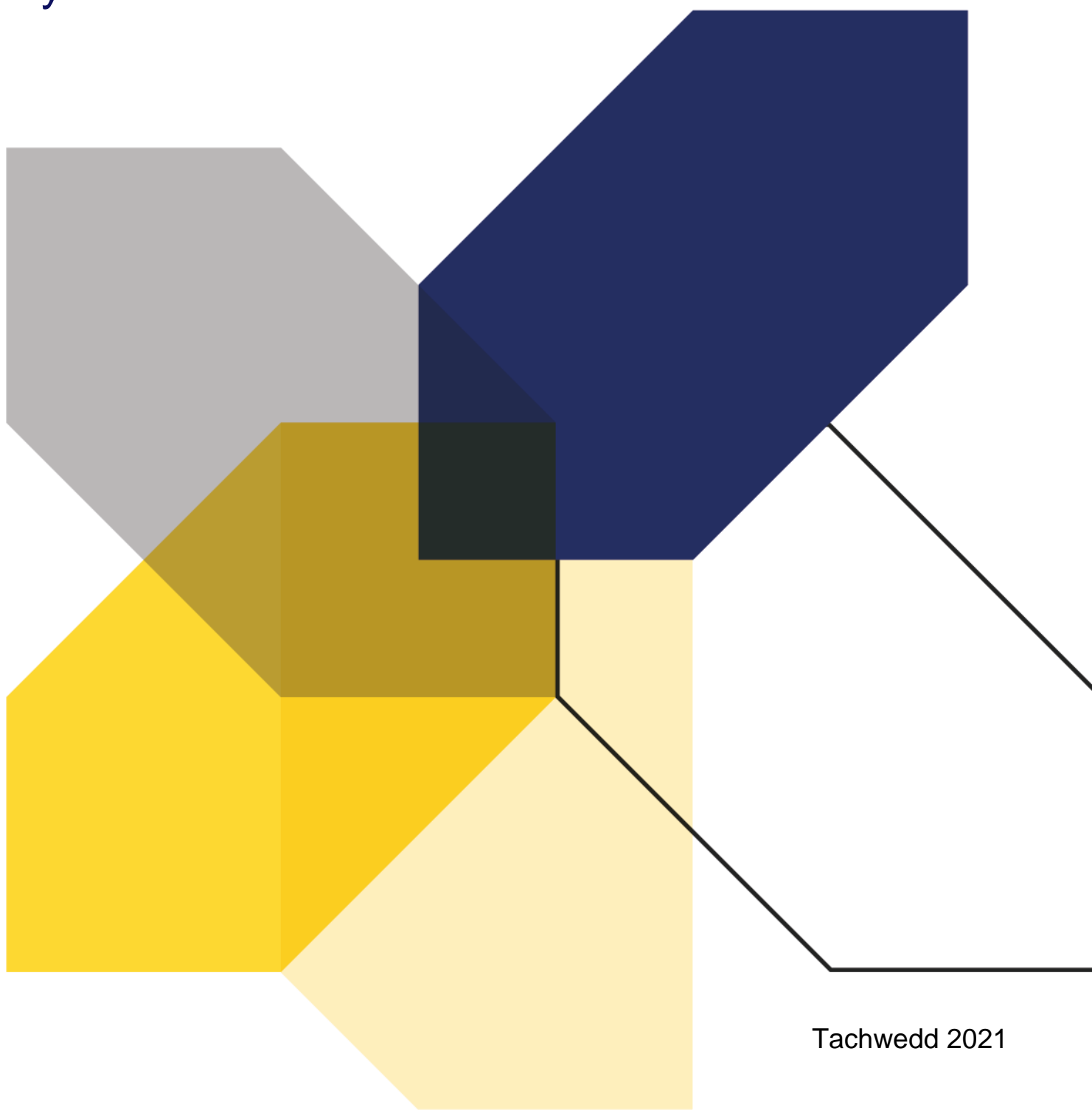




# **Adolygiad Cysylltedd yr Undeb**

Crynodeb o'r Ymatebion i'r Galwad am  
Dystiolaeth



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



© Hawlfraint y Goron 2021

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored v3.0 ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i [www.nationalarchives.gov.uk/doc/opengovernment-licence/version/3/](http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/opengovernment-licence/version/3/) neu cysylltwch â'r Archifau Cenedlaethol yn [www.nationalarchives.gov.uk/contact-us](http://www.nationalarchives.gov.uk/contact-us).

