

Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd:
Cynllun Gweithredu Strategol - y wybodaeth ddiweddaraf

METRO PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD

Adroddiad Diweddarau

Awst 2014



Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

Cysylltu mwy o bobl â mwy o leoedd

Galluogi datblygu ac adfywio

*Sicrhau dinas-ranbarth cynaliadwy ac economaidd
ddynamig*

Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Cynllun Gweithredu Strategol - y wybodaeth ddiweddaraf

1. Crynodeb Gweithredol

Ym mis Hydref 2013, cyflwynodd Astudiaeth Effaith y Metro¹ weledigaeth o ddinas-ranbarth dynamig a chysylltiedig y gellir byw ynddo. Drwy gyflawni Rhaglen y Metro, sy'n gyfle a ddaw unwaith mewn cenhedlaeth, nododd yr astudiaeth y gallai Prifddinas-Ranbarth Caerdydd sicrhau manteision economaidd sylweddol a darparu'r sail ar gyfer sicrhau mwy o gydraddoldeb cymdeithasol a datblygu economaidd cynaliadwy. Amcangyfrifodd yr astudiaeth y gallai buddsoddiad o £2bn greu 7,000 o swyddi ychwanegol i'r rhanbarth a sicrhau £8bn arall i'w economi. Byddai'r Metro hefyd yn symbol o drawsnewidiad Prifddinas-Ranbarth Caerdydd drwy ei alluogi i godi ei broffil rhyngwladol a chystadlu'n fwy effeithiol yn fyd-eang.

Yn dilyn ei gyhoeddi, comisiynodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ragor o waith, gan adeiladu ar yr Astudiaeth Effaith, er mwyn nodi'r camau nesaf o ran gwireddu'r Metro. Ar yr un pryd mae'r gwaith o gyflawni'r rhaglen yn mynd rhagddo ar lawr gwlad ac mae £77m yn cael ei fuddsoddi mewn gwelliannau trafniadaeth ledled y rhanbarth o dan Gam 1 y Metro.

Mae'r gwaith dros y naw mis diwethaf wedi canolbwyntio ar ystyried dichonoldeb yr ymyriadau a nodwyd yn yr Astudiaeth Effaith (Ffigur 1) a fforddiadwyedd gweithrediadau trafniadaeth gyhoeddus newydd posibl a rhai sy'n bodoli eisoes. Roedd y gwaith hwn yn seiliedig ar y dybiaeth sylfaenol y bydd Llinellau'r Cymoedd wedi'u trydaneiddio.

Mae'r adroddiad diweddar hwn yn grynodeb o'r gwaith a wnaed hyd yma, yn seiliedig ar y dadansoddiad a wnaed yn Astudiaeth Effaith 2013, gwaith asesu arbenigwyr a synthesis o'r gwaith manwl pellach a wnaed.

Mae'r allbwn yn cyfleu'n glir weledigaeth y Metro sy'n canolbwyntio ar wella symudedd, sicrhau bod swyddi a gwasanaethau yn fwy hygyrch a datblygu economaidd. Mae hefyd yn nodi nifer o brosiectau strategol ar gyfer y Metro sy'n haeddu cael eu dadansoddi ymhellach a'u profi yn erbyn opsiynau amgen.

Bydd Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd bellach yn cymryd perchenogaeth o'r weledigaeth strategol ar gyfer y Metro ac yn ei hystyried fel rhan o'r broses o ddatblygu'r gwaith ar ddatblygu economaidd yn y rhanbarth. Ar yr un pryd, bydd gwaith manwl yn parhau ar weithredu elfennau penodol o Raglen y Metro a chaiff y gwaith hwn ei integreiddio'n llawn â Chynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru. Ar y cyd â Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, bydd Llywodraeth Cymru'n rhoi ystyriaeth bellach i'r trefniadau llywodraethu gorau ar gyfer darparu a datblygu'r Metro.

