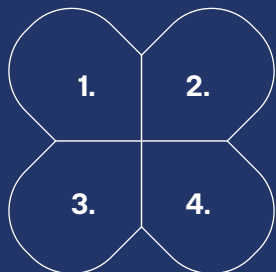




Union Connectivity Review

Adolygiad Cysylltedd yr Undeb Adroddiad Dros Dro – Mawrth 2021





Delweddau tudalen flaen

1. Gwasanaeth Caledonian MacBrayne yn gadael Tarbert, Ynys Harris
2. Awyrennau ym Maes Awyr Gatwick Llundain
3. Aber Afon Hafren a Phont Hafren, Cas-gwent, De Cymru
4. Gorsaf Reilffordd Great Victoria Street, Belfast, Gogledd Iwerddon

Mae'r Adolygiad wedi ymroi i ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall o ran cael mynediad i'r ddogfen hon. Bydd y testun ar gael yn llawn ar gov.uk. Gellir lawrlwytho'r testun am ddim a gall unigolion neu sefydliadau ei gyfieithu i'w drosi'n fformatau hygyrch eraill. Os oes gennych anghenion eraill yn hyn o beth cysylltwch ag ysgrifenyddiaeth Adolygiad Cysylltedd yr Undeb.

UCR@dft.gov.uk

Adolygiad Cysylltedd yr Undeb

Yr Adran Drafnidiaeth
Great Minster House
33 Horseferry Road
Llundain SW1P 4DR
0300 330 3000

www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport
Ymholiadau cyffredinol: forms.dft.gov.uk

OGL

© Hawlfraint y Goron 2021

Mae hawlfraint yn y trefniad teipograffyddol yn sefyll gyda'r Goron.

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (heb gynnwys logos na deunydd trydydd parti) yn rhad ac am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng, dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored. I weld y drwydded hon, ewch i www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/ neu ysgrifennwch at Information Policy Team, The National Archives, Kew, Llundain TW9 4DU, neu anfonwch e-bost: psi@nationalarchives.gsi.gov.uk

Lle rydym wedi adnabod unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti bydd angen ichi gael caniatâd gan y deiliaid hawlfraint dan sylw.

Rhagair

Mae cysylltedd trafndiaeth yn allweddol i dwf economaidd, creu swyddi, adeiladu tai a chydlyniant cymdeithasol. Mae'r llywodraeth wedi cydnabod hyn gyda'i ymroddiadau i 'ailgodi'n gryfach' ac i'r agenda lefelu ar i fyny. Mae cais y Prif Weinidog i mi adolygu cysylltedd y Deyrnas Unedig yn gydnabyddiaeth bellach o natur allweddol cysylltedd trafndiaeth. Mae'n dda gennyf gyflwyno fy adroddiad dros dro.

Mae datganoli wedi bod yn ffafriol i drafndiaeth ble mae ei ddarpariaeth wedi ei ddatganoli; cadarnhaodd y Prif Weinidog hynny yn ei araith yn Amgueddfa Wyddoniaeth a Diwydiant Manceinion yng Ngorffennaf 2019. Ond dwi eisoes wedi casglu bod hynny hefyd wedi arwain at ddiffyg talu sylw i gysylltedd rhwng y pedair gwlad, oherwydd gwrthdaro mewn blaenoriaethau a chyllid cymhleth.

Mae lefelu am i fyny hefyd wedi dod a'r modd y blaenoriaethir cynigion buddsoddiad mewn trafndiaeth i'r amlwg. Mae'r adolygiad diweddar o'r Llyfr Gwyrdd yn rhoi llawer mwy o bwyslais ar yr achos strategol dros fuddsoddiad, fel yn wir y dylai os yw gwell cysylltedd i gael ei ddarparu tu allan i'r clymdrefi mawr a Llundain a De Ddwyrain Lloegr. Yn yr adolygiad hwn, byddaf yn edrych ar flaenoriaethau yn seiliedig ar yr achos strategol ehangach ar gyfer buddsoddiad; fel y mae gwaith y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol ar y Cynllun Rheilffyrdd Integredig ar gyfer Canolbarth a Gogledd Lloegr. Byddaf yn datblygu meini prawf gwrthrychol ar gyfer asesu cynlluniau sy'n cefnogi'r blaenoriaethau hyn. Bydd hyn yn ystyried sut gallai gwelliannau wella cysylltiadau yn yr Undeb, sut byddant yn darparu manteision economaidd, sut byddant yn effeithio ar yr amgylchedd, a sut byddant yn gwella ansawdd bywyd y bobl sy'n eu defnyddio.

Golyga gadael yr Undeb Ewropeaidd ein bod hefyd wedi gadael Rhwydwaith Traws Ewropeaidd yr UE ar gyfer Trafndiaeth, a gynlluniwyd i nodi llwybrau a nodau ar draws yr UE ble byddai cyllid gan yr UE yn creu twf, swyddi, tai a chydlyniant cymdeithasol ar draws yr UE. Yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae'r Deyrnas Unedig wedi rhoi cyfartaledd o €447miliwn i mewn i'r CEF-T, mecanwaith ariannu trafndiaeth yr UE, gan dderbyn dim ond un degfed o'r swm hwnnw yn ôl.

Mae hyn yn creu cyfle i gael Rhwydwaith y Deyrnas Unedig yn lle hyn, gyda'r un amcanion, ond wedi ei deilwra i ymateb i anghenion y Deyrnas Unedig gan gynnwys yr agenda lefelu am i fyny, ac y gellid ei defnyddio i roi adnoddau i well cysylltedd rhwng pedair gwlad y Deyrnas Unedig. Awgryma fy ymgynghoriad yn ystod camau cynnar y gwaith hwn gymeradwyaeth eang ar gyfer y cysyniad hwn, ar yr amod ei fod wedi ei gyllido, ac nad yw'r cyllid yn cael ei dynnu o gyllid cyfredol y gweinyddiaethau datganoledig. Fel cyllid blaenorol yr UE, byddai cyllid Llywodraeth y Deyrnas Unedig yn cael ei ddefnyddio i ychwanegu at ffrydiau cyllid cyfredol, i alluogi cysylltedd gyda chapasiti uwch, cyflymach a mwy dibynadwy. Ac oherwydd mai Llywodraeth y Deyrnas Unedig fyddai'n gwneud penderfyniadau'r Rhwydwaith, gyda'r disgwyliad gennyf y byddai'n gwneud hynny mewn ymgynghoriad gyda'r gweinyddiaethau datganoledig, byddai'n cael ei bennu i ddelio'n uniongyrchol gydag anghenion penodol y Deyrnas Unedig.

'm gwaith hyd yma, mae rhai o'r pryderon allweddol a godwyd yn cynnwys y canlynol, er nad yw'n rhestr hollgynhwysol wrth reswm:

- Cysylltiadau capasiti cyflymach ac uwch ar gyfer teithwyr o HS2 i'r Alban a Gogledd Cymru, ac o ganlyniad gwella capasiti cludiant hefyd
- Capasiti uwch ac amserau teithio cyflymach i ac o'r Alban o Loegr a Chymru a Newcastle ar y rheilffordd (Prif Linell Reilffordd Arfordir Dwyrain Lloegr) a ffordd (A1)
- Capasiti uwch a chysylltiad cyflymach ar yr A75 o'r porthladd fferi yn Cairnryan i goridor yr M6 ar gyfer cludiant a theithwyr i ac o Ogledd Iwerddon
- Lleihau tagfeydd ar gyfer coridor yr M4 yn Ne Cymru, y gwnaeth Comisiwn Burns adrodd arno'n ddiweddar i Lywodraeth Cymru, a gwelliannau dilynol i brif linell De Cymru
- Gwella capasiti'r porthladd yng Nghaergybi, a chysylltiadau o Ynys Môn ac arfordir Gogledd Cymru i Lannau Mersi a Manceinion ar gyfer nwyddau a theithwyr
- Gwella capasiti porthladdoedd, capasiti ffyrdd a rheilffyrdd ac amserau teithio Dwyrain/Gorllewin ar draws Canolbarth a Gogledd Lloegr, ar gyfer teithwyr ac i wella capasiti nwyddau a chysylltiadau o Iwerddon, ac ymlaen i borthladdoedd Arfordir y Dwyrain ar gyfer allforion, yn dilyn Brexit.
- Cysylltiadau capasiti cyflymach ac uwch o Felfast i Ogledd-orllewin Gogledd Iwerddon, ac i Weriniaeth Iwerddon, ar gyfer teithwyr a nwyddau, a chysyllt gyda chynlluniau'r Weriniaeth ar gyfer datblygiadau rheilffyrdd
- Gwella cysylltiadau awyr i Loegr i ac o Ogledd Iwerddon a Gogledd yr Alban, yn cynnwys ond nid yn gyfan gwbl o ac i Heathrow Llundain, ar gyfer cysylltiadau byd-eang i deithwyr a nwyddau; gan gynnwys y gyfradd briodol o Ardoll Teithwyr Awyr ar gyfer teithiau nad ydynt yn realistig ar y rheilffordd
- Cysylltiadau i borthladdoedd rhydd pan fyddant yn cael eu cyhoeddi gan y llywodraeth a'r gweinyddiaethau datganoledig

Bydd pob un o'r rhain, a materion cysylltedd eraill a nodwyd yn ein gwaith pellach, yn cael eu hadolygu yn fy adroddiad terfynol.

Gofynnwyd i mi edrych ymlaen, at beth fydd yn wahanol o fewn yr 20/30 mlynedd nesaf, c hefyd i ystyried agenda amgylcheddol y Llywodraeth, felly bydd fy adolygiad pellach yn ystyried y ddau. Mae cyfleoedd o fewn trafndiaeth yn y Deyrnas Unedig i gyfrannu at darged y Deyrnas Unedig o fod yn garbon net-sero erbyn 2050.

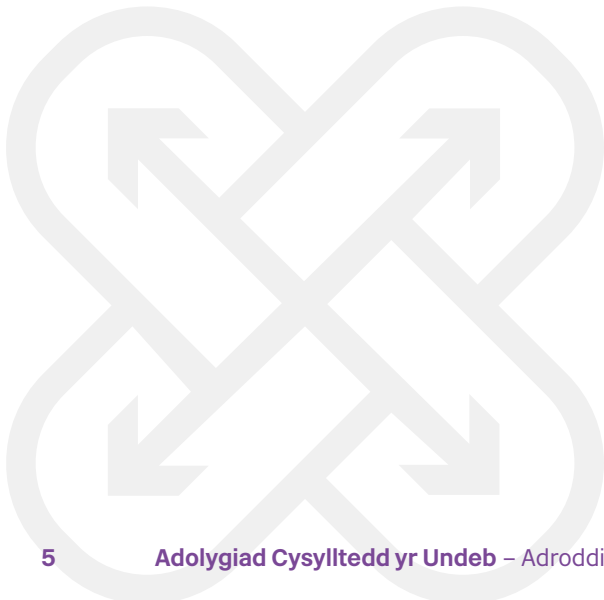
Bydd hynny'n mynd yn benodol i deithiau awyr, ble hoffwn ystyried yn benodol os, ac i ba raddau, y gellir gwneud teithiau awyr domestig allweddol yn garbon niwtral.

Gofynnwyd yn benodol i mi hefyd am gyswllt sefydlog rhwng Gogledd Iwerddon a thir mawr Prydain. I wneud hyn rwyf wedi gofyn i ddau arbenigwr, yr Athro Douglas Oakervee, CBE, a'r Athro Gordon Masterton, OBE, i arwain darn o waith ar wahân, yn defnyddio ymgynghorwyr peirianeg, er mwyn asesu dichonoldeb cyswllt o'r fath, ac amlinelliad o'r gost ac amserlen ar gyfer y cyswllt a'r gwaith cysylltiedig fydd angen.

Mae gen i grŵp bychan o gynghorwyr sydd eisoes wedi cynorthwyo'n faterol gyda'r gwaith hwn, ac yr hoffwn ddiolch yn fawr iddynt. Dwi eisoes wedi cael y fantais o farnau amrywiaeth eang o randdeiliaid, a nifer o ymatebion ysgrifenedig i'r alwad am dystiolaeth, ac rwy'n werthfawrogol i bawb am yr amser ac ymdrech ofynnol. Dwi'n ddiolchgar i'r tîm bychan o swyddogion yn yr Adran Drafnidiaeth am eu gwaith cael ar yr Adolygiad, ynghyd â llawer o bethau eraill maent wedi ei wneud yn gysylltiedig i COVID-19 a Brexit. Rwyf hefyd yn ddiolchgar i eraill mewn rhannau eraill o'r Llywodraeth, ac i'r ymgynghorwyr sy'n cyfrannu. Ond bydd y cyfrifoldeb ar gyfer yr adroddiad dros dro hwn ac, pan y'i cyflwynir, yr adroddiad terfynol yn yr haf, ar fy ysgwyddau fi, a fi yn unig.

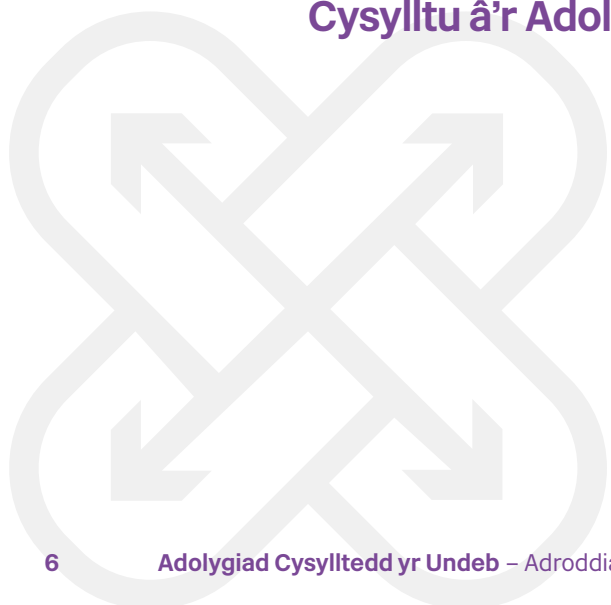


Sir Peter Hendy CBE



Cynnwys

| | |
|--|----|
| Crynodeb Gweithredol | 7 |
| Cyflawni'r Adolygiad | 9 |
| Cefndir | 12 |
| Asesiad Trafnidiaeth Cychwynnol | 14 |
| Asesiad Economaidd Rhagarweiniol | 36 |
| Ymgysylltu â Rhanddeiliaid | 44 |
| Methodoleg | 47 |
| Rhwydwaith Trafnidiaeth Strategol ar gyfer y Dyfodol i'r Deyrnas Unedig | 52 |
| Cyd-ddibyniaethau | 55 |
| Camau nesaf | 58 |
| Cysylltu â'r Adolygiad | 60 |



Crynodeb Gweithredol

Mae'r adolygiad hwn yn gyfle i asesu cysylltedd trafndiaeth gyfredol o fewn a rhwng cenhedloedd y Deyrnas Unedig, ac i wneud argymhellion a fydd yn uchafu potensial economaidd ac yn gwella ansawdd bywyd.

Mae cysylltedd trafndiaeth yn ganolog i fywydau pobl. Mae rhwydweithiau trafndiaeth yn sicrhau bod archfarchnadoedd yn llawn, ac apwyntiadau gyda meddygon wedi eu cadw. Mae'n darparu cyfle i bobl weld eu hoff dîm pêl-droed yn chwarae, i fynychu cyfweiliad ar gyfer y swydd berffaith ac i ymweld â'u teuluoedd. Mae'n cadw pobl mewn cysylltiad â'i gilydd ac i'r byd ehangach.

Bydd Adolygiad Cysylltedd yr Undeb yn asesu cysylltiadau a rhwydweithiau trafndiaeth yn, a rhwng, Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon. Bydd yn ystyried sut gall ansawdd ac argaeledd trafndiaeth gefnogi twf economaidd, lefelu am i fyny a gwella ansawdd bywyd. Bydd yr Adolygiad yn darparu cyfres o argymhellion sylweddol sy'n ceisio delio ag anghydraddoldeb mewn cysylltedd a photensial economaidd yng Nghymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon. Bydd yr Adolygiad yn ystyried effaith y pandemig COVID-19 sydd wedi amharu'n sylweddol ar weithgaredd economaidd a chymdeithasol a'r galw dilynol am deithio ar draws y Deyrnas Unedig.

Mae'r Adroddiad Dros Dro hwn yn ystyried cysylltedd trafndiaeth gyfredol y Deyrnas Unedig ac yn dadansoddi yn ôl dull ar gyfer teithwyr a nwyddau. Mae hefyd yn darparu manylion yr effaith amgylcheddol o deithio rhwng gwledydd y Deyrnas Unedig.

Mae'n adolygu Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd ar gyfer Trafndiaeth (TEN-T) yr UE; ei ddulliau gweithredu, cyfraniadau'r Deyrnas Unedig i'r Cyfleuster Cysylltu Ewrop a'r cyllid a dderbyniwyd o hyn, ac i ba raddau y byddai nodau'r UE ar gyfer TEN-T yn berthnasol i rwydwaith debyg a gynlluniwyd yn ôl anghenion y Deyrnas Unedig.

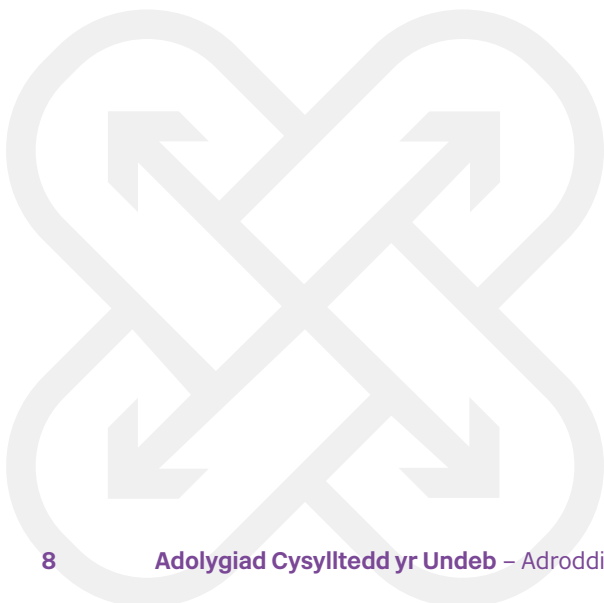
Mae'r adroddiad dros dro hwn yn edrych yn gryno ar ddangosyddion economaidd fel cynnyrch domestig gros, cynhyrchiant, dwyster poblogaeth a diweithdra er mwyn creu darlun o'r sefyllfa economaidd gyfredol ar draws y Deyrnas Unedig. Bydd rhagor o waith yn dod ar hyn.

Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid yn allweddol i gyflawniad llwyddiannus yr Adolygiad hwn, ac mae cryn dipyn wedi digwydd trwy ymgysylltu uniongyrchol, byrddau crwn a Galwad am Dystiolaeth ffurfiol. Mae hyn wedi nodi nifer o themâu allweddol, gan gynnwys cydnabod pwysigrwydd cysylltedd trafndiaeth ac awydd i gynyddu buddsoddiad mewn seilwaith critigol strategol tu allan i Lundain a De-ddwyrain Lloegr.

Mae'r Adolygiad wedi datblygu dull pragmatig gyda thystiolaeth sylweddol i asesu anghenion trafndiaeth cyfredol ac i ystyried sut ddylai rhwydwaith y dyfodol edrych. Yn unol ag adolygiad diweddar Trysorlys Ei Mawrhydi o'r Llyfr Gwyrdd, mae'r dull hwn yn ceisio ystyried yn llawn yr achos strategol dros fuddsoddi mewn trafndiaeth, yn hytrach na dim ond cyflawni dadansoddiad cost-budd llwyr. Bydd hyn yn helpu sicrhau y bydd unrhyw fuddsoddiad mewn trafndiaeth yn deillio o ganlyniad i'r adolygiad hwn yn alinio gydag ac yn cefnogi agenda strategol ehangach y Llywodraeth.

Argymhelliad allweddol a gododd o'r Adolygiad yw datblygiad posibl Rhwydwaith Trafndiaeth Strategol newydd i'r Deyrnas Unedig. Gallai hyn adeiladu ar y dull asesu o'r brig i lawr a ddefnyddiwyd i ddiffinio'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd ar gyfer Trafndiaeth a ddyfeisiwyd i gefnogi Marchnad Sengl Ewrop trwy wella cysylltedd a chau'r bylchau mewn rhwydweithiau trafndiaeth trawsffiniol cyfredol. Gallai datblygiad rhwydwaith gyfatebol yn y Deyrnas Unedig gefnogi gwell asesiad o lwybrau trafndiaeth a phenderfyniadau buddsoddi, gwella rheolaeth o'r llif o bobl a nwyddau rhwng gwledydd a gwella gweithio mewn partneriaeth rhwng llywodraeth y Deyrnas Unedig a gweinyddiaethau datganoledig. Cafodd hyn cefnogaeth gref gan randdeiliaid, yn amodol i ddarparu cyllid atodol. Creda'r Adolygiad bod yna achos strategol cryf dros Rwydwaith Trafndiaeth Strategol newydd i'r Deyrnas Unedig, ac felly bydd yn cyflawni gwaith atodol i ddiffinio hyn gan roi mwy o fanylion yn yr adroddiad terfynol. Bydd yr adolygiad hefyd yn gweithio i ddiffinio sut fyddai rhwydwaith o'r fath yn edrych, a sut fyddai'n fanteisiol i holl wledydd y Deyrnas Unedig.

Wrth symud ymlaen, bydd yr Adolygiad yn parhau i asesu llinellau sylfaen trafndiaeth ac economaidd, cyflawni ymchwil, ymgysylltu â rhanddeiliaid, ac asesu'r ymatebion o'r Alwad am Dystiolaeth yn llawn. Bydd yn defnyddio'r wybodaeth hon i ystyried polisi ac i ddatblygu argymhellion gyda thystiolaeth gadarn sy'n ceisio gwella cysylltedd trafndiaeth a chefnogi twf economaidd a gwelliant mewn ansawdd bywyd ar gyfer pobl ar draws y Deyrnas Unedig.





Cyflawni'r Adolygiad

Er mwyn cyflawni'r Adolygiad hwn yn effeithiol, mae Syr Peter Hendy CBE wedi gweithio i sefydlu strwythur cymorth priodol. Mae hyn yn cynnwys panel ymgynghori o arbenigwyr annibynnol gyda phrofiad perthnasol mewn cynllunio trafndiaeth a datblygu strategaethau.