Lle rydym wedi nodi unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

Mae'r cyhoeddiad hwn hefyd ar gael ar ein gwefan yn [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)

Dylid anfon unrhyw ymholiadau ynglŷn â'r cyhoeddiad hwn atom yn [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)

# Cynnwys

<b>Cyflwyniad</b>	<b>2</b>
Yr hyn a ofynnwyd gan y galwad am dystiolaeth.	2
Nifer yr Ymatebion	2
<b>Materion Allweddol a Godwyd</b>	<b>4</b>
Rhwydwaith Trafnidiaeth Strategol Cenedlaethol	4
Capasiti a Seilwaith y Rhwydwaith	4
Diwygio Hedfan	4
Cynllunio a Gwerthuso Trafnidiaeth	5
Cyswllt Sefydlog rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr	5
<b>Dadansoddiad o'r Ymatebion a Dderbyniwyd i Bob Cwestiwn</b>	<b>6</b>
<b>Diwedd glo</b>	<b>12</b>

# Cyflwyniad

Dyma ddadansoddiad Adolygiad Cysylltedd yr Undeb o ymatebion i'r galwad cyhoeddus am dystiolaeth, a gyhoeddwyd ar 16 Tachwedd 2020 ac a ddaeth i ben ar 30 Rhagfyr 2020. Roedd yn rhan o broses ymgynghori'r Adolygiad ar sut y gall gwella cysylltedd rhwng cenedloedd y DU gefnogi twf economaidd a gwella ansawdd bywyd. Ystyriwyd y dystiolaeth a ddarparwyd yn ofalus ac fe helpodd i lunio adroddiad terfynol Syr Peter Hendy.

Mae'r galwad am dystiolaeth yn cyd-fynd ag amcanion yr adolygiad, a nodwyd yn y cylch gorchwyl.

## Yr hyn a ofynnwyd gan y galwad am dystiolaeth.

Fe wnaeth y galwad am dystiolaeth ganobwyntio ar dri maes allweddol:

- Asesu'r angen am gysylltedd trawsffiniol;
- Cyfleoedd i wella cysylltedd trafniadaeth rhwng cenedloedd y DU; a
- Cysylltiadau â Gogledd Iwerddon.

Yn gyfan gwbl, roedd deuddeg cwestiwn yn y galwad am dystiolaeth, yn ymwneud â methodolegau gwerthuso, datblygiad posibl rhwydwaith trafniadaeth strategol cenedlaethol, gwelliannau penodol i deithiau, effeithiau cymdeithasol ac amgylcheddol cysylltiadau trafniadaeth ychwanegol neu wedi'u gwella, a'r ymarferoldeb a'r angen am gyswllt sefydlog rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr.

## Nifer yr Ymatebion

Fe wnaeth y galwad am dystiolaeth dderbyn 147 o ymatebion. Derbyniwyd nifer fach o gyflwyniadau ychwanegol ar ôl y dyddiad cau. Nid yw'r cyflwyniadau hynny wedi'u cynnwys yn y crynodeb hwn ond fe'u hystyriwyd fel rhan o drafodaethau pellach yr Adolygiad. Roedd y galwad am dystiolaeth yn agored i bob unigolyn a sefydliad i ddarparu gwybodaeth fanwl am yr angen am gysylltedd ychwanegol rhwng cenedloedd y DU.

Mae'r tabl isod yn amlinellu'r mathau o sefydliadau a gyflwynodd dystiolaeth i Adolygiad Cysylltedd yr Undeb a chyfanswm y cyflwyniadau.

**Tabl 1. Y mathau o sefydliadau a gyflwynodd dystiolaeth i Adolygiad Cysylltedd yr Undeb a chyfanswm y cyflwyniadau.**

<b>Math o Ymatebwyr</b>	<b>Cyfanswm y Cyflwyniadau</b>
Awdurdod Lleol	41
Busnes	26
Aelodaeth/Cymdeithas Fasnach	25
Grŵp Eiriolaeth	12
Gweinyddiaeth Ddatganoledig/AS/MSP	10
Awdurdod Rhanbarthol ( <i>Partneriaeth Menter Leol, Awdurdod Cyfun, ac ati</i> )	10
Awdurdod Trafnidiaeth ( <i>Cyrff Trafnidiaeth Is-Genedlaethol Priffyrdd Cenedlaethol, Network Rail</i> )	8
Unigolyn Preifat	7
Cwmni Gweithredu Trafnidiaeth	6
Academaidd	2
<b>Cyfanswm</b>	<b>147</b>

# Materion Allweddol a Godwyd

## Rhwydwaith Trafnidiaeth Strategol Cenedlaethol

Roedd 94% o ymatebwyr i'r cwestiwn penodol ar y rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol yn y galwad am dystiolaeth - gan gynnwys 100% o ymatebwyr o'r Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon - o blaid sefydlu rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol. Cytunodd y mwyafrif o ymatebwyr y byddai amnewidiad y DU ar gyfer TEN-T yr UE yn fuddiol, ar yr amod bod y rhwydwaith yn canolbwyntio buddsoddiad ar y llwybrau trafndiaeth pwysicaf ac yn sefydlu fframwaith cydlynol i wella cysylltedd ar draws cenedloedd y DU. Mewn cyferbyniad, nododd pedwar cyflwyniad eu cred bod rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol yn ddiangen, gan honni bod datganoli presennol ac aneddiadau rhanbarthol eisoes yn darparu trefniadau i wella seilwaith trafndiaeth rhwng cenedloedd y DU.

