl fawr i'w chwarae hefyd. Mae hefyd yn gyflymach rhoi seilwaith bysiau a theithio llesol newydd ar waith, felly bydd pobl yn cael dewisiadau gwell yn gynt.

Mae'r Uned yn gweithio ochr yn ochr â Chynghorau Dinas Caerdydd a Chasnewydd i ddylunio llwybrau bysiau a beicio o ansawdd uchel ar yr A48 a'r NCN88 rhwng Caerdydd a Chasnewydd. Mae llawer o deithiau mewn ceir ar y draffordd yn dechrau ac yn gorffen yng Nghaerdydd a Chasnewydd, felly bydd y gwelliannau hyn i gyfleusterau bysiau a beiciau yn rhoi mwy o ddewisiadau i gyfran sylweddol o gymudwyr.



Ardal astudiaeth Caerdydd a Chasnewydd



Lluniad o ddewisiadau'r A48 yn dangos lonydd bysiau a beiciau di-dor i'r ddau gyfeiriad

Coridor Bysiau a Theithio Llesol Caerdydd a Chasnewydd



Nod y Bwrdd yw:

"Darparu dewisiadau deniadol yn lle ceir i bobl sy'n teithio rhwng Caerdydd a Chasnewydd drwy seilwaith bysiau, beicio a cherdded rhagorol, sydd hefyd yn cysylltu â'r gorsafodd trenau arfaethedig ym Mharcfordd Caerdydd a Gorllewin Casnewydd."

Cynnydd yr Astudiaeth:

- Cwblhawyd y gwaith opsiynau cychwynnol ym mis Awst, gyda chytundeb y Bwrdd (gan gynnwys Cyngor Caerdydd a Chyngor Casnewydd) ar restr fer o ddewisiadau ar gyfer yr A48 a'r NCN88 i'w gwerthuso ymhellach
- Bwriedir dechrau ymgynghoriad cyhoeddus ddechrau 2022
- Mae'r Bwrdd yn bwriadu dewis opsiwn sy'n cael ei ffafrio erbyn mis Mawrth 2022
- Mae ein gwaith yn ymwneud â chynnig gorsaf Parcfordd Caerdydd a gwaith Cyngor Caerdydd i wella'r llwybr o Laneirwg i ganol Caerdydd, sy'n golygu bod y llwybr cyfan o ddinas i ddinas yn cael ei ddylunio.

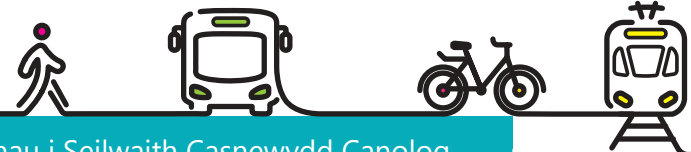
2. Uwchraddio coridorau bysiau, beicio a cherdded yng nghanol dinas Casnewydd

Mae'r Uned yn gweithio ochr yn ochr â Chyngor Dinas Casnewydd i ddylunio gwelliannau ar gyfer cyffordd Old Green Road yng nghanol Casnewydd er mwyn blaenoriaethu symudiadau bysiau, beicio a cherdded. Mae'r gwaith hwn hefyd yn edrych ar sut y gellir gwella cysylltiadau bysiau, beicio a cherdded â gorsaf drenau Casnewydd Canolog. Bydd hefyd yn ategu'r gwaith o osod pont feicio a cherdded newydd ar draws Prif Linell De Cymru yng ngorsaf Casnewydd Canolog, gyferbyn â Stryd Cambria.

Bydd y gwelliannau hyn yn helpu i sicrhau newid mewn dulliau teithio sy'n symud tuag at drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol, gan adeiladu cysylltiadau haws a chyflymach â'r rhwydwaith rheilffyrdd. Gallai'r newidiadau hyn alluogi gwelliannau pellach i uwchraddio'r llwybrau bysiau, beicio a cherdded yn y ddinas.



Argraff artist o welliannau i orsaf rheilffordd Casnewydd Canolog, gan ddangos gwell tir cyhoeddus, a chysylltiadau bysiau a theithio llesol da â gorsaf drenau Casnewydd



Gwelliannau i Seilwaith Casnewydd Canolog

Nod y Bwrdd yw:

"i orsaf drenau Casnewydd fod yn ganolbwynt ar gyfer teithio cynaliadwy, drwy allu cyfnewid yn ddi-dor rhwng y seilwaith rheilffyrdd, bysiau, beicio a cherdded, sy'n cysylltu â chanol y ddinas a'r cymdogaethau cyfagos."

