



Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Llwybr Newydd strategaeth drafnidiaeth newydd
ar gyfer Cymru

12 Chwefror 2021

Cynnwys

1	Cyflwyniad.....	3
2	Am beth oedd yr ymgynghoriad?.....	3
3	Yr ymatebion	3
4	Trosolwg o'r ymatebion i bob cwestiwn	4
4.1	C1. Ydych chi'n cytuno gyda'n gweledigaeth hirdymor?	4
4.2	C2. Ydych chi'n cytuno gyda'n huchelgeisiau 20 mlynedd?	4
4.3	C3A. Ydych chi'n cytuno gyda'n blaenoriaethau 5 mlynedd?.....	5
4.4	C4. Rydym wedi nodi mesurau lefel uchel i helpu inni weld ein datblygiad cyffredinol. Ai'r rhain yw'r mesurau iawn?	6
4.5	C5. Ydych chi'n teimlo y dylem gynnwys targedau penodol i fwy o bobl deithio gyda thrafnidiaeth gynaliadwy?.....	6
4.6	C6. Rydym wedi nodi camau gweithredu i gyflawni'r strategaeth ddrafft. A ydynt y camau iawn?	6
4.7	C7. Mae gennym gyfres o gynlluniau bychain ar gyfer pob dull o drafnidiaeth a'r sector. Ydyn ni wedi nodi'r prif broblemau ar gyfer pob un o'r rhain?	7
4.8	C8. Rydym wedi dangos sut y bydd trafnidiaeth yn defnyddio'r 5 ffordd o weithio a amlinellir yn Neddf Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Ydych chi'n cytuno â'r dull hwn o weithio?	7
4.9	C9. Pe bai taliadau am ddefnyddio ffyrdd yn cael eu cyflwyno i helpu i gyrraedd nodau ar gyfer aer glanach, hinsawdd ddiogel ac iechyd gwell, sut all hyn gael ei wneud mewn modd sy'n deg i bawb?	8
4.10	C10A. A ydych yn credu bod yr Adroddiad Gwerthuso Cynaliadwyedd Integredig yn nodi yr effeithiau cynaliadwyedd pwysicaf ar gyfer trafnidiaeth?	8
4.11	C10B. A oes unrhyw fylchau?	9
4.12	C10C. A oes gennych unrhyw sylwadau ar ganfyddiadau'r adroddiad? .	9
4.13	Cwestiwn A	9
4.14	Cwestiwn B	10
4.15	Cwestiwn C	10
4.16	Cwestiwn D	11
4.17	Cwestiwn E	11
5	Ymatebion a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.....	13
5.1	Cymru gydnerth.....	14
5.2	Cymru sy'n Gyfrifol ar Lefel Fyd-eang	14
5.3	Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu	15
5.4	Cymru o gymunedau cydlynus	16
5.5	Cymru lewyrchus.....	16
5.6	Cymru iachach	17

5.7	Cymru sy'n fwy cyfartal	18
6	Crynodeb	18
7	Cyfeiriadau	21
8	Atodiadau	22

1 Cyflwyniad

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn ddogfen statudol sy'n ofynnol gan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 (y Ddeddf). Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i baratoi a chyhoeddi Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi ei pholisïau a sut y cânt eu rhoi ar waith. Gan ymdrin â phob dull teithio, mae'n nodi ein blaenoriaethau strategol a'n canlyniadau dymunol, gan gysylltu â'r blaenoriaethau ehangach yn ogystal â chynlluniau ar lefel awdurdodau lleol.



Mae adran 2(3) o'r un Ddeddf yn ei gwneud hi'n ofynnol i Weinidogion Cymru adolygu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn rheolaidd ac yn darparu'r gallu i'w diwygio o bryd i'w gilydd.

Cynhaliwyd ymgynghoriad 10 wythnos ar Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Newydd Cymru 2021 rhwng 17 Tachwedd 2020 a 25 Ionawr 2021. Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi'r ymatebion i'r ymarfer ymgynghori ac yn amlinellu'r camau nesaf.

2 Am beth oedd yr ymgynghoriad?

Wrth ddatblygu fersiwn ddrafft Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021, ceisiwyd barn a safbwyntiau amrywiaeth o randdeiliaid. Drwy arolwg ar-lein, digwyddiadau a gohebiaeth ysgrifenedig, gwahoddwyd rhanddeiliaid i fynegi barn ar amrywiaeth o faterion.

Yn ogystal â'r ymgynghoriad, trafodwyd gyda rhanddeiliaid cyn cyhoeddi'r drafft, drwy gynnal 52 o gyfarfodydd ac mae'r ymatebion a ddaeth i law yn ystod y cyfarfodydd hynny i'w gweld yn *Adroddiad Cefndir ar Symudedd yng Nghymru ar gyfer Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021*. Roedd dogfennau'r ymgynghoriad i'w gweld ar wefan ymgynghori Llywodraeth Cymru a chynhaliwyd rhagor o gyfleoedd ymgysylltu ar draws Cymru rhwng 17 Tachwedd 2020 a 25 Ionawr 2021, a oedd yn cynnwys pobl a sefydliadau ar draws Cymru.

3 Yr ymatebion

Daeth cyfanswm o **402 o ymatebion i'r ymgynghoriad i law**. Roedd yr ymatebwyr yn perthyn i'r amryfal categorïau o sefydliadau, **gyda 58% yn perthyn i'r categorïau 'Unigolyn preifat' ac 'Arall'**. Roedd rhai o'r ymatebon wedi'u cwblhau'n rhannol gyda'r ymatebwyr yn dewis peidio â darparu ymateb neu sylw ar bob cwestiwn. Mae'r ymatebwyr wedi'u rhestru yn Atodiad 1. Roedd amrywiaeth o ymatebwyr o ystod eang o sefydliadau ac ardaloedd daearyddol.

Ystyriwyd yr holl ymatebion yn llawn a byddant yn llywio'r gwaith o baratoi a gweithredu Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru .

4 Trosolwg o'r ymatebion i bob cwestiwn

4.1 C1. Ydych chi'n cytuno gyda'n gweledigaeth hirdymor?

Ymateb	Nifer
Cytuno'n gryf	92
Cytuno	118
Cytuno nac Anghytuno	16
Anghytuno	17
Anghytuno'n gryf	8
Ddim yn gwybod	1
Dim barn	2

Ar y cyfan, roedd yr ymatebwyr yn cytuno â gweledigaeth hirdymor Strategaeth Drafnidiaeth ddrafft Cymru, gydag **83% (210) o ymatebwyr naill ai'n cytuno neu'n cytuno'n gryf** â'r weledigaeth hirdymor a **13% (25) o ymatebwyr naill ai'n anghytuno neu'n anghytuno'n gryf** â'r weledigaeth. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys bod angen mwy o gysondeb â'r Strategaeth ar y Newid yn yr Hinsawdd, a allai fod o fudd i'r weledigaeth hirdymor.

Gofynnwyd hefyd i'r weledigaeth a'r strategaeth lefel uchel fynd i'r afael yn gliriach ag anghydraddoldeb trefol/gwledig, yr angen am waith cynnal a chadw strategol a rhwydwaith ffyrdd lleol ac y dylai amlygu'n gliriach y cysylltiad ag awdurdodau lleol a'u cynlluniau. Felly, gofynnwyd bod mwy o ystyriaeth yn cael ei rhoi i gymunedau gwledig ac i wersi a ddysgwyd o strategaethau trafndiaeth llwyddiannus mewn gwledydd eraill fod yn fwy cydnerth, cynaliadwy, integredig a hygyrch fel system drafnidiaeth.

4.2 C2. Ydych chi'n cytuno gyda'n huchelgeisiau 20 mlynedd?

Ymateb	Nifer
Cytuno'n gryf	78
Cytuno	114
Cytuno nac Anghytuno	32
Anghytuno	7
Anghytuno'n gryf	5
Ddim yn gwybod	4
Dim barn	2

Roedd yr ymatebwyr yn cytuno ar y cyfan â'r uchelgeisiau 20 mlynedd, gyda **79% (192) o ymatebwyr yn cytuno neu'n cytuno'n gryf** â'r uchelgeisiau.