## Capasiti a Seilwaith y Rhwydwaith

Nododd dros hanner y cyflwyniadau faterion ynghylch gallu, gwytnwch a mynediad ledled rhwydwaith trafndiaeth y DU fel y prif heriau ynghylch seilwaith. Pwysleisiodd cyflwyniadau fod cystadleuaeth am lwybrau rheilffordd rhwng gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau yn cael effaith negyddol ar gysylltedd. Roedd cyfyngiadau mewn mesuryddion llwytho, capasiti'r orsaf, cyflymder llinell a seilwaith rheilffyrdd ategol eraill yn faterion a godwyd gan lawer o ymatebwyr. Nododd ymatebwyr yr A75, yr A1 a'r A77 fel ffyrdd allweddol y mae angen eu huwchraddio i gynyddu gwytnwch a gwella cysylltedd.

## Diwygio Hedfan

Dywedodd yr holl ymatebwyr o'r diwydiant hedfan neu sy'n ei gynrychioli bod Toll Teithwyr Awyr (APD) yn cael effaith negyddol ar dwf cysylltedd awyr domestig. Fe wnaeth ymatebwyr ddadlau bod angen sylweddol am ddiwygio APD, naill ai trwy hepgor neu ei dynnu yn llwyr. Mynegodd y cyflwyniadau fod diffyg Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus (PSOs) yn y diwydiant hedfan yn her ar gyfer cysylltedd rhanbarthol a bod angen gweithredu i gefnogi llwybrau awyr domestig 'rhaff achub'.

## **Cynllunio a Gwerthuso Trafnidiaeth**

F e wnaeth ychydig llai na hanner cyfanswm yr ymatebwyr godi diffyg unrhyw fecanwaith trosfwaol ar gyfer cynllunio seilwaith a gwasanaethau ar draws holl genhedloedd y DU fel her fawr wrth wella cysylltedd. Roedd llawer o ymatebwyr yn credu bod y fframwaith cyfredol ar gyfer gwerthuso trafndiaeth yn canolbwyntio'n ormodol ar ddadansoddi cost a budd. Roedd y cyflwyniadau'n cydnabod bod y broses yn dechnegol gadarn ond yn credu ei bod yn ffafrio buddsoddiad yn Ne-ddwyrain Lloegr neu gysylltiadau sy'n gwasanaethu Llundain.

## **Cyswllt Sefydlog rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr**

Fe wnaeth llawer o gyflwyniadau arddangos eu diffyg cefnogaeth o blaid cyswllt sefydlog, gan nodi y byddai'r gymhareb budd-cost yn wael ac y byddai galw cyfyngedig. Nododd ychydig o ymatebwyr y gallai cyswllt sefydlog ddarparu buddion megis mwy o fasnach a thwristiaeth a chefnogi dewis arall mwy dibynadwy yn lle llongau fferi. Roedd yr ymatebwyr yn glir y byddai unrhyw gyswllt sefydlog ar draws Môr Iwerddon yn dod ar draws sawl her dechnegol, megis tywydd aflonyddgar ac arfau rhyfel ac ordnans hanesyddol.

# Dadansoddiad o'r Ymatebion a Dderbyniwyd i Bob Cwestiwn

Mae'r adran hon yn cynnwys crynodeb o atebion i bob cwestiwn a ofynnwyd fel rhan o'r galwad am dystiolaeth. Mae cwestiynau amrywiol wedi'u grwpio gyda'i gilydd wrth i rai atebion a themâu allweddol a godwyd gan ymatebwyr orgyffwrdd.

**1. Os ydych chi'n cynrychioli lle, beth yw eich strategaeth gyfredol ar gyfer tyfu'r economi a gwella ansawdd bywyd yno?**

**2. Darparwch unrhyw wybodaeth sydd gennych am deithiau aml-genedl gyfredol o fewn y Deyrnas Unedig.**

**5. Pa dystiolaeth sy'n bodoli i ddangos effeithiau posibl gwell cysylltedd trafndiaeth rhwng cenhedloedd y Deyrnas Unedig?**

Fe wnaeth y galwad am dystiolaeth dderbyn cyfanswm o 147 o gyflwyniadau yn cynrychioli holl genhedloedd y DU ac amrywiaeth eang o sefydliadau. O'r rhain, roedd 44 (30%) yn ymatebwyr o Loegr, roedd 41 (28%) yn cynrychioli sefydliadau ledled y DU, megis cymdeithasau masnach neu gyrff aelodaeth, roedd 33 (22%) yn ymatebwyr o'r Alban, 11 (8%) o Ogledd Iwerddon, 10 (7%) o Gymru ac 8 (5%) yn ddinasyddion preifat heb unrhyw gysylltiad clir.