Cynnydd yr Astudiaeth:

- Cwblhawyd y gwaith opsiynau cychwynnol ym mis Hydref 2021 gyda chytundeb y Bwrdd, sy'n cynnwys Cyngor Casnewydd, ar restr fer o opsiynau i wella Old Green ac opsiynau ar gyfer gorsaf Casnewydd Canolog i'w gwerthuso ymhellach.
- Mae'r Bwrdd yn bwriadu dewis opsiwn sy'n cael ei ffafrio erbyn mis Mawrth 2022
- Mae'r Uned yn ystyried ehangu'r gwaith i gynnwys opsiynau i wella mynediad i fysiau a beiciau ar y prif lwybrau i ganol Casnewydd fel Heol Caerdydd a Heol Malpas.

3. Cymorth datblygu teithio llesol

Fel rhan o gais i wella'r seilwaith beicio a cherdded ar draws Deddwyrain Cymru, cafodd ystod o grantiau Teithio Llesol Llywodraeth Cymru eu dyfarnu i awdurdodau lleol drwy'r Uned yn ddiweddar, i ariannu:

- Cynlluniau peilot ar gyfer storio beiciau'n ddiogel yng Nghasnewydd a Chaerdydd
- Treial arloesol ar gyfer cerbydau cynnal a chadw lonydd beiciau yng Nghaerdydd
- Gwelliannau o ran beicio a cherdded yng nghanol dinas Casnewydd ac yng ngorsaf Cyffordd Twnnel Hafren



Astudiaeth Achos: Cynllun Peilot – Storio Beiciau'n Ddiogel yng Nghasnewydd

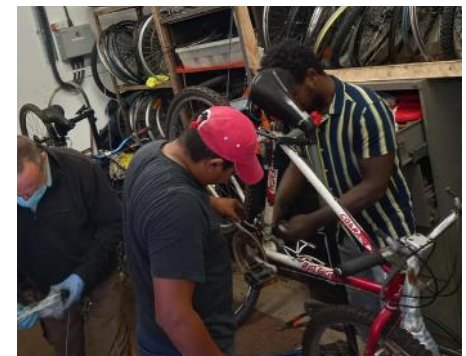


Bydd uned storio beiciau ddiogel Casnewydd yn cynnwys diogelwch teledu cylch cyfyng, yn cynnig gwasanaethau cynnal a chadw beiciau ac yn caniatáu i gwsmeriaid archebu lle diogel i feiciau drwy ap. Bydd y prosiect yn cael ei redeg gan yr elusen leol yng Nghasnewydd 'The Gap Wales', sy'n canolbwyntio ar gefnogi cymunedau lleol yn ardal Casnewydd yn ogystal ag ailgylchu beiciau a rhannau beiciau drwy raglen gymunedol ddiwastraff.

Mae'r Bwrdd a'i bartner elusennol yn frwd dros annog mwy o bobl i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy ledled Casnewydd. Bydd yr elusen yn bwydo unrhyw elw o'r cynllun storio beiciau yn ôl i'w phrosiect beicio cymunedol i roi cefnogaeth uniongyrchol i'r genhadaeth barhaus o wneud beicio'n ddewis trafndiaeth mwy deniadol i'r cyhoedd.

Dywedodd Mark Seymour, Rheolwr Prosiect yn elusen The Gap Wales:

"Bydd cyfleusterau storio beiciau diogel yn annog mwy o bobl i feicio i ganol dinas Casnewydd, gan leihau llygredd a thagfeydd, a gwella iechyd a lles ein cymunedau lleol. Bydd hyn o fudd i ganol y ddinas drwy ddenu mwy o bobl yn ôl i Gasnewydd."



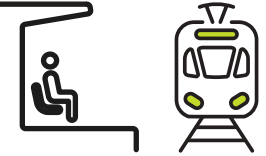
4. Uwchraddio mynediad i Gyffordd Twnnel Hafren ar gyfer gwasanaethau bws newydd

Mae'r Uned yn gweithio ochr yn ochr â Chyngor Sir Fynwy i ddarparu mynediad i fysiau i Gyffordd Twnnel Hafren drwy ddarparu cyffordd a chyswllt mynediad uniongyrchol newydd gyda'r B4245, a thrwy ystyried cyffordd newydd ar yr M48.

Gall y gwelliannau hyn helpu i sicrhau newid mewn dulliau teithio tuag at drafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol, gan ddatblygu cysylltiadau haws a chyflymach â'r rhwydwaith rheilffyrdd hefyd.