¹ Llywodraeth Cymru/Consortiwm y Metro, 2013, Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Astudiaeth Effaith (<http://wales.gov.uk/topics/transport/integrated/metro/?lang=en>)

Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Cynllun Gweithredu Strategol - y wybodaeth ddiweddaraf



Figur 1 Ymyriadau â Blaenoriaeth y Metro o Astudiaeth Effaith y Metro 2013

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar

1.1 Pam?

Mae i Brifddinas-Ranbarth Caerdydd sylfaen gadarn o gysylltiadau trafndiaeth sy'n cynnwys rhwydwaith rheilffyrdd rheiddiol, etifeddiaeth hen ddiwydiant mwynloddio De Cymru, ond drwy integreiddio dulliau a gwasanaethau trafndiaeth yn fwy a chynyddu amlder ac ansawdd gwasanaethau gellid trawsnewid potensial economaidd y rhanbarth.

Un o brif ganfyddiadau Adroddiad Eddington² oedd bod 'tystiolaeth glir bod system drafnidiaeth gynhwysfawr sy'n perfformio'n dda yn ffactor galluogi pwysig er mwyn sicrhau ffyniant economaidd parhaus.' Dangosodd yr adroddiad fod 'rhwydweithiau trafndiaeth yn hyrwyddo cynhyrchiant a llwyddiant ardaloedd trefol a'u dalgylchoedd, drwy sicrhau bod pobl yn cyrraedd eu gwaith, cefnogi marchnadoedd llafur dwfn a chynhyrchiol a galluogi busnesau yn yr ardal i fanteisio ar grynoadau.' Sicrhau gwell cysylltiadau sy'n ei gwneud yn bosibl gwella symudedd a hygyrchedd trefol yw'r nod y mae'r Metro yn anelu at ei gyflawni ar gyfer Prifddinas-Ranbarth Caerdydd.

Rydym hefyd wedi defnyddio'r esiampl a gynigir gan systemau trafndiaeth gyhoeddus Ewropeaidd mewn lleoedd megis Stuttgart, Copenhagen a Nantes a'r potensial economaidd y maent wedi helpu i'w ryddhau.

1.2 Gweledigaeth y Metro

Mae gweledigaeth Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd ar gyfer rhwydwaith trafndiaeth cyflym amfoddol sy'n integreiddio pob dull o drafnidiaeth, sy'n galluogi'r teithiwr i ddefnyddio pob rhan o'r rhwydwaith gan ddefnyddio un tocyn.

Bydd yn galluogi newid moddol a fydd yn cyfrannu at wella ansawdd aer a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr.

Gyda'r nod o ddarparu o leiaf bedwar gwasanaeth yr awr ar gyrion y rhwydwaith, a fydd yn cynyddu i chwech dros amser a gwasanaethau mwy rheolaidd yn y craidd, bydd Metro yn darparu rhwydwaith lle mae cyfnewid yn hawdd gan ddefnyddio cerbydau a gynlluniwyd i fod yn gyflym a darparu digon o le i deithwyr a lle mae gorsafoedd yn darparu gwell cyfleusterau i deithwyr ac yn dod yn ganolbwynt i'w cymunedau.

I'r teithiwr, bydd ymwybyddiaeth o'r dull teithio ei hun yn graddol ddifflannu wrth i'r gwasanaethau integredig, dibynadwy ac aml alluogi pobl i symud yn hawdd ar draws y rhanbarth. Bydd y trawsnewid hwn o ran symudedd trefol cynaliadwy a hygyrchedd cynyddol yn cael effaith sylweddol, nid yn unig o ran ei effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol, ond hefyd o ran helpu i ffurfio hunaniaeth ehangach y rhanbarth.

Wedi'i gysoni â rhaglen drafnidiaeth graidd, mae'r Metro yn cynnig cyfle i ddatblygwyr ac Awdurdodau Lleol fabwysiadu dull "datblygu sy'n seiliedig ar drafnidiaeth"; gan gyfeirio gwaith datblygu ac adfywio i goridorau trafndiaeth Metro a'i orsafoedd a'i gyfnewidfeydd allweddol.

Wedi'i gysoni â chynigion i fynd i'r afael â phroblemau ar y rhwydwaith ffyrdd gan gynnwys coridor yr M4 gerllaw Casnewydd a deuoli ffordd Blaenau'r Cymoedd, caiff y Metro ei gynllunio er mwyn helpu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd i edrych tua'r dyfodol gyda hyder ac uchelgais.

