

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



© Hawlfraint y Goron 2026

Trwyddeddir y cyhoeddiad hwn o dan delerau Trwydded Llywodraeth Agored v3.0 ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i <https://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/>

neu cysylltwch â'r Archifau Cenedlaethol yn 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

Dylid anfon unrhyw ymholiadau am y cyhoeddiad hwn atom ni yn www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport

Cydnabyddiaethau ffotograffiaeth

Delweddau wedi'u hatgynhyrchu gyda chaniatâd:

Delweddau ar tt.11 a 38 © Pexels

Delwedd ar t.23 © Traveline Information Ltd

Delwedd ar t.25 © Rheilffordd y Great Western

Delwedd ar t.27 © Cyngor Blackpool

Delwedd ar t.28 © Awdurdod Cyfunol Gorllewin Canolbarth Lloegr

Delwedd ar t.31 © Brighton & Hove Bus and Coach Company

Delwedd ar t.35 © Brighton & Hove Buses

Delwedd ar t.37 © Solent Transport

Delwedd ar t.39 © Awdurdod Cyfunol Maerol De Swydd Efrog

Delwedd ar t.41 © Cyngor Bradford

Delwedd ar t.46 © Cyngor Dinas Nottingham

Delwedd ar t.47 © Awdurdod Cyfunol Gorllewin Canolbarth Lloegr

Delwedd ar t.51 © York Central Ltd

Delwedd ar t.52 © Bristol Temple Quarter LLP

Delwedd ar t.55 © Active Travel England

Delwedd ar t.57 © Cyngor Dinas Coventry

Delwedd ar t.58 © Cyngor Swydd Lincoln

Delwedd ar t.60 © Wayve

Delwedd ar t.61 © Awdurdod Cyfun Dyffryn Tees

Delwedd ar t.67 © Awdurdod Cyfun Rhanbarth Dinas Lerpwl

Delwedd ar t.69 © Arup

Delwedd ar t.91 © Network Rail

Delweddau ar tt.5, 21, 24, 29, 33, 42, 49, 65, 72, 73, 83 © Adobe

Cynnwys

Rhagair y Gweinidog	4
Crynodeb gweithredol	6
Cyflwyniad	8
Fframwaith strategol ac egwyddorion	14
Blaenoriaeth: Symleiddio taliadau a gwybodaeth	20
Blaenoriaeth: Darparu teithiau diogel a dibynadwy	26
Blaenoriaeth: Gwneud teithio'n hygyrch ac yn fforddiadwy	34
Blaenoriaeth: Creu cymunedau iachach	40
Blaenoriaeth: Alinio trafnidiaeth a datblygiad	50
Blaenoriaeth: Hyrwyddo data a thechnoleg	56
Blaenoriaeth: Grymuso arweinwyr lleol	64
Blaenoriaeth: Optimeiddio gwneud penderfyniadau a gwerthuso	68
Monitro a gwerthuso	74
Rhestr o astudiaethau achos	84
Geirfa	86
Troednodiau	88

Sylw arbennig

Sylw ar: Trafnidiaeth mewn gwahanol leoliadau	16
Sylw ar: Great British Railways	32
Sylw ar: Bysiau	48
Sylw ar: Rolau a chyfrifoldebau	62

Rhagair y Gweinidog



Mae'r llywodraeth hon wedi cychwyn gwaith ailwampio mawr o drafnidiaeth ledled y wlad. O fwrw ymlaen â diwygio'r rheilffyrdd, rhoi mwy o reolaeth i arweinwyr lleol dros wasanaethau bysiau a gwella cyflwr ein ffyrdd – nid ydym wedi gwastraffu

unrhyw amser yn mynd i'r afael â'r heriau a etifeddyd gennym. Hyd yn hyn, mae ein hymdrechion wedi'u harwain gan genhadaeth i daclo'r sylfeini a chael pobl i symud eto. Ond nawr, mae'n bryd edrych ymhellach ymlaen a nodi ein gweledigaeth hirdymor ar gyfer dyfodol â chysylltiadau gwell.

Rydym i gyd wedi teimlo'n rhwystredig neu'n siomedig pan nad yw'r rhwydwaith trafnidiaeth yn gweithio. Mae oedi a chanslo wedi dod i amharu ar ormod o'n teithiau. Mae hynny ar ben y ffaith ei bod yn anodd darganfod neu ddeall gwybodaeth teithio, nad yw trafnidiaeth ar gael pan fydd ei hangen arnom a chost trafnidiaeth yn rhoi pwysau ar gyllidebau aelwydydd. Mae'r clytwaith hwn o broblemau wedi mygu potensial pobl a lleoedd ledled y wlad yn llawer rhy hir. Daeth twf i stop, culhaodd cyfleoedd ac mae hyder yn y dyfodol wedi pylu.

Mae'n rhaid i hyn newid. Felly, mae'r strategaeth hon yn alwad i weithredu i bawb sy'n gweithio ym maes trafnidiaeth yn Lloegr. Mae'n dwyn ynghyd, mewn un lle, ein gweledigaeth ar gyfer rhwydwaith trafnidiaeth sy'n gweithio i bobl ac y gellir dibynnu arno. Wedi'i adeiladu ar y tair egwyddor graidd o bobl, lle a phartneriaeth, sy'n darparu'r sylfeini ar gyfer ein dyfodol.

Yn ymarferol mae hynny'n golygu rhwydwaith trafnidiaeth sy'n cysylltu cymunedau, sy'n ystyried hygyrchedd a diogelwch yn ddiodyn ac sy'n rhoi dewisiadau fforddiadwy i bobl ynghylch sut maen nhw'n teithio. Mae hefyd yn golygu hyrwyddo arloesi a fydd yn chwalu'r holl rwystrau bach rydyn ni'n gwybod sy'n dod yn rhwystrau mawr i deithio, a gweithio gyda'r sector preifat i ymgorffori'r arloesiadau hyn i wneud yn si r eu bod nhw'n cael effaith wirioneddol.

Gyda rhwydwaith symlach a mwy dibynadwy, gallwn gadw mwy o arian ym mhocedi pobl, datgloi swyddi da, cartrefi â chysylltiadau da a thwf da i'n cymunedau. Mae hyn yn arbennig o bwysig mewn ardaloedd gwledig lle gall system drafnidiaeth sy'n gweithredu'n dda olygu'r gwahaniaeth rhwng unigedd a chyfle.

Mae ein setliad trafnidiaeth aml-flwyddyn gwerth £30 biliwn eisoes yn rhoi'r sicrwydd sydd ei angen ar arweinwyr lleol i fuddsoddi mewn trafnidiaeth dda, ond mae'n amlwg na all gwleidyddion yn San Steffan wir werthfawrogi'r heriau sy'n wynebu Woking, Wolverhampton neu Whitby. Dyna pam rydym wedi cyd-ddylunio ein dull gweithredu gyda'r bobl y byddwn yn gweithio gyda nhw ac yn anelu at eu gwasanaethu. Rydym wedi bod i fyny ac i lawr y wlad, yn clywed gan arweinwyr lleol, diwydiant a'r cyhoedd. Mae eu mewnwelediad a'u syniadau'n treiddio'r tudalennau hyn, ac rwy'n hyderus bod ein gweledigaeth yn cipio eu blaenoriaethau.

Nid yw trafnidiaeth sy'n canolbwyntio go iawn ar bobl yn rhywbeth y gellir ei ddarparu gan y llywodraeth ar ei phen ei hun neu dros nos. Rydym yn grymuso arweinwyr lleol, sy'n adnabod eu hardaloedd orau, i gymryd yr awenau. Bydd eu harbenigedd yn sicrhau bod gweledigaeth a blaenoriaethau'r strategaeth hon yn cael eu cyflawni yn y ffordd sy'n diwallu anghenion lleol orau. Rydym eisoes wedi gweld y dull hwn yn hynod lwyddiannus mewn ardaloedd fel Gorllewin Canolbarth Lloegr a Manceinion Fwyaf, ac rydym am weld mwy o gymunedau ledled Lloegr yn teimlo'r manteision.

Methodd llywodraethau olynol â deall beth sydd ei angen ar bobl o ran trafnidiaeth. Fe fethon nhw fynd i'r afael â'r materion dan sylw, a methon nhw archwilio atebion ystyrion. Mae'r llywodraeth hon yn dilyn ymagwedd wahanol. Rydym yn gwranddo, rydym yn dysgu ac rydym yn gwneud newidiadau drwy'r strategaeth hon a fydd yn gwella bywydau pobl bob dydd.

**Y Gwir Anrhydeddus Heidi Alexander AS
Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth**



Crynodeb gweithredol

Better Connected yw gweledigaeth y llywodraeth hon ar gyfer trafndiaeth ddomestig yn Lloegr. Mae'r weledigaeth honno'n syml – i drafndiaeth weithio'n dda i bobl, iddi fod yn ddiogel, yn ddibynadwy, yn fforddiadwy ac yn hygyrch fel y gallant symud ymlaen mewn bywyd a gwneud y teithiau sydd eu hangen arnynt yn hawdd.

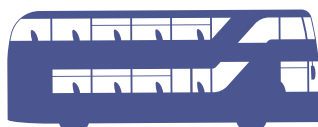
Mae wedi'i lunio gan yr hyn a glywsom o'n proses gyd-ddylunio a'n hymchwil, y newidiadau y gwyddom sy'n digwydd mewn cymdeithas ac mewn trafndiaeth, a chan yr hyn yr ydym am ei gyflawni ar gyfer y wlad hon. Bydd ein hegwyddorion arweiniol, **Pobl, Lle a Phartneriaeth**, yn sail i sut mae trafndiaeth yn cael ei dylunio, ei hadeiladu a'i gweithredu yn y dyfodol, gan alluogi teithiau mwy di-dor ar draws y rhwydwaith. Yn gyntaf oll, byddwn yn sicrhau bod pobl wrth wraidd popeth a wnawn, fel bod trafndiaeth yn eu gwasanaethu, ni waeth pwy ydynt. Yn ail, byddwn yn defnyddio trafndiaeth i greu lleoedd sydd wedi'u cysylltu'n well ledled y wlad, fel y gall cymunedau ffynnu a thyfu. Ac yn olaf, byddwn yn gweithio mewn partneriaeth ar draws y llywodraeth, gydag arweinwyr lleol a'r sector trafndiaeth, fel bod y broses o wneud penderfyniadau yn effeithiol, yn gydweithredol, ac yn cyflawni'r canlyniadau cywir i bobl a lleoedd.

Mae'r egwyddorion arweiniol hyn yn cefnogi'r wyth blaenoriaeth a nodir yn Better Connected, ydd wedi'u llunio gan yr hyn a ddywedodd pobl a rhanddeiliaid wrthym sydd bwysicaf iddynt. Nid yw'r blaenoriaethau hyn yn seiliedig ar ba fath o drafndiaeth y gallai pobl fod yn ei defnyddio, ond ar yr hyn y dywedodd pobl wrthym eu bod ei eisiau a'i angen gan y system drafndiaeth, sut bynnag a phryd bynnag y maent yn dewis teithio. Bydd cynnydd ar y blaenoriaethau hyn yn creu system drafndiaeth integredig, un lle gall pobl deithio'n hawdd ac yn ddibynadwy ar draws rhwydweithiau lleol a chenedlaethol sy'n teimlo'n gydgysylltiedig ac sydd wedi'u cynllunio i ddiwallu eu hanghenion.

Bydd teithiau'n haws i'w cynllunio a'u cynnal gyda dull syml o **daliadau a gwybodaeth**, fel y gall pobl deithio o ddrws i ddrws gyda'r hyder nad ydyn nhw'n gor-dalu. Mae hyn yn golygu gwneud prisiau a thaliadau ar gyfer pob math o deithio yn symlach a gwella tocynnau integredig ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus. Byddwn yn sicrhau bod mwy o fathau o wybodaeth teithio ar gael, yn gywir, ac yn hawdd ei defnyddio. Byddwn yn sicrhau bod gan awdurdodau trafndiaeth lleol yr offer sydd eu hangen arnynt i ddarparu tocynnau integredig yn eu hardaloedd; a bod gan deithwyr fynediad at wybodaeth ddibynadwy a chyfredol am bopeth o waith ffordd i lifftiau gorsafoedd.

Byddwn yn darparu trafndiaeth **ddiogel a dibynadwy** fel y gall pobl ymddiried yn y rhwydwaith a theithio'n hyderus. Mae hyn yn golygu rhagweld ac ymateb yn effeithiol i aflonyddwch, gwella dibynadwyedd i yrwyr a defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus a chynnal ffyrdd, palmentydd a rhwydweithiau rheilffyrdd yn rhagweithiol. Mae hefyd yn golygu lleihau marwolaethau ac anafiadau ar y rhwydwaith a chynnwys mewnwelediad defnyddwyr mewn darpariaeth yn y dyfodol. I gefnogi hyn, byddwn yn ehangu rôl corff gwarchod teithwyr rheilffyrdd wedi ei rymuso fel y gall fonitro profiad teithwyr ac eirioli dros hawliau a buddiannau teithwyr ar draws yr holl drafndiaeth gyhoeddus.

Bydd y rhwydwaith trafndiaeth yn gynyddol **hygyrch a fforddiadwy**, gan roi dewis go iawn i bobl o ran sut maen nhw'n teithio. Byddwn yn gwneud hyn drwy ddylunio amgylcheddau teithio hygyrch a chymryd camau i leihau cost trafndiaeth, gan gynnwys drwy rewi prisiau trê'n am y tro cyntaf mewn 30 mlynedd. Byddwn yn gweithio gyda phobl anabl i adeiladu fframwaith a rennir ar gyfer teithio drwy ein Siarter Teithio Hygyrch a fydd yn gosod disgwyliadau i ddarparwyr trafndiaeth weithredu arfer gorau hygyrchedd ar draws y rhwydwaith.



Bydd trafndiaeth yn helpu creu **cymunedau iachach**, lle bydd gwneud dewisiadau teithio iach yn hawdd ac yn gyfleus, gan gefnogi lleoedd glanach, tawelach a mwy bywiog. I gyflawni hyn, byddwn yn gwella llwybrau cerdded, olwyno a beicio, yn gwella'r integreiddio rhwng beicio a rheilffordd, ac yn cynyddu symudedd a rennir. Mae hyn ochr yn ochr â darparu trafndiaeth lanach i wella ansawdd aer a lleihau llygredd s n, gan helpu lleihau anghydraddoldebau iechyd. Byddwn yn cryfhau canllawiau statudol ar gyfer awdurdodau trafndiaeth lleol, gan egluro bod rhaid cynllunio, cynnal a rheoli palmentydd a llwybrau beicio gyda'r un flaenoriaeth â seilwaith ffyrdd.

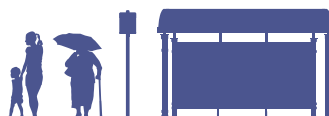
Bydd penderfyniadau ar **drafnidiaeth a datblygu** yn fwy cydgysylltiedig, gan greu lleoedd mwy cysylltiedig i fyw ynddynt. I gyflawni hyn, byddwn yn integreiddio ein dull o ymdrin â thrafnidiaeth, tai a datblygiad ehangach ar draws y system, yn ymgorffori cynllunio sy'n seiliedig ar weledigaeth ar draws pob haen o lywodraeth ac yn defnyddio seilwaith trafndiaeth i ddatgloi datblygiadau newydd. Byddwn yn gosod disgwyliad, lle mae tai newydd yn cael eu hadeiladu'n agos at lwybrau trafndiaeth presennol, y byddwn yn gwneud y gorau o'u dwysedd fel bod mwy o bobl yn profi cysylltedd da.

Byddwn yn hyrwyddo **data a thechnoleg** i ddarparu system drafnidiaeth integredig, arloesol a hygyrch sy'n addas ar gyfer y dyfodol. Mae hyn yn golygu ymgorffori technoleg ac arloesi mewn trafndiaeth, cryfhau sylfeini digidol a data trafndiaeth a buddsoddi mewn technoleg ddigidol i sicrhau ein bod yn manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd maen nhw'n eu cynnig. Byddwn yn cynyddu faint o ddata agored sydd yn y system drafnidiaeth ac yn cefnogi awdurdodau lleol i dreialu atebion arloesol sy'n cyflawni effeithiau pendant i'r lleoedd a'r bobl y maent yn eu cynrychioli.

Byddwn yn cefnogi ac yn **grymuso arweinwyr lleol** sy'n atebol i'w hetholwyr lleol i ddarparu trafndiaeth leol well ar gyfer eu cymunedau. I gyflawni hyn, byddwn yn rhoi mwy o rym yn eu dwylo, yn darparu cyllid integredig a hirdymor iddynt, yn eu grymuso i ddarparu trafndiaeth leol y maent yn ei barnu sy'n iawn i'w cymunedau ac yn blaenoriaethu adeiladu capasiti a gallu lleol. Byddwn yn sicrhau bod y canlyniadau a'r dangosyddion a osodwn ar gyfer setliadau cyllid trafndiaeth lleol yn cyd-fynd â'r weledigaeth a'r blaenoriaethau a nodir yn y strategaeth hon.

Byddwn yn optimeiddio **gwneud penderfyniadau a gwerthuso** fel ei fod yn cyd-fynd â'r egwyddorion a nodir yn y strategaeth hon, ac sy'n cael ei ategu gan ddadansoddiad o ansawdd uchel. I gyflawni hyn, byddwn yn darparu prosesau gwneud penderfyniadau integredig a thryloyw, yn cryfhau ein sylfaen dystiolaeth sy'n canolbwyntio ar bobl, ac yn gweithio i alluogi penderfyniadau a gwerthusiadau lleol rhagorol. Byddwn yn cyhoeddi ein Strategaeth Arfarnu, Modelu a Gwerthuso newydd yn fuan, er mwyn cyd-fynd â'n gwaith dadansoddol â'r weledigaeth a nodir yn y strategaeth hon.

Rydym wedi ymrwymo i fonitro a gwerthuso cyflawniad y strategaeth hon a byddwn yn cyhoeddi diweddariad cynnydd yn ystod y Senedd hon. Byddwn yn olrhain cyflawniad ein hymrwymiaadau, yn deall beth mae ein hymrwymiaadau a'r strategaeth gyffredinol wedi'i alluogi, ac yn monitro metrigau allweddol i geisio deall sut rydym yn newid profiad pobl o drafnidiaeth er gwell.



Cyflwyniad

Mae angen i ni ystyried trafndiaeth drwy lens newydd; yn hytrach na dull traddodiadol o ymdrin â thrafnidiaeth sy'n manylu ar fysiau, ceir neu drenau, rhaid i ni flaenoriaethu sut mae pobl yn profi'r rhwydwaith trafndiaeth yn ei gyfanrwydd, a'r newid trawsnewidiol yr ydym am i bawb ei weld a'i deimlo wrth ddefnyddio trafndiaeth.

Nid yw cysylltu pobl yn well drwy drafnidiaeth yn ymwneud â'r budd enfawr i unigolion yn unig, mae'n sbarduno twf economaidd – blaenoriaeth rhif un y llywodraeth hon – ac yn rhoi diwedd ar anghydraddoldebau rhanbarthol. Mae cysylltedd gwell yn galluogi pobl ledled y wlad i gael mynediad at fwy o swyddi a swyddi gwell ac yn codi safonau byw drwy dorri costau i aelwydydd a busnesau. Mae'n sbarduno arloesi drwy ein rhoi ni'n agosach at bobl eraill, eu sgiliau a'u syniadau, gan ganiatáu i fusnesau gyrraedd cronfa ehangach o weithwyr a chwsmeriaid. Mae hyn yn ysgogi'r buddsoddiad sydd ei angen arnom i gael yr economi a chyflogau i dyfu.

Rydym wedi cyhoeddi ein Strategaeth Seilwaith, yn ail flaenoriaethu bysiau drwy'r Ddeddf Gwasanaethau Bysiau, ar ein ffordd i sefydlu Great British Railways a byddwn yn cyhoeddi cynllun newydd ar gyfer cludo nwyddau yn ddiweddarach eleni. Mae'r strategaeth hon bellach yn nodi gweledigaeth y llywodraeth hon ar gyfer trafndiaeth, un sy'n gweithio i bobl, ac yn cael y gorau o'r system drafnidiaeth sydd gennym, wedi'i chefnogi gan fuddsoddiad trafndiaeth gwerth £30 biliwn. Mae hyn yn cynnwys mwy o gyllid lleol aml-flwyddyn yn nhrefi a dinasoedd Lloegr, gan roi'r sicrwydd cyllido hirdymor sydd ei angen ar arweinwyr lleol i gynnal a gwella eu rhwydwaith trafndiaeth lleol.

Sut fydd y strategaeth hon yn cael ei defnyddio

Mae'r strategaeth hon ar gyfer Lloegr ac mae'n canolbwyntio ar y farchnad ddomestig, gan gydnabod pwysigrwydd cysylltedd â phorthladdoedd a meysydd awyr. Byddwn yn parhau i weithio'n agos gyda llywodraethau datganoledig yr Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon i sicrhau aliniad lle bo'n briodol,

gan barchu cyfrifoldebau a blaenoriaethau trafndiaeth penodol pob gwlad.

Bydd yn cael ei fewnosod ar draws yr Adran Drafnidiaeth, gan lunio sut rydym yn gweithio ledled y wlad. Bydd yn llywio Cynllun Strategol yr adran, yn dylanwadu ar drawsnewid sefydliadol yn y dyfodol, ac yn arwain ein penderfyniadau datblygu polisiau a buddsoddi, gan gynnwys llywio ein dull o ymdrin ag achosion busnes a chyflawni rhaglenni yn y dyfodol.

Wrth i b er barhau i gael ei ddatganoli o'r llywodraeth ganolog a bod mwy o gyllid hirdymor a wedi'i gydgrynhoi yn cael ei ddarparu i ardaloedd lleol, mae rôl arweinwyr lleol yn dod yn fwyfwy hanfodol, tra bod ein rôl ni'n symud tuag at eu galluogi a'u chefnogi i gyflawni. Mae'r llywodraeth hon yn buddsoddi mewn democratiaeth leol, gydag arweinwyr lleol yn atebol i'w hetholwyr am ddarparu trafndiaeth leol. Cefnogir hyn gan y Bil Datganoli a Grymuso Cymunedol yn Lloegr, sy'n ehangu ac yn dwysau datganoli i roi'r offer sydd eu hangen ar arweinwyr lleol i sbarduno twf.

Bwriad y strategaeth hon yw chefnogi llywodraeth genedlaethol a lleol drwy ddarparu gweledigaeth genedlaethol glir a set o flaenoriaethau a ddylai lywio eu dewisiadau. Bydd canllawiau'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol a fframweithiau canlyniadau awdurdodau trafndiaeth lleol yn nodi rhagor o fanylion am ein disgwyliadau ar gyfer darpariaeth leol. Byddant yn cyd-fynd â'r weledigaeth a'r blaenoriaethau a nodir yn y strategaeth hon, gan sicrhau bod arweinwyr lleol wedi'u grymuso i ddarparu rhwydweithiau trafndiaeth integredig lleol.

Mae gan y sector preifat rôl annatod i'w chwarae hefyd, gyda chyfoeth o wybodaeth a sgiliau wrth ddarparu gwasanaethau trafndiaeth gwell a thrawsnewid profiad pobl o drafnidiaeth gyda dulliau a thechnoleg arloesol a newydd. Rydym yn disgwyl iddynt ddefnyddio'r strategaeth hon i alinio eu gwaith â'n gweledigaeth genedlaethol, ac i ddefnyddio'r egwyddorion a'r blaenoriaethau i lywio sut maent yn buddsoddi mewn trafndiaeth.

Ein hymgysylltiad a'n hymchwil

Mae'r strategaeth hon wedi'i hadeiladu o'r gwaelod i fyny, wedi'i chyd-gynllunio a'i llunio gan y bobl sy'n defnyddio trafndiaeth bob dydd. Fe wnaethom wrando ar farn pobl ar drafndiaeth, eu hanghenion a'r rhwystrau maen nhw'n eu hwynebu. Drwy ein Galwad gyhoeddus am Syniadau a'n Sioe Deithiol Ranbarthol, clywsom gan dros 6,000 o aelodau'r cyhoedd a thros 1,000 o sefydliadau, o grwpiau cymunedol i weithredwyr trafndiaeth, ac fe wnaethom gwrdd â dros 600 o randdeiliaid. A thrwy ein Paneli Pobl targedig, clywsom gan grwpiau sy'n aml yn cael eu gadael allan o'r sgwrs, gan gynnwys pobl anabl, pobl iau, y rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig a phobl h n.

Ochr yn ochr â'n hymgysylltiad, fe wnaethom gynnal dadansoddiad o ffynonellau data cadarn ac ymchwil a gynhyrchwyd neu a gomisiynwyd gan yr adran (megis yr [Arolwg Teithio Cenedlaethol](#)) a'i chyrrff hyd braich i ddeall sut mae pobl yn defnyddio'r rhwydwaith trafndiaeth ar hyn o bryd a'r hyn maent ei angen ohono.

O'n hymgysylltiad a'n hymchwil, gwyddom fod anghenion trafndiaeth pobl yn newid. Mae pobl yn gweithio ac yn siopa mwy ar-lein, tra bod teithio at ddibenion hamdden, fel triapiau dydd a gwyliau, wedi cynyddu¹. Mae pobl hefyd yn defnyddio trafndiaeth mewn gwahanol ffyrdd. Er enghraifft, mae pobl 17 i 29 oed yn defnyddio'r bws a'r rheilffordd yn fwy na grwpiau oedran eraill, gyda defnydd bysiau yn cynyddu eto i'r rhai 60+ oed². Ac nid oes gan ddau o bob pump o'r rhai yn yr 20% tlotaf o gartrefi fynediad at gar (o'i gymharu â 14% yn yr 20% cyfoethocaf) ac maent yn llawer mwy dibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus leol na grwpiau eraill³.

Mae ffyrdd newydd eraill o deithio o gwmpas yn dod i'r amlwg, gyda cherbydau cysylltiedig ac awtomataidd, systemau rheilffordd ysgafn iawn, microsymbudedd a beiciau trydan yn dechrau ail-lunio byd trafndiaeth, sy'n darparu hyd yn oed mwy o hyblygrwydd a dewis.



Lleoliadau Sioe Deithiol Ranbarthol

Yn dilyn ein digwyddiad cinio yn Leeds, fe wnaethom ymweld â'r lleoliadau canlynol fel rhan o Sioe Deithiol Ranbarthol 11-stop





L3608
OFF-1

GSM-R
608

L
667

SWINER
WALKWAY

Beth mae pobl wedi dweud wrthym eu bod nhw ei eisiau

Mae pobl yn wahanol ac mae ganddyn nhw flaenoriaethau ac amgylchiadau gwahanol, fodd bynnag, dywedodd ein hymgysylltiad wrthym fod pobl yn gyffredinol eisiau gweld gwelliannau a newidiadau mewn nifer o feysydd ar draws y system a'r rhwydwaith trafniadaeth, ac mae hyn yn cael ei gefnogi gan ymchwil o bob cwr o'r sector.

Mae rhagor o fanylion i'w gweld yn ein dogfennau ategol.

Mwy o ddewis o ran sut maen nhw'n teithio – boed hynny'n bobl yn teimlo'n ddiogel i feicio i'r gwaith neu'n dewis mynd ar y bws oherwydd bod y gwasanaeth yn rhedeg yn ddigon aml i ffitio o amgylch bywyd bob dydd.

Roedd 59% o deithiau yn 2024 mewn car; nodwyd diogelwch fel y prif reswm pam nad yw pobl yn beicio (48% o'r ymatebwyr) a chynyddu amllder gwasanaethau oedd y prif fesur i gynyddu'r defnydd o fysiau (37% o'r ymatebwyr).^{4,5,6}

Trafnidiaeth sy'n adlewyrchu realiti lle mae pobl yn byw, yn hytrach nag atebion un maint sy'n addas i bawb, gan wella'r cynnig trafniadaeth ar gyfer lleoedd sydd heb wasanaeth digonol yn draddodiadol. Er enghraifft, roedd canran uwch o bobl yn cytuno â'r datganiad 'Allwn i ddim ymdopi heb fy nghar' mewn ardaloedd gwledig (71%) a rhai rhanbarthau (60% yn y De-orllewin), o'i gymharu â'r cyfartaledd (52%).⁷

Rhwydwaith trafniadaeth dibynadwy, lle mae gwaith ffordd yn cael ei reoli'n well i osgoi oedi diangen ac annisgwyl a llai o ganslo gan gynnwys ar ein trenau a'n bysiau. Dibynadwyedd sydd â'r dylanwad mwyaf ar foddhad defnyddwyr bysiau ac ar hyn o bryd rhagwelir y bydd oedi person cyffredin ar daith ffordd yn cynyddu 11% erbyn 2035^{8,9}.

Penderfyniadau trafniadaeth sy'n cael eu llunio gan anghenion lleol, wedi'u hintegreiddio'n well â gwasanaethau eraill fel gofal iechyd ac addysg i greu lleoedd gwell i fyw. Mae ein Model Cysylltedd yn dangos bod 66% o bobl 65 oed a h'n yn byw mewn ardaloedd lle na ellir cyrraedd ysbyty o fewn 30 munud ar drafnidiaeth gyhoeddus¹⁰.

Gwasanaethau sy'n cofleidio technoleg newydd, ac yn gwneud hynny mewn ffordd sy'n ddiogel, yn gynhwysol ac yn barod ar gyfer y dyfodol. Cafodd apiau/gwefannau aml-foddol fel Google Maps a Citymapper eu crybwyll mewn arolwg diweddar fel rhai defnyddiol wrth nodi a chymharu gwahanol opsiynau ar gyfer cwblhau taith aml-gam, gan gynnwys lle gallai'r daith gynnwys gwahanol ddulliau.¹¹

Arweinwyr lleol sydd â'r grym a'r hyblygrwydd i gyflawni'r hyn sy'n gweithio orau yn eu cymunedau ac i dyfu eu heconomïau. Dim ond 54% o awdurdodau lleol a raddiodd eu hunain fel rhai sydd â chapasiti da neu eithaf da i gynllunio a chyflenwi trafndiaeth, gan gyfrannu at 28% yn unig yn nodi eu bod yn gwneud cais am gyllid ar bob achlysur, a allai arwain at golli cyfleoedd.¹²

Teimlo'n hyderus ac yn ddiogel wrth gerdded i'r safle bysiau, cymryd tacsï neu gerbyd hurio preifat, neu deithio ar eich pen eich hun ar ôl iddi nosi. Dim ond 14% o fenywod a nododd eu bod yn teimlo'n ddiogel iawn ar drafnidiaeth gyhoeddus ac mae menywod yn fwy tebygol na dynion o gymryd rhagofalon i amddiffyn eu diogelwch wrth gerdded, beicio neu ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.^{15,16}

Trafnidiaeth sy'n hygyrch ac yn gynhwysol o ran dyluniad, nid fel ôl-ystyriaeth. Dim ond 64% o bobl anabl sy'n teimlo'n gymharol hyderus wrth deithio, o'i gymharu ag 85% o bobl nad ydynt yn anabl.¹⁷

Prisio teg sy'n adlewyrchu gwerth y daith ac nad yw'n rhwystro pobl rhag cael cyfle. Mae'r 20% tlotaf o gartrefi yn gwneud 15% yn llai o deithiau na'r cyfartaledd, ond maent yn gwario'r gyfran uchaf o'u hincwm ar drafnidiaeth oherwydd costau cynyddol a thwf incwm is.^{13,14}

Teithiau sy'n gydgyssylltiedig, gyda gwasanaethau mynych, amserlenni wedi'u halinio, cyfnewidfeydd llyfn a thocynnau integredig, gyda thrafnidiaeth yn gweithio fel system yn hytrach na set o rannau heb gysylltiad â'i gilydd. Dim ond 14% o'r holl deithiau trafndiaeth gyhoeddus sy'n cynnwys mwy nag un dull trafndiaeth gyhoeddus, a allai adlewyrchu integreiddio gwasanaethau gwael.¹⁸

Gan ddefnyddio'r hyn rydyn ni wedi'i ddysgu o'n hymgyssylltiad a'n hymchwil, y newidiadau rydyn ni'n gwybod sy'n digwydd mewn cymdeithas ac mewn trafndiaeth, a'r hyn rydyn ni am ei gyflawni ar gyfer y wlad hon, rydyn ni wedi datblygu ein fframwaith strategol. Mae hyn yn nodi ein gweledigaeth, ein hegwyddorion a'n blaenoriaethau ar gyfer trafndiaeth.

Ein fframwaith strategol

Ein gweledigaeth ar gyfer trafndiaeth

Bydd trafndiaeth yn gweithio'n dda i bobl; bydd yn ddiogel, yn ddibynadwy, yn fforddiadwy ac yn hygyrch fel y gallant symud ymlaen mewn bywyd a gwneud y teithiau sydd eu hangen arnynt yn hawdd.



Ein hegwyddorion

Ategu'r hyn a wnawn a sut rydym yn ei wneud mewn trafndiaeth



Lle

Defnyddio trafndiaeth i greu gwell cysylltiadau rhwng lleoedd



Pobl

Rhoi pobl wrth wraidd popeth a wnawn



Partneriaeth

Gweithio mewn partneriaeth ag arweinwyr ac arbenigwyr lleol



Ein blaenoriaethau

Wedi'i lywio gan yr hyn a ddywedodd pobl wrthym sy'n bwysig iddyn nhw



Symleiddio taliadau a gwybodaeth

Bydd teithiau ar draws gwahanol fathau o drafndiaeth yn hawdd i'w cynllunio, talu amdanynt a llywio – gyda thocynnau integredig lle bynnag y bo modd



Alinio trafndiaeth a datblygiad

Bydd penderfyniadau ar drafndiaeth, tai a datblygiad ehangach yn cael eu hintegreiddio, gan greu lleoedd sydd wedi'u cysylltu'n well



Darparu teithiau diogel a dibynadwy

Byddwn yn darparu trafndiaeth ddiogel a dibynadwy, fel y gall pobl deithio'n hyderus



Hyrwyddo data a thechnoleg

Bydd data a thechnoleg yn sbarduno system drafndiaeth integredig, arloesol a hygyrch y dyfodol



Gwneud teithio'n hygyrch ac yn fforddiadwy

Bydd trafndiaeth gynyddol hygyrch a fforddiadwy yn rhoi dewis gwirioneddol i bobl o ran sut maen nhw'n teithio



Grymuso arweinwyr lleol

Bydd arweinwyr lleol yn cael eu grymuso a'u cefnogi i ddarparu trafndiaeth leol well ar gyfer eu cymunedau



Creu cymunedau iachach

Bydd gwneud dewisiadau teithio iach yn hawdd ac yn gyfleus, gan gefnogi lleoedd glanach, tawelach a mwy bywiog



Optimeiddio gwneud penderfyniadau a gwerthuso

Bydd penderfyniadau buddsoddi mewn trafndiaeth yn blaenoriaethu ein hegwyddorion o bobl a lle, wedi'u hategu gan ddadansoddiad o ansawdd uchel

Ein hegwyddorion

Mae ein hegwyddorion arweiniol, **Pobl, Lle a Phartneriaeth**, yn nodi newid yn y ffordd y byddwn yn ymdrin â thrafnidiaeth. Maent yn fframio'r blaenoriaethau a nodir yn y strategaeth hon ac yn sail i sut rydym yn disgwyl i drafnidiaeth gael ei dylunio, ei hadeiladu a'i gweithredu yn y dyfodol. Byddwn yn eu hymgorffori yn y ffordd rydym yn mynd ati i wneud penderfyniadau trafndiaeth yn genedlaethol ac maent wedi'u cynllunio i gefnogi ein partneriaid cyflawni a'n gwneuthurwyr penderfyniadau lleol wrth benderfynu ar eu dull o ymdrin â thrafnidiaeth.



Rhoi pobl wrth wraidd popeth a wnawn

Mae hyn yn golygu ymgysylltu'n ystyrlon â phobl i ddeall eu hanghenion nawr ac yn y dyfodol, a chyd-ddylunio atebion i ddarparu'r profiad y mae pobl ei eisiau, fel rhywle i eistedd wrth y safle bysiau, mynediad hygyrch i orsafoedd neu ffyrdd syml o dalu am barcio ceir ledled y wlad. Mae hefyd yn golygu defnyddio ymchwil ymddygiadol i ddeall sut mae pobl yn ymgysylltu'n reddfol â'r system drafndiaeth, a'r heriau maen nhw'n eu hwynebu gyda hi, a chydweddu ein systemau gwneud penderfyniadau ac arfarnu i ystyried anghenion pobl yn ddiodyn.



Defnyddio trafndiaeth i greu gwell cysylltiadau rhwng lleoedd

Mae hyn yn golygu galluogi arweinwyr lleol, sy'n adnabod eu cymunedau orau, i benderfynu pa drafndiaeth sy'n iawn iddyn nhw, gan sicrhau bod ganddynt y pwerau, y cyllid a'r offer i greu lleoedd da i fyw. Mae'r rhan fwyaf o deithiau yn dechrau neu'n gorffen gartref, felly mae'n golygu sicrhau bod cartrefi wedi'u cysylltu'n dda â'r lleoedd y mae pobl eisiau mynd iddynt, ei bod hi'n hawdd ac yn ymarferol dewis gwahanol opsiynau ar gyfer teithio, ac mae'n golygu gofalu am ein ffyrdd, llwybrau beicio a phalmentydd ledled y wlad fel bod teithio o gwmpas a rhwng lleoedd yn ddiogel ac yn hawdd.



Gweithio mewn partneriaeth ar draws y sector trafndiaeth

Mae hyn yn golygu gweithio ar draws y llywodraeth i sicrhau bod trafndiaeth yn chwarae ei rhan wrth gyflawni blaenoriaethau'r llywodraeth hon a gweithio'n adeiladol gyda'r llywodraethau datganoledig ac arweinwyr lleol fel ei bod yn cyflawni ar gyfer eu cymunedau hefyd. Mae'n golygu tynnu ar arbenigedd y sector preifat ar arloesiadau fel trafndiaeth ddigidol sy'n ymateb i alw, a chydadnabod rôl hanfodol y trydydd sector, gan gynnwys darparu atebion trafndiaeth gymunedol. Ac mae'n golygu chwarae ein rhan i alluogi rhannu data agored a chywir, er mwyn sicrhau bod penderfyniadau ac ymyriadau wedi'u hategu gan y wybodaeth orau.