Dangosodd **13% (32) nad oeddent yn cytuno nac yn anghytuno a 3% (7) anghytundeb cyffredinol** â'r uchelgeisiau 20 mlynedd.

Mae llawer o ymatebwyr yn cyfeirio at The Urban Mobility Partnership fel ffordd o gyflawni'r uchelgeisiau, a'r rôl y gall hybiau symudedd ei chwarae wrth hyrwyddo cyfnewid haws rhwng dulliau trafnidiaeth a fyddai'n galluogi mwy o deithio cyhoeddus a llesol yn y rhanbarth.

Roedd gan rai ymatebwyr bryderon na fydd yr uchelgeisiau hyn yn llwyddo pe na baent yn cael eu hyrwyddo ar draws yr holl segmentau trawsadrannol (yr amgylchedd, trafnidiaeth, yr economi, diwydiant etc) nac yn gysylltiedig â'u strategaethau.

I Gymru gyflawni'r uchelgeisiau hyn, awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid hoelio mwy o sylw ar ddarparu trafnidiaeth fforddiadwy a hygyrch i ardaloedd a chymunedau mwy gwledig, o ystyried y gyfran fawr o ddinasyddion sy'n byw yng nghefn gwlad Cymru.

4.3 C3A. Ydych chi'n cytuno gyda'n blaenoriaethau 5 mlynedd?

Ymateb	Nifer
Cytuno'n gryf	72
Cytuno	98
Cytuno nac Anghytuno	35
Anghytuno	15
Anghytuno'n gryf	9
Ddim yn gwybod	3
Dim barn	4

Mae'r ymatebwyr yn cytuno gan mwyaf â blaenoriaethau pum mlynedd Drafft Ymgynghori Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, gyda **72% (170) yn cytuno**. Mae'r ffocws a roddir ar ffactorau amgylcheddol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn cael ei gydnabod a'i werthfawrogi'n fawr.

Mae **10% (24) o ymatebwyr yn anghytuno** â'r blaenoriaethau pum mlynedd, gan ddweud y dylai'r strategaeth ganolbwyntio mwy ar y seilwaith i hwyluso teithio llesol, megis storio beiciau, a'r newid o ran ymddygiad sydd ei angen i sicrhau bod hyn yn digwydd ledled y wlad, fel rhan fawr o Flaenoriaeth 4.

Mae sawl ymatebwr hefyd sy'n teimlo bod diffyg cynhwysiant ar gyfer mentrau trafnidiaeth a rennir ac arloesedd, yn enwedig ym Mlaenoriaeth 1.

Nodwyd hefyd bod rhai ymatebwyr wedi mynegi pryder am yr angen am gyllid i gyd-fynd â'r amserlenni a'r uchelgeisiau hirdymor, lle gallai cylchoedd ariannu tymor byr

rwystro cynnydd hirdymor, yn enwedig o ran cefnogi mabwysiadu fflydoedd glân ledled Cymru.

4.4 C4. Rydym wedi nodi mesurau lefel uchel i helpu inni weld ein datblygiad cyffredinol. Ai'r rhain yw'r mesurau iawn?

Ymateb	Nifer
Ydyn	151
Nac ydyn	47

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cytuno bod y mesurau lefel uchel cywir wedi'u nodi inni weld datblygiad y gwaith yn unol â'r strategaeth, gyda **76% (151) yn cytuno â'r mesurau**.

Lle teimlai ymatebwyr y gellid gwella'r mesurau, gwnaed awgrymiadau, gan gynnwys mesurau fforddiadwyedd, hygyrchedd, effaith ar iechyd, % y ffigurau newid sy'n ymwneud â gwahanol deithiau cerbyd/ymddygiad teithwyr a nifer y llwybrau beicio newydd y flwyddyn. Mae rhai hefyd yn nodi'r angen am well data am gludo nwyddau i gefnogi strategaeth drafnidiaeth benodol ar gyfer cludo nwyddau a logisteg.

Gofynnodd rhai hefyd y gellid cofnodi mesurau ar Ystadegau Trafnidiaeth Cymru yn hytrach na chreu adroddiad ffurfiol newydd.

4.5 C5. Ydych chi'n teimlo y dylem gynnwys targedau penodol i fwy o bobl deithio gyda thrafnidiaeth gynaliadwy?

Ymateb	Nifer
Ydw	168
Nac ydw	37

Mae mwyafrif yr ymatebwyr yn cytuno y dylid cael targedau penodol ar gyfer annog mwy o bobl i deithio ar drafnidiaeth gynaliadwy, gydag **82% yn cytuno â'r angen am dargedau penodol**.

Mae ymatebwyr yn awgrymu y byddai mesur y dirywiad mewn teithio anghynaliadwy yn fuddiol ac y gellid annog teithio cynaliadwy drwy gynyddu nifer y lonydd teithio â blaenoriaeth a lleoedd parcio.

Ceir sylwadau hefyd am fesur adenillion buddsoddi ar gyfer sifftiau teithio cynaliadwy yn ogystal â'r budd amgylcheddol, o bosibl drwy sefydlu canolfannau profi newid yn yr hinsawdd yn nhrefi Cymru.

4.6 C6. Rydym wedi nodi camau gweithredu i gyflawni'r strategaeth ddrafft. A ydynt y camau iawn?

Ymateb	Nifer
Ydyn	143
Nac ydyn	48

Yn gyffredinol, mae ymatebwyr yn cytuno bod y camau cywir wedi'u nodi i gyflawni'r strategaeth ddrafft gyda **75% (143) o ymatebwyr yn cytuno**.

Mae rhai ymatebwyr o'r farn y dylai'r camau gweithredu fod yn gysylltiedig â'r canllawiau a gyhoeddwyd yn adroddiad 'Gwerthfawr a Chydnerth: Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol a Pharciau Cenedlaethol' 2018 ac y dylai rhanddeiliaid fod yn rhan o'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth, sy'n allweddol i gyflawni'r weledigaeth a'r uchelgeisiau strategol.

Mae llawer o ymatebwyr yn tynnu sylw at bwysigrwydd trafndiaeth gymunedol a chymdeithasol yng nghymunedau Cymru. Mae'r ymatebwyr hynny'n credu y dylid canolbwyntio mwy ar y maes hwn, gan gynnwys buddsoddi wedi'i dargedu a thrafod gyda chymunedau i nodi anghenion cymunedol a'r camau cywir i sbarduno newid o ran ymddygiad a dulliau teithio.

4.7 C7. Mae gennym gyfres o gynlluniau bychain ar gyfer pob dull o drafndiaeth a'r sector. Ydyn ni wedi nodi'r prif broblemau ar gyfer pob un o'r rhain?

Ymateb	Nifer
Ydyn	122
Nac ydyn	66

Mae ymatebwyr yn cytuno'n fras bod y strategaeth wedi nodi materion allweddol y cynlluniau bychain ar gyfer pob dull trafndiaeth a sector, gyda **65% (122) o ymatebwyr yn cytuno**.

Gofynnwyd am fireinio a datblygu pellach gan draean o'r ymatebwyr nad oeddent yn cytuno bod yr holl faterion allweddol wedi'u nodi, gan awgrymu:

Yr angen i nodi ffrydiau cyllido yn y dyfodol ar gyfer cynnal a chadw seilwaith, megis llwybrau beicio a cherdded, ac ar gyfer trawsnewid i drafndiaeth gyhoeddus lân a gwasanaethau tacsï drwy weithio'n agos gydag awdurdodau lleol.

Roedd awgrymiadau eraill yn ymwneud â buddsoddi mewn seilwaith ac ar draws dulliau teithio i gefnogi cymunedau gwledig a theithwyr anabl drwy ddarparu mwy o deithiau a rennir a rhai di-dor sydd wedi'u cysylltu a'u cefnogi'n well (cyllid).