Dyfynnwyd neu gyfeiriwyd at 305 darn o dystiolaeth ar wahân ar draws pob un o'r 147 o gyflwyniadau. O'r rhain, dosbarthwyd 241 (78%) fel papurau polisi, megis twf economaidd a strategaethau trafndiaeth. Cyhoeddwyd y papurau polisi gan sawl sefydliad, gan gynnwys adrannau'r llywodraeth, y gweinyddiaethau datganoledig, awdurdodau trafndiaeth, cynghorau lleol, awdurdodau cyfun a rhanbarthol a chynrychiolwyr diwydiant. Roedd y dystiolaeth ychwanegol a ddarparwyd gan gyflwyniadau yn cynnwys 22 (7%) erthygl blog neu newyddion; 14 (5%) adroddiad data, ystadegau neu arolwg; 12 (4%) cyfnodolyn academiaidd a 6 (2%) papur seneddol. Dosbarthwyd 10 (3%) darn arall o dystiolaeth fel "arall"; mae enghreifftiau'n cynnwys llythyrau cefnogaeth gan ASau a thudalennau glanio gwefannau.

Fe wnaeth bron pob ymatebydd ddarparu dystiolaeth yn ymwneud â'u cysylltiadau neu goridorau trafndiaeth lleol neu ranbarthol penodol. Amlinellodd ymatebwyr sut roedd eu cynlluniau'n gysylltiedig â theithio trawsffiniol neu strategaethau ehangach y DU, megis lefelu i fyny neu ddatgarboneiddio. Strategaethau twf economaidd a thrafnidiaeth oedd y dystiolaeth a rannwyd fwyaf cyson a ddarparwyd gan gyflwyniadau, yn arbennig gan awdurdodau lleol a rhanbarthol. Amlinellodd y strategaethau hyn gynlluniau parhaus neu



rhai sydd ar ddod ynghylch trafndiaeth aml-foddol a buddsoddiad yn seiliedig ar le i hybu cynhyrchiant ac ansawdd bywyd. Fe wnaeth awdurdodau trafndiaeth a chyrrff diwydiant ddarparu gwybodaeth am amseroedd teithio, maint traffig, ystadegau capasiti ac amserlennu ar draws nifer o ddulliau trafndiaeth a theithiau aml-genedl.

Darparodd y mwyafrif o gyflwyniadau ateb byr, gan gyfrannu ymateb manylach i'r cwestiwn ar deithiau penodol (Cwestiwn 7).

### **3. Yn gyffredinol, a oes angen cysylltiadau trafndiaeth newydd neu well rhwng cenhedloedd y Deyrnas Unedig?**

Disgrifiodd y cyflwyniadau angen amlwg am well cysylltedd rheilffyrdd cyflym â'r Alban. Cefnogodd ymatebwyr y 'Golborne Link' fel rhan o Gam 2b HS2, gan nodi y byddai'n darparu capasiti ychwanegol ar gyfer gwasanaethau sy'n rhedeg rhwng yr Alban a Lloegr. Byddai gwella cysylltiadau ar hyd Prif Linell Arfordir y Dwyrain (ECML) yn gwella gwasanaethau gogledd-de. Byddai trydaneiddio yn caniatáu ar gyfer cyflymderau uwch a chynyddu capasiti ar draws y llinell. Fe wnaeth ymatebwyr sy'n cynrychioli ardaloedd y gororau rhwng Lloegr a'r Alban alw am ymestyn Rheilffordd y Gororau.

Nododd llawer o ymatebwyr yr angen am well cysylltiadau trafndiaeth i Gymru ac oddi yno, gan amlygu mai Caerdydd yw'r ddinas fawr sydd â'r cysylltedd lleiaf uniongyrchol yn y DU. Amlinellodd y cyflwyniadau fod diffyg cydnerthedd yn y cysylltiadau trafndiaeth cyfredol rhwng De Lloegr a Chymru oherwydd tagfeydd a'r angen i uwchraddio cysylltiadau rheilffyrdd i wella cysylltedd rhanbarthol rhwng Cymru, Gorllewin Canolbarth Lloegr a Gogledd-orllewin Lloegr.

Fe wnaeth cyflwyniadau nodi'r angen i ysgogi datgarboneiddio trafndiaeth ymlaen, ond bod rhaid i gysylltedd awyr barhau i ddarparu gwasanaethau hanfodol i ardaloedd anghysbell nad ydynt yn cael eu gwasanaethu gan gysylltiadau rheilffordd cyflym neu reilffordd uniongyrchol. Amlygodd cyflwyniadau yr angen i wella gwytnwch a gallu ar hyd y llwybrau i gael mynediad at borthladdoedd allweddol y DU, yn arbennig mynediad i reilffyrdd ar gyfer cludo nwyddau.

Amlygwyd cysylltedd gogledd-de yn aml fel y coridor pwysicaf o safbwynt economaidd ar gyfer teithio ar draws y DU, yn seiliedig ar ddsbarthiad poblogaeth a gweithgarwch economaidd. Roedd ymatebwyr yn cydnabod mai dim ond un darn o'r pos yw trafndiaeth o ran codi'r gwastad. Fodd bynnag, mae angen buddsoddi mewn trafndiaeth i helpu i ysgogi economïau lleol, lleihau allgáu, a mynd i'r afael ag anghydraddoldeb.