Sbotolau ar: Trafnidiaeth mewn gwahanol leoliadau

Mae poblogaeth Lloegr wedi'i gwasgaru ar draws tirwedd amrywiol ac mae'r nodweddion gwahanol ym mhob math o le yn golygu y dylid darparu gwahanol atebion trafnidiaeth i ddiwallu anghenion y cymunedau lleol.



Trefol

Mae dros 80% o'r boblogaeth yn byw mewn ardaloedd trefol neu faestrefol¹⁹. Yn gyffredinol, mae ardaloedd trefol yn cynnwys dwysedd cyflogaeth a phoblogaeth uchel, defnydd tir cymysg ac amrywiaeth o opsiynau trafnidiaeth gan gynnwys trafnidiaeth gyhoeddus a cherdded, olwyno a beicio.

- 1 Dylai pobl allu cerdded, olwyno a beicio teithiau cyfan, fel teithiau lleol i'r ysgol neu'r gwaith, wedi'u galluogi gan seilwaith hygyrch a pholisïau cefnogol. Gellir defnyddio cerdded, olwyno a beicio'n rheolaidd hefyd i gefnogi cam cyntaf ac olaf teithiau hirach gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

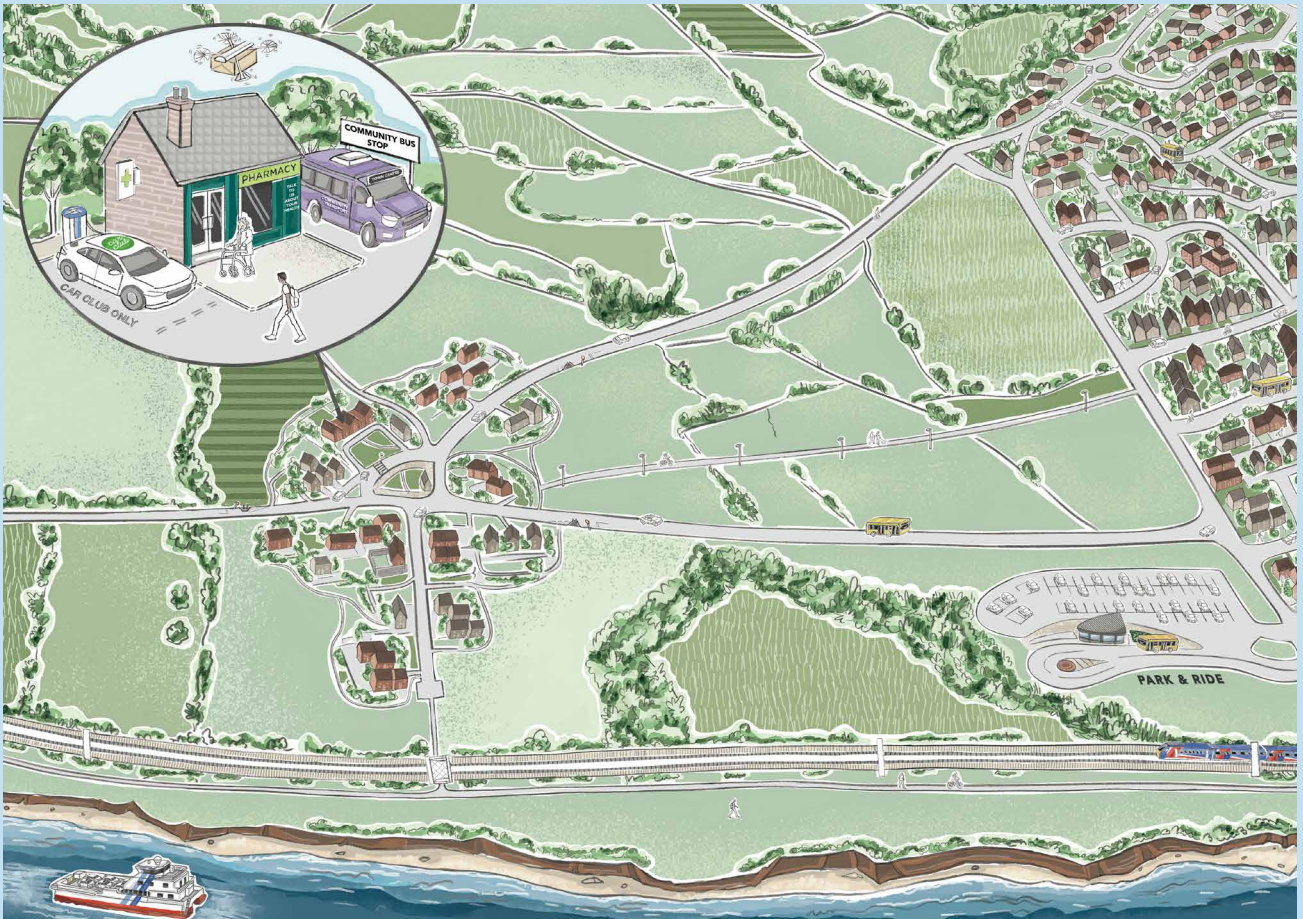
- 2 Dylai opsiynau microsymbudedd (e.e. beiciau trydan a sgwteri trydan) fod ar gael ar gyfer teithiau byr ac i gefnogi cysylltedd y filltir gyntaf a'r filltir olaf, yn enwedig gwasanaethau rhentu a all ddarparu mwy o hyblygrwydd na pherchnogaeth.
- 3 Dylai gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mynych ac integredig, wedi'u cefnogi gan fesurau sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau ar y ffyrdd, roi opsiynau da i bobl deithio o gwmpas dinasoedd yn gyflym ac yn hawdd. Dylent hefyd ddarparu cysylltedd pellter hirach i deithwyr a gweithwyr porthladdoedd a meysydd awyr, a lleihau tagfeydd.
- 4 Dylid defnyddio hyrwyddo rhannu ceir a liffitiau i reoli tagfeydd ac allyriadau traffig cyffredinol. Ardaloedd lleol sy'n penderfynu a all beiciau modur ddefnyddio lonydd bysiau i leihau tagfeydd.
- 5 Dylai tacsis a cherbydau hurio preifat gefnogi teithiau milltir gyntaf ac olaf a darparu gwasanaethau y tu allan i oriau brig pan na fo dulliau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus ar gael gymaint, gan gefnogi economïau nos.
- 6 Dylai trafndiaeth leol gysylltu'n effeithiol â rhwydweithiau cenedlaethol, gan gynnwys gwasanaethau rheilffordd pellter hir a'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol i gysylltu gwahanol ardaloedd trefol. Dylai dinas-ranbarthau arwain y ffordd o ran darparu dewisiadau amgen deniadol a dibynadwy i geir preifat, sy'n naturiol yn effeithio ar leoedd y tu allan i ganolfannau trefol.
- 7 Er mwyn lleihau faint o dagfeydd sydd ar ffyrdd, dylai trafndiaeth gyhoeddus fod yr opsiwn rhataf a mwyaf cyfleus ar gyfer y rhan fwyaf o deithiau lleol. Ar gyfer teithiau sydd angen car, mae cerbydau trydan yn chwarae rhan wrth leihau allyriadau a gwella ansawdd aer lleol.
- 8 Dylai technolegau trafndiaeth y dyfodol, fel cerbydau hunan-yrru, ategu'r rhwydwaith trafndiaeth integredig presennol a gwella diogelwch ffyrdd. Dylid defnyddio atebion dosbarthu cludo nwyddau milltir olaf arloesol, fel beiciau cargo a hybiau cargo lleol.
- 9 Dylai cynllunio gofodol ystyried agosrwydd at gysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus ac adeiladu ar ddwyseddau uchel ac uchelgeisiol i gefnogi ei ddefnydd, gan greu datblygiadau lle nad oes angen i bobl ddbynnu ar geir preifat i gael mynediad at siopau, swyddi a chyfleoedd addysg.



Maestrefol

Mewn ardaloedd maestrefol, cerbydau preifat yw'r dull trafndiaeth fwyaf cyffredin yn aml gan y gall opsiynau trafndiaeth gyhoeddus fod yn fwy cyfyngedig, er bod cerdded, olwyno a beicio yn dal yn gyffredin²⁰.

- 1 Dylai cerdded, olwyno a beicio alluogi cysylltedd milltir gyntaf ac olaf a theithiau lleol i ysgolion, siopau a gwasanaethau eraill, gyda beicio yn alluogwr ar gyfer teithiau cysylltu (e.e. i orsafoedd rheilffordd neu o faestrefi i'r ganolfan) yn ogystal â theithiau o'r dechrau i'r diwedd.
- 2 Dylai cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus (e.e. bws, tram, trê'n) o amgylch ac i mewn i'r dref/dinas agosaf fod yn ddibynadwy ac yn aml, a chael eu gwneud yn fwy dibynadwy gan ddefnyddio llwybrau blaenoriaeth bysiau.
- 3 Dylai trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw, trafndiaeth gymunedol, taccis a cherbydau hurio preifat chwarae rhan allweddol wrth ategu a galluogi mynediad i'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus ehangach.
- 4 Dylid defnyddio cynlluniau parcio a theithio gyda cheir, beiciau modur neu feiciau yn cael eu defnyddio ar gyfer teithiau milltir gyntaf ac olaf lle bo angen. Dylai cynlluniau rhannu ceir a chlybiau ceir fod ar gael yn rhwydd, gan gefnogi symudiad i economi fwy cylchol ar gyfer cerbydau.
- 5 Dylai defnyddio cerbydau trydan ddod yn norm ar gyfer teithiau y mae pobl yn eu gwneud gan ddefnyddio car, gyda seilwaith gwefru dibynadwy ar gael yn rhwydd.
- 6 Dylai cynllunio gofodol ystyried agosrwydd at gysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus ac adeiladu ar ddwyseddau uwch i gefnogi hyfywedd trafndiaeth gyhoeddus, gan ystyried agosrwydd at siopau, gwasanaethau a chyfleusterau eraill i annog cerdded, olwyno a beicio ar gyfer teithiau byrrach.



Gwledig

Mae tua 20% o'r boblogaeth yn byw mewn ardaloedd gwledig sydd fel arfer â'r dwysedd poblogaeth isaf, llai o opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus a'r dibyniaeth fwyaf ar gerbydau preifat²¹.

- 1 Dylid darparu atebion da ar gyfer cerdded, olwyno a beicio rhwng cymunedau bach. Dylai lleoedd lle mae angen i bobl gerdded neu olwyno, fel mewn ac o gwmpas pentrefi, fod yn ddiogel i wneud hynny.
- 2 Dylai gwasanaethau bysiau lleol dibynadwy a chydlynol gysylltu pobl â chyfleusterau allweddol a darparu dewis arall hyfyw yn lle defnyddio ceir preifat.
- 3 Gan fod llwybrau trafnidiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fwy gwasgaredig, dylai fod ffyrdd diogel a chynaliadwy i'r rhai sy'n dibynnu ar eu car. Mae beiciau modur yn cynnig opsiwn symudedd arall i ddarparu mynediad at wasanaethau a chyfleoedd.
- 4 Dylai trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw, trafnidiaeth gymunedol, tacsis a cherbydau hurio preifat, cynlluniau beicio a rennir, clybiau ceir mewn gorsafoedd rheilffordd gwledig a chanolfannau symudedd gynnog opsiynau hyblyg i bobl i gynyddu cysylltedd.
- 5 Mwy o bobl yn newid i ddefnyddio cerbydau trydan wrth deithio mewn car, gyda chefnogaeth seilwaith gwefru estynedig.
- 6 Dylid integreiddio cerbydau hunan-yrro yn y dyfodol i ategu'r fflyd tacsis, cerbydau hurio preifat a bysiau presennol, a darparu mwy o opsiynau teithio.
- 7 Dylai trafnidiaeth mewn mannau poblogaidd i dwristiaid, fel Parciau Cenedlaethol ac Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol, gael ei rheoli'n dda, gydag opsiynau parcio a theithio i leihau tagfeydd yn ystod oriau brig tymhorol.
- 8 Dylai cymunedau ynysoedd sy'n dibynnu ar lwybrau fferi hanfodol gael eu gwasanaethu gan wasanaethau fforddiadwy a rheolaidd sydd wedi'u hintegreiddio â thrafnidiaeth arall.
- 9 Dylai cynllunio gofodol ystyried sut i leihau allgáu cymdeithasol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a sicrhau bod atebion yn cyd-fynd â thai lleol, blaenoriaethau amgylcheddol a'r Fframwaith Defnydd Tir.
- 10 Dylai cysylltedd milltir gyntaf a milltir olaf sicrhau y gall pobl gwblhau eu teithiau'n hawdd o gartrefi, gweithleoedd, canol trefi ac atyniadau ymwelwyr gan ddefnyddio gwahanol ddulliau trafnidiaeth.



Symleiddio taliadau a gwybodaeth

Bydd teithiau ar draws gwahanol fathau o drafnidiaeth yn hawdd i'w cynllunio, talu amdanynt, a llywio – gyda thocynnau integredig lle bynnag y bo modd.

Ar hyn o bryd, gall y system deimlo'n gymhleth, gofyn am ryngweithiadau lluosog a bod yn anodd ei llywio. Rydym ni eisiau i'r profiad o dalu am drên a bws ar draws y dref, cynllunio a bwcio taith draws gwlad, neu dalu am barcio mewn ardal newydd, fod yn hawdd ac yn syml. Rydym yn symleiddio prisiau a thaliadau er mwyn amddiffyn pobl rhag gor-dalu, gwella opsiynau tocynnau integredig, a sicrhau bod gwybodaeth teithio ar gael, yn gywir, ac yn hawdd ei defnyddio.

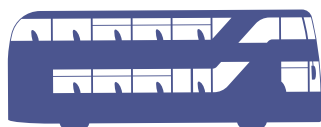
Prisiau a thaliadau trafndiaeth syml

Dylai talu am bob math o deithio fod yn syml ac yn dryloyw – fel ei bod hi'n hawdd deall yr opsiynau wrth archebu ymlaen llaw, yn syml talu mewn ardal newydd, a chyda strwythurau prisiau sy'n teimlo'n reddfod ac yn syml. Dywedodd teithwyr wrthym eu bod yn gwerthfawrogi gwybod y byddant yn cael y pris gorau am eu taith, heb yr angen i boeni am gymhlethdod y pris. Dyna pam rydym yn gweithio i symleiddio dulliau talu a phrisiau dameidiog ledled y wlad. Mae'r Cap Cenedlaethol ar gyfer Prisiau Bysiau wedi symleiddio'r cynnig i deithwyr bysiau, gan sicrhau nad oes unrhyw ffi sengl yn fwy na £3 ar lwybrau sy'n cymryd rhan, ac mae rhai gweithredwyr yn symleiddio eu cynigion tocynnau eraill ochr yn ochr. Ar gyfer rheilffyrdd cenedlaethol a phellter hir, rydym yn gweithio i symud i ffwrdd o strwythur prisiau cymhleth heddiw i ddull symlach a haws ei ddeall. Wrth i fwy o gwmnïau gweithredu trenau ddod i berchnogaeth gyhoeddus, ein bwriad yw y bydd nifer y gwahanol strwythurau prisiau yn lleihau; ac y bydd

tocynnau'n dod yn llai cymhleth wrth i'r gweithredwr cyhoeddus redeg cyfran fwy o wasanaethau trên.

Bydd lansio Great British Railways yn 2027, dros amser, yn trawsnewid prisiau tocynnau trên i deithwyr, gan ddisodli'r model dameidiog presennol lle mae gan 14 o gwmnïau gweithredu trên ar wahân eu strwythurau prisiau eu hunain gyda chyfyngiadau, amseroedd brig a dulliau gwahanol o ran consesiynau. Bydd teithwyr yn gallu ymddiried eu bod yn cael y pris gorau ar gyfer eu taith ac osgoi sefyllfaoedd o aros mewn gorsafoedd ar ôl colli trên oherwydd mai dim ond gydag un gweithredwr y mae eu tocyn yn ddilys, neu wynebu ystod ddryslyd wrth beiriannau tocynnau o brisiau ychydig yn wahanol ar gyfer trenau gwahanol weithredwyr. Ochr yn ochr â gwelliannau a gyflawnir gan lywodraeth leol a chenedlaethol, mae arloesi a chyflawniad y sector preifat yn hanfodol i wella profiad pobl o dalu am deithio, a bydd manwerthu Great British Railways yn gweithredu ochr yn ochr â marchnad fanwerthu ar-lein sector preifat sy'n ffynnu, lle gall pob manwerthwr gystadlu mewn modd agored a theg a pharhau i yrru arloesi.

Dylai talu am bob taith fod yn haws, nid ar drafnidiaeth gyhoeddus yn unig. Dyna pam y byddwn yn gweithio gyda phob awdurdod lleol yn Lloegr i gyflwyno'r Plattform Parcio Cenedlaethol, system sy'n caniatáu i yrwyr ddefnyddio un ap i dalu am barcio mewn unrhyw ardal sy'n cymryd rhan, yn hytrach na gorfod lawrlwytho ap talu newydd ym mhob lle. Mae hwn yn seilwaith digidol a gynlluniwyd gan y llywodraeth, sydd bellach yn gweithredu er budd y cyhoedd gan y Plattform Parcio Cenedlaethol nid-eelw, a gefnogir gan Gymdeithas Parcio Prydain. Y tu hwnt i symleiddio taliadau parcio, mae'r Llwyfan Parcio Cenedlaethol yn archwilio cyfleoedd i integreiddio taliadau tollau a thaliadau ffyrdd cysylltiedig eraill, yn ogystal â chysylltu parcio â thocynnau trên i wneud teithiau parcio a theithio yn haws, fel y gall teithwyr yrru i orsaf, parcio a pharhau â'u taith ar y trên.





Rydym yn annog pob awdurdod trafnidiaeth lleol yn Lloegr i fanteisio ar gefnogaeth i gyflwyno'r plattform.

Wrth i fwy o bobl yrru a pherchenogi cerbydau trydan, mae'n hanfodol sicrhau bod pwyntiau gwefru cyhoeddus yn hygyrch i bawb. Dyna pam rydym wedi cyd-noddi safon hygyrchedd pwynt gwefru gyda Sefydliad Motability ac wedi pasio deddfwriaeth i'n galluogi i orfodi gofynion hygyrchedd ar gyfer pwyntiau gwefru cyhoeddus yn y dyfodol os oes angen – er mwyn sicrhau y gall pawb sy'n gyrru cerbyd trydan ei wefru pan fyddant allan o gwmpas.

Tocynnau integredig gwell ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus

Bydd talu am drafnidiaeth gyhoeddus yn haws gyda thocynnau integredig gwell – gan ganiatáu i fwy o deithwyr ddefnyddio un dull talu i deithio ar draws gwahanol weithredwyr a dulliau teithio. Ar gyfer teithiau lleol byrrach, mae hyn yn golygu y gall mwy o bobl deithio'n hawdd ar draws yr holl drafnidiaeth gyhoeddus leol gan ddefnyddio un dull talu, gyda phrisiau'n cael eu cyfrifo'n awtomatig. Ar gyfer teithiau pellter hir, mae hyn yn golygu y gellir defnyddio un tocyn neu god bar ar gyfer pob rhan o'r daith. Mae amrywiaeth o opsiynau i ardaloedd lleol a gweithredwyr ddarparu tocynnau integredig syml, ac mae'r dull gorau yn dibynnu ar y math o daith, anghenion y teithiwr, a blaenoriaethau'r ardal leol:

- **Digyswllt** – Mae teithwyr sydd â cherdyn banc yn tapio hwn i deithio, gyda thâl sy'n cael ei gyfrifo'n awtomatig yn cael ei godi, o'r enw 'talu wrth fynd' (PAYG).
- **Cerdyn Clyfar** – Mae teithwyr yn llwytho taliad (ar gyfer PAYG) neu gardiau teithio (fel pasys aml-ddydd) ar gerdyn clyfar gyda microsglodyn ac yn tapio hwn i deithio.
- **PAYG Digidol (DPAYG)** – Mae teithwyr yn lawrlwytho ap, yn 'tapio' gyda'u dyfais (yn hytrach na darlennydd tapio corfforol), ac mae olrhain lleoliad yn nodi eu taith.
- **Cod bar** – Mae teithwyr yn sganio cod wrth giât, neu gyda gyrrwr neu docynnwr.
- **Papur** – Mae tocynnau papur yn parhau i fod ar gael i'r rhai sydd eu hangen.

Taliad digyswllt yw ein dewis dewisol ar gyfer darparu tocynnau integredig mewn dinas-ranbarthau, ac rydym wedi ymrwmo i'w cefnogi a gweithio gyda nhw i weithredu hyn. Dyna pam, **erbyn 2030, y byddwn yn sicrhau bod yr offer hanfodol ar gael i ranbarthau dinas mawr gyflwyno tocynnau di-gyswllt integredig yn lleol mewn ffordd sy'n addas i'w hanghenion [PI1]**. Ar lefel genedlaethol, mae hyn yn golygu y byddwn yn datblygu'r dechnoleg a'r atebion cefndirol i alluogi tocynnau di-gyswllt integredig, fel nad oes rhaid i ranbarthau adeiladu o'r dechrau; a sicrhau bod gan arweinwyr lleol yr hyblygrwydd a'r pwerau



Gwella Cysylltiadau

ariannu i gyflawni yn y ffordd sy'n gweddu orau i'w cymunedau.

Rydym yn gweithio gydag arweinwyr lleol a gweithredwyr y sector preifat ar ddatblygu 'Prosiect Coral', datrysiad technoleg a rennir ar gyfer PAYG di-gyswllt integredig. Dan arweiniad Trafnidiaeth Gorllewin Canolbarth Lloegr, gyda chyllid gan yr Adran Drafnidiaeth ac mewn partneriaeth â phrif weithredwyr bysiau'r DU a Midlands Connect, bydd Prosiect Coral yn caniatáu i unrhyw un sydd â cherdyn banc ar safon fyd-eang Europay, Mastercard, a Visa (EMV) – 99.78% o gardiau banc Prydeinig ac Ewropeaidd – dalu am deithio ar draws gweithredwyr bysiau a thramiau sy'n cymryd rhan, gyda phrisiau'n cael eu capio'n awtomatig yn ôl y rheolau a osodir gan awdurdodau lleol. Ochr yn ochr â hynny, **byddwn yn datblygu'r dechnoleg i alluogi ehangu Prosiect Coral i'r rheilffordd [PI2]**. Rydym yn disgwyl y bydd modd integreiddio Prosiect Coral ag awdurdodau trafniadaeth lleol ar draws bysiau, rheilffyrdd a thramiau erbyn 2030. Rydym yn cydnabod bod dinas-ranbarthau mawr ar hyn o bryd yn cyflawni yn ôl eu hanghenion a'u blaenoriaethau, a gall amserlenni mabwysiadu amrywio. Mae Coral wedi'i gynllunio i fod yr ateb di-gyswllt cenedlaethol ar gyfer tocynnau integredig, ac rydym yn disgwyl i awdurdodau masnachfreinio gynllunio ar gyfer integreiddio.

Mae'r rhan fwyaf o deithiau'n lleol, gyda 70% o'r holl deithiau yn Lloegr o dan 5 milltir yn 2024; ac rydym yn cefnogi arweinwyr lleol gyda setliadau ariannu i gyflawni ar gyfer eu hardaloedd²². Mae rhai o ddinasoedd mwyaf Lloegr wedi derbyn cyfran o £15.6 biliwn mewn cyllid cyfunol aml-flwyddyn drwy setliadau Trafnidiaeth ar gyfer Dinasoedd. Mae'r buddsoddiad hwn yn darparu cyllid hirdymor i awdurdodau strategol maerol cymwys i fuddsoddi yn eu rhwydweithiau trafniadaeth lleol. Rydym yn cydnabod bod tocynnau integredig yn agwedd allweddol ar wella cysylltedd lleol, a bydd y cyllid hwn yn galluogi awdurdodau strategol maerol i barhau i fuddsoddi mewn tocynnau lle mae hyn yn flaenoriaeth leol. **Byddwn yn gweithio gyda'r dinas-ranbarthau mawr hyn i gefnogi'r ddarpariaeth o docynnau di-gyswllt integredig [PI3]**. Y tu allan i ddinas-ranbarthau, bydd awdurdodau trafniadaeth lleol yn derbyn setliadau ariannu hirdymor symlach

ar gyfer trafniadaeth, gan ganiatáu iddynt gyflawni eu blaenoriaethau. Mae ein blaenoriaeth "Grymuso arweinwyr lleol" yn nodi sut y byddwn yn cefnogi pob awdurdod trafniadaeth lleol i gyflawni ar gyfer eu cymunedau.

Rydym yn datblygu technolegau i roi dewislen o ddewisiadau i ardaloedd lleol ym mhob rhan o Loegr ar gyfer gweithredu tocynnau integredig [PI4]

– wedi'u cefnogi gan safonau ac offer a ddatblygwyd yn genedlaethol, a phartneriaethau agos â'r llywodraeth, gweithredwyr a'r sector preifat, heb orfodi un ateb yn unig. Fel rhan o'r ymrwymiad hwn, rydym yn gweithio gyda'r sector preifat i gefnogi archwilio technolegau newydd ac esblygol a allai gynnig ffyrdd cost is neu fwy hyblyg o weithredu tocynnau integredig. Yn Nwyrain Canolbarth Lloegr a'r Gogledd, rydym yn treialu systemau DPAYG sy'n seiliedig ar ffonau clyfar GPS a fydd yn nodi teithiau ac yn cyfrifo'r pris cywir yn awtomatig – gan wella hyblygrwydd trwy ddileu'r angen i gynllunio ymlaen llaw neu brynu tocyn ffisegol. Rydym yn blaenoriaethu cyflwyno technoleg cardiau clyfar digidol, fel y bydd defnyddwyr Android ac Apple yn gallu cael mynediad at basiau teithio a thocynnau tymor ar eu dyfeisiau symudol. Bydd hyn yn gwneud teithio ar gardiau rheilffordd, tocynnau tymor, a PAYG sy'n seiliedig ar ffôn clyfar yn bosibl, gan gadw'r gallu i ddefnyddio cardiau ffisegol i'r rhai sydd heb fynediad hawdd at apiau ffôn clyfar. Drwy fireinio a phrofi'r atebion sy'n dod i'r amlwg hyn, ein nod yw rhoi mwy o ddewis i ardaloedd lleol o ran sut maen nhw'n darparu tocynnau integredig.

Rydym yn gweithio gyda phartneriaid lleol ledled y wlad i weithredu technoleg bresennol mewn mwy o leoedd, gan ddod â gwell mynediad at daliadau tapio-a-mynd i fwy o deithwyr. I deithwyr rheilffordd yng Ngorllewin Canolbarth Lloegr a Manceinion Fwyaf, bydd gallu PAYG yn cael ei ddarparu mewn 90 o orsafoedd ychwanegol erbyn gwanwyn 2027. Rydym yn cefnogi ymdrechion ym Manceinion Fwyaf i integreiddio wyth llinell reilffordd leol i Rwydwaith Bee, gan ganiatáu i deithwyr dalu am deithiau rheilffordd yn yr un ffordd ag y maent yn talu am deithio ar fws a metro.

Yn y Gogledd-ddwyrain, mae awdurdodau lleol wedi gweithio gyda gweithredwyr i gyflwyno'r cerdyn Pop, sy'n caniatáu i deithwyr dalu am deithio ar fysiau, fferïau, tramiau a metro gydag un cerdyn di-gyswllt.

Rydym yn ehangu PAYG i 52 o orsafoedd rheilffordd eraill yn y De-ddwyrain, gan fynd â PAYG i dros 240 o orsafoedd – fel y gall pobl dapio i mewn yn St Albans a thapio allan yn Sevenoaks, am un tocyn yn unig. Mae hyn yn cynnwys holl orsafoedd maes awyr Llundain, gan ganiatáu teithiau di-dor yn y rhanbarth i ymwelwyr a phobl ar eu gwyliau.

Gan adeiladu ar hyn, **byddwn yn darparu cyllid o £6 miliwn i gefnogi rhaglen arddangoswr trafniadaeth integredig yn rhanbarth gwledig Hope Valley [PI5].**

Bydd y rhaglen hon yn archwilio sut y gall darparu tocynnau symlach a gwybodaeth glir, ochr yn ochr ag integreiddio gwasanaethau rheilffordd bob awr presennol â gwasanaeth bws bob awr neu well, greu system drafniadaeth gyhoeddus wledig sy'n gweithio i drigolion lleol ac ymwelwyr fel ei gilydd. Mae'r arddangoswr wedi'i ysbrydoli gan y cysyniad "Mini Switzerland", gyda chyllid wedi'i ddarparu i Awdurdod Sir Cyfunol Dwyrain Canolbarth Lloegr i brofi potensial trafniadaeth integredig dros y blynyddoedd nesaf.

Sicrhau bod gwybodaeth deithio yn gywir ac yn hawdd ei defnyddio

Dylai gwybodaeth deithio ar gyfer pob taith fod yn syml, yn gyfredol ac yn hawdd ei deall, fel y gall pobl gynllunio teithio yn hyderus ac ymateb yn hawdd os aiff pethau o chwith. Nid dim ond gwybodaeth am drafniadaeth gyhoeddus fel amserlenni a phrisiau y mae hyn, ond ystyriaethau ymarferol hanfodol fel a yw liffy yn gweithio mewn gorsaf, neu faint o amser mae'n ei gymryd i gerdded rhwng trên a bws neu fferi sy'n cysylltu ac a yw'r daith gerdded honno'n rhydd rhag grisiau. I yrwyr, mae'n golygu gwybodaeth gyfredol am darfu a thraffig yn ogystal â data am barcio a gwaith ffordd.

Dylai pawb allu cynllunio teithiau yn seiliedig ar wybodaeth gyfoes, ac addasu'n hawdd wrth fynd pan fydd amodau'n newid. Dyna pam y byddwn yn gweithio gyda darparwyr trafniadaeth i sicrhau eu bod yn agor mynediad at ddata o ansawdd uchel yn unol â'r ddeddfwriaeth bresennol, gan alluogi'r sector preifat i ddarparu atebion a gwasanaethau teithio



ASTUDIAETH ACHOS Integreiddio tocynnau rheilffordd a bws PlusBus

Integreiddio tocynnau rheilffordd a bws PlusBus - Genedlaethol

Mae Traveline (partneriaeth o gwmnïau trafniadaeth, awdurdodau lleol a grwpiau teithwyr) a'r Rail Delivery Group wedi datblygu a lansio fersiwn ddigidol o PlusBus – eDocyn ychwanegol sy'n caniatáu teithio diderfyn o gysylltiadau rheilffordd y teithiwr – gyda chod bar Rheilffordd Genedlaethol y gellir ei ddefnyddio ar y rhan fwyaf o wasanaethau bysiau a thramiau lleol mewn ardaloedd PlusBus. Mae'r tocyn newydd hwn bellach ar waith, gan wneud teithio integredig yn fwy cyfleus, yn enwedig ar gyfer twristiaeth ddomestig, gan y gall teithwyr rheilffordd elwa o deithio bws diderfyn ar y ddau ben o'u taith os ydynt yn teithio i neu o orsaf sydd wedi'i galluogi gan PlusBus. Gyda thechnoleg sganio ar waith ar y rhan fwyaf o weithredwyr bysiau a phob gyrrwr bysiau wedi'i hyfforddi i dderbyn y tocyn, mae hyn yn agor posibilïadau ar gyfer tocynnau integredig gwell ledled y wlad.

mwy arloesol sy'n canolbwyntio ar y defnyddiwr – gan gynnwys **gweithio'n uniongyrchol gyda Google i integreiddio lleoliad byw ac amseroedd cyrraedd disgwyliedig gwasanaethau bysiau lleol i ap Google Maps [PI6]** am y tro cyntaf.



ASTUDIAETH ACHOS Gwella cynllunio teithiau gyda data agored - Cenedlaethol

Mae apiau llywio teithiau yn dangos sut y gall arloes'r sector preifat yn seiliedig ar ddata cyhoeddus agored a chywir helpu teithwyr i gynllunio teithiau cymhleth yn hawdd mewn ardaloedd trefol. Gan ddefnyddio setiau data agored gan gynnwys dyfodiadau trafniadaeth gyhoeddus amser real a tharfu ar wasanaethau, mae Citymapper yn nodi opsiynau ar gyfer llwybrau o'r dechrau i'r diwedd ar gyfer siwrneiau, gan gynnwys cyfrifo'r amser ar gyfer cysylltiadau ar draws dulliau, dangos opsiynau hygyrch, ac awgrymu'r rhan orau o'r trên neu'r tram i fynd arno. Gall teithwyr weld a dewis y llwybr gorau yn hawdd yn seiliedig ar eu dewisiadau a'u hanghenion, ac mae olrhain lleoliad amser real a gwybodaeth am wasanaethau sy'n cael ei diweddarau ar draws y daith yn galluogi amseroedd cyrraedd cywir i gael eu dangos, gan leihau ansicrwydd. Mae apiau canfod ffordd a chynllunio teithiau sy'n defnyddio data agored ar draws y rhwydwaith trafniadaeth yn caniatáu i deithwyr ymgymryd â theithiau cymhleth o ddrws i ddrws yn hyderus.

Mae gwybodaeth well am ffyrdd yn helpu pawb sy'n teithio mewn car, beic modur, bws, tacsï neu gerbyd hurio preifat i deithio o gwmpas ar y llwybr cyflymaf a mwyaf effeithlon. Mae Priffyrdd Cenedlaethol yn gweithio gyda gwasanaethau canfod ffyrdd trydydd parti i wella gwybodaeth am gyflwr y ffyrdd, gan ganiatáu i yrwyr osgoi gwaith ffordd yn haws wrth gynllunio teithiau, ac ymateb i amodau sy'n newid fel aflonyddwch neu dagfeydd. Ar gyfer trafniadaeth gyhoeddus, mae technoleg deallusrwydd artiffisial yn helpu i optimeiddio llif traffig a chynllunio llwybrau, gan leihau tagfeydd a gwella amseroedd teithio. Gall technoleg AI hefyd gefnogi teithwyr ar eu teithiau, fel y sgwrsfot WhatsApp Northern Rail, a ddarperir mewn partneriaeth ag Audacia, sy'n darparu gwybodaeth amser real wedi'i hategu gan ddata agored.

Gwyddom fod llawer o bobl, yn enwedig rhai ag anableddau, yn nodi bod angen gwell mynediad at ddynodi llwybrau, cyhoeddiadau sain ac arddangosfeydd gweledol wrth deithio²³. Rydym yn parhau i weithredu Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Gwybodaeth Hygyrch), sy'n ei gwneud yn ofynnol cael cyhoeddiadau llwybr a lleoliad clywadwy a gweladwy ar fwrdd gwasanaethau bysiau lleol ledled Prydain Fawr; a byddwn hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau trafniadaeth lleol yn Lloegr roi sylw i ganllawiau statudol newydd ar ddiogelwch a hygyrchedd gorsafoedd a safleoedd bysiau, gan gynnwys ar y wybodaeth y dylid ei darparu i sicrhau y gall pawb deithio'n hyderus. Yn 2025, fe wnaethon ni dreialu Pwyntiau Croeso mewn 37 o orsafoedd rheilffordd – unedau sgrin gyffwrdd sy'n cynnig cefnogaeth weladwy a chyson i helpu teithwyr i lywio gorsafoedd a theithio. Gall teithwyr nawr chwilio am wybodaeth hanfodol am orsafoedd cyn teithio, gyda thudalennau gwe gorsafoedd wedi'u diweddarau gan Ymholiadau Rheilffordd Genedlaethol sy'n cynnwys gwybodaeth glir a manwl am gyfleusterau fel statws lifft, mynediad di-risiau, hygyrchedd toiledau, a chymorth i staff. Yn ehangach, mae ein Map Ffordd i reilffordd hygyrch yn nodi sut y bydd y llywodraeth a'r diwydiant yn cydweithio yn y cyfnod cyn Great British Railways i wella'r profiad teithio o ddydd i ddydd i bobl anabl, gan sicrhau bod gan deithwyr fynediad at wybodaeth ddibynadwy a chyfredol ar gyfer teithio ar y trên – gan gynnwys llywio clir a gwybodaeth amser real am gyfleusterau mewn gorsafoedd, fel statws gweithredol toiledau a lifftiau²⁴.



ASTUDIAETH ACHOS Go Eden - Cernyw

Mae menter 'Go Eden' yng Nghernyw yn dangos sut y gall gweithio ar y cyd ar lefel leol drawsnewid profiad teithio teithwyr a bod o fudd i ranbarthau, heb yr angen am wariant costus. Gan weithio mewn partneriaeth, creodd Prosiect Eden, Visit Cornwall, Go Cornwall by Bus, a Great Western Railways brofiad di-dor i deithwyr yn yr atyniad, a arweiniodd at gynnydd yn nifer yr ymwelwyr, llai o ddibyniaeth ar geir a chyrhaeddiad cenedlaethol cryfach i gynnig twristiaeth Cernyw.

Bu gweithredwyr trafndiaeth yn cydweithio i gysylltu teithiau'n well ar draws gwahanol fathau o drafndiaeth. Gwellwyd yr arwyddion yng ngorsaf reilffordd St Austell fel bod gwybodaeth am fysiau cysylltu yn glir ac yn hawdd ei chael, a chyda gwybodaeth fyw am ymadawiadau bysiau mewn amser real. A chreodd Great Western Railways a Visit Cornwall ymgyrch farchnata am y cysylltiadau, fel bod ymwelwyr a theithwyr heb fynediad at gar yn ymwybodol o gysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus Prosiect Eden. Drwy gydweithio a chydgyssylltu, gall gweithredwyr trafndiaeth a rhanbarthau wella cysylltiadau trafndiaeth i bobl leol ac ymwelwyr fel ei gilydd, agor eu ffordd i ymwelwyr newydd a darparu cynnydd sylweddol ym mhrofiad teithio pob teithiwr.