1.3 Rhaglen y Metro

Gan adeiladu ar ffocws strategol ac argymhellion Astudiaeth Effaith y Metro 2013 a'r gwaith sydd eisoes yn mynd rhagddo drwy fuddsoddiad Cam 1 y Metro, mae'r adroddiad hwn yn dechrau nodi elfennau a allai ffurfio rhaglen gyflawni ar gyfer y Metro. Mae'r elfennau hyn yn perthyn i bedwar prif grŵp:

² Astudiaeth Eddington o Drafnidiaeth (2006 -

http://www.google.co.uk/url?url=http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090104005813/http://www.dft.gov.uk/about/strategy/transportstrategy/eddingtonstudy/&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ei=CZS7U6qRDKWK0AWokIHQDA&ved=0CCUQFjAC&usq=AFQjCNFdmday0N_aPII6jXfTt7rTdlYRYw

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar

- integreiddio a hunaniaeth
- ymyriadau seilwaith
- camau tanategol
- datblygu ac adfywio

Mae'r ymyriadau *integreiddio a hunaniaeth* yn canolbwyntio ar wireddu brand Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd drwy ddwyn ynghyd amserlenni, trefniadau gwerthu tocynnau a gwybodaeth ar gyfer gwasanaethau sy'n bodoli a chreu hunaniaeth gydlynus i wasanaeth y Metro.

Mae nifer o *ymyriadau seilwaith* arfaethedig eisoes, gan gynnwys buddsoddiad Llywodraeth y DU yn y rhaglen drydaneiddio a fydd yn cyfrannu at ddatblygu'r Metro. At hynny, rydym wedi nodi nifer o ymyriadau seilwaith sy'n datblygu. Mae'r rhain ar y cam datblygu cynharaf ac mae angen eu profi ymhellach yn erbyn opsiynau eraill cyn cadarnhau'r ymyriadau a ddylai symud ymlaen i'r cam datblygu cynllun ac achos busnes.

Mae'r *camau tanategol* yn adlewyrchu'r cyfarpar, yr adnoddau a'r galluoedd y nodwyd eu bod yn angenrheidiol, neu y mae angen ymchwilio iddynt ymhellach, er mwyn cyflawni Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn llwyddiannus.

Mae'r Metro hefyd yn y cynnig cyfle i ryddhau cyfleoedd *datblygu ac adfywio* sy'n gysylltiedig â chysylltiadau trafndiaeth gwell.

1.3.1 Integreiddio a hunaniaeth

Camau i'w cymryd ar unwaith

Mae hwyluso teithio drwy integreiddio dulliau teithio, amserlenni a threfniadau gwerthu tocynnau yn elfen allweddol o systemau trafndiaeth gyhoeddus effeithiol, sy'n cynnig profiad cydgysylltiedig didor i deithwyr. Mae hyn yn heriol mewn amgylchedd lle mae nifer o ddarparwyr gwahanol yn cystadlu'n uniongyrchol â'i gilydd i ddarparu gwasanaethau.

Byddai sicrhau bod system tocynnau clyfar, integredig, amlfoddol ar gael ledled Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a bod amserlenni gwasanaethau rheilffyrdd a bysiau yn gydategol yn hytrach nag yn ddigyswllt yn welliant cynnar amlwg.

Er mwyn datblygu hyn, cynigir y bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant ledled y rhanbarth, gan ganolbwyntio'n gynnar ar ddatblygu a gweithredu system tocynnau clyfar a, chan adeiladu ar argymhellion y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau, adolygu rhwydweithiau bysiau lleol er mwyn annog pobl i wneud mwy o ddefnydd o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yn gyffredinol. Bydd y gwaith hwnnw yn ystyried y rôl y gallai Partneriaethau Ansawdd Bysiau Statudol, manyleb masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau a chyllid gwasanaethau sector cyhoeddus ei chwarae o ran llywio'r broses integreiddio a'r galw am wasanaethau ymhlith teithwyr.