Mae'r mwyafrif o gyflwyniadau yn cyfeirio at yr angen i drafndiaeth gyfredol a thrafndiaeth yn y dyfodol fod yn fwy effeithlon o ran carbon ac yn fwy cyfeillgar i'r amgylchedd. Nododd llawer o gyflwyniadau newid moddol i reilffyrdd (ar gyfer traffig cludo nwyddau a theithwyr) fel yr allwedd i wrthbwyso allyriadau carbon. Argymhellwyd rhwydwaith rheilffyrdd sy'n garbon-effeithlon yn y DU fel nod tymor hir posibl i Lywodraeth y DU.

Cyfeiriodd llawer o ymatebwyr at yr angen i ddiwygio dulliau cyfredol ar gyfer gwerthuso trafndiaeth, gan nodi bod ymyriadau cyfredol yn seiliedig ar atebion tymor byr ac y dylent adlewyrchu buddion trawsffiniol yn well. Fe wnaeth cyflwyniadau awgrymu'r angen am edau

euraidd rhwng polisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol wrth sefydlu cynlluniau trafndiaeth. Ymdrinnir â hyn yn llawn yn y dadansoddiad o Gwestiwn 6.

## **4. Beth yw'r prif rwystrau a heriau wrth wella cysylltedd trafndiaeth rhwng cenhedloedd y DU?**

Mae'r heriau mwyaf cyson a godir gan gyflwyniadau yn ymwneud ag agweddau nad ydynt yn seilwaith ar gysylltedd, megis cyflenwi a phrosesu prosiectau tameidiog (gweler Cwestiwn 6), diffyg buddsoddiad gan y llywodraeth mewn seilwaith a rhwystrau gwleidyddol. Nododd y cyflwyniadau fod safbwyntiau gwleidyddol cystadleuol ar flaenoriaethau trafndiaeth, cyllid a chyflenwi rhwng Llywodraeth y DU a'r gweinyddiaethau datganoledigyn arafu'r broses o wneud penderfyniadau a dilyniant. Amlygwyd yr A75 a chysylltiadau rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban fel enghraifft.

Roedd sawl ymatebydd o'r Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon o'r farn bod diffyg buddsoddiad yn her i gysylltedd, gan gredu bod buddsoddiad yn canolbwyntio mwy ar Lundain a De-ddwyrain Lloegr, gyda phrosiectau mawr, megis Crossrail, yn lleihau'r cyllid sydd ar gael ar gyfer prosiectau trawsffiniol.

Codwyd cyfyngiadau gallu ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd gan gyflwyniadau fel her fawr o ran seilwaith sy'n cael effaith negyddol ar gysylltedd yr undeb. Roedd cyflymder llinellau, gwelliannau ynghylch mesur llinellau, uwchraddio seilwaith, gwella signalau a lleihau adrannau trac sengl yn atebion a awgrymwyd gan ymatebwyr. Fe wnaeth ymyriadau ganolbwyntio'n bennaf ar Brif Llinellau Arfordir y Dwyrain, Arfordir y Gorllewin, De Cymru a Gogledd Cymru.

Fe wnaeth cyflwyniadau gan gwmnïau logisteg/cludo nwyddau a phorthladdoedd danlinellu'r heriau sylweddol sy'n wynebu ffyrdd strategol, megis yr A1, yr A75 a'r A77. Fe wnaeth yr ymatebwyr amlygu tagfeydd, ciogelwch a materion gwytnwch fel yr heriau sylfaenol ar hyd y llwybrau hyn.

Mynegodd pob cyflwyniad yn ymwneud â hedfan yr effaith negyddol y mae APD yn ei chael ar deithio awyr domestig a chysylltedd. Galwodd ymatebwyr am ddiwygio APD, naill ai trwy ei dynnu'n llwyr, tynnu ardollau ar y daith ddychwelyd neu hepgor er mwyn gwrthweithio niwed oherwydd COVID-19. Fe wnaeth cyflwyniadau honni bod APD wedi dyddio ac nad yw'n ystyriol o'r camau y mae'r diwydiant hedfan wedi'u cymryd i fod yn fwy effeithlon o ran carbon yn y degawdau ers ei gyflwyno. Mynegodd ymatebwyr hedfan yn unfrydol fod y defnydd cyfyngedig o PSOs yn y sector yn her sylweddol i gysylltedd rhanbarthol ac yn bygwth llwybrau 'rhaff achub'. Fe wnaeth nifer fach o gyflwyniadau'r sector nad yw'n hedfan ddadlauy dylai APD gynyddu i orfodi'r cyhoedd i hedfan llai a defnyddio cludiant mwy effeithlon o ran carbon.