Mynediad i Orsaf Cyffordd Twnnel Hafren



Nod y Bwrdd yw:

"Darparu mynediad teithio cyfleus, dibynadwy a chynhwysol i orsaf Cyffordd Twnnel Hafren sy'n rhoi blaenoriaeth i ddefnyddio bysiau a theithio llesol"

Cynnydd yr Astudiaeth:

- Cwblhawyd y gwaith opsiynau cychwynnol ym mis Hydref gyda chytundeb y Bwrdd, sy'n cynnwys Cyngor Sir Fynwy, ar restr fer o opsiynau i'w gwerthuso ymhellach
- Bwriedir cynnal ymgynghoriad cyhoeddus ddechrau 2022
- Mae'r Bwrdd yn bwriadu dewis opsiwn sy'n cael ei ffafrio erbyn mis Mawrth 2022
- Ar y cyd â Llywodraeth Cymru, mae'r Bwrdd yn edrych ar y cyfle i aiddosbarthu traffordd yr M48 yn ffordd A, a allai ei gwneud yn gyffordd lai a symlach a fyddai'n llai costus ac yn cael llai o effaith amgylcheddol na'r hyn sy'n ofynnol ar gyfer cyffordd traffordd safonol.



Adeiladu rhwydwaith trafnidiaeth integredig

Tocynnau integredig a 'symudedd fel gwasanaeth'

Drwy gydol 2021, mae TrC wedi bod yn datblygu'r genhedlaeth nesaf o docynnau ledled Cymru a fydd yn gwella'r broses o integreiddio teithiau aml-ddull i sicrhau bod cysylltiadau rhwng cerdded, beicio, bysiau a threnau yn cael eu gwneud yn haws, yn cymryd llai o amser ac yn rhatach fel rhan o gymudo bob dydd.

Bydd y newidiadau i'r tocynnau yn cynnwys system docynnau talu-wrth-deithio a fydd yn cynnwys strwythur newydd a gwell ar gyfer prisio parthau a chapio prisiau. Bydd y treial talu-wrth-deithio cyntaf yn Neddwyrain Cymru yn cael ei ddarparu ar gyfer gwasanaethau trên a bws rhwng Caerdydd a Chasnewydd yn 2022.

Bydd TrC hefyd yn gweithio drwy gydol 2022 i ddatblygu Ap aml-ddull sy'n cynnwys y nodwedd talu-wrth-deithio a bydd yn ei gwneud yn haws i bobl ystyried eu hystod lawn o opsiynau trafnidiaeth. Bydd hyn yn cynnwys gallu dod o hyd i opsiynau trafnidiaeth cyfagos er mwyn i bobl allu cynllunio, cymharu ac archebu teithiau ar draws pob dull teithio. Bydd y nodweddion yn cynnwys lleoliadau amser real trenau a bysiau.

Cefnogi newid ymddygiad: galluogi dewisiadau teithio cynaliadwy

Cynhaliodd yr Uned weithdy teithio llesol ym mis Medi 2021 i drafod y cyfleoedd a'r rhwystrau sy'n gysylltiedig â cherdded a beicio yng Nghasnewydd. Cadeiriwyd y digwyddiad gan Gadeirydd Bwrdd Teithio Llesol Cymru, Dr Dafydd Trystan, lle daeth cynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru, Cyngor Casnewydd, Iechyd Cyhoeddus Cymru, Sustrans a grwpiau cymunedol at ei gilydd. Mae'r Uned yn datblygu'r syniadau a ddaeth o'r gweithdy hwn, gan weithio'n agos gyda Chyngor Casnewydd i ystyried pa fesurau gellid eu rhoi ar waith, a ble a phryd y gellir gwneud hynny.

Mae profiad yn dangos i ni mai mesurau newid ymddygiad fel teithio am ddim ar fysiau, hyfforddiant beiciau, neu ddiwrnodau di-gar, sy'n cael yr effaith fwyaf pan fyddant yn cael eu hamseru wrth gyflwyno newidiadau ffisegol i'n strydoedd. Felly, rydyn ni'n edrych ar ba fesurau y dylid eu rhoi ar waith i gyd-fynd â'r newidiadau teithio llesol a bysiau rydyn ni'n eu datblygu yng nghanol Casnewydd, ar y llwybr cyfan rhwng Caerdydd a Chasnewydd, ac ar gyfer mynediad i orsaf drenau Cyffordd Twnnel Hafren.

Mae'r Uned hefyd yn helpu Cyngor Caerdydd i ddatblygu ei Gynllun Rheoli Tagfeydd. Disgwylir y bydd y cynllun hwn yn ystyried pecyn eang o fesurau i annog newid mewn ymddygiad ac yn rhoi'r ystyriaeth briodol i fesurau cysylltiedig â'r galw am deithio, fel ail-bennu ffyrdd neu godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd. Mae profiad yn dangos i ni na ddylid cyflwyno'r mesurau hyn oni bai fod pecyn o ddewisiadau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus o safon uchel yn bodoli eisoes. Ceir enghraifft wych o hyn yn Nottingham, lle mae'r ardoll parcio gweithle cyntaf yn y DU wedi ariannu gwasanaeth tramiau yn uniongyrchol.