Mae Syr Peter Hendy CBE wedi bod yn Gadeirydd Network Rail ers Gorffennaf 2015, ac yn Gadeirydd London Legacy Development Corporation ers Gorffennaf 2017. Cyn hynny, roedd Syr Peter yn Gomisiynydd Transport for London ers 2006, wedi gwasanaethu ers 2001 fel Rheolwr Gyfarwyddwr Trafnidiaeth Arwyneb TfL. Fe arweiniodd weithrediad llwyddiannus trafndiaeth Llundain ar gyfer Gemau Olympaidd a Pharalympaidd 2012.

Mae'n Llywydd Rhyngwladol y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth ar gyfer 2019, yn gymrawd y Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant ac yn gymrawd Sefydliad y Peirianwyr Sifil. Cafodd ei urddo'n farchog yn Rhestr Anrhydeddau Blwyddyn Newydd 2013, wedi ei wneud yn CBE yn 2006.

Panel Cyngtori



Yr Athro David Begg

Mae'r Athro David Begg yn Brif Weithredwr Portobello Partnership. Mae'n Aelod anweithredol o Fwrdd Heathrow Airport Holdings Ltd ac fe gadeiriodd Gomisiwn y Llywodraeth ar gyfer Trafnidiaeth Integredig a'r Comisiwn Cysylltedd Glasgow Annibynnol diweddar. Roedd yn aelod o fwrdd Transport for London ac yn Gadeirydd Tube Lines ac yn Gyfarwyddwr anweithredol yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol, a chyn hynny British Rail.



Neale Coleman CBE

Mae Neale Coleman wedi ei benodi'n Gomisiynydd ar gyfer y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol. Fe weithiodd gydag Awdurdod Llundain Fwyaf i arwain gwaith y Maer ar gais Gemau Olympaidd Llundain, cyflawni'r Gemau a'u hetifeddiaeth adfywiad, ac roedd yn Aelod o'r Bwrdd ar gyfer Awdurdod Cyflawni'r Gemau Olympaidd trwy gydol ei oes. Mae'n arbenigwr mewn adfywio trefol a chyfraniad posibl cynlluniau seilwaith trafndiaeth i dwf, swyddi a thai.



Michèle Dix CBE

Dechreuodd Michèle ei gyrfa yng Nghyngor Llundain Fwyaf (GLC) wedi cwblhau ei PhD mewn trafndiaeth. Treuliodd bymtheg mlynedd yn y sector preifat gyda Halcrow Fox gan ddod yn Gyfarwyddwr y Bwrdd ar gyfer trafndiaeth drefol. Ymunodd â Transport for London yn 2000 fel Gyfarwyddwr Taliadau Tagfeydd cyn dod yn Rheolwr Gyfarwyddwr Cynllunio a Rheolwr Gyfarwyddwr Crossrail 2. Mae Michèle yn athro gwadd yn UCL ac yn adnabyddus yn y Gymdeithas Ryngwladol Trafnidiaeth Gyhoeddus, UTIP, ble mae'n cadeirio'r pwyllgor sy'n hyrwyddo ymchwil i drafndiaeth gyhoeddus ac arferion gorau'n fyd eang.



Elaine Seagriff

Mae Elaine Seagriff yn Gyfarwyddwr Cynllunio Trafnidiaeth gyda Jacobs ac yn arwain eu tîm strategaethau a pholisïau trafndiaeth cenedlaethol i lunio datblygiad polisi strategol a strategaethau trafndiaeth mewn rhanbarthau ar draws y Deyrnas Unedig ac yn rhyngwladol.

Cyn ymuno â Jacobs yn 2017, bu Elaine yn Bennaeth Polisi a Strategaeth Trafnidiaeth ar gyfer Transport for London ac roedd yn gyfrifol am ddatblygu a gweithredu Strategaeth Trafnidiaeth 20 mlynedd y Maer. Mae'n aelod o Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru ac ar hyn o bryd yn arwain y Cynllun Strategol Diwydiant Cyfan ar gyfer rhwydwaith rheilffyrdd Prydain Fawr.

Cynghorwyr Cyswllt Sefydlog

Mae Cylch Gorchwyl yr Adolygiad' yn gofyn bod Syr Peter yn ystyried cysylltiadau trafndiaeth rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr. Rhan allweddol o'r ystyriaeth hon yw atblygiad posibl cyswllt sefydlog. Er mwyn darparu argymhellion effeithiol ar brosiect technegol o'r natur hon, mae Syr Peter wedi caffael gwasanaethau Doug Oakervee CBE a'r Athro Gordon Masterson, a fydd yn ystyried dichonoldeb, cost ac amserlen y cynnig penodol hwn.



Doug Oakervee CBE

Mae'r Athro Oakervee yn gyn Gadeirydd HS2 a Crossrail ac efo oedd 139fed Llywydd Sefydliad y Peirianwyr Sifil. Roedd yn Brif Beiriannydd Rheilffordd Cludiad Cyhoeddus Hong Kong ac yn Gyfarwyddwr Prosiect ar gyfer Maes Awyr Rhyngwladol Hong Kong. Cyflawnodd adolygiad o HS2 a adroddodd i'r Prif Weinidog yn Ionawr 2020. Dyfarnwyd y CBE iddo yn 2010..



Yr Athror Gordon Masterson

Mae'r Athro Masterton yn gyn Is-Lywydd Jacobs Engineering, yn gyn Lywydd Sefydliad y Peirianwyr Sifil a Sefydliad y Peirianwyr ac Adeiladwyr Llongau yn yr Alban, yn gyn Gadeirydd Cyngor y Diwydiant Adeiladu ac yn sylfaenydd a Chadeirydd presennol Oriel Anfarwolion Peirianneg yr Alban. Roedd yn gynrychiolydd prosiect Llywodraeth y Deyrnas Unedig ar Crossrail ac mae'n cadeirio'r Panel Sicrwydd Annibynnol ar gyfer y cyswllt rheilffordd gyflym iawn HS2. Mae'n Gadeirydd Seilwaith y Dyfodol ym Mhrifysgol Caeredin.

Ysgrifenyddiaeth

Er mwyn hwyluso gwaith dydd i ddydd yr Adolygiad, mae Syr Peter hefyd wedi galw ar yr Adran Drafndiaeth i ddarparu ysgrifenyddiaeth. Wedi ei lunio o staff yr Adran drafndiaeth, mae'r ysgrifenyddiaeth hon yn darparu cefnogaeth ymarferol i Syr Peter ac yn ei alluogi i ddarparu'r Adolygiad yn effeithiol. Mae Syr Peter wedi caffael gwasanaethau ymgynghorwyr allanol a hefyd wedi cyflogi Syr Malcolm McKibbin i ddarparu cefnogaeth i'r Adolygiad.

1 www.gov.uk/government/publications/union-connectivity-review-terms-of-reference

Cefndir

Mae hwn yn adroddiad dros dro i roi diweddariad ar gynnydd adolygiad annibynnol dan arweiniad Syr Peter Hendy CBE. Bydd argymhellion terfynol yn cael eu cyhoeddi yn haf 2021.

Lansiwyd yr Adolygiad hwn yn Hydref 2020 i ystyried cysylltedd trafndiaeth ar draws y Deyrnas Unedig ac i nodi cyfres o argymhellion a fydd yn cefnogi uchelgeisiau strategol y Llywodraeth.

Cwmpas

Mae'r llywodraeth wedi gofyn i Syr Peter gyflawni adolygiad manwl o sut all safon ac argaeledd seilwaith trafndiaeth ar draws y Deyrnas Unedig gefnogi twf economaidd ac ansawdd bywyd ar draws y Deyrnas Unedig gyfan. Dylai'r gwaith yma gwmpasu cysylltedd trafndiaeth ar draws Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon ar ffyrdd, rheilffyrdd ac awyr, ac ar draws Mor Iwerddon.

Yn rhan o'r adolygiad hwn, gofynnwyd i Syr Peter ystyried:

- Safon a dibynadwyedd cysylltiadau mawr ar draws y Deyrnas Unedig
- Galw tebygol presennol ac yn y dyfodol ar gyfer cysylltiadau trafndiaeth
- Effaith amgylcheddol dewisiadau polisi (yn cynnwys o ran newid hinsawdd)
- Gwaith presennol a gwblhawyd gan y llywodraeth ar gysylltedd ar draws y Deyrnas Unedig
- Gwaith ar draws dulliau teithio i adfer o'r pandemig COVID-19, yn cynnwys y Cynllun Adfer Hedfan
- pandemic, including the Aviation Recovery Plan

Bydd yr Adolygiad yn gwneud argymhellion o ran os a sut fyddai orau i wella cysylltedd trafndiaeth yn y tymor hwy, yn cynnwys sut i hybu cysylltiadau presennol. Bydd yr argymhellion hyn yn gyson gyda strategaeth gyllidol ehangach y Deyrnas Unedig, gan ddod â manteision arwyddocaol i naill ai twf economaidd neu ansawdd bywyd yn y Deyrnas Unedig, ac wedi ei ategu gan ddadansoddiad economaidd. Bydd y dadansoddiad hwn yn cael ei gyhoeddi.

Bydd yr Adolygiad yn ystyried cost, dichonoldeb a gwerth am arwain unrhyw argymhellion a wneir. Bydd hefyd yn ystyried trefniadau cyflawni perthnasol ac amserlenni yn ogystal ag ym mha drefn y dylid cyflwyno unrhyw brosiectau arfaethedig.

Wrth gyflawni'r adolygiad hwn, mae'r Llywodraeth wedi gofyn i Syr Peter ystyried angen tebygol am drafnidiaeth yn y dyfodol a datblygiadau technolegol yn y tymor hwy, a ddiffinnir gan y llywodraeth fel yr 20 i 30 mlynedd nesaf.

Mae'r Llywodraeth hefyd wedi gofyn i Syr Peter ymgynghori'n helaeth gydag asiantaethau perthnasol y llywodraeth, yn cynnwys yr Adran Drafnidiaeth, ei dimau moddol, Swyddfa'r Alban, Swyddfa Cymru, Swyddfa Gogledd Iwerddon a'r Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol, ynghyd â gweinyddiaethau datganoledig, awdurdodau lleol a'u comisiynau seilwaith, yn ogystal â gyda diwydiant, academyddion, arbenigwyr peirianeg a'r cyhoedd. Bydd yr Adolygiad yn darparu crynodeb o'r gweithgaredd ymgysylltu yma.

Ymrwymadau

Er mwyn darparu cyfres o argymhellion cryf gyda thystiolaeth gadarn, bydd yr Adolygiad yn ymroi i'r canlynol:

- Asesu galw cyfredol ac yn y dyfodol ar gyfer teithio rhwng gwledydd cyfansoddol y Deyrnas Unedig, yn cynnwys ystyriaeth lawn o effaith COVID-19 ac ymadawiad y Deyrnas Unedig o'r Undeb Ewropeaidd
- Ymgysylltu â rhanddeiliaid, yn cynnwys llywodraethau Cymru, yr Alban a Gogledd Iwerddon, ac asesu ymatebion o Alwad am Dystiolaeth manwl yn ceisio gwybodaeth ar batrymau teithio cyfredol, heriau, cyfleoedd a gwelliannau posibl eraill
- Ystyried effaith amgylcheddol unrhyw argymhellion a wnaed gan yr Adolygiad yn llawn, a sicrhau eu bod yn cefnogi ymrwymadau Llywodraeth y Deyrnas Unedig
- Comisiynu ymchwil gymdeithasol i gael gwell dealltwriaeth o ddehongliad y cyhoedd o hwylustod a chost teithio ar draws y Deyrnas Unedig
- Ystyried costau a manteision datblygu rhwydwaith trafnidiaeth strategol ledled y Deyrnas Unedig
- Asesu hyfywedd, cost ac amserlen adeiladu cyswllt sefydlog rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr
- Datblygu dull methodoleg pragmatig ble gall yr Adolygiad asesu'r galw am wella cysylltedd a manteision unrhyw argymhellion posibl
- Ystyried prosiectau eraill sy'n mynd rhagddynt sydd ag elfen cysylltedd yr undeb yn llawn

Bydd Syr Peter yn cyhoeddi adroddiad terfynol yn yr haf 2021, yn sefydlu cyfres o argymhellion sy'n cefnogi uchelgais y Llywodraeth i leihau anghydraddoldeb a gwella ansawdd bywyd trwy wella cysylltedd trafnidiaeth o fewn a rhwng cenhedloedd y Deyrnas Unedig.

Asesiad Trafnidiaeth Cychwynnol

Mae'n allweddol i'r Adolygiad ddeall sut mae pobl a nwyddau'n symud ar draws y Deyrnas Unedig ar hyn o bryd, a sut gellir gwella hyn trwy hybu cysylltedd rhwng Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon

Datblygu asesiad cychwynnol o gysylltedd trafniadaeth

Diffinnir cysylltedd fel i ba raddau mae pobl a busnesau wedi eu cysylltu i'w gilydd, i swyddi ac i nwyddau a gwasanaethau ac i ganolfannau economaidd mawr cyfredol ac arfaethedig. Mae cysylltedd rhagorol ar draws y Deyrnas Unedig yn allweddol ar gyfer hybu twf economaidd cynaliadwy, cytbwys ac sydd wedi ei ddosbarthu'n dda.

Mae'n allweddol bod argymhellion yr Adolygiad yn seiliedig ar sylfaen tystiolaeth glir a chadarn. Golyga hyn arddangos presenoldeb ac ehangder problemau cysylltedd, cyn ystyried unrhyw ddatrysiadau neu ymyraethau. Felly, mae'r asesiad cychwynnol hwn yn canolbwyntio'n llwyr ar ddeall rhwydweithiau cyfredol a lefelau galw. Nid yw'n ceisio nodi problemau gyda chysylltedd na chyfeirio at ymyraethau posibl, nac ychwaith yn rhoi dyfarniad cynnar ar ddeilliannau neu argymhellion yr Adolygiad.

Bydd yr asesiad yn sefydlu'r canlynol:

- Trosolwg o rwydweithiau trafniadaeth strategol cyfredol yn y Deyrnas Unedig
- Crynodeb lefel uchel o gysylltedd trafniadaeth llinell sylfaen a'r galw o bob modd: ffordd, rheilffyrdd, morol ac awyr. Mae hyn hefyd yn sefydlu symudiadau nwyddau a chapasiti ar draws y Deyrnas Unedig
- Crynodeb o lefelau cyfredol allyriadau nwyon tŷ gwydr cysylltiedig i dtrafnidiaeth

Mae'r wybodaeth a gynhwysir yn yr adroddiad hwn yn darparu crynodeb o'r gwaith cychwynnol hyd yma. Mae hyn yn gipolwg o weithgaredd cyfredol ac mae asesiad pellach yn parhau. Bydd y gwaith pellach yma yn nodi'r cysylltiadau rhwng cysylltedd trafniadaeth cyfredol a llinellau sylfaen economaidd ac yn nodi meysydd ble gellid gwella cysylltedd trafniadaeth. Fe sefydlir hyn yr adroddiad terfynol yn yr haf 2021.

Trosolwg o gysylltiadau trafndiaeth yn y Deyrnas Unedig

Lloegr

Mae Prif Linell Arfordir Gorllewin ac Arfordir Dwyrain Lloegr yn darparu cysylltedd rheilffordd gogledd-de o Lundain i ganol yr Alban, gan alw mewn dinasoedd allweddol yng Nghanolbarth a Gogledd Lloegr. Mae Prif Linell Arfordir Gorllewin Lloegr yn arbennig o bwysig ar gyfer nwyddau. Bydd HS2, unwaith y bydd yn weithredol, yn darparu cyfleoedd i wella capasiti ac amserau teithio ar Brif Linell Arfordir Gorllewin Lloegr, a fydd yn fanteisiol i nifer fawr o lwybrau ar draws Prydain Fawr. Mae Prif Linell Great Western yn allweddol ar gyfer cysylltedd dwyrain-gorllewin i Dde Cymru a De-orllewin Lloegr.

Rheolir y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol gan Highways England i gynnal a gwella cysylltedd ffyrdd. Mae'r M25 yn gweld galw arwyddocaol o uwch nag unrhyw ffordd arall yn Lloegr, ac yn allweddol ar gyfer cysylltedd i'r de-ddwyrain ac ymlaen i Dover a phorthladdoedd eraill. Mae'r M6 a'r M1 yn goridorau allweddol ar gyfer cysylltedd gogledd-de, a dyma'r coridorau nwyddau ffordd a ddefnyddir fwyaf. Mae'r M4 dwyrain-gorllewin rhwng De Cymru a Llundain yn gwasanaethu nifer o darddiadau a chyrchfannau pwysig.

Fel y fwyaf o bedair cenedl y Deyrnas Unedig, mae yna deithio awyr arwyddocaol o fewn Lloegr. Mae meysydd awyr pwysig ar gyfer llif gogledd-de yn Lloegr yn cynnwys Heathrow, Manceinion a Newcastle. Mae llif dwyrain-gorllewin wedi ei grynhoi yn y de, gyda'r meysydd awyr mwyaf arwyddocaol yn Newquay, Caerwysg, Heathrow a Southend. Maes Awyr East Midlands yw'r mwyaf yn y Deyrnas Unedig o bell ffordd ar gyfer hediadau awyr domestig.

Mae gan Lloegr nifer o borthladdoedd mawr sy'n cysylltu i weddill yr Undeb, i Weriniaeth Iwerddon, ac i dir mawr Ewrop.



Yr Alban

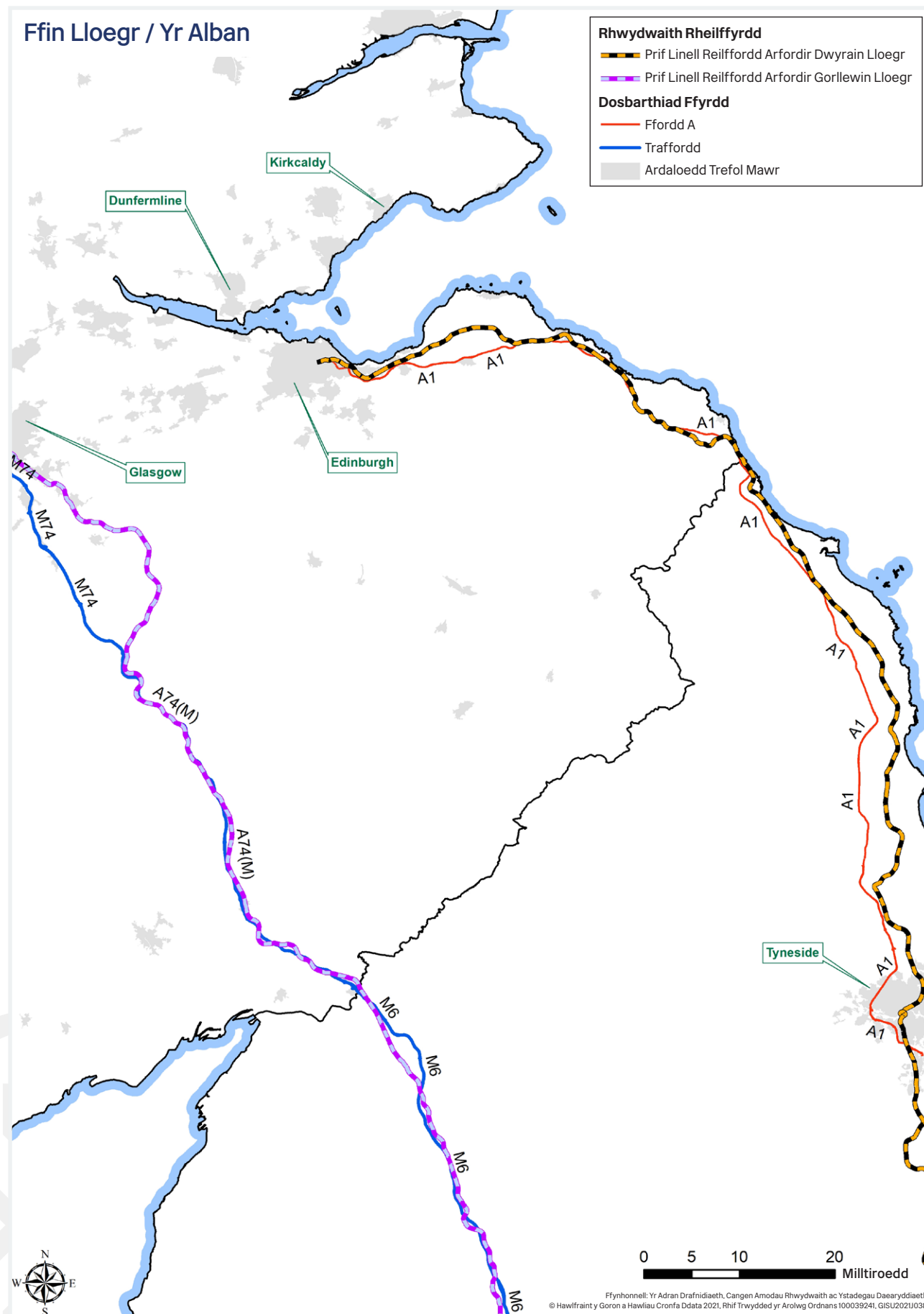
Y rheilffordd yw'r prif ddull trafndiaeth dorfol ar draws y ffin rhwng Lloegr a'r Alban, gyda theithiau trên ar draws y ffin yn bennaf i neu o Glasgow a Chaeredin ar Brif Linellau Arfordir Gorllewin ac Arfordir Dwyrain Lloegr. Mae nifer fawr o nwyddau hefyd yn teithio ar reilffyrdd i ac o'r Alban ar Brif Linellau Arfordir Gorllewin ac Arfordir Dwyrain Lloegr, er mai'r cyntaf sy'n dominyddu.

Yr M6 yw'r unig gyswllt traffordd i'r Alban; mae'n derbyn cyfran uwch o deithiau nwyddau (27%) na'r cyfartaledd. Coridor ffordd pwysig arall yw'r A1 o Newcastle i Gaeredin, ond mae ganddi gyfran is o HGVs a chyfanswm llif traffig sylweddol is. I'r gogledd o Newcastle, mae'r ffordd yn unffrwd ble mae oedi yn uwch a chyflymder cyfartalog yn is nag adrannau eraill o'r A1 nad yw'n draffordd.

Mae cysylltedd awyr yn bwysig i'r Alban, o ystyried y pellteroedd cysylltiedig i gael mynediad i ddinasoedd allweddol mewn cenhedloedd eraill. Mae'r nifer o deithiau teithwyr ar draws y ffin a'r nifer o lwybrau sydd ar gael yn llawer mwy na'r rhai yng Ngogledd Iwerddon a Chymru. Mae gan feysydd awyr Glasgow, Caeredin, Inverness ac Aberdeen lif arwyddocaol iawn o deithwyr domestig. Mae hedfan hefyd yn allweddol ar gyfer cysylltu tir mawr yr Alban i'w hynysioedd amgylchynol (fel y mae'r fferïau), gyda nifer uchel o lwybrau sydd â galw isel (yn bennaf) yn sicrhau cysylltedd i bellteroedd eithaf y Deyrnas Unedig. O ran nwyddau, mae meysydd awyr Caeredin ac Aberdeen y trydydd a phedwerydd mwyaf o ran tunelledd nwyddau yn y drefn honno, ac mae Maes Awyr Glasgow hefyd yn y 10 uchaf.