## **6. Wrth wneud penderfyniadau ynghylch buddsoddi mewn trafndiaeth sy'n anelu at wella cysylltedd rhwng gwahanol genhedloedd y DU, a yw'r fframwaith gwerthuso cyfredol yn dal yr holl effeithiau posibl?**

Mae'r rhan fwyaf o ymatebwyr yn credu bod bwlb yn bodoli yn y fframwaith gwerthuso cyfredol, gan fod dulliau cyfyngedig yn unig ar gyfer cynllunio seilwaith a gwasanaethau ar y cyd rhwng cenhedloedd y DU. Mae cyflwyniadau o'r farn bod datblygu, arfarniadau a chyflenwi prosiectau trawsffiniol yn hynod ddigyswllt. Fe wnaeth cyflwyniadau godi'r ffaith bod cyflenwi prosiectau trawsffiniol yn rhyfeddol o gymhleth, gan ofyn am setiau lluosog o ganiatadau neu gwblhau prosesau ar wahân oherwydd cyfrifoldebau datganoledig. Dywedodd ymatebwyr fod y diffyg arweiniad ynghylch pwy sy'n gyfrifol am gomisiynu cynlluniau traws-gyflenwi trawsffiniol yn ei gwneud yn anodd sicrhau canlyniad strategol cytunedig.

Pwysleisiodd llawer o gyflwyniadau fod y fframwaith a'r system arfarnu gyfredol yn canolbwyntio'n ormodol ar ddadansoddi cost a budd, gan ffafrio buddsoddiad yn Neddwyrain Lloegr a Llundain. Galwodd ymatebwyr am greu strategaeth buddsoddi a chyflenwi trafndiaeth hirdymor glir yn y DU, gyda rhaglen dreigl o fuddsoddi.

Fe wnaeth cyflwyniadau hedfan ddatgan fod modelau gwerthuso yn draddodiadol yn canolbwyntio ar arbedion amser teithio. Roeddent yn teimlo y dylai modelau'r dyfodol asesu diogelwch darpariaeth, amllder a chysylltedd ymlaen ag effaith economaidd gwasanaethau.

## **7. Pa deithiau penodol a fyddai'n elwa o gysylltiadau trafndiaeth newydd neu wedi'u gwella?**

Roedd mwyafrif y cyflwyniadau'n sôn yn gyson am leihau amseroedd teithio trwy wella cysylltedd rheilffordd cyflym, yn arbennig ar hyd Prif Linell Arfordir y Gorllewin (WCML) a'r ECML i'r Alban a Chymru. Amlinellodd ymatebwyr bwysigrwydd sicrhau bod prosiectau seilwaith eraill yn elwa o welliannau a ddaw yn sgil HS2. Soniwyd yn helaeth am effeithiau posibl HS2 ar gyfer codi'r gwastad gan lawer o gyflwyniadau, a oedd yn canolbwyntio ar ymestyn HS2 i'r Alban a'r Goes Ddwyreiniol.

Cefnogwyd ehangu trydaneiddio rheilffyrdd gan dros ddeugain o gyflwyniadau fel dull i greu rhwydwaith mwy cyfeillgar i garbon. Roedd y llinellau a nodwyd gan ymatebwyr lle byddai trydaneiddio yn cefnogi datgarboneiddio ac yn cynyddu gallu yn cynnwys Arfordir y Dwyrain, De Cymru a Phrif Llinellau Great Western

Fe wnaeth cyflwyniadau ynghylch cysylltedd â Gogledd Cymru amlygu y byddai Prif Linell Gogledd Cymru yn elwa o welliannau, yn benodol gwelliannau ynghylch cyflymder llinell i gefnogi teithio trawsffiniol i Ogledd-orllewin Lloegr (Caer, Lerpwl a Manceinion) a chysylltiadau â Chaergybi.

Roedd sawl ymatebydd o ardaloedd ffiniol yr Alban a Gogledd Lloegr o blaid ymestyn Rheilffordd y Gororau i Hawick a Chaerliwelydd. Amlinellodd y cyflwyniadau lwyddiant y gwaith cyfredol gan gysylltu'r estyniad â'r galw yn y dyfodol am well cysylltedd â Chaerliwelydd.

Codwyd yr A75, yr A77 a'r A1 yn gyson gan gyflwyniadau fel llwybrau sy'n hanfodol i gysylltedd yr undeb ond sydd angen eu gwella. Fe wnaeth ymatebwyr amlygu bod y ffyrdd hyn naill ai'n ffyrdd ffordd sengl yn llawn neu'n rhannol gan alw am eu huwchraddio i ffyrdd deuol i wella dibynadwyedd ac amseroedd teithio ar gyfer traffig cludo nwyddau a thraffig teithwyr.

Fe wnaeth sawl cyflwyniad amlygu Cyswllt Western Rail â Heathrow i wella cysylltedd o Dde Cymru i Heathrow. Dywedodd ymatebwyr y byddai cyflenwi'r prosiect yn lleihau tagfeydd, yn gwella amseroedd teithio ac yn darparu buddion amgylcheddol trwy annog symudiad moddol i ffwrdd o deithio mewn car.