Mae pobl yn dibynnu ar gysylltiad rhynggrwyd yn ystod teithiau trên i fonitro oediadau a gwirio cysylltiadau ymlaen. Rydym wedi ymrwmo i sicrhau bod gan bobl gysylltiad Wi-Fi dibynadwy ar drenau. Drwy wario £57 miliwn i gyflwyno cysylltedd lloeren newydd ar bob trên prif linell, byddwn yn gwella argaeledd a chyflymder cysylltiad rhynggrwyd yn sylweddol ar gyfer teithwyr sydd wedi'u cysylltu â Wi-Fi, gan alluogi rhwydwaith trafndiaeth gwell²⁵.

Mae Network Rail hefyd yn gwella cysylltedd drwy Prosiect Reach, partneriaeth sy'n darparu 4,500km o ffibr newydd ar hyd llwybrau rheilffordd. Mae hyn yn gwella darpariaeth symudol a Wi-Fi, gan gynnwys mewn twneli, ac yn cefnogi cyflwyno 5G yn y dyfodol, gan helpu teithwyr i aros mewn cysylltiad â gwybodaeth ddibynadwy, amser real ym mhob cam o'u taith.



Darparu teithiau diogel a dibynadwy

Byddwn yn darparu trafniadaeth diogel a dibynadwy fel y gall pobl deithio'n hyderus.

Yn rhy aml, mae teithiau'n cael eu rhwystro gan waith ffordd sydd wedi'i gydlynu'n wael, rhwydweithiau annibynadwy, neu risgiau i ddiogelwch ar ein ffordd a'n rheilffyrdd. Rydym am i'r system drafnidiaeth fod yn rhagweladwy, gan ganiatáu i bobl gynllunio eu bywydau gyda hyder ac osgoi costau annisgwyl. Byddwn yn cyflawni hyn drwy ymgorffori gwydnwch, gwella dibynadwyedd, blaenoriaethu cynnal a chadw, a dylunio systemau trafniadaeth mewn ffordd sy'n cadw pobl yn ddiogel.

Rhagweld ac ymateb yn dda i aflonyddwch

Mae bygythiadau a pheryglon sy'n effeithio ar y rhwydwaith trafniadaeth yn gymhleth ac yn newid yn gyflym. Gall heriau geowleidyddol a thrawswladol (gan gynnwys newid hinsawdd), newidiadau technolegol cyflym a risgiau seiber cynyddol, mwy o amlygiad i siociau economaidd, ochr yn ochr â llawer o'r risgiau a nodwyd ar y [Gofrestr Risgiau Genedlaethol](#), i gyf ddylanwadu ar rediad esmwyth gwasanaethau trafniadaeth. Gall yr aflonyddwch hwn achosi oedi, difrod ac ansicrwydd sylweddol i bobl a busnesau ledled Lloegr. Mae angen i'r system drafnidiaeth ragweld, gwrthsefyll ac adfer yn well ar ôl yr aflonyddwch hwn. I gyflawni hyn, rydym yn disgwyl cydweithrediad cryf ar draws sectorau, gan gynnwys ymarfer cynlluniau ymateb ar y cyd, arweinyddiaeth feiddgar ar gydnerthedd ac addasu i'r hinsawdd a chydnerthedd gwell o ran cyfathrebu rhwng gweithredwyr. I gefnogi'r ddarpariaeth, rydym wedi cyhoeddi [Strategaeth Addasu i'r Hinsawdd ar gyfer Trafnidiaeth](#) yn ddiweddar sy'n nodi'r camau ymarferol y bydd y llywodraeth a'r sector ehangach yn eu cymryd, ac rydym yn gweithio i weithredu gweithgareddau trafniadaeth o [Gynllun Gweithredu Cydnerthedd Llywodraeth y DU](#).

Gwella dibynadwyedd i bobl sy'n gyrru ac yn defnyddio trafniadaeth gyhoeddus

Dibynadwyedd yw un o'r problemau mwyaf sy'n effeithio ar brofiad trafniadaeth pobl – boed yn gyrru neu'n defnyddio trafniadaeth gyhoeddus ac yn rhy aml, nid yw teithiau'n ddibynadwy^{26, 27}. Tynnodd ein Paneli Pobl sylw at y ffaith bod teithiau annibynadwy yn tarfu ar fywyd bob dydd a gallant wneud cyrraedd ar amser yn "gambli", gan achosi straen a cholli apwyntiadau. Rydyn ni'n gwybod y gall hyn hefyd greu costau annisgwyl o ganlyniad i sifftiau a gollwyd a chosbau gofal plant. Rydym yn targedu ein strategaethau buddsoddi a gosod sy'n sicrhau bod gweithredwyr a pherchnogion seilwaith yn blaenoriaethu gwella dibynadwyedd a phrydlondeb i yrwyr a defnyddwyr trafniadaeth gyhoeddus. Mae gwella dibynadwyedd a phrydlondeb hefyd yn gwella canfyddiadau o ddiogelwch ar drafnidiaeth gyhoeddus gan fod amseroedd aros byrrach yn golygu llai o amser yn aros mewn safleoedd neu orsafoedd. Bydd cyflawni hyn yn gofyn am ymdrech gydlynol ar draws y sector trafniadaeth i gynllunio a chyflawni gwaith cynnal a chadw yn dda, cadw at amserlenni, a lleihau cansliadau.

Er mwyn cefnogi ein nod o rwydwaith ffyrdd mwy dibynadwy, rydym yn mynd i'r afael ag un o'r pryderon a godir amlaf gan yrwyr — gwaith stryd a ffordd aflonyddgar²⁸. Rydym yn diweddarau canllawiau i wella safonau diogelwch a hygyrchedd i weithwyr a defnyddwyr ffyrdd, gan gynnwys cerddwyr, ac wedi cyflwyno cosbau llymach i gwmnïau cyfleustodau am waith sy'n rhedeg dros amser ac am beidio â chydymffurfio. Yn ogystal, rydym yn cefnogi cyflwyno mwy o gynlluniau rhentu lonydd sy'n rhoi cymhelliant i gwblhau gwaith ffordd yn gyflymach ar y ffyrdd prysuraf, gan leihau tagfeydd a chadw traffig i symud. Mae effaith y cynlluniau hyn yn amlwg. Mae cynllun rhentu lonydd Transport for London wedi arwain at ostyngiad cyfartalog o 988 diwrnod o waith ffordd y flwyddyn ar draws y ddinas²⁹. Er mwyn cyflymu'r





ASTUDIAETH ACHOS “Project Amber” - Blackpool

Lansiodd Cyngor Blackpool eu cynllun peilot “Prosiect Amber” yn 2019, gyda’r nod o foderneddio cynnal a chadw ffyrdd. Defnyddiodd y dechnoleg ddelweddau uwch a deallusrwydd artifffisial i nodi problemau gan ddefnyddio system rhybuddio â chod lliw, a aseswyd gan beirianwyr wedyn, gan ganiatáu i atgyweiriadau gael blaenoriaeth. Lleihaodd y dull hwn yr angen am archwiliadau â llaw yn sylweddol. O ganlyniad, atgyweiriwyd dros 5,145 o dyllau yn y ffordd. Gostyngodd gwaith peilot “Prosiect Amber” gostau o tua £1.5 miliwn pe baent yn cael eu gwneud yn draddodiadol i ychydig o dan £450,000.

broses fabwysiadu, byddwn yn datganoli’r p er i feiri awdurdodau strategol gymeradwyo cynlluniau rhentu lonydd, rydym hefyd wedi symleiddio’r broses adolygu ac wedi diweddarau’r canllawiau rhentu lonydd i wneud ceisiadau’n symlach ac yn gyflymach. Ar draffyrdd a ffyrdd A, mae’r drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd yn nodi sut y bydd Priffyrdd Cenedlaethol yn rheoli gwaith ffordd ac oedi annisgwyl yn well er mwyn cadw traffig i symud yn esmwyth.

Er mwyn gwella dibynadwyedd gwasanaethau bysiau, rydym wedi deddfu i roi’r p er i arweinwyr lleol ddylunio gwasanaethau bysiau o amgylch anghenion y gymuned, gan gynnwys lleihau oediadau a chansliadau. Ymhellach, rhoddir P er Cyfarwyddo i feiri dros eu Rhwydwaith Llwybrau Allweddol, casgliad o’r ffyrdd lleol pwysicaf. Bydd hyn yn eu galluogi i gyfarwyddo awdurdodau lleol i weithredu mesurau wedi’u targedu (megis cyflwyno lonydd bysiau neu gatiu bysiau pwrpasol) sy’n cefnogi eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol ac yn helpu i wella dibynadwyedd gwasanaethau bysiau lleol. Rydym yn darparu cyllid sylweddol ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys dros £3 biliwn i gefnogi arweinwyr lleol a gweithredwyr bysiau ledled y wlad i wella gwasanaethau bysiau i filiau o deithwyr.

Mae hyn yn cynnwys dyraniadau aml-flwyddyn ar gyfer awdurdodau trafndiaeth lleol o dan y Grant Bysiau Awdurdod Lleol sy’n gyfanswm o bron i £700 miliwn y flwyddyn, gan roi’r sicrwydd sydd ei angen ar gynghorau i gynllunio ymlaen llaw a darparu gwasanaethau bysiau gwell i deithwyr. Rydym yn nodi rhagor o fanylion am y cyllid hwn yn ein blaenoriaeth “Grymuso arweinwyr lleol”. Rydym yn archwilio ffyrdd newydd o fonitro perfformiad bysiau, **a byddwn yn darparu cyllid i olrhain prydlondeb a gorfodi amserlenni [SD1]**, gan sicrhau bod gweithredwyr yn darparu’r gwasanaethau y maent yn eu haddo. Rydym hefyd eisiau rhoi hyder i deithwyr pan fydd aflonyddwch yn digwydd, felly **byddwn yn gwella ansawdd gwybodaeth amser real ac yn sicrhau bod amserlenni bysiau digidol yn adlewyrchu amseroedd cyrraedd yn gywir [SD2]**.

Rydym eisoes yn cymryd camau i wneud teithio ar y rheilffordd yn fwy dibynadwy a phrydlon – gan gyhoeddi data perfformiad mewn gorsafoedd, gweithio gyda’r diwydiant i adfer lefelau gwasanaeth, ac rydym yn dod â chwmnïau gweithredu trenau yn ôl i berchnogaeth gyhoeddus.





ASTUDIAETH ACHOS

Blaenoriaethu Ffyrdd - Gorllewin Canolbarth Lloegr

Mae Trafnidiaeth Gorllewin Canolbarth Lloegr yn ailystyried sut mae gofod ffyrdd yn cael ei ddefnyddio i wneud teithiau bob dydd yn fwy dibynadwy ac yn fwy cynaliadwy. Mae Trafnidiaeth Gorllewin Canolbarth Lloegr wedi gweithio gyda phartneriaid awdurdodau lleol i fabwysiadu dull cydgysylltiedig - gan gydbwysu gwelliannau i fysiau, beicwyr a cherddwyr wrth gadw ffyrdd yn hygyrch i yrwyr. Cyflwynodd y coridor bysiau Sprint 20km rhwng Walsall a Solihull lonydd bysiau estynedig a signalau traffig clyfar i leihau amseroedd teithio ar fysiau hyd at 22%, gyda threialon traffig yn cael eu defnyddio i fonitro effeithiau ar lif ceir cyn gwneud newidiadau parhaol. Roedd y gwelliannau hyn hefyd yn cynnwys darpariaeth oddefol ar gyfer lonydd beicio newydd a llwybrau a rennir ar Ffordd Coventry a Lode Lane.

Bydd y newid i Great British Railways yn galluogi cynllunio mwy cydgysylltiedig rhwng y trac a'r trê'n ac un pwynt atebolwydd, gan helpu gyrru perfformiad gwell ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd. Er mwyn sicrhau bod gwasanaethau'n rhedeg yn fwy rhagweladwy ac yn adfer yn gyflym ar ôl aflonyddwch, **byddwn yn gweithio gyda GBRx, cangen arloesi Great British Railways, i greu cynllun ar sut y bydd deallusrwydd artiffisial yn cael ei ddefnyddio i wella penderfyniadau amserlennu a chydnerthedd ar y rhwydwaith rheilffyrdd [SD3].** Drwy ddefnyddio deallusrwydd artiffisial yn y ffordd hon, gallwn ddarparu amserlenni gwell i deithwyr a symleiddio prosesau, yn ogystal ag arbed amser gyrru a chostau.

Cynnal a chadw ein rhwydwaith ffyrdd, palmentydd a rheilffyrdd yn rhagweithiol

Mae gormod o'n ffyrdd a'n palmentydd mewn cyflwr gwael, gan arwain at deithiau anniogel, difrod i gerbydau ac oedi diangen. Nid yn unig y mae'r mater hwn yn cael ei restru'n gyson ymhlith pryderon mwyaf gyrrwyr a beicwyr modur, ond mae hefyd yn annog pobl i beidio â cherdded, olwyno neu feicio, oherwydd ofnau diogelwch^{30, 31, 32}. Ar y rheilffyrdd, mae namau seilwaith yn achosi oedi a chansladau³³. Yn unol â'r dull a nodir yn y [Strategaeth Seilwaith](#), bydd y ffocws yn symud o atgyweiriadau tymor byr i waith cynnal a chadw ataliol tymor hir ar gyfer ein seilwaith ffyrdd, palmentydd a rheilffyrdd presennol. Mae hyn yn gynyddol hanfodol gan fod disgwyl i newid hinsawdd achosi i draciau blygu'n amlach, cynyddu llifogydd a chyflymu ffurfio tyllau yn y ffordd, tra bod y duedd gynyddol tuag at gerbydau trymach yn gwaethygu traul a difrod ar ein ffyrdd. Rydym yn disgwyl i berchnogion seilwaith, gan gynnwys Network Rail (a Great British Railways yn y dyfodol), Priffyrdd Cenedlaethol, awdurdodau priffyrdd lleol ac awdurdodau trafndiaeth lleol gydweithio i sicrhau bod y rhwydwaith trafndiaeth yn cael ei gynnal a'i gadw'n dda.

Er mwyn darparu teithiau ffordd mwy diogel, llyfnach a mwy dibynadwy, rydym wedi ymrwymo £24 biliwn rhwng 2026-2030 i gynnal a gwella traffyrdd a ffyrdd lleol, gan nodi un o'r buddsoddiadau mwyaf yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Fel rhan o hyn, rydym hefyd wedi ymrwymo £2 biliwn yn flynyddol erbyn 2029/30 i awdurdodau lleol atgyweirio, adnewyddu a thrwsio tyllau yn y ffordd – gan ddyblu'r cyllid ers dod i'r swydd.



Mae'r pecyn £24 biliwn hwn yn cynnwys cronfa strwythurau i atgyweirio pontydd sydd mewn cyflwr gwael, pontydd sy'n pydru a thwneli sydd wedi treulio. Gan gydnabod y rôl hanfodol y mae traffyrdd a phrifyrdd A yn ei chwarae ar gyfer teithio pellter hir, mae'r drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd yn adlewyrchu ein ffocws ar gynnal a chadw, ac yn cyfeirio cyfran gynyddol o gyllid tuag at adnewyddu. Er mwyn cefnogi ardaloedd lleol i fabwysiadu dull ataliol hirdymor, byddwn yn cyhoeddi canllawiau wedi'u diweddarau a fydd yn adlewyrchu'r heriau y mae awdurdodau lleol yn eu hwynebu ar hyn o bryd ac yn tynnu sylw at dechnolegau newydd arloesol. Er mwyn datgloi eu dyraniad cyllid llawn eleni, roedd yn rhaid i awdurdodau prifyrdd lleol gyhoeddi adroddiad ar eu cynlluniau cynnal a chadw, gan gynnwys mewn perthynas â'u cynlluniau ar gyfer cynnal a chadw palmentydd. Mae'r gofyniad hwn wedi gwella tryloywder ac yn caniatáu i bobl fonitro allbynnau buddsoddiad yn eu hardal leol. Rydym yn cydnabod bod palmentydd yn rhan hanfodol o'r rhwydwaith –

gellir dod o hyd i fanylion pellach am gynnal a chadw'r rhain yn y flaenoriaeth "Creu cymunedau iachach" a gellir dod o hyd i fanylion pellach am y mesurau i leihau rhwystrau ar y palmentydd, gan gynnwys parcio ar y palmentydd, yn y flaenoriaeth "Gwneud teithio'n hygrych ac yn fforddiadwy".

I gefnogi ein nodau ar y rheilffyrdd, rydym wedi darparu grant o £27.5 biliwn i gefnogi gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu seilwaith prif reilffordd yng Nghymru a Lloegr rhwng 2024-2029, y mae ei fanylion wedi'u nodi gan Network Rail yng Nghynllun Cyflawni Cyfnod Rheoli 7. Ymhellach, bydd uno'r trac a'r trê'n o dan Great British Railways yn ei gwneud hi'n haws i staff gynllunio gwaith cynnal a chadw, galluogi penderfyniadau cyflymach a datrys problemau'n gyflymach, gan olygu llai o oedi felly gwasanaeth mwy dibynadwy i deithwyr.

Lleihau'r rhai sy'n cael eu lladd neu eu hanafu ar ein rhwydwaith trafndiaeth

Er bod gan y DU un o'r systemau trafndiaeth mwyaf diogel yn y byd, rydym yn parhau i fod wedi ymrwymo i leihau niwed ar ein rhwydwaith fel y gall pobl deithio'n ddiogel ac yn hyderus^{34, 35, 36}. Yn 2024, roedd 1,602 o farwolaethau a bron i 28,000 wedi'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Prydain, gyda defnyddwyr ffyrdd agored i niwed fel beicwyr modur, cerddwyr a beicwyr yn cael eu heffeithio fwyaf fesul milltir a deithiwyd³⁷. Er bod y rheilffordd yn parhau i fod yn un o'r dulliau teithio mwyaf diogel, yn 2024/25 bu un farwolaeth teithiwr, 17 marwolaeth tresmaswyr a 293 o hunanladdiadau neu hunanladdiadau a amheuir³⁸. Roedd 1,254 o anafiadau difrifol dros yr un cyfnod ar y rheilffordd. Mae gwella diogelwch yn gofyn am gamau gweithredu gan awdurdodau lleol, ein cyrff hyd braich, gwasanaethau brys, partneriaid diogelwch, gweithredwyr, rheolwyr seilwaith, gweithgynhyrchwyr cerbydau a sefydliadau iechyd meddwl.

Ar ein ffyrdd, rydym yn cefnogi'r uchelgais hon drwy ein Strategaeth Diogelwch Ffyrdd newydd. Rydym am leihau nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Prydain 65% erbyn 2035 gan ddefnyddio llinell sylfaen 2022-2024, a gweld gostyngiad o 70% yn nifer y plant dan 16 oed sy'n cael eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol; yn ogystal ag ystod o fesurau ac ymyriadau i wella diogelwch i bob defnyddiwr ffordd, yn unol â'r System Ddiogel. Er mwyn meithrin hyder o oedran cynnar, rydym wedi buddsoddi hyd at £29.8 miliwn o gyllid yn rhaglen Bikeability ar gyfer 2025/26, gan roi'r sgiliau a'r ymwybyddiaeth sydd eu hangen ar blant i feicio'n ddiogel. Rydym hefyd yn buddsoddi mewn gwella llwybrau beicio, fel y nodir yn ein blaenoriaeth "Creu cymunedau iachach".

Ar y rheilffyrdd, rydym yn cydweithio'n weithredol â Network Rail, cwmnïau gweithredu trenau, a chyrff diwydiant i wella diogelwch rheilffyrdd trwy arloesi, rheoleiddio, a buddsoddiad strategol. Rydym wedi dyrannu £5 miliwn i 26 o brosiectau a fydd yn gwella diogelwch platfformau, yn lleihau trawiadau pontydd ac yn integreiddio technoleg deallusrwydd artiffisial i wella monitro diogelwch a gwneud penderfyniadau. Rydym yn cydnabod bod hunanladdiad yn her gymdeithasol ehangach, ac rydym wedi ymrwymo i flaenoriaethu atal hunanladdiadau, ac mae ymyriadau ar y rheilffordd yn rhan o ymdrech drawsgymdeithasol i achub bywydau. Y llynedd cyhoeddwyd ymchwil newydd a nododd y mesurau mwyaf effeithiol i atal hunanladdiadau ar reilffyrdd, gan adeiladu ar hyn, ac wrth i weithredwyr rheilffyrdd gael eu dwyn i berchnogaeth gyhoeddus, rydym yn ei gwneud yn ofynnol i bob aelod o staff rheilffyrdd sy'n wynebu'r cyhoedd gwblhau hyfforddiant atal hunanladdiad yn rheolaidd mewn cydweithrediad â'r Samariaid, Heddlu Trafndiaeth Prydeinig, a'r Gynghair Atal Hunanladdiad Genedlaethol.



ASTUDIAETH ACHOS

Arweinyddiaeth leol wrth leihau anafiadau ffyrdd - Llundain a Manceinion Fwyaf

Mae awdurdodau lleol yn chwarae rhan hanfodol wrth benderfynu beth sy'n gweithio orau i leihau marwolaethau ac anafiadau difrifol ar eu ffyrdd. Mae ardaloedd fel Llundain a Manceinion Fwyaf wedi dangos sut y gall polisïau lleol uchelgeisiol gyflawni canlyniadau go iawn. Yn Llundain, mae mesurau allweddol a gyflwynwyd gan Trafndiaeth Llundain, bwrdeistrefi Llundain, a'r gwasanaethau heddlu, yn cynnwys gostwng terfynau cyflymder i 20mya, ailgynllunio strydoedd a chyflwyno safonau diogelwch uwch ar gyfer bysiau a cherbydau nwyddau trwm. Mae'r camau gweithredu hyn wedi cyfrannu at ostyngiad cyffredinol o 24% yn nifer y bobl a laddwyd neu a anafwyd yn ddifrifol ar ffyrdd Llundain o'i gymharu â sylfaen 2010-2014, sy'n cyfateb i 1,162 yn llai o farwolaethau neu anafiadau difrifol a gostyngiad cyson a chynaliadwy yn nifer y bobl a laddwyd bob blwyddyn³⁹. Ym Manceinion Fwyaf, mae ymyriadau fel uwchraddio camerâu cyflymder, ymgyrchoedd ymwybyddiaeth y cyhoedd a chyflwyno strydoedd ysgolion wedi cyfrannu at ostyngiad cyffredinol o 29% mewn anafiadau ym Manceinion Fwyaf o'i gymharu â sylfaen 2017-2019⁴⁰.



ASTUDIAETH ACHOS

Effaith “Eich Taith Bws” - Dwyrain Sussex

Yn Nwyrain Sussex, fe wnaeth mewnwelediadau o arolwg teithwyr “Eich Taith Bws” lywio camau gweithredu lleol yn uniongyrchol i wella gwasanaethau bysiau, a alluogir gan gyllid Cynllun Gwella Gwasanaethau Bysiau'r Adran. Tynnodd adborth o'r arolwg sylw at bryderon ynghylch prydlondeb ac amseroedd aros. Targedodd Dwyrain Sussex eu cyllid cynllun gwella gwasanaethau bysiau ar ehangu amlder y gwasanaeth a'r ddarpariaeth ar benwythnosau, uwchraddio gwybodaeth amser real mewn safleoedd bysiau, gwella llochesi bysiau, ac amrywiaeth o ostyngiadau prisiau. Yn ogystal, fe wnaethon nhw weithio mewn partneriaeth â'r prif weithredwr Stagecoach i recriwtio mwy o yrwyr. Cyfrannodd y mesurau hyn at gynnydd sylweddol ym modlonrwydd teithwyr, gyda Dwyrain Sussex yn dringo o'r 26ain safle i'r 12fed safle yn y rhestr genedlaethol, a theithwyr yn fodlon ag 87% o deithiau⁴¹. Mae hyn yn tynnu sylw at b er defnyddio mewnwelediadau arolygon i arwain gwelliannau wedi'u targedu sy'n cyflawni canlyniadau pendant.

Mewnosod mewnwelediad defnyddwyr mewn darpariaeth yn y dyfodol

Mae gwrando ar bobl a gweithredu ar eu hadborth yn hanfodol i feithrin ymddiriedaeth a hyder yn y rhwydwaith. Byddwn yn cryfhau sut mae adborth gan ddefnyddwyr yn cael ei gasglu a sut gweithredir arno, fel bod y system yn gwrando, yn ymateb ac yn gwella'n barhaus. Byddwn yn parhau i weithio'n agos gyda phartneriaid cyflawni allweddol, gan gynnwys cyrff teithwyr, awdurdodau trafniadaeth lleol a grwpiau diwydiant i ddeall a gweithredu gwelliannau.

Byddwn yn ehangu rôl y corff gwarchod teithwyr rheilffyrdd cryfach, yr ydym yn ei greu o Transport Focus yn y Bil Rheilffyrdd, fel y gall fonitro profiad teithwyr ac eirioli dros hawliau a buddiannau teithwyr ar draws yr holl drafnidiaeth gyhoeddus [SD4]. Bydd hyn yn drawsnewidiol wrth greu system sy'n fwy cynhwysol ac yn ymatebol i anghenion amrywiol teithwyr.

Byddwn yn parhau i ddefnyddio arolygon fel yr Arolwg Teithio Cenedlaethol a'r Astudiaeth Genedlaethol ar Agweddau ar Drafnidiaeth i ddeall sut mae pobl yn profi ac yn canfod y rhwydwaith trafniadaeth ar draws pob dull, gan gynnwys sut rydym yn gwerthuso'r strategaeth hon. Rydym hefyd yn gweithio'n agos gyda Transport Focus, y mae eu gwaith mewnwelediad yn sbarduno gwelliannau gwirioneddol ar draws y rhwydwaith trafniadaeth. Mae eu Harolwg Defnyddwyr Ffyrdd Strategol wedi helpu Prifffyrdd Cenedlaethol i dargedu buddsoddiad i wella ansawdd wyneb y ffyrdd, amseroedd teithio a rheoli gwaith ffordd. Rydym yn gweithio gydag awdurdodau trafniadaeth lleol i gefnogi cyflwyno arolwg “Eich Taith Bws” ledled y wlad, gan alluogi darlun cyson o brofiadau a blaenoriaethau teithwyr. Rydym hefyd wedi partneru â'r diwydiant i lansio'r Arolwg Profiad Cwsmeriaid Rheilffyrdd, sy'n anelu at siarad â 130,000 o deithwyr yn flynyddol i gasglu mewnwelediadau manwl i'w teithiau a nodi meysydd i'w gwella ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd.

Sbotolau ar: Great British Railways (GBR)

Mae rheilffyrdd yn rhan hanfodol o'r rhwydwaith trafndiaeth cenedlaethol. Mae'n cysylltu ein trefi a'n dinasoedd, yn darparu mynediad uniongyrchol i ganolau trefol, ac yn cysylltu pobl â chartrefi a swyddi — gan ategu twf economaidd a ffyniant ehangach y DU. Ers blynyddoedd, mae gwasanaethau wedi bod yn dameidiog ar draws nifer o weithredwyr â blaenoriaethau cystadleuol, gan ei gwneud hi'n anoddach ymateb i batrymau teithio sy'n newid, integreiddio amserlenni, ac alinio buddsoddiad rheilffyrdd â nodau ehangach.

Beth yw Great British Railways?

Bydd Great British Railways (GBR) yn gwmni cyhoeddus newydd, a fydd yn gyfrifol am redeg a rheoli'r traciau a'r trenau y mae pobl yn eu defnyddio bob dydd. Bydd yn dod â 14 o gwmnïau gweithredu trên ynghyd o dan un gweithredwr ac yn uno'r trac a'r trên i ganiatáu gwell cydlynu gwasanaethau a gwelliannau i'r rhwydwaith. Bydd GBR yn creu rhwydwaith rheilffyrdd sy'n ddibynadwy, yn hygyrch, ac yn hawdd ei ddefnyddio; yn cefnogi twf economaidd hirdymor; ac yn gwneud rheilffyrdd yn opsiwn mwy deniadol i deithwyr a nwyddau. Bydd yn rheilffordd addas ar gyfer dyfodol Prydain, a berchnogir gan y cyhoedd, ar ran y cyhoedd.

Beth fydd GBR yn ei wneud yn wahanol?

- **Symleiddio prisiau:** Bydd GBR yn dwyn ynghyd brisiau rheilffordd o dan un gweithredwr, gan gael gwared ar ddarnio a gwneud strwythur prisiau teithwyr yn fwy rhesymegol a haws i'w ddeall.
- **Amserlennu gwell:** Fel y meddwl arweinïol ar gyfer y rheilffordd, bydd GBR yn cynllunio amserlen y rheilffordd - gan weithio gyda gweithredwyr trafndiaeth eraill, awdurdodau trafndiaeth lleol a'r Llywodraethau datganoledig, i sicrhau bod y defnydd gorau yn cael ei wneud o'r rhwydwaith rheilffyrdd.

- **Sicrhau bod gwasanaethau a gorsafoedd yn gweithio er lles y gymuned:** Bydd GBR yn gweithio mewn partneriaeth â llywodraethau datganoledig ac awdurdodau trafndiaeth lleol yn Lloegr i deilwra gwasanaethau rheilffordd i anghenion rhanbarthol, gan sicrhau bod y rhwydwaith rheilffyrdd yn darparu ar gyfer y cymunedau y mae'n eu gwasanaethu. Bydd GBR yn gyfrifol am reoli'r rhan fwyaf o orsafoedd, gan gynnwys datblygu gorsafoedd cyfnwied i gefnogi cysylltiadau di-dor â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, ffyrdd, a cherdded, olwyno a beicio. Drwy gydweithio'n agos ag awdurdodau lleol a gweithredwyr trafndiaeth, gyda chyfleoedd ar gyfer rheolaeth ddatganoledig, bydd GBR yn sicrhau bod gorsafoedd a chyffiniau gorsafoedd yn gweithio'n dda i deithwyr a'r cymunedau y maent yn eu gwasanaethu.
- **Gwella dibynadwyedd:** Bydd dibynadwyedd y rhwydwaith rheilffyrdd i deithwyr yn cael ei wella drwy ganolbwyntio ar brydlondeb a llai o gansliadau drwy gydlynu a rheoli perfformiad gwell. Drwy fuddsoddi mewn cyfnewidfydd cludo nwyddau ac uwchraddio, bydd GBR hefyd yn cefnogi twf mewn cludo nwyddau ar y rheilffordd, gan dynnu mwy o nwyddau oddi ar y ffordd a lleihau tagfeydd.
- **Canolbwyntio ar y dyfodol ac ysgogi arloesi:** GBR fydd yn llywio'r rheilffordd, gan sicrhau aliniad strategol a chreu'r amodau i arloesi ffynnu. Mae GBRx, corff arloesi strategol y sector rheilffyrdd, eisoes yn partneru ag arloeswyr y sector preifat a'r byd academaidd i ddatblygu a chyflymu mabwysiadu atebion newydd ym maes profiad teithwyr, effeithlonrwydd a chynaliadwyedd. Drwy weithredu'r Strategaeth Rheilffyrdd Hirdymor, bydd GBR yn sicrhau bod y ddarpariaeth ar draws y rhwydwaith yn cyd-fynd â blaenoriaethau cenedlaethol.





Gwneud teithio'n hygyrch ac yn fforddiadwy

Bydd trafndiaeth gynyddol hygyrch a fforddiadwy yn rhoi dewis gwirioneddol i bobl o ran sut maen nhw'n teithio.

Mae rhwystrau ffisegol, economaidd a systemig parhaus yn parhau i gyfyngu ar fynediad cyfartal i'r rhwydwaith trafndiaeth, a hyder ynddo. Rydym am i hygyrchedd gael ei ymgorffori o'r cychwyn cyntaf fel egwyddor graidd wrth ddylunio trafndiaeth ac rydym yn cymryd camau i wneud trafndiaeth yn fwy fforddiadwy, gan gydnabod mai trafndiaeth yw'r ail gost uchaf i gartrefi ar ôl tai⁴². Byddwn yn partneru ag awdurdodau lleol, darparwyr trafndiaeth, a chymunedau i leihau'r rhwystrau systemig ar draws y rhwydwaith, gan helpu mwy o bobl i gael mynediad at waith, addysg a hyfforddiant.

Adeiladu fframwaith a rennir ar gyfer teithio hygyrch a chynhwysol

Mae llawer o bobl yn dal i wynebu rhwystrau i deithio oherwydd bod y system yn dameidiog, yn anghyson ac heb ei hadeiladu ar ddealltwriaeth gyffredin o'r hyn sydd ei angen ar bobl i deithio'n hyderus ac yn annibynnol. Fe wnaeth adroddiad y Pwyllgor Dethol ar Drafnidiaeth ar fynediad pobl anabl i drafnidiaeth dynnu sylw at sut mae natur gymhleth a digyswllt yr amgylchedd cyfreithiol a rheoleiddiol yn ei gwneud hi'n anodd i bobl anabl a darparwyr trafndiaeth ddeall eu hawliau a'u rhwymedigaethau⁴³. Mae cyfle clir i greu trafndiaeth fwy cynhwysol sy'n adlewyrchu amrywiaeth yr anghenion teithio ac yn rhoi hygyrchedd wrth wraidd sut mae'r rhwydwaith yn cael ei gynllunio a'i ddarparu.

Rydym am sefydlu cyfeiriad cyffredin ar gyfer teithio hygyrch ar draws y system drafnidiaeth gan adeiladu ar y ddeddfwriaeth hygyrchedd bresennol, gyda disgwyliadau cliriach a chydlynad cryfach rhwng

sefydliadau. I gyflawni hyn, **byddwn yn lansio Siarter Teithio Hygyrch [AA1]**, gan weithio gyda phobl anabl, rheoleiddwyr, cyrff gorfodi, awdurdodau a darparwyr trafndiaeth, a defnyddio ymgysylltiad cydweithredol i ddatblygu set gyffredin o egwyddorion a fydd yn arwain teithwyr a darparwyr trafndiaeth.

Bydd y siarter a rennir hon yn hyrwyddo dull cyson, system-gyfan o deithio hygyrch, gan sicrhau bod pobl anabl yn cael eu cynnwys yn ystyrllon wrth lunio gwasanaethau trafndiaeth. Rydym yn disgwyl i ddarparwyr trafndiaeth ac awdurdodau lleol ymgysylltu â phobl anabl yn gynnar ac yn aml, drwy gyd-gynhyrchu polisi go iawn, wedi'i gefnogi gan ganllawiau arfer gorau o fewn y siarter. O fewn y llywodraeth, mae'r Pwyllgor Cyngori ar Gludiant Pobl Anabl yn chwarae rhan ganolog, gan ddarparu cyngor arbenigol, annibynnol sy'n seiliedig ar brofiad personol o anghenion trafndiaeth pobl anabl. Dylai hygyrchedd fod yn rhan annatod o bob math o drafnidiaeth, a dyna pam rydym yn gweithio gyda'r sector hedfanaeth i weithredu'r argymhellion a wnaed gan y Gr p Gorchwyl a Gorffen Hygyrchedd Hedfanaeth.

Rydym hefyd eisiau system drafnidiaeth deg lle mae hawliau cyfreithiol, cyfrifoldebau ac atebolrwydd yn glir, a lle mae'r rhain yn cael eu deall, eu cynnal a'u gorfodi. I gefnogi hyn, **byddwn yn gweithio gyda Chomisiwn y Gyfraith i adolygu'r fframwaith cyfreithiol presennol ar gyfer hygyrchedd trafndiaeth [AA2]**. Bydd yr adolygiad yn ategu ein blaenoriaethau deddfwriaethol, gan gynnwys yr adolygiad parhaus o'r gyfraith ar gyfer dyfeisiau symudedd â ph er. Rydym yn ymwybodol o'r broblem barhaus o rai gyrrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn gwahaniaethu'n anghyfreithlon yn erbyn pobl anabl, gan gynnwys defnyddwyr cadeiriau olwyn a pherchnogion c n cymorth. Fel rhan o safonau gofynnol cenedlaethol newydd ym maes trwyddedu a fydd yn cael eu cyflwyno, byddwn yn sicrhau bod pob gyrrwr yn cael ei hyfforddi i ddeall eu dyletswyddau cyfreithiol a chanlyniad methu â chydymffurfio â nhw, yn ogystal ag effaith ymddygiad gwahaniaethol ar deithwyr anabl.



Rydym yn cydnabod bod angen y wybodaeth gywir ar bobl anabl i deimlo'n hyderus wrth wneud eu teithiau, a dyna pam y **byddwn yn cyhoeddi cynllun gwella i gynyddu'r data sydd ar gael i helpu'r rhai sydd ag anghenion hygyrchedd i gynllunio eu teithiau [AA3]** a gweithio gyda'r sector i sicrhau bod hyn yn cael ei ymgorffori i gyflawni gwelliannau i'r offer y mae pobl yn eu defnyddio.

Dylunio amgylchedd teithio hygyrch

Yn rhy aml mae pobl yn wynebu rhwystrau ffisegol o fewn y system drafnidiaeth sy'n effeithio'n sylweddol ar eu gallu i deithio'n annibynnol ac yn hyderus. Mae pobl h'n a phobl anabl yn cael eu heffeithio'n arbennig, gan nodi lefelau is o hyder wrth lywio'n gorfforol ar y rhwydwaith trafnidiaeth, ond nid yw'r heriau hyn wedi'u cyfyngu i unrhyw un gr p. Mae rhwystrau bob dydd, fel palmentydd wedi'u blocio a gorsafoedd heb lwybrau di-risiau, yn cyfyngu mynediad i bawb, gan gynnwys pobl â phramiau neu fagiau. Mae amgylchedd y stryd yn chwarae rhan hanfodol, gan ffurfio rhan gyntaf a rhan olaf y rhan fwyaf o deithiau. Dyna pam rydym yn gosod disgwyliad clir bod rhaid blaenoriaethu amgylcheddau cynhwysol, diogel a hygyrch ar draws y rhwydwaith cyfan.