Yn fras ymhlith yr ymatebwyr, ceir rhagolygon cadarnhaol ar ddatblygu cynlluniau bach a sut y bydd y rhain yn gwella ansawdd aer ac yn lleihau allyriadau sŵn er bod rhai wedi ceisio eglurder ynghylch camau ymarferol y gellid eu rhoi ar waith i gyflawni targed Dim Allyriadau o Bibellau Egsôst.

4.8 C8. Rydym wedi dangos sut y bydd trafndiaeth yn defnyddio'r 5 ffordd o weithio a amlinellir yn Neddf Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Ydych chi'n cytuno â'r dull hwn o weithio?

Ymateb	Nifer
Ydw	164

Mae'r rhan fwyaf o ymatebwyr yn cytuno â'r ffordd y bydd trafndiaeth yn defnyddio'r dull a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, gydag **85% (164) o ymatebwyr yn cytuno**. I weld adolygiad manwl o'r sylwadau a ddaeth i law, cyfeiriwch at ymatebion adran 5 a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

Cafwyd ymholiadau gan sawl ymatebwr ynglŷn â'r dewis i ddefnyddio'r pedair colofn datblygu cynaliadwy, a bod cysondeb clir â'r saith nod yn cael ei ffafrio ac yn ofynnol.

Dywed nifer o ymatebwyr y gallai fod potensial i effeithio'n negyddol ar Ddiwylliant Cymru, gan y gallai dysgwyr Cymraeg gael llai o gyfle i fanteisio ar amgylcheddau dilys. Gellid mynd i'r afael â hyn drwy gadw'r angen i hyrwyddo llai o deithiau a chynyddu gweithio gartref, a hyrwyddo trafndiaeth gyhoeddus wrth ddefnyddio busnesau mewn trefi ac i ymgolli yn ein diwylliant a'n tirwedd Gymreig.

Mae rhai ymatebwyr yn canmol cynnwys gwelliannau iechyd yn y strategaeth drafndiaeth ac yn teimlo y dylid blaenoriaethu manteision trafndiaeth lanach i iechyd y cyhoedd a mwy o deithio llesol.

4.9 C9. Pe bai taliadau am ddefnyddio ffyrdd yn cael eu cyflwyno i helpu i gyrraedd nodau ar gyfer aer glanach, hinsawdd ddiogel ac iechyd gwell, sut all hyn gael ei wneud mewn modd sy'n deg i bawb?

Dywed sawl ymatebwr y byddai'n rhaid ystyried dau grŵp penodol er mwyn bod yn deg: aelwydydd incwm isel nad ydynt o bosibl yn gallu fforddio newid i drafndiaeth lân; a dinasyddion gwledig sydd â llai o ddewisiadau trafndiaeth gyhoeddus ac sy'n dibynnu ar deithiau cerbydau preifat. Awgrymwyd benthychiadau di-log i ddinasyddion a busnesau, neu daliadau ffordd a bwysolwyd ar sail incwm aelwydydd.

Roedd llawer o blaid taliadau am ddefnyddio ffyrdd gyda sylwadau'n awgrymu y dylid gweithredu'r rhain yn ofalus er mwyn ystyried argaeledd trafndiaeth gyhoeddus, incwm y cartref, math o gerbyd a thanwydd, milltiroedd a lleoliad (trefol/gwledig). Nodwyd y dylid defnyddio cymhellion yn hytrach na chosbi defnyddwyr ffyrdd, ac y dylai trafndiaeth amgen fod ar gael ac yn ei lle cyn i unrhyw daliadau ddod i rym.

Cafwyd sylwadau hefyd y gellid ystyried yn well unrhyw daliadau ochr yn ochr â gwario mwy ar fentrau trafndiaeth gyhoeddus, megis rhoi cymhorthdal ar gyfer trafndiaeth, e.e. i bobl ifanc neu yn ystod cyfnodau nad ydynt yn oriau brig, neu wella cysylltiadau trafndiaeth a galluogi cerbydau i fod yn lanach ac yn fwy hygyrch.

4.10 C10A. A ydych yn credu bod yr Adroddiad Gwerthuso Cynaliadwyedd Integredig yn nodi yr effeithiau cynaliadwyedd pwysicaf ar gyfer trafndiaeth?

Ymateb	Nifer
Ydy	121
Nac ydy	30

Yn gyffredinol, mae ymatebwyr yn cytuno bod yr Adroddiad Arfarnu Cynaliadwyedd Integredig yn nodi manteision pwysicaf trafnidiaeth gynaliadwy, gyda **79% (121) o ymatebwyr yn cytuno**.

Nid oedd yr **20% (30) o ymatebwyr nad ydynt yn cytuno** wedi rhannu unrhyw ddealltwriaeth na sylwadau pellach.

4.11 C10B. A oes unrhyw fylchau?

Nododd rai ymatebwyr y pwyntiau a ganlyn:

Dylid cynnal ymgynghoriadau a strategaethau cyfochrog sy'n cysylltu trafnidiaeth, ynni, adeiladau etc â strategaeth a chynllun Sero Net ehangach i Gymru.

Nid oedd yr adroddiad yn mynd i'r afael yn llawn â thlodi trafnidiaeth, ansawdd aer ac anghydraddoldebau iechyd.

Gall ardaloedd gwledig gael eu heithrio o fentrau ac felly ni fyddant yn elwa ar welliannau os yw'r cyllid yn canolbwyntio ar drefi mwy yn ne, gorllewin a gogledd-orllewin Cymru.

Dylid llunio Asesiad Traddodiadol o'r Effaith ar Gydraddoldeb ar gyfer y strategaeth drafnidiaeth, yn enwedig wrth werthuso effaith y cynigion ar bobl â phob un o'r naw nodwedd warchodedig ac (o 31 Mawrth 2021) i ehangu cydraddoldeb economaidd-gymdeithasol.

4.12 C10C. A oes gennych unrhyw sylwadau ar ganfyddiadau'r adroddiad?

Mae sylwadau gan ymatebwyr am y canlynol:

Dylid cynnwys yn y weledigaeth ar gyfer 2040 bod 'teithwyr' yn teithio'n fwy diogel ar y rhwydwaith trafnidiaeth, ac yn teimlo'n fwy diogel.

Mae angen rhagor o wybodaeth am fforddiadwyedd, buddsoddiad a chynllun ariannu ar gyfer buddsoddiadau cychwynnol, cymorth gweithredol parhaus a chynnal a chadw asedau sy'n bodoli eisoes ac yn y dyfodol.

Er mwyn cyflawni'r blaenoriaethau pum mlynedd, dylid mynd i'r afael yn fanylach â heriau trafnidiaeth wledig, datgarboneiddio a newid dulliau teithio. I lawer o bobl sy'n byw yng nghefn gwlad Cymru, mae dibyniaeth ar gerbydau personol, cerbydau a rennir neu rai cymunedol yn debygol o barhau, a bydd angen cynllun datgarboneiddio ar gyfer hyn.

Mae'r adroddiad yn nodi bod llai o fenywod na dynion yn gyrru. Yn unol â hynny, dylai'r strategaeth ystyried gwella mynediad menywod at gyfleoedd addysgol a phroffesiynol, drwy fuddsoddi yn y systemau trafnidiaeth y mae menywod yn eu defnyddio, mynd i'r afael â materion mynediad, fforddiadwyedd, diogelwch ac apêl, a sicrhau bod cynllunio trafnidiaeth integredig yn ystyried lleoliadau gofal plant, hyfforddiant a chyflogaeth.

4.13 Cwestiwn A

Mae dyletswydd arnom i ystyried effeithiau ein polisïau ar yr iaith Gymraeg, o dan ofynion Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011.

Hoffem wybod eich barn am yr effaith fyddai'r strategaeth ddrafft yn ei gael ar yr iaith Gymraeg, yn benodol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar drin yr iaith Gymraeg yr un mor ffafriol â'r Saesneg. Pa effeithiau allai fod, yn eich barn chi? Sut gellid cynyddu effeithiau cadarnhaol neu liniaru effeithiau negyddol?

Awgrymodd yr ymatebwyr:

Dylid annog y Gymraeg ym mhob achos drwy arwyddion dwyieithog, cyhoeddiadau, gwybodaeth, staff trafnidiaeth, ar gyfer seilwaith digidol a ffisegol a dylid adlewyrchu hyn yn y strategaeth.