## **8. A oes angen datblygu rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol i ddisodli'r rhwydwaith Trafnidiaeth Draws-Ewropeaidd Ewropeaidd (TEN-T) yn dilyn diwedd y cyfnod pontio rhwng y DU a'r UE?**

Roedd 94% o'r ymatebwyr a atebodd y cwestiwn hwn yn cefnogi'r syniad o greu rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol i ddisodli'r TEN-T. Fe wnaeth yr holl ymatebwyr o'r Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon gefnogi sefydlu rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol. Roedd tri chyflwyniad gan sefydliadau yn Lloegr ac un sefydliad ledled y DU yn gwrthwynebu rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol, gan nodi bod setliadau rhanbarthol eisoes yn darparu trefniadau i wella seilwaith trafndiaeth rhwng cenhedloedd y DU.

Dywedodd y rhan fwyaf o gyflwyniadau fod rhaid i unrhyw rwydwaith trafndiaeth strategol genedlaethol gwmpasu rhwydwaith ledled y DU, sy'n cwmpasu'r holl ddulliau trafndiaeth ac yn cysylltu â phyrth rhyngwladol. Roedd nifer fach o ymatebwyr yn anghytuno ac yn credu mai dim ond dulliau cludo arwyneb a ddylai ffurfio rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol, oherwydd bod y sectorau hedfan a morol yn cael eu gweithredu'n bennaf gan y sector preifat.

Roedd y cyflwyniadau'n amrywio o ran rheolaeth ac ariannu posibl ar gyfer rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol. Fe wnaeth mwyafrif bach o'r ymatebwyr ddadlau y dylai Llywodraeth y DU fod yn bennaf gyfrifol am ariannu a rheoli rhwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol, gyda mewnbwn gan y gweinyddiaethau datganoledig, asiantaethau'r llywodraeth, cyrff trafndiaeth is-genedlaethol a sefydliadau'r sector preifat. Fe wnaeth lleiafrif o gyflwyniadau amlinellu mecanweithiau eraill, megis rheolaeth unigol gan asiantaethau llywodraeth ar y cyd neu sefydlu corff annibynnol newydd wedi'i ariannu gan Lywodraeth y DU.

Fe wnaeth y cyflwyniadau amlinellu'n glir y dylai unrhyw rwydwaith trafndiaeth strategol cenedlaethol adlewyrchu nodau polisi amgylcheddol a thwf ehangach, megis gwella cynaliadwyedd, lleihau carbon, ansawdd bywyd a chodi'r gwastad. Dywedodd ymatebwyr y dylai nodau allweddol rhwydwaith trafndiaeth strategol genedlaethol fod yn gwella'r broses o wneud penderfyniadau a buddsoddi ar lefel genedlaethol a darparu llwyfan ar gyfer cynlluniostrategol cydgysylltiedig.

## **9. Gan gyfeirio at leoliad daearyddol unigryw Gogledd Iwerddon, nodwch y ffordd orau o wella cysylltedd trafndiaeth trawsffiniol â chenhedloedd eraill y DU.**

## **10. Ar wahân i'r un daearyddol, a oes unrhyw gyfyngiadau penodol eraill ar wella cysylltedd rhwng Gogledd Iwerddon a chenhedloedd eraill y DU?**

Fe wnaeth y mwyafrif o gyflwyniadau bwysleisio'r angen i uwchraddio'r A75 a'r A77 i wella cysylltiadau rhwng Gogledd Iwerddon a'r Alban a chynyddu maint y traffig masnachol a thwristiaeth. Fe wnaeth ymatebwyr amlinellu sawl mater sy'n wynebu'r ffyrdd hyn yn ymwneud â diogelwch, gwytnwch ac amseroedd teithio hir o gymharu â phorthladdoedd sy'n cystadlu. Amlinellwyd cysylltedd â phorthladdoedd Prydain Fawr ac oddi yno sy'n darparu mynediad i Ogledd Iwerddon fel maes i'w wella, gan gynnwys mynediad ffyrdd a rheilffyrdd i borthladdoedd Caergybi, Lerpwl a Cairnryan.

Mynegodd llawer o ymatebwyr fod cysylltiad sefydlog ar draws Môr Iwerddon rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr yn ddiangen, gan nodi y byddai'r gymhareb budd-cost yn fwyaf tebygol o fod yn wael. Fe wnaeth cyflwyniadau godi nifer o heriau technegol a heriau adeiladu y gallai cysylltiad sefydlog posibl eu hwynebu, gan gynnwys tywydd aflonyddgar ac arfau rhyfel hanesyddol yr Ail Ryfel Byd a osodwyd ar draws y Clawdd Beaufort sylweddol. Fe wnaeth yr ymatebwyr amlinellu y byddai angen datblygu seilwaith ar raddfa fawr ar bob ochr i'r cysylltiad er mwyn hwyluso mynediad a chaniatáu i rwydweithiau ar y ddwy ochr reoli lefelau traffig uwch.

Fe wnaeth nifer fach o gyflwyniadau nodi eu cefnogaeth i gysylltiad sefydlog, gan gredu y gallai gynyddu masnach a gweithredu fel dewis arall mwy dibynadwy a chyflymach i longau fferi, gan wella cysylltiadau o Ogledd Iwerddon â Glasgow, Caeredin a Llundain.