Rydym am weld rhwystrau ffisegol i deithio yn cael eu lleihau cymaint â phosibl, fel y gall pobl symud o gwmpas eu strydoedd a chael mynediad at drafnidiaeth yn haws. I gefnogi hyn, rydym yn datganoli pwerau i alluogi awdurdodau trafnidiaeth lleol i wahardd parcio ar y palmant yn eu hardaloedd lleol, gan sicrhau bod y palmant yn ddiogel ac yn hygyrch i bawb. Mae hyn yn cyd-fynd â'n hymdrechion ehangach i greu strydoedd mwy diogel a hygyrch, fel y nodir yn ein blaenoriaeth "Creu cymunedau iachach" lle rydym yn cefnogi ardaloedd lleol i wella llwybrau cerdded, olwyno a beicio trwy ddylunio strydoedd yn well. Ar ben hynny, drwy ein cynllun Mynediad i Bawb, rydym yn cynyddu nifer y gorsafoedd rheilffordd di-risiau, sy'n golygu, erbyn 2029, y bydd gorsafoedd â mynediad di-risiau yn cwmpasu 71% o'r holl deithiau rheilffordd, i fyny o 66% heddiw⁴⁴. Rydym hefyd yn comisiynu astudiaeth gynhwysfawr o fyrdio gwastad i nodi a chwmpasu atebion ymarferol a chost-effeithiol ar gyfer cyflawni byrddio gwastad i wneud mynd ar drenau ac oddi arnynt yn symlach ac yn fwy diogel.

ASTUDIAETH ACHOS

Hygyrchedd Bysiau - Brighton a Hove

Mae Brighton and Hove Buses yn cael eu cydnabod fel arweinydd yn y sector, a thrwy wrando a dysgu o brofiadau bywyd pobl anabl maent wedi cyd-ddylunio a chyd-gynhyrchu ystod eang o fesurau i wneud teithio ar fysiau yn fwy croesawgar i bawb.

Mae pob gyrrwr a staff rheng flaen yn derbyn hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd, ac mae bysiau wedi'u cyfarparu â nodweddion fel baeau cadeiriau olwyn dwbl, cyhoeddiadau clyweledol, dolenni clyw, arddangosfeydd gwell ar gyfer nam ar y golwg a'r clyw, a lloriau ac elfennau dylunio sy'n gyfeillgar i ddementia. Mae'r cwmni hefyd yn cynnal sesiynau hyder teithio i helpu pobl i ymglyfarwyddo â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ac mae ganddynt dîm hygyrchedd a chymunedau pwrpasol. Mae'r ymdrechion hyn yn rhan o ymrwymiad ehangach i helpu mwy o bobl i deithio'n annibynnol ac yn hyderus ar draws y ddinas.



Dylai adeiladu, cynnal a gweithredu seilwaith teithio gael ei lywio gan dystiolaeth o'r hyn sy'n gweithio i wahanol bobl. Dyna pam mae ein Map Ffordd i reilffordd hygyrch yn glir bod rhaid dylunio trenau newydd a threnau sydd wedi'u hadnewyddu i ddiwallu anghenion y teithwyr sy'n eu defnyddio, a all gynnwys teuluoedd, pobl anabl a'r rhai ag anghenion synhwyraidd neu niwrolegol. Byddwn hefyd yn cyhoeddi canllawiau ar gyfer rheoli parcio beiciau a sgwteri trydan a rennir i gefnogi defnydd diogel o strydoedd a phalmentydd.



Gwyddom fod diogelwch a hygyrchedd gorsafoedd a safleoedd bysiau yn hanfodol, a dyna pam rydym yn cyhoeddi canllawiau statudol ar safleoedd bysiau drwy Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2025. Cyflwynodd y Ddeddf hefyd ofyniad i rai awdurdodau roi sylw i ganllawiau statudol newydd ar ddiogelwch a hygyrchedd gorsafoedd a safleoedd bysiau. Rydym am i'r canllawiau helpu awdurdodau i wneud gwell defnydd o adnoddau cyfyngedig, gan ymgorffori egwyddorion diogelwch a hygyrchedd mewn dylunio seilwaith o'r cychwyn cyntaf, a helpu i sicrhau bod teithwyr yn cael eu galluogi a'u hannog i ddefnyddio gwasanaethau cysylltiedig gan gynnwys opsiynau trafndiaeth cysylltu eraill sy'n dibynnu ar yr un safleoedd a gorsafoedd. Bydd y canllawiau'n cael eu datblygu ar y cyd â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys pobl anabl, yn ystod 2026.

Rydym hefyd wedi cyhoeddi canllawiau ar ddyllunio a darparu safleoedd bysiau symudol, a ddatblygwyd yn wreiddiol i ganiatáu i lwybrau beicio barhau heibio safleoedd bysiau a lleihau'r risg o wrthdrawiadau rhwng bysiau a beicwyr. Pan gânt eu cynllunio'n wael, gallant fod yn anodd eu llywio a methu â gweithio i bob grŵp o ddefnyddwyr, yn enwedig pobl â nam ar eu golwg. Mae Active Travel England yn cynnal ymchwil pellach sy'n canolbwyntio ar eu diogelwch, eu hygyrchedd a'u haddasrwydd ar draws gwahanol gyd-destunau ac yn archwilio gwelliannau posibl y gellid eu gwneud i sicrhau eu bod yn diwallu anghenion pob defnyddiwr yn well. Bydd canlyniadau hyn yn cael eu defnyddio mewn fersiynau pellach o'r canllawiau.

Sicrhau bod pobl yn teimlo'n ddiogel ac yn cael cefnogaeth drwy gydol eu teithiau

Dylai pawb deimlo, a bod, yn ddiogel wrth deithio ar drafndiaeth gyhoeddus, ond yn rhy aml mae pobl yn wynebu aflonyddu, bygwth neu ddiffyg cefnogaeth pan fydd digwyddiadau'n digwydd. Canfu ymchwil diweddar fod 14% o ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus wedi cael profiadau neu fygythiadau o rym, trais, niwed, bygwth corfforol, cam-drin geiriol, lladrad neu ymgais ar ladrad yn ystod y 12 mis diwethaf⁴⁵. Mae diogelwch personol ar drafndiaeth yn cael ei lunio gan ffactorau gan gynnwys goleuadau, dyluniad strydoedd, TCC gweladwy, gallu staff a'r gallu i gael cymorth pan fo angen. Teimlo'n 'ddiogel' oedd yr ateb mwyaf cyffredin yn ystod ein hymgysylltiad wrth ofyn sut y dylai trafndiaeth wneud i bobl deimlo. Er bod y rhan fwyaf o oedolion

yn teimlo'n weddol ddiogel (69%) ar drafndiaeth gyhoeddus, mae 19% o'r holl oedolion a dim ond 14% o fenywod yn nodi eu bod yn teimlo'n ddiogel iawn⁴⁶. Er mwyn cefnogi nod y Llywodraeth i leihau Trais yn Erbyn Menywod a Merched o hanner dros y degawd nesaf, mae gan yr Adran Drafndiaeth raglen waith uchelgeisiol a amlinellir yn y [Cynllun Gweithredu Rhyddid rhag Trais a Cham-drin](#). Mae mesurau sy'n darparu cefnogaeth i'r bobl sydd fwyaf mewn perygl yn helpu i greu system drafndiaeth fwy diogel a chroesawgar i bawb, gan roi tawelwch meddwl i bobl wrth fynd ati i fwynhau eu diwrnod.

Rydym am i deithwyr deimlo'n hyderus, os bydd digwyddiad yn digwydd yn ystod eu taith, y byddant yn gwybod sut i'w riportio ac yn ymddiried y bydd camau'n cael eu cymryd yn gyflym. Dyna pam, am y tro cyntaf, rydym yn archwilio dichonoldeb un system adrodd i deithwyr ei defnyddio ar draws pob math o drafndiaeth gyhoeddus i gynyddu adrodd a theimladau o ddiogelwch, gan ddysgu o lwyddiant gwasanaeth adrodd testun am ddim 61016 Heddlu Trafndiaeth Prydeinig. Rydym hefyd yn gwneud mwy o ddelweddau TCC o orsafoedd rheilffordd yn hygyrch o bell i awdurdodau, gan gysylltu'r camerâu yn yr orsafoedd gyda'r nifer uchaf o ymwelwyr i ddechrau, cyn eu hehangu i orsafoedd eraill fel bod 98% o ymwelwyr mewn gorsafoedd yn cael eu dal. Ar draws y system drafndiaeth ehangach, rydym yn archwilio ehangu'r ddarpariaeth a'r defnydd o TCC ar y rhwydwaith bysiau i gynyddu teimladau o ddiogelwch a lleihau hyd ymchwiliadau.

Yn ogystal, rydym yn rhoi'r p e r i awdurdodau lleol gyflwyno is-ddeddfau i fynd i'r afael ag ymddygiad gwrthgymdeithasol ar y rhwydwaith bysiau a gwella teithiau lleol ledled y wlad. Rydym yn gwybod bod safonau diogelu cryf yn hanfodol i amddiffyn teithwyr a sicrhau hyder mewn trafndiaeth. I gefnogi hyn, rydym yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gynnal [gwiriadau cofnodion troseddol](#) manylach ar eu gyrwyr ar wasanaethau bysiau ysgol caeedig er mwyn sicrhau bod plant yn ddiogel ar bob gwasanaeth, nid dim ond y rhai a drefnir gan ysgolion ac awdurdodau lleol. Dylai pob teithiwr deimlo'n hyderus wrth deithio mewn tasci neu gerbyd hurio preifat lle bynnag y bônt, a dyna pam rydym yn cyflwyno [safonau gofynnol cenedlaethol](#) mewn trwyddedu fel bod safonau cadarn ar ddiogelwch a hygyrchedd yn cael eu cymhwysio ledled Lloegr. Mae hyn yn adeiladu ar y gofynion presennol ar gyfer gwiriadau cofnod troseddol a rhestr waharddedig gwell ar gyfer gyrwyr

trwyddedig, gan helpu i gyflawni'r canlyniadau gorau ar gyfer diogelwch teithwyr. Er mwyn sicrhau bod pobl yn derbyn y gefnogaeth sydd ei hangen arnynt, dylai staff fod â'r offer i ymateb yn effeithiol i anghenion amrywiol teithwyr. Mae diogelwch i deithwyr a staff yn hanfodol, ac mae rhoi'r hyfforddiant cywir i staff yn helpu i amddiffyn pawb. I gefnogi hyn, rydym yn gorfodi hyfforddiant i staff yn y diwydiant bysiau, gan gynnwys gyrwyr, ar sut i nodi ac ymateb i ddigwyddiadau o ymddygiad gwrthgymdeithasol a throsedd, gan gynnwys trais yn erbyn menywod a merched. Yn ogystal, bydd angen i yrwyr bysiau ymgymryd â hyfforddiant cymorth anabledd a hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd.

Rydym hefyd yn cryfhau'r gwaith o hyrwyddo ein rhaglen Hyfforddiant Cydraddoldeb i Bobl Anabl i feithrin hyder a sgiliau ar draws y sector trafniadaeth. Ar y rheilffyrdd, rydym yn gwneud gwelliannau i Passenger Assist, gwasanaeth am ddim i bobl sydd angen cymorth ychwanegol wrth deithio ar y trê, gan gyflwyno nodweddion newydd i wneud teithio'n fwy dibynadwy, cyson a hygyrch – gan gynnwys archebu symlach, cyfathrebu gwell â staff, a mwy o reolaeth i deithwyr.

Gwneud trafniadaeth yn fwy fforddiadwy

Gwyddom mai cost yw un o'r rhwystrau mwyaf i bobl sy'n defnyddio trafniadaeth gyhoeddus, gan atal pobl rhag cyrraedd swyddi, ysgolion, siopau a'u hanwyliaid, yn enwedig pobl ar incwm is, pobl ifanc a'r rhai heb fynediad at gar.

Mae lleihau cost trafniadaeth gyhoeddus yn dibynnu'n gyntaf ac yn bennaf ar sicrhau gwasanaeth o ansawdd da, fel bod mwy o bobl yn dewis ei ddefnyddio. Mae mwy o bobl yn defnyddio trafniadaeth gyhoeddus yn cynyddu swm y refeniw o docynnau a gall leihau'r costau fesul teithiwr, gan roi'r gallu i weithredwyr leihau prisiau trwy ail-fuddsoddi'r cynnydd mewn refeniw. Gall prisiau is tocynnau wedyn wneud trafniadaeth gyhoeddus yn fwy deniadol i ystod ehangach o deithwyr, gan gynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio'r gwasanaethau, ysgogi refeniw ac ail-fuddsoddi pellach. Drwy'r cylch rhinweddol hwn, gallwn leddfu'r pwysau ar gyllidebau aelwydydd a chadw trafniadaeth gyhoeddus o fewn cyrraedd, gan sicrhau bod gwasanaethau'n darparu gwerth da am arian cyhoeddus.

Ar y rhwydwaith rheilffyrdd, rydym yn rhewi prisiau tocynnau trê tan fis Mawrth 2027 – y rhewi cyntaf



ASTUDIAETH ACHOS

Cynllun Credydau Symudedd - Solent

Mae cynllun Credydau Symudedd Solent, a ariannwyd yn wreiddiol gan yr Adran Drafniadaeth, yn helpu pobl ar incwm isel i gael mynediad at swyddi, addysg a gwasanaethau hanfodol. Mae cyfranogwyr yn derbyn £50 y mis mewn credydau teithio i'w defnyddio ar fysiau, fferïau a thrafnidiaeth leol arall. Mae canlyniadau cynnar yn dangos canlyniadau pwerus: Dywedodd 97% o'r cyfranogwyr a holwyd fod y cynllun wedi gwella eu lles, a dywedodd dros hanner ei fod wedi eu helpu i ddod o hyd i swydd neu aros mewn swydd. Ehangwyd y treial yn 2025 i gefnogi mwy o grwpiau, gan gynnwys ceiswyr gwaith, defnyddwyr banciau bwyd a'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd lle mae seilwaith trafniadaeth newydd wedi'i osod (megis hybiau symudedd neu giât bysiau).

mewn 30 mlynedd, gan roi arian yn ôl ym mhocedi pobl sy'n gweithio'n galed. Bydd teithwyr yn elwa o arbedion ar dros biliwn o deithiau gyda thocynnau tymor, tocynnau dychwelyd yn ystod oriau brig ar lwybrau cymudo a thocynnau dychwelyd y tu allan i oriau brig ar lwybrau pellter hirach, i gyd wedi'u diogelu.

Rydym hefyd yn gweithio i gynyddu ymwybyddiaeth ac argaeledd cardiau rheilffordd disgownt drwy ehangu cymhwysedd i'r Cerdyn Rheilffordd i Bobl Anabl i gynnwys ystod ehangach o anabledau corfforol a chyflyrau niwroamrywiol, sy'n golygu bod mwy o bobl yn cael eu cefnogi yn eu hanghenion teithio a gallant elwa o brisiau trê disgownt. Ac rydym yn galluogi mwy o fanwerthwyr tocynnau a

Gwella Cysylltiadau

chynhyrchion trên i werthu'r cardiau rheilffordd hyn, gan roi mwy o hyblygrwydd a dewis i bobl o ran sut a ble maen nhw'n prynu eu cerdyn rheilffordd a gwella ymwybyddiaeth o'i fanteision.

Ar gyfer teithio ar fws rydym yn gosod cap o £3 ar brisiau tocynnau bws sengl tan o leiaf fis Mawrth 2027 ac yn parhau i ddarparu cyllid a phwerau newydd i awdurdodau lleol i gefnogi gwasanaethau fforddiadwy sydd wedi'u cynllunio'n lleol. Rydym yn ei gwneud hi'n haws i bob awdurdod lleol gyflwyno masnachfreinio bysiau, gan roi'r p er iddynt ddylunio eu grantiau lleol eu hunain i gefnogi gwasanaethau bysiau, a chodi'r gwaharddiad ar gwmnïau bysiau newydd gan awdurdodau lleol.

Mae rhoi offer i ardaloedd lleol i lunio'r gwasanaethau trafniadaeth sy'n gweithio i'w cymunedau hefyd yn sicrhau bod y cylch rhinweddol yn bodoli ar lefel lleol. Gyda mwy o hyblygrwydd a rheolaeth, gall awdurdodau lleol ddylunio trafniadaeth fwy effeithlon a chydgyssylltiedig sy'n darparu gwell gwerth am arian, gan helpu i gadw prisiau teithwyr i lawr. Rydym am weld awdurdodau trafniadaeth lleol yn defnyddio'r hyblygrwydd newydd hwn i gyflawni gostyngiadau prisiau wedi'u targedu ar gyfer gwasanaethau bysiau a helpu trigolion i gael gwell ymwybyddiaeth o'r gefnogaeth sydd ar gael.

Rydym hefyd yn cefnogi gyrwyr gyda'r cyllid uchaf erioed i drwsio tyllau yn y ffordd a gwella cyflwr y ffyrdd, gan ostwng biliau atgyweirio cerbydau i aelwydydd. Ac rydym yn mynd i'r afael â chostau tanwydd drwy rewi treth tanwydd tan Awst 2026 a galluogi gyrwyr i gymharu prisiau tanwydd yn haws gan ddefnyddio'r Cynllun Canfod Tanwydd. Bydd y gwasanaeth newydd hwn gan y llywodraeth sy'n cael ei bweru gan ddata agored yn golygu y gall gyrwyr

ddod o hyd i'r tanwydd rhataf yn eu hardal yn hawdd.

Datgloi cyfleoedd i bawb

Mae trafniadaeth dda yn galluogi pobl i gyrraedd gwaith, addysg a digwyddiadau hamdden a theithio o ardaloedd trefol a gwledig a rhyngddynt. Rydym yn cydnabod bod rhaid i rwydwaith cynhwysol sy'n gwasanaethu pawb gynnwys tacsis a cherbydau hurio preifat, gweithredwyr trafniadaeth gymunedol, cwmnïau bysiau, a darparwyr trafniadaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n llenwi bylchau hanfodol yn y rhwydwaith. Rydym yn disgwyl i awdurdodau lleol ymgysylltu â darparwyr gwasanaethau i sicrhau bod y gwasanaethau hyn yn cael eu hintegreiddio i'r rhwydwaith trafniadaeth ehangach a'u blaenoriaethu, yn enwedig i'r rhai sy'n dibynnu ar drafniadaeth wedi'i theilwra i gael mynediad at swyddi a gwasanaethau hanfodol. Gall bysiau gael eu hanwybyddu'n arbennig wrth gynllunio trafniadaeth, ond maent yn darparu cysylltiadau hanfodol rhwng llawer o drefi, dinasoedd, meysydd awyr a chyrchfannau eraill – gyda chyrraedd sy'n fwy na'r rhwydwaith rheilffyrdd. Maent hefyd yn cysylltu pobl ag addysg drwy wasanaethau o'r cartref i'r ysgol, yn cael pobl i'w cyrchfan pan fydd trenau'n rhoi'r gorau i redeg, ac yn gwneud cyfraniadau sylweddol at economi ymwelwyr. Gall trefi a chyrchfannau sy'n croesawu dim ond un bws 49 sedd ychwanegol y dydd ddod â hyd at £1 miliwn y flwyddyn i'w heconomi leol. Yn y dyfodol, bydd disgwyl i awdurdodau lleol gydnabod rôl a chyfraniad gwasanaethau bysiau a chynllunio darpariaeth briodol ar eu cyfer nhw a'u teithwyr. Bydd y disgwyliadau hyn yn cael eu hadlewyrchu yng nghanllawiau'r llywodraeth, gan gynnwys canllawiau'r Cynllun Trafniadaeth Lleol.



ASTUDIAETH ACHOS

Cynllun Teithio Am Ddim i Brofwyr Gofal - Newcastle

Wedi'i gyflwyno mewn partneriaeth ag Awdurdod Cyfunol y Gogledd-ddwyrain, Nexus a gweithredwyr bysiau, mae'r cynllun trafniadaeth Pobl Ifanc yn cynnig teithio am ddim i bobl ifanc sydd â phrofiad o ofal a gofalwyr ifanc yn Newcastle ar draws y rhanbarth trwy'r metro, bws, fferi a rheilffordd. Mae'r cynllun teithio am ddim yn dileu'r rhwystr cost teithio, cyfleoedd ar gyfer addysg a chyflogaeth ac i gymdeithasu gyda ffrindiau a theulu.

Rydym hefyd yn ystyried a ddylai pob awdurdod trafniadaeth lleol fod yn gyfrifol am drwyddedu taccis a cherbydau hurio preifat er mwyn galluogi'r sector i gael ei ystyried a'i integreiddio'n llawn mewn Cynlluniau Trafniadaeth Lleol.

Wrth i'r llywodraeth barhau i flaenoriaethu addysg a sgiliau, mae awdurdodau trafniadaeth lleol yn chwarae rhan hanfodol wrth sicrhau bod trafniadaeth yn gweithio ar gyfer addysg, o deithiau ysgol i hyfforddiant ôl-16. Rydym wedi amlinellu sut y bydd Deddf Gwasanaethau Bysiau yn grymuso awdurdodau trafniadaeth lleol i amddiffyn gwasanaethau a ystyrir yn gymdeithasol angenrheidiol yn well a diddymu'r gwaharddiad ar gwmnïau bysiau newydd sy'n eiddo i awdurdodau lleol. Mae hyn yn cefnogi integreiddio gwell rhwng trafniadaeth o'r cartref a'r ysgol a rhwydweithiau trafniadaeth cyhoeddus ehangach, gan leihau costau a gwella darpariaeth ac amllder gwasanaethau. Rydym yn annog awdurdodau trafniadaeth lleol i ystyried trafniadaeth i ysgolion a lleoliadau addysg yn eu Cynlluniau Trafniadaeth Lleol, a gweithio gydag adrannau addysg awdurdodau lleol i sicrhau cynllunio cydgyssylltiedig yn lleol. Bydd ein buddsoddiad mewn seilwaith cerdded, olwyno a beicio, gan gynnwys llwybrau mwy diogel i ysgolion, yn hyrwyddo ffyrdd o fyw iachach ac yn darparu

opsiynau teithio cost isel a hygyrch i ddisgyblion a staff, gan gynyddu'r dewis o ran sut mae teithiau i'r ysgol yn cael eu gwneud.

Rydym hefyd yn datblygu mesur i nodi'n well ble y gall cysylltedd trafniadaeth gwael a fforddiadwyedd effeithio fwyaf ar fynediad pobl at gyflogaeth, addysg, gofal iechyd a gwasanaethau allweddol, gan helpu i gyflawni twf economaidd cynhwysol ledled y wlad. Rydym yn ei gwneud hi'n haws i benderfynwyr ddangos tystiolaeth o werth cymdeithasol trafniadaeth drwy wella'r sail dystiolaeth, yn enwedig mewn meysydd lle mae tystiolaeth bresennol yn fwy cyfyngedig a **byddwn yn archwilio sut y gallwn ymgorffori mesur tloidi trafniadaeth newydd yn ein prosesau gwneud penderfyniadau [AA4].**

Ochr yn ochr â hyn, **byddwn yn cyhoeddi pecyn cymorth cenhadaeth cyfle [AA5].** Bydd hyn yn helpu penderfynwyr lleol i ddangos tystiolaeth o werth cymdeithasol trafniadaeth a fydd yn cefnogi cyflawni canlyniadau gwell a mynediad gwell at gyfleoedd yn eu cymunedau. Bydd y pecyn cymorth yn darparu canllawiau ac astudiaethau achos i helpu i gefnogi cyflawniad y genhadaeth drwy drafniadaeth.

ASTUDIAETH ACHOS Trafniadaeth Gymunedol - De Swydd Efrog

Mae trafniadaeth gymunedol wedi bod yn gonglfaen i symudedd cynhwysol yn Ne Swydd Efrog ers dros 30 mlynedd, gan sicrhau bod pobl sy'n cael trafferth gyda thrafniadaeth gyhoeddus brif ffrwd yn gallu cael mynediad at wasanaethau a chyfleoedd hanfodol o hyd. Gyda chefnogaeth cyllid Awdurdod Cyfunol Maerol De Swydd Efrog, mae darparwyr ledled y rhanbarth yn darparu gwasanaethau Drws i Ddrws cwbl hygyrch, gan gynnwys ShopperBus, Dial-a-Ride, a Theithio Gr p. Mae'r gwasanaethau hyn yn hanfodol i drigolion h n, pobl anabl, a'r rhai mewn cymunedau ynysig, gan leihau allgáu cymdeithasol a gwella ansawdd bywyd.

Mae gweithredwyr trafniadaeth gymunedol De Swydd Efrog hefyd yn cefnogi gwydnwch cymunedol trwy gyfleoedd gwirfoddoli a chynlluniau hyfforddi gyrrwyr achrededig sy'n gwella diogelwch a sgiliau yn y sector. Drwy bontio bylchau yn y rhwydwaith trafniadaeth, mae trafniadaeth gymunedol yn cyfrannu at flaenoriaethau rhanbarthol ar degwch, iechyd a chynaliadwyedd, gan gyd-fynd ag uchelgais De Swydd Efrog am system drafniadaeth gysylltiedig, carbon isel. Bob blwyddyn, mae dros 150,000 o deithiau teithwyr trafniadaeth gymunedol yn cael eu cwblhau yn Ne Swydd Efrog, sy'n dangos ei effaith gymdeithasol sylweddol.





Creu cymunedau iachach

Bydd gwneud dewisiadau teithio iach yn hawdd ac yn gyfleus, gan gefnogi lleoedd glanach, tawelach a mwy bywiog.

Er bod technolegau glanach ar gael fwyfwy mewn cerbydau newydd, mae llawer o fathau o drafnidiaeth yn parhau i greu llygredd aer a s n. Rydym am harnaisio p er trafnidiaeth fel lifer ar gyfer gwell iechyd cyhoeddus drwy wella seilwaith cerdded, olwyno a beicio i alluogi gweithgarwch corfforol bob dydd. Rydym hefyd yn tyfu ein fflyd o gerbydau glanach a thawelach i wella ansawdd aer a lleihau s n. Gyda'i gilydd, gall hyn leihau amlygiad i ffactorau risg sy'n gysylltiedig â chyflyrau fel asthma, clefyd cardiofasgwlaidd, dementia a diabetes math 2 – gan helpu pobl i fyw bywydau iachach, hirach a hapusach, yn ogystal â lleddfu'r pwysau ar y GIG a chefnogi'r cynllun iechyd 10 mlynedd.

Gwella llwybrau cerdded, olwyno a beicio

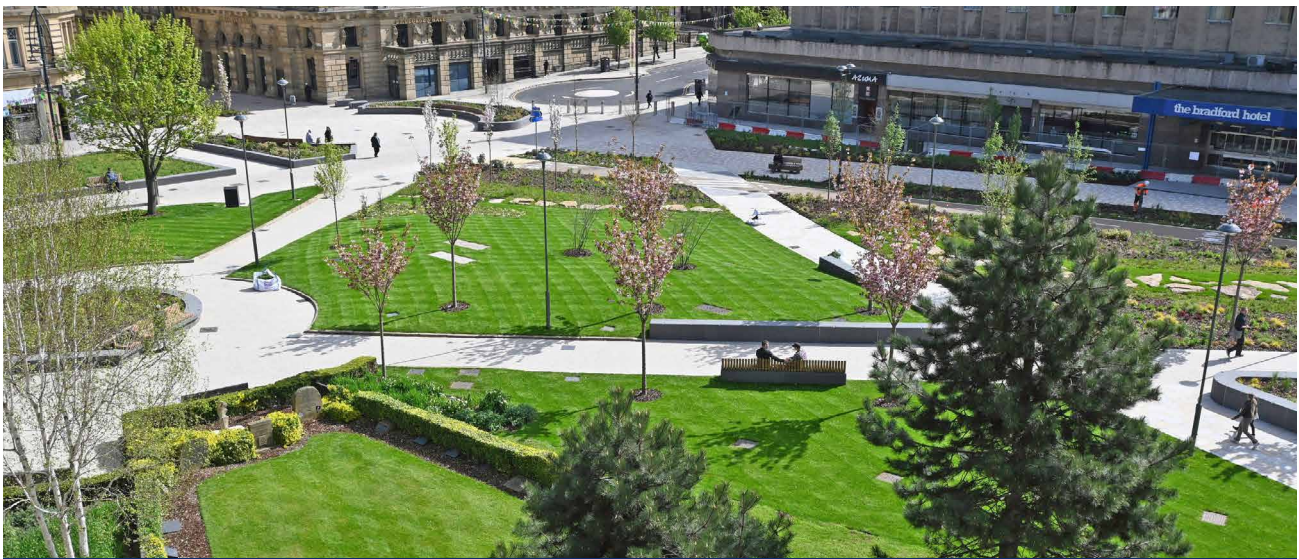
Mae pob taith yn dechrau ac yn gorffen gyda cherdded neu olwyno, boed i safle bysiau, gorsaf reilffordd, car wedi'i barcio, neu fel y daith gyfan. Ac eto mae palmentydd yn aml yn anwastad, yn anniben neu nid oes ganddynt ddigon o bwyntiau croesi diogel, gan annog pobl i beidio â cherdded neu olwyno hyd yn oed ar deithiau byr a chreu rhwystrau i gael mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus⁴⁷. Ar gyfer beicio, mae diffyg llwybrau diogel yn parhau i fod yn rhwystr mawr i'w defnydd⁴⁸. Adleisiodd ein Paneli Pobl hyn, gyda sawl panel yn codi pryderon ynghylch cyflwr y palmentydd, yn benodol bod palmentydd wedi torri a llwybrau beicio anniogel yn gwneud cerdded, olwyno a beicio yn anymarferol. Dyma ffyrdd rhad a di-gost o deithio, ac rydym am iddynt fod yn ddewisiadau hawdd, plaserus a realistig i fwy o bobl – fel ffyrdd o gael mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus ac fel teithiau ynddynt eu hunain – gan helpu mwy o bobl i ymgorffori gweithgarwch yn eu bywydau beunyddiol.

Mae hyn yn helpu pobl i aros yn egniol ac yn lleihau'r risg o dros 20 o gyflyrau iechyd cronig⁴⁹. Dyna pam rydym yn cefnogi ardaloedd lleol i wella dyluniad strydoedd a darparu llwybrau cerdded, olwyno a beicio diogel ac o ansawdd uwch. Gallai hyn hefyd helpu i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau mewn anweithgarwch corfforol, sydd ar eu huchaf mewn cymunedau mwy difreintiedig, gan gyfrannu at afiechyd y gellir ei atal a disgwylid oes is⁵⁰. Dylai cynlluniau trafnidiaeth lleol ystyried sut mae ymyriadau trafnidiaeth yn cyfrannu at ganlyniadau iechyd gwell ac yn lleihau anghydraddoldebau, gan weithio mewn partneriaeth â Chyfarwyddwyr Iechyd Cyhoeddus a Systemau Gofal Integredig.

I gefnogi'r nod hwn, rydym yn buddsoddi £616 miliwn mewn cyllid pwrpasol ar gyfer seilwaith cerdded, olwyno a beicio, a bydd manylion hyn yn cael eu nodi yn y Strategaeth Buddsoddi mewn Beicio a Cherdded 3. sydd ar ddod. Rydym hefyd yn darparu setliadau ariannu hirdymor i awdurdodau trafnidiaeth lleol Lloegr (a nodir yn ein blaenoriaeth "Grymuso arweinwyr lleol"), ac rydym yn disgwyl iddynt ddefnyddio rhywfaint ohonynt i ehangu a gwella llwybrau cerdded, olwyno a beicio – yn enwedig i greu llwybrau mwy diogel i ysgolion. Ar ben hynny, rydym yn gweithio gyda chlymblaid o 12 o awdurdodau strategol maerol Lloegr i greu rhwydwaith cerdded, olwyno a beicio cenedlaethol. Yn ogystal, bydd canllawiau sydd ar ddod ar gerdded, olwyno a beicio mewn ardaloedd gwledig yn cyd-fynd â'n cydweithrediad ag Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Lloegr i ddatblygu Cynlluniau Seilwaith Beicio a Cherdded Lleol, a fydd yn gwella llwybrau lleol ymhellach ac yn hyrwyddo mynediad gwell at natur. Wrth i High Speed Two gael ei hadeiladu, bydd llwybrau di-draffig ar gael i'r cyhoedd eu defnyddio ochr yn ochr â'r rheilffordd, ac rydym yn gweithio gydag awdurdodau lleol i alluogi'r rhain i gael eu defnyddio ar gyfer cerdded, olwyno a beicio, yn amodol ar flaenoriaethau ariannu lleol.

Dylai awdurdodau priffyrdd lleol ddefnyddio cyllid cynnal a chadw priffyrdd i gynnal pob rhan o'r rhwydwaith priffyrdd – gan gynnwys cynnal a chadw ac uwchraddio palmentydd gyda chyrbau isel,





ASTUDIAETH ACHOS Creu Dinas Iachach - Bradford

Mae strategaeth Future Bradford yn ail-lunio'r ddinas yn lle glanach, iachach a mwy cynhwysol i fyw a theithio drwyddo. Ers 2021, mae buddsoddiad parhaus mewn cerdded, olwyno a beicio wedi trawsnewid canol y ddinas, gyda gwelliannau mawr wedi'u cwblhau yn 2025 — gan gynnwys strydoedd i gerddwyr yn unig, croesfannau mwy diogel, a llwybrau cerdded a beicio gwell. Mae'r uwchraddiadau hyn wedi'u cynllunio i wella mynediad i orsafoedd Cyfnwdfda Bradford a Sgwâr Forster, gyda gwelliannau pellach yn cael eu datblygu fel rhan o gynigion ehangach ar gyfer yr orsaf a'r ganolfan. Mae coridor trafndiaeth gyhoeddus newydd ac wyth canolfan fysiau, sy'n cynnwys gwybodaeth amser real a chyfleusterau gwell, hefyd wedi'u cynllunio i gefnogi gwasanaethau bysiau mwy dibynadwy a chynhwysol. Ochr yn ochr â hyn, mae'r Parth Aer Glân, a lansiwyd yn 2022, eisoes wedi torri lefelau NO₂ gyda thystiolaeth gynnar yn dangos gostyngiad o 25% mewn ymweliadau â meddygon teulu ar gyfer problemau anadlol — gan arbed dros £30,000 y mis i'r GIG mewn apwyntiadau meddygon teulu⁵¹.

croesfannau mwy diogel a'u cadw'n glir o rwystrau. Rydym yn cydnabod y gall cyflwr gwael y palmant, fel arwynebau anwastad neu wedi'u malurio, lledau cul, d r yn cronni, a rhwystrau ar lwybrau wneud cerdded ac olwyno yn anghyfforddus neu'n anniogel, yn enwedig i bobl sydd ag anawsterau symudedd, cadeiriau gwthio neu nam ar eu golwg. I fynd i'r afael â hyn, rydym yn adolygu'r Cod Ymarfer Seilwaith Priffyrdd a Reolir yn Dda i sicrhau bod palmentydd yn gynhwysol, yn addas at y diben, yn ddiogel ac wedi'u cynnal a'u cadw'n dda.

Yn ogystal â chynnal a chadw, dylid dylunio strydoedd mewn ffordd sy'n creu lleoedd diogel a deniadol i bobl. Er mwyn arwain yr arfer gorau wrth gyflwyno dylunio strydoedd mwy diogel a chynhwysol, rydym

yn cyhoeddi Llawlyfr Strydoedd wedi'i ddiweddarau. Bydd hyn yn adlewyrchu datblygiadau mewn cyfraith a pholisi cynllunio a thystiolaeth ymchwil i sicrhau bod gan ymarferwyr y cyngor diweddaraf ar sut i ddylunio strydoedd ar gyfer cymunedau cynaliadwy, iach ac economaidd fywiog. Rydym yn disgwyl i bawb sy'n ymwneud â dylunio strydoedd fabwysiadu'r cyngor yn y Llawlyfr yn eu gwaith ac wrth osod safonau dylunio lleol ar gyfer strydoedd presennol, a byddwn yn sicrhau bod hyfforddiant yn cael ei ddarparu i gefnogi hyn. Ar gyfer datblygiadau newydd rydym yn gweithio i sicrhau bod y Llawlyfr yn cael ei gyfeirio'n briodol at y polisi cynllunio cenedlaethol, gan gynnwys drwy ymgynghori, a chanllawiau dylunio cysylltiedig i gefnogi canlyniadau gwell ar draws y system gynllunio.





Mae gan awdurdodau strategol maerol a byrddau cynllunio strategol rôl i'w chwarae hefyd wrth ymgorffori'r canllawiau, gan gynnwys drwy strategaethau datblygu gofodol a chytundebau ariannu sy'n gosod disgwyliadau clir ar gyfer dilyn y Llawlyfr mewn prosiectau a chynlluniau yn eu hardaloedd.

Er mwyn cefnogi strydoedd o ansawdd uwch, rydym yn adeiladu ar y mesurau i leihau rhwystrau ar y palmant, gan gynnwys parcio ar y palmant. Rydym wedi ymrwmo i ddiweddarau'r Rheoliadau Arwyddion Traffig a'r Cyfarwyddiadau Cyffredinol, y ddeddfwriaeth ar gyfer arwyddion traffig a marciau ffordd, a fydd yn

cynnwys newidiadau fel croesfannau sebra newydd, symlach a fydd yn gwneud cerdded ac olwyno yn haws, yn fwy diogel ac yn fwy hygyrch. Yn ogystal, **byddwn yn diweddarau'r Canllawiau Dyletswydd Rheoli Rhwydwaith [HC1]** sy'n nodi sut y dylai awdurdodau traffig lleol reoli traffig ar eu rhwydwaith. Mae hyn yn golygu trin pob defnyddiwr ffordd yn deg drwy sicrhau bod llwybrau troed (gan gynnwys palmentydd) a llwybrau beicio yn cael eu trin yn yr un modd â seilwaith y ffyrdd a chydabod bod pob gyrrwr hefyd yn gerddwr ar ryw adeg – felly mae lleoedd sy'n gweithio i gerddwyr yn tueddu i weithio i bawb.