Dull cydweithredol

Gweithio gyda'n partneriaid yn yr awdurdod lleol

Dim ond drwy gyd-ddatblygu rhwng Llywodraeth Cymru, TrC a'r awdurdodau lleol – sy'n cynnwys cynghorau Caerdydd, Casnewydd a Sir Fynwy – y gellir cyflawni argymhellion Burns.

Rydym wedi sefydlu ffordd newydd o weithio rhwng Llywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol. Mae'r Uned yn darparu adnoddau i ddatblygu mesurau sy'n bwysig yn rhanbarthol, ond sydd hefyd yn darparu manteision lleol. Mae'r Uned wedyn yn adrodd i'r Bwrdd a'r awdurdodau lle, er tegwch, mae gan yr awdurdodau reolaeth dros newidiadau i'w rhwydweithiau lleol.

Rydym yn falch bod ein ffordd o weithio yn gydweithredol, yn effeithlon ac, yn y pen draw, yn arwain at y cyhoedd yn gweld argymhellion Burns yn cael eu cyflawni ar lawr gwlad yn gyflym ac yn effeithlon. Mae dull tebyg yn cael ei fabwysiadu o ran sut rydym yn cydweithio ag eraill fel Network Rail a grwpiau elusennol.



Gethin Shields, Cyngor Caerdydd

"Gall cyflawni prosiectau trafniadaeth fod yn heriol iawn, yn enwedig pan fydd pobl yn teimlo bod y gwaith yn cael ei gyflawni ar wahân. Mae dull gweithredu cydgysylltiedig yn hanfodol er mwyn ennyn ymddiriedaeth y cyhoedd a sicrhau bod pawb yn cael yr effaith fwyaf o'r cynlluniau."



Simon Nicholls, Cyngor Casnewydd

"Mae gan yr awdurdodau lleol ddealltwriaeth gadarn o'r ardal leol a hanes pob prosiect tra bo partneriaid eraill yn dod ag arbenigedd technegol ardderchog neu farn strategol gyffredinol. Yn y pen draw, does dim gwahaniaeth pa sefydliad sy'n darparu pa elfennau o'r gwaith, rydyn ni i gyd yn gweithio gyda'n gilydd tuag at un nod cyffredin."



Roger Hoggins, Cyngor Sir Fynwy

"Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi ei dull gweithredu yn Strategaeth Drafniadaeth Cymru – felly mae angen i elfennau unigol pob prosiect weithio gyda'i gilydd i roi dewis credadwy a hyfw i bobl yn lle defnyddio eu ceir. Er mwyn dylanwadu ar ymddygiad o ddifrif, bydd angen i ni weld newidiadau pellgyrhaeddol ar draws y rhanbarth a dim ond drwy gydweithio go iawn y gellir cyflawni hyn."

Y prif heriau wrth symud ymlaen

Mae nifer o heriau allweddol i fynd i'r afael â nhw a allai effeithio ar gyflawni'r argymhellion yn llwyddiannus yn erbyn ein rhaglen. Ceir crynodeb o'r prif heriau hyn isod:

Heriau o ran cyllido a chyflawni rheilffyrdd

Cynllun Gwella Amser Teithio Network Rail

Mae'r cynllun Gwella Amser Teithio yn cael ei ddatblygu gan Network Rail ac yn cael ei ariannu gan yr Adran Drafnidiaeth drwy'r broses Gwelliannau Arfaethedig i Rwydweithiau Rheilffyrdd (RNEP). Bydd y cynllun hwn yn costio tua £50m i'w adeiladu a bydd yn gwella cyflymder y llinell ar reilffyrdd lliniaru cyfochrog Prif Linell De Cymru o gyn lleied â 40mya hyd at 90mya rhwng Caerdydd a Chyffordd Twnnel Hafren.

Mae'r cynllun Gwella Amser Teithio yn gam cyntaf hanfodol ar gyfer cyflawni argymhellion Burns ynghylch rheilffyrdd gan y bydd yn galluogi'r gwasanaethau amlach i deithwyr, a gynigir yn argymhellion Burns, i weithredu ar y llinellau lliniaru. Bydd hyn yn caniatáu i wasanaethau o hyd at 4 trên yr awr (tya) weithredu rhwng y gorsafoedd newydd rydym am eu gweld yn cael eu hadeiladu.

Mae'r Uned yn deall y bydd Network Rail yn gwneud cais i'r Adran Drafnidiaeth dan y broses Gwelliannau Arfaethedig i Rwydweithiau Rheilffyrdd am y cyllid sydd ei angen i gwblhau'r achos busnes terfynol erbyn 23 Rhagfyr 2023. Y cam nesaf wedyn fydd y gwaith adeiladu gyda dyddiad dechrau yn 2024.