Hefyd fe wnaeth nifer fach o ymatebwyr godi'r posibilrwydd y byddai cysylltiad sefydlog rhwng Caergybi a Dulyn yn cysylltu â mwy o draffig yn Nulyn ac yn darparu mynediad i ynys gyfan Iwerddon, o'i gymharu â llwybr rhwng yr Alban a Gogledd Iwerddon. Fe wnaeth yr ymatebwyr hyn amlinellu y gallai hyn fwydo i'r cynlluniau cyfredol ar gyfer llwybr rheilffordd cyflym rhwng Belfast, Dulyn a Chorc.

Fe wnaeth yr ymatebwyr amlygu'r rôl hanfodol sydd gan hedfan wrth gefnogi cysylltedd â Gogledd Iwerddon a'i heconomi. Fe wnaeth cyflwyniadau nodi bod angen i Lywodraeth y DU ddatblygu ei hagenda datgarboneiddio, fodd bynnag, dylai cysylltedd awyr barhau i ddarparu gwasanaethau hanfodol i ardaloedd anghysbell na ellir eu gwasanaethu gan gysylltiadau rheilffordd cyflymneu reilffordd uniongyrchol. Fe wnaethd nifer llai o gyflwyniadau wrthwynebu'r ddadl hon, gan nodi bod angen symudiad moddol tymor hir i ffwrdd o deithio awyr.

Fel y nodwyd yn flaenorol yn y dadansoddiad ar gyfer Cwestiwn 4, nododd pob cyflwyniad o'r sector hedfan yr effaith negyddol y mae APD yn ei chael ar deithio awyr domestig a chysylltedd. Fe wnaeth llawer o ymatebwyr nodi bod APD yn cael effaith annheg ar Ogledd Iwerddon oherwydd ei dibyniaeth ar hedfan am gysylltedd â Phrydain Fawr a chan nad oes gan Weriniaeth Iwerddon dreth gyfatebol ar unrhyw hediadau. Fe wnaeth y cyflwyniadau nodi bod yr olaf yn rhwystro datblygiadau llwybr newydd gan y gall cwmnïau hedfan sefydlu

Ilwybrau yng Ngweriniaeth Iwerddon heb i'r dreth gael ei gweithredu gan arwain at rai pobl yng Ngogledd Iwerddon yn dewis defnyddio meysydd awyr yng Ngweriniaeth Iwerddon yn lle, lle mae Maes Awyr Dulyn yn cynnig mwy o gyrchfannau.

## **11. Beth arall y gellir ei wneud i gefnogi mwy o gysylltedd trafnidiaeth rhwng cenhedloedd y DU?**

## **12. A oes gennych unrhyw sylwadau pellach?**

Ni wnaeth y mwyafrif o gyflwyniadau ateb y ddau gwestiwn hyn neu fe wnaethon nhw gyfeirio at atebion a roddwyd i gwestiynau blaenorol.

Fe wnaeth y cyflwyniadau godi anawsterau ynghylch cynllunio ar gyfer galw yn y dyfodol o ystyried y pandemig COVID-19, gan gynnwys ansicrwydd ynghylch adferiad economaidd a newidiadau i batrymau gwaith. Fe wnaeth ymatebwyr awgrymureality newydd ar ôl i COVID-19 gyflwyno cyfleoedd ar gyfer technolegau ac arloesiadau carbon isel. Fe wnaeth nifer sylweddol o ymatebwyr amlygu sut mae angen gwell cydweithredu ar faterion trawsffiniol i hwyluso penderfyniadau ar fuddsoddi. Fe wnaeth llawer o ymatebwyr godi bod gwella cysylltedd digidol ledled y DU yn hanfodol i alluogi adferiad economaidd a chefnogi'r agenda ar gyfer codi'r gwastad. Fe wnaeth sawl cyflwyniad nodi bod darparu mynediad rhydd rhag grisiau yn annigonol ac yn rhwystr i deithio. Ymhelaethodd rhai ymatebwyr ar y mater hwn, gan nodi bod cost hefyd yn cyfyngu ar fynediad, yn arbennig ar gyfer teithio ar reilffordd. Dywedodd ymatebwyr fod y rheilffyrdd yn ddrud a oedd yn atal teithio hyd yn oed os oedd cysylltiadau trafnidiaeth ffisegol yn bresennol a bod hyn yn effeithio'n anghymesur ar bobl o grwpiau economaidd-gymdeithasol is.

## **Diwedd glo**

Ystyriwyd y dystiolaeth a ddarparwyd gan ymatebwyr yn ofalus gan yr Adolygiad, fe wnaeth hwyluso drafodaethau pellach, a chefnogodd greu adroddiad terfynol Syr Peter Hendy. Mae Syr Peter yn estyn ei ddiolchgarwch i'r rhai a ddarparodd dystiolaeth ac mae ei adroddiad terfynol yn cynnwys rhestr lawn o gydnyddiaethau.