Cynigir hefyd y bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid mewn llywodraeth leol, y diwydiant rheilffyrdd a bysiau a'r gymuned fusnes ehangach i ddatblygu cyfnewidfydd trafndiaeth gwirioneddol amlfoddol, sy'n cynnwys darpariaeth ar gyfer teithio llesol, mewn lleoliadau allweddol. Bydd Gorsaf Ganolog Caerdydd, a leolir yng nghanol Ardal Fenter Canol Caerdydd, yn flaenoriaeth gynnar. Yn yr un modd, mae Casnewydd yn flaenoriaeth ac mae cyllid wedi'i ddyrannu drwy fuddsoddiad Cam 1 y Metro i gwblhau gwaith ar yr orsaf fysiau a gosod pont i gerddwyr dros y rheilffordd yn yr orsaf i wella'r gyfnewidfa. Caiff rhagor o leoliadau eu nodi a'u datblygu.

Bydd gwybodaeth gywir o ansawdd da am lwybrau ac amserlenni, y gellir cael gafael arni gan ddefnyddio amrywiaeth o adnoddau ac aps yn bwysig i annog teithwyr i ddefnyddio gwasanaethau'r Metro. Gellir datblygu'r rhain er mwyn helpu i greu brand unedig i'r Metro. Mae Prifddinas-Ranbarth Caerdydd wrthi'n gwneud gwaith ar frand y Dinas-Ranbarth a chaiff hunaniaeth y Metro ei datblygu fel is-frand i'r prif frand hwn gan Fwrdd y Dinas-Ranbarth.

Bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda Traveline Cymru a phartneriaid yn y diwydiant i ddatblygu cyfarpar ac adnoddau gwybodaeth integredig.

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar

Cynigion sy'n datblygu

Cydnabyddir y gall fod terfyn i'r integreiddio y gellir ei gyflawni drwy drefniadau cydweithio gwirfoddol a thrwy ddefnyddio prosesau masnachfreinio, caffael neu bartneriaethau ansawdd.

Mae cyfyngiadau ar bwerau presennol Llywodraeth Cymru o ran gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd ond rydym yn ceisio pwerau ychwanegol yn y ddau faes hyn ac adlewyrchwyd ein cynigion yn argymhellion Comisiwn Silk. O gofio hyn, bydd Llywodraeth Cymru yn ystyried ymhellach sut y gellid defnyddio pwerau ychwanegol, os cânt eu rhoi, er mwyn ei gwneud yn bosibl darparu gwasanaethau integredig.

Bydd Llywodraeth Cymru hefyd yn gweithio gyda Chynghorau Caerdydd a Chasnewydd er mwyn ystyried rôl cwmnïau bysiau Casnewydd a Chaerdydd yn y dyfodol.

1.3.2 Ymyriadau seilwaith

Ymyriadau cyfredol neu arfaethedig

Trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd a thrydaneiddio Prif Linell Great Western i Abertawe yw'r sylfaen allweddol i raglen y Metro. Bydd y prosiectau hyn a gynhelir gan Lywodraeth y DU yn sicrhau arbedion effeithlonrwydd gweithredol a manteision o ran amseroedd teithio i ddefnyddwyr rheilffyrdd a bydd y cerbydau newydd yn gwella profiad y teithiwr yn sylweddol.

Drwy raglen Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd (CSAR) mae Network Rail yn buddsoddi £200m mewn gwella signalau a seilwaith er mwyn cynyddu capasiti a gwella dibynadwyedd ledled y rhwydwaith rheilffyrdd.

Mae Llywodraeth Cymru yn buddsoddi £77m mewn pecyn o welliannau i seilwaith fel rhan o Gam 1 y Metro. Bydd y rhain yn cynnwys ymestyn y llinell reilffordd i dref Glynebwy a darparu gorsaf newydd; gwella capasiti ar linell Maesteg; darparu gorsaf newydd yn Pye Corner; gwella gorsafedd rheilffyrdd a bysiau ledled y ranbarth; cynlluniau bysiau â blaenoriaeth sy'n canolbwyntio ar goridor yr A470 rhwng gogledd Caerdydd a Rhonddau Cynon Taf; a chynlluniau teithio llesol a pharcio a theithio.

Cynigion sy'n datblygu

Wrth baratoi'r adroddiad hwn, ystyriwyd amrywiaeth eang o opsiynau o ran seilwaith ar gyfer camau pellach y broses o gyflawni rhaglen y Metro ac edrychwyd ar gynigion a fyddai'n golygu newid radical. O ystyried cost yr opsiynau a'r heriau sy'n gysylltiedig â'u cyflawni, nodwyd nifer fach o ymyriadau posibl i'w hystyried yn fanylach, gan ei gwneud yn bosibl profi'r cynigion mwy o faint ar raddfa lai. Byddwn yn parhau i archwilio'r achos o blaid opsiynau mwy radical ond gan gynnal gwelliannau yr un pryd sy'n gwneud gwahaniaeth go iawn ar lawr gwlad nawr.