Gan fod y cynllun Gwella Amser Teithio yn hanfodol ar gyfer llwyddiant argymhellion Burns ynghylch y rheilffyrdd a'i fod wedi cael ei gefnogi'n ddiweddar gan adroddiad terfynol yr UCR, rydym yn annog yr Adran Drafnidiaeth i gefnogi'r cynllun hwn drwy ddarparu cyllid ar gyfer

yr achos busnes terfynol yn adolygiad gwariant RNEP, a fydd, hyd y gwyrddom, yn cael ei gyhoeddi yn nes ymlaen eleni.

Gorsafoedd rheilffordd newydd

Bydd angen uwchraddio seilwaith gorsafoedd newydd ar Brif Linell De Cymru, fel ail-alinio'r cledrau presennol, llinellau pŵer trydan uwchben a newidiadau i'r signalau. Gallai'r safleoedd arfaethedig ar gyfer gorsafoedd newydd hefyd wynebu heriau o ran atal llifogydd a chaniatâd cynllunio yn erbyn canllawiau diweddaraf Llywodraeth Cymru.

Felly, mae'r rhaglen rydyn ni wedi'i llunio i gwblhau'r gwaith newydd hwn o uwchraddio gorsafoedd a seilwaith yn her a bydd angen i ni sicrhau bod cyn lleied â phosibl o darfu ar wasanaethau cludo teithwyr a chludo nwyddau yn ystod y cyfnod adeiladu.

Er mwyn ein helpu i gyflawni'r rhaglen heriol hon, rydym yn annog Llywodraeth Cymru, yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail i weithio gyda'i gilydd i sicrhau bod cytundebau a phenderfyniadau cyllido yn cael eu gwneud yn brydlon.

Trydaneiddio Parcffordd Bryste i Temple Meads

Mae darn bach o'r cledrau rhwng Parcffordd Bryste a Bryste Temple Meads nad yw wedi'i drydaneiddio ar hyn o bryd. Gyda'r gwaith mawr yng Nghyffordd Dwyrain Bryste ar fin cael ei gwblhau, mae cyfle i'r Adran Drafnidiaeth fwrw ymlaen â'r trydaneiddio hwn. Bydd y gwelliant hwn yn gwella cysylltedd rhanbarthol yn sylweddol yn y dyfodol, drwy ganiatáu i drenau cwbl drydanol redeg yn lle trenau disel rhwng Caerdydd a Bryste.

Rydym yn annog yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail i ystyried y cyfle hwn.

Prif argymhellion: penderfyniadau cyllido

Mae'r Uned yn gweithio'n gyflym ar ein prif argymhellion sy'n cynnwys llwybrau bysiau a beicio o ansawdd uchel rhwng Caerdydd a Chasnewydd, uwchraddio coridorau bysiau, beicio a cherdded yng nghanol dinas Casnewydd ac uwchraddio mynediad i Gyffordd Twnnel Hafren ar gyfer gwasanaethau bysiau newydd.

Er mwyn cynnal y momentwm hwn tuag at gyflawni, bydd angen penderfyniadau cyllido a chymeradwyo amserol gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol. Felly, rydym yn annog ein partneriaid i weithio gyda'i gilydd i sicrhau nad yw'r penderfyniadau hyn yn cael eu gohirio.

Blaenoriaethau ar gyfer y dyfodol

Ein blaenoriaethau allweddol ar gyfer y flwyddyn ariannol nesaf (22/23) yw gwneud cynnydd o ran:

- Cyflawni'r astudiaethau ac amlinellu'r achos busnes sydd ei angen i roi sail i benderfyniadau ynghylch cyllido rheilffyrdd a fydd yn cael eu gwneud rhwng Llywodraeth Cymru, yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail ar gyfer gorsafoedd a gwasanaethau newydd
- Parhau i ddatblygu ein prif argymhellion ar gyfer:
 - Llwybrau bysiau a beicio o ansawdd uchel rhwng Caerdydd a Chasnewydd
 - Uwchraddio coridorau bysiau, beicio a cherdded yng nghanol dinas Casnewydd
 - Uwchraddio mynediad yng ngorsaf Cyffordd Twnnel Hafren ar gyfer gwasanaethau bws newydd
- Cydweithio rhwng Cyngor Casnewydd a'r Uned i ddarparu llwybrau bysiau a beicio o ansawdd uchel i ganol Casnewydd, fel Heol Caerdydd, Heol Malpas a Heol Cas-gwent
- Datblygu a darparu cyfleoedd ar gyfer gweithgareddau newid ymddygiad.