Integreiddio beicio a rheilffordd di-dor

Gall newid rhwng gwahanol fathau o drafnidiaeth fod yn anodd, ac un thema gyson yn ein hymgysylltiad oedd yr heriau penodol y mae pobl yn eu hwynebu wrth newid rhwng beicio a defnyddio'r trê⁵². Rydym am wneud y newid hwn yn haws drwy wella'r seilwaith angenrheidiol, fel parcio beiciau, fel y gall mwy o bobl ddewis defnyddio beic a thrên ar gyfer taith fel opsiwn cyfleus ac iach ar gyfer teithio o gwmpas. Dylid cyflawni'r gwelliannau hyn yn unol â'n blaenoriaeth i Wneud teithio'n hygyrch ac yn fforddiadwy a pheidio â lleihau mynediad i bobl eraill – yn enwedig pobl anabl, pobl h n a'r rhai sy'n defnyddio cymhorthion symudedd. Bydd gyrru'r newid hwn yn gofyn am gydweithio agos rhwng gweithredwyr rheilffyrdd ac awdurdodau lleol, gyda chefnogaeth atebolrwydd un pwynt Great British Railways a chytundebau partneriaeth newydd, a fydd yn ei gwneud hi'n haws i lywodraeth leol weithredu fel partneriaid cyflawni ar y rheilffyrdd.

Wrth i ni ddod â'n rheilffyrdd yn ôl i berchnogaeth gyhoeddus, bydd Great British Railways yn sicrhau bod parcio beiciau yn cael ei gynnal, a lle mae galw yn bodoli, ystyrir parcio beiciau newydd neu nodweddion diogelwch newydd yn weithredol wrth iddo ddatblygu ei gynlluniau busnes. I gefnogi hyn, bydd, **Active Travel England yn datblygu fframwaith ar gyfer asesu ansawdd a chysylltedd llwybrau cerdded, olwyno a beicio i orsafoedd rheilffordd, yn ogystal â darpariaeth parcio beiciau, yn unol â dulliau arfer gorau ar gyfer diogelwch a hygyrchedd [HC2]**. Rydym yn disgwyl i awdurdodau trafndiaeth lleol, Network Rail, cwmnïau gweithredu trenau, a phan fyddant wedi'u sefydlu, Great British Railways, ddefnyddio'r fframwaith hwn i wella integreiddio rhwng rheilffyrdd a cherdded, olwyno a beicio gydag Active Travel England yn darparu cefnogaeth i weithredu'r gwelliannau hyn. Lle mae defnydd beiciau yn uchel, byddwn yn sicrhau bod mwy o le ar gael i feiciau ar drenau pryd bynnag y bydd trenau'n cael eu prynu neu eu hadnewyddu. Yn ogystal, pan sefydlir Great British Railways, bydd yn dwyn ynghyd wefannau ac apiau tocynnau gweithredwyr trêⁿ unigol. Fel rhan o hyn, byddwn yn ystyried y rhyngweithio â mathau eraill o drafnidiaeth, fel beiciau.

Symudedd a rennir ar raddfa fwy

Mae rhai opsiynau symudedd a rennir fel clybiau ceir, llogi beiciau a beiciau trydan yn cael eu tanddefnyddio'n gymharol, yn enwedig y tu allan i Lundain, oherwydd argaeledd cyfyngedig a diffyg integreiddio â thrafnidiaeth gyhoeddus⁵³. Mae marchnad rhannu ceir gynyddol yr Almaen a chynlluniau peilot eHUBS yr Iseldiroedd yn dangos manteision posibl yr opsiynau hyn, gan gynnwys hygyrchedd gwell, costau teithio is, ac allyriadau llai^{54,55}. Ein nod yw ehangu mynediad, gwella integreiddio a chodi ymwybyddiaeth fel y gall mwy o bobl ddefnyddio symudedd a rennir fel dewis teithio fforddiadwy, iach ac allyriadau is, gan gydnabod yr angen iddynt gael eu cyflwyno'n ddiogel ac ystyried anghenion pawb - yn enwedig unigolion â gofynion mynediad, fel y rhai â nam ar eu golwg neu ddefnyddwyr cadeiriau olwyn. Rydym am i awdurdodau lleol a gweithredwyr preifat gydweithio i ehangu opsiynau clybiau rhannu beiciau a cheir lleol mewn ffordd gynaliadwy a diogel a sefydlu mwy o "hybiau symudedd" o ansawdd uchel sy'n cysylltu trafndiaeth gyhoeddus, trafndiaeth a rennir a llwybrau cerdded, olwyno a beicio i ddarparu mwy o opsiynau ar gyfer teithio ymlaen.

Rydym yn dysgu sut i gefnogi symudedd a rennir drwy'r treialon e-sgwteri parhaus, sy'n dangos sut y gellir cyflawni cynlluniau symudedd a rennir a reolir yn lleol yn llwyddiannus. Drwy ymestyn y treialon tan fis Mai 2028 a'u hagor i feysydd newydd, rydym yn cryfhau'r sylfaen dystiolaeth sydd ei hangen cyn cyfreithloni e-sgwteri a llunio'r fframwaith trwyddedu newydd ar gyfer microsymudedd a rennir sy'n cael ei gyflwyno drwy [Fil Datganoli a Grymuso Cymunedol Lloegr](#).

Rydym eisoes wedi ymrwymo i ddeddfu ar gyfer categori cerbydau allyriadau sero cyflymder isel newydd pan fydd amser seneddol yn caniatáu, a fydd yn ei gwneud hi'n gyflymach ac yn haws rheoleiddio a defnyddio mathau newydd o gerbydau microsymudedd, gan ehangu'r ystod o opsiynau trafndiaeth gynaliadwy i unigolion a busnesau. Bydd creu llwybr clir i'r farchnad yn sbarduno buddsoddiad a defnydd yn y cerbydau newydd hyn, gan ryddhau busnesau o'r beichiau rheoleiddio presennol a chefnogi twf.

Yn bwysig, bydd yn creu ffyrdd diogel a chyfreithlon i bobl ddefnyddio technoleg trafniadaeth newydd ac yn caniatáu i ni fynd i'r afael â'r rhai sy'n ei defnyddio mewn ffordd anghyfrifol a gwrthgymdeithasol. Bydd hyn yn cyd-fynd â mesurau i drwyddedu defnyddio'r mathau hyn o gerbydau ar y stryd ar y cyd er mwyn sicrhau eu bod yn gweithio i gymunedau cyfan ac nad ydynt wedi'u parcio'n rhwystrol. I gefnogi hyn, fel rhan o'r Bil Troseddau a Phlisma, rydym yn dileu'r gofyniad i'r heddlu roi rhybudd cyn atafaelu cerbyd sy'n cael ei ddefnyddio'n wrthgymdeithasol mewn cymunedau. Rydym hefyd yn bwrw ymlaen â chynigion i ganiatáu i'r heddlu gael gwared ar gerbydau a atafaelwyd yn gyflymach. Ar ben hynny, mae'r Swyddfa Gartref yn datblygu ymchwil i dechnoleg newydd i atal beiciau trydan yn ddiogel a gwella gallu'r heddlu i'w hatal rhag cael eu defnyddio i gyflawni troseddau.

Er mwyn datblygu mathau eraill o symudedd a rennir ymhellach, fel rhan o ddiweddarau'r ddeddfwriaeth ar gyfer arwyddion traffig a marciau ffordd, byddwn yn ystyried a oes newidiadau a allai ei gwneud hi'n haws i awdurdodau lleol greu baeau parcio pwrpasol ar gyfer clybiau ceir. Yn ogystal, **byddwn yn cyhoeddi canllawiau i awdurdodau lleol ar glybiau ceir [HC3]**. Rydym yn cydnabod bod trafniadaeth sy'n ymateb i'r galw yn rhan bwysig o'r gyfres symudedd a rennir, gan gynnig teithiau hyblyg a rennir lle mae defnyddwyr yn nodi'r lleoliad a'r amser codi a gollwng a ddymunir. Rydym wedi cyhoeddi canllawiau arfer gorau ar gyfer trafniadaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n rhoi canllaw cynhwysfawr i awdurdodau lleol ar sefydlu a defnyddio cynlluniau trafniadaeth sy'n ymateb i'r galw. Ymhellach, bydd Great British Railways yn gweithio i wella integreiddio rhwng rheilffyrdd a dulliau trafniadaeth eraill, gan gynnwys gweithio gydag awdurdodau lleol i gefnogi trafniadaeth integredig.

Darparu trafniadaeth lanach i wella ansawdd aer

Mae llygredd aer o drafniadaeth wedi gostwng yn sylweddol ers 1990, fodd bynnag, trafniadaeth yw'r ffynhonnell fwyaf a'r ail fwyaf o lygredd nitrogen deuocsid a gronynnau mân yn Lloegr, yn y drefn honno⁵⁶. Mae byw mewn lle ble rydych chi'n anadlu aer llygredig yn cynyddu'r risg o ddatblygu cyflyrau fel dementia, clefyd cardiofasgwlaidd, clefyd y galon, asthma a chanser yr ysgyfaint, yn lleihau disgwyliad oes, ac yn costio biliynau o bunnoedd

i'n cymdeithas bob blwyddyn. Mae ansawdd aer gwael hefyd yn effeithio'n anghymesur ar blant, pobl hŷn a chymunedau difreintiedig. Bydd trafniadaeth lanach yn helpu i leihau'r anghydraddoldebau hyn, a dyna pam y byddwn yn parhau i weithredu mesurau ar lefel genedlaethol i leihau llygredd aer ac allyriadau carbon o bob math o drafniadaeth er mwyn gwella iechyd y cyhoedd a'r amgylchedd⁵⁷. Rydym yn rhoi sicrwydd cyllido hirdymor i awdurdodau lleol, ac yn eu hannog i ddefnyddio hyn i weithredu'r mesurau mwyaf priodol yn eu hardaloedd drwy fuddsoddi mewn trafniadaeth gyhoeddus lanach ac annog defnyddio trafniadaeth gynaliadwy i leihau llygredd aer.

Rydym eisoes yn cefnogi camau gweithredu i leihau allyriadau carbon a llygredd aer drwy fesurau a amlinellir yn y Gyllideb Carbon a'r Cynllun Cyflawni Twf a'r Cynllun Gwella Amgylcheddol. a gyhoeddwyd yn ddiweddar. Mae'r ymdrechion hyn yn rhan hanfodol o ymrwymiad cyfreithiol rhwymol y DU i gyflawni sero net erbyn 2050 a sicrhau bod trafniadaeth yn chwarae ei rôl wrth ddarparu gwell ansawdd bywyd ac iechyd. Bydd ein cynlluniau uchelgeisiol i drydaneiddio'r fflyd trafniadaeth ffordd yn sicrhau gwelliannau sylweddol i ansawdd aer ac yn lleihau allyriadau carbon – a dyna pam rydym yn buddsoddi dros £7.5 biliwn i gefnogi'r newid i gerbydau trydan. Mae hyn wedi'i ategu gan gyllid o £2 biliwn ar gyfer y Grant Ceir Trydan, gan gynnwys rhoi hyd at £3,750 oddi ar bris modelau poblogaidd i yrwyr i'w gwneud hi'n rhatach ac yn haws newid i gerbydau trydan.

Rydym yn cydnabod bod rhwydwaith gwefru cyhoeddus dibynadwy a hygyrch i gefnogi gyrwyr cerbydau trydan ar deithiau hir yn hanfodol. Rydym yn ariannu £600 miliwn pellach ar gyfer cyflwyno seilwaith gwefru rhwng 2026-2030 ac yn ymgynghori ar newidiadau i'w gwneud hi'n haws i aelwydydd heb ddreifiau gael mynediad at wefru cerbydau trydan.

Mae hyn yn cynnwys £100 miliwn ychwanegol mewn seilwaith gwefru cerbydau trydan a £100 miliwn o gyllid adnoddau ar gyfer awdurdodau lleol a chyrrff cyhoeddus i gefnogi hyfforddi a defnyddio staff arbenigol, gan gyflymu'r broses o gyflwyno pwyntiau gwefru cyhoeddus. Rydym hefyd yn adolygu cost gwefru cerbydau trydan cyhoeddus, gan edrych ar effaith prisiau ynni, cyfranwyr cost ehangach, ac opsiynau ar gyfer gostwng y costau hyn i ddefnyddwyr.



smart

**ASTUDIAETH ACHOS Ardoll
Parcio yn y Gweithle -
Nottingham**

Yn 2012, Cyngor Dinas Nottingham oedd y cyntaf yn Ewrop i gyflwyno Ardoll Parcio yn y Gweithle, gan ei gwneud yn ofynnol i gyflogwyr sydd â mwy na deg lle parcio i gymudwyr dalu tâl blynyddol. Mae'r cynllun hwn yn cynhyrchu tua £10 miliwn y flwyddyn, sydd wedi'i glustnodi ar gyfer buddsoddiad mewn trafniadaeth gynaliadwy. Mae'r cyllid hwn wedi galluogi gwelliannau trawsnewidiol, gan gynnwys ehangu rhwydwaith tramiau Nottingham Express Transit (gan ddyblu ei gyrhaeddiad i 50 o safleoedd), datblygu Gorsaf Nottingham, a thrydaneiddio 15 o fysiau.

Mae'r Ardoll Parcio yn y Gweithle wedi cyfrannu at ostyngiad o 47% yn nhwf tagfeydd o'i gymharu â'r lefelau a ragwelwyd, gyda dros 40% o deithiau canol dinas bellach yn cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus⁵⁸. Mae lefelau allyriadau ocsidau nitrogen a gronynnau wedi lleihau, gan arwain at lai o achosion o salwch anadlol, ac mae'r ardoll hefyd wedi cyfrannu at ostyngiad o 33% mewn allyriadau carbon yn Nottingham ers 2005⁵⁹. Mae'r Ardoll Parcio yn y Gweithle yn enghraifft gymhellol o sut y gall ardollau a godir yn lleol ac a glustnodwyd gyflawni canlyniadau trafniadaeth strategol, lleihau allyriadau a chefnogi twf trefol cynhwysol.



Yn unol â'n huchelgeisiau ar gyfer fflyd o geir, faniau a cherbydau nwyddau trwm gyda dim allyriadau, rydym yn gweithio gyda'r diwydiant i wneud gwefru mewn ardaloedd gwasanaeth traffordd yn hawdd, yn gyflym ac yn ddibynadwy. Yn ogystal, bydd Great British Railways yn parhau i gyflwyno pwyntiau gwefru cerbydau trydan mewn gorsafoedd rheilffordd. Rydym yn cydnabod, wrth i ni leihau allyriadau nwy llosg yn llwyddiannus, y bydd llygredd gronynnol o draul breiciau, teiars a ffyrdd yn cyfrif am gyfran gynyddol o gyfanswm y llygredd gronynnol a gynhyrchir gan gerbydau ffordd.

I fynd i'r afael â hyn, **byddwn yn ymgynghori ar ymyriadau rheoleiddiol, gan weithio gyda phartneriaid rhyngwladol i fynd i'r afael ag allyriadau traul brâciau a theiars o gerbydau ffordd [HC4].**

Rydym wedi cyhoeddi cyllid o bron i £74 miliwn i ddarparu 319 o fysiau allyriadau sero newydd, ac wedi deddfu i roi terfyn ar ddefnyddio bysiau diesel

newydd ar wasanaethau bysiau lleol yn Lloegr erbyn 2030 yn y pen draw – gan ddod ag aer glanach i gymunedau ledled Lloegr. Ar ben hynny, er bod rheilffyrdd yn un o'r cyfranwyr lleiaf at lygredd aer yn gyffredinol, gall lefelau lleol fod yn uchel o hyd – yn enwedig mewn mannau caeedig fel gorsafoedd a threnau ar fwrdd, lle gall allyriadau o beiriannau diesel a gronynnau o frecio a thraul traciau Gronni. Rydym yn cydnabod pwysigrwydd mynd i'r afael â hyn, felly rydym wedi ymrwymo i fonitro ansawdd aer mewn hyd at 72 o orsafoedd ledled Prydain Fawr tan fis Mawrth 2030, a byddwn yn cynnal astudiaeth i asesu ansawdd aer ar fwrdd.

Bydd ein Canllawiau Carbon Mesuradwy ar gyfer Trafnidiaeth Leol a gyhoeddwyd yn ddiweddar yn helpu awdurdodau lleol i asesu effeithiau carbon eu strategaethau a'u cynlluniau trafniadaeth.

Byddwn yn disgwyl i awdurdodau lleol ystyried sut y gallant leihau allyriadau wrth iddynt ddatblygu eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol ac adrodd ar yr effeithiau disgwylidiedig ar allyriadau carbon o'u cyllid tymor hwy.

Bydd y canllawiau hyn yn offeryn annatod i awdurdodau lleol wrth iddynt gyflawni eu cynlluniau i wella rhwydweithiau trafndiaeth gynaliadwy, a gwella ansawdd aer.

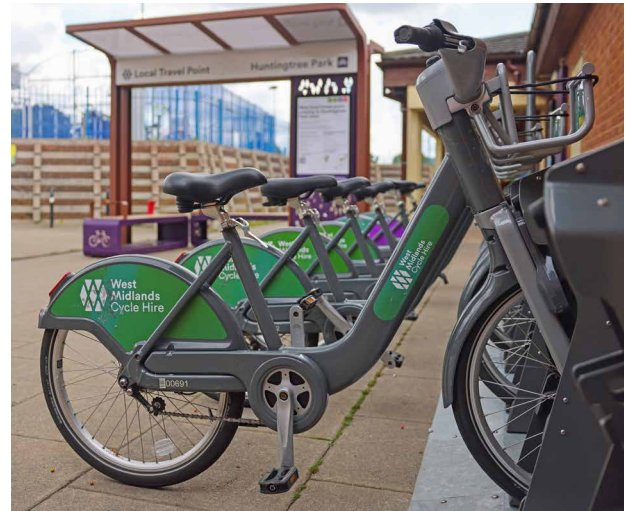
Lleihau llygredd s n o drafndiaeth

Yn Lloegr, mae 40% o oedolion yn agored i lefelau uchel o s n traffig ffyrdd yn eu cartrefi, a 5% i lefelau uchel o s n awyrennau neu reilffyrdd, sy'n cyfrannu at gyflyrau fel aflonyddwch cwsg, clefyd y galon a diabetes, ochr yn ochr â gostyngiadau hirdymor posibl mewn perfformiad gwybyddol plant^{60, 61}. Bydd y newid i gerbydau trydan yn lleihau rhywfaint o s n, ond bydd yn bwysig parhau â'n gwaith gydag awdurdodau lleol, rheoleiddwyr, adrannau llywodraeth eraill a'n cyrff cyflawni cenedlaethol i liniaru llygredd s n o'r rhwydwaith trafndiaeth cyfan⁶².

Rydym wedi cefnogi'r uchelgais hon drwy'r gwaith a wnaed gan Briffyrdd Cenedlaethol yn ail gyfnod y Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd (2020-2025) a gyflawnodd mesurau lliniaru s n mewn Ardaloedd Pwysig o ran S n ac aeth i'r afael ag effeithiau ar filoedd o aelwydydd. Gan adeiladu ar hyn, mae'r drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd yn parhau i flaenoriaethu mesurau lliniaru s n wedi'u targedu trwy ddull sy'n seiliedig ar risg a thystiolaeth, gan ganolbwyntio ar leoliadau lle mae'r angen mwyaf ac integreiddio mesurau lleihau s n o fewn cyflawni cynlluniau ehangach hyd at 2030/31. Rydym yn gweithio gyda Network Rail a chwmnïau gweithredu trenau i gryfhau rheoli s n, gan gynnwys cyflwyno mesurau lleihau s n a chyflawni cynlluniau gwella s n⁶³. Rydym yn parhau i osod rheolaethau s n yn Heathrow, Gatwick a Stansted, ac yn ei gwneud yn ofynnol i bob maes awyr mawr gynhyrchu cynlluniau gweithredu ar s n, gyda'r diweddariad nesaf i fod i gael ei gyhoeddi yn 2028. Byddwn yn cyhoeddi Cynlluniau Gweithredu S n wedi'u diweddarau ar gyfer ffyrdd, rheilffyrdd a threfol ar gyfer ymgynghori yn 2026. Bydd y rhain yn ein helpu i ystyried ein blaenoriaethau ar gyfer ymdrechion i leihau s n ar draws y rhwydwaith trafndiaeth.

Yn ogystal â mesurau lliniaru wedi'u targedu, rydym yn parhau i gefnogi'r fframwaith rheoleiddio a gorfodi effeithiol sy'n sail i gamau gweithredu ar lefel leol i fynd i'r afael â llygredd s n.

Dylai awdurdodau lleol a heddluoedd weithio mewn partneriaeth i benderfynu ar ymatebion gorfodi priodol i faterion lleol, yn seiliedig ar eu dealltwriaeth ac anghenion y gymuned, a all gynnwys defnyddio technolegau arloesol neu Orchmynion Diogelu Mannau Cyhoeddus.



ASTUDIAETH ACHOS

Hyb Symudedd Andrew Road - Halesowen

Wedi'i agor ym mis Awst 2024, cafodd Hyb Symudedd Andrew Road yn Halesowen, Gorllewin Canolbarth Lloegr ei ddarparu gan Trafndiaeth ar gyfer Gorllewin Canolbarth Lloegr mewn partneriaeth â Chyngor Dudley a Black Country Transport. Wedi'i leoli wrth ymyl gorsaf fysiau Halesowen, mae'r hyb yn cynnwys cerbyd clwb ceir, lleoliad ar gyfer gwefru cerbydau trydan cyhoeddus, beiciau Llogi Beiciau Gorllewin Canolbarth Lloegr, a gwybodaeth deithio well. Mae hefyd yn cynnwys seddi dan do, planhigion a storfa feiciau cyhoeddus ar gyfer y gymuned. Dyluniwyd yr hyb i ffitio o fewn baeau parcio presennol a manau cyhoeddus bach, gan alluogi cyflwyno hyblyg. Mae'n gynllun arobryn, sy'n cael ei gydnabod am ei safon uchel o integreiddio, hygrychedd, a darpariaeth trafndiaeth gynaliadwy.

Sbotolau ar: Bysiau

Bysiau yw'r math o drafnidiaeth gyhoeddus a ddefnyddir fwyaf yn Lloegr ac maent yn chwarae rhan hanfodol yn ein system drafnidiaeth. Ers 1986, mae bysiau wedi cael eu darparu ar sail fasnachol yn bennaf yn Lloegr y tu allan i Lundain, gyda gweithredwyr yn penderfynu ble mae llwybrau'n cael eu rhedeg a faint mae tocynnau'n ei gostio – gydag ychydig iawn o integreiddio neu ddim integreiddio o gwbl â mathau eraill o drafnidiaeth. Er bod awdurdodau lleol wedi ariannu gwasanaethau ychwanegol, cymhellion cyfyngedig sydd wedi bod ganddynt i wneud hynny, ac mae tagfeydd ffyrdd sy'n gwaethygu wedi golygu bod gwasanaethau bysiau'n costio mwy i'w rhedeg ac wedi bod yn llai deniadol i deithwyr.

Cyfrannodd hyn at ddirywiad parhaus yn nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau dros y degawdau diwethaf yn y rhan fwyaf o leoedd yn Lloegr y tu allan i Lundain. Mae llawer o gymunedau wedi gweld gwasanaethau'n cael eu lleihau neu eu tynnu'n ôl a phrisiau tocynnau'n codi.

Ein gweledigaeth

Mae bysiau yn wasanaeth cyhoeddus a rhaid eu datblygu mewn partneriaeth o amgylch anghenion y cymunedau y maent yn eu gwasanaethu, gydag arweinwyr lleol a thrigolion yn chwarae rhan ganolog wrth sicrhau bod rhwydweithiau bysiau yn diwallu anghenion pobl. Mae lleoedd fel Norfolk, Portsmouth ac Efrog yn dangos sut y gall cydweithio a buddsoddiad wedi'i dargedu drawsnewid gwasanaethau bysiau lleol. Mae Transport for Greater Manchester wedi dangos yr effaith gadarnhaol y gall masnachfreinio bysiau ei chael, gyda mwy o ddefnydd o fysiau a gwelliannau i brydlondeb. Ledled y wlad, mae rhagor o gynlluniau peilot masnachfreinio bysiau yn helpu ardaloedd lleol eraill, gan gynnwys ardaloedd gwledig, i brofi hyfywedd modelau masnachfaint eraill.

Mae hyn yn dangos ein hymrwymiad i weithio gydag awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i gynyddu'r defnydd o fysiau drwy wella gwasanaethau, i wneud yn siŵr bod gan bobl y cysylltiadau sydd eu hangen arnynt i gyrraedd y gwaith neu addysg, i gael mynediad at ofal iechyd ac i gyrraedd y siopau.

Beth rydyn ni'n ei wneud:

- Grymuso arweinwyr lleol i ddarparu gwasanaethau bysiau gwell yn y ffordd sydd orau i'w hardal – boed hynny drwy fasnachfreinio bysiau sy'n galluogi arweinwyr lleol i gymryd rheolaeth dros llwybrau, amserlenni, prisiau a chysylltiadau, neu gryfhau partneriaethau lleol â gweithredwyr bysiau drwy ein Deddf Gwasanaethau Bysiau.
- Buddsoddi dros £1 biliwn y flwyddyn mewn gwasanaethau bysiau o 2026/27 i 2028/29, gydag arweinwyr lleol yn cael hyblygrwydd i wario cyllid yn ôl blaenoriaethau lleol, boed hynny drwy wasanaethau newydd, prisiau is, safleoedd bysiau mwy hygyrch neu gyfnewidfeydd â mathau eraill o drafnidiaeth, a chadw gwasanaethau'n fforddiadwy drwy ymestyn y Cap Cenedlaethol o £3 ar Bysiau Bysiau i ddiwedd mis Mawrth 2027.
- Gosod safonau statudol gwell ar gyfer hygyrchedd, diogelwch a chynhwysiant mewn safleoedd bysiau ac ar fwrdd y bws.
- Gwella data i roi mynediad i fwy o deithwyr at wybodaeth amser real ynghylch pryd y bydd eu bws yn cyrraedd.
- Hyrwyddo tryloywder ac atebolrwydd drwy fframwaith perfformiad newydd, gan ddangos sut mae awdurdodau lleol yn cyflawni yn erbyn canlyniadau blaenoriaeth.
- Gyrru'r newid i fysiau dim allyriadau, drwy ddeddfu i roi terfyn yn y pen draw ar ddefnyddio bysiau diesel newydd ar wasanaethau bysiau lleol yn Lloegr, gan ddod ag aer glanach i fillynau.





Alinio trafnidiaeth a datblygiad

Bydd penderfyniadau ar drafnidiaeth, tai a datblygiad ehangach yn cael eu hintegreiddio, gan greu lleoedd sydd wedi'u cysylltu'n well.

Ar hyn o bryd, mae trafnidiaeth, tai a chynllunio defnydd tir ehangach yn aml yn cael eu hystyried ar wahân, gan arwain at ddatblygiadau sydd heb drafnidiaeth gyhoeddus dda a llwybrau cerdded, olwyno a beicio diogel. Bydd dull cydgyssylltiedig yn arwain at leoedd gwell lle mae pobl eisiau byw a lle gallant deithio sut bynnag y maent yn dewis. Byddwn yn defnyddio trafnidiaeth i ddatgloi datblygiad, gan fabwysiadu dull cynllunio sy'n seiliedig ar weledigaeth, adeiladu ar ddwyseddau uwch o amgylch trafnidiaeth gyhoeddus, a sicrhau cydgyssylltiad ar draws y system.

Defnyddio trafnidiaeth i ddatgloi datblygiad newydd

Mae uchelgais y llywodraeth i adeiladu mwy o gartrefi newydd yn ystod y Senedd hon yn gyfle sylweddol i ddarparu cartrefi sy'n cael eu gwasanaethu gan rwydwaith trafnidiaeth gwell. Pan gaiff ei adeiladu yn y lle iawn ar yr amser iawn, gall seilwaith trafnidiaeth gataleiddio a chefnogi adfywio tai ac economaidd sylweddol. Rydym yn buddsoddi biliynau o bunnoedd mewn seilwaith trafnidiaeth presennol a newydd dros y degawdau nesaf, gyda gwybodaeth a gasglwyd o gynigion seilwaith trafnidiaeth ac achosion busnes yn dangos y bydd y biblinell seilwaith trafnidiaeth cyfalaf bresennol yn cefnogi adeiladu cannoedd o filoedd o gartrefi newydd yn uniongyrchol. Mae enghreifftiau diweddar yn cynnwys degau o filoedd o gartrefi newydd a ddatglwyd gan East West Rail a 3,000 o gartrefi newydd gyda chaniatâd cynllunio yn dibynnu ar gynllun cyffordd A47 Thickthorn ger Norwich.

Gan weithio mewn partneriaeth agos ar draws y llywodraeth, **byddwn yn ymgorffori aliniad trafnidiaeth a thai mewn rhaglenni buddsoddi cyfalaf lleol a chenedlaethol [TD1]**, megis y Gronfa Cyflenwi Tai Genedlaethol, Trafnidiaeth ar gyfer cyllid Dinas-ranbarthau, a rhaglenni rheilffyrdd a ffyrdd gan gynnwys y Biblinell Gwella Rhwydwaith Rheilffyrdd a'r drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd. Mae alinio hefyd yn golygu cydweithio agos a phartneriaethau cryfach ar draws cyrff cyhoeddus fel National Highways, Network Rail a Great British Railways, gyda chanlyniadau tai yn dod yn rhan arferol o'u darpariaeth a'u ffyrdd o weithio. Mae rheoli tir trafnidiaeth yn aml yn dechnegol gymhleth ac yn heriol, gan danlinellu pwysigrwydd gweithio mewn partneriaeth ar draws y sector cyhoeddus. Bydd hyn yn hanfodol er mwyn gwneud tir dros ben y sector cyhoeddus yn fwy deniadol i ddatblygwyr preifat ac i gefnogi cyflawni datblygiadau ar raddfa fawr, fel y rhai a nodwyd drwy'r [rhaglen Carlam Cartrefi Newydd](#).

Byddwn yn manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd gan Platform4, cwmni eiddo newydd sy'n eiddo cyhoeddus a fydd yn ceisio datgloi 40,000 o gartrefi newydd a miliynau o droedfeddi sgwâr o ofod masnachol a chyhoeddus trwy ryddhau ac adfywio tir rheilffordd dros ben sydd ag effaith uchel [TD2]. Bydd hyn yn denu buddsoddiad cyhoeddus a phreifat i ddatblygu safleoedd tir llwyd, gan gynnwys datblygiadau newydd yng Nghaergrawnt, Manceinion a Nottingham. Bydd Platform4 yn dod â sgiliau ac arbenigedd adfywio, gan gydweithio'n agos â Network Rail a phartneriaid eraill yn y sector cyhoeddus a phreifat i gyflawni prosiectau adfywio ar raddfa fawr, gan gynnwys ar safleoedd cymhleth gerllaw gorsafoedd. Bydd yn partneru â chyrff llywodraeth leol i alinio ymdrechion ar draws trafnidiaeth a thai, gan sicrhau bod cartrefi newydd yn cael eu gwasanaethu'n dda gan drafnidiaeth gyhoeddus.





ASTUDIAETH ACHOS Uwchraddio Llwybr Transpennine - Manceinion i Efrog

Bydd Uwchraddio Llwybr Transpennine yn trawsnewid capasiti, dibynadwyedd a chysylltedd rheilffyrdd rhwng Manceinion, Huddersfield, Leeds ac Efrog. Bydd yn darparu gwasanaethau cyflymach, mwy gwyrdd a mwy dibynadwy sy'n sbarduno twf economaidd, cymdeithasol a chynaliadwy ar draws y Gogledd, gan gynnwys cartrefi a swyddi newydd.

Bydd uwchraddiadau ar hyd y Llwybr i Efrog yn cefnogi un o gynlluniau adfywio canol dinas mwyaf y DU - Canol Efrog, safle 45 hectar i'r gorllewin o orsaf reilffordd Efrog. Bydd yr ailddatblygiad yn darparu hyd at 2,500 o gartrefi (o leiaf 20% yn fforddiadwy), dros 1,000,000 troedfedd sgwâr o ofod swyddfa, hamdden a manwerthu, yn ogystal â pharcdir helaeth a thir cyhoeddus.

Bydd yr uwchraddio hefyd yn cataleiddio datblygiad 4,000 o gartrefi a chyfleusterau cymunedol newydd yn Dewsbury Riverside trwy orsaf reilffordd newydd yn Ravensthorpe, gan wella cysylltedd ar gyfer yr ardal ehangach. Bydd buddsoddiad preifat yn dilyn gyda Champws Arloesi Iechyd Cenedlaethol/Parth Buddsoddi yn Huddersfield (rhan o Goridor Menter ehangach yr Orsaf i'r Stadiwm), gyda chefnogaeth partneriaid gan gynnwys Prifysgol Huddersfield a Syngenta.

Gwyddom fod gorsafoedd yn ganolfannau cymunedol pwysig ac yn sbardunau economïau a chyfleoedd lleol, gan gysylltu pobl nid yn unig â rheilffyrdd ond hefyd â bysiau, llwybrau cerdded, olwyno a beicio a thrafnidiaeth breifat. Pan gânt eu gwneud yn dda, mae gorsafoedd yn gweithredu fel pyrth i ardal, yn denu buddsoddiad ac adfywio ac yn galluogi datblygiad tai a masnachol. Mae meysydd parcio o amgylch gorsafoedd yn chwarae rhan bwysig fel cyfnewidfeydd pwyntiau. Mewn rhai achosion, gall eu hailgyflunio

neu eu newid maint helpu i ddatgloi tir llwyd ar gyfer datblygu wrth gynnal parcio hanfodol. I gefnogi hyn, mae Network Rail yn diweddarau dadansoddiad blaenorol i nodi cyfleoedd ar gyfer tai ac ailddatblygu o amgylch meysydd parcio gorsafoedd rheilffordd, lle gellir rhyddhau tir a darparu parcio mewn meysydd parcio aml-lawr newydd neu lle nad yw'r parcio ceir presennol yn cael ei ddefnyddio'n ddigonol.



Ymgorffori cynllunio trafndiaeth sy'n cael ei arwain gan weledigaeth

Mae cynllunio trafndiaeth sy'n cael ei arwain gan weledigaeth yn gosod canlyniadau clir i bobl a lleoedd o gychwyn prosiectau tai neu seilwaith. Drwy ddechrau gyda gweledigaeth, gallwn gysylltu cymunedau â gwasanaethau allweddol a sicrhau eu bod yn cael eu gwasanaethu gan drafndiaeth gynaliadwy yn hytrach na datblygiad sy'n cael ei yrru gan argaeledd tir yn unig. Mae'r manteision yn glir: mwy o dai, mwy o ddewisiadau teithio, lleoedd wedi'u cynllunio a'u cysylltu'n well a buddsoddiad wedi'i symud tuag at seilwaith cynaliadwy.

Mae'r Fframwaith Polisi Cynllunio Cenedlaethol eisoes yn nodi y dylid defnyddio dull sy'n cael ei arwain gan weledigaeth i ystyried materion trafndiaeth o gamau cynharaf llunio cynlluniau a chynigion datblygu. Byddwn yn cyhoeddi Canllawiau Ymarfer Cynllunio ar gyfer Trafndiaeth wedi'u diweddarau sy'n amlinellu sut rydym yn disgwyl i awdurdodau lleol a datblygwyr weithredu

dull sy'n cael ei arwain gan weledigaeth. Mae hyn yn gam pwysig wrth symud ein huchelgais ymlaen i ddatblygiadau gael eu harwain gan weledigaeth go iawn yn ymarferol.

Byddwn yn gweithio gyda'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol i sicrhau bod egwyddorion sy'n seiliedig ar weledigaeth yn cael eu mabwysiadu ar bob haen o lywodraeth [TD3], i lunio ein trefi newydd a chyd-fynd yn well â'r systemau cynllunio gofodol a thrafnidiaeth. Byddwn yn gwneud hyn drwy ddarparu hyfforddiant i feithrin gallu cynllunwyr ledled Lloegr a datblygu plattform monitro priodol sy'n seiliedig ar ddata i gefnogi awdurdodau lleol i weithredu'r dull hwn yn effeithiol.

Byddwn yn gweithio gyda'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol i ystyried rôl yr Offeryn Cysylltedd mewn polisi a chanllawiau cynllunio cenedlaethol, gan ystyried ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Fframwaith Polisi Cynllunio Cenedlaethol [TD4].



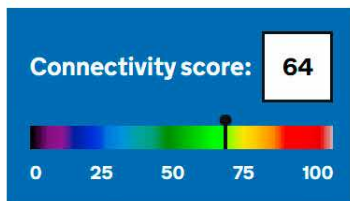
ASTUDIAETH ACHOS Adfywio Bristol Temple Quarter - Bryste

Nod rhaglen Adfywio Temple Quarter Bristo, yw darparu 10,000 o gartrefi newydd, creu miloedd o swyddi a datblygu seilwaith hanfodol ledled Bryste. Wrth ei galon mae gorsaf reilffordd Bristol Temple Meads. Ar hyn o bryd mae parcio ceir yn dominyddu ardal o amgylch yr orsaf, ond mae ganddi botensial ar gyfer cartrefi newydd, lle masnachol a thir cyhoeddus. Y cam cyntaf i ddatglo'r cyfle hwn yw darparu'r Porth Deheuol, sef canolfan drafndiaeth newydd ar gyfer yr orsaf.

Bydd Porth Deheuol yn cynnwys llwybr mynediad newydd i gerddwyr i'r orsaf, canolfan feicio o ansawdd uchel, gan gynnwys darpariaeth ar gyfer beiciau cargo a beiciau hygyrch, yn ogystal â maes parcio aml-lawr a fydd yn cyfuno parcio teithwyr a staff rheilffordd presennol i un safle. Drwy ailgyflunio parcio'r orsaf, adeiladu mynedfeydd newydd a gwelliannau i'r seilwaith, bydd Bristol Temple Quarter yn helpu i drawsnewid yr orsaf yn borth i'r ddinas-ranbarth.