Bydd y Gymraeg ar dtrafnidiaeth gyhoeddus yn arbennig o berthnasol i gymunedau gwledig ac oedrannus wrth geisio annog mwy o dtrafnidiaeth gyhoeddus, gan eu bod yn aml yn gymunedau Cymraeg eu hiaith sy'n siarad llai o Saesneg. Gall llawer ddewis peidio â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus os ydynt yn credu na fyddant yn cael eu deall.

Dylai gweithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus fabwysiadu a chroesawu diwylliant Cymru a'r Gymraeg, gan gefnogi staff i atal hyn rhag dod yn faich.

Dylai targedau mesuradwy gefnogi'r defnydd o'r Gymraeg fel 'Gall siaradwyr Cymraeg ddefnyddio gwasanaethau bws/trên yn hyderus yn eu dewis iaith', er bod dyheadau'r Gymraeg yn galonogol i ymatebwyr.

4.14 Cwestiwn B

Eglurwch hefyd sut y gellid ffurfio neu newid y Strategaeth ddrafft i gael effaith positif neu i gynyddu'r effeithiau positif ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar drin yr iaith Gymraeg yr un mor ffafriol â'r Saesneg, a dim effeithiau negyddol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar drin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Cafwyd y sylwadau a ganlyn gan ymatebwyr:

Gall dull technoleg ddigidol a/neu dechnoleg sy'n seiliedig ar apiau ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus ei gwneud yn haws defnyddio rhwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n cwmpasu'r holl wasanaethau bysiau a threnau gyda data yn Gymraeg ac yn Saesneg.

Dylai data gwasanaethau bysiau fod ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg drwy gyflwyno safonau'r Gymraeg. Cafodd y cynnig a wnaed ar y safonau hyn ei dderbyn yn dda.

Dylai fod gan seilwaith newydd enw Cymraeg a Saesneg i sicrhau nad yw'r diwylliant a'r iaith yn cael eu colli, a bod dinasyddion lleol yn derbyn y seilwaith yn gadarnhaol.

Mae angen sicrhau cydbwysedd rhwng gwneud cyfieithiadau Cymraeg yn fwy amlwg ac ar gael i siaradwyr a chymunedau brodorol, a sicrhau ar yr un pryd nad yw siaradwyr di-Gymraeg a thwristiaid yn cael eu dieithrio. Dylid mabwysiadu dull sensitif sy'n ystyried siaradwyr Cymraeg a di-Gymraeg.

4.15 Cwestiwn C

Mae dyletswydd arnom i ystyried effaith ein polisiau ar bobl neu grwpiau sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig.

Ydych chi'n credu y bydd y strategaeth ddrafft hon yn cynnig manteision positif i bobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig? Os felly, pa rai sydd fwyaf pwysig?

Cafwyd yr ymatebion a ganlyn:

Dylid ymgynghori â'r gymuned anabl er mwyn nodi'n well y rhwystrau i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, a sicrhau bod y mesurau a'r dulliau uwchraddio cywir yn cael eu gweithredu i alluogi defnyddwyr anabl i ddefnyddio rhwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus neu lesol.

Er bod y strategaeth yn gwneud llawer i fynd i'r afael â hygyrchedd i deithwyr anabl, dylai hefyd ystyried fforddiadwyedd i sicrhau y gall trafnidiaeth gyhoeddus fod o fudd i'r teuluoedd a'r cymunedau incwm is hynny.

Nodwyd y bydd y ffocws ar gynnal a chynnwys y Gymraeg yn cefnogi cymunedau gwledig a hŷn, a'r rhai sy'n siaradwyr brodorol, fel bod trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy cynhwysol.

Yn gyffredinol, nododd ymatebwyr fod hygyrchedd a chynhwysiant pobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig yn cael sylw digonol ac yr eir i'r afael â hwy yn y strategaeth hon.

4.16 Cwestiwn D

Ydych chi'n credu y gallai'r strategaeth ddrafft gael effaith negyddol ar rai pobl neu grwpiau sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig? Os felly, beth ydynt a sut y gallwn atal y rhain?

Nodwyd y pwyntiau a ganlyn:

Dylid ystyried pobl nad ydynt yn gweithio rhwng 9am a 5pm drwy ymestyn amserlenni trafnidiaeth gyhoeddus i sicrhau bod pawb yn gallu cael gafael ar y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt.

Gallai mwy o feicwyr a bysiau ar y ffyrdd effeithio'n negyddol ar farchogion a beicwyr modur.

Gellid ystyried anabledau anweledig yn fwy yn y strategaeth. Mae mynediad i gadeiriau olwyn yn bwysig ac yn hwyluso gwasanaethau ar gyfer: pobl â nam ar eu golwg, nam ar eu clyw, niwroamrywiaeth, cyflyrau meddygol (e.e. Crohn's), a dylid ystyried y rhai ag anawsterau dysgu. Bydd cyfleusterau fel dolenni clywed, arwyddion wedi'u cynnal a'u cadw'n dda, braille (yn Gymraeg ac yn Saesneg) a chyfleusterau toiled cyhoeddus a gynhelir yn dda ar lwybrau trafnidiaeth yn helpu i gyflawni hyn ac yn sicrhau bod pawb yn gyfforddus yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Dylai'r strategaeth ystyried grwpiau sy'n llai tebygol o gymryd rhan mewn trafnidiaeth lesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, gan ystyried y ffactorau sy'n sbarduno'r ymddygiad hwn. Gallai hyn gynnwys y rhai sy'n teimlo bod dulliau trafnidiaeth penodol yn llai diogel iddynt. Mae hefyd yn bwysig osgoi cosbi unrhyw ddiffyg mabwysiadu heb ddealltwriaeth ddigonol na chymryd camau i leddfu pryderon sy'n benodol i grwpiau.

4.17 Cwestiwn E

A oes unrhyw sylwadau pellach yr hoffech eu gwneud ar y Llwybr Newydd – strategaeth dtrafnidiaeth newydd Cymru?

Ychwanegodd yr ymatebwyr y sylwadau a ganlyn:

Dylid ailagor rheilffyrdd hŷn, caeedig er mwyn galluogi mwy o opsiynau trafndiaeth.

Dylid cael mapiau a data rhyngweithiol ar gyfer gwasanaethau bysiau a gwasanaethau cymunedol.

Mae angen gwell hygyrchedd o ran gwefru trydan ac ail-lenwi hydrogen er mwyn hwyluso'r broses o fabwysiadu cerbydau glân i ddinasyddion a busnesau.

Mae angen darpariaethau gwell ar gyfer beiciau ar drenau a bysiau.

Dylid cynnwys rheilffyrdd bach Cymru yn y strategaeth fel sbardunau allweddol i hybu twristiaeth.

Dylid ystyried marchogion, gyrwyr cerbydau a beicwyr modur drwy gydol y strategaeth.

Dylid ystyried gweithredu llwybrau bysiau hirach, Cymru gyfan (e.e. cysylltu'r gogledd a'r de).

Mae angen dull cyfannol o ymdrin â phob dull trafndiaeth a sut y maent yn gweithio gyda'i gilydd, yn enwedig ar gyfer gwasanaethau cludo nwyddau a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Dylai'r ffordd y caiff ffyrdd eu dylunio roi blaenoriaeth i gerddwyr a beicwyr dros gerbydau, a dylid gwella a gorfodi addysg gyrwyr i wella diogelwch pawb ar ein ffyrdd.

Nid yw rhai cynlluniau ffyrdd sy'n cael eu cynllunio ar hyn o bryd yn gydnaws â Strategaeth Drafndiaeth ddrafft Cymru.

Dylai fod mwy o gysylltiadau cliriach â strategaethau a pholisïau Cenedlaethol eraill Cymru megis Fframwaith Datblygu Cenedlaethol Cymru'r Dyfodol sydd ar ddod.