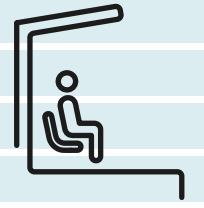
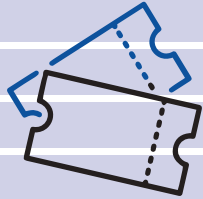
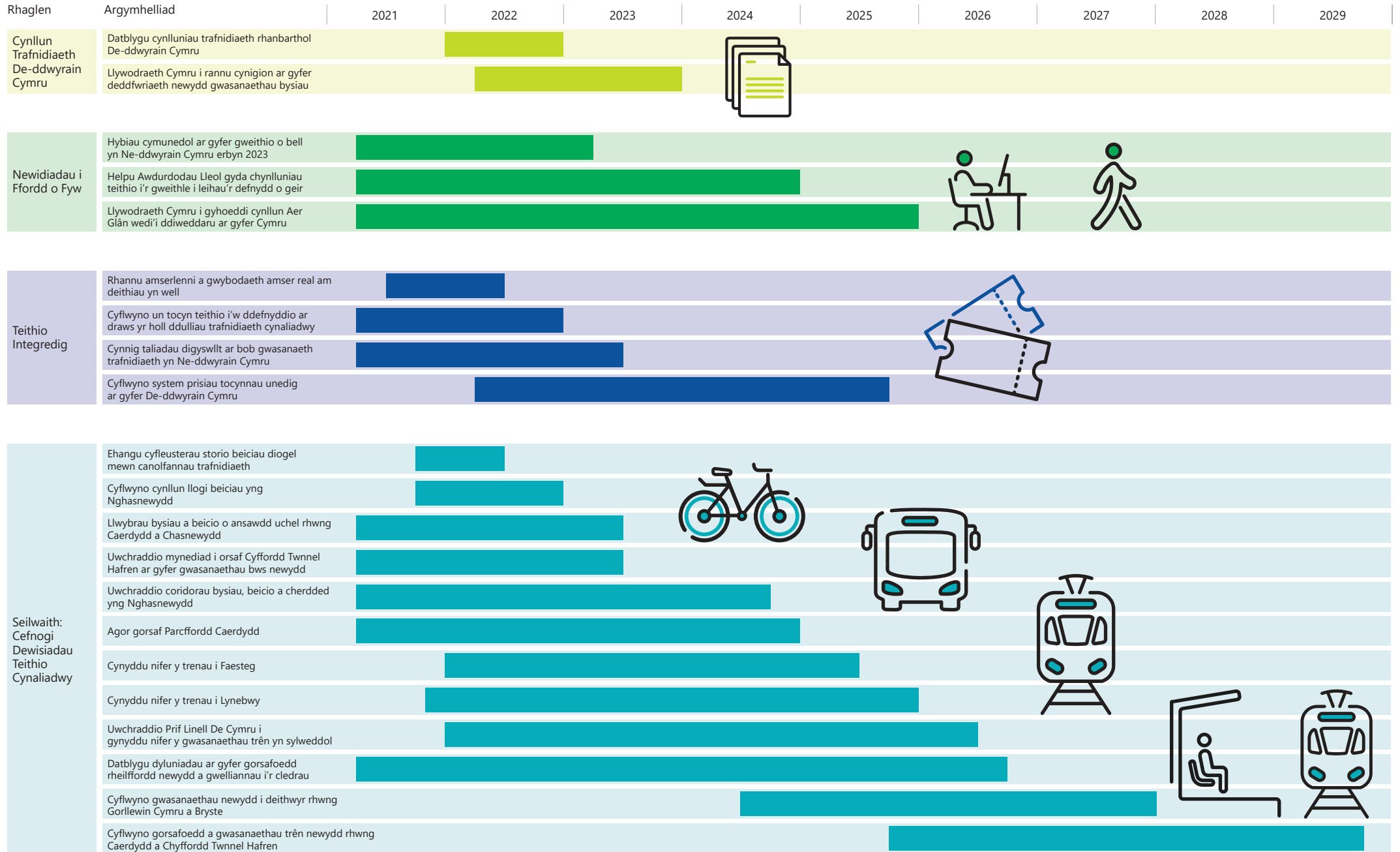
Ein hamserlen wrth symud ymlaen

Mae'r amserlen a'r cynllun cyflawni dros y dudalen yn dangos yr hyn y credwn fod modd ei gyflawni drwy Uned Gyflawni Burns yn ystod yr 8 mlynedd nesaf.

Erbyn 2029, rydym am weld chwe gorsaf drenau newydd yn agor ar Brif Linell De Cymru, mwy o wasanaethau rheilffyrdd a bysiau'n ffurfio un rhwydwaith integredig, llwybrau beicio ar wahân i gymudwyr yng Nghasnewydd a Chaerdydd a gwell darpariaeth i gerddwyr, yn enwedig i gyrraedd gorsafoedd trenau a bysiau.

Gyda'r 'rhwydwaith o ddulliau teithio amgen' hwn ar waith a thrwy gynllunio defnydd tir yn well a rhoi gwell darpariaeth i weithwyr weithio o bell, bydd gan bawb yn Ne-ddwyrain Cymru y grym i deithio'n fwy cynaliadwy ac i chwarae rhan yn y gwaith o atal Newid Hinsawdd.