Mae'n bwysig bod yn gwbl glir nad yr ymyriadau posibl hyn yw'r atebion a ffefrir. Nid ydynt wedi'u profi mewn ffordd gynhwysfawr yn erbyn opsiynau posibl eraill i gyflawni'r canlyniad dymunol eto. Y cam nesaf fyddai cwblhau'r gwaith arfarnu opsiynau, a fyddai'n rhoi rhestr o'r ymyriadau a ffefrir y gellid eu profi ymhellach drwy ddatblygu achos busnes.

Mae'r ymyriadau posibl a nodwyd hyd yma yn cynnwys y canlynol:

- gwelliannau posibl i ddileu cyfyngiadau gweithredol gan ei gwneud yn bosibl i ddarparu gwasanaethau amlach ar y rhwydwaith rheilffyrdd. Gallai hyn gynnwys ailddyblu'r trac mewn lleoliadau penodol a bwa pont reilffordd ychwanegol dros Heol Casnewydd
- y posibilrwydd o ddatblygu gorsafedd newydd
- rôl bosibl Cludiant Bysiau Cyflym (BRT) yng Nghaerdydd a Chasnewydd
- y defnydd posibl o linellau lliniaru ar gyfer Prif Linell Great Western rhwng cyffyrdd Caerdydd a thwnnel Hafren ar gyfer gwasanaethau ychwanegol, a wasanaethir gan orsafoedd newydd a darpariaeth parcio a theithio
- y posibilrwydd o ddatblygu rheilffordd ysgafn, gyda chynllun peilot cychwynnol a fydd yn canolbwyntio ar y llwybr rhwng Stryd y Frenhines, Caerdydd a Bae Caerdydd a chan

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar

adeiladu ar y gwaith sydd eisoes wedi'i wneud yn Astudiaeth Effaith y Metro, yr opsiynau posibl sy'n gysylltiedig â gwaith datblygu yng ngogledd-orllewin Caerdydd a llwybrau eraill

Bydd ymchwilio'n fanylach i amrywiaeth o ymyriadau posibl sy'n gysylltiedig â'r Metro yn ein galluogi i nodi'r materion technegol ac ariannol sy'n ymwneud â rhoi'r opsiynau hyn ar waith ac effeithiau cymdeithasol ac amgylcheddol posibl. Ar sail y gwaith sydd eisoes wedi'i wneud i gwblhau'r broses cynllunio trafndiaeth ac i ddatblygu achos busnes yr ymyriadau, mae angen i ni wneud y canlynol:

- Nodi'r heriau sy'n wynebu Prifddinas-Ranbarth Caerdydd o ran trafndiaeth dros y deng mlynedd ar hugain nesaf y gellir eu hadlewyrchu yn y Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol
- Drwy weithgarwch ymgysylltu â rhanddeiliaid, cadarnhau'r amcanion y rhwydwaith yn y Rhanbarth a rhestr hir o ffyrdd y gellir eu cyflawni
- Llundio arfarniad o'r opsiynau hyn, gan nodi'r ffordd y byddent yn cyfrannu at y gwaith o gyflawni amcanion trafndiaeth ac amcanion ehangach y Rhanbarth, gan nodi maint a lleoliad eu heffeithiau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd, costau dangosol ac unrhyw faterion sy'n ymwneud â'u cyflawni
- Adolygu'r opsiynau a chadarnhau pa ymyriadau neu gyfuniadau o ymyriadau y dylid eu datblygu er mwyn gwneud gwaith manylach arnynt i adolygu dichonoldeb eu cynllun a'u dichonoldeb technegol ac ariannol ac asesu eu heffaith

O ran y cynigion cychwynnol a nodwyd, mae Llywodraeth Cymru yn cynnig y camau penodol canlynol:

- caiff y gwelliannau a nodwyd i ddileu cyfyngiadau gweithredol eu profi ymhellach gyda Network Rail a gweithredwyr rheilffyrdd ac, os ymddengys eu bod yn ddichonadwy ac yn sicrhau'r manteision disgwylidig, caiff achos busnes ei ddatblygu ar eu cyfer
- byddwn yn mabwysiadu dull strategol o nodi ac asesu'r achos dros orsafoedd rheilffordd newydd fel rhan o'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol; caiff cynigion ar gyfer y Metro eu datblygu yn y cyd-destun hwn
- byddwn yn adolygu'n fanylach ac yn cadarnhau'r prif goridorau ar gyfer symud pobl yn y dyfodol ac yn asesu pa foddau sydd fwyaf priodol at y diben hwnnw. Bydd hynny'n cynnwys rhoi ystyriaeth fanylach i wasanaethau Cludiant Bysiau Cyflym (BRT), Rheilffyrdd Ysgafn a Rheilffyrdd Trwm
- mae proses gynllunio hirdymor Network Rail yn mynd rhagddi ar hyn o bryd a bydd yn darparu strategaeth wedi'i diweddarau ar gyfer y rheilffyrdd i mewn i Gymru ac o fewn y wlad, gan nodi blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi hyd at 2043. Mae Network Rail eisoes yn edrych yn ofalus iawn ar gapasiti ar hyd Prif Linell Great Western o Dwnnel Hafren a'r rôl bosibl y gallai'r llinellau lliniaru presennol ei chwarae yn y dyfodol. Byddwn yn gweithio gyda Network Rail i ystyried y potensial ar gyfer gwasanaethau a gorsafoddd ychwanegol ar hyd y darn hwn o drac
- bydd y gwaith o ddatblygu rheilffordd ysgafn yn canolbwyntio i ddechrau ar y cyswllt rhwng Stryd y Frenhines Caerdydd a'r Bae. Byddwn yn bwrw ymlaen â'r gwaith o gynllunio aliniad y llwybr, arosfannau newydd a chyfnewidfeydd yng Ngorsaf Ganolog Caerdydd a Stryd y Frenhines.
- lle mae patrymau galw yn y dyfodol yn awgrymu bod nifer ddigonol o deithwyr i gynnal gwasanaethau rheilffordd ysgafn, byddwn yn ymchwilio ymhellach i'w dichonoldeb technegol a'u hachos busnes. Gofynnir am gyfraniad prif rhanddeiliaid, gan gynnwys Network Rail, yn ôl y gofyn i'n helpu i ddatblygu'r cynigion hyn.

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar



Figur 2 Symudedd Trefol a Thramiau yn Nantes

1.3.3 Camau tanategol

Rydym eisoes wedi nodi y bydd angen cyfarpar, adnoddau a galluoedd penodol, neu fod angen ymchwilio ymhellach i'r achos drostynt, er mwyn cyflawni Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn llwyddiannus.

Nodwyd yr angen am un brand, wedi'i gysylltu â brand y Dinas-Ranbarth a dull cydlynol o ddarparu gwybodaeth yn gynharach yn yr adroddiad hwn.

Bydd angen model trafndiaeth rhanbarthol hefyd. Bydd yr adnodd hwn yn gwella ein dealltwriaeth o'r patrymau teithio presennol yn y rhanbarth ar gyfer pob dull o deithio a lefelau perfformiad ar y rhwydwaith yn y dyfodol wrth i ddatblygiadau newydd gael eu hadeiladu. Mae cynllun arfaethedig y model trafndiaeth rhanbarthol yn seiliedig ar arfer gorau Ewropeaidd ac yn canolbwyntio ar sicrhau bod y model yn cynnwys y wybodaeth ddiweddaraf am deithiau presennol a thystiolaeth sy'n seiliedig ar waith ymchwil da i'r newidiadau mewn arferion teithio a wneir mewn ymateb i newidiadau yn y seilwaith trafndiaeth. Gellir defnyddio'r model i lywio'r gwaith o lunio cynlluniau a darparu gwybodaeth ddigon manwl er mwyn helpu i ddatblygu'r Metro hyd at a chan gynnwys achos busnes llawn. Byddai buddsoddiad o'r fath yn esgor ar adnodd cynllunio trafndiaeth ar gyfer Llywodraeth Cymru a Phrifddinas-Ranbarth Caerdydd.

Bydd Llywodraeth Cymru yn ystyried ymhellach yr achos dros fuddsoddi mewn model trafndiaeth rhanbarthol, y gofynion o ran data a'r trefniadau gweithredol sydd eu hangen i'w gynnal.

Pwysleisiodd adroddiad gan KPMG yn 2010, yn dwyn y teitl 'Success and failure in urban transport infrastructure projects'³ bwysigrwydd sicrhau bod rheolaeth wleidyddol glir a nawdd er mwyn i brosiectau llwyddo. Mae profiad o rannau eraill o'r DU ac o wledydd eraill ledled y byd yn nodi y gall amrywiaeth o fodelau llywodraethu weithio ond bod eglurder o ran perchenogaeth ac awdurdod i weithredu yn hanfodol.

Bydd Llywodraeth Cymru, mewn ymgynghoriad â Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, yn ystyried ymhellach y trefniadau a fyddai'n briodol i'w gwneud yn bosibl cyflawni rhaglen y Metro.

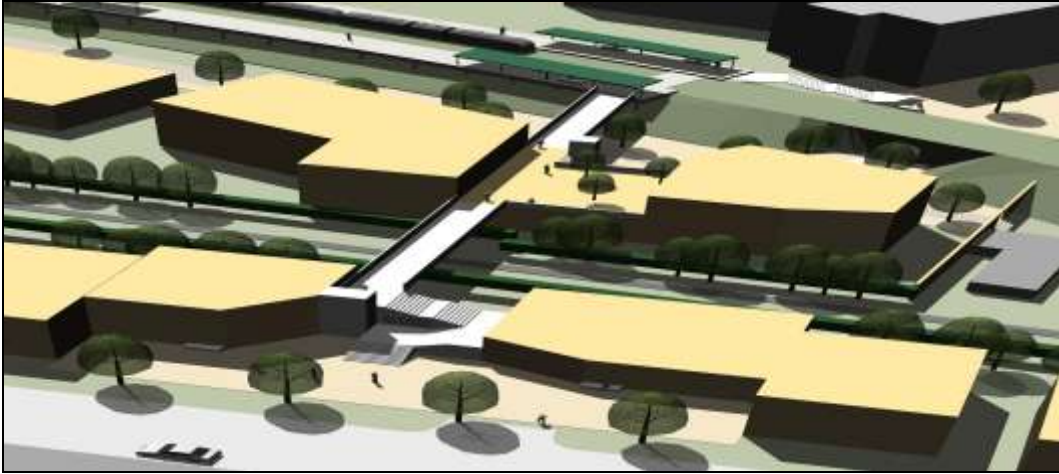
1.2.4 Datblygu ac Adfywio

Fel y nodir yn Astudiaeth Effaith y Metro, byddai manteision o ddatblygu'r Metro gan sicrhau ei fod yn darparu ar gyfer safleoedd economaidd strategol.

³ <http://www.kpmg.com/SG/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/infra-Success-and-failure-in-urban-transport-infrastructure-projects-transport.pdf&rct=i&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ei=0Sq9U5D8CeWV7AbyzYD4DQ&ved=0CCMQFjAA&usg=AFOjCNHBkEhIw2Y7tGHD2Ew4ApDTA6ehA>

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar

Mae gwaith hefyd yn mynd rhagddo i ystyried rhagor o gyfleoedd datblygu ac adfywio a hwylusir gan y Metro – ar raddfa fach a strategol. Caiff rhai o'r rhain eu datblygu mewn partneriaeth â rhanddeiliaid eraill. Bydd y rhain yn darparu enghreifftiau ar gyfer gwaith datblygu sy'n seiliedig ar drafndiaeth y gellir eu hailadrodd ledled y rhanbarth fel y mae amodau'r farchnad yn ei ganiatáu.



Ffigur 3 Enghraifft o ddatblygiad posibl yn seiliedig ar orsafoedd ym Melin Trelái



Ffigur 4 Darlun o Orsaf Arfaethedig Tref Glynebwy

1.4 Y Rhaglen, Costau a Manteision

Bydd y cam nesaf o waith yn canolbwyntio'n benodol ar ddatblygu asesiadau realistig o gost a manteision ymyriadau posibl a phrofi'r rhain drwy ddatblygu achosion busnes. Serch hynny, mae eisoes yn glir y byddai'r Metro, fel y'i rhagwelir, yn rhaglen gyfalaf sylweddol iawn.

Bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio i fireinio'r dadansoddiad cost a budd o ymyriadau penodol a'r rhaglen yn gyffredinol a, thrwy Fwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, bydd yn gweithio i ddatblygu strategaeth gyllido gredadwy.

Gweithredu parhaus

Camau Gweithredu 1 - Cyflawni prosiectau Cam 1 y Metro, gan gynnwys:

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar

- ymestyn y llinell rheilffordd i dref Glynebwy a gorsaf newydd
- gwella capasiti ar linell Maesteg
- darparu gorsaf newydd yn Pye Corner
- gwella gorsafoedd rheilffyrdd a bysiau ledled y rhanbarth
- cynlluniau bysiau â blaenoriaeth sy'n canolbwyntio ar goridor yr A470 rhwng gogledd Caerdydd a Rhonddau Cynon Taf
- cynlluniau teithio llesol
- cynlluniau parcio a theithio

Y chwech i naw mis nesaf

Cam Gweithredu 2 – Gan ymgynghori â Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, byddwn yn rhoi ystyriaeth bellach i'r trefniadau briodol er mwyn medru arfarnu, datblygu a darparu'r Metro ac i'r angen am drefniadau llywodraethu newydd i allu gwneud hynny

Cam Gweithredu 3 - Bydd Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn cymryd perchenogaeth o'r weledigaeth strategol ar gyfer y Metro ac yn ei hystyried fel rhan o'r gwaith o ddatblygu'r ymagwedd ehangach at ddatblygu economaidd yn y rhanbarth

Cam Gweithredu 4 - Bydd Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn datblygu hunaniaeth i'r Metro fel is-set o frand y Dinas-Ranbarth

Cam Gweithredu 5 – Gyda Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, byddwn yn parhau i weithio ar ddatblygu elfennau penodol o Raglen y Metro a chyda cham gweithredu 2 uchod, rhagwelwn y bydd y cydbwysedd cyfrifoldebau am ddatblygu a darparu cynigion yn esblygu gydag amser. Byddwn yn cadw'r hyblygrwydd i sicrhau y gall hyn ddigwydd.

Cam Gweithredu 6 – Byddwn yn ystyried yr achos dros fuddsoddi mewn model trafniadaeth rhanbarthol a'r gofynion o ran data

Cam Gweithredu 7 – Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant ledled y rhanbarth i ddatblygu a gweithredu system tocynnau clyfar

Cam Gweithredu 8 – Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid yn y diwydiant ledled y rhanbarth i adolygu rhwydweithiau bysiau lleol er mwyn cynyddu nawdd masnachol gan adeiladu ar argymhellion y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau

Cam Gweithredu 9 – Byddwn yn gweithio gyda Traveline Cymru a phartneriaid yn y diwydiant i ddatblygu cyfarpar ac adnoddau gwybodaeth integredig

I'w gweithredu o 2015/16 ymlaen

Cam Gweithredu 10 - Byddwn yn ystyried ymhellach sut y gellid defnyddio pwerau ychwanegol mewn perthynas â thrafnidiaeth, os cânt eu rhoi, er mwyn ei gwneud yn bosibl darparu gwasanaethau integredig

Cam Gweithredu 11 – Byddwn yn gweithio gyda Chynghorau Caerdydd a Chasnewydd er mwyn ystyried rôl cwmnïau bysiau yng Nghasnewydd a Chaerdydd yn y dyfodol

Cam Gweithredu 12 – Byddwn yn gweithio i fireinio'r dadansoddiad cost a budd o ymyriadau penodol a'r rhaglen yn gyffredinol a, thrwy Fwrdd y Prifddinas-Ranbarth, bydd yn datblygu strategaeth gyllido gredadwy

DRAFFT - Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd: Adroddiad diweddar

Camau Gweithredu 13 – Gofynnir i Fwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd ystyried ymhellach sut y gellir ymgorffori'r cyfleoedd datblygu ac adfywio a hwylusir gan y Metro mewn strategaeth ranbarthol.