Dylid ymdrin â ffactorau ehangach fel pontio Brexit/UE a Covid-19 a'u hystyried yn y strategaeth i sicrhau ei bod yn cyd-fynd â heriau a newidiadau yn y dyfodol.

Dylid ystyried cyfleusterau ar hyd llwybrau trafndiaeth gyhoeddus a llesol er mwyn gwneud y dulliau hyn yn fwy deniadol, hygyrch a hawdd eu defnyddio.

Mae cludiant i'r ysgol yn gyfran sylweddol o'r rhwydwaith trafndiaeth yng Nghymru, ond prin y cyfeirir ato yn y strategaeth.

Nid yw ystyriaethau cyflawni ac ariannol y cynllun wedi'u cynnwys a dylid eu cyfleu er mwyn dangos yn llawn pa mor gyraeddadwy yw'r strategaeth hon.

5 Ymatebion a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol

Wrth ddatblygu Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru, bydd Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r egwyddorion a'r nodau sydd wedi'u cynnwys yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae'r Ddeddf yn ymwneud â gwella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Ei nod yw rhoi datblygu cynaliadwy wrth wraidd y broses o wneud penderfyniadau ar draws Llywodraeth Cymru, gan sicrhau bod yr holl gamau a gymerir yn diwallu anghenion y presennol heb beryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion hwy. Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar gyrff cyhoeddus i ystyried saith nod Llesiant y Ddeddf a sicrhau eu bod yn cyfrannu gymaint â phosibl atynt:

Wrth lywio datblygiad y strategaeth, roedd Llywodraeth Cymru yn awyddus i ystyried barn a blaenoriaethau ymatebwyr mewn perthynas â'r nodau Llesiant. Ceisiodd y strategaeth fapio'r uchelgeisiau yn y ddogfen ymgynghori i'r saith nod Llesiant.

Our ambitions and the seven Well-being Goals



Roedd llawer o'r ymatebwyr yn cydnabod yn gadarnhaol bod y fframwaith cyffredinol a gyflwynir yn y strategaeth ddrafft yn cyd-fynd yn dda â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, y cyfeiriad ar gyfer lleihau allyriadau a chynnwys yr hierarchaeth Teithio Cynaliadwy i lywio penderfyniadau cynllunio a buddsoddi. Mae cydnabyddiaeth bellach y bydd manylion cyflawni yn cael eu cynnwys yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol sydd ar ddod.

Darparwyd argymhellion allweddol hefyd ac maent wedi'u halinio â'r saith nod:

5.1 Cymru gydnerth

Cenedl sy'n cynnal ac yn gwella amgylchedd naturiol bioamrywiol gydag ecosystemau iach gweithredol sy'n cynnal cydnerthedd cymdeithasol, economaidd ac ecolegol ynghyd â'r gallu i addasu i newid (er enghraifft y newid yn yr hinsawdd).

Roedd ymatebwyr yn cefnogi'r ystyriaethau amgylcheddol yn y strategaeth gyda rhai'n ystyried a ddylai'r strategaeth wneud ymrwymiad clir i gynyddu bioamrywiaeth net a'r heriau o weithredu ymarferol er mwyn sicrhau ystyriaeth hirdymor o'r nodau o fewn datblygu trafndiaeth:

'Mae angen inni ystyried rheoli'r ystâd feddal bresennol sy'n gysylltiedig â ffyrdd, rheilffyrdd a seilwaith teithio llesol, yn ogystal â chynlluniau trafndiaeth newydd gan gynnwys gwelliannau ac uwchraddio'. A ddylai hyn fod yn fwy o ymrwymiad, e.e. i sicrhau Enillion Net Bioamrywiaeth ar draws ymyriadau trafndiaeth ledled Cymru?

Sefydliad, Ymateb 246, C4

Dylid hoelio sylw ar fanteision amgylcheddol eraill gan gynnwys gwelliannau i'r amgylchfyd cyhoeddus, mannau agored, strydoedd gwyrdd, strydoedd a lleoedd digwyddiadau etc.

Sefydliad, Ymateb 112, C8

Mae newid yn yr hinsawdd a thargedau carbon yn bwysig ond gall enillion tymor byr a fesurir ar gyfer gwelliant sy'n hyrwyddo un cynnyrch sydd â llai o effaith carbon fod yn niweidiol i CDM* sy'n ei gwneud yn ofynnol i Ddylunydd ddylunio ar gyfer gwaith cynnal a chadw – h.y. mae angen ystyried y cylch oes cyfan felly gall arwyneb ffordd newydd sy'n para 12-15 mlynedd fod yn well i'r amgylchedd ac yn fwy diogel i'r contractwr sy'n ei osod na chynnyrch wedi'i ailgylchu sydd â disgwyliad oes o 5 mlynedd.

Sefydliad, Ymateb 303, C2 [*Gwefan HSE – Rheoliadau Adeiladu \(Dylunio a Rheoli\) 2015](#)

5.2 Cymru sy'n Gyfrifol ar Lefel Fyd-eang

Cymru sy'n Gyfrifol ar Lefel Fyd-eang. Cenedl sydd, wrth iddi wneud unrhyw beth i wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, yn ystyried a allai gwneud peth o'r fath gyfrannu'n gadarnhaol at lesiant byd-eang.

Mae ymatebwyr yn croesawu'r esiampol arweiniol y mae Cymru yn ei gosod, ac yn parhau i'w gosod drwy Ddeddf Cenedlaethau'r Dyfodol. Roedd llawer hefyd yn cydnabod, er mwyn parhau i arwain a gwneud y mwyaf o'n cyfraniad at lesiant byd-eang, y gallem fod yn fwy uchelgeisiol a defnyddio gwersi a ddysgwyd o wledydd eraill:

Er mwyn gwneud newidiadau sylweddol, dylai unrhyw strategaeth ganolbwyntio ar ddatblygu technolegau trafndiaeth Hydrogen yng Nghymru (awyrennau, trenau/tramiau a llongau). Mae'r dirwedd ôl-ddiwydiannol a'r seilwaith presennol, yn enwedig yn ne Cymru, yn feithrinfa ddelfrydol ar gyfer arloesi o'r fath, ac mae

cyfyngiadau'r amgylchedd yn ddelfrydol ar gyfer arddangos a chyflwyno. Nid yw'r Strategaeth yn sôn fawr ddim am helpu i ddatblygu technoleg, dim ond mabwysiadu beth bynnag a allai fod ar gael, ond mae diffyg dychymyg yma ac mae'n colli cyfle delfrydol i Gymru ganolbwyntio ar ddylunio a chynhyrchu technoleg Hydrogen, trydan a hybrid. Mae'r technolegau hyn yn barod inni fanteisio arnynt, a dylai Cymru arwain ar y gwaith o'u weithredu.

Unigolyn, Ymateb 74, C1

Yn ddiweddar, mae Llywodraeth yr Alban wedi gwneud ymrwymiad clir i ostyngiad o 20% yn y pellter sy'n cael ei deithio mewn car erbyn 2030. Credwn fod angen cerrig milltir clir tebyg yng Nghymru. Hebddynt ni fydd yn bosibl asesu i ba raddau y mae cynnydd yn cael ei wneud ar y mesurau a nodir yn y strategaeth ddrafft.

Grŵp, Ymateb 133 *Securing a green recovery on a path to net zero: climate change plan 2018-2032*

5.3 Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu

Cymdeithas sy'n hyrwyddo ac yn gwarchod diwylliant, treftadaeth a'r Gymraeg ac sy'n annog pobl i gyfranogi yn y celfyddydau, a chwaraeon a gweithgareddau hamdden.