Uned Gyflawni Burns: gyrru datblygiad rhwydwaith trafndiaeth integredig



58 Argymhelliad Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru

Rhif	Argymhelliad y Comisiwn	Amcan o'r Amserlen Datblygu a Chyflawni
1	Ad-drefnu Prif Linell De Cymru i wahanu gwasanaethau cymudo lleol oddi wrth wasanaethau rhwng dinasoedd. Uwchraddio llinellau lliniaru er mwyn i'r pedwar trac allu gweithredu hyd at 90mya	2021 - 2026
2	Cymeradwyo dyhead Cyngor Caerdydd a Llywodraeth Cymru i ymestyn Crossrail Caerdydd i orsaf newydd bosibl yn Heol Casnewydd	2021 - 2029
3	Cymeradwyo cynlluniau ar gyfer gorsaf newydd Parcfordd Caerdydd yn Llaneirwg	2021 - 2024
4	Gorsaf newydd Gorllewin Casnewydd	2021 - 2029
5	Gorsaf newydd Dwyrain Casnewydd	2021 - 2029
6	Cymeradwyo cynlluniau ar gyfer gorsaf newydd yn Llan-wern	2021 - 2029
7	Cymeradwyo'r cynnig am orsaf newydd ym Magwyr	2021 - 2029
8	Cymeradwyo cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau ychwanegol o Lundain a Bristol Temple Meads i Gaerdydd, Abertawe a Gorllewin Cymru	2024 - 2028
9	Uwchraddio Rheilffordd Maesteg	2022 - 2025
10	Cwblhau'r gwaith o uwchraddio rheilffordd Glynebwy	2022 - 2025
11	Uwchraddio gorsaf Pen-y-bont ar Ogwr	2021 - 2026
12	Uwchraddio gorsaf Casnewydd	2021 - 2026
13	Cymeradwyo uchelgais Cyngor Caerdydd i sefydlu cyfres o Goridorau Bysiau Craidd	2021 - 2030
14	Coridor bysiau cyflym newydd rhwng Caerdydd a Chasnewydd	2021- 2024
15	Mynediad uniongyrchol o ansawdd uchel i gerddwyr ym mhob gorsaf gyda blaenoriaeth dros geir	2021 - 2029
16	Llwybrau cerdded a beicio pwrpasol a diogel gydag arwyddion i'w dynodi lle mae gorsafoedd bysiau a threnau yn agos at ei gilydd	2021 - 2029
17	Cymeradwyo cynlluniau Cyngor Caerdydd ar gyfer llwybrau beicio newydd ar wahân	2021 - 2025
18	Uwchraddio Llwybr 88 presennol y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol	2021 - 2024
19	Llwybr beicio newydd i gymudwyr ar hyd yr A48	2021- 2024
20	Ehangu cyfleusterau storio diogel ar gyfer beicwyr mewn gorsafoedd a manau eraill yn y gyfnewidfa drafnidiaeth	2022 - 2029
21	Cynllun llogi beiciau newydd yng Nghasnewydd	2022 - 2023
22	Cysylltu Gorsaf Parcfordd Caerdydd â llwybrau beicio a llwybrau bysiau cyflym Caerdydd	2021- 2024
23	Ailddylunio'r ardal fawr y tu allan i orsaf Casnewydd Canolog i ddarparu cyfleusterau newydd ar gyfer y bae bysiau	2021- 2024
24	Darparu mynediad cerdded a beicio da i orsaf Llan-wern o bentrefi Llan-wern, Ringland a Llysweri	2021 - 2029
25	Uwchraddio mynediad ar y ffordd i orsaf Cyffordd Twnnel Hafren er mwyn caniatáu mynediad i fysiau	2021- 2024
26	Ad-drefnu Cylchfan Old Green yng nghanol Casnewydd	2021- 2024
27	Gwella'r flaenoriaeth i fysiau ar Gyffordd y Senotaff a Phont Clarence Place	2022 - 2025