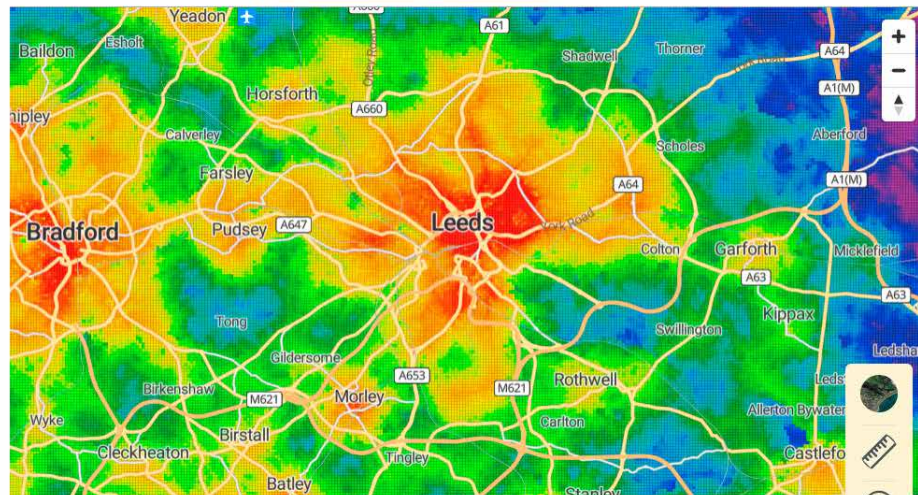
< Back

Beta Connectivity data reflects conditions as of the date and time of use and is subject to periodic updates. Help us improve it and [give your feedback \(opens in new tab\)](#).



Score Routes Settings

! Click on the map to select



Ochr yn ochr â hyn, byddwn yn cefnogi lefelau uchelgeisiol o ddwyseidd ar gyfer datblygiadau tai newydd mewn lleoliadau priodol, gan gynnwys o amgylch gorsafoedd rheilffordd, er mwyn hyrwyddo defnydd mwy effeithiol o dir.

Mae ffyrdd yn goridrau twf hanfodol, ond wrth gynllunio trafndiaeth ar gyfer datblygiadau newydd, cynyddu capasiti ffyrdd yn unig yw'r dewis diodyn yn aml, sy'n cynyddu dibyniaeth ar geir, gan arwain at dagfeydd a chanlyniadau iechyd gwael⁶⁴. Mae tystiolaeth yn Lloegr yn dangos bod dibyniaeth ar geir mewn datblygiadau newydd wedi cynyddu neu wedi aros yr un fath yn bennaf oherwydd bod tai yn cael eu hadeiladu heb ddarparu gwasanaethau trafndiaeth cynaliadwy a fforddiadwy^{65, 66}. Drwy newidiadau arfaethedig i bolisi cynllunio cenedlaethol a diweddariad yn y dyfodol i'r Canllawiau Ymarfer Cynllunio a'r Cylchlythyr cysylltiedig ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol, byddwn yn ystyried sut rydym yn gosod disgwyliadau clir y dylai awdurdodau lleol a datblygwyr wneud y mwyaf o ymriadau trafndiaeth gynaliadwy cyn ystyried unrhyw gynnydd yng nghapasiti ffyrdd. Gan weithio gyda'r Awdurdod Cenedlaethol ar gyfer Trawsnewid Seilwaith a Gwasanaethau, rydym yn cryfhau cynllunio seilwaith trafndiaeth ar lefel strategol a lleol drwy ganllawiau'r Cynllun Cyflawni Seilwaith i sicrhau mwy o gydweithio rhwng awdurdodau lleol a darparwyr seilwaith a gwasanaethau.

Mae cysylltedd â meysydd awyr yn hanfodol; mae meysydd awyr yn cysylltu ein rhanbarthau â'r byd. Wrth i feysydd awyr fel Luton, Gatwick a Heathrow ehangu, mae angen i'r pyrrh hyn gael eu cysylltu a'u hintegreiddio hyd yn oed yn well â'r system drafndiaeth gyhoeddus ehangach. Dylai trafndiaeth gyhoeddus fod y dewis naturiol i deithwyr a staff, gyda chysylltiadau o ansawdd uchel sy'n gwneud teithiau'n syml, yn ddi-dor ac yn gynaliadwy. Rydym eisoes yn cyflawni'r dull hwn. Mae ein cynlluniau ar gyfer Northern Powerhouse Rail yn cynnwys llinell newydd yn bennaf o Lerpwl i Fanceinion wedi'i llwybro trwy Faes Awyr Manceinion a bydd yn dangos sut olwg sydd ar gysylltedd maes awyr modern: cysylltiadau rheilffordd strategol sy'n cryfhau economïau rhanbarthol wrth leihau tagfeydd ffyrdd ac allyriadau.

Mwyafu dwyseidd datblygiadau o amgylch trafndiaeth gyhoeddus

Mae egwyddorion creu lleoedd y Tasglu Trefi Newydd yn darparu fframwaith clir ar gyfer creu lleoedd ffyniannus, trwy gynllunio a datblygu ar sail gweledigaeth ar ddwyseidd uchelgeisiol, yr ydym yn bwriadu ei gymhwyso ar draws y genhedlaeth nesaf o drefi newydd a'r system ddatblygu lle bynnag y bo modd.

Gwella Cysylltiadau

Gwyddom fod lleoliad a dwysedd datblygiadau yn hanfodol i wireddu cartrefi a lleoedd bywiog, cynaliadwy a chysylltiedig, yn ogystal â chefnogi hyfywedd ariannol gwasanaethau trafndiaeth lleol drwy hybu nifer yr ymwelwyr ac adlewyrchwyd y farn hon yn ystod ein Sioe Deithiol Ranbarthol.

Drwy gyflwyno datblygiad defnydd cymysg sy'n crynhoi tai, cyflogaeth a gwasanaethau gyda'i gilydd o fewn ôl troed daearyddol llai, byddwn yn cefnogi defnydd mwy effeithlon o dir gyda manteision ychwanegol o ran crynhoi a manteision economaidd. Gall y 'dwysáu' hwn ynghyd â seilwaith cerdded, olwyno, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel gynyddu nifer y teithiau a wneir o fewn datblygiadau, cefnogi ffyrdd o fyw iachach, gwella mynediad at swyddi a gwasanaethau a chynyddu hyfywedd dewisiadau trafndiaeth y gellir eu fforddio'n gynaliadwy yn y tymor hir. Mae modelu senario yn dangos y gall datblygiadau hygyrch sydd wedi'u cysylltu'n dda gynhyrchu hyd at 50% yn fwy o effaith economaidd gadarnhaol o ran cyflogaeth a chynhyrchiant o'i gymharu â datblygiadau llai hygyrch⁶⁷.

Er mwyn cyflawni'r effeithiau cadarnhaol hyn, **byddwn yn gweithio gyda'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol, wedi'i lywio gan ganlyniad yr ymgynghoriad ar y Fframwaith Polisi Cynllunio Cenedlaethol, i ystyried sut y gall polisi a chanllawiau cynllunio cenedlaethol gefnogi dwyseddau uwch ar gyfer datblygu mewn lleoliadau sydd wedi'u cysylltu'n dda, gan gynnwys o amgylch gorsafoedd rheilffordd sydd wedi'u cysylltu'n dda, a seilwaith trafndiaeth cynaliadwy arall [TD5].** Mae'r ymgynghoriad ar y Fframwaith Polisi Cynllunio Cenedlaethol yn cynnig gosod disgwyliad y bydd awdurdodau cynllunio lleol a datblygwyr yn gwneud defnydd effeithlon o dir drwy ystyried cysylltedd safle wrth osod safonau dwysedd a phenderfynu ar geisiadau. Gall offer a thystiolaeth sy'n cefnogi dealltwriaeth o gysylltedd, gan gynnwys yr Offeryn Cysylltedd, chwarae rhan bwysig wrth lywio'r penderfyniadau hyn. Bydd hyn yn sicrhau'r manteision mwyaf posibl o fuddsoddi mewn trafndiaeth ac yn cefnogi darparu seilwaith a gwasanaethau priodol.

Rydym hefyd yn archwilio sut i ddefnyddio'r Offeryn Cysylltedd i arwain y safonau parcio ceir uchaf ar gyfer datblygiadau newydd, gan gynnwys y rhaglen trefi newydd, yn debyg i'r dull a gymerwyd yn Llundain. Byddai hyn yn adlewyrchu egwyddorion creu lleoedd da drwy wneud y defnydd gorau o dir, cynyddu nifer y tai a rhoi dewis gwirioneddol i gymunedau o ran sut maen nhw'n teithio.

Ymuno ein dull gweithredu ar draws y system

Mae Deddf Cynllunio a Seilwaith yn rhoi mwy o sicrwydd ynghylch canlyniadau cynllunio ac yn cyflymu'r broses o ddarparu seilwaith o ansawdd uchel. Bydd yr Awdurdod Trawsnewid Seilwaith a Gwasanaethau Cenedlaethol yn gosod y cyfeiriad strategol cyffredinol ar gyfer cynllunio a phenderfyniadau seilwaith yn Lloegr. Bydd yn gweithio'n agos gydag adrannau'r llywodraeth, rheoleiddwyr, cyrff cyhoeddus a phartneriaid cyflawni lleol i nodi cyfleoedd i gryfhau'r cydlynad rhwng tai, trafndiaeth a gwasanaethau eraill. Mae cyflwyno Strategaethau Datblygu Gofodol y Ddeddf, sy'n nodi'r dull cyffredinol o ddatblygu ar raddfa is-ranbarthol, yn gyfle allweddol i gydlynu'r gwaith o ddarparu tai, swyddi a seilwaith.

Mae gwell aliniad ar draws llywodraeth genedlaethol a lleol yn hanfodol i sicrhau bod penderfyniadau ar drafndiaeth, datblygu a thwf yn cael eu cydlynu. Mae'r Strategaeth Seilwaith 10 Mlynedd yn nodi sut y bydd trafndiaeth a thai yn cael eu hystyried yn fanylach ar lefel genedlaethol, gan ddefnyddio dull gofodol o gynllunio seilwaith ac achosion busnes newydd sy'n seiliedig ar le. Bydd yr achosion busnes hyn sy'n seiliedig ar le, yn debyg i achosion busnes rhaglenni, yn sicrhau bod y llywodraeth yn ystyried cyd-fanteision gwahanol brosiectau sy'n cyfrannu at amcanion lle penodol. Bydd y dull yn cael ei brofi gan fabwysiadwyr cynnar yn Plymouth, Lerpwl, Ardal Chwaraeon Birmingham a Phort Talbot. **Byddwn yn rhoi aliniad ac integreiddio trafndiaeth ac ymyriadau cyflenwol wrth wraidd achosion busnes sy'n seiliedig ar le [TD6].**





Hyrwyddo data a thechnoleg

Bydd data a thechnoleg yn sbarduno system drafnidiaeth integredig, arloesol a hygyrch y dyfodol.

Mae data trafndiaeth yn parhau i fod yn dameidiog ac ar wahân, tra nad yw technoleg yn aml yn cael ei defnyddio i'w photensial llawn gan greu rhwystrau i arloesi, gwneud penderfyniadau amser real a gwasanaethau sy'n canolbwyntio ar y defnyddiwr. Rydym eisiau i ddata lifo'n rhwydd ar draws gwahanol systemau a rhanddeiliaid, gan sicrhau bod y rhai sydd ei angen yn gallu cael mynediad iddo. Bydd hyn yn cefnogi gwneud penderfyniadau'n well ac yn sbarduno arloesi, gan symud y tu hwnt i dreialon tymor byr i weld technolegau effeithiol yn cael eu hymgorffori mewn busnes fel arfer. Byddwn yn cyflawni hyn drwy hyrwyddo egwyddorion data agored, gan gynnwys gwneud data yn agored, yn rhyngweithredol, yn ddarganfyddadwy ac yn hygyrch.

Ymgorffori technoleg ac arloesi mewn trafndiaeth

Mae'r DU yn arweinydd ym maes technoleg ac arloesi trafndiaeth, gan gefnogi entrepreneuriaid i wneud ein system drafnidiaeth yn fwy ymatebol, yn fwy gwydn ac yn fwy cynaliadwy⁶⁸. Mae gennym rôl allweddol i'w chwarae wrth osod yr amodau i gefnogi'r ecosystem hwn ac mae gennym hanes cryf o gefnogi arloesi cyfnod cynnar drwy ein rhaglen Grantiau Ymchwil Arloesi Trafndiaeth sydd wedi sicrhau £89 miliwn o fuddsoddiad preifat ers ei sefydlu.

Rydym yn gwybod bod sefydliadau eisiau profi, treialu a chaffael technolegau newydd ond yn aml maent yn wynebu rhwystrau oherwydd ansicrwydd polisi a rheoleiddio, costau ymlaen llaw uchel a mynediad cyfyngedig at y seilwaith angenrheidiol. Dyna pam y **byddwn yn cyflwyno Liwybr Caffael Arloesi Trafndiaeth [DT1]** i helpu awdurdodau strategol ac awdurdodau trafndiaeth lleol i gaffael

atebion a thechnoleg arloesol, gan gynnwys seiliau tystiolaeth sy'n dangos yr hyblygrwydd cynyddol o fewn y Ddeddf Caffael, gan roi mwy o hyder i brynwyr yn y sector cyhoeddus brynu technolegau a gwasanaethau newydd ac arloesol⁶⁹. Byddwn hefyd yn annog caffael cydweithredol, gan gynnwys cyd-fuddsoddi mewn mynediad a rennir at drwyddedau meddalwedd, offer digidol, a safleoedd ffisegol i helpu i arloesi technolegau newydd, lleihau costau uwchben a biwrocratiaeth sy'n mygu twf.

Rhwyrstr pellach i ehangu a mabwysiadu technolegau trafndiaeth newydd yw'r diffyg gwybodaeth a sgiliau ymarferol, o ran deall sut mae'r technolegau'n gweithio ac o ran eu hintegreiddio i weithrediadau presennol⁷⁰. Gall hyn arafu cynnydd a chynyddu'r risg i awdurdodau lleol a phartneriaid cyflawni. I fynd i'r afael â hyn, **byddwn yn archwilio opsiynau i gefnogi cyfnewid gwybodaeth ar gyfer awdurdodau lleol ac ymarferwyr eraill [DT2]**. Gallai'r rhain helpu i rannu mewnwelediadau ymarferol a gwersi a ddysgwyr o feysydd sydd eisoes wedi treialu technolegau fel cerbydau cysylltiedig a rheolyddion cyffordd traffig deallus. Gallent hefyd ddarparu cefnogaeth gyda phrofi, caffael a gweithredu i leihau'r risg o fabwysiadu a chyflymu'r broses gyflwyno, gan adeiladu ar fentrau presennol fel y Fforwm Technoleg Trafndiaeth a rhaglen ADEPT LiveLabs 2.

Mae partneriaethau â phrifysgolion, y byd academaidd a manau lleol yn dod ag arbenigedd technegol hanfodol, gallu ymchwil a mewnwelediad lleol i'r broses arloesi. Rydym am annog a chefnogi awdurdodau lleol i fabwysiadu arloesi a gyrru newid drwy weithio gyda'r arbenigwyr hyn. Rydym yn dod ag awdurdodau lleol a'r sector trafndiaeth ynghyd i ganolbwyntio ymdrechion arloesi, gan nodi technolegau blaenoriaeth i'w mabwysiadu'n lleol er mwyn meithrin hyder a gweithio mewn partneriaeth i rannu adnoddau. Fel rhan o Lwybr Caffael Arloesi Trafndiaeth [DT1] byddwn yn cyhoeddi rhestr o flaenoriaethau arloesi, a ddatblygir mewn partneriaeth â rhanddeiliaid i roi gwybod i'r farchnad am ein bwriadau.



Cryfhau sylfaen ddigidol a data trafnidiaeth

Mae data a chysylltedd digidol yn hanfodol i ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n cefnogi twf, yn galluogi teithiau diogel ac yn optimeiddio perfformiad y rhwydwaith trafnidiaeth. Bydd cysylltedd symudol cyflym a dibynadwy yn datgloi manteision technoleg newydd, gyda thelathrebu sy'n dod i'r amlwg fel 6G yn cyflymu trosglwyddo data amser real, gan wella mynediad at wybodaeth gyfoes a galluogi gweithredwyr systemau i leddfu tagfeydd trwy offer fel terfynau cyflymder amrywiol ac amseriad goleuadau traffig. **Byddwn yn nodi cynllun ar gyfer gwella a buddsoddi mewn cysylltedd digidol ar y rhwydwaith trafnidiaeth [DT3]** er mwyn sicrhau ein bod yn manteisio i'r eithaf ar y dechnoleg hon.

Mae data yn pweru'r offer a ddefnyddir bob dydd gan deithwyr a gweithredwyr trafnidiaeth i gynllunio a gwneud teithiau. Rydym wedi cyhoeddi ein Cynllun Gweithredu Data Trafnidiaeth, gan adeiladu ar y Strategaeth Data Trafnidiaeth sy'n amlinellu sut rydym yn datgloi'r cyfleoedd y gall data eu darparu i rwydwaith trafnidiaeth y DU. Mae wedi'i gynllunio ar gyfer pawb sy'n defnyddio data trafnidiaeth, o lywodraeth leol i weithredwyr i'r cyhoedd, ac mae wedi'i lunio gan eu hanghenion. Bydd yn nodi ein dull o weithredu system drafnidiaeth lle mae data yn rhyngweithredol, yn ganfyddadwy ac yn hygyrch er mwyn cyflawni'r gwerth mwyaf.

Pan gaiff ei ddefnyddio'n dda, mae data'n gwella gwasanaethau, yn grymuso gwneud penderfyniadau lleol, ac yn datgloi arloesi. Gan fod data yn cael ei gynhyrchu drwy wahanol sefydliadau a thrwy wahanol ddulliau, mae'n hanfodol bod gennym yr egwyddorion a'r arferion cywir sy'n sicrhau bod data yn ganfyddadwy ac yn rhyngweithredol, sy'n golygu y gellir ei ddefnyddio'n dda er budd pawb. Byddwn yn gwneud hyn drwy weithio gyda'r sector i sicrhau bod safonau data clir, cyson ac sy'n canolbwyntio ar y defnyddiwr ar waith, gan alluogi hyblygrwydd o fewn fframwaith sy'n cefnogi llif rhydd data yn ddi-dor ar draws systemau.



ASTUDIAETH ACHOS Rheilffordd Ysgafn lawn Coventry - Coventry

Mae Rheilffordd Ysgafn lawn Coventry yn brosiect ymchwil a datblygu a ariennir drwy Setliad Trafnidiaeth Gynaliadwy Rhanbarth y Ddinas ac a arweinir gan Drafnidiaeth Gorllewin Canolbarth Lloegr a Chyngor Dinas Coventry. Mae clymblaid eang o bartneriaid gan gynnwys Warwick Manufacturing Group, Cyngor Dudley a chwmnïau sector preifat yn cydweithio i arddangos yn llwyddiannus y system rheilffordd ysgafn cost isel yng Nghanol Dinas Coventry ar drac prawf 220m. Mae'r tîm bellach yn datblygu'r prosiect gyda phartneriaid i gyflwyno Arddangoswr Canol Dinas erbyn mis Mawrth 2027. Rydym wedi helpu i leihau'r risg yn yr arloesedd drwy gadw goruchwyliaeth, rheoli rhyddhau cyllid drwy gymeradwyaeth gamau pwrpasol a Phanel Adolygu Annibynnol i ddarparu sicrwydd technegol annibynnol manwl. Mae natur oruchwyliaeth ac ymchwil a datblygu'r prosiect hwn wedi'i chadw wedi galluogi opsiynau caffael symlach ac wedi cefnogi integreiddio ag agendâu buddsoddi ac arloesi ehangach. Mae lleoedd eraill ledled y DU wedi mynegi diddordeb anffurfiol ers hynny mewn achosion defnydd posibl ar gyfer rheilffordd ysgafn iawn.



ASTUDIAETH ACHOS Trafnidiaeth Ymatebol i Alw Digidol - Swydd Lincoln

Swydd Lincoln yw trydydd sir fwyaf Lloegr o ran arwynebedd, gyda daearyddiaeth wledig a all olygu bod gwasanaethau bysiau llwybr sefydlog traddodiadol yn heriol i'w darparu mewn sawl rhanbarth o'r sir. Datblygodd Cyngor Swydd Lincoln y gwasanaeth trafniadaeth ymatebol i alw Callconnect i ddarparu gwasanaeth hyblyg ac ymatebol wedi'i deilwra i anghenion pobl leol. Mae sawl darparwr meddalwedd ac yn ddiweddar fe wnaeth Cyngor Swydd Lincoln (sydd bellach yn rhan o Awdurdod Cyfunol Swydd Lincoln Fwyaf) bartneru ag un ohonynt, VIA, i ddarparu gwasanaeth trafniadaeth sy'n ymateb i alw digidol, gan gefnogi darparu gwasanaethau'n clyfrach ac yn fwy effeithlon heb beryglu lefel y gwasanaeth a ddarperir.

Mae'r feddalwedd yn integreiddio ffynonellau data cyfoethog, gan gynnwys data traffig, perfformiad hanesyddol a modelu rhagfynegol i ddarparu amseroedd teithio a disgwyliadau mwy cywir, gan wella profiad y gyrrwr a'r teithiwr. Mae hyn wedi gwella prydlondeb gwasanaethau'n sylweddol ac wedi galluogi teithwyr i gael mynediad at olrhain a gwybodaeth amser real drwy'r plattform sy'n seiliedig ar ap, gan gynyddu eu hyder yn y gwasanaeth.

Rydym eisoes wedi cymryd camau sylweddol i gael gwared ar y rhwystrau i ddata agored yn y sector trafniadaeth, gan alluogi data olrhain lleoliadau mewn amser real, apiau cynllunio teithiau newydd a gwell a chynhyrchion a gwasanaethau arloesol. **Byddwn yn mynd ymhellach drwy ddatblygu Marchnad Data Trafnidiaeth [DT4]** sy'n dwyn ynghyd ddata am wahanol fathau o drafnidiaeth i'w gwneud hi'n haws i'r bobl sydd ei angen gael mynediad ato, fel awdurdodau lleol a datblygwyr apiau'r sector preifat. Rydym yn parhau i gyflawni gwelliannau i ddata penodol i ddulliau teithio a data traws-foddol, gan adeiladu ar y camau cadarnhaol sydd eisoes wedi'u cymryd ar ddata bysiau a rheilffyrdd drwy'r Gwasanaeth Data Agored Bysiau a'r Farchnad Data Rheilffyrdd. Lle mae trafniadaeth yn cael ei darparu gan y sector preifat, fel llogi beiciau trwyddedig a sgwteri trydan, rydym yn archwilio sut y gall rhannu data yn fwy agored helpu pobl i gynllunio teithiau'n well ac integreiddio'r mathau hyn o drafnidiaeth yn llawn i'r rhwydwaith ehangach.

Mae ein blaenoriaeth "Taliadau a gwybodaeth syml" yn amlinellu sut y dylai pobl allu cael mynediad at y wybodaeth sydd ei hangen arnynt i wneud eu teithiau. Mae data yn hanfodol i ddarparu gwell gwybodaeth i deithwyr, a dyna pam rydym yn gwneud data yn fwy ymatebol, cynhwysol a gwybodus i ddefnyddwyr, gan alluogi adborth pan fydd data ar goll, buddsoddi mewn ffynonellau data newydd a phresennol, ac annog ymgysylltiad y cyhoedd ag offer digidol.

Mae gwella sut mae data'n cael ei ddefnyddio a gwreiddio egwyddorion data agored ar draws trafniadaeth yn gofyn am ddull system gyfan. Dyna pam rydym yn helpu arweinwyr llywodraeth ganolog a lleol i ddysgu oddi wrth ei gilydd, trwy grwpiau fel Cyngor Data Maerol, a dod ag arbenigwyr i mewn i gefnogi defnydd mwy craff o ddata. Byddwn yn parhau i gydweithio â'r sector preifat, sy'n dal setiau data gwerthfawr, i gefnogi creu offer a mewnwelediadau gwell ar gyfer y cyhoedd.

Buddsoddi mewn technoleg ddigidol

Er mwyn sicrhau'r manteision mwyaf posibl o ddata a'r dechnoleg ddigidol sy'n dibynnu arni, rhaid ystyried data a'i seilwaith fel ased strategol allweddol. Yn aml, mae seilwaith digidol yn cynnwys buddsoddiad sylweddol ymlaen llaw, gyda manteision a all fod yn anodd eu rhagweld neu gymryd mwy o amser i'w

gwireddu, gan greu rhwystr i gynnydd. Ymrwymodd y Strategaeth Ddiwydiannol i greu fframwaith ar gyfer gwerthfawrogi data a chydabod ei bwysigrwydd fel ased. Byddwn yn rhannu tystiolaeth i gefnogi dadansoddiad economaidd ar gyfer achosion busnes, gan helpu partneriaid lleol i adeiladu achosion buddsoddi cryfach a datgloi cyfleoedd ariannu ar gyfer seilwaith digidol, yn ogystal â darparu deunyddiau atodol i helpu arweinwyr lleol i weithredu'r fframwaith ar gyfer gwerthfawrogi data yn eu cyddestunau eu hunain.

Byddwn yn harnaisio p er data ar draws y system drafnidiaeth ac yn defnyddio technolegau digidol i sicrhau integreiddio di-dor ar draws gwahanol fathau o drafnidiaeth a lle. **Byddwn yn cefnogi awdurdodau lleol i wireddu'r weledigaeth hon drwy ymrwymo £10 miliwn i dreialu Cronfa Arloesi Integreiddio [DT5]** a fydd yn caniatáu i nifer o awdurdodau lleol dreialu technolegau integreiddio digidol i wella eu system drafnidiaeth leol. Un o ofynion allweddol y gronfa hon fydd cymryd rhan mewn rhaglen hyfforddi a rhannu gwybodaeth i baratoi'r llwybr i feysydd eraill fod yn ddilynwyr cyflym, gan gefnogi derbyniad cyflym o dechnoleg sydd wedi'i phrofi i ddarparu manteision.

Drwy gofleidio dull digidol yn llawn, gallwn wneud defnydd gwell o'r rhwydwaith sydd ar gael ac optimeiddio ein seilwaith presennol. Ar y rhwydwaith ffyrdd, mae gorchmynion rheoleiddio traffig yn cael eu diweddarau, gan symud o system bapur i orchmynion rheoleiddio traffig digidol. Mae'r 'rheolau ffordd' digidol hyn yn darparu data rheoleiddio traffig amser real, gan alluogi system fwy ymatebol a all leihau tagfeydd a gwella llwybro i yrwyr. Mae hyn yn gosod y sylfaen ar gyfer cerbydau cysylltiedig, ac rydym yn cyflwyno Fframwaith Gwasanaethau Cerbydau Cysylltiedig i osod y strwythur ar gyfer sut y bydd seilwaith a cherbydau yn cyflwyno system integredig a chysylltiedig ac yn gwella galluoedd rhannu data ar draws yr ecosystem trafndiaeth.

Mae effeiliaid digidol, sy'n gweithredu fel cynrychioliadau byw o'r byd go iawn, yn galluogi gweithredwyr trafndiaeth i ddeall a rheoli sut mae'r system drafnidiaeth gyfan yn gweithredu. **Byddwn yn cefnogi awdurdodau lleol i wneud y mwyaf o'r manteision y gallant eu darparu drwy fuddsoddi £30 miliwn mewn Gefeilliaid Digidol Trafndiaeth Integredig [DT6]** gan eu galluogi i foddelu effaith penderfyniadau a chydlynu ymatebion gwell a mwy amserol i aflonyddwch.

Drwy weithredu AI, gallwn lunio dyfodol trafndiaeth a symudedd ledled y wlad. Gall modelau rhagfynegol helpu gweithredwyr i ragweld sut y bydd amodau tywydd yn effeithio ar wasanaethau, gan ganiatáu iddynt addasu amserlenni a rhannu diweddariadau gyda theithwyr mewn amser real. Mae AI hefyd yn cael ei ddefnyddio i ganfod namau cyn iddynt ddigwydd, gan helpu gweithredwyr rheilffyrdd a ffyrdd i wneud gwaith cynnal a chadw yn gynharach ac osgoi aflonyddwch. Mae gwireddu potensial llawn AI mewn trafndiaeth yn dibynnu ar fynediad at setiau data o ansawdd uchel, y gellir eu darllen gan beiriant ac sydd wedi'u strwythuro'n dda. Mae Cynllun Gweithredu AI Trafndiaeth yn nodi'r newid sylweddol yr ydym am ei weld yn y ffordd y defnyddir data ar draws y sector, gan gydnabod y rôl hanfodol y gall AI ei chwarae wrth wneud data trafndiaeth yn fwy effeithiol, wrth ymgorffori mesurau diogelwch moesegol i atal rhagfarn ac allgáu. Mae defnydd cyfrifol a thryloyw o ddata ac AI yn hanfodol. Dyna pam rydym yn cryfhau fframweithiau llywodraethu, yn diogelu data personol ac yn hyrwyddo safonau moesegol i feithrin ymddiriedaeth y cyhoedd a galluogi arloeswyr i ddefnyddio data yn hyderus.

Integreiddio data a thechnoleg yn ein gweledigaeth ar gyfer y dyfodol

Mae technolegau trafndiaeth newydd fel cerbydau hunan-yrro yn cynnig potensial cyffrous ond rhaid eu cyflwyno'n ddiogel. Bydd rheoliadau newydd yn caniatáu treialon gwasanaethau teithwyr awtomataidd heb yrrwr diogelwch, gan ein helpu i ddeall sut y gallant ategu trafndiaeth gyhoeddus bresennol a diwallu anghenion gwahanol ddefnyddwyr. Bydd rheoliadau llawn yn dilyn, ac rydym yn cwblhau rheoliadau ar gyfer cerbydau hunan-yrro. Rydym eisoes yn buddsoddi £150 miliwn i greu marchnad gynharaf Ewrop ar gyfer trafndiaeth awtomataidd drwy'r rhaglen Braenaru Symudedd Cysylltiedig ac Awtomataidd. Rydym yn bwriadu cyflymu lansio cynllun trwyddedu newydd ar gyfer gwasanaethau teithwyr awtomataidd, gan helpu i lunio'r fframwaith rheoleiddio sy'n esblygu a darparu mwy o opsiynau trafndiaeth ar lawr gwlad yn gynt⁷¹.

Mae sut rydym yn meddwl am drafnidiaeth hefyd yn newid. Mae Symudedd fel Gwasanaeth yn fodel trafnidiaeth ddigidol a all integreiddio pob math o drafnidiaeth, o drafnidiaeth gyhoeddus i logi cerbydau preifat, i mewn i un gwasanaeth. Mae'r model hwn eisoes wedi dangos llwyddiant dramor, fel ap DiviaMobilités Dijon yn Ffrainc, ac mae cynlluniau peilot ar raddfa fach wedi gweld rhywfaint o lwyddiant yn Lloegr, fel ap Solent Breeze. **Byddwn yn comisiynu ymchwil i'r rhwystrau i, a manteision, defnyddio Symudedd fel Gwasanaeth yn Lloegr [DT7],** gan gynnwys cydlynu monitro a gwerthuso o apiau a dreialwyd yn flaenorol i ddatblygu sylfaen dystiolaeth. Bydd hyn yn ein helpu i archwilio camau tuag at ei gyflwyno yn y dyfodol.

Mae cyfleoedd marchnad newydd yn codi hefyd, gyda'r Strategaeth Ddiwydiannol yn cydnabod pwysigrwydd Data Clyfar, sef rhannu data cwsmeriaid yn ddiogel ac wedi'i ganiatáu gyda darparwyr trydydd parti awdurdodedig, er mwyn sicrhau bod busnesau'n cael mwy am eu harian ac yn grymuso cwsmeriaid i wneud gwell defnydd o'r data sy'n eiddo iddynt. Byddwn yn gweithio gydag adrannau llywodraeth eraill i ddefnyddio'r buddsoddiad o £36 miliwn a nodir yn y Strategaeth Ddiwydiannol i arddangos potensial Data Clyfar mewn trafnidiaeth.

Rydym yn dechrau cyfnod o newid cyflymach sy'n cael ei yrru gan dechnoleg ar draws llawer o sectorau'r economi wrth i ddatblygiadau diweddar mewn technoleg ddigidol aeddfedu a chreu manteision newydd, gan gynnwys i'r rhai sy'n teithio. Gall cynllunio senarios gefnogi llunwyr polisi i ddatblygu strategaethau sy'n gallu gwrthsefyll ansicrwydd a newid hirdymor. Rydym yn bwriadu datblygu a chyhoeddi set o senarios digideiddio i helpu cynllunwyr trafnidiaeth a rhanddeiliaid eraill i ddeall yr ystod o ddyfodol posibl y gallai fod angen i'w strategaeth ymateb iddynt.



ASTUDIAETH ACHOS

Rheoli a Chyfarwyddo Traffig Trefol - Tees Valley

System rheoli traffig trefol Tees Valley yw'r ganolfan weithredol ar gyfer rhwydwaith ffyrdd y rhanbarth, gan gydlynu signalau, teledu cylch cyfyng, arwyddion traffig electronig a data o gannoedd o synwryddion ar ochr y ffordd. Drwy ymgorffori data amser real a systemau trafnidiaeth deallus, mae'r rhanbarth wedi cryfhau gwelededd, cydlynu ac ymatebolrwydd, gan wella effeithlonrwydd a dibynadwyedd y rhwydwaith.

Un arloesedd allweddol yw cyflwyno effeiliaid digidol traffig awtomataidd cyntaf y DU ledled y rhanbarth. Gan ddefnyddio data byw o synwryddion, dolenni anwythol, a'r Gwasanaeth Data Agored Bysiau, mae'n canfod digwyddiadau, yn rhagweld tagfeydd, ac yn cefnogi ymyriadau wedi'u targedu. Mae gwerthusiad cychwynnol yn dangos bod cyflymder teithio bysiau yn gwella 11.6mya ar gyfartaledd o fewn 15 munud i'w actifadu, gydag oedi ar gyfer traffig cyffredinol wedi'i leihau 13.7% mewn manau problemus a ddiffiniwyd⁷².

Yn ogystal, mae Tees Valley yn defnyddio system rheoli traffig addasol amser real o'r enw FUSION. Mae monitro cynnar yn dangos bod oedi wedi'i leihau hyd at 54% wrth gyffordd yr A66/A135 o'i gymharu â rheolaeth traffig addasol draddodiadol, gan helpu gyrwyr i gyrraedd lle mae angen iddynt fynd yn fwy dibynadwy⁷³.



Sbotolau ar: Rolau a chyfrifoldebau

Mae'r system drafnidiaeth yn gymhleth ac mae sut mae penderfyniadau'n cael eu gwneud yn esblygu, yn enwedig yng nghyd-destun datganoli cynyddol. Mae'r isod yn nodi'r berthnasoedd rhwng gwahanol haenau o lywodraeth a'u cyfrifoldebau allweddol.

Trafnidiaeth ar lefel genedlaethol

Llywodraeth y DU

Rydym yn darparu cyllid ac yn gosod polisi, rheoliadau a chanllawiau ledled y DU yn unol â blaenoriaethau ehangach llywodraeth y DU, gan gynnwys ar gyfer teithio rhyngwladol, awyrennig a morwrol.

Cydweithio agos

Llywodraethau Datganoledig

Mae trafndiaeth i raddau helaeth yn gyfrifoldeb datganoledig i lywodraethau'r Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon, gyda phob un â'i chynlluniau a'i strategaethau trafndiaeth ei hun.

Rydym yn darparu offer a chanllawiau i gefnogi awdurdodau lleol, megis canllawiau Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol, ac yn gweithio gydag ardaloedd lleol i gynyddu gallu a chapasiti.

Rydym yn darparu cyllid i awdurdodau trafndiaeth lleol a Transport for London. Darperir hyn mewn ffordd gynyddol gydgyrnhoi, gyda mwy o ymreolaeth i leoedd lleol. Mae Swyddog Cyfrifyddu'r adran yn parhau i fod yn gyfrifol am sicrhau bod arian trethdalwyr yn cael ei wario'n dda a bod blaenoriaethau cenedlaethol yn cael eu cyflawni.

Trafnidiaeth ar y lefel leol

Yn Lloegr, awdurdodau trafndiaeth lleol yw'r prif gyrff sy'n gyfrifol am lunio ac integreiddio trafndiaeth leol, gan gynnwys y rhwydwaith ffyrdd lleol, bysiau, rheilffyrdd ysgafn a cherdded, olwyno a beicio. Rydym yn disgwyl iddynt gydweithio lle bo angen i fynd i'r afael â materion trawsffiniol.

Awdurdodau strategol: Y tu allan i Lundain, mae gan dinas-ranbarthau mwyaf Lloegr (ac, yn gynyddol, ardaloedd eraill) awdurdod strategol sef yr awdurdod trafndiaeth lleol. Maent yn cymryd rhan flaenllaw yn y gwaith o gydlynu sut mae trafndiaeth leol yn cael ei darparu ar draws eu hardal. Yn yr ardaloedd hyn, y cynghorau lleol (naill ai cyngor sir neu awdurdod unedol) yw'r awdurdodau prifffyrdd a thraffig lleol, gyda chyfrifoldeb am reoli a chynnal a chadw ffyrdd lleol.

Mae mwyafrif yr awdurdodau strategol yn cael eu harwain gan feiri etholedig. Mae meiri yn atebol i'w trigolion a gallant gynnull partneriaid lleol a mynd i'r afael â phroblemau o safbwynt sy'n seiliedig ar le. Mae meiri yn gyfrifol yn y pen draw am y Cynllun Trafnidiaeth Lleol yn eu hardaloedd, byddant yn dal P er Cyfarwyddo dros eu Rhwydwaith Llwybrau Allweddol (y ffyrdd lleol pwysicaf yn yr ardal) a rhoddir iddynt rôl statudol wrth lywodraethu, rheoli, cynllunio a datblygu'r rhwydwaith rheilffyrdd drwy'r Bil Rheilffyrdd.