Mae consensws eang bod trafndiaeth yn cynnig cyfleoedd pwysig i bobl ymgysylltu â'r iaith Gymraeg, hanes a diwylliant Cymru gyda rhai ymatebwyr yn ceisio mwy o bwyslais ar y Gymraeg. Ceisiodd llawer o ymatebwyr roi mwy o ystyriaeth i'r manteision diwylliannol a'r risgiau a gyflwynwyd gan y strategaeth. Mae hyn yn cynnwys elfennau megis mwy o weithio gartref a thwristiaeth:

Rydym yn croesawu ac yn cefnogi cynlluniau i system drafnidiaeth Cymru fod yn un sy'n cyfrannu at ddiwylliant Cymreig ffyniannus. Amlygir y dylanwad y mae chwaraeon yn ei gael ar enw da rhyngwladol Cymru ym Maromedr Pŵer Meddal y British Council ac rydym yn falch o weld bod ystyriaeth wedi'i rhoi i sut y bydd trafndiaeth yng Nghymru yn cefnogi digwyddiadau chwaraeon mawr. Mae gan Gymru hanes cadarnhaol o gynnal digwyddiadau chwaraeon cofiadwy a bydd system drafnidiaeth gyhoeddus gyda seilwaith diogel a hygyrch sydd wedi'i chysylltu'n dda yn arddangos hyn ar lwyfan y byd.

Sefydliad, Ymateb 254: C2

Bydd buddsoddiad digidol i hyrwyddo gweithio gartref gyda llai o deithiau yn cael effaith economaidd ar gaffis, siopau a bwytai mewn trefi a gallai'n hawdd fod heriau hefyd y bydd Dysgwr Cymraeg yn cael llai o gyfle i ymgolli ei hunan yn niwylliant Cymru ac ymhlith siaradwyr Cymraeg.

Unigolyn, Ymateb 306: C8

O ran cyfleoedd i ddefnyddio'r Gymraeg wrth gael mynediad at wasanaethau trafndiaeth, nodwn eich bod yn cyfeirio at y ddyletswydd ar ddarparwyr trafndiaeth gyhoeddus i gydymffurfio â safonau'r Gymraeg dros amser. Nod y safonau yw rhoi sicrwydd a chysondeb yn y ffordd y caiff y Gymraeg ei thrin a'i defnyddio, ac mae'n allweddol bod hyn yn cael ei gynnwys yn y strategaeth. Fodd bynnag, gan fod y sefyllfa'n aml yn newid o ran dull llywodraethu gwahanol ddarparwyr a chwmnïau trafndiaeth, a'r ffordd y mae pobl yn defnyddio gwasanaethau yn debygol o esblygu

erbyn 2040, credwn fod angen i Lwybr Newydd ganiatáu hyblygrwydd sy'n cydnabod y gallai'r fframwaith cyfreithiol newid, ond y bydd yr egwyddor a'r uchelgeisiau o ran y Gymraeg yn parhau.

Sefydliad, Ymateb 298: CA

5.4 Cymru o gymunedau cydlynus

Cymunedau atyniadol, hyfyw a diogel sydd â chysylltiadau da.

Roedd llawer o'r ymatebwyr yn cydnabod yn gyffredinol y rôl bwysig y mae trafndiaeth yn ei chwarae mewn cymunedau cysylltiedig, deniadol, hyfyw a diogel. Gellid gwneud hyn yn gliriach, gan adlewyrchu'r cyfleoedd a gyflwynir ar gyfer addysg, iechyd, llesiant a ffyniant pobl drwy'r hierarchaeth teithio cynaliadwy fel elfen ganolog. I rai ymatebwyr, roeddent yn teimlo bod teithio yn elfen hanfodol o gydlyniant cymunedau.

Mae teithio yn elfen bwysig o ryngweithio a llesiant cymdeithasol, ac iechyd a ffitrwydd. Mae'n ymddangos ei fod yn gwrthdaro â llawer o flaenoriaethau eraill, er enghraifft cymunedau cydlynus. Fel uchelgais, nid yw'n cydnabod bod rhywfaint o deithio yn hanfodol, megis ar gyfer addysg, rhyngweithio cymdeithasol etc.

Unigolyn, Ymateb 274: C3B

Mae'r strategaeth yn datgan y bydd yn anelu at leihau teithio a galluogi pobl i gael mynediad at addysg, gwasanaethau a gwaith yn eu cymunedau lleol. Mae hyn yn creu cyfleoedd i gynyddu cyfleoedd cyflogaeth cyfrwng Cymraeg i siaradwyr Cymraeg lle bynnag yng Nghymru y maent yn byw. Gall hyn gyfrannu at gynyddu anghydraddoldebau mewn cymunedau a thanseilio amcanion strategaeth y Gymraeg 2050 ac amcanion Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol sef cymunedau mwy cyfartal a chydlynus â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu. Rydym yn argymhell eich bod yn gweithio gydag adrannau eraill o fewn Llywodraeth Cymru i ymchwilio i effaith newid patrymau gwaith ar gymunedau.

Sefydliad, Ymateb 298: CA

Mae profiad y pandemig, gan gynnwys gweithio gartref a chanolbwyntio'n agosach ar gymdogaethau a'r amgylchedd agosach, wedi rhoi cyfle i ystyried dull mwy cyfannol o fyw a gweithio. Fel eglwysi, rydym yn cefnogi gwasanaethau cymunedol sy'n hyrwyddo cydraddoldeb ac yn adeiladu cymuned, yn diogelu creu, ac yn annog bywyd cyfan.

Sefydliad, Ymateb 232: C8

5.5 Cymru lewyrchus

Cymdeithas arloesol, gynhyrchiol, carbon isel sy'n cydnabod y terfynau sydd ar yr amgylchedd byd-eang ac sydd, o ganlyniad, yn defnyddio adnoddau mewn modd effeithlon a chymesur (gan gynnwys gweithredu ar newid yn yr hinsawdd); ac sy'n datblygu poblogaeth fedrus ac addysgedig mewn economi sy'n cynhyrchu cyfoeth ac yn cynnig cyfleoedd cyflogaeth, gan ganiatáu i bobl fanteisio ar y cyfoeth a gynhyrchir drwy gael gafael ar waith addas.

Roedd cydnabyddiaeth eang o'r rôl bwysig y mae trafnidiaeth yn ei chwarae ym mywyd economaidd cymunedau ledled Cymru. I rai ymatebwyr, roeddent yn teimlo y gallai'r strategaeth adlewyrchu'n well y diffiniad ehangach o Gymru fwy ffyniannus. Mynegodd eraill hefyd fod angen dull cytbwys o sicrhau bod y strategaeth yn chwarae rhan yn y gwaith o gefnogi pob busnes a chymuned yng Nghymru:

Cyfeiriodd rhai at ganolbwyntio'n economaidd ar y cynllun fel "Cynnyrch Mewnwladol Crynswth" neu debyg, tra bod ystyr y Ddeddf yn amlwg yn llawer cynnil ac ehangach. Pan gaiff y strategaeth hon ei thrawsnewid yn gynlluniau gweithredu a'i gweithredu'n lleol, mae perygl amlwg y bydd pryderon economaidd yn dominyddu'n ymarferol. Er mwyn osgoi hyn, dylai'r strategaeth derfynol wneud lles a phryderon amgylcheddol yn fwy amlwg.

Sefydliad, Ymateb 232, C1

Gallwn herio'n hawdd y bydd buddsoddiad digidol i hyrwyddo gweithio gartref gyda llai o deithiau yn cael effaith economaidd ar gaffis, siopau a bwytai mewn trefi.

Unigolyn, Ymateb 306: C8

5.6 Cymru iachach

Cymdeithas lle mae llesiant corfforol a meddyliol pobl cystal â phosibl a lle deallir dewisiadau ac ymddygiadau sydd o fudd i iechyd yn y dyfodol.