19 | Adroddiad Blynyddol Cadeiryddion Bwrdd Cyflawni Burns

Rhif	Argymheliad y Comisiwn	Amcan o'r Amserlen Datblygu a Chyflawni
28	Seilwaith newydd sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau ar hyd Heol Cas-gwent	2022 - 2025
29	Seilwaith newydd sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau ar hyd Heol Malpas	2022 - 2025
30	Seilwaith newydd sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau ar hyd Heol Caerdydd	2022 - 2025
31	Seilwaith newydd sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau wrth groesfordd yr A48 a'r A4810	2022 - 2025
32	Gwella seilwaith i hwyluso beicio i gymudwyr ar goridorau bysiau	2022 - 2025
33	Drafftio strategaeth cludo nwyddau ar lefel ranbarthol sy'n canolbwyntio ar ddinasoedd Caerdydd a Chasnewydd	2022 - 2023
34	Cynnig taliadau digyswllt â cherdyn clyfar ar bob gwasanaeth trafndiaeth ar y rhwydwaith	2021 - 2023
35	Integreiddio trefniadau tocynnau ar gyfer cwmnïau trenau a bysiau mewn un system docynnau	2021 - 2025
36	Cysoni prisiau tocynnau ar gyfer teithiau o hyd tebyg	2021 - 2025
37	Cyflwyno system barthau unedig, wedi'i hintegreiddio â Metro De Cymru i wasanaethu Caerdydd, Casnewydd a'r ardaloedd cyfagos	2021 - 2025
38	Cydlynu gwasanaethau trafndiaeth yng ngorsafodd Gorllewin Casnewydd a Chyffordd Twnnel Hafren	2021 - 2029
39	Defnyddio un brand cyffredinol ar gyfer yr holl wasanaethau trafndiaeth ar y rhwydwaith, pwy bynnag fo'u gweithredwr	2021 - 2025
40	Cymeradwyo 'Gweledigaeth Gwella Gorsafodd' Trafndiaeth Cymru sy'n gosod safonau sylfaenol ar gyfer gorsafodd sy'n hyb, yn gyfnewidfa neu'n orsaf traws-rwydwaith	2021 - 2022
41	Ymestyn safonau sylfaenol Trafndiaeth Cymru i orsafoedd bysiau ac arosfannau bysiau ar y coridorau bysiau cyflym	2022 - 2025
42	Sicrhau bod gwybodaeth fyw am drafndiaeth a data amserlenni ar gael i wasanaethau trydydd parti er mwyn hwyluso integreiddiad â rhaglenni sy'n bodoli eisoes	2021 - 2022
43	Helpu Awdurdodau Lleol i ddarparu cynllunio teithio i'r gweithle neu greu uned gyflenwi newydd yn Trafndiaeth Cymru (TrC)	2022 - 2024
44	Cymeradwyo bwriad Llywodraeth Cymru i ddarparu safleoedd gweithio o bell ar draws y prif drefi, dinasoedd a chanolfannau trefol yn Ne-ddwyrain Cymru	2021 - 2023
45	Defnyddio ystod lawn yr ystâd gyhoeddus yn fwy hyblyg, gan fanteisio ar y portffolio eiddo i ddarparu lleoedd i weithio'n agos at le mae pobl yn byw	2021 - 2023
46	Peidio â chyflwyno RUC cynhwysfawr ar draws ffyrdd De-ddwyrain Cymru yn absenoldeb cynllun ledled y DU	I'w gadarnhau
47	Ystyried Ardollau Parcio yn y Gweithle unwaith y bydd dewisiadau amgen a fframwaith polisi ar waith (Awdurdodau Lleol)	2022 - 2024
48	Ffurfioli'r bartneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, Trafndiaeth Cymru ac Awdurdodau Lleol i lywodraethu'r gwaith o ddylunio a gweithredu trafndiaeth yn Ne-ddwyrain Cymru	2021 - 2022
49	Gwella'r model llywodraethu bysiau presennol (Partneriaeth)	2021 - 2023
50	Ailgyflwyno'r Bil Gwasanaethau Bysiau cyn gynted â phosibl yn ystod Tymor nesaf y Senedd	2022 - 2023
51	Dod o hyd i gyflogaeth yng nghanol trefi a dinasoedd ac nid ar y cyrion yn agos at y draffordd	2021 - 2029
52	Cynyddu dwysedd datblygu o amgylch gorsafodd a choridorau'r rhwydwaith	2021 - 2029
53	Cymeradwyo'r datganiadau polisi lefel uchel ym Mholisi Cynllunio Cymru 10 a'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol	Cwblhawyd
54	Llunio prif gynllun ar gyfer y rhanbarth drwy'r Cynllun Datblygu Strategol	2021 - 2023
55	Rhoi cyngor ar oblygiadau trafndiaeth gynaliadwy'r lleoliadau strategol a nodwyd ar gyfer datblygu drwy Trafndiaeth Cymru	2021 - 2026
56	Parhau i graffu ar Gynlluniau Datblygu Lleol a thynnu sylw at geisiadau unigol sydd mewn perygl o fod yn anghyson ag egwyddorion defnydd tir tai a chyflogaeth a ddisgrifir yn yr adroddiad	2021 - 2029
57	Sefydlu tîm cyflawni ar y cyd ar ôl ystyried yr argymhellion	Cwblhawyd
58	Nodi ffyrdd o gyflymu'r broses o roi coridorau beicio a bysiau cyflym ar waith, hyd yn oed os mai dim ond ar sail beilot y gwneir hynny (Awdurdodau Lleol)	2021 - 2022

This is Wales.