Cynghorau sir ac awdurdodau unedol: Mewn ardaloedd yn Lloegr heb awdurdod strategol, y cyngor lleol yw'r awdurdod trafndiaeth lleol ac mae'n gyfrifol am drafnidiaeth leol, ac fel yr awdurdod prifffyrdd a thraffig lleol mae hefyd yn gyfrifol am gynnal a chadw'r rhwydwaith ffyrdd lleol. Ar hyn o bryd, y cyngor sir neu awdurdod unedol yw hwn; ar gyfer ardaloedd sy'n mynd trwy ad-drefnu llywodraeth leol, rydym yn ystyried ffiniau awdurdodau trafndiaeth lleol yn y dyfodol yn ofalus.

Llundain: Mae trefniadau gwahanol o dan Ddeddf Awdurdod Llundain Fwyaf. Mae Maer Llundain yn gyfrifol am gynllunio a pholisi trafndiaeth a chyhoeddi Strategaeth Drafnidiaeth a gyflawnir yn bennaf gan Transport for London a bwrdeistrefi Llundain. Mae Transport for London yn rheoli holl drafnidiaeth leol Llundain (e.e. bysiau a Threnau Danddaearol Llundain) a 5% o ffyrdd Llundain. Rheolir yr holl ffyrdd eraill gan fwrdeistrefi Llundain a Chorfforaeth Dinas Llundain fel awdurdodau prifffyrdd lleol.

Yn fanylach: Yr Adran Drafnidiaeth



Gosod gweledigaeth

Rydym yn darparu naratif a fframwaith trafnidiaeth clir ac yn gosod polisi cenedlaethol ar faterion trafnidiaeth, yn enwedig ar flaenoriaethau sy'n mynd y tu hwnt i ffiniau cyrff lleol.



Fframwaith cyfreithiol

Rydym yn gyfrifol am gyflwyno deddfwriaeth newydd neu welliannau i ddeddfwriaeth bresennol sy'n ymwneud â'r rhwydwaith trafnidiaeth i'r Senedd, ac am osod safonau ar draws y rhwydwaith trafnidiaeth.



Cyllid

Rydym yn darparu llywodraethu buddsoddiadau, cymeradwyo achosion busnes a sicrwydd ar gyfer prosiectau ariannu cyfalaf ar raddfa fawr, a'r mwyafrif helaeth o gyllid ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd a rheilffyrdd cenedlaethol.



Cynnull

Mae gennym b er cynnull cryf yr ydym yn ei ddefnyddio i ddod â gwahanol sefydliadau ynghyd i fynd i'r afael â materion cyffredin, gan gynnwys materion sy'n effeithio ar awdurdodau lleol neu ar draws gwahanol fathau o drafnidiaeth.



Rheoli rhwydwaith cenedlaethol

Rhaid ystyried rhai elfennau o'r rhwydwaith trafnidiaeth ar lefel genedlaethol. Mae hyn yn cynnwys diogelwch a chydnerthedd y rhwydwaith cyfan a'r rhwydweithiau ffyrdd a rheilffyrdd cenedlaethol, sydd angen arbenigedd pwrpasol i reoli eu gweithrediad o ddydd i ddydd.



Cefnogi datganoli

Mae datganoli yn ganolog i ddarpariaeth leol ac rydym yn rheoli datganoli rhai pwerau a swyddogaethau trafnidiaeth i awdurdodau lleol, gan osod disgwyliaidau a chanlyniadau clir.



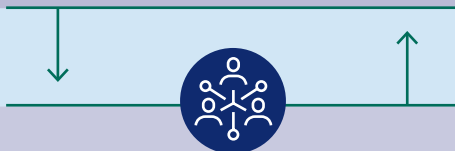
Rôl ryngwladol

Rydym yn cynrychioli buddiannau trafnidiaeth llywodraeth y DU ar y llwyfan byd-eang, ac yn gweithio gyda phartneriaid rhyngwladol i wella ein system drafnidiaeth ein hunain a chefnogi cwmnïau'r DU i fasnachu'n fyd-eang.



Ymyrraeth fel dewis olaf

Yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth sy'n gyfrifol yn y pen draw am redeg y rhwydwaith trafnidiaeth yn ddiogel ac ar adegau bydd angen iddo ymyrryd yn uniongyrchol, yn enwedig mewn cyfnodau o argyfwng.



Asiantaethau a chyrrff cyhoeddus

Rydym yn gweithio gyda nifer o asiantaethau a chyrrff cyhoeddus. Er enghraifft, National Highways a Network Rail (ac yn y dyfodol Great British Railways) yw ceidwaid y rhwydwaith ffyrdd a rheilffyrdd cenedlaethol strategol. Rydym hefyd yn noddi nifer o asiantaethau gweithredol sy'n cyflawni swyddogaethau penodol ar lefel genedlaethol, gan gynnwys cynnal arolygiadau i sicrhau bod ein safonau'n cael eu bodloni. Er enghraifft, mae'r Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau yn cynnal gwiriadau ar ochr y ffordd ar yrwyr a cherbydau masnachol.



Grymuso arweinwyr lleol

Bydd arweinwyr lleol yn cael eu grymuso a'u cefnogi i ddarparu trafndiaeth lleol well ar gyfer eu cymunedau.

Mae potensial ym mhob cwr o'r wlad, ond yn rhy aml nid yw cyfleoedd a datblygiadau newydd yn cael eu rhannu'n gyfartal oherwydd bod p er mor ganolog. Mae arweinwyr lleol yn y sefyllfa orau i ddeall y rhwystrau a'r cyfleoedd yn eu hardaloedd, gan gynnwys y ffactorau ehangach sydd eu hangen i gyflawni twf economaidd sy'n seiliedig ar le. Dyna pam y byddwn yn rhoi p er yn nwylo arweinwyr lleol i ddarparu trafndiaeth lleol, darparu cyllid integredig a hirdymor a chefnogi gallu a chynhwysedd lleoedd lleol.

Rhoi p er yn nwylo arweinwyr lleol

Er nad yw datganoli darpariaeth trafndiaeth lleol yn beth newydd, mae cyfrifoldeb a gwneud penderfyniadau dros drafndiaeth yn cael eu symud fwyfwy allan o'r llywodraeth ganolog ac i leoedd lleol. Nododd y [Papur Gwyn ar Ddatganoli yn Lloegr](#) yr uchelgais ar gyfer darpariaeth gyffredinol ledled Lloegr o awdurdodau strategol a fydd yn dod yn awdurdod trafndiaeth lleol ar gyfer eu hardal. Bydd hyn yn helpu i sicrhau bod trafndiaeth yn cael ei chynllunio a'i darparu ar draws y daearyddiaethau cywir ac wedi'i hintegreiddio'n well ar draws ffiniau awdurdodau lleol.

Byddwn yn cefnogi meiri a chynrychiolwyr etholedig i arwain cydweithio ar lefel ranbarthol a chreu cyrff cynnull y mae eu pwrpas, eu blaenoriaethau a'u haelodaeth yn cael eu penderfynu ar lefel ranbarthol. Gallai hyn fod ar ffurf corff trafndiaeth is-genedlaethol a reolir yn lleol neu fecanweithiau eraill ar gyfer cydweithio.

Mae Bil Datganoli a Grymuso Cymunedol Lloegr yn cefnogi ein uchelgais i symud mwy o rym a gwneud penderfyniadau i ddwylo arweinwyr lleol sy'n adnabod eu hardaloedd orau. Bydd y Bil yn rhoi fframwaith gwell o bwerau a swyddogaethau trafndiaeth i awdurdodau strategol – gyda threfniadau llywodraethu safonol – fel eu bod

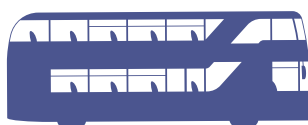
mewn gwell sefyllfa i gydlynu, cynllunio a chyflawni trafndiaeth well ar draws eu hardal, a gwneud penderfyniadau strategol sy'n cyd-fynd â mentrau twf eraill.

Fel y nodir yn ein blaenoriaeth “Darparu teithiau diogel a dibynadwy” bydd gofyn i awdurdodau strategol maerol sefydlu Rhwydwaith Llwybrau Allweddol, gan ganiatáu i'r ffyrdd lleol pwysicaf gael eu rheoli'n strategol i hwyluso gwell integreiddio. Bydd gan meiri B er Cyfarwyddo dros y rhwydwaith hwn, gan gefnogi cyflawniad eu Cynllun Trafndiaeth Lleol, gan alluogi meiri i gyfarwyddo eu hawdurdodau lleol i fwrw ymlaen â mesurau ar eu Rhwydwaith Llwybrau Allweddol.

Mae cyfres o fesurau eraill eisoes wedi'u cymryd i roi pwerau dros rwydweithiau trafndiaeth lleol yn nwylo arweinwyr lleol, gan gynnwys y [Ddeddf Gwasanaethau Bysiau](#) sy'n grymuso ardaloedd lleol i ddewis y model sy'n gweithio orau i'w hardal ac yn cynyddu hyblygrwydd ar gyfer rheoli Grant Bysiau'r Awdurdod Lleol.

Rydym hefyd wedi ymrwymo i roi rôl statudol i feiri wrth llywodraethu, rheoli, cynllunio a datblygu'r rhwydwaith rheilffyrdd drwy Great British Railways. Rydym hefyd yn bwriadu mynd ymhellach drwy bartneriaethau maerol wedi'u teilwra, gan alluogi awdurdodau strategol maerol i gyd-ddylunio a, lle bo'n briodol, gomisiynu gwasanaethau gyda Great British Railways. Drwy bartneriaethau maerol, bydd Great British Railways yn cydweithio ag awdurdodau strategol maerol i gefnogi cydweithio agosach ar flaenoriaethau rheilffyrdd lleol, megis cynllunio gwasanaethau, gwelliannau i orsafoedd ac integreiddio gwell â dulliau trafndiaeth eraill. Bydd y partneriaethau hyn yn adlewyrchu uchelgais a chynhwysedd pob awdurdod strategol maerol.

Bydd barn arweinwyr lleol profiadol hefyd yn helpu i lunio cyfleoedd datganoli trafndiaeth yn y dyfodol. Yn ddiweddar, rydym wedi cyhoeddi canllawiau Ceisiadau Datganoli Rheilffyrdd Lloegr sy'n amlinellu'r broses i awdurdodau strategol maerol sefydledig ofyn am ddatganoli rheilffyrdd llawn, a'r meini prawf a fydd yn cael eu hystyried megis goblygiadau ehangach i'r rhwydwaith, ochr yn ochr â phroses glir i'r llywodraeth ymateb o fewn amserlen resymol.



Nid awdurdodau strategol yn unig fydd yn elwa; bydd Bil Datganoli a Grymuso Cymunedol Lloegr hefyd yn darparu pwerau newydd i bob awdurdod trafniadaeth lleol, megis y fframwaith rheoleiddio microsymbudedd ar y stryd. Bydd hyn yn cynnwys pwerau yn Lloegr i lywodraeth leol a llywodraeth y DU ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr cynlluniau microsymbudedd a rennir rannu data, yn ogystal â'r p er i fynnu integreiddio technegol cynlluniau i rwydweithiau trafniadaeth, er enghraifft drwy apiau Symudedd fel Gwasanaeth.

Darparu cyllid integredig a hirdymor

Gwyddom nad yw pwerau datganoledig yn ddigon ar eu pen eu hunain. Fel rhan o'n Sioe Deithiol Ranbarthol, clywsom fod angen cyllid hirdymor ar leoedd gyda mwy o ddatganoli cyllidebau trafniadaeth i ddarparu atebion effeithiol ac integredig wedi'u teilwra i anghenion lleol. Dyna pam rydym yn darparu cyllid cyfunol, hirdymor, gan gynnig mwy o hyblygrwydd i bob awdurdod trafniadaeth lleol, gan roi'r adnoddau a'r sicrwydd i leoedd ddatblygu, blaenoriaethu a chyflawni eu cynlluniau a'u prosiectau.

Drwy Setliadau Integredig, rydym yn cydgrynhoi ychydig o dan £8 biliwn mewn cyllid trafniadaeth dros gyfnod yr Adolygiad Gwariant ar gyfer awdurdodau strategol maerol sefydledig. Mae Setliadau Integredig yn cydgrynhoi cyllid llywodraeth ganolog ar gyfer trafniadaeth a seilwaith lleol ochr yn ochr â swyddogaethau eraill, gan ganiatáu i feiri symud arian yn hyblyg rhwng swyddogaethau yn y dyfodol a'r blynyddoedd a gwario arian mewn ffordd sy'n adlewyrchu eu blaenoriaethau lleol yn well, gyda ffocws ar gyflawni.

Mae hyn yn grymuso meiri i wneud y penderfyniadau polisi strategol sy'n angenrheidiol i feithrin twf a chyflawni canlyniadau gwell i'w trigolion. Bydd awdurdodau strategol maerol sy'n bodloni'r meini prawf cyhoeddus, sy'n cynnwys bod wedi cael maer etholedig yn uniongyrchol yn ei le am o leiaf 18 mis, yn gallu gwneud cais i'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol am statws awdurdod strategol maerol sefydledig a dod yn gymwys ar gyfer Anheddiad Integredig. Mae Awdurdod Cyfunol Gorllewin Canolbarth Lloegr ac Awdurdod Cyfunol Manceinion Fwyaf eisoes yn derbyn Anheddiadau Integredig, a bydd hyn yn cael ei ymestyn i fwy o awdurdodau o fis Mawrth 2027, gan gynnwys Rhanbarth Dinas Lerpwl, y Gogledd-ddwyrain, De Swydd Efrog, Gorllewin Swydd Efrog a Llundain Fwyaf.



ASTUDIAETH ACHOS Rhwydwaith Bee - Manceinion Fwyaf

Mae Rhwydwaith Bee Manceinion Fwyaf yn arwain y ffordd o ran datblygu rhwydwaith trafniadaeth cydgysylltiedig dan arweiniad lleol sy'n integreiddio prisiau tocynnau, tocynnau a gwybodaeth i gwsmeriaid o dan un brand dibynadwy. Mae Rhwydwaith Bee yn ei gwneud hi'n gyflymach, yn haws ac yn rhatach i'r rhai sy'n byw ym Manceinion Fwyaf dalu am eu teithiau a theithio o gwmpas gan ddefnyddio gwahanol ddulliau teithio, gan arddangos yr hyn y gellir ei gyflawni trwy ddull trafniadaeth leol sy'n seiliedig ar le.

Fel rhan o'r fenter hon, daeth Manceinion Fwyaf yn ardal gyntaf y tu allan i Lundain i ddod â'r holl wasanaethau bysiau lleol o dan reolaeth leol. Ochr yn ochr â rheolaeth dros eu system dramiau Metrolink (gyda 99 o safleoedd a rhwydwaith o linellau ar draws yr ardal), mae hyn yn golygu bod pob gwasanaeth bws a thram lleol bellach yn rhan o Rwydwaith Bee a gall teithwyr dalu am eu teithiau ar draws bws a thram drwy dapio a mynd digyswllt. Mae Manceinion Fwyaf hefyd yn ei gwneud hi'n haws cerdded, olwyno a beicio drwy adeiladu rhwydwaith teithio egniol mwyaf y wlad.

Ar y cyd â'r diwydiant rheilffyrdd, mae Manceinion Fwyaf hefyd yn gweithio i integreiddio wyth llinell trên cymudo lleol i Rwydwaith Bee erbyn 2028. Byddai hyn yn gweithredu mewn partneriaeth â Great British Railways ac yn galluogi talu wrth fynd ar draws pob dull teithio, gan baratoi'r ffordd ar gyfer prisiau cwbl integredig a thorri'r tir ar foderneiddio tocynnau.



Nid yw'r swyddogaethau Trafnidiaeth a Seilwaith Lleol yn berthnasol i Awdurdod Llundain Fwyaf gan fod cronfeydd trafndiaeth yn cael eu gweinyddu a'u cyflwyno y tu allan i Setliad Integredig Awdurdod Llundain Fwyaf.

Ar gyfer pob awdurdod strategol maerol arall, rydym wedi ymrwymo i gydgrynhoi'r holl gyllid trafndiaeth leol i mewn i un pot. Bydd hyn yn cynnwys y cyfrannau perthnasol o'r £15.6 biliwn mewn cyllid ar gyfer setliadau Trafnidiaeth ar gyfer Dinas-Ranbarthau ar gyfer naw awdurdod strategol maerol hyd at fis Mawrth 2032, neu rywfaint o'r £2.3 biliwn mewn cyllid ar gyfer y Grant Trafnidiaeth Leol hyd at fis Mawrth 2030. Bydd pob awdurdod trafndiaeth lleol arall, gan gynnwys cyngorau sirol ac unedol, hefyd yn elwa o gyllid trafndiaeth leol cyfunol a symlach, gan gynnwys cyfran o'r Grant Trafnidiaeth Leol, gyda sicrwydd hirdymor ynghylch eu dyraniadau. Mae setliad cyfalaf aml-flwyddyn ar gyfer trafndiaeth hefyd yn cael ei ddarparu i Transport for London.

Grymuso arweinwyr lleol i ddarparu trafndiaeth leol

Rydym am i lywodraeth genedlaethol a lleol weithio mewn partneriaeth i gyflawni ar gyfer cymunedau, a dyna pam rydym yn symud tuag at ddull sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau o fonitro darpariaeth trafndiaeth leol. Mae symleiddio a chydgrynhoi cyllid trafndiaeth leol yn fwy yn darparu hyblygrwydd ac ymreolaeth yn y ffordd y mae arweinwyr lleol yn defnyddio eu hadnoddau, fodd bynnag, mae'r llywodraeth genedlaethol yn atebol yn y pen draw i'r Senedd am y cyllid y mae'n ei ddarparu. Mae gan bob awdurdod rôl i'w chwarae wrth wneud a dangos y defnydd gorau o arian trethdalwyr wrth gefnogi cyflawniad cyffredinol gweledigaeth genedlaethol, integredig.

Er mwyn taro'r cydbwysedd cywir, rydym wedi cytuno ar y canlyniadau trafndiaeth allweddol i'w cyflawni gyda phob awdurdod strategol maerol sefydledig trwy fframweithiau canlyniadau Setliadau Integredig. **Mae canlyniadau'n adlewyrchu blaenoriaethau lleol a chenedlaethol, gan gynnwys yr egwyddorion a nodir yn y strategaeth hon, fel gweledigaeth arweiniol ar gyfer darparu trafndiaeth integredig well [ELL1].** Bydd cyflawni'r canlyniadau y cytunwyd arnynt yn cael ei oruchwylio drwy'r trefniadau monitro Aneddiadau Integredig trawslywodraethol sengl.

Mae fframwaith atebolrwydd sengl yn rhoi mwy o ryddid a hyblygrwydd i leoedd ynghylch pa gynlluniau y maent yn dewis eu bwrw ymlaen â

nhw a sut y cânt eu cyflawni. Ar gyfer awdurdodau strategol maerol sydd â Setliad Integredig, ni fydd gofyniad bellach i ni gymeradwyo achosion busnes trafndiaeth, ac eithrio'r cynlluniau mwyaf a'r rhai sydd ag effeithiau ar y rhwydwaith cenedlaethol (megis cysylltedd rheilffordd cenedlaethol). Yn hytrach, byddant yn cael eu grymuso i reoli'r prosesau hyn ar eu pen eu hunain, gyda chanllawiau a chefnogaeth lle bo angen i alluogi partneriaeth ddibynadwy.

Yn yr un modd, bydd cyllid trafndiaeth symlach ar gyfer pob awdurdod trafndiaeth lleol nad yw'n derbyn Setliad Integredig yn cael ei lywodraethu gan fframwaith atebolrwydd newydd sy'n benodol i drafndiaeth. Mae hyn yn cynnwys fframwaith canlyniadau trafndiaeth leol, a fydd hefyd yn cyd-fynd ag egwyddorion y strategaeth hon [ELL1].

Byddwn yn parhau i oruchwylio'r ddarpariaeth ledled y wlad fel y gallwn ddeall beth sy'n dylanwadu ar gyflawni canlyniadau trafndiaeth llwyddiannus. Bydd hyn yn ein galluogi i gyflawni atebolrwyddau gweinidogol i'r cyhoedd a'r Senedd, nodi a rhannu arferion gorau a mynd i'r afael yn gyflym ag unrhyw faterion sy'n codi yn ystod cyfnod adolygu gwariant.

Cefnogi gallu a chynhwysedd arweinwyr lleol

Rydym yn gwybod bod awdurdodau lleol yn parhau i wynebu heriau o ran capasiti a gallu sy'n effeithio'n uniongyrchol ar ddarparu trafndiaeth, gan gynnwys diffyg sgiliau trafndiaeth arbenigol. Wrth i gyfrifoldebau ddatganoli, mae'n hanfodol bod awdurdodau lleol wedi'u cyfarparu i lwyddo, a'n rôl ni yw cyfarparu lleoedd lleol a'u harweinwyr i lwyddo. Rydym am i awdurdodau lleol gael eu grymuso, cael y sgiliau a chael gwell mynediad at adnoddau i'w galluogi i gyflawni'n hyderus, cynllunio'n strategol a lleihau dibyniaeth ar ymgynghoriaethau costus.

Rydym eisoes yn cymryd camau i fynd i'r afael â hyn drwy ddarparu cyllid adnoddau hirdymor i leoedd am y tro cyntaf. Mae hyn yn cynnwys setliadau adnoddau tair blynedd ar gyfer y rhai sy'n derbyn y Grant Trafnidiaeth Leol a hyd yn oed setliadau adnoddau tymor hwy hyd at Fawrth 2032 ar gyfer y rhai sy'n derbyn setliadau Trafnidiaeth ar gyfer Dinas-ranbarthau. Mae'r sicrwydd hwn ynghylch cyllid adnoddau tymor hwy yn newid dull cyfannol, gan alluogi lleoedd i fuddsoddi gyda hyder yn eu sgiliau, gan wella eu gallu a'u capasiti.

Rydym hefyd yn cefnogi nifer o fentrau eraill, megis cynnal gweithdai sgiliau ar amrywiaeth

o bynciau, cefnogi Canolfannau Rhagoriaeth a gynlluniwyd i wella gallu awdurdodau trafniadaeth lleol a defnyddio sgoriau gallu Active Travel England i gynnig cymorth wedi'i dargedu. Mae cydweithio trawsranbarthol, fel y cyfeiriwyd ato yn gynharach, yn ffordd bellach o gefnogi capasiti a gallu awdurdodau lleol mewn modd effeithlon.

Yn ogystal, rydym wrthi'n datblygu sylfaen dystiolaeth ar systemau trafniadaeth dorfol i gefnogi awdurdodau trafniadaeth lleol gyda'u hachosion busnes. Mae rhagor o wybodaeth ar gael yn ein blaenoriaeth "Optimeiddio gwneud penderfyniadau ac arfarnu". **Byddwn hefyd yn datblygu rhaglen Cymorth Gwerthuso Trafniadaeth ar gyfer Treialon [ELL2]** i ddarparu cymorth gwerthuso proffesiynol i awdurdodau lleol i'w helpu i dreialu dulliau newydd o ddarparu trafniadaeth a dysgu am eu heffeithiolrwydd. Bydd hyn yn helpu awdurdodau a allai fod heb y gallu ar hyn o bryd i gael tystiolaeth gadarn am effeithiolrwydd eu harloesiadau. Bydd

cyhoeddi a lledaenu canfyddiadau treialon yn rhannu dysgu ar draws awdurdodau.

Fodd bynnag, rydym yn gwybod bod rhywfaint o ffordd i fynd o hyd i sicrhau bod gan leoedd lleol y gallu a'r capasiti cywir i sicrhau eu bod yn gallu cyflawni'n effeithiol. Dyna pam y **byddwn yn parhau i archwilio ffyrdd pellach o wella gallu a capasiti gan gynnwys trwy drafodaethau wedi'u targedu â leoedd [ELL3]** i ddeall y gwaith sydd eisoes yn mynd rhagddo yn y maes hwn a'r hyn y gallwn ei wneud i ddarparu rhagor o gefnogaeth.

Er mwyn cefnogi awdurdodau trafniadaeth lleol ymhellach, **byddwn yn cyhoeddi canllawiau Cynllun Trafniadaeth Lleol wedi'u diweddarau, yn unol ag egwyddorion y strategaeth hon [ELL4]**. Bydd y canllawiau hyn yn nodi'n fanylach y dull yr ydym yn disgwyl i awdurdodau trafniadaeth lleol ei ddilyn wrth ddatblygu eu cynlluniau ar gyfer trafniadaeth lleol.

ASTUDIAETH ACHOS Datganoli ar waith - Dinas-ranbarth Lerpwl

Mae Dinas-ranbarth Lerpwl yn arddangos yr hyn y gellir ei gyflawni drwy ddatganoli cyfrifoldebau trafniadaeth yn lleol, gyda chynnydd sylweddol yn cael ei wneud ar adeiladu rhwydwaith cynaliadwy, cwbl integredig, wedi'i ategu gan system docynnau clyfar fforddiadwy a hawdd ei defnyddio.

Mae rhwydwaith Merseyrail yn ffynnu oherwydd penderfyniadau lleol cryf a chefnogaeth gyson gan y llywodraeth, gan arwain at wasanaethau dibynadwy a phrydlon. Mae'r fflyd a ariennir yn gyhoeddus yn cynnwys trenau newydd gyda hygyrchedd gwell a mynediad gwastad.

Ochr yn ochr â rheolaeth uniongyrchol dros Mersey Ferries a Mersey Tunnels, mae'r awdurdod strategol yn symud ymlaen ar gyflymder â masnachfaint bysiau, gan ddod â gwasanaethau lleol o dan reolaeth gyhoeddus ar gyfer integreiddio. Bydd masnachfreinio yn dechrau yn Hydref 2026, gan ganiatáu mwy o reolaeth dros brisiau, llwybrau ac amserlenni. Mae'r newid hwn yn cynnwys moderneiddio'r fflyd yn sylweddol, gan brynu dros gant o fysiau trydan newydd gyda chefnogaeth gan gyllid Ardaloedd Rhanbarthol Bysiau Allyriadau Dim, Setliadau Trafniadaeth Gynaliadwy Dinas-ranbarth, a chyllid Trafniadaeth ar gyfer Dinas-ranbarthau.

Lansiwyd tocynnau clyfar, digyswllt ar Merseyrail ym mis Awst 2025. Mae hyn yn cael ei ehangu i alluogi teithwyr i dalu gan ddefnyddio cardiau banc digyswllt a dyfeisiau symudol ac, yn dilyn masnachfaint rhwydwaith bysiau, bydd yn arwain at un rhwydwaith tap-a-mynd integredig ar draws gwasanaethau rheilffordd, bysiau a fferi.

Mae buddsoddiad mawr parhaus hefyd mewn canolfannau trafniadaeth newydd, yn enwedig gorsaf reilffordd newydd yn Liverpool Baltic a chyfnwidfa trafniadaeth yng nghanol tref St Helens, sef craidd prosiect adfywio gwerth miliynau o bunnoedd. Yn ogystal, mae'r awdurdod strategol yn darparu cannoedd o gilometrau o seilwaith teithio llesol newydd, o'r radd flaenaf.



Optimeiddio gwneud penderfyniadau a gwerthuso

Bydd penderfyniadau buddsoddi mewn trafndiaeth yn blaenoriaethu ein hegwyddorion o bobl a lle, wedi'u hategu gan ddadansoddiad o ansawdd uchel.

Rydym yn gwybod bod angen i ni ymdrin â buddsoddi mewn ffordd wahanol er mwyn sicrhau ein bod ni'n ystyried yr holl opsiynau sydd ar gael cyn gwneud penderfyniadau, yn adlewyrchu'r angen am siwrneiau o'r dechrau i'r diwedd, ac yn diwallu anghenion gwahanol amrywiol leoedd. Byddwn yn parhau i ddatblygu ein hoffer modelu, ein dulliau gwerthuso a'n sylfaen dystiolaeth i gofnodi'n well y ffyrdd y mae buddsoddiad mewn trafndiaeth yn effeithio ar bobl, a sicrhau bod ein canllawiau a'n tystiolaeth ar gael yn rhwydd i gefnogi gwneud penderfyniadau rhagorol mewn llywodraeth leol a'r sector trafndiaeth ehangach.

Cyflwyno prosesau gwneud penderfyniadau traws-foddol, integredig a thryloyw

Rydym am sicrhau, pan fydd gweinidogion ac arweinwyr lleol yn gwneud penderfyniadau ar fuddsoddiadau trafndiaeth, eu bod yn cael eu llywio gan gyngor o'r ansawdd uchaf, gwrthrychol a thryloyw, er mwyn sicrhau bod penderfyniadau buddsoddi ym mhob rhanbarth yn cael asesiad teg. Mae angen i'r cyngor hwn fod yn 'drawsfoddol' hefyd, sy'n golygu ei fod yn ystyried pob math gwahanol o drafndiaeth fel atebion posibl, er enghraifft a oes angen gwelliannau i lwybrau bysiau neu seilwaith newydd arall.

Gwyddom fod rhai prosiectau a rhaglenni ariannu wedi cael eu datblygu'n hanesyddol heb ystyriaeth briodol i ystod o ddulliau trafndiaeth ac archwiliad cyfyngedig yn y cyfnod cynnar o atebion amgen. Gall hyn arwain at ymrwymiad cynamserol i opsiynau penodol, gyda gwerthusiad yn cael ei ddefnyddio

i fireinio dyluniad yn hytrach na gwerthuso ystod o ddulliau.

Gall arferion o'r fath gynyddu costau cyfle, gohirio cyflawniad, ac arwain at newidiadau neu ganslo yng nghanol prosiect, fel yr adlewyrchir yn [Adolygiad Stewart o High Speed Two](#).

Byddwn yn gwella'r dull trawsfoddol o gael buddsoddiadau drwy wella sut mae heriau trafndiaeth a chysylltedd yn cael eu nodi, hyrwyddo opsiynau cynharach, a dysgu gwersi o fuddsoddiadau'r gorffennol. Byddwn yn gwneud hyn drwy gyflwyno dadansoddiad trafndiaeth yn ystod y cyfnod opsiynau cynnar, pan wneir penderfyniadau allweddol, a fydd yn hanfodol i alluogi'r dull cynllunio sy'n cael ei arwain gan weledigaeth a nodir yn y flaenoriaeth "[Alinio trafndiaeth a datblygiad](#)".

Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF yw canllawiau'r llywodraeth ar werthuso, y broses o asesu'r costau, y manteision a'r risgiau ar gyfer cyflawni amcanion y llywodraeth. Byddwn yn parhau i weithredu argymhellion yr Adolygiad Llyfr Gwyrdd, i fynd i'r afael ag achosion strategol gwael sy'n sail i brosiectau, gorbwyslais ar gymhareb cost-budd, a diffyg eglurder ynghylch sut i werthuso cynlluniau 'trawsnewidol'. Fel rhan o hyn, byddwn yn adeiladu ar ein cydweithrediad â'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol a Thrysorlys EF ar achosion busnes sy'n seiliedig ar le.

Byddwn hefyd yn adolygu ein strwythurau cymeradwyo buddsoddiadau mewnol i sicrhau bod y byrddau a'r pwyllgorau sy'n darparu sicrwydd wedi'u cyfarparu'n dda ac wedi'u trefnu'n effeithiol, gan wella ymhellach ein dull o feddwl trawsfoddol. **Byddwn hefyd yn ymgorffori'r Fframwaith Cychwyn Prosiectau a Rhaglenni newydd o fewn yr adran [DMA1]**, sy'n sicrhau bod y rhesymeg dros newid, yr ystod o opsiynau, a'r adnoddau sydd eu hangen yn cael eu hystyried o'r cychwyn cyntaf. Ac er mwyn gwella tryloywder, atebolrwydd a chraffu ymhellach ar ein prosesau gwneud penderfyniadau, rydym yn ymrwymo i [gyhoeddi mwy o achosion busnes](#) fel rhan o fenter dan arweiniad y Trysorlys.



Cryfhau ein sylfaen dystiolaeth sy'n canolbwyntio ar bobl

Mae angen i lywodraeth genedlaethol a lleol wneud penderfyniadau sy'n seiliedig ar dystiolaeth am drafnidiaeth gan ddefnyddio'r data gorau sydd ar gael. Mae hyn yn arbennig o bwysig wrth ystyried yr ystod lawn o effeithiau ar gyfer pobl lle mae'r dystiolaeth yn fwy newydd ac yn dal i ddatblygu. Mae angen gwell dealltwriaeth arnom hefyd o bwy sy'n defnyddio'r rhwydwaith trafnidiaeth a pham er mwyn dylunio ymyriadau sy'n gweithio'n effeithiol i bobl.

Mae gan y DU ddulliau modelu trafnidiaeth cryf ar gyfer ymchwilio i'r newidiadau o fewn gwahanol fathau o drafnidiaeth, ac rydym bellach yn creu mwy o allu i edrych yn fwy effeithiol ar draws dulliau trafnidiaeth.

Byddwn yn gwella ein gallu modelu strategol [DMA2], drwy gyflymu ein Model Trafnidiaeth Cenedlaethol presennol i'w wneud yn haws i'w ddefnyddio ac rydym yn creu Model Cenedlaethol sy'n Seiliedig ar Weithgareddau a fydd yn caniatáu modelu ystod ehangach o bolisiau. Rydym hefyd eisiau gweld mwy o bobl ar draws y diwydiant trafnidiaeth yn defnyddio'r dulliau modelu hyn a'r allbynnau maen nhw'n eu creu.

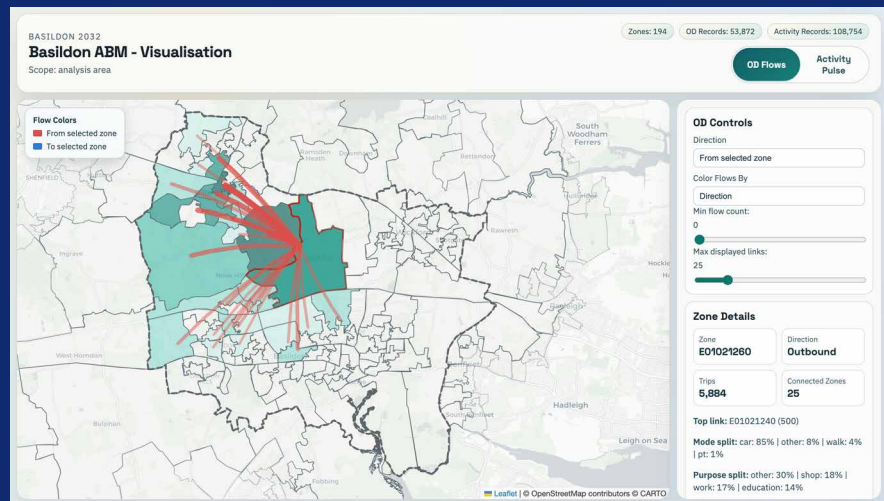
ASTUDIAETH ACHOS Modelu sy'n canolbwyntio ar bobl gyda BERTIE - Dwyrain Lloegr

Mae BERTIE (BEhaviouR & Transport: Impact & Equity) yn fodel sy'n seiliedig ar asiantau a gweithgareddau, a ddatblygwyd ar gyfer rhanbarth Transport East.

Mae model sy'n seiliedig ar asiantau a gweithgareddau yn amcangyfrif sut mae unigolion yn cwblhau eu gweithgareddau dyddiol yn y ffordd fwyaf effeithiol, gan adlewyrchu cymhlethdodau bywydau beunyddiol a'r dewisiadau trafnidiaeth sydd ar gael. Mae'r model yn ein galluogi i asesu'n fwy cywir sut y byddai polisïau a buddsoddiadau newydd yn effeithio ar ymddygiad teithio pobl drwy ystyried gwahanol ddulliau trafnidiaeth a nodweddion unigolion.

Mae Cyngor Basildon yn defnyddio BERTIE i gefnogi datblygiad eu Cynllun Lleol drwy ddadansoddi patrymau symud presennol ar draws mathau o leoedd, eu gwahanol ddibenion, nodweddion pobl sy'n gwneud y symudiadau hynny a'r heriau sydd ganddynt o ran cael mynediad at swyddi a gwasanaethau. Mae BERTIE wedi cefnogi'r asesiad o wahanol opsiynau cynllun gofodol drwy edrych ar nodweddion trigolion newydd yn ôl lle a rhoi cipolwg ar anghenion teithio. Bydd hyn yn galluogi mwy o dai i gael eu halinio â mynediad at swyddi a chyfleusterau gyda mwy o ddewis ynghylch sut mae pobl yn teithio rhwng y lleoedd hyn. Mae'r ddelwedd uchod yn dangos delweddiad o Basildon gan ddefnyddio BERTIE, gan ddangos sut y gellir archwilio llif teithio rhwng parthau yn ôl modd, pwrpas a nodweddion teithwyr.

Mae'r gwaith sy'n sail i BERTIE bellach yn cefnogi ein gwaith o archwilio datblygiad Model sy'n Seiliedig ar Asiantau a Gweithgareddau i gwmpasu Lloegr gyfan.





ASTUDIAETH ACHOS Asesiad opsiynau ar gyfer y drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd - Cenedlaethol

Mae National Highways yn parhau i gryfhau'r ffordd y mae'n datblygu opsiynau cynnar drwy gydweithio'n agosach â sefydliadau eraill, gan ganiatáu iddo ddeall yn well sut y gellir diwallu anghenion cysylltedd pobl ar draws gwahanol fathau o drafnidiaeth, nid ffyrdd yn unig.

Fel rhan o'r dadansoddiad i lywio'r drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd, aseswyd opsiynau yng nghyfnodau cynnar y gwaith datblygu drwy edrych ar sut mae gwahanol ymyriadau'n cefnogi amcanion strategol y Llywodraeth, ochr yn ochr â dadansoddiad gwerth am arian traddodiadol. Cyflawnwyd hyn drwy ddadansoddiad effaith gwrthrychol, sy'n dangos yr effaith ymylol ar amcanion strategol allweddol fel y'u nodir mewn cyhoeddiadau blaenorol.