Mae cysylltedd morol rhwng yr Alban a Gogledd Iwerddon yn allweddol ar gyfer nwyddau, nid yn unig rhwng y gwledydd hyn, ond hefyd ar gyfer nwyddau yn teithio trwy'r Alban rhwng Lloegr a Gogledd Iwerddon. Mae'r nwyddau hyn yn llifo trwy borth Cairnryan; felly mae cysylltedd ffordd i Stranraer ar arfordir y gorllewin o bwysigrwydd strategol allweddol, yn benodol yr A75 a'r A77 gyda'r ail yn arbennig o bwysig ac yn cario dwywaith cymaint o gerbydau nwyddau na'r cyntaf. Mae yna nifer o borthladdoedd mawr eraill y Deyrnas Unedig yn yr Alban, er nad oes yr un yn dod yn agos at borthladd Cairnryan o ran maint nwyddau domestig.

Mae yna hefyd lif arwyddocaol o deithwyr ar draws Môr Iwerddon rhwng Cairnryan (Stranraer) a Belfast, gyda llif llai i ac o Larne. Fel gyda hedfan, mae'r fferïau yn chwarae rôl bwysig wrth gysylltu pobl a nwyddau rhwng Tir Mawr yr Alban a'r ynysioedd cyfagos.



Cymru

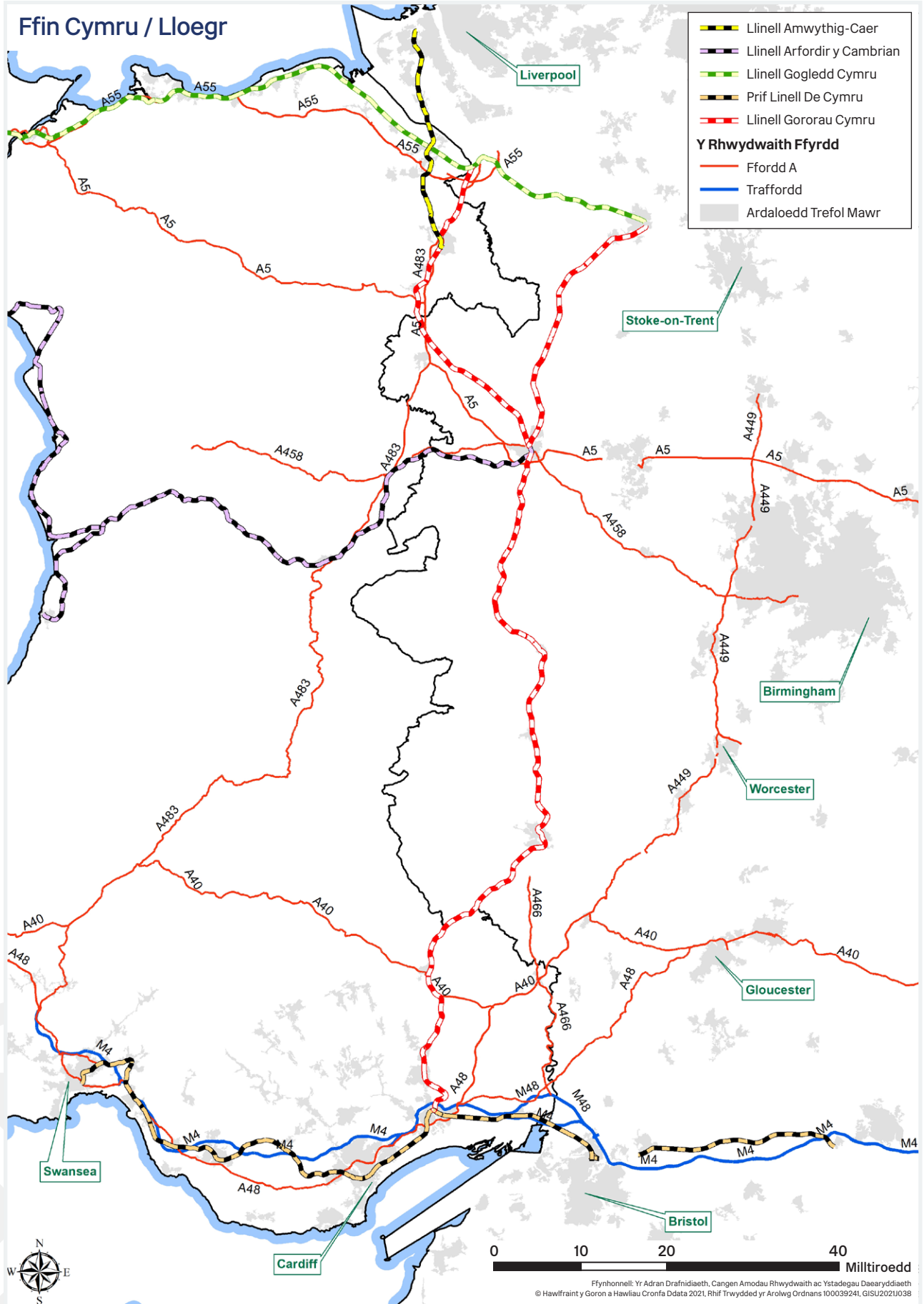
Mae poblogaeth Cymru yn grynodedig iawn yn y de pellach a gogledd y wlad. Oherwydd daearyddiaeth, yn wahanol i'r gwledydd eraill, mae yna lif cymuno arwyddocaol ar draws y ffin i ac o Loegr. Mae swyddi ym Mryste a Chanolbarth Lloegr yn hygyrch o Gaerdydd a Chasnewydd yn y de, a swyddi yn Lerpwl, Stoke a Manceinion yn hygyrch o ogledd Cymru. Mae bron i bob un o'r teithiau cymudo hyn mewn car, ac mae hyn yn cyfrannu at broblemau tagfeydd ffordd yn ystod oriau brig, n arbennig ar yr M4 yn y de.

Gan fod yr ardaloedd gweithgaredd economaidd crynodedig yn y Gogledd a'r De, mae Prif Linell De Cymru a Llinell Arfordir Gogledd Cymru yn bwysig iawn ar gyfer cysylltedd rheilffyrdd, o fewn Cymru a dros y ffin yn Lloegr. Mae cyfyngiad ar nwyddau rheilffordd i ac o Gymru oherwydd y cyfyngiadau lled rheilffordd sy'n atal defnyddio wagenni nwyddau mwy i'r gorllewin o Didcot.

Caergybi yw'r unig borthladd mawr yn y Deyrnas Unedig (niferoedd cargo o 1 miliwn tonnau neu fwy yn flynyddol) yng Ngogledd Cymru. Mae croesiadau arwyddocaol oddi yno ar draws Môr Iwerddon, ac felly mae mynediad i ac o Gaergybi ar yr A55 yn ystyriaeth bwysig ar gyfer cysylltedd nwyddau. Mae yna nifer o borthladdoedd eraill mawr y Deyrnas Unedig wedi eu crynhoi ar hyd arfordir y de, sef Abergwaun, Aberdaugleddau, Abertawe, Port Talbot, Caerdydd a Chasnewydd. O'r rhain, Aberdaugleddau sydd â'r nifer fwyaf o nwyddau ar draws Môr Iwerddon. Mae'r M4 yn strategol bwysig ar gyfer mynediad i'r porthladdoedd hyn.

Mae teithiau ar draws y ffin i weddill y Deyrnas Unedig trwy hedfan yn fychan iawn mewn cymhariaeth â'r gwledydd eraill. Mae'r pellter i'r rhan fwyaf o leoliadau yn Lloegr yn rhy fach i hedfan fod yn ddull cystadleuol a gall llawer o boblogaeth Cymru gyrraedd meysydd awyr yn Lloegr sydd â chysylltiadau da. Er enghraifft, mae cyswllt da rhwng meysydd awyr Bryste a Manceinion i weddill yr Undeb, ac mae nifer o deithwyr o Gymru yn defnyddio'r llwybrau hyn i gyrraedd Gogledd Iwerddon a'r Alban, ond mae maes awyr Caerdydd yn tyfu o ran pwysigrwydd. Mae nifer nwyddau trwy'r awyr hefyd yn fychan.





Gogledd Iwerddon

Gan fod Môr Iwerddon yn ei gwahanu o weddill y Deyrnas Unedig, mae llwybrau awyr a morol yn allweddol i gysylltedd Gogledd Iwerddon.

Mae teithiau hedfan gan deithwyr ar draws y ffin yn bennaf yn rhai gan deithwyr i ac o Felfast, gyda nifer o feysydd awyr Lloegr a'r Alban yn hygyrch o un neu'r ddwy o feysydd awyr y ddinas. Y daith rhwng Londonderry a Chaeredin yw'r llif mwyaf poblogaidd nad yw'n cychwyn yn Belfast. Maes Awyr Rhyngwladol Belfast yw'r ail faes awyr mwyaf yn y Deyrnas Unedig o ran tunelledd nwyddau.

Fel y trafodwyd ar gyfer yr Alban, mae teithiau fferïau yn bennaf rhwng Belfast a Cairnryan (Stranraer), gyda llif tebyg ond llai rhwng Larne a Cairnryan. Mae yna hefyd fferïau teithwyr rhwng Belfast a Lerpwl, ond dyma ble mae'r llif lleiaf o'r tri llwybr. Mae'r llwybrau nwyddau ar draws Môr Iwerddon yn debyg, ond mae yna hefyd lif pwysig rhwng Heysham yn Lloegr a Belfast, a rhwng Heysham a Warrenpoint ar dde-ddwyrain eithaf Gogledd Iwerddon. Mae porthladdoedd Belfast a Warrenpoint wedi gweld cynnydd nodedig mewn traffig nwyddau gyda gweddill y Deyrnas Unedig yn ystod y deng mlynedd diwethaf, tra bod Larne wedi gweld lleihad.

O fewn Gogledd Iwerddon, mae coridorau rheilffyrdd a ffordd yn cysylltu Belfast i setliadau mawr eraill Londonderry, Enniskillen a Newry. Y rhain yw ffocws Rhwydwaith Drafnidiaeth Strategol Gogledd Iwerddon.

O ystyried bod teithwyr a nwyddau yn teithio trwy Weriniaeth Iwerddon ar eu ffordd rhwng Lloegr a Gogledd Iwerddon, mae cysylltedd gogledd-de rwy Iwerddon yn bwysig. Mae llwybrau trawsffiniol yn cynnwys yr M1 Gwyddelig sy'n rhedeg ar hyd yr arfordir o Ddilyn i Newry, gan ymuno â'r A1 a pharhau i Felfast a'r A5 sy'n rhedeg i'r de o Derry trwy Strabane, yn ymuno â'r N2 Gwyddelig ar ei ffordd tuag at Monaghan a Dilyn.

Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr

Mae trafnidiaeth yn cyfrannu 28% o holl allyriadau nwyon tŷ gwydr domestig y Deyrnas Unedig, sy'n gyfraniad mwy nag unrhyw sector arall. Mae'r allyriadau hyn wedi cynyddu yn ddiweddar, a ddim ond 3% yn is nag yn 1990².

Mae trafnidiaeth ffordd yn gyfrifol am fwyafrif sylweddol o'r allyriadau nwyon tŷ gwydr hyn, gyda 55% yn cael eu cynhyrchu gan geir. Cafwyd cynnydd arwyddocaol o faniau masnachol ac o hediadau rhyngwladol ers 1990.

2 assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/932122/decarbonising-transport-setting-the-challenge.pdf

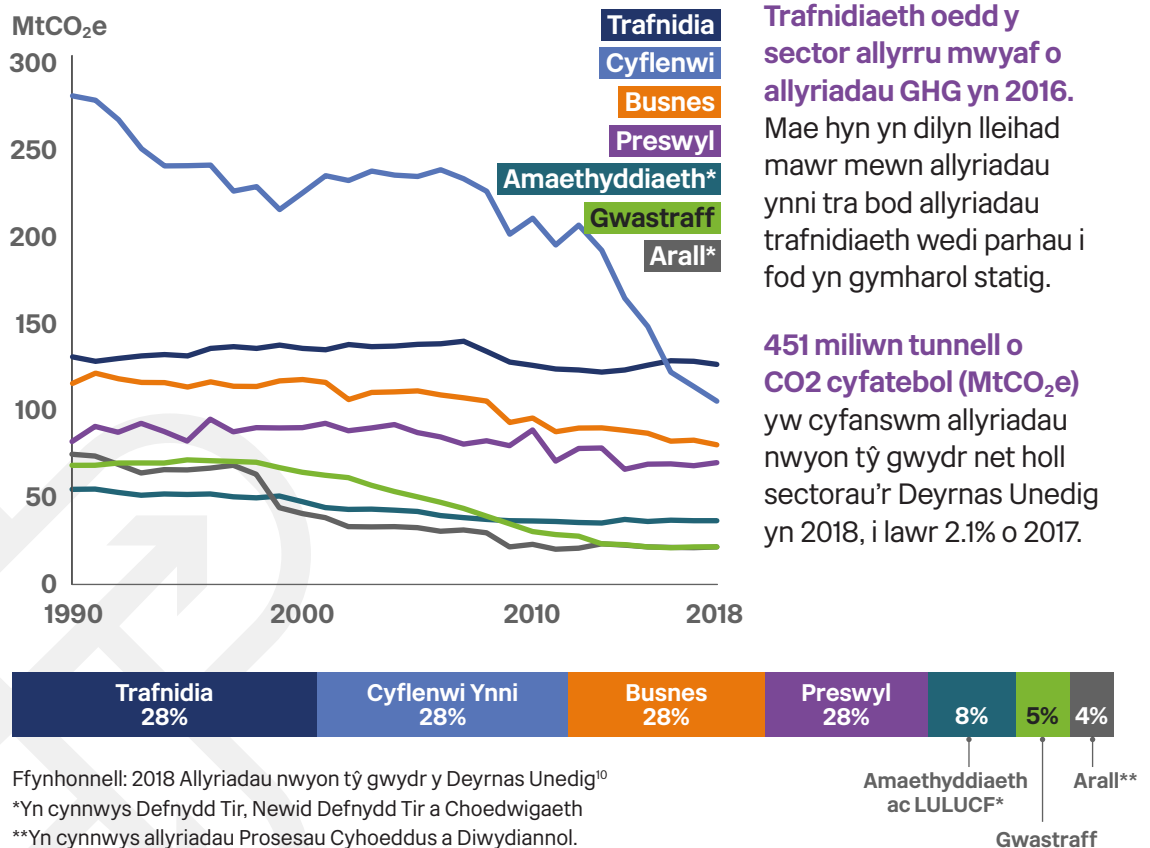
Mae hedfan yn allyrru mwy o nwyon tŷ gwydr fesul milltir nag unrhyw ddull arall o drafnidiaeth. Bydd teithiwr yn mynd o Lundain i Gaeredin trwy hedfan yn arwain at 144kg o allyriadau nwyon tŷ gwydr, tra bydd yr un daith ar drên yn arwain at ddim ond 29kg o allyriadau. Fodd bynnag, byddai unigolyn yn gwneud y daith mewn car petrol yn achosi 129kg o allyriadau, er y byddai hyn yn lleihau wrth i'r nifer o bobl yn y cerbyd gynyddu, a byddai hefyd yn amrywio yn ddibynnol ar y math o gerbyd ac arddull y gyrru.

Ym Mehefin 2019, y Deyrnas Unedig oedd yr economi fawr gyntaf i basio cyfraith sero-net i gyfraith i derfynu ei gyfraniad i newid hinsawdd erbyn 2050. Bydd sero-net yn gofyn i bob sector o economi'r Deyrnas Unedig, yn cynnwys trafndiaeth, i ddarparu lleihad pellach arwyddocaol mewn allyriadau. Er bod yr Adran Drafnidiaeth ar hyn o bryd yn rhagweld y bydd allyriadau trafndiaeth yn gostwng, bydd angen i'r Deyrnas Unedig fynd ymhellach ac yn gyflymach i gyflawni ei nodau newid hinsawdd.

Bydd datblygiad technolegau newydd ac arloesol yn cefnogi'r uchelgeisiau hyn, fel cerbydau trydan a thanwydd hedfan cynaliadwy.

Bydd argymhellion yr Adolygiad yn gyson gyda thargedau newid hinsawdd y Deyrnas Unedig.

Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr yn ôl sector (MtCO₂e) 1990–2018



Asesiadau Cychwynnol Galw am Drafnidiaeth

Mae'r Adolygiad wedi cynnal asesiad cychwynnol o alw cyfredol am drafnidiaeth ar draws y Deyrnas Unedig. Fe ddadansoddir hyn yn ôl dull a cheir crynodeb isod ynghyd â gwybodaeth ategol. Dylid ystyried hyn i fod yn waith cychwynnol a byddwn yn cyflawni dadansoddiad pellach i gau'r bylchau gwybodaeth a manylu ar asesiadau cyfredol.

Hewlydd

Mae rheolaeth o'r rhwydwaith ffyrdd yn y Deyrnas Unedig yn fater sydd wedi ei ddatganoli a reolir gan Highways England, Transport Scotland, Llywodraeth Cymru (wedi ei reoli gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd De Cymru) a'r Adran Seilwaith yng Ngogledd Iwerddon.

Mae'r rhwydwaith ffyrdd yn allweddol bwysig i lif nwyddau a phobl ar draws y Deyrnas Unedig, gyda dros 365 biliwn o filltiroedd yn cael eu gyrru ar hyd ffyrdd Prydain Fawr yn 2019³. Gyrrwyd dros 62% o'r milltiroedd hyn ar Draffyrdd neu "ffyrdd A" er bod y ffyrdd hyn yn cyfateb i ddim ond 13% o gyfanswm hyd ffyrdd. Mae pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd wedi tyfu dros gyfnod o amser gyda chynnydd o 12x mewn traffig cerbydau ers 1949.

Dengys data Cyfartaledd Traffig Blynyddol 24 Awr yn Ystod yr Wythnos (AAWT) fod galw am deithio ar y rhwydwaith ffyrdd yn uchel. Y cysylltiadau trawsffiniol gyda'r llif traffig mwyaf yw Croesfan Hafren rhwng Cymru a Lloegr a'r M6 sy'n delio â chyfanswm dyddiol cyfunol o dros 100,000 o gerbydau a 48,000 o gerbydau yn y drefn honno. Mae'r M6 yn arbennig o bwysig ar gyfer traffig nwyddau, gyda HGVs yn gyfrifol am dros chwarter yr holl lif. Mae'r M6 yn delio â bron i bum gwaith cymaint o draffig dyddiol â'r A1, sy'n debygol o fod oherwydd gwahaniaethau mewn safon/capasiti a lleoliadau daearyddol cymharol y coridorau hyn.

| Croesi ffiniau | Lleoliad | Cyfeiriad | AAWT 24 Awr | %HGV |
|-----------------|--------------------------|-----------|-------------|------|
| Yr Alban-Lloegr | M6 | Gog | 24,195 | 27% |
| Yr Alban-Lloegr | M6 | De | 24,137 | 28% |
| Yr Alban-Lloegr | A1 i'r gogledd o Berwick | Gog | 5,905 | 15% |
| Yr Alban-Lloegr | A1 i'r gogledd o Berwick | De | 6,151 | 16% |
| Cymru-Lloegr | Croesfan Hafren | Gog | 53,268 | 14% |
| Cymru-Lloegr | Croesfan Hafren | Dw | 54,4701 | 14% |

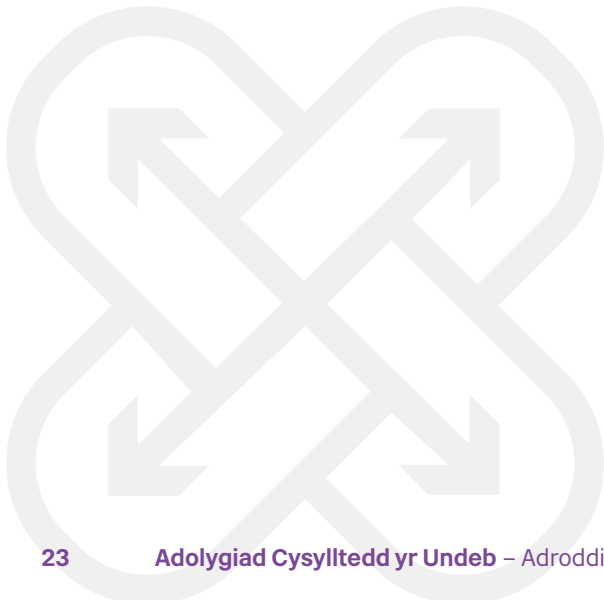
Notes: M48 EB average of Aug-19 to Mar-20 and M4 EB average of Aug-19 to Feb-20

³ assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/916749/road-traffic-estimates-in-great-britain-2019.pdf

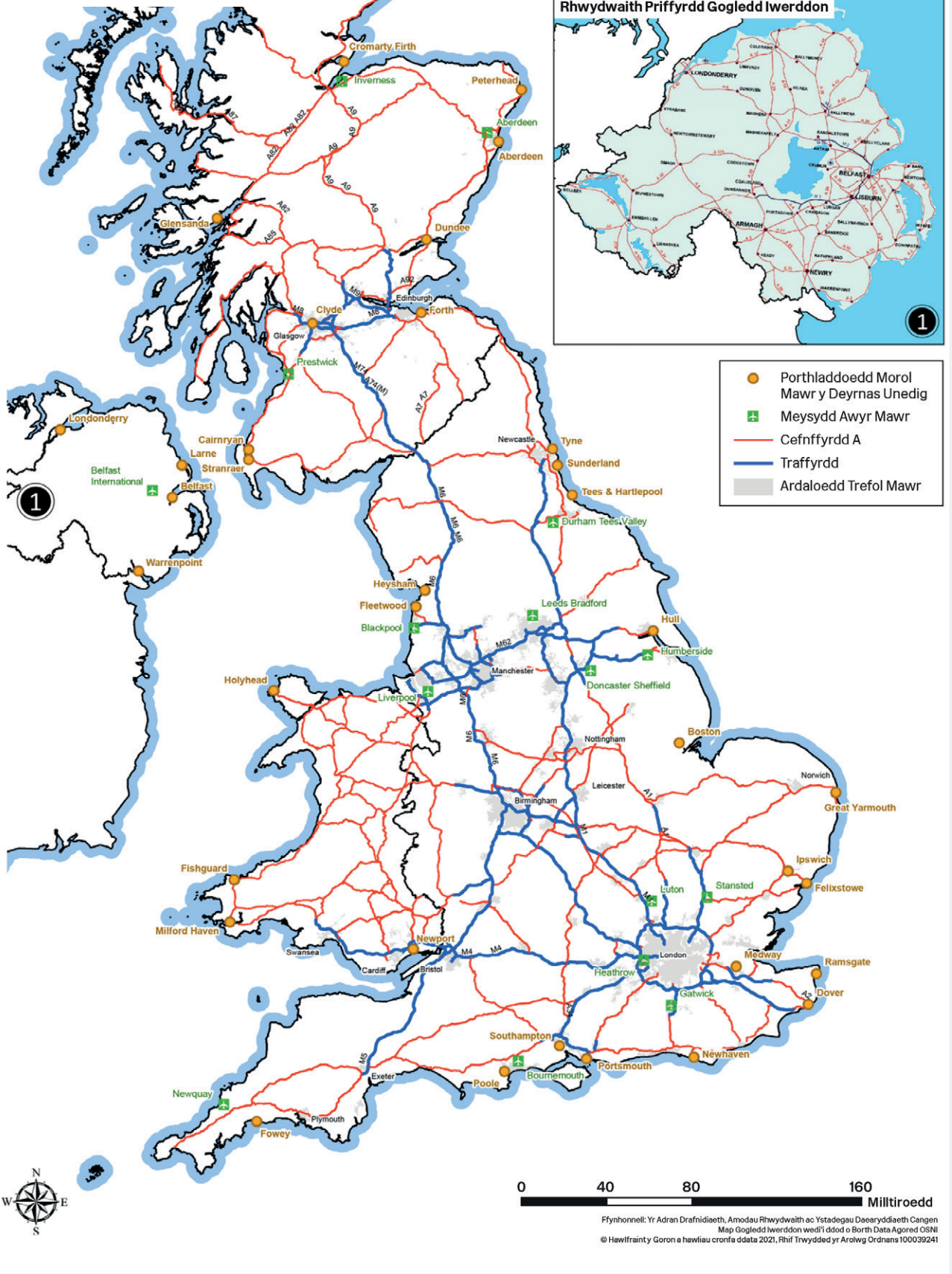
Mae adborth gan randdeiliaid ac ymgylgoreion wedi nodi'r cysylltiadau ffyrdd canlynol fel rhai sydd o ddiddordeb i'r Adolygiad. Nid yw'r rhestr hon yn holl gynhwysol.