Roedd llawer o'r ymatebwyr yn cydnabod bod y strategaeth yn integreiddio iechyd yn ei huchelgeisiau ac yn ceisio mwy o bwyslais ar effeithiau iechyd gyda chydabyddiaeth bellach y byddai strategaeth drafnidiaeth lwyddiannus yn helpu i atal problemau iechyd yn y tymor byr, y tymor canolig a'r hirdymor. Atgyfnerthwyd hyn gan ymatebion a oedd yn adlewyrchu ar bandemig byd-eang Covid-19, ei ganlyniadau trasig, a'r angen am fwy o ffocws ar fesurau ataliol yn y dyfodol:

Yn adran 6.3 (Atal), dylai fod mwy o bwyslais ar y problemau iechyd y bydd polisi trafnidiaeth llwyddiannus yn helpu i'w hatal – pwysau/gordewdra, clefyd cardiofasgwlaidd, diabetes, llai o achosion o ganser, gwell lles meddyliol etc. Yn yr un modd, ar gyfer adran 6.4 (Integreiddio), dylai hyn gynnwys gwaith gydag unrhyw effeithiau ar y sector iechyd; felly effaith y rhwydwaith trafnidiaeth ar y galw am wasanaethau a'r gallu i sefydliadau mawr yn y sector cyhoeddus ddylanwadu ar y ffordd y mae eu staff a'u hymwelwyr yn teithio (e.e. drwy Siarteri Teithio Llesol).

Sefydliad, Ymateb 258: C8

Mae pandemig Covid-19 wedi tynnu sylw at bwysigrwydd rhoi lle blaenllaw i iechyd ataliol i sicrhau Cymru gydnerth a'r effaith sylweddol y gall chwaraeon a hamdden ei chael ar hwyluso hyn. Rhaid i'r pwysigrwydd a roddir ar fod yn egniol bob dydd drwy gydol y pandemig barhau. Dyma'r amser i wneud newidiadau cadarnhaol a pharhaol o ran ymddygiad drwy barhau â'r negeseuon hyn, ailgynllunio systemau sy'n creu cymunedau egniol cysylltiedig ac ail-werthuso pa mor deg yw gwasanaethau. Mae hefyd yn bryd parhau i hyrwyddo ffyrdd arloesol newydd o gynnwys gweithgarwch corfforol mewn bywydau bob dydd – gan gynnwys sut mae pobl yn symud o gwmpas manau lle y maent yn byw, gweithio a chwarae.

Sefydliad, Ymateb 254: C2

5.7 Cymru sy'n fwy cyfartal

Cymdeithas sy'n galluogi pobl i gyflawni eu potensial ni waeth beth fo'u cefndir neu eu hamgylchiadau (gan gynnwys eu cefndir a'u hamgylchiadau economaidd-gymdeithasol).

Roedd ymatebwyr yn cydnabod y byddai'r strategaeth yn cael effaith gadarnhaol ar gyfleoedd i unigolion a chymunedau, gan gynnwys mynediad at gyflogaeth a lles. Roedd rhai o'r farn bod pandemig Covid-19 byd-eang yn tynnu sylw at yr anghydraddoldebau mewn cymdeithas y gellid mynd i'r afael â hwy'n gliriach a'u hystyried yn y strategaeth:

Rydym yn falch iawn o weld bod y strategaeth yn cydnabod bod trafndiaeth yn hanfodol ar gyfer mynediad i'r gymuned ac ar gyfer llesiant, ac weithiau efallai nad oes gan bobl ddewis arall yn lle defnyddio trafndiaeth.

Mae llawer o'n haelodau ag anableddau dysgu yn dweud wrthym fod trafndiaeth gyhoeddus dda yn hanfodol i'w hannibyniaeth ac maent yn aml yn teimlo'n agored i niwed o ran defnyddio mesurau trafndiaeth llesol os nad oes ganddynt fynediad at gymorth digonol.

Sefydliad, Ymateb 205: C1

Er ein bod yn cefnogi'r uchelgais i helpu pobl i oresgyn rhai o'r rhwystrau i ddefnyddio trafndiaeth, nid ydym yn teimlo bod digon o ystyriaeth wedi bod i'r angen i fynd i'r afael â'r rhwystrau cost, yn enwedig i deuluoedd incwm isel, plant a phobl ifanc. Nid yw'r dull presennol o deithio rhatach a theithio am ddim yn darparu'n ddigonol ar gyfer llawer o deuluoedd a phlant mewn aelwydydd incwm isel, er gwaethaf ffigurau swyddogol sy'n dangos bod 28% o blant yn byw mewn tldi yng Nghymru, gyda llawer yn dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus (bysiau a threnau) fel eu hunig ddull o deithio.

Sefydliad, Ymateb 257: C2

6 Crynodeb

Mae ymatebwyr yn cytuno'n bennaf â'r ffordd y bydd trafndiaeth yn defnyddio'r dull a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, gydag **85% (164) o ymatebwyr yn cytuno** â'r cyfeiriad ar gyfer lleihau allyriadau a chynnwys yr hierarchaeth Teithio Cynaliadwy i lywio penderfyniadau cynllunio a buddsoddi. Mae cydnabyddiaeth bellach y bydd manylion cyflawni yn cael eu cynnwys yn y Cynllun Cyflawni Trafndiaeth Cenedlaethol sydd ar ddod.

Roedd y meysydd a awgrymwyd sydd angen mwy o uchelgais a'u gwella yn cynnwys y rhai a geisiodd ffocws cliriach ar y 7 nod llesiant gan fod perygl i'w pwyslais gael ei leihau drwy ganolbwyntio ar yr uchelgeisiau a sut y gwnaethant gyfrannu at bob un o'r saith nod a thynnu sylw at gysylltiadau allweddol rhwng e.e. effeithiau trafndiaeth fel llygredd ac iechyd, cydraddoldeb, tai ac anfantais economaidd-gymdeithasol;

Yn bwrpasol ac yn fwriadol i adeiladu rhwydwaith trafndiaeth diogel, cynaliadwy a gweithgar sy'n addas ar gyfer yr 21ain ganrif.

Sefydliad, Ymateb 229, C3B

Argymhellodd ymatebwyr hefyd y byddai mwy o fanylion o fudd i'r weledigaeth, gan gynnwys cyfeiriad at: ddiogelwch systemau trafndiaeth, yn ogystal â diogelwch personol ac integreiddio systemau trafndiaeth a chydnerthedd. Soniodd ymatebwyr am y potensial y gellid ei wireddu drwy ganolbwyntio ar weithredu ac adeiladu dulliau cyfathrebu effeithiol i gefnogi'r hyn a fyddai'n newid sylweddol (a chadarnhaol) yn ein system drafnidiaeth.

Un agwedd allweddol ar yr ymgynghoriad oedd sefydlu barn ar y canlyniadau rydym yn eu ceisio fel cenedl. Roedd mwyafrif clir o bobl, 82% (168), yn cytuno bod cynnwys targedau penodol i fwy o bobl deithio ar drafnidiaeth gynaliadwy yn bwysig. Soniodd ymatebwyr hefyd am yr angen am atebolrwydd a ffrwd ariannu fanwl, sy'n angenrheidiol i gyd-fynd â'r weledigaeth strategol uchelgeisiol. Argymhellir hyn felly ar gyfer camau cynllunio yn y dyfodol.

Daeth integreiddio, fel ffordd o weithio, drwodd yn gryf mewn nifer o feysydd gan gynnwys:

Y Strategaeth ar y Newid yn yr Hinsawdd, gyda mwy o fanylion am sut y caiff trafndiaeth ei chydgyssylltu ag agendâu eraill megis cynllunio ac addysg.

Y strwythur llywodraethu ar gyfer cyflawni'r strategaeth ac eglurder ynghylch rolau sefydliadau a'r angen i randdeiliaid ddod at ei gilydd a chydweithio'n lleol, yn genedlaethol ac yn rhanbarthol mewn modd cydlynol gydag atebolrwydd clir.

Rhwydweithiau strategol a lleol (trefol a gwledig), gyda'u nodweddion penodol a'r heriau a chyfleoedd a ddaw yn sgil pob un.

Sefydliad, Ymateb 303, C1

Datganiad cliriach ar adeiladu ffyrdd newydd o fewn y strategaeth drafnidiaeth gyffredinol.

Symud nwyddau a chynnyrch yn ddi-rwystr yn lleol, yn genedlaethol ac yn rhyngwladol.

Cyfeiriwyd at faterion gweithredu ymarferol, gyda llawer yn gofyn am fwy o fanylion yn deillio o'r cynlluniau bychain a'r dull gweithredu gan gynnwys newid dull o wneud penderfyniadau yn WelTAG* gan gyfeirio'n glir at yr hierarchaeth Teithio Cynaliadwy a'r llwybr datgarboneiddio hirdymor ar gyfer trafndiaeth.

Er mwyn cydnabod y newidiadau sydd eu hangen i sicrhau newid i ddulliau teithio, trafododd llawer o ymatebwyr sut y gellid sicrhau bod hyn yn digwydd ac awgrymodd rhai enghreifftiau ymarferol o sut y gellid integreiddio systemau gan ddefnyddio 'canolfannau symudedd';

Darparu cysylltedd di-dor rhwng dulliau teithio a rhwng gwahanol ardaloedd o ddinas, tref neu ardal leol.

Sefydliad, Ymateb 117, C2

Argymhellir y dylid ystyried y manylion hyn yn y camau cynllunio yn y dyfodol.

7 Cyfeiriadau

Llywodraeth Cymru (2015). *Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015*. [ar-lein] Ar gael: [yma](#) [Darllenwyd 9 Chwefror 2021]

Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WeITAG) [ar-lein] Ar gael: [yma](#) [Darllenwyd 9 Chwefror 2021]

Gwerthfawr a Chydnerth: Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol a Pharciau Cenedlaethol [ar-lein] Ar gael: [yma](#) [Darllenwyd 12 Feb. 2021]

Rheoliadau Adeiladu (Dylunio a Rheoli) 2015 [ar-lein] Ar gael: [yma](#)

Securing a green recovery on a path to net zero: climate change plan 2018-2032 – update [ar-lein] Ar gael: [yma](#)

8 Atodiadau

Atodiad 1

Sefydliadau sydd wedi ymateb i'r ymgynghoriad:

- Action Vision Zero
- Age Cymru
- Pobl yn Gyntaf Cymru
- Cymdeithas Porthladdoedd Prydain
- Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF)
- Cymdeithas Ymgynghori a Pheirianeg Cymru
- Partneriaeth Asthma UK a'r British Lung Foundation (AUK-BLF)
- Archwilydd Cyffredinol Cymru
- BAE Systems (Power and Propulsion Solutions)
- Sefydliad Bevan
- Bike Ability Wales
- Awdurdodau Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Arfordir Penfro ac Eryri
- Bridge Owners' Forum
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr
- British Heart Foundation Cymru
- Cymdeithas Parcio Prydain
- Cymdeithas Porthladdoedd Prydain
- Bus Users UK
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili/CSS, CLILC
- Ymgyrch y Parciau Cenedlaethol
- Bwrdd Iechyd Prifysgol Caerdydd a'r Fro
- Bws Caerdydd
- Cyngor Caerdydd
- Dinas Feicio Caerdydd
- Fforwm Beicio Sir Gaerfyrddin
- Canolfan y Dechnoleg Amgen
- Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru
- Partneriaeth Rheilffordd Caer a'r Amwythig
- Swyddfa Hawliau Plant a Phobl Ifanc
- Plant yng Nghymru
- Comisiynydd Plant Cymru
- Coach and Bus Association Cymru (CaBAC)
- Comisiwn Dylunio Cymru Design Commission for Wales

- Community Rail Network
- Y Gymdeithas Cludiant Cymunedol
- Yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA)
- Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig (Cangen Drefaldwyn)
- Crohn's & Colitis UK
- Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol
- Cycling UK
- Cydffederasiwn Cludwyr Teithwyr Cymru/The Confederation of Passenger Transport Wales (CPTCymru)
- Cymdeithas Eryri Snowdonia Society
- Cynghair Pobl Hŷn Cymru (COPA)
- Cytûn – Eglwysi Ynghyd yng Nghymru
- Ddiwydiannol Limited
- Cyngor Sir Ddinbych
- Comisiwn Dylunio Cymru
- Cyfarwyddwr, Canolfan Groeso'r Gelli Gandryll
- Anabledd Cymru
- Prosiect Engage to Change (Anabledd Dysgu Cymru, Pobl yn Gyntaf Cymru, Agoriad Cyf, ELITE Supported Employment, Prifysgol Caerdydd – Y Ganolfan Genedlaethol ar gyfer Iechyd Meddwl)
- Iechyd yr Amgylchedd Cymru
- Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
- Dyfodol Tecach
- First Cymru Buses Ltd
- Cyngor Sir y Fflint
- Cyfeillion Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro
- Cyfeillion Bws 65
- Cyfeillion y Ddaear Cymru
- Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru
- Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru
- Fforwm Trafnidiaeth Llanelli Gwyrdd
- Greener Llanelli (Grŵp Amgylcheddol)
- Cŵn Tywys Cymru
- Sipsiwn a Theithwyr Cymru
- HyCymru – Cymdeithas Masnach Hydrogen Cymru
- Diwydiant Wales
- Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth (ICO)
- Sefydliad y Peirianwyr Sifil: Cymru
- IPPR (Y Sefydliad Ymchwil Polisi Cyhoeddus)
- Cyngor Sir Ynys Môn
- Jones Login
- Leonard Cheshire Cymru

- Living Streets
- Llani Car Club
- Llwybrau Llandudoch/St Dogmaels Footpath Association
- Logistics UK
- MCIA (Motorcycle Industry Association)
- Ymddiriedolaeth Treftadaeth Merthyr Tudful
- Midlands Connect
- Cyngor Tref Trefynwy
- Cyngor Sir Mynwy
- Ward Mostyn Cyngor Sir y Fflint
- Mott Macdonald
- Ffederasiwn Cenedlaethol Sefydliadau'r Merched – Cymru
- Confensiwn Pensiynwyr Cenedlaethol Cymru
- Ymddiriedolaeth Genedlaethol Cymru
- Cyfoeth Naturiol Cymru
- Network Rail Cymru a'r Gororau
- Cyngor Dinas Casnewydd
- Cymdeithas Cyngorau Lleol Gogledd a Chanolbarth Cymru
- Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru
- Ymddiriedolaeth Bywyd Gwylt Gogledd Cymru
- Confesiwn Pensiynwyr Cenedlaethol Cymru
- Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru
- Cymdeithas Mudiadau Trafnidiaeth Gymunedol Sir Benfro (PACTO)
- Fforwm Pensiynwyr Cymru
- Porthladd Aberdaugleddau
- Possible / Riding Sunbeams
- Iechyd Cyhoeddus Cymru
- Race Equality First
- Rail Freight Group
- Railfuture Cymru
- Cymdeithas y Diwydiant Rheilffyrdd
- Redrow Homes South Wales
- Cymdeithas Grefyddol y Cyfeillion (Crynwyr) – Cyfarfod y Cyfeillion yng Nghymru
- RenewableUK Cymru
- Road Haulage Association Ltd
- RTPI Cymru (Y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol)
- SARPA
- Scottish Power
- Self Energy
- Cyswllt Rheilffordd Amwythig – Aberystwyth
- Asiant Cefnffyrdd De Cymru

- Chwaraeon Cymru
- Llandudoch 20 yn Ddigon i Ni
- Stagecoach South wales
- Sustrans Cymru
- Suzy Lamplugh Trust
- Prifysgol Abertawe
- Trafnidiaeth Cymru
- The BusMan Transport Consultancy
- The Motorcycle Action Group
- The Urban Mobility Partnership
- TIER
- Cyngor Sir Torfaen
- Trafnidiaeth Canolbarth Cymru -TraCC - Mid Wales Transportation.
- Transform Cymru
- Transport Action Network
- Ffocws ar Drafnidiaeth Cymru
- Uber Britannia Ltd
- UK H2Mobility
- UK Major Ports Group
- Unite the Union
- Prifysgol San Steffan, Llundain
- Cyngor Bro Morgannwg
- Welsh Highland Railway Ltd
- Comisiynydd y Gymraeg
- Senedd Pobl Hŷn Cymru
- Cymorth i Ferched Cymru
- Wheelrights - Swansea bay Cycle Campaign
- Gwasanaethau Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad
- CLILC - Growth Track 360 a Chynghrair Mersi a'r Ddyfrdwy
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam
- WSP
- Y Coleg Cymraeg Cenedlaethol