Mae'r dull wedi'i ddiweddarau yn helpu llunwyr polisi i ddeall y cyfaddawdau rhwng gwahanol ddewisadau yn gliriach a gweld sut mae buddsoddiadau arfaethedig yn trosi'n fuddion go iawn i ddefnyddwyr, er enghraifft drwy leihau tagfeydd ac arbedion amser.

Rydym yn gweithio i ymgorffori'r Offeryn Cysylltedd yn well mewn datblygu polisiâu ac rydym yn gwella ein gallu i gasglu data a defnyddio data newydd, fel y nodir yn ein blaenoriaeth “Hyrwyddwr data a thechnoleg” i lunio metrigau a fydd yn ddefnyddiol i ddarparu mewnwelediadau mwy manwl ar gyfer datblygu polisiâu.

Byddwn hefyd yn sefydlu Tasglu Trafnidiaeth Dorfol [DMA3]. Bydd y Tasglu yn asesu manteision economaidd, gofodol a chymdeithasol ehangach systemau trafnidiaeth gyhoeddus integredig, ac yn archwilio'r rhwystrau ariannu, llywodraethu a chyflenwi a all rwystro eu datblygiad, yn unol ag argymhelliad Adroddiad y Tasglu Trefi Newydd ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Ar ben hynny, rydym yn datblygu mesur o dlodi trafnidiaeth a byddwn yn cyhoeddi pecyn cymorth Cenhadaeth Cyfle fel y nodir yn ein blaenoriaeth “Gwneud teithio'n hygyrch ac yn fforddiadwy” Rydym hefyd yn diweddarau ein Meysydd Diddordeb Ymchwil, er mwyn cyd-fynd â ffocws y gymuned ymchwil ehangach â'n dull o wneud penderfyniadau yn y dyfodol.

Byddwn yn cyhoeddi ein Strategaeth Arfarnu, Modelu a Gwerthuso (AMES) newydd, yn unol â'r weledigaeth yn Gwella Cysylltiadau [DMA4].

Gan weithredu argymhellion yr Adolygiad Llyfr Gwyrdd, bydd AMES yn nodi ein dull strategol o werthuso, modelu a gwerthuso mewn trafnidiaeth, gan arwain gwelliannau yn y dyfodol i Ganllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth a nodi arfer gorau ar gyfer eu defnydd. Bydd AMES yn datblygu ein dulliau gwerthuso i ddangos gwell tystiolaeth o'r pethau sy'n wirioneddol bwysig i bobl gan gynnwys:

- Ansawdd teithiau a mynediad teg at wasanaethau,
- Cyfleoedd cyflogaeth y gall gwell hygyrchedd eu datgloi,
- Sut y gall cynllunio trafnidiaeth a defnydd tir da ddarparu canlyniadau trawsnewidiol ar gyfer ardaloedd lleol a thwf cenedlaethol,
- Canlyniadau iechyd gwell a gwelliannau i ansawdd bywyd yn deillio o fwy o gerdded, olwyno a beicio,

Segment 2
Young Urban Families



Farah

My husband and I share our car, and between commuting and school runs – a second car would be very handy!

Segment 9
Young Low Income Without Cars



Zahir

I'm out of work and struggling financially – so I walk and cycle whenever I can to save money for essentials.

Segment 7
Elderly And Low Income Without Cars



Pippa

My spinal condition means that bus journeys are just too uncomfortable, so I am more reliant on lifts from my daughter.

ASTUDIAETH ACHOS Personâu Trafnidiaeth — Cenedlaethol

Rydym wedi datblygu deuddeg “Persona Defnyddwyr Trafnidiaeth” sy’n seiliedig ar dystiolaeth gan ddefnyddio arolygon ar raddfa fawr ac ymchwil ethnograffig i gofnodi anghenion, dewisiadau ac ymddygiadau pobl ledled y wlad. Mae'r personâu hyn yn troi data cymhleth yn broffiliau y gellir cysylltu â nhw, gan alluogi gwneuthurwyr penderfyniadau i ddeall sut mae gwahanol grwpiau'n profi'r system trafndiaeth ac asesu effaith polisiau mewn bywyd go iawn. Rydym yn defnyddio'r personâu hyn, ochr yn ochr ag ymgysylltu â rhanddeiliaid, i lunio a phrofi strategaethau fel Gwella Cysylltiadau, er mwyn sicrhau bod y dull wedi'i seilio ar brofiad byw. Rydym yn annog awdurdodau lleol, partneriaid cyflawni, a rhanddeiliaid yn y diwydiant i ymgorffori'r personâu hyn wrth ddylunio strategaethau, polisiau a gwasanaethau, fel bod pob penderfyniad yn adlewyrchu realiti amrywiol defnyddwyr trafndiaeth. I gefnogi hyn, rydym wedi cynhyrchu cyfres o adnoddau, gan gynnwys pecyn crynodeb ar gyfer yr holl bersonâu a phe cyn manwl ar gyfer pob personâu i helpu i integreiddio personâu i gynllunio a gwneud penderfyniadau.

- Sut mae pobl yn gwerthfawrogi lle a'r amgylchedd o'u cwmpas y tu hwnt i bryderon effeithlonrwydd trafndiaeth,
- Addasu gwerth buddion neu gostau yn seiliedig ar lefelau incwm.

Cefnogi gwneud penderfyniadau a gwerthuso lleol rhagorol

Mae ein hymchwil yn dangos bod capasiti cyfyngedig awdurdodau trafndiaeth lleol o ran dadansoddi ac arfarnu trafndiaeth yn effeithio ar eu gallu i gynllunio a gwneud cais am gyllid, gyda 80% o awdurdodau trafndiaeth lleol yn allanoli'r tasgau hyn. Rydym yn gwybod, er bod ein canllawiau'n cael eu hystyried yn dda ar y cyfan, fod rhai awdurdodau trafndiaeth lleol wedi mynegi angen am gymorth ychwanegol, megis

mynediad at ddata a rennir, templedi, adnoddau arbenigol, ac adborth ar geisiadau am gyllid⁷⁴.

Rydym am i awdurdodau trafndiaeth lleol allu defnyddio eu capasiti mor effeithlon â phosibl a gallu dod o hyd i'r adnoddau a ddarparwn yn hawdd i ymgymryd â'u gwaith. Bydd hyn hefyd yn eu galluogi i weithio'n fwy effeithiol gydag ymgynghorwyr ac arbenigwyr sy'n aml yn helpu i gyflawni dadansoddiad, gan ddod yn gleientiaid mwy deallus sy'n gallu comisiynu, archwilio a sicrhau ansawdd gwaith yn hyderus yn ôl yr angen. Felly, **byddwn yn gwella'r Llyfrgell Ddadansoddol ar gyfer awdurdodau trafndiaeth lleol [DMA5]**, i ddarparu storfa ganolog o ganllawiau, templedi, offer ac arferion gorau, gan gynnwys y rhai a grybwyllir yn y flaenoriaeth hon.

Gwella Cysylltiadau

Byddwn hefyd yn parhau â gweithdai dadansoddol yr awdurdodau trafndiaeth lleol sydd wedi ymdrin â pharatoi achosion busnes; pynciau dadansoddol fel effeithiau economaidd ehangach, dadansoddi carbon; monitro a gwerthuso a gweithio gydag ymgynghorwyr. Yn ogystal, byddwn yn parhau i ariannu Canolfan Ragoriaeth Bysiau, lle o adnoddau, canllawiau a chefnogaeth i bawb sy'n gweithio o fewn ac o amgylch y sector bysiau.

Rydym hefyd eisiau galluogi gwell dealltwriaeth o Ganllawiau Dadansoddi Trafndiaeth a chefnogi dadansoddiad trafndiaeth o ansawdd uchel mewn gwahanol gymwysiadau. Drwy AMES [DMA4], byddwn yn cefnogi datblygu gallu a gwella dadansoddi yn y sector, gan gynnwys:

Cryfhau cysylltiadau achosion strategol ac economaidd a chefnogi'r defnydd o gynllunio sy'n seiliedig ar weledigaeth wrth ddadansoddi arfarniadau.

- Annog mwy o ddadansoddi strategol yn gynharach yn y broses lle mae o'r defnydd mwyaf wrth lunio rhestr fer o opsiynau buddsoddi.
- Hyrwyddo mwy o dryloywder a gwneud defnydd gwell o'r fframwaith arfarnu, gan gyflwyno effeithiau mewn naratif cliriach na chymarebau cost a budd syml.
- Rhesymoli a gwella hygyrchedd canllawiau i wella dealltwriaeth o'r broses a darparu ar gyfer gwahanol anghenion, gan gynnwys ystyried defnyddio cyfryngau amgen a darparu digon o gyfleoedd ar gyfer dysgu ac ymgysylltu.

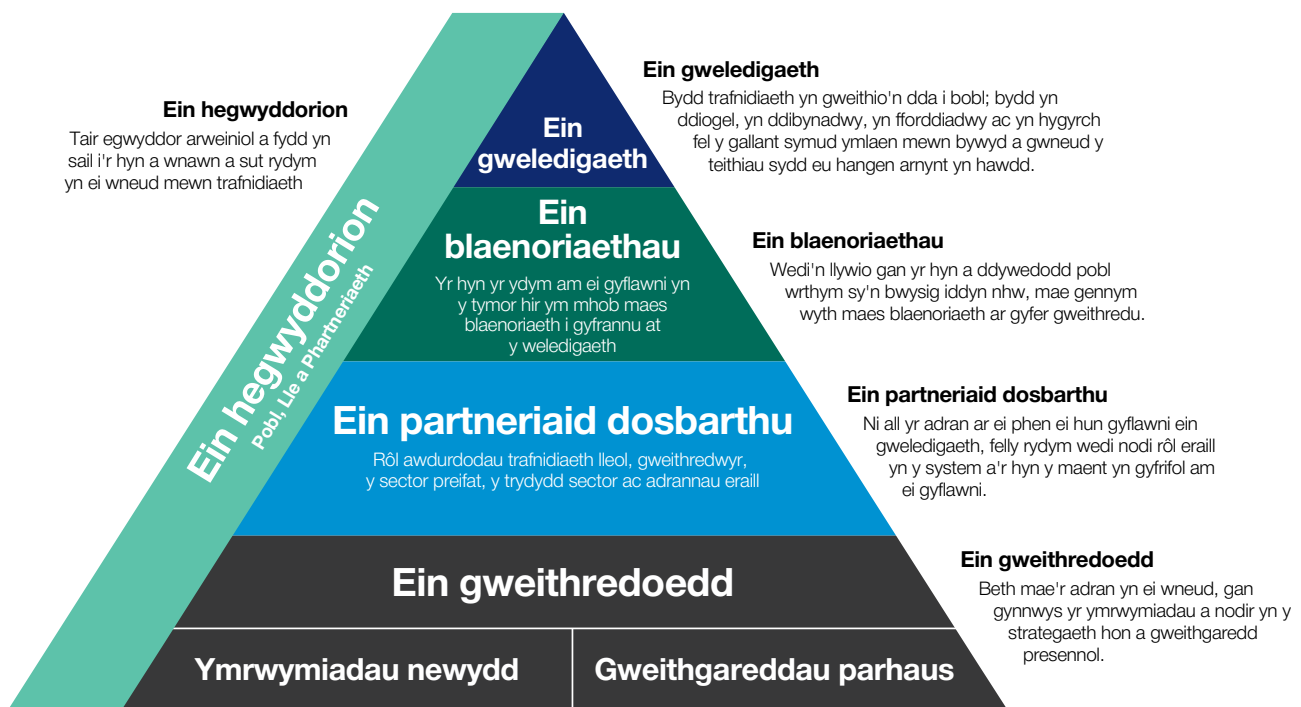




Monitro a gwerthuso

Bydd gwneud cynnydd ar y weledigaeth a'r blaenoriaethau yn Gwella Cysylltiadau yn gofyn am fwy na ymdrechion y llywodraeth. Bydd llwyddiant yn dibynnu ar bob agwedd ar y system drafnidiaeth ddomestig yn Lloegr yn cydweithio, gan gynnwys pob haen o lywodraeth, darparwyr trafndiaeth, gweithredwyr preifat a phartneriaid ehangach i gyflawni ar gyfer pobl a lleoedd.

Yn y strategaeth hon rydym wedi nodi ein damcaniaeth newid, gan ddechrau gyda'n gweledigaeth genedlaethol ar gyfer trafndiaeth, a'n tair egwyddor arweiniol a fydd yn sail i bopeth a wnawn. Yna rydym wedi nodi ein wyth blaenoriaeth lle rydym am wneud y gwahaniaeth mwyaf, ac ar gyfer pob un ohonynt rydym yn nodi'r hyn yr ydym am ei gyflawni, yr hyn yr ydym yn ei wneud i'w gyflawni, a rôl eraill yn y system drafnidiaeth wrth gefnogi'r ddarpariaeth.



Er mwyn adlewyrchu'r ffyrdd o weithio sydd wedi'u datganoli fwyfwy a nodir yn ein blaenoriaeth "Grymuso arweinwyr lleol", rydym eisoes yn symleiddio sut rydym yn monitro cyflawni canlyniadau trafndiaeth leol. Drwy'r broses lywodraethu newydd hon, bydd pob awdurdod trafndiaeth lleol yn atebol drwy fframwaith canlyniadau newydd, a gynlluniwyd i gyd-fynd â'r weledigaeth a nodir yn y strategaeth hon, sy'n diffinio'r cynnydd yr ydym yn disgwyl ei weld. Mae asesiadau tymor hwy o dueddiadau trafndiaeth yn cael eu casglu drwy ein hadroddiadau ystadegol ac arolygon o'r cyhoedd, gan gynnwys drwy ein hystadegau swyddogol fel yr [Arolwg Teithio Cenedlaethol](#), ac [Arolygon Transport Focus](#).

Yn ogystal, mae gennym brosesau llywodraethu presennol ar gyfer monitro a gwerthuso cyflawniad holl weithgareddau'r adran. Caiff craffu mewnol ei oruchwylio gan ein Bwrdd a'n Pwyllgor Gweithredol, a chaiff ei fesur gan y metrigau a nodir yng Nghynllun Strategol yr adran, a fydd yn cyd-fynd â'r strategaeth hon pan gaiff ei chyhoeddi. Darperir atebolrwydd allanol drwy [Adroddiad Blyneddol a Chyfrifon](#), yr adran, a gyflwynir gerbron y Senedd ac a y mae fforymau fel y Pwyllgor Dethol Trafndiaeth a'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus yn craffu arnynt.

Rydym wedi ymrwymo i fonitro a gwerthuso cyflawniad y strategaeth hon a byddwn yn cyhoeddi diweddariad cynnydd yn ystod y Senedd hon. Byddwn yn:

- Monitro cyflawniad ein hymrwymadau gan ddefnyddio prosesau llywodraethu mewnol sefydledig yr adran, fel yr amlinellwyd uchod.
- Deall beth mae ein hymrwymadau a'r strategaeth gyffredinol wedi'i alluogi, drwy weithio gyda'n partneriaid cyflawni. Bydd hyn yn casglu eu barn ar weledigaeth, blaenoriaethau ac ymrwymadau'r strategaeth, sut mae'r strategaeth yn cael ei defnyddio a'r hyn y mae wedi'i alluogi.
- Monitro metrigau allweddol i ddeall cynnydd tuag at ein gweledigaeth a'n blaenoriaethau.

Ein metrigau

Byddwn yn monitro cyfres o fetrigau sy'n ymwneud â phob un o'n meysydd blaenoriaeth i asesu ein heffaith ar y system drafndiaeth. Mae'r rhain yn cynnwys y rhai a nodir isod, y gellir eu hadrodd ar wahanol lefelau o fanylder i archwilio is-bynciau ac effeithiau ar gyfer gwahanol ranbarthau, daearyddiaethau a grwpiau demograffig.

Mae trafndiaeth yn alluogwr yr ecosystem gymdeithasol ac economaidd ehangach, ac rydym yn ymwybodol y gallai llwyddiannau yn y sector trafndiaeth alluogi llwyddiant mewn sectorau eraill. Felly, yn ogystal ag ystyried newidiadau mewn sgoriau cysylltedd, byddwn hefyd yn ystyried metrigau mewn sectorau eraill, gan gynnwys ymchwilio i effeithiau ar dwf, cynhyrchiant, tai, iechyd, addysg a mwy.

Mae ein prif fetrigau wedi'u halinio â'r dangosyddion a nodir mewn fframweithiau canlyniadau awdurdodau trafndiaeth lleol, gan gynnwys y rhai ar gyfer Setliadau Integredig, lle bo modd. Lle maen nhw'n wahanol, mae hyn er mwyn ein galluogi i gofnodi'r meysydd ychwanegol y mae Gwella Cysylltiadau yn ymwneud â nhw. Bydd y data ar gyfer y metrigau hyn yn dod o ffynonellau data cenedlaethol, gan gynnwys yr Arolwg Teithio Cenedlaethol, Eich Taith Bws, yr Arolwg Profiad Cwsmeriaid Rheilffordd a thrwy ymgysylltu ar lwyddiant y strategaeth.



Metrigau

Blaenoriaeth

Symleiddio taliadau a gwybodaeth Bydd teithiau ar draws gwahanol fathau o drafnidiaeth yn hawdd i'w cynllunio, talu amdanynt a llywio – gyda thocynnau integredig lle bynnag y bo modd.

Darparu teithiau diogel a dibynadwy Byddwn yn darparu trafndiaeth diogel a dibynadwy fel y gall pobl deithio'n hyderus.

Gwneud teithio'n hygyrch ac yn fforddiadwy Bydd trafndiaeth gynyddol hygyrch a fforddiadwy yn rhoi dewis gwirioneddol i bobl o ran sut maen nhw'n teithio.

Creu cymunedau iachach Bydd gwneud dewisiadau teithio iach yn hawdd ac yn gyfleus, gan gefnogi lleoedd glanach, tawelach a mwy bywiog.

Alinio trafndiaeth a datblygiad Bydd penderfyniadau ar drafnidiaeth, tai a datblygiad ehangach yn cael eu hintegreiddio, gan greu lleoedd sydd wedi'u cysylltu'n well.

Hyrwyddo data a thechnoleg Bydd data a thechnoleg yn sbarduno system drafnidiaeth integredig, arloesol a hygyrch y dyfodol.

Grymuso arweinwyr lleol Bydd arweinwyr lleol yn cael eu grymuso a'u cefnogi i ddarparu trafndiaeth leol well ar gyfer eu cymunedau.

Optimeiddio gwneud penderfyniadau a gwerthuso Bydd penderfyniadau buddsoddi mewn trafndiaeth yn blaenoriaethu ein hegwyddorion o bobl a lle, wedi'u hategu gan ddadansoddiad o ansawdd uchel.

Metrigau pennawd

Hyder teithwyr yn nibynadwyedd gwybodaeth teithio.

Bodlonrwydd ag opsiynau talu teithio ar draws gwasanaethau trafndiaeth yn eu rhanbarth.

Sgôr boddhad defnyddwyr cyfartalog ar draws y rhwydwaith trafndiaeth.

Hyder a adroddwyd gan bobl anabl wrth deithio.

Teithwyr yn adrodd am deimladau o ddiogelwch wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Bydd yr Offeryn Tlodi Trafndiaeth (AA4) yn cael ei ddefnyddio i ddatblygu metrig newydd i fesur fforddiadwyedd yn fwy cywir, gan ganolbwyntio ar aelwydydd incwm isel.

Nifer cyfartalog o gamau teithiau cerdded, olwyno a beicio y flwyddyn.

Crynodiad allyriadau NO2, PM2.5 a PM10 blynyddol o drafnidiaeth.

Mae trafndiaeth gyhoeddus, cysylltedd cerdded a beicio yn sgorio i gyrchfannau allweddol (addysg, hamdden a chymuned, iechyd, siopa, preswyl a gweithleoedd).

Asesiad awdurdod trafndiaeth lleol o faint o ddata, technoleg ac arloesedd sy'n cael eu defnyddio.

Asesiad awdurdod trafndiaeth lleol o ba mor dda y mae'r Adran Drafnidiaeth yn eu cefnogi i ddarparu trafndiaeth ar gyfer eu hardal.

Monitro tueddiadau yn y defnydd o Offeryn Cysylltedd yr Adran Drafnidiaeth a modelau dadansoddiad eraill wrth ddatblygu achosion busnes.

Hyder awdurdodau trafndiaeth lleol mewn defnyddio gwerthusiad i ddiwallu eu hanghenion.

Ymrwymiadau

Yr ymrwymiadau a nodir mewn print trwm drwy gydol y ddogfen hon ac a restrir isod yw ymyriadau yr ydym ni fel llywodraeth yn gyfrifol am eu cyflawni.

Cyf-eir-nod	Ymrwymiad	Disgrifiad
Symleiddio taliadau a gwybodaeth		
PI1	Darparu'r offer hanfodol i ranbarthau dinas mawr gyflwyno tocynnau di-gyswllt integredig yn lleol mewn ffordd sy'n addas i'w hanghenion	Sicrhau bod gan ranbarthau dinas fynediad at y dechnoleg gefn sydd ei hangen ar gyfer trefniadau ariannu di-gyswllt integredig, a threfniadau ariannu datganoledig i ganiatáu iddynt gyflawni yn ôl eu hanghenion a'u blaenoriaethau.
PI2	Datblygu technoleg a fydd yn galluogi ehangu Prosiect Coral i reilffyrdd	Rydym yn ariannu datblygiad swyddfa gefn reilffordd genedlaethol, fel nad oes rhaid i ranbarthau ddatblygu hyn eu hunain ar eu pen eu hunain. Mae Prosiect Coral yn cael ei ddatblygu i'w gyflwyno'n gychwynnol yng Ngorllewin Canolbarth Lloegr, a bydd ar gael i bob awdurdod trafndiaeth lleol yn y dyfodol.
PI3	Gweithio gyda rhanbarthau dinas fel blaenoriaeth i gefnogi cyflwyno tocynnau di-gyswllt integredig	Byddwn yn ymgysylltu â rhanbarthau dinas sy'n ceisio gweithredu tocynnau di-gyswllt i sicrhau eu bod yn hyderus wrth gyflawni hyn ar gyfer eu hardal
PI4	Datblygu technolegau i roi dewislen o ddewisiadau i ardaloedd lleol ym mhob rhan o'r wlad ar gyfer gweithredu tocynnau integredig	Ochr yn ochr â di-gyswllt, rydym yn datblygu opsiynau technoleg gan gynnwys PAYG digidol, a chardiau clyfar ar ffôn symudol. Bydd y rhain yn rhoi opsiynau i ardaloedd lleol ar gyfer taliadau di-gyswllt, heb orfod gweithio i adeiladu o'r dechrau.
PI5	Byddwn yn darparu cyllid o £6 miliwn i gefnogi rhaglen arddangos trafndiaeth integredig yn rhanbarth gwledig Hope Valley	Bydd y rhaglen hon yn archwilio sut y gall integreiddio gwasanaethau rheilffordd presennol â gwasanaeth bws bob awr neu well i arddangos system drafnidiaeth gyhoeddus wledig sy'n gweithio i drigolion lleol ac ymwelwyr fel ei gilydd.
PI6	Gweithio'n uniongyrchol gyda Google i integreiddio lleoliad byw ac amseroedd cyrraedd disgwylidig gwasanaethau bysiau lleol i ap Google Maps	Bydd Google a'r Adran Drafnidiaeth yn cydweithio i integreiddio lleoliad byw ac amseroedd cyrraedd disgwylidig gwasanaethau bysiau lleol yn Lloegr i ap Google Maps am y tro cyntaf. Bydd hyn yn cynnwys gweithredwyr sy'n bodloni eu gofynion deddfwriaethol Data Agored Bysiau, a lle mae'r porthiant data a ddarperir gan y gweithredwr yn bodloni'r safonau uchaf o ran ansawdd data fel y'u diffinnir gan Google.

Cyf-eir-nod

Ymrwymiad

Disgrifiad

Darparu teithiau diogel a dibynadwy

SD1	Cyllid ychwanegol i olrhain prydlondeb bysiau a gorfodi amserlenni	Cynyddu buddsoddiad i sicrhau mwy o fonitro a gorfodi gweithredwyr bysiau sy'n glynu wrth yr amserlenni a osodwyd ganddynt.
SD2	Gwella ansawdd gwybodaeth amser real a sicrhau bod amserlenni bysiau digidol yn adlewyrchu amseroedd cyrraedd yn gywir	Byddwn yn gweithio gyda gweithredwyr, y sector bysiau ehangach a chyrrff gorfodi i godi ansawdd gwybodaeth bysiau amser real, gan sicrhau ei bod yn gyfredol, a bod amserlenni digidol yn cyd-fynd yn gywir â phryd y bydd gwasanaethau'n cyrraedd.
SD3	Gweithio gyda GBRx, cangen arloesi Great British Railways, i greu cynllun ar sut y bydd deallusrwydd artiffisial yn cael ei ddefnyddio i wella penderfyniadau amserlennu a chydnerthedd ar y rhwydwaith rheilffyrdd	Creu cynllun, sy'n eiddo i Great British Railways ar sut y bydd AI yn cael ei integreiddio i amserlennu rheilffyrdd i gyflawni penderfyniadau gwell, arbedion amser a chost, yn ogystal â gwella cydnerthedd ar y rhwydwaith rheilffyrdd.
SD4	Ehangu rôl y corff gwarchod teithwyr rheilffyrdd cryfach, yr ydym yn ei greu o Transport Focus yn y Bil Rheilffyrdd	Bydd ehangu rôl y corff gwarchod teithwyr rheilffyrdd cryfach, yr ydym yn ei greu o Transport Focus yn y Bil Rheilffyrdd, yn golygu y gall fonitro profiad teithwyr ac eiriol dros hawliau a buddiannau teithwyr ar draws yr holl drafnidiaeth gyhoeddus.

Gwneud teithio'n hygyrch ac yn fforddiadwy

AA1	Datblygu a lansio Siarter Teithio Hygyrch	Cyhoeddodd y Pwyllgor Dethol ar Drafnidiaeth adroddiad ar hygyrchedd mewn trafndiaeth, gan dynnu sylw at fethiannau systematig ar draws yr holl drafnidiaeth gyhoeddus. Ym mis Mehefin 2025, cyhoeddodd y llywodraeth ei hymateb, gan gynnwys ymrwymiad i ddatblygu siarter. Byddwn yn cyflawni'r siarter hon, sy'n anelu at roi cymhelliad i ddarparwyr trafndiaeth a llywodraeth leol i gydnabod a chael gwared ar y rhwystrau sy'n effeithio ar bobl anabl.
AA2	Adolygu'r fframwaith cyfreithiol presennol ar gyfer hygyrchedd trafndiaeth	Byddwn yn gweithio gyda Chomisiwn y Gyfraith i gynnal adolygiad o'r dirwedd gyfreithiol ar gyfer hygyrchedd trafndiaeth, er mwyn symleiddio'r fframwaith cyfreithiol cymhleth i gefnogi pobl anabl yn well.
AA3	Cyhoeddi cynllun gwella i gynyddu'r data sydd ar gael i helpu'r rhai sydd ag anghenion hygyrchedd i gynllunio eu teithiau	Gan adeiladu ar adolygiadau cyhoeddus a gwaith arbenigwyr, byddwn yn penderfynu ar y camau nesaf y mae angen eu cymryd i sicrhau bod gan bobl anabl ac eraill sydd ag anghenion hygyrchedd fynediad at ddata i'w helpu i gynllunio teithiau diogel a chyfforddus. Byddwn yn cyhoeddi hyn ac yn ymgysylltu ar draws y sector ynghylch hyfywedd y cynllun hwn.

Cyf-eir-nod	Ymrwymiad	Disgrifiad
AA4	Datblygu ac ymchwilio i sut i ymgorffori mesur newydd o dlodi trafndiaeth	Er mwyn cefnogi Cenhadaeth Cyfle'r llywodraeth, bydd y mesur Tlodi Trafndiaeth yn nodi lleoedd lle mae problemau trafndiaeth, fel cysylltedd cyfyngedig a/ neu fforddiadwyedd gwael, yn peryglu cyfyngu ar allu pobl i gael mynediad at gyfleoedd ennill a dysgu a gwasanaethau allweddol.
AA5	Cyhoeddi Pecyn Cymorth Cenhadaeth Cyfle	Bydd y pecyn cymorth hwn yn helpu gwneuthurwyr penderfyniadau mewn awdurdodau trafndiaeth lleol i ddangos tystiolaeth o werth cymdeithasol trafndiaeth, gan gefnogi canlyniadau gwell i grwpiau dan anfantais. Bydd yn darparu canllawiau ac astudiaethau achos arfer da ar yr hyn y mae'r genhadaeth yn ei olygu yng nghyd-destun trafndiaeth a sut i wneud achos busnes strategol ac economaidd cryf dros ymyriadau â manteision cymdeithasol cryf.
Creu cymunedau iachach		
HC1	Diweddarau'r Canllawiau ar Ddyletswydd Rheoli Rhwydwaith	Bydd hyn yn nodi sut y dylai awdurdodau traffig lleol reoli traffig ar eu rhwydwaith a sicrhau bod pob palmant a llwybr beicio yn cael eu trin yn yr un modd â seilwaith ffyrdd.
HC2	Bydd Active Travel England yn datblygu fframwaith ar gyfer asesu ansawdd a chysylltedd llwybrau teithio llesol i orsafoedd a darpariaeth parcio beiciau ynddynt	Bydd y fframwaith hwn yn cefnogi Network Rail, cwmnïau gweithredu trenau, Great British Railways ac awdurdodau trafndiaeth lleol i wella integreiddio beiciau a rheilffyrdd. Bydd Active Travel England yn darparu cefnogaeth ar gyfer gweithredu'r gwelliannau hyn.
HC3	Cyhoeddi canllawiau i awdurdodau lleol ar glybiau ceir	Bydd hyn yn darparu canllawiau ar sut y gall awdurdodau lleol gefnogi cyflwyno a defnyddio clybiau ceir yn eu hardaloedd orau.
HC4	Ymgynghori ar ymyriadau rheoleiddio i fynd i'r afael ag allyriadau traul brêc a theiars cerbydau ffordd	Diweddarau safon allyriadau'r DU i safon Ewro 7, sy'n cyflwyno terfynau ar gyfer allyriadau nad ydynt yn wacáu fel traul brêc a theiars.
Alinio trafndiaeth a datblygiad		
TD1	Ymgorffori aliniad trafndiaeth a thai mewn rhaglenni buddsoddi cyfalaf lleol a chenedlaethol	Ymgorffori aliniad trafndiaeth a thai mewn rhaglenni buddsoddi cyfalaf lleol a chenedlaethol, megis y Gronfa Cyflenwi Tai Genedlaethol, cyllid Trafndiaeth ar gyfer Dinas-ranbarthau , a rhaglenni rheilffyrdd a ffyrdd gan gynnwys y Biblinell Gwella Rhwydwaith Rheilffyrdd a'r drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd.
TD2	Manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd o Platform4	Manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd Platform4, cwmni eiddo newydd sy'n eiddo cyhoeddus a fydd yn datgloi 40,000 o gartrefi newydd a miliynau o droedfeddi sgwâr o ofod masnachol a chyhoeddus trwy ryddhau ac adfywio tir rheilffordd dros ben sydd ag effaith uchel.

Cyfeirnod	Ymrwymiad	Disgrifiad
TD3	Sicrhau bod egwyddorion sy'n cael eu harwain gan weledigaeth yn cael eu mabwysiadu ar bob haen o lywodraeth	Gweithio gyda'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol i ystyried rôl yr Offeryn Cysylltedd mewn polisi a chanllawiau cynllunio cenedlaethol, gan ystyried ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Fframwaith Polisi Cynllunio Cenedlaethol.
TD4	Ystyried rôl yr Offeryn Cysylltedd mewn polisi a chanllawiau cynllunio cenedlaethol	Gweithio gyda'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol i ystyried rôl yr Offeryn Cysylltedd mewn polisi a chanllawiau cynllunio cenedlaethol, gan ystyried ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Fframwaith Polisi Cynllunio Cenedlaethol.
TD5	Ystyried sut y gall polisi a chanllawiau cynllunio cenedlaethol gefnogi dwyseddau uwch ar gyfer datblygu mewn lleoliadau sydd â chysylltiadau cryf orau	Gweithio gyda'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol i gefnogi dwyseddau uwch ar gyfer datblygu mewn lleoliadau sydd â chysylltiadau cryf, gan gynnwys o amgylch gorsafoedd rheilffordd sydd â chysylltiadau da, a seilwaith trafniadaeth cynaliadwy arall.
TD6	Rhoi alinio ac integreiddio trafniadaeth ac ymyriadau cyflenwol wrth wraidd achosion busnes sy'n seiliedig ar leoedd	Sicrhau bod y llywodraeth yn ystyried cyd-fanteision gwahanol brosiectau sy'n cyfrannu at amcanion lle penodol. Bydd y dull yn cael ei brofi gan fabwysiadwyr cynnar yn Plymouth, Lerpwl, Birmingham Sports Quarter a Phort Talbot.
Hyrwyddwr data a thechnoleg		
DT1	Cyflwyno Llwybr Caffael Arloesi Trafnidiaeth	Byddwn yn cyhoeddi canllawiau i gefnogi awdurdodau lleol a strategol gyda mynediad at gaffael technolegau a gwasanaethau arloesol, cyflwyno sylfaen dystiolaeth yn unol â Deddf Caffael 2023 a chyhoeddi rhestr flaenoriaeth o heriau arloesi i'w mabwysiadu mewn lleoliadau lleol.
DT2	Archwilio opsiynau i gefnogi cyfnewidiadau gwybodaeth.	Gan adeiladu ar fentrau presennol byddwn yn archwilio opsiynau i gefnogi rhwydwaith o gyfnewidiadau gwybodaeth i gefnogi awdurdodau lleol ac ymarferwyr eraill i fabwysiadu technolegau arloesol.
DT3	Sefydlu cynllun ar gyfer gwella a buddsoddi mewn cysylltedd digidol ar y rhwydwaith trafniadaeth	Bydd hyn yn cefnogi'r sector i ddeall cyfleoedd a buddsoddiad posibl.
DT4	Datblygu Marchnad Data Trafnidiaeth	Byddwn yn nodi'r camau nesaf i ddatblygu Marchnad Data Trafnidiaeth, dod â data aml-foddol ynghyd mewn modd agored, trwy ddiweddarau'r Cynllun Gweithredu Data.

DT5	Treialu Cronfa Arloesi Integreiddio	Bydd y gronfa'n darparu £10 miliwn i alluogi nifer fach o awdurdodau lleol i dreialu a/neu gyflymu prosiectau arloesol i wella integreiddio ar draws taith y teithiwr.
DT6	Buddsoddi £30 miliwn mewn Gefeilliaid Digidol Trafnidiaeth Integredig	Mae'r gefeilliaid digidol hyn yn gweithredu fel cynrychioliadau digidol o rwydweithiau ffisegol a byddwn yn darparu £30 miliwn o gyllid i gefnogi'r rhain i gael eu treialu gan awdurdodau lleol i gyflawni'r effaith fwyaf ar y lefel lleol.
DT7	Comisiynu ymchwil i'r rhwystrau i, a manteision, Symudedd fel Gwasanaeth	Bydd hyn yn datblygu'r sylfaen dystiolaeth ynghylch manteision, a'r rhwystrau a wynebwr wrth, ddefnyddio a graddio apiau Symudedd fel Gwasanaeth yn Lloegr ac yn archwilio camau tuag at eu cyflwyno yn y dyfodol.

Grymuso arweinwyr lleol

ELL1	Gweithredu canlyniadau a dangosyddion cytunedig ar gyfer setliadau ariannu trafndiaeth lleol sy'n adlewyrchu blaenoriaethau lleol a chenedlaethol, gan gynnwys yr egwyddorion a nodir yn y strategaeth hon.	Gweithredu fframweithiau canlyniadau cytunedig a dangosyddion ategol yn unol â'r strategaeth hon i ddwyn awdurdodau strategol maerol sefydledig i gyfrif am gyflawni trafndiaeth well trwy eu Setliadau Integredig. Yn ogystal, gosod y fframwaith canlyniadau trafndiaeth lleol a'r dangosyddion ategol yn unol â'r strategaeth hon i ddwyn pob awdurdod trafndiaeth lleol arall i gyfrif am ddarparu trafndiaeth well trwy eu setliadau ariannu perthnasol.
ELL2	Datblygu rhaglen Cymorth Gwerthuso Trafnidiaeth ar gyfer Treialon	Bydd y rhaglen yn darparu cymorth gwerthuso proffesiynol i awdurdodau lleol i'w helpu i dreialu dulliau newydd o ddarparu trafndiaeth a dysgu am eu heffeithiolrwydd. Bydd hyn yn helpu awdurdodau a allai fod heb y gallu ar hyn o bryd i gael tystiolaeth gadarn am effeithiolrwydd eu harloesiadau. Bydd cyhoeddi a lledaenu canfyddiadau treialon yn rhannu dysgu ar draws awdurdodau.
ELL3	Cefnogi gallu a chapasiti awdurdodau trafndiaeth lleol gan gynnwys trwy drafodaethau wedi'u targedu gyda lleoedd	Archwilio ffyrdd pellach o wella gallu a chapasiti, gan gynnwys trwy drafodaethau wedi'u targedu gyda lleoedd i ddeall gwaith sydd eisoes yn mynd rhagddo yn y maes hwn a'r hyn y gallwn ei wneud i ddarparu cefnogaeth bellach.
ELL4	Cyhoeddi canllawiau Cynllun Trafnidiaeth Lleol wedi'u diweddarau	Cyhoeddi canllawiau Cynllun Trafnidiaeth Lleol wedi'u diweddarau i gyd-fynd â'r egwyddorion a nodir yn y strategaeth hon.

Cyf-eir-nod	Ymrwymiad	Disgrifiad
Optimeiddio gwneud penderfyniadau a gwerthuso		
DMA1	Ymgorffori'r fframwaith cychwyn prosiectau a rhaglenni o fewn yr adran	Fframwaith newydd i sicrhau bod y rhesymeg dros newid ac amrywiaeth o opsiynau (gan ystyried pob dull trafndiaeth) ac adnoddau sydd eu hangen yn