- A1 rhwng Newcastle a Chaeredin
- A55 yng Ngogledd Cymru
- Llwybrau Trans-Pennine yn cynnwys yr A66 a'r A69
- A75 i Borthladd Cairnryan
- M4 i Dde-orllewin Cymru

Mae trafndiaeth ffordd yn cyfrif am 91% o'r holl allyriadau o'r sector trafndiaeth. Mae hyn wedi ei ysgogi'n bennaf gan ddefnydd o geir. Yn 2018 roedd y car cyfartalog yn allyrru 20% yn llai o allyriadau na cherbyd cyfartalog yn 1990. Fodd bynnag, mae'r cynnydd yn y nifer o gerbydau ar y ffordd wedi gwrthbwysu'r lleihad hwn, gyda chyfanswm allyriadau yn gostwng o ddim ond 1% dros yr un cyfnod. Mae cynnydd yn y nifer o gerbydau HGV hefyd wedi cyfrannu at gynnydd mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr cyffredinol, gyda nwyddau ffordd yn atebol am 17% 'r holl allyriadau trafndiaeth ffordd. Mae nwyddau hefyd yn cael eu cludo gan faniau sy'n llunio 16% o holl allyriadau trafndiaeth y Deyrnas Unedig. Mae defnydd o'r cerbydau hyn wedi mwy na dyblu ers 1990. Mae bysus a choetsis hefyd yn gwneud cyfraniad bychan ond arwyddocaol i allyriadau trafndiaeth ffordd, er eu bod yn fwy effeithiol na cherbydau preifat gyda llai o allyriadau nwyon tŷ gwydr fesul person fesul milltir.



Rhwydwaith Cefnffyrdd y Deyrnas Unedig



- Porthladdoedd Morol Mawr y Deyrnas Unedig
- Meysydd Awyr Mawr
- Cefnffyrdd A
- Traffyrdd
- Ardaloedd Trefol Mawr

Ffynhonnell: Yr Adran Ddrafnidiaeth, Amodau Rhwydwaith ac Ystadegau Ddeoryddiaeth Cangen
 Map Googleidd Iwerddon weffil ddiol o Borth Data Agored OSNI
 © Hawlfraint y Goron a hawliau cronfa ddata 2021, Rhif Trwydded yr Arolwg Ordnans 100039241

Rheilffordd

Mae'r rheilffordd yn symudwr pobl allweddol ym Mhrydain Fawr, gan darddu o system reilffordd hynaf y byd. Mae galw ar gyfer defnydd o reilffyrdd yn uchel a bron wedi dyblu yn ystod yr 20 mlynedd diwethaf, gyda theithiau yn cynyddu o 97% i gyrraedd record o 1.8 biliwn o deithiau yn 2018/19. Mae hyn yn fwy o gynnydd nag unrhyw ddull arall o drafnidiaeth yn yr un cyfnod.

Y llinellau rheilffordd allweddol ar draws y ffiniau yw Prif Linell Arfordir Dwyrain Lloegr a Phrif Linell Arfordir Gorllewin Lloegr sy'n cysylltu Lloegr a'r Alban. Mae gan Gymru gysylltiadau uniongyrchol i Lundain a Birmingham o Gaerdydd ac Abertawe, tra bod Gogledd Cymru wedi ei gysylltu'n bennaf i Lerpwl a Manceinion, yn ogystal ag i Brif Linell Arfordir Gorllewin Lloegr.

Mae teithiau rhwng Lloegr a'r Alban a Chymru a Lloegr yn dominyddu teithiau ar draws ffiniau, gyda 9.8m a 9.4m o deithiau rheilffordd yn digwydd yn 18/19⁴ yn y drefn honno. Mae galw am deithiau rheilffordd rhwng Cymru a'r Alban yn gymharol isel gyda dim ond 41,000 o deithiau yn digwydd yn 18/19⁵.

Mae'r rheilffordd yn gynyddol bwysig ar gyfer symud nwyddau ar draws y Deyrnas Unedig; symudwyd 9% o'r holl nwyddau a symudwyd ym Mhrydain Fawr yn 2018 ar y rheilffyrdd. Mae un o bob pedwar cynhwysydd sy'n cyrraedd porthladdoedd môr wedi ei gludo'n fewndirol ar y rheilffyrdd⁶. Mae cludiant rheilffyrdd yn cynnwys cludiant rhyngfoddol (cynwysyddion llongau wedi eu cludo ar reilffyrdd) a llwyth trên (nwyddau wedi eu cludo ar gerbydau rheilffordd arbenigol). Mae terfynellau rheilffordd rhyngfoddol yn allweddol i symudiad nwyddau ar y rhwydwaith rheilffordd, gyda therfynellau porthladd a mewndirol wedi eu gwasgaru ar draws y Deyrnas Unedig, ond yn grynodedig yng Ngogledd-orllewin Lloegr, Llundain, De Cymru a môr Hafren, Canolbarth Lloegr, y Solent a rhanbarth Caeredin/Glasgow.

Ar hyn o bryd mae Network Rail yn gweithio i wella'r rhwydwaith cludiant strategol gyda nifer o brosiectau ar waith ar draws y Deyrnas Unedig i wella symudiad nwyddau ar y rheilffyrdd⁷.

4 dataportal.orr.gov.uk/media/1240/passenger-rail-usage-2018-19-q4.pdf

5 dataportal.orr.gov.uk/media/1742/regional-rail-usage-statistical-release-2018-19.pdf

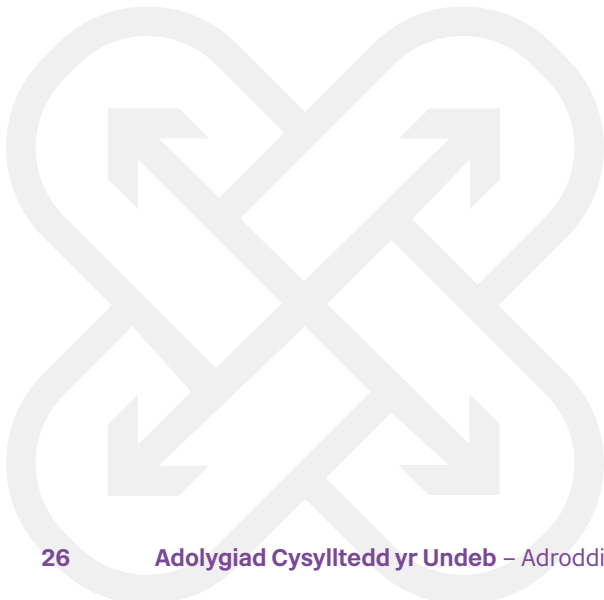
6 www.rfg.org.uk/rail-freight/facts-figures/

7 www.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2019/03/Strategic-freight-network-enhancement-schemes.pdf

Mae adborth gan randdeiliaid ac ymgylgoreion wedi nodi'r cysylltiadau rheilffordd canlynol fel rhai sydd o ddiddordeb i'r Adolygiad:

- Uwchraddio Prif Linell Arfordir Gorllewin Lloegr
- Capasiti'r rheilffordd yn ardal Bryste – De Dd Cymru ac uwchraddio Prif Linell Arfordir y Dwyrain
- Capasiti ac amserau teithio HS2 i'r Alban
- Uwchraddio cysylltwyr cledrau rhwng Gogledd Cymru ac ardal Glannau Mersi / Manceinion

Mae'r rheilffordd yn ddull carbon isel o deithio gyda dim ond 1.4% o allyriadau trafndiaeth yn cael eu cynhyrchu gan symudiadau rheilffyrdd, er ei fod yn atebol am 10% o filltiroedd teithwyr. Mae'r rheilffordd yn parhau i fod yn fwy caredig i'r amgylchedd gyda chyflwyniad trenau newydd a thrydaneiddio cynyddol. Dyma'r dull mwyaf caredig i'r amgylchedd i symud nwyddau ac fe amcangyfrifir ei fod yn tynnu dros 7 miliwn o deithiau HGV oddi ar y ffordd pob blwyddyn.



Terfynellau Rheilffordd Rhyngfoddol



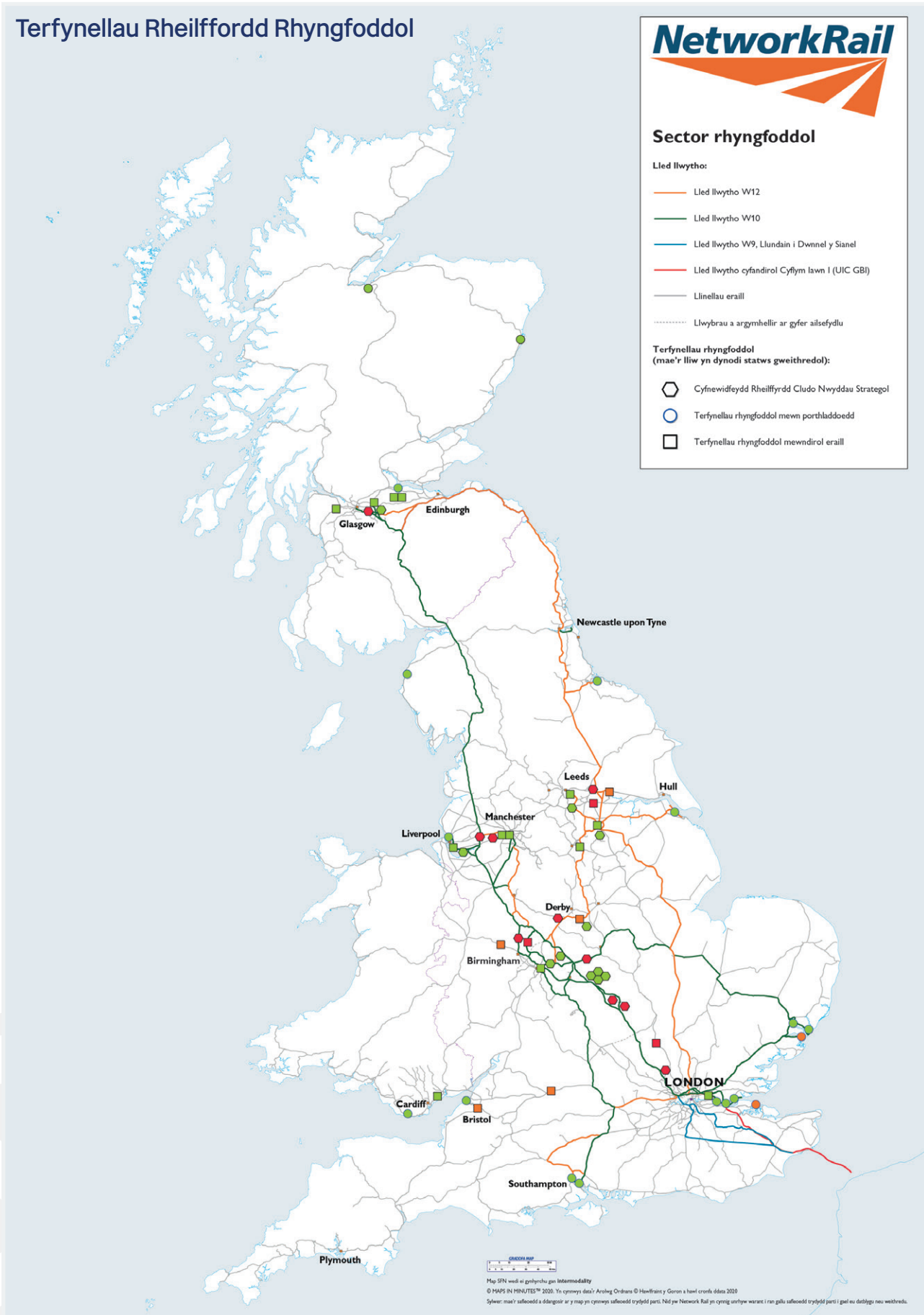
Sector rhyngfoddol

Lled llwytho:

- Lled llwytho W12
- Lled llwytho W10
- Lled llwytho W9, Llundain i Dwnel y Sianel
- Lled llwytho cyfandirol Cyflym Iawn I (UIC GB)
- Linellau eraill
- - - - - Llwybrau a argymhellir ar gyfer ailsefydlu

**Terfynellau rhyngfoddol
(mae'r lliw yn dynodi statws gweithredol):**

- Cynewidfeydd Rheilffordd Cludo Nwyddau Strategol
- Terfynellau rhyngfoddol mewn porthladdoedd
- Terfynellau rhyngfoddol mewnndiro eraill



Map SŏN wedi ei gynhyrchu gan Intermodalitiy
 © MAPS IN MINUTES™ 2020. Yn cynnwys data'r Arolwg Ordnans © Newffransis y Geron a hawl cronfa ddeua 2020
 Sylwer: mae'r safleoedd a ddangosir ar y map yn cynnwys safleoedd trydydd parti. Nid yw Network Rail yn cynhyr unrhyw warant i ran gallu safleoedd trydydd parti i gael eu datblygu neu weithredu.

Morwrol

Mae porthladdoedd y Deyrnas Unedig yn delio â symudiad rhyngwladol a domestig o nwyddau a theithwyr ar y môr, yn ogystal â chefnogi'r diwydiant ynni ar y môr. Mae porthladdoedd yn hanfodol i symudiad nwyddau a phobl i ac o'r Deyrnas Unedig a rhwng pwyntiau o fewn y Deyrnas Unedig. Yn 2019 deliodd porthladdoedd y Deyrnas Unedig gyda 486.1 miliwn tunnell o nwyddau⁸.

Mae Grimsby ac Immingham a phorthladdoedd ardal Llundain yn delio â'r nifer fwyaf o dunelledd yn flynyddol, tra bod Dover yn delio â'r nifer fwyaf o draffig rholio ymlaen/rholio i ffwrdd (Ro-Ro). Mae dros chwarter o holl niferoedd Ro-Ro y Deyrnas Unedig yn pasio trwy Dover pob blwyddyn. Mae porthladdoedd allweddol eraill yn cynnwys Southampton, Belfast, y Forth a Felixstowe.

O'r holl nwyddau a symudwyd trwy borthladdoedd y Deyrnas Unedig yn 2019 roed tua 19% wedi ei ddsbarthu fel domestig, h.y. roedd yn symud rhwng dau bwynt yn y Deyrnas Unedig neu wedi ei fwriadu ar gyfer lleoliad ar y môr ar gyfer y Deyrnas Unedig fel ffermydd gwynt. Mae'r rhan fwyaf o'r traffig domestig yma tua'r arfordir h.y. traffig sy'n cael ei gludo o amgylch yr arfordir o un porthladd i'r llall yn y Deyrnas Unedig, yn cynnwys gwasanaethau fferi domestig, gyda 73.3 miliwn tunnell yn cael ei symud yn 2019.

Delir â 97% o gludiant domestig mewn porthladdoedd "mawr". Y porthladdoedd sy'n delio â'r mwyafrif o gludiant domestig yng Nghymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon yw Lerpwl, Cairnryan, Aberdaugleddau a Belfast yn y drefn honno. Mae'r prif lwybr cludiant domestig rhwng Lloegr a Gogledd Iwerddon gyda phorthladdoedd Lerpwl a Belfast yn allweddol i'r symudiad hwn.

| Categori | Parau Gwledydd (A-Y) | Nifer Llwybrau | Tunelledd (000s) |
|-------------------------|-----------------------------------|----------------|------------------|
| Traws Ranbarth | Lloegr-Gogledd Iwerddon | 65 | 9,320 |
| Rhanbarth Unigol | Lloegr-Lloegr | 94 | 8,305 |
| Traws Ranbarth | Lloegr-Yr Alban | 88 | 6,529 |
| Traws Ranbarth | Gogledd Iwerddon-Yr Alban | 17 | 6,092 |
| Traws Ranbarth | Lloegr-Cymru | 27 | 2,191 |
| Rhanbarth Unigol | Yr Alban-Yr Alban | 32 | 1,445 |
| Traws Ranbarth | Gogledd Iwerddon-Cymru | 12 | 1,371 |
| Rhanbarth Unigol | Cymru-Cymru | 1 | 812 |
| Rhanbarth Unigol | Gogledd Iwerddon-Gogledd Iwerddon | 1 | 460 |
| Traws Ranbarth | Yr Alban-Cymru | 6 | 274 |

⁸ assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/908558/port-freight-statistics-2019.pdf

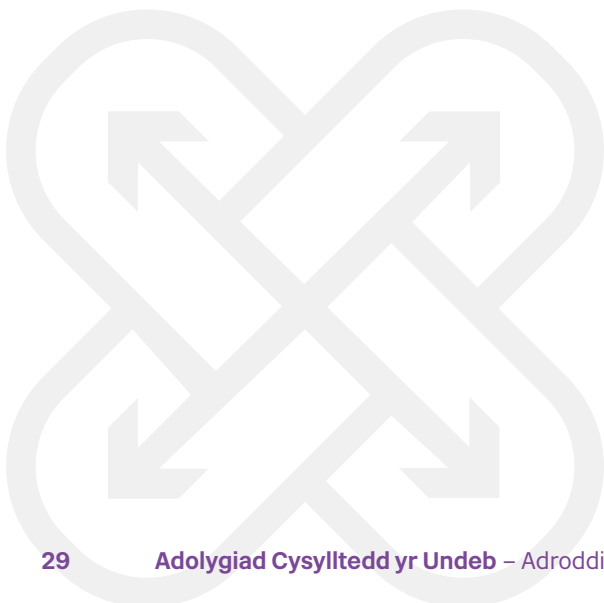
Mae cludiant morol yn ddull caredig iawn i'r amgylchedd o drafnidiaeth ac yn hyd yn oed mwy effeithiol bellach. Gostyngodd Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr o longau domestig 30% rhwng 1990 a 2018 a bellach mae'n atebol am ddim ond 1.3% o'r holl allyriadau domestig.

Yn ogystal â thunelledd cludiant, mae symud pobl yn swyddogaeth allweddol i gysylltiadau trafndiaeth forol. Mae hyn yn arbennig o bwysig wrth ystyried teithiau rhwng Prydain Fawr a Gogledd Iwerddon.

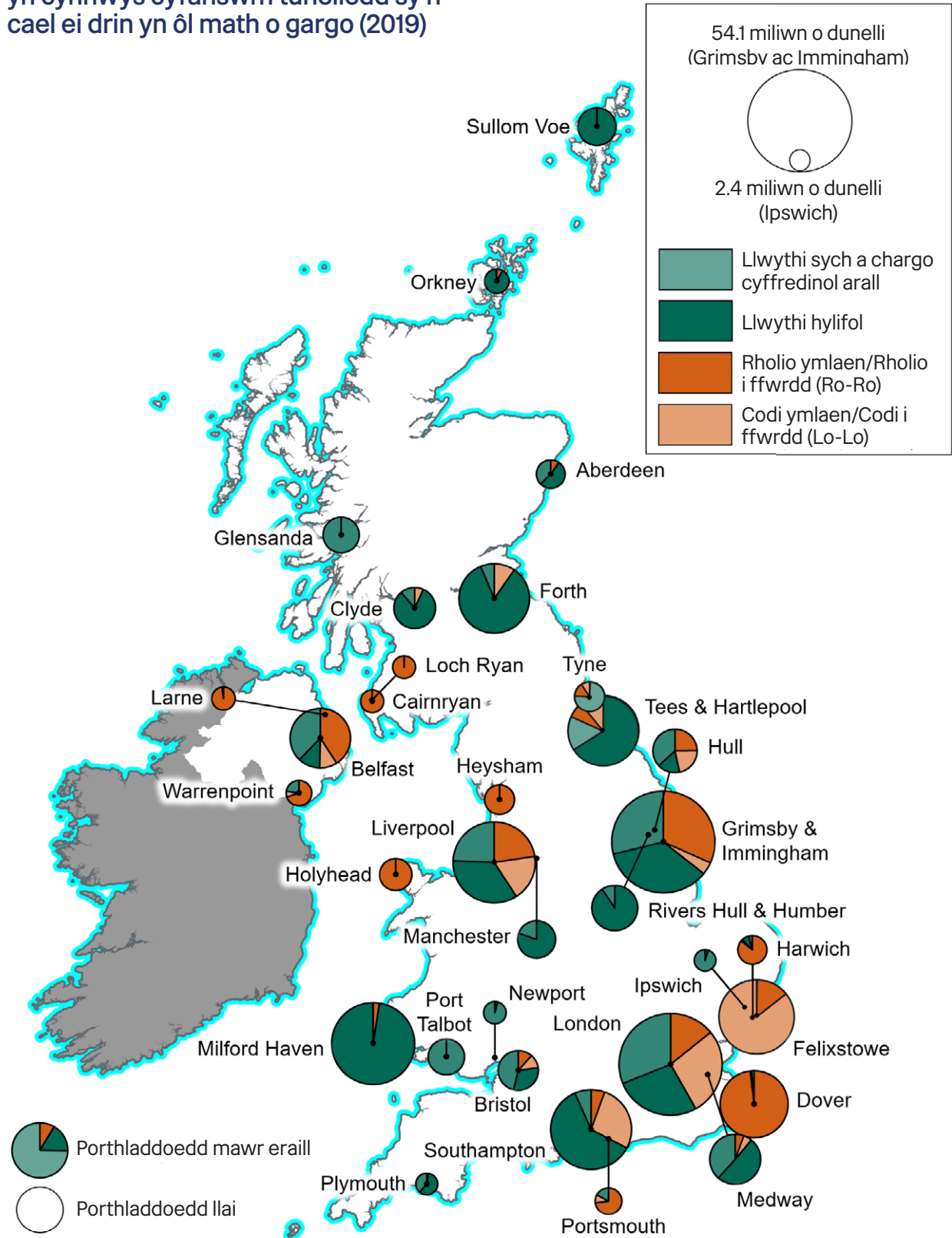
Mae'r ddau lwybr gyda'r nifer fwyaf o deithwyr blynyddol yn Ynysoedd Prydain ar draws Môr Iwerddon rhwng Caergybi a Dulyn a rhwng Cairnryan a Belfast. Mae gan y ddau lwybr dros 1 miliwn o deithwyr y flwyddyn – 1.8 miliwn ac 1.3 miliwn yn y drefn honno – gan arddangos y ddibyniaeth sydd gan nifer fawr o bobl ar deithio morol rhwng Prydain Fawr ac ynys Iwerddon.

Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi nodi'r canlynol fel rhywbeth o ddiddordeb pellach i'r Adolygiad:

- Gwella cysylltiadau ffordd a rheilffordd i borthladdoedd e.e. Belfast a Lerpwl
- Uwchraddiad posibl i fflyd fferïau Arfordir y Gorllewin i gefnogi mwy o symudiadau a lleihad mewn allyriadau
- Gwella cysylltiadau traws gwlad rhwng porthladdoedd ar arfordiroedd y Dwyrain a'r Gorllewin
- Llwybr fferi newydd ar Fôr Iwerddon rhwng Warrenpoint a Chaergybi



Porthladdoedd mawr y Deyrnas Unedig* yn cynnwys cyfanswm tunelledd sy'n cael ei drin yn ôl math o gargo (2019)



* Deliodd pob porthladd sydd wedi ei farcio ar y map â dros 2 filiwn tunnell o nwyddau yn 2019.
© Hawlfraint y Goron. Cedwir pob hawl. Yr Adran Drafnidiaeth 2020.

Hedfan

Gall teithio rhwng gwledydd y DU gynnwys pellteroedd hir – sy'n golygu bod hedfan yn ddull poblogaidd ar gyfer llawer o deithiau. Er gwaethaf hyn, mae teithio awyr domestig wedi gostwng dros y degawd diwethaf o 612,500 o symudiadau hedfan yn 2009 i 484,300 yn 2019⁹.

Mae hediadau ar draws ffin yr Alban a Lloegr yn dominyddu'r galw am deithio teithwyr awyr domestig, a Heathrow – Caeredin yw'r llwybr mwyaf poblogaidd. Mae'r llwybrau awyr rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr yn arbennig o hanfodol ar gyfer gallu a gwytnwch, o ystyried bod Môr Iwerddon yn atal llwybrau rheilffordd neu ffyrdd.

Nifer blynyddol teithwyr awyr rhwng gwledydd y DU (miloedd), 2019¹⁰

| | Lloegr | Yr Alban | Cymru | Gogledd Iwerddon | Ynysoedd yr Alban |
|--------------------------|---------|----------|-------|------------------|-------------------|
| Lloegr | 2,277.6 | 9,695.3 | 12.7 | 5,287.3 | 4.4 |
| Yr Alban | | 22.0 | 136.6 | 1,081.0 | 596.9 |
| Cymru | | | 0.0 | 62.4 | 0.1 |
| Gogledd Iwerddon | | | | 0.1 | 0.0 |
| Ynysoedd yr Alban | | | | | 43.0 |

Mae teithio awyr domestig fel rheol yn mynd i Lundain. Y 10 llwybr domestig uchaf, pob un â tharddiad neu bwynt cyrchfan mewn maes awyr yn Llundain, gyda Heathrow / Caeredin y llwybr mwyaf hedfan o bell ffordd.

Yn gynnar yn 2020, cwmpodd y cwmni hedfan domestig allweddol Flybe. Er bod rhai llwybrau wedi'u mabwysiadu'n gyflym gan gwmnïau hedfan cystadleuol, nid yw nifer sylweddol o lwybrau amhroffidiol yr oedd y cwmni hedfan yn eu gweithredu wedi'u llenwi eto. Bydd hon yn ystyriaeth allweddol i'r Adolygiad wrth symud ymlaen.

Ni ddylid anwybyddu rôl cludo nwyddau domestig trwy'r awyr gyda 79,500 tonnell o nwyddau yn cael eu symud yn 2019 er bod hyn wedi gostwng dros y degawd diwethaf. Mae tua thri chwarter y cyfeintiau cludo nwyddau domestig trwy'r awyr yn mynd trwy Faes Awyr Dwyrain Canolbarth Lloegr neu Faes Awyr Rhyngwladol Belffast.

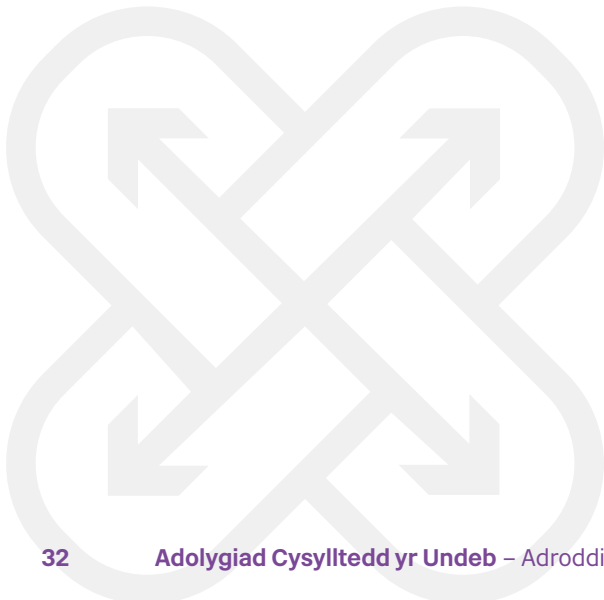
9 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/944133/avi0102.ods

10 [Civil Aviation Authority Airport Data 2019, www.caa.co.uk/uploadedFiles/CAA/Content/Standard Content/Data and analysis/Datasets/Airport stats/Airport data 2019 annual/ Table 12 2 Domestic Air Pax Traffic Route Analysis.pdf](http://www.caa.co.uk/uploadedFiles/CAA/Content/Standard Content/Data and analysis/Datasets/Airport stats/Airport data 2019 annual/ Table 12 2 Domestic Air Pax Traffic Route Analysis.pdf)

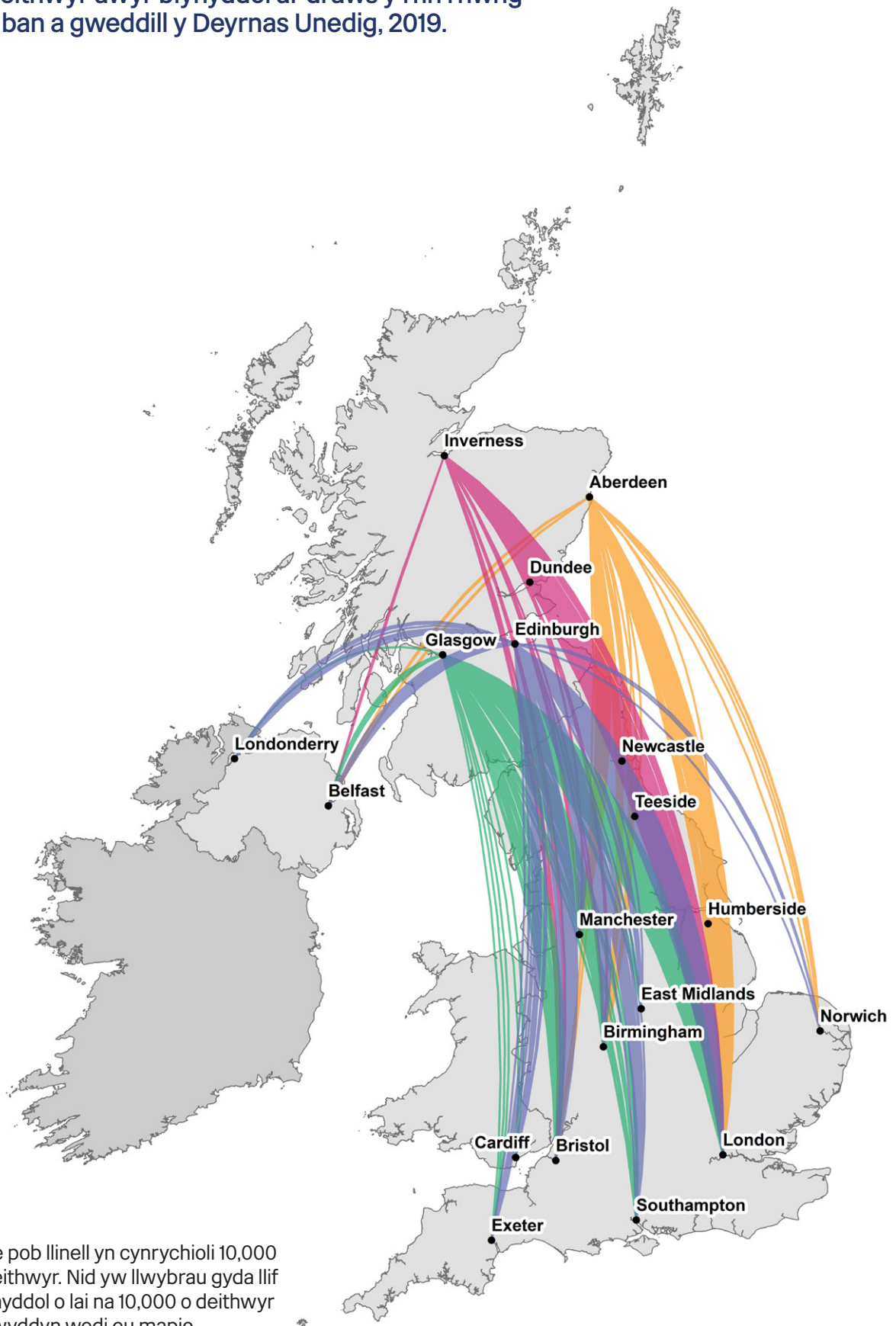
Er mai hedfan yw un o'r dulliau cludo lleiaf cyfeillgar i'r amgylchedd, mae'r cyfeintiau'n gymharol fach. Mae allyriadau nwyon tŷ gwyrdr o hediadau domestig yn ffurfio llai nag 1% o gyfanswm yr allyriadau trafndiaeth ddomestig.

Mae rhanddeiliaid wedi nodi'r canlynol fel materion o ddiddordeb:

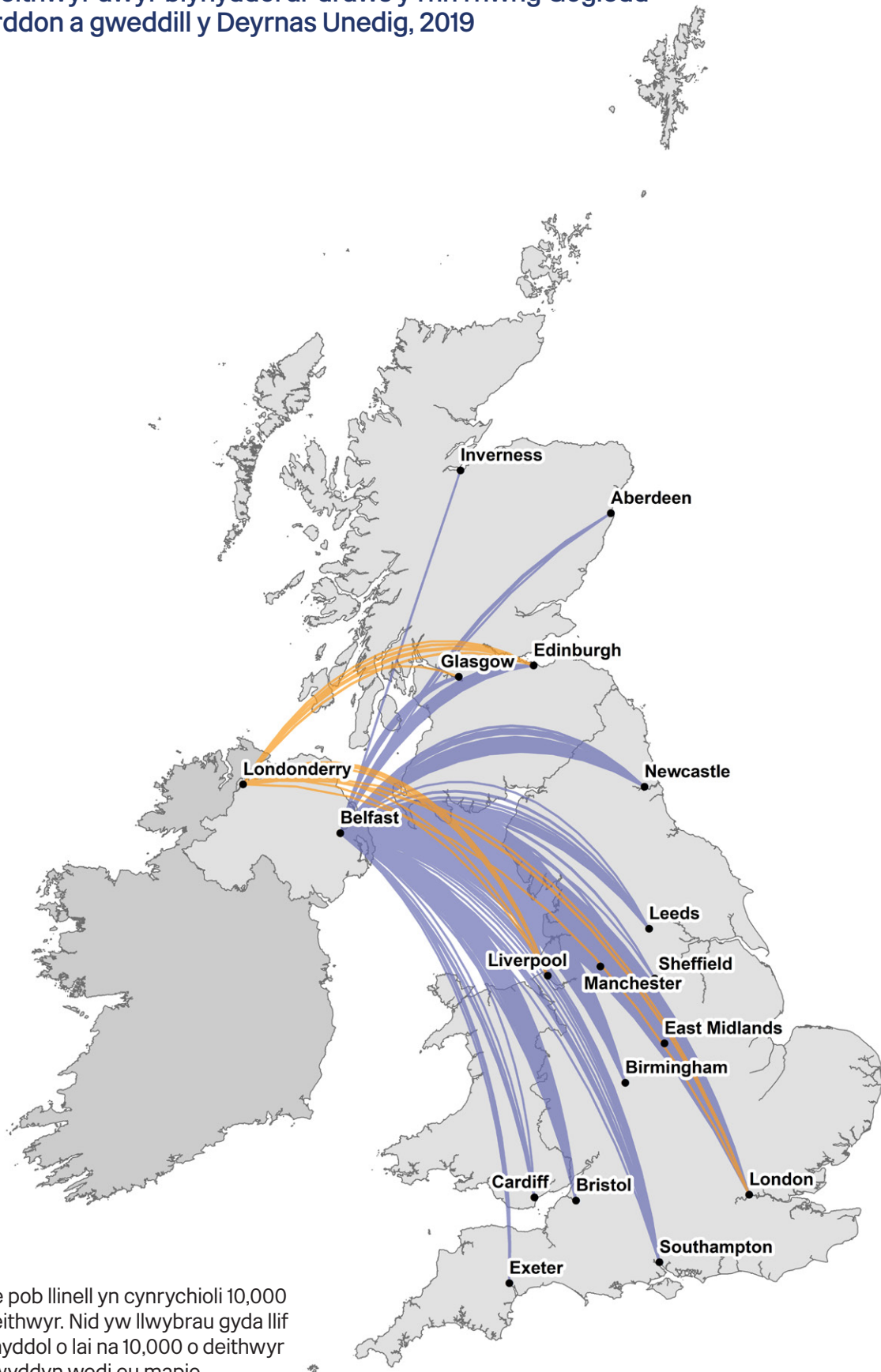
- Adolygiad o Doll Teithwyr Awyr ar hediadau domestig
- Mwy o ddefnydd o lwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaethau Cyhoeddus
- Cynnydd yn nalgylchoedd meysydd awyr o fuddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus



Llif teithwyr awyr blynyddol ar draws y ffin rhwng yr Alban a gweddill y Deyrnas Unedig, 2019.



Llif teithwyr awyr blynyddol ar draws y ffin rhwng Gogledd Iwerddon a gweddill y Deyrnas Unedig, 2019



Mae pob llinell yn cynrychioli 10,000 o deithwyr. Nid yw llwybrau gyda llif blynyddol o lai na 10,000 o deithwyr y flwyddyn wedi eu mapio.

Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T)

Tra'n aelod o'r Undeb Ewropeaidd, roedd rhannau allweddol o rwydwaith trafndiaeth y DU yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T). Dyluniwyd TEN-T i gefnogi datblygiad y Farchnad Sengl trwy wella cysylltedd, hyrwyddo cydlyniant cymdeithasol, a helpu i sicrhau rhyngweithrededd rhwng gwahanol Aelod-wladwriaethau trwy alinio safonau technegol. Fe'i cefnogir gan dargedau rheoliadol ar gyfer cwblhau'r rhwydwaith craidd erbyn 2030 a'r rhwydwaith cynhwysfawr erbyn 2050.

Gall Aelod-wladwriaethau gael gafael ar gyllid trwy'r Cyfleuster Cysylltu Ewrop ar gyfer Trafnidiaeth (CEF-T) i helpu i gefnogi datblygiad gwelliannau trafndiaeth sy'n hwyluso cwblhau'r rhwydwaith hwn. Yn ymarferol, mae CEF-T yn darparu mecanwaith cyllido a chydlynu tra bod Aelod-wladwriaethau'n cadw cyfrifoldeb am weithrediad y rhwydweithiau trafndiaeth strategol o fewn eu ffiniau.

Mae TEN-T yn cynnwys rhwydwaith 'craidd' a rhwydwaith 'cynhwysfawr'. Mae'r rhwydwaith craidd yn cysylltu dinasoedd a rhanbarthau allweddol Ewrop gyda'i gilydd, tra bod y rhwydwaith cynhwysfawr yn cefnogi gweithrediad y rhwydwaith craidd ac yn sicrhau cysylltedd trefi a dinasoedd llai trwy eu cysylltu â'i gilydd ac â'r rhwydwaith craidd.

Er mwyn helpu i weithredu a goruchwyllo datblygiad y rhwydwaith craidd, sefydlwyd naw 'coridor rhwydwaith craidd' gan y Comisiwn Ewropeaidd. Mae pob coridor yn cynnwys sawl gwlad. Cynhyrchir astudiaethau coridor yn rheolaidd i ddadansoddi cyflwr presennol y rhwydwaith, a sut mae'n cymharu â'r safonau gofynnol.

Yna defnyddir yr astudiaethau hyn mewn deialog â chynrychiolwyr o'r Aelod-wladwriaethau, rheolwyr seilwaith, awdurdodau a rhanbarthau, i gynhyrchu cynllun gwaith Coridor. Tra yn y Rhwydwaith TEN-T, roedd y DU yn rhan o goridor Môr y Gogledd – Môr y Canoldir. Yn dilyn ymadawriad y DU â'r UE, ni fydd y DU yn cymryd rhan yn rhaglen ariannu CEF yn y dyfodol.

Roedd cyfraniad ariannol y DU oddeutu € 447m yn flynyddol. Cyfrifir hyn fel canran o gyfraniad y DU i gyllideb yr UE ar gyfer 2014-2020¹¹. Er gwaethaf y lefel hon o gyllid, dim ond tua € 48m y flwyddyn y byddai cynlluniau trafndiaeth y DU yn ei dderbyn o gyllideb Trafnidiaeth CEF.

Mae nodau cysylltedd yr Adolygiad yn cyd-fynd â nodau TEN-T, a bydd y dull a gymerir gan yr UE tuag at sefydlu, asesu a gweithredu'r rhwydwaith Ewropeaidd yn cael ei ystyried yn fanylach. Bydd yr Adolygiad hefyd yn ystyried a yw TEN-T ar y trywydd iawn i gyflawni ei nodau a pha wersi y gellir eu dysgu i gefnogi datblygiad rhwydwaith trafndiaeth aml-genedl

11 Mae hon yn gost dybiannol a gyfrifwyd gan yr Adolygiad ac mae'n seiliedig ar rwymedigaeth y DU i gynlluniau gwariant yr UE rhwng 2014-2020. Gall cyfraniadau arian parod gwirioneddol fod yn wahanol oherwydd nad yw cyfnodau talu yn cyd-fynd â chyfnodau cyllido. Nid yw'r costau hyn yn gysylltiedig â chostau'r Adolygiad

Asesiad Economaidd Rhagarweiniol

Er mwyn deall sut y gall cysylltedd trafndiaeth wneud y mwyaf o botensial economaidd a chefnogi lefelu i fyny ledled gwledydd y DU mae'n bwysig i'r Adolygiad asesu dangosyddion economaidd cyfredol

Mae'r adran hon yn nodi trosolwg rhagarweiniol o ffactorau economaidd, gan ddangos sut mae sawl metrig yn amrywio ledled y DU gan gynnwys amddifadedd, cynhyrchiant ac incwm. Bydd hyn yn cefnogi'r Adolygiad i ddeall ble y gallai buddsoddiad gael ei ganolbwyntio orau i helpu i gyflawni amcanion fel twf a lefelu i fyny.

Mae hyn yn cynrychioli darn parhaus o waith a bydd asesiad pellach yn cael ei gynnal i ddeall yn llawn yr heriau economaidd sy'n wynebu'r DU, a sut mae'r rhain yn cysylltu â chysylltedd trafndiaeth. Yn ogystal â hyn, bydd rhwydwaith trafndiaeth gwell yn y DU yn cael ei ystyried, gan asesu sut y gallai hyn helpu'r llywodraeth i gyflawni ei nodau strategol i leihau anghydraddoldeb a gwella ansawdd bywyd trwy wella mynediad at swyddi a gwasanaethau ledled y DU.

Amddifadedd

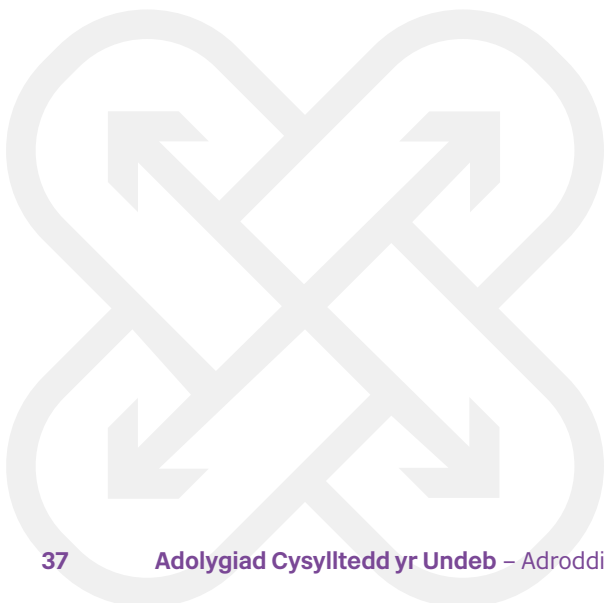
Mae'r asesiad cychwynnol o amddifadedd a gynhaliwyd gan yr Adolygiad wedi'i seilio ar y Mynegeion Amddifadedd Lluosog (MAL) ar gyfer Lloegr, yr Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon. Mae'r MAL yn mesur amddifadedd cymharol ar gyfer ardaloedd bach neu gymdogaethau ar draws sawl mesur o amddifadedd gan gynnwys cyflogaeth, incwm, a mynediad at ofal iechyd ac addysg.

Mae gan bob gwlad yn y Deyrnas Unedig ei mynegai amddifadedd ei hun, felly nid yw'n bosibl cymharu'n uniongyrchol rhwng cenhedloedd. Serch hynny, mae'n bosibl delweddu lle mae amddifadedd ar ei uchaf o fewn cenhedloedd. Ym mhob rhan o'r Deyrnas Unedig, mae Mynegeion Amddifadedd Lluosog yn cael eu cyfrif ar lefel ardaloedd bach neu gymdogaethau sydd â phoblogaethau sy'n cyfateb yn fras.

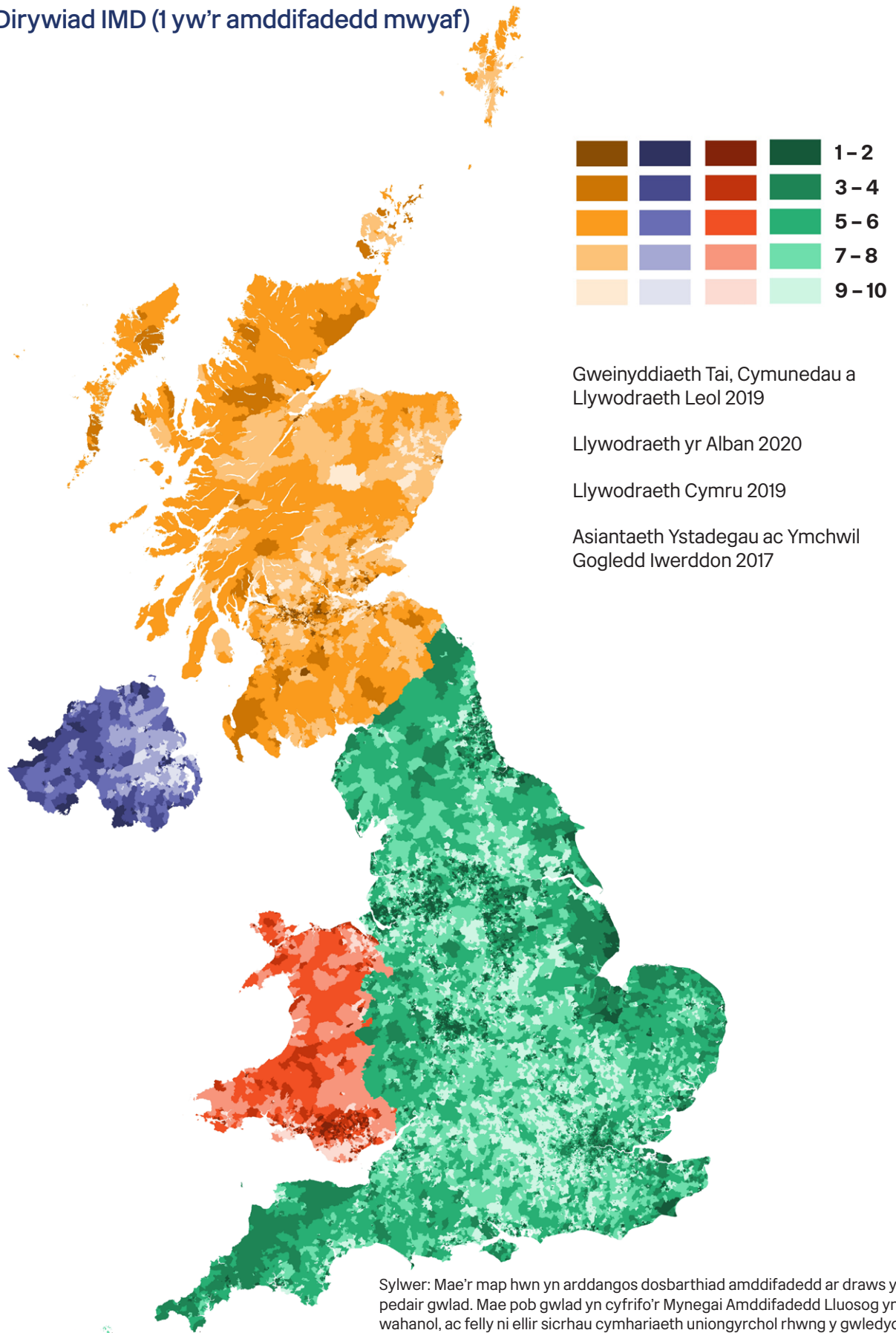
Mae amddifadedd wedi'i wasgaru ledled y DU, ond mae'n tueddu i fod yn uwch mewn trefi gogleddol, dinasoedd ac ardaloedd arfordirol. Mae ardaloedd eraill o amddifadedd uchel yn cynnwys rhai cymunedau gwledig yn Lloegr, y llain ganolog yn yr Alban, dinasoedd a chymoedd y de yng Nghymru a Belfast a rhanbarthau'r ffin yng Ngogledd Iwerddon.

Mae angen ystyried y cysylltiad rhwng cysylltedd trafndiaeth ac amddifadedd ymhellach yng nghyd-destun y DU a bydd yr Adolygiad yn ceisio deall maint y cyswllt hwn yn well. Fodd bynnag, mewn ardaloedd o amddifadedd uchel, gall cysylltedd cyfyngedig waethygu amddifadedd trwy leihau mynediad fforddiadwy i gyflogaeth, addysg a gofal iechyd. Mae'r rhai sydd heb yr adnoddau a'r opsiynau trafndiaeth sy'n ofynnol ar gyfer symudedd yn cael eu hamddifadu o ryngweithio â'r holl gyfleoedd a gynigir gan gymdeithas.

Gall darparu cyfleusterau trafndiaeth neu leihau rhwystrau ariannol (ac eraill) i deithio gynnig ffyrdd o fynd i'r afael â thlodi, er enghraifft ehangu'r ystod o gyfleoedd ar gyfer cyflogaeth ac addysg y gellir eu cyrraedd. Gellir ystyried trafndiaeth fel gwasanaeth, a all leihau tlodi trwy gynyddu effeithlonrwydd economaidd a gwella cyfleoedd.



Dirywiad IMD (1 yw'r amddifadedd mwyaf)



Cynnyrch Domestig Gros (GDP) y pen ac incwm

Mae Cynnyrch Domestig Gros (GDP) y pen yn fesur pwysig o safonau byw cyfartalog a lles economaidd. Mae'n fesur o allbwn economaidd, o ran nwyddau a gwasanaethau, y pen o'r boblogaeth mewn ardal. Ar y llaw arall, mae enillion cyfartalog yn mesur incwm o gyflogaeth y rhai sy'n byw mewn ardal. Ar gyfer enillion, mae'r Adolygiad hwn wedi defnyddio data o'r Arolwg Blyneddol o Oriau ac Enillion (ASHE) sy'n dangos incwm yn seiliedig ar ble mae pobl yn byw, yn hytrach na lle maen nhw'n gweithio¹².

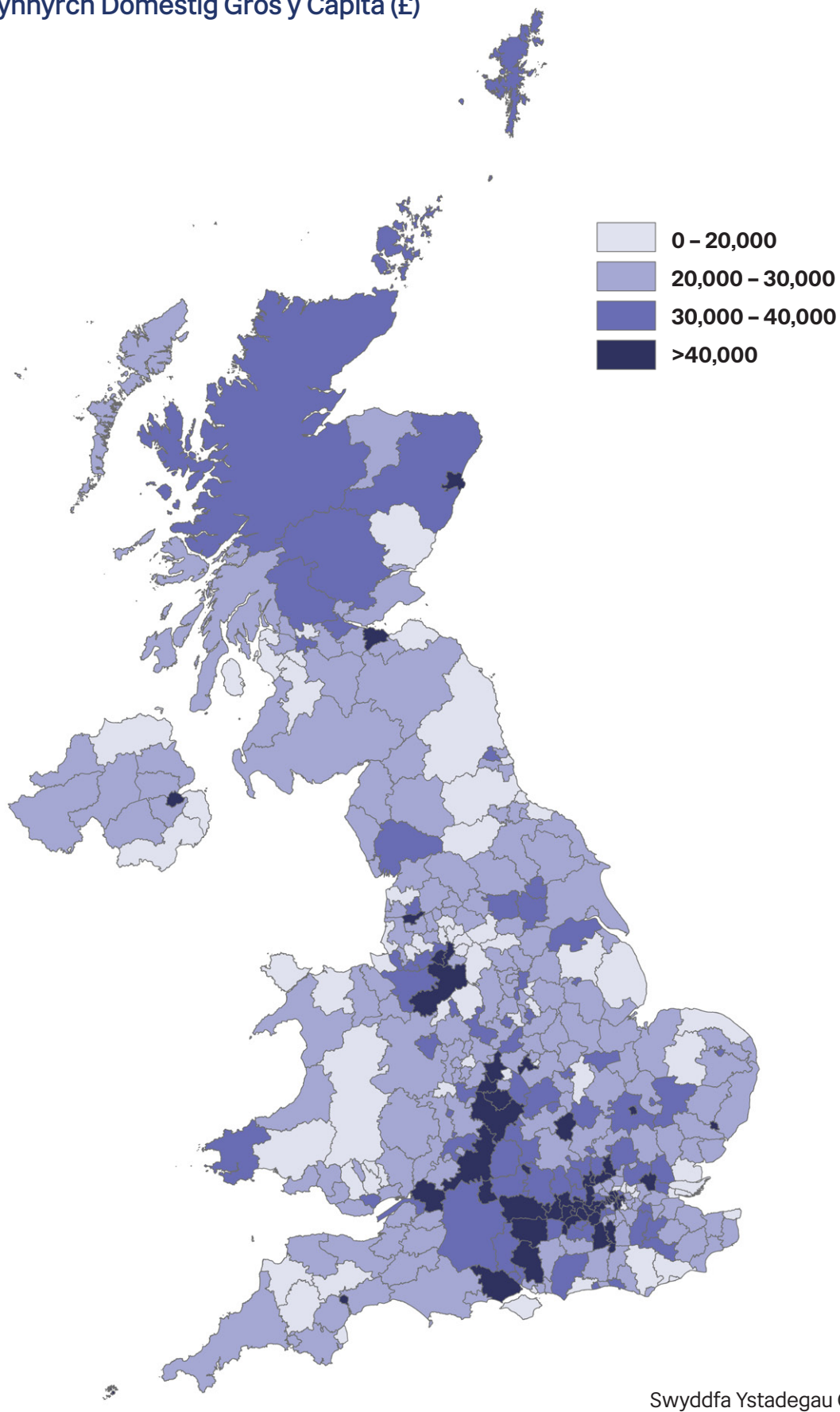
Mae Cynnyrch Domestig Gros yn amrywio'n sylweddol rhwng awdurdodau lleol ledled y DU. Mae gan Llundain a de Lloegr gyfran uwch o awdurdodau lleol sydd â lefelau uchel o Gynnyrch Domestig Gros; mae naw o'r deg awdurdod lleol uchaf yn y DU i'w cael yn Llundain. Ychydig iawn o ardaloedd sydd gan Gymru a Gogledd Iwerddon â lefelau uchel o Gynnyrch Domestig Gros. Caerdydd sydd â'r Cynnyrch Domestig Gros uchaf yng Nghymru ond dim ond y 75ain uchaf yn y DU, a'r uchaf yng Ngogledd Iwerddon yw Belfast, sef 41fed yn y DU. Yn yr Alban, Caeredin ac Aberdeen sydd â'r Cynnyrch Domestig Gros uchaf y pen ond dim ond yn yr 21ain a'r 22ain yn y DU.

Mae'r data enillion yn dangos darlun tebyg gyda'r lefelau cyflog uchaf wedi'u crynhoi yn Llundain a'r De Ddwyrain. Mae naw o'r deg awdurdod lleol uchaf o ran enillion yn Llundain, ac mae 18 o'r 20 uchaf yn Llundain a'r De Ddwyrain.

Gall gwell cysylltedd trafndiaeth gynyddu Cynnyrch Domestig Gros y pen mewn ardaloedd lleol mewn sawl ffordd. Er enghraifft, mae gwell cysylltiadau trafndiaeth yn gwella hygyrchedd nwyddau a gwasanaethau a all leihau costau cludo i fusnesau. O ganlyniad, mae costau cynhyrchu yn lleihau, gan ganiatáu cynhyrchu mwy o nwyddau a gwasanaethau yn rhatach. Felly, gall busnesau yn yr ardal gynyddu eu cyfran o'r farchnad a'u cystadleurwydd. Ar yr un pryd, gall gwell cysylltedd gynyddu enillion trwy ganiatáu i weithwyr yn yr ardaloedd hynny gael mynediad at ystod ehangach o swyddi, gan gynnwys y rheini mewn ardaloedd â chyflogau uwch. Mae hyn yn ei dro yn cael sgil-ffeithiau ar dwf Cynnyrch Domestig Gros lleol.

12 Mae'r data enillion hyn ar gael ledled Prydain Fawr ond nid yw'n cynnwys Gogledd Iwerddon.

Cynnyrch Domestig Gros y Capita (£)



Cynhyrchedd

Mae data cynhyrchiant yn cynrychioli lefel gyfartalog yr allbwn a gynhyrchir gan bob swydd. Mae hyn yn amrywio'n sylweddol yn ôl lleoliad ac yn rhannol mae'n adlewyrchiad o wahanol holltiadau sectoraidd cyflogaeth ledled y wlad, ond mae hefyd yn cael ei bennu gan ffactorau eraill fel lefelau sgiliau gweithwyr a chyflwr technoleg. Mae perthynas gadarnhaol hefyd rhwng cynhyrchiant a dwysedd, a elwir yn grynhoad.

Mae crynhoad yn disgrifio'r cynnydd mewn cynhyrchiant y mae unigolion a chwmnïau yn ei gael o leoli'n agos at unigolion a chwmnïau eraill. Mae'r buddion hyn yn deillio o ryngweithio cynyddol rhwng unigolion a chwmnïau trwy ryngweithio gwell yn y farchnad lafur, gorlifo gwybodaeth a chysylltiadau rhwng cyflenwyr nwyddau canolradd a therfynol. Dyma pam mae cynhyrchiant yn aml yn uwch mewn dinasoedd, a phopeth arall yn gyfartal.

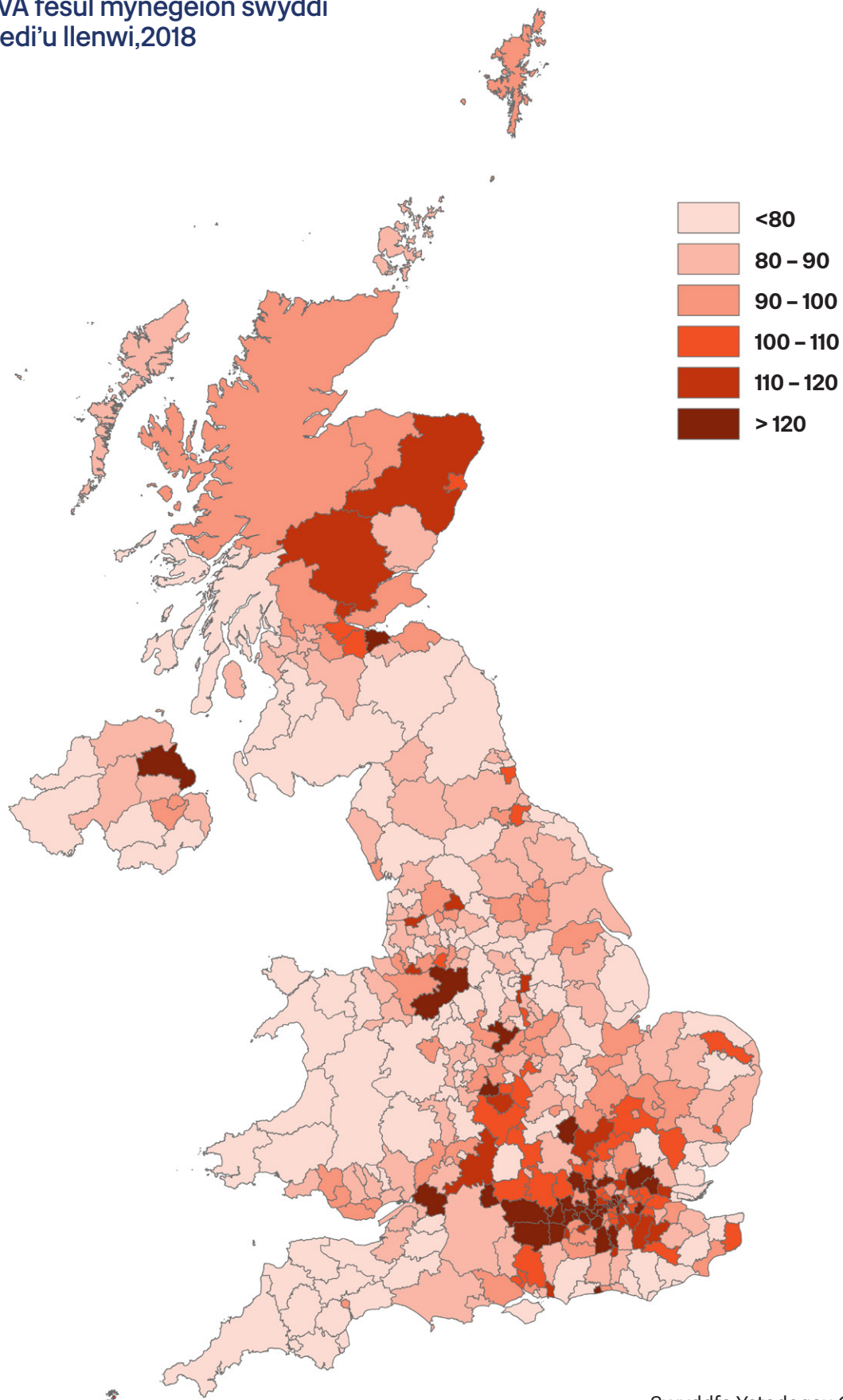
Mae'r adroddiad hwn wedi defnyddio Gwerth Ychwanegol Gros (GVA) fesul swydd wedi'i llenwi i asesu cynhyrchiant ledled y DU. Defnyddir y dangosydd hwn yma gan ei fod yn darparu cymhariaeth uniongyrchol rhwng lefel yr allbwn economaidd a mewnbwn llafur uniongyrchol y rhai a gynhyrchodd yr allbwn hwnnw. Fel y cyfryw, mae'n fesur da o allu cynhyrchiol y gweithlu ar lefel isranbarthol.¹³

Mae'r ardaloedd o'r wlad sydd â'r cynhyrchiant uchaf yn cynnwys rhai o'r rheini yn Llundain a'r De Ddwyrain, ond hefyd rhannau o Ganolbarth Lloegr a Swydd Gaer, yn ogystal â Chaeredin a Chanolbarth a Dwyrain Antrim. Mae'r ardaloedd cynhyrchiant isaf wedi'u crynhoi yn Ne Orllewin Lloegr, Cymru, ffiniau'r Alban ac ardaloedd ffiniau Gogledd Iwerddon.

Gall gwell cysylltedd arwain at dwf cynhyrchiant a helpu i gau'r bwch rhwng y rhanbarthau sy'n perfformio orau a gwaethaf, trwy roi mynediad i fusnesau i'r sgiliau, y llafur a'r gwasanaethau sydd eu hangen arnynt a thrwy alluogi cronni mwy o bobl a chyfalaf. Gall gwell cysylltedd hefyd gynyddu cynhyrchiant trwy grynhoad cynyddol, trwy gynyddu cyfleoedd ar gyfer rhyngweithio rhwng unigolion a chwmnïau. Mae gwella cynhyrchiant yn hanfodol ar gyfer gallu cynhyrchiol cwmnïau yn ogystal â chyflogau gweithwyr; mae gan y ddau oblygiadau sylweddol ar gyfer twf economaidd rhanbarthol.

13 Yn cyfateb i GDP + Cymhorth daliadau ar gynhyrchion – Trethi ar gynhyrchion.

GVA fesul mynegeion swyddi wedi'u llenwi, 2018



Swyddfa Ystadegau Gwladol 2018

Dwysedd Poblogaeth

Mae'r Adolygiad wedi defnyddio data awdurdodau lleol i asesu dwysedd poblogaeth ledled y DU. Fel y byddai disgwyl, mae dwysedd y boblogaeth ar ei uchaf mewn dinasoedd mawr. Ymhlith yr ardaloedd sydd â dwysedd poblogaeth arbennig o uchel mae Llundain a'r siroedd cartref, Gorllewin Canolbarth Lloegr, Gogledd Orllewin Lloegr, Gorllewin Swydd Efrog a Llain Ganolog yr Alban.

Wedi'i ddadansoddi ar y cyd â rhywfaint o'r data economaidd arall, gall hyn helpu i ddangos lle gallai'r enillion posibl o fuddsoddiad o ran twf cynhwysol a lefelu i fyny fod fwyaf.

Diweithdra

Mae amcangyfrifon o ddangosyddion marchnad lafur lleol ar gael o'r Arolwg Poblogaeth Flynyddol ar gyfer y cyfnod rhwng Gorffennaf 2019 a Mehefin 2020. Yn ystod y cyfnod hwn, yr awdurdodau lleol â'r amcangyfrifon cyfradd diweithdra uchaf yn y DU oedd Birmingham, Hartlepool, De Tyneside a Middlesbrough tra bod nifer fawr o ardaloedd sydd â'r cyfraddau isaf wedi'u crynhoi yn Ne Ddwyrain Lloegr.

Nid yw effaith y pandemig coronafirws ar y farchnad lafur wedi bod yn unffurf ledled y DU gyda'r ffigurau sydd ar gael yn dangos ei bod yn ymddangos bod rhanbarthau dinas wedi gweld y cynnydd mwyaf mewn diweithdra. Fodd bynnag, rydym hefyd wedi gweld cynnydd nodedig mewn ardaloedd llai adeiledig fel yng ngogledd Cymru, de-orllewin Lloegr, a gogledd a gorllewin yr Alban.

Mae trafniadaeth yn chwarae rhan uniongyrchol a phwysig wrth gael swydd, cadw swydd, neu gael swydd well; gyda mynediad at waith yn cael ei wella'n fawr gan drafniadaeth gyhoeddus fwy hygyrch a fforddiadwy. Gall costau cludiant uchel a hygyrchedd gwael fod yn rhwystr sylweddol i gael mynediad at waith a gallant gael effeithiau dosbarthu sy'n cyfrannu at anghydraddoldeb economaidd-gymdeithasol. Er enghraifft, mae'r rhwydwaith bysiau yn tueddu i gael ei ddefnyddio gan bobl ar gyflog is, sy'n byw mewn ardaloedd o amddifadedd, ac yn fwy tebygol o wrthod cyflogaeth oherwydd cyfyngiadau trafniadaeth. Mae menywod hefyd yn fwy tebygol o ddefnyddio bysiau, sy'n golygu bod trafniadaeth gyhoeddus annigonol yn creu rhwystrau i fenywod gael mynediad at gyflogaeth.

Gwaith pellach

Bydd yr Adolygiad yn gwneud gwaith pellach sylweddol i ddeall y llinellau sylfaen economaidd cyfredol yn llawn. Bydd hyn yn cynnwys asesiad pellach o ddangosyddion economaidd lluosog. Bydd yr Adolygiad yn ceisio asesu sut y gall cysylltedd trafniadaeth wneud y mwyaf o'r potensial ar gyfer twf economaidd a sut y gellir defnyddio hyn orau i gael yr effaith fwyaf bosibl ar draws cenhedloedd y DU.

Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

Mae ymgysylltu ag ystod amrywiol o randdeiliaid yn hanfodol i sicrhau bod gan yr Adolygiad fynediad i'r ystod ehangaf bosibl o safbwyntiau ac y gall ddefnyddio'r holl dystiolaeth berthnasol.

Roedd y Cylch Gorchwyl yn cynnwys ymrwymiad clir i Syr Peter ymgynghori ac ymwneud yn helaeth â pharatoi'r adroddiad interim hwn, a'r adroddiad terfynol, i sicrhau bod unrhyw argymhellion terfynol yn seiliedig ar dystiolaeth ac yn gredadwy. Ers lansio ym mis Hydref mae Adolygiad Cysylltedd yr Undeb wedi ceisio ymgysylltu ag ystod eang o sefydliadau â diddordeb ledled y DU i wrando ar eu barn gychwynnol.

Ymagwedd at ymgysylltu â rhanddeiliaid

Cyhoeddwyd Galwad am Dystiolaeth gyhoeddus ar 12 Hydref yn gwahodd ymatebion gan bawb sydd â diddordeb. Derbyniwyd cyfanswm o 144 o ymatebion hyd yn hyn ac maent yn cael eu dadansoddi. O'r ymatebion hyn derbyniwyd y mwyafrif gan awdurdodau lleol a chyrrff cynghori trafniadaeth gyda 33 a 31 o gyflwyniadau yn y drefn honno. Ymhlith yr ymatebwyr eraill roedd busnesau, cyrrff masnach, meysydd awyr, academyddion ac elusennau.

Bydd yr Adolygiad yn parhau i dderbyn cyflwyniadau ysgrifenedig a bydd yn cyhoeddi asesiad llawn o'r ymatebion i'r Galwad am Dystiolaeth fel rhan o'r adroddiad terfynol.

Ochr yn ochr â hyn, mae Syr Peter wedi cael trafodaethau gyda Gweinidogion yn Llywodraeth y DU, Gweithrediaeth Gogledd Iwerddon, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban a chydag uwch swyddogion yn Llywodraeth Iwerddon. Mae Syr Peter hefyd wedi cyfarfod â chyrrff cynghori seilwaith y llywodraeth, awdurdodau trafniadaeth a chyrrff trafniadaeth ranbarthol i adeiladu ar y gwaith a'r dystiolaeth y maent wedi'u casglu hyd yma.

Ar ben hynny, o fis Tachwedd i fis Ionawr cynhaliodd Syr Peter gyfres o 9 trafodaeth bord gron lle rhoddodd dros 100 o unigolion a sefydliadau eu barn gychwynnol. Roedd y byrddau crwn hyn yn thematig gyda'r nod o ddeall barn awdurdodau lleol yn yr Alban, Cymru, Lloegr a Gogledd Iwerddon yn well; AS'au sy'n cynrychioli etholaethau ledled y DU; a, gyda chyrrff cynrychioliadol neu sefydliadau sector preifat sy'n gweithredu ym maes cludo nwyddau, hedfan, rheilffyrdd, coetsys a llongau a diwydiannau morwrol y DU.

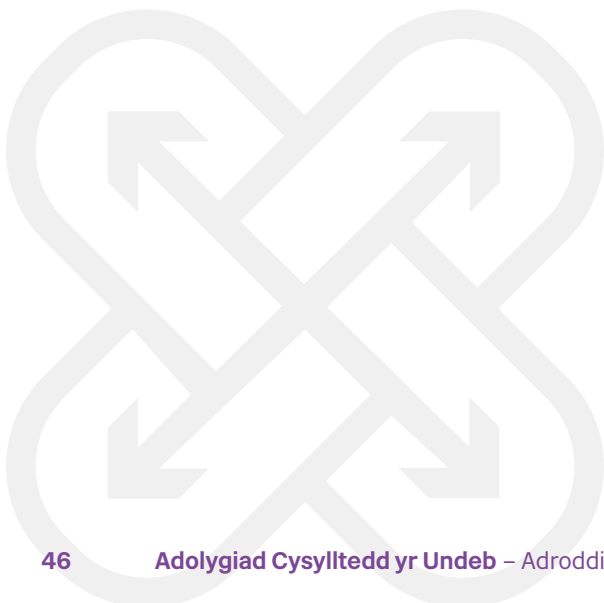
Rydym yn ddiolchgar i bawb sydd wedi cymryd yr amser i ymgysylltu â'r Adolygiad hyd yma. Mae ymgynghori ac ymgysylltu pellach ar y gweill yng ngwanwyn 2021.

Crynodeb o farn rhanddeiliaid

Mae'r tîm Adolygu yn parhau i ddadansoddi'r cyflwyniadau ysgrifenedig a ddaeth i law hyd yn hyn a bydd yn darparu asesiad llawn fel rhan o'r adroddiad terfynol. Isod, nid oes crynodeb cynhwysfawr o'r safbwyntiau y mae'r Adolygiad wedi'u derbyn, ond o'r cyflwyniadau a dderbyniwyd a'r ymgysylltiad sydd wedi digwydd hyd yma mae'r Adolygiad wedi nodi sawl thema sy'n dod i'r amlwg:

- 1. Mae awydd ledled y DU am fwy o fuddsoddiad yn ein seilwaith trafndiaeth sy'n hanfodol yn strategol a gwell cysylltedd o fewn a rhwng ein cenedloedd.** Mae yna nifer sylweddol o brosiectau trafndiaeth strategol hanfodol ledled y DU a fyddai'n elwa o fuddsoddiad a chroesewir yr adolygiad hwn os gall annog y Llywodraeth i sicrhau bod cyllid ar gael ar gyfer set strategol o fuddsoddiadau â blaenoriaeth. Roedd y cynigion buddsoddi penodol a nodwyd yn cynnwys gwelliannau i gysylltiadau â phorthladd Cairnryan, i'r A1, i gysylltiadau ffyrdd â Gogledd a De Cymru, gwell cysylltiadau rheilffordd rhwng De Cymru a Lloegr ac ar draws Gogledd Lloegr rhwng Gogledd Cymru, Glannau Mersi a Manceinion, gwell cysylltedd rhwng Dilyn, Belffast a Gogledd Orllewin Iwerddon a gwella mynediad i'r wyneb i borthladdoedd a meysydd awyr o bwysigrwydd strategol
- 2. Mae yna lawer o gefnogaeth gychwynnol i ddatblygu rhwydwaith trafndiaeth strategol yn y DU.** Mae'r rhan fwyaf o randdeiliaid a gymrodd rhan hyd yma wedi mynegi cefnogaeth gychwynnol i lywodraeth y DU arwain ar ddatblygu a gweithredu rhwydwaith trafndiaeth strategol ledled y DU. Mae diddordeb mewn rhwydwaith o'r fath pe gallai gefnogi gwell asesiad o lwybrau trafndiaeth a phenderfyniadau buddsoddi ledled y DU, rheolaeth well o lif pobl a nwyddau rhwng cenedloedd a gallai feithrin gwell gweithio mewn partneriaeth rhwng llywodraeth y DU a llywodraethau'r Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon. Caewyd hyn mewn llawer o achosion gan yr angen am ymrwymiad clir a chryf i gyllid ychwanegol a'r awydd i ddysgu mwy am y rhwydwaith.
- 3. Cydnabyddir bod twf economaidd i lawer o bobl a llawer o gymunedau yn dibynnu ar well seilwaith.** Mae cysylltedd gwael yn rhwystr i fynediad pobl i gyfleoedd, ansawdd bywyd, cyflogaeth, ac i symud nwyddau yn effeithlon ac yn gost-effeithiol.

- 4. Mae'r amgylchedd a'r argyfwng hinsawdd wedi'u codi gan fwyafrif y sefydliadau y mae'r Adolygiad wedi ymgysylltu â nhw.** Mae cyfaddawd rhwng buddsoddiad i wella ein rhwydwaith ffyrdd ar gyfer cludo nwyddau a theithiau bob dydd pobl, a'r awydd i leihau'r defnydd o gerbydau preifat a chynyddu faint o deithiau gan gludo nwyddau a theithwyr ar reilffordd, ac i drydaneiddio mwy o'n rhwydwaith reilffyrdd ar yr un pryd. Mae yna awydd i fwy o nwyddau symud ar reilffordd, ac am fuddsoddi mewn trydaneiddio rheilffyrdd, i gyrraedd targedau datgarboneiddio.
- 5. I'r rhai yr effeithir arnynt, mae cysylltiadau awyr a fferi a chyfleusterau maes awyr a phorthladd da yn hanfodol.** Codwyd coridorau awyr i Ogledd Iwerddon gan yr holl randdeiliaid a chodwyd mater Doll Teithwyr Awyr a'i orfodaeth ar ddwy goes hediadau domestig yn rhwystr economaidd, yn enwedig yn yr Alban a Gogledd Iwerddon.



Methodoleg

Mae angen methodoleg bragmatig â thystiolaeth dda i gyflawni argymhellion cadarn ac ymarferol sy'n cefnogi nodau strategol yr Adolygiad

Mae'r adran hon yn nodi methodoleg arfaethedig yr Adolygiad yn ogystal â throsolwg o adolygiad diweddar y Llywodraeth o'r Llyfr Gwyrdd a sut y bydd canlyniadau hyn yn cael eu hystyried wrth asesu argymhellion posibl.

Yr Adolygiad o'r Llyfr Gwyrdd

Mae'r Llyfr Gwyrdd yn ddogfen Trysorlys EM sy'n nodi sut i werthuso polisiau, rhaglenni a phrosiectau. Mae'r egwyddorion a nodir yn y Llyfr Gwyrdd hefyd yn bwydo i mewn i ddogfennau gwerthuso adrannol fel Canllawiau Gwerthuso Trafnidiaeth yr Adran Drafnidiaeth.

Yng Nghyllideb 2020 cyhoeddwyd adolygiad o'r Llyfr Gwyrdd mewn ymateb i bryderon ynghylch i ba raddau yr oedd yn gyson ag agenda "lefelu i fyny" y Llywodraeth.

Canfu'r Adolygiad fod achosion busnes yn aml yn dibynnu'n fawr ar y Gymhareb Budd / Cost (BCR) ac yn defnyddio cryn flaenoriaeth, amser ac adnoddau i 'hybu' y BCR yn hytrach na chanolbwyntio ar sut i gyflawni amcanion polisi sy'n cynnig y gwerth gorau am arian mewn achos strategol cymhellol. Mae'r Llyfr Gwyrdd diwygiedig wedi rhoi mwy o bwyslais ar ddatblygu'r achos strategol, asesu effeithiau amgylcheddol a chasglu a chyflwyno newid trawsnewidiol.

Ystyriaethau ar gyfer Adolygiad Cysylltedd yr Undeb

Oherwydd bod yr Adolygiad yn ymwneud â ffactorau economaidd a chymdeithasol ehangach, gan gynnwys lefelu i fyny, yn ogystal ag ystyriaethau amgylcheddol ehangach, mae'n bwysig sicrhau bod ystod o feini prawf yn cael eu cyfrif sy'n mynd i'r afael ag amcanion strategol, yn hytrach na chymryd agwedd gul dan arweiniad BCR. Mae hyn hefyd oherwydd y potensial effeithiau trawsnewidiol gwella cysylltedd o fewn y DU. Bydd yr Adolygiad yn cyfleu cyfraniad posibl prosiectau unigol sy'n cael eu nodi.

Trosolwg o'r fethodoleg

Mae'r adran hon yn nodi'r fethodoleg asesu arfaethedig i'w defnyddio gan yr Adolygiad, sut y bydd hyn yn pennu llinellau sylfaen trafndiaeth ac economaidd a sut y bydd yn cefnogi nodi argymhellion yn y dyfodol.

1. Egluro pwrpas ac amcanion

Pwrpas trosfwaol yr Adolygiad hwn yw nodi sut mae angen gwella ansawdd ac argaeledd seilwaith trafndiaeth ledled y DU i wneud y mwyaf o'r potensial ar gyfer twf economaidd a gwell ansawdd bywyd ar draws holl genhedloedd y DU.

Er mwyn cefnogi hyn, mae angen sylfaen dystiolaeth glir a syml y gellir ei defnyddio i gefnogi argymhellion penodol. Bydd datblygu hwn yn defnyddio fframwaith asesu syml yn seiliedig ar yr amcanion fel y'u nodir yn y Cylch Gorchwyl ar gyfer yr Adolygiad.

2. Adolygu rhwydwaith 2019

Y dasg gyntaf yn yr 'adolygiad o rwydwaith sy'n bodoli eisoes' yw cynnal adolygiad llenyddiaeth lawn sy'n canolbwyntio ar y rhwydweithiau trafndiaeth bresennol ledled y DU.

Yn dilyn hyn, bydd yr Adolygiad yn ystyried gwybodaeth o'r Galwad am Dystiolaeth a ffynonellau eraill sy'n dal A) perfformiad rhwydwaith presennol (yn ôl modd / coridor) a B) data economaidd-gymdeithasol gan gynnwys cynhyrchiant, swyddi, amddifadedd a dwysedd poblogaeth.

Mae adolygiad llenyddiaeth gychwynnol eisoes wedi'i gynnal gyda rhai o'r canfyddiadau yn yr adroddiad hwn.

3. Adolygu rhwydwaith y dyfodol

Gan ddefnyddio gwybodaeth o'r Galwad am Dystiolaeth, astudiaethau blaenorol a modelau trafndiaeth bresennol, bydd yr Adolygiad yn ystyried perfformiad rhwydwaith posibl yn y dyfodol. Bydd hyn yn asesu mesurau fel tagfeydd, amseroedd teithio a mesurau eraill lle maent ar gael gan gynnwys dibynadwyedd, gwytnwch ac ansawdd / costau. Oherwydd effaith y pandemig COVID-19, mae rhagweld galw am deithio yn y dyfodol a pherfformiad rhwydwaith yn llai sicr; felly gall yr Adolygiad fabwysiadu dull sy'n seiliedig ar senarios wrth ystyried perfformiad rhwydwaith yn y dyfodol.

4. Nodi 'diffygion rhwydwaith'

Yna bydd yr Adolygiad yn ceisio nodi 'diffygion rhwydwaith' yn rhwydwaith y dyfodol. Gallai'r diffygion hyn gynnwys materion fel tagfeydd, cyfyngiadau capasiti, amser teithio estynedig, cyfyngiadau rhedfa neu gyfyngiadau cludo nwyddau awyr.

5. Adolygiad o dueddiadau'r dyfodol

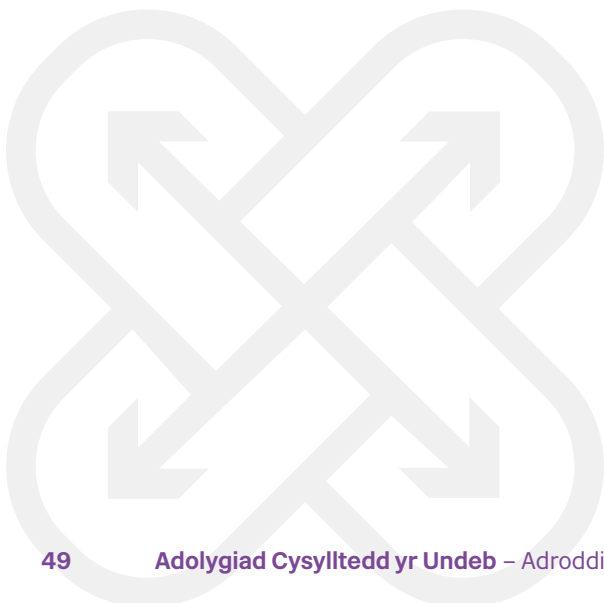
Gwneir asesiad o ddilysrwydd astudiaethau blaenorol trwy ystyried newidiadau posibl yn y dyfodol a fyddai'n arwain at allbynnau o'r astudiaethau hyn yn dod yn annilys.

6. Diffygion rhwydwaith

Bydd y cam hwn yn asesu a yw unrhyw 'ddiffygion rhwydwaith' a nodwyd yn y camau blaenorol o fewn eu cwmpas a sut y gallai datrys y diffygion hyn gefnogi amcanion yr Adolygiad. Bydd sgôr RAG yn cael ei gymhwyso i bob un o'r pedwar maes canlynol i gefnogi'r asesiad hwn a datblygu argymhellion yn y dyfodol:

- a. A yw'n chwarae rhan sylweddol wrth gysylltu pobl a / neu nwyddau ledled y **Deyrnas Unedig**?
- b. A fydd hyn yn gwella **ansawdd bywyd**?
- c. A fydd hyn yn amddiffyn yr **amgylchedd** ac yn lleihau effaith amgylcheddol y rhwydwaith trafniadaeth?
- d. A fydd hyn yn cefnogi'r **economi**?

Bydd yr Adolygiad yn ystyried sawl maen prawf asesu gwahanol wrth gymhwyso sgôr RAG. Mae enghreifftiau o'r rhain wedi'u nodi yn y tabl canlynol.



Meini prawf engreifftiol

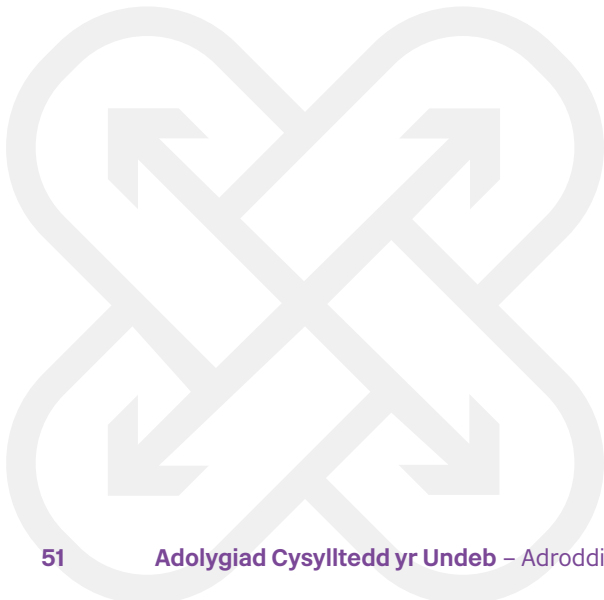
| Meysydd | Meini Prawf | Ystyriaethau ar gyfer sgorio |
|----------------------|---|---|
| Undeb | Plays a significant role in connecting people and/or goods in the Union | Naill ai pellter byr ar draws y ffin neu bellter hirach trwy deithiau I ba raddau y mae'r rhain yn cysylltu canolfannau economaidd neu boblogaeth a / neu nodau cysylltedd |
| Ansawdd bywyd | Gwella hygyrchedd a chysylltedd | I ba raddau y mae nifer y swyddi / pobl mewn dalgylch penodol yn cynyddu |
| | Lleihau amseroedd teithio | I ba raddau y mae amser teithio yn lleihau |
| Amgylcheddol | Newid modd i drafnidiaeth gyhoeddus | I ba raddau y mae cyfran PT o deithiau yn cynyddu |
| | Newid tuag at dechnolegau di-garbon | I ba raddau y mae allyriadau CO2 sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth yn lleihau |
| Economaidd | Cynyddu cynhyrchiant | I ba raddau y bydd teithiau busnes yn arbed amser I ba raddau y bydd lleoedd â chyflogaeth mewn sectorau sy'n elwa o grynhoad yn cael eu cysylltu'n well (llai o GJT) |
| | Sicrhau buddsoddiad mewnol | I ba raddau y mae cysylltedd â phyrth rhyngwladol yn cael ei wella |
| | Cyfrannu at lefelu i fyny | I ba raddau y bydd mwy o gysylltedd yn cefnogi twf economaidd mewn rhanbarthau sydd â lefelau amddifadedd uwch na'r cyfartaledd |
| | Cyflawni twf cynhwysol | I ba raddau y mae cysylltedd ag / o ardaloedd ag amddifadedd uwch na'r cyffredin yn cynyddu |

7. Llunio 'rhwydwaith y DU ar gyfer y dyfodol'

Bydd yr Adolygiad yn ystyried yn llawn ddatblygiad rhwydwaith trafndiaeth strategol yn y DU yn y dyfodol sy'n cynnwys rheilffyrdd, ffyrdd, môr ac awyr. Bydd hyn yn ceisio defnyddio dull asesu sy'n nodi'r llwybrau allweddol ac ategol a fydd yn ffurfio'r rhwydwaith hwn.

8. Argymhell rhestr o flaenoriaethau

Yna bydd yr Adolygiad yn ceisio penderfynu pa gynlluniau y dylid eu blaenoriaethu a grwpio prosiectau fel 'blaenoriaeth uchel iawn', 'blaenoriaeth uchel' a 'blaenoriaeth ganolig'. Wrth asesu'r flaenoriaeth hon bydd yr Adolygiad yn ystyried costau, buddion, angen, dichonoldeb, amseru, gwerth am arian ac effaith amgylcheddol. Mae hefyd yn bwysig cydnabod nad yw'r atebion gorau bob amser trwy fuddsoddi mewn seilwaith drud. Yn aml gellir dod o hyd i atebion trwy gysylltu systemau presennol yn well. Felly bydd yr Adolygiad hefyd yn cynnig argymhellion polisi lle gall y rhain fod yn werthfawr o ran gwella cysylltedd. Gall trafndiaeth integredig ar lefel leol gyfrannu'n helaeth at gysylltedd cyffredinol yn ogystal â chael buddion amgylcheddol. Gall integreiddio defnydd tir a chynllunio trafndiaeth ar nodau allweddol hefyd gynnig gwell ansawdd bywyd trwy gefnogi opsiynau trafndiaeth iachach fel cerdded a beicio.



Rhwydwaith Trafnidiaeth Strategol ar gyfer y Dyfodol i'r Deyrnas Unedig

Bydd datblygiad posibl rhwydwaith trafndiaeth strategol ledled y DU yn ganolbwynt allweddol i'r Adolygiad yn y dyfodol

Yn dilyn cefnogaeth gref gan randdeiliaid, mae'r Adolygiad o'r farn bod achos strategol cryf dros rhwydwaith trafndiaeth newydd ledled y DU. Gallai rhwydwaith o'r math hwn wella cysylltiadau trafndiaeth uniongyrchol rhwng Lloegr, yr Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon, a rhwng rhanbarthau yn y cenhedloedd hyn. Byddai'n cefnogi symud nwyddau a phobl yn fwy effeithiol ledled y Deyrnas Unedig a byddai'n lleihau oedi a thagfeydd sy'n cyfyngu potensial economaidd ac ansawdd bywyd. Bydd yr Adolygiad yn gwneud gwaith pellach i ddiffinio'r achos strategol hwn yn llawn a bydd yn nodi hyn yn fanwl yn yr adroddiad terfynol. Bydd yr Adolygiad hefyd yn ystyried sut y gellid datblygu, rhedeg a gweithredu'r rhwydwaith hwn.

Byddai'r rhwydwaith hwn yn aml-foddol gyda seilwaith ffyrdd, rheilffyrdd, morwrol a hedfan yn cael ei gynnwys a fydd yn helpu i gefnogi integreiddio dulliau trafndiaeth ymhellach. Dylai hyn roi cyfle i hyrwyddo newid moddol, lleihau allyriadau carbon a chynyddu teithio egni'ol lle bo hynny'n bosibl, a dylai pob un ohonynt fod yn amcanion craidd rhwydwaith newydd ledled y DU.

Ni fyddai rhwydwaith o'r fath yn disodli'r rhwydweithiau strategol presennol yn Lloegr, yr Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon a byddai'n ategu'r rhain trwy ddarparu ffocws strategol ychwanegol ledled y DU. Bydd asesiad o lif teithwyr a cherbydau ar draws rhwydwaith o'r fath yn helpu i sicrhau bod tagfeydd a bylchau yn y seilwaith sy'n effeithio ar deithio rhwng gwahanol genhedloedd a rhanbarthau o'r DU yn cael eu nodi a'u datrys yn well.

Ar ôl ystyried gweithrediad rhwydweithiau tebyg eraill ledled y byd ac ar ôl ystyried y setliad datganoli presennol yn y DU rhagwelir y byddai'r cyfrifoldebau gweithredol presennol yn aros. Er enghraifft, byddai Transport Scotland a Highways England yn parhau i weithredu'r rhwydweithiau cefnffyrdd yn yr Alban a Lloegr yn y drefn honno tra bod y rhwydwaith sydd newydd ei ddatblygu yn darparu fframwaith strategol ar gyfer asesu a rheoli trafndiaeth ar hyd coridorau strategol allweddol.

Mae cludo nwyddau yn hanfodol bwysig i economi'r DU ac o'r herwydd bydd yn ystyriaeth allweddol ar gyfer rhwydwaith trafndiaeth strategol arfaethedig ledled y DU. Efallai y bydd datblygiad y rhwydwaith hwn yn darparu cyfleoedd i integreiddio cludo nwyddau ar ffyrdd, rheilffyrdd, morwrol ac awyr yn well a helpu i sicrhau y gall symud o amgylch y wlad gyfan, yn gyflymach, yn haws ac yn fwy diogel. Bydd hyn yn helpu i leihau rhwystrau i fasnach a gwella mynediad at nwyddau a gwasanaethau.

Bydd y meysydd allweddol canlynol yn cael eu hystyried:

Cwmpas daearyddol rhwydwaith ledled y DU

Bydd yr Adolygiad yn ystyried pa gysylltiadau a seilwaith trafndiaeth bresennol ac arfaethedig y dylid eu cynnwys mewn unrhyw rwydwaith ledled y DU yn y dyfodol. Fel y nodir yn adran fethodoleg yr adroddiad hwn, bydd hyn yn cael ei nodi gan ddefnyddio asesiad o'r brig i lawr o ffactorau economaidd a demograffig yn ogystal â'r cysylltiadau trafndiaeth bresennol.

Bydd yn ceisio cysylltu hybiau economaidd yn well gyda'r bwriad o wneud y mwyaf o'r potensial a gwella ansawdd bywyd. Bydd y gwaith hwn yn ceisio ystyried a blaenoriaethu effaith gwell cysylltedd ar ranbarthau llai llwyddiannus yn economaidd yn y DU.

Effaith amgylcheddol

Bydd yr Adolygiad yn ystyried sut y gallai datblygu rhwydwaith trafndiaeth strategol ledled y DU effeithio ar yr amgylchedd gyda ffocws allweddol yn cael ei roi i allyriadau carbon. Bydd yr Adolygiad yn ceisio sicrhau bod rhwydwaith strategol yn y DU yn annog symud moddol o gerbydau preifat i drafndiaeth gyhoeddus a gweithredol lle bo hynny'n bosibl.

Ariannu

Bydd rhwydwaith fel hwn yn gofyn am gyllid ar gyfer datblygu, gweithredu, gweithrediad a buddsoddiad parhaus. Bydd yr Adolygiad yn asesu pa lefel o gyllid fyddai'n briodol ac yn nodi hyn yng nghyd-destun ymrwymadau gwariant eraill Llywodraeth y DU. Roedd cyllid ychwanegol yn bryder allweddol i randdeiliaid a fynegodd gefnogaeth gref fel arall i ddatblygu rhwydwaith o'r fath.

Trefniadau a gweithrediadau dosbarthu

Bydd yr Adolygiad yn asesu'r ffordd orau o ddarparu rhwydwaith o'r natur hon a bydd yn ystyried yn llawn rolau Llywodraeth y DU, gweinyddiaethau datganoledig ac awdurdodau trafndiaeth. Mae'r Adolygiad yn cydnabod y buddion i drafndiaeth sydd wedi deillio o ddatganoli. Bydd yn ceisio sicrhau bod arbenigedd lleol yn cael ei ddefnyddio'n llawn wrth ddatblygu'r rhwydwaith hwn a bod gwneud penderfyniadau lleol yn rhan allweddol o unrhyw fodel gweithredol yn y dyfodol.

Diogelwch

Bydd yn bwysig ystyried sut y gall datblygu rhwydwaith fel hwn effeithio ar ddiogelwch defnyddwyr trafndiaeth. Lle bo modd, dylai unrhyw rwydwaith newydd ledled y DU geisio gweithredu'r safonau diogelwch uchaf o unrhyw rwydwaith tebyg yn unrhyw le yn y byd.

Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

Bydd yr Adolygiad yn parhau i ymgysylltu'n uniongyrchol â rhanddeiliaid allweddol. Bydd rôl y gweinyddiaethau datganoledig yn hanfodol i ddarparu a gweithredu'r rhwydwaith hwn yn llwyddiannus a cheisir ymgysylltu'n uniongyrchol a gweithio'n agos lle bo hynny'n briodol.

Bydd yr adroddiad terfynol yn cynnwys trosolwg manwl o'r rhwydwaith arfaethedig hwn ac mae'n debygol o wneud cyfres o argymhellion yn ymwneud â datblygu, gweithredu, gweithrediad ac ariannu.



Cyd-ddibyniaethau

Nid yw'r Adolygiad yn gweithredu mewn gwagle a rhaid iddo ystyried y canlyniadau a'r gwersi a ddysgwyd o waith arall gyda ffocws neu elfen cysylltedd trafndiaeth

Mae'r adran hon yn nodi'r adolygiadau, y gweithgareddau a'r strategaethau hynny sy'n cael eu cynnal ar hyn o bryd a allai gael effaith ar argymhellion Adolygiad Cysylltedd yr Undeb. Nid yw'r rhestr hon yn gynhwysfawr ac ystyriwyd adolygiadau eraill a gwaith parhaus a chwblhawyd hefyd. Mae'r Adolygiad wedi ymgysylltu â'r rhai sy'n arwain ar y darnau hyn o waith.

Yn ogystal â'r adolygiadau penodol hyn mae yna feysydd eraill o weithgaredd Llywodraeth y DU megis datblygu Freeports a fydd yn cael eu hystyried gan yr Adolygiad.

Cynllun Rheilffordd Integredig ar gyfer Gogledd a Chanolbarth Lloegr¹⁴

Ym mis Chwefror 2020 yn dilyn argymhellion Adolygiad Oakervee, ymrwymodd y Llywodraeth i gyhoeddi Cynllun Rheilffordd Integredig (IRP) ar gyfer y Gogledd a Chanolbarth Lloegr, gan gynnwys cysylltedd â'r Alban. Yn seiliedig ar Asesiad Anghenion Rheilffyrdd y Seilwaith Cenedlaethol a gyflwynwyd ym mis Rhagfyr 2020 (gweler isod), bydd yr IRP yn sicrhau bod Cam 2b o HS2, Northern Powerhouse Rail a buddsoddiadau rheilffyrdd eraill a gynlluniwyd yn y Gogledd a Chanolbarth Lloegr yn cael eu cwmpasu a'u cyflawni mewn ffordd integredig. Bydd yr IRP yn ystyried sut y gall buddsoddiad rheilffyrdd alluogi pob rhan o'r wlad i elwa ar gyfleoedd ar gyfer datblygu economaidd a ffyniant

Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol – Anghenion rheilffyrdd ar gyfer Canolbarth a Gogledd Lloegr¹⁵

Fel y soniwyd uchod, roedd adroddiad terfynol anghenion rheilffyrdd yr NIC yn llywio canlyniadau'r Cynllun Rheilffordd Integredig. Asesodd anghenion galw teithio cyfredol ac yn y dyfodol a gwnaeth gyfres o argymhellion ar gyfer gwella seilwaith. Cafodd y rhain eu grwpio mewn pecynnau a roddodd gyfres o opsiynau strategol i'r llywodraeth. Mae'n argymhell bod y llywodraeth yn ystyried cysylltiadau rhanbarthol yn ogystal â nodi na all trafndiaeth ar ei phen ei hun ddatrys y problemau economaidd sy'n wynebu'r rhanbarthau hyn.

14 www.gov.uk/government/publications/high-speed-north-an-integrated-rail-plan-for-the-north-and-midlands-terms-of-reference

15 nic.org.uk/studies-reports/rail-needs-assessment-for-the-midlands-and-the-north/rna-final-report/

Adolygiad Cysylltedd Awyr Rhanbarthol¹⁶

Ym mis Ionawr 2020 cyhoeddodd y Prif Weinidog adolygiad strategol o gysylltedd awyr rhanbarthol. Oherwydd cwmp Flybe a dyfodiad Covid-19 yn ogystal â gallu llai'r diwydiant i gymryd rhan mewn adolygiad ffurfiol, mae'r gwaith hwn wedi'i ailffocysu ers hynny i gefnogi adferiad pandemig ac yn y pen draw bydd yn bwydo i'r Cynllun Adfer Hedfan (ARP).

Adolygiad Rheilffordd Williams¹⁷

Mae'r Adolygiad wedi edrych ar sut y gall y rheilffordd wasanaethu cwsmeriaid, y trethdalwr a'r llywodraeth yn well. Mae'r Adran Drafnidiaeth yn gweithio tuag at Bapur Gwyn i sut y gellir rhedeg rheilffyrdd Prydain yn well gan ystyried yr amcanion hyn.

Strategaeth Drafnidiaeth Genedlaethol yr Alban¹⁸

Mae'r Strategaeth Drafnidiaeth Genedlaethol yn nodi gweledigaeth Transport Scotland ar gyfer system drafnidiaeth yr Alban am yr 20 mlynedd nesaf. Mae'r strategaeth yn aml-foddol ac yn fframio datblygiad strategaethau rhanbarthol statudol a chynlluniau lleol. Yn sail i'r weledigaeth mae pedair blaenoriaeth: Lleihau Anghydraddoldebau, Cymryd Camau Hinsawdd, Helpu i Gyflawni Twf Economaidd Cynhwysol a Gwella ein Hiechyd a'n Lles, pob un â thri chanlyniad cysylltiedig a fydd yn allweddol i ddiffinio opsiynau buddsoddi mewn trafnidiaeth yn y dyfodol.

Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth newydd yng Nghymru¹⁹

Ymgynghoriad drafft yw hwn sy'n ceisio cefnogi datblygiad wedi'i diweddarau o Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS), sy'n 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 WTS yn nodi ei pholisïau a sut y cânt eu cyflawni. Gan gwmpasu pob dull, mae'n nodi blaenoriaethau strategol Llywodraeth Cymru a'r canlyniadau a ddymunir, gan ddarparu cyswllt â'r blaenoriaethau ehangach yn ogystal â chynlluniau ar lefel awdurdod lleol.

16 www.gov.uk/government/news/regional-air-connectivity-review-aviation-minister-visits-liverpool-john-lennon-airport-to-launch-uk-tour-of-regional-airports

17 www.gov.uk/government/collections/the-williams-rail-review

18 www.transport.gov.scot/publication/national-transport-strategy-2/#:~:text=The%20National%20Transport%20Strategy%20sets%20out%20an%20ambitious,2006%29%2C%20based%20on%20three%20pillars%3A%20collaborative%20working%20

19 gov.wales/llwybr-newydd

Degawd Newydd, Dull Newydd²⁰

Roedd y cytundeb Degawd Newydd, Dull Newydd yn nodi cyfres o flaenoriaethau amlhau uchel ac uchelgeisiol ar gyfer Gweithrediaeth a Chynulliad diwygiedig Gogledd Iwerddon. Yn gynwysedig yn hyn mae cyfres o gynlluniau seilwaith newydd ac ymrwymiad gan Lywodraeth Iwerddon am fuddsoddiad o 110 miliwn ewro ychwanegol mewn seilwaith dros y tair blynedd nesaf. Ymhlith y prosiectau trafndiaeth a nodwyd yn y cytundeb hwn mae Cyfnewidfa York Street, strategaeth gysylltedd Belffast i Ddilyn a Phont Dŵr Cul.

Comisiwn Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru²¹

Dan gadeiryddiaeth yr Arglwydd Burns, cafodd Comisiwn Trafnidiaeth Dde-ddwyrain Cymru'r dasg o ystyried y ffordd orau o leihau tagfeydd ar yr M4 yn Ne Cymru. Roedd ei argymhellion terfynol yn cynnwys buddsoddiad sylweddol mewn trafndiaeth gyhoeddus a gweithredol yn Ne-ddwyrain Cymru ynghyd â gwell cydgysylltiad rhwng gwahanol ddulliau trafndiaeth fel bysiau a rheilffyrdd.

Y Cynllun Datgarboneiddio Trafnidiaeth²²

Bydd y Cynllun Datgarboneiddio Trafnidiaeth yn cyflwyno cynllun gweithredu credadwy i lywio'r broses o gyflawni'r gostyngiadau allyriadau nwyon tŷ gwydr angenrheidiol.

²⁰ assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/856998/2020-01-08_a_new_decade_a_new_approach.pdf

²¹ gov.wales/south-east-wales-transport-commission

²² gov.uk/government/publications/creating-the-transport-decarbonisation-plan

Camau nesaf

Mae'r adran hon yn nodi camau nesaf yr Adolygiad.

Datblygu Rhwydwaith Trafnidiaeth Strategol y DU

Bydd yr Adolygiad yn gweithio i ddatblygu cynigion ar gyfer Rhwydwaith Trafnidiaeth Strategol y DU sy'n cwmpasu ffyrdd, rheilffyrdd, awyr ac arforol. Bydd hyn yn canolbwyntio ar gynllun daearyddol posibl rhwydwaith o'r fath, y buddion a'r heriau posibl, metrigau asesu a pherfformiad, ystyriaethau cyfreithiol, effeithiau amgylcheddol, rôl rhanddeiliaid allweddol, trefniadau cyflenwi a chyllid.

Galwad am Dystiolaeth

Mae'r Adolygiad hwn wedi cwblhau'r cam gwranddo cychwynnol y gwaith i raddau helaeth. Ar ôl ymgysylltu â nifer sylweddol o randdeiliaid amrywiol rydym wedi cael llawer iawn o wybodaeth am y materion sy'n wynebu unigolion, grwpiau a sefydliadau wrth deithio rhwng cenedloedd y DU.

Ategir y gweithgaredd ymgysylltu hwn gan yr Alwad am Dystiolaeth a ddaeth i ben ar 30 Rhagfyr 2020. Mae angen asesiad llawn o'r ymatebion i hyn a chaiff ei adolygu dros y ddau fis nesaf i lywio'r argymhellion terfynol. Bydd crynodeb o'r ymatebion hyn yn cael ei gynnwys yn yr adroddiad terfynol.

Ymgysylltiad parhaus â rhanddeiliaid

Er bod yr Alwad am Dystiolaeth bellach wedi cau a bod byrddau crwn y rhanddeiliaid wedi dod i'r casgliad bydd yr Adolygiad yn parhau i ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol i ddeall eu barn yn well ac i geisio dystiolaeth bellach. Mae ymgysylltu parhaus yn allweddol i gyflawni'r gwaith hwn yn llwyddiannus a bydd profiad a gwybodaeth gyfunol rhanddeiliaid unigol yn amhrisiadwy wrth ddatblygu sylfaen wybodaeth gynhwysfawr.

Arfarniad cysylltedd trafndiaeth

Bydd yr Adolygiad yn dechrau gweithredu'r fethodoleg a nodir yn yr adroddiad hwn. Bydd hyn yn cynnwys arfarniad llawn o'r llinellau sylfaen economaidd a thrafnidiaeth gyfredol a'r cysylltiadau rhwng cysylltedd a pherfformiad economaidd ar draws y DU.

Ymchwil Gymdeithasol

Bydd yr Adolygiad yn comisiynu ymchwil gymdeithasol. Bydd hyn yn ceisio deall pa mor hawdd yw hi i deithio ledled y DU a'r rhwystrau cysylltiedig i deithio. Bydd hefyd yn ceisio asesu effaith ganfyddedig cysylltedd o fewn cenedloedd ac ar draws yr undeb ar gyfleoedd, mynediad at wasanaethau ac ansawdd bywyd. Fel rhan o'r gwaith hwn bydd yn ceisio barn y cyhoedd ar y newidiadau cysylltedd a fyddai'n gwneud y gwelliant mwyaf i ansawdd bywyd a mynediad at gyfleoedd economaidd.

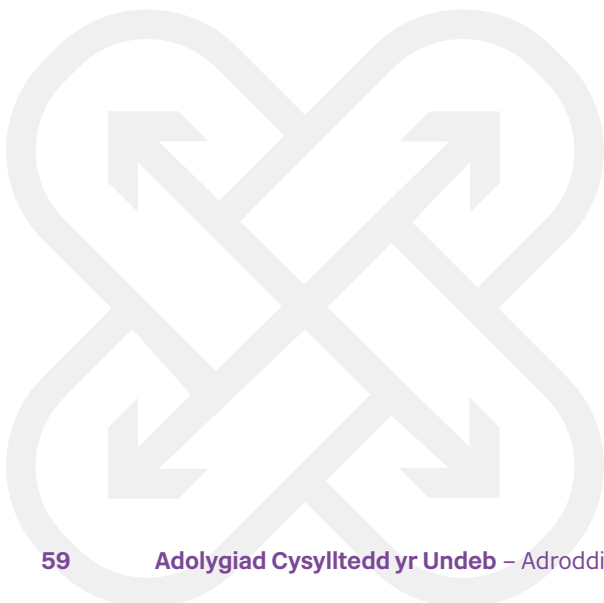
Bydd yr ymchwil gymdeithasol hon yn cynnwys cyfuniad o ddulliau meintiol ac ansoddol gan gynnwys arolygon cyhoeddus a chyfweliadau wyneb yn wyneb ag aelodau o'r cyhoedd. Bydd yn darparu tystiolaeth nad yw'r diwydiant a rhanddeiliaid eraill yn gallu darparu a byddant yn hanfodol i ddatblygu set o argymhellion terfynol.

Ymchwil bellach

Bydd ymchwil bwrdd gwaith yn parhau i gael ei wneud gan ganolbwyntio ar yr amcanion a nodir yn y Cylch Gorchwyl. Er ei fod yn cydnabod na all trafndiaeth ar ei ben ei hun ddatrys problemau economaidd-gymdeithasol mawr yn unig, bydd yr Adolygiad yn ceisio deall yn well sut y gall gwell cysylltedd rhwng Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon gefnogi gwell ansawdd bywyd, mwy o gydlyniant cymdeithasol a gostyngiad mewn anghydraddoldeb ar draws y DU. Bydd Syr Peter ac ysgrifenyddiaeth UCR yn parhau i ymgysylltu ag arbenigwyr pwnc i gefnogi'r gweithgaredd ymchwil parhaus hwn.

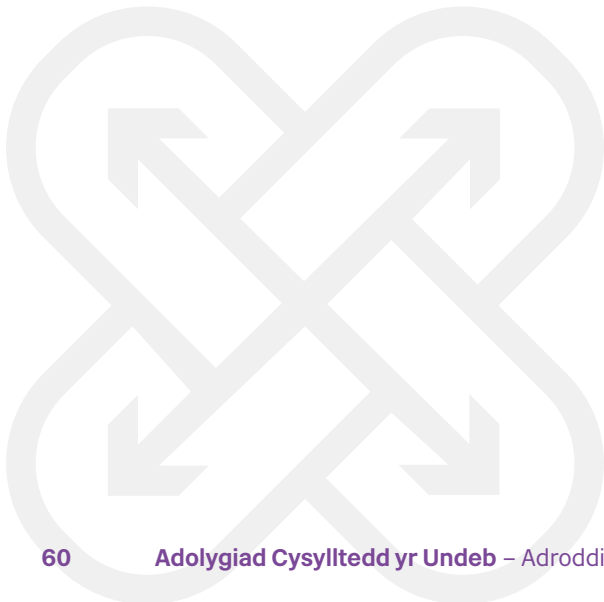
Adroddiad terfynol

Bydd Syr Peter yn cyhoeddi ei adroddiad terfynol yn nodi ei ganfyddiadau a'i argymhellion yn haf 2021.



Cysylltwch â'r Adolygiad

Os ydych chi am gysylltu ag Ysgrifenyddiaeth UCR, e-bostiwch UCR@dft.gov.uk
Mae mwy o wybodaeth neu farn ar gysylltedd rhwng cenhedloedd y DU yn cael ei groesawu a bydd yn cael ei ystyried yn llawn.





**Union
Connectivity
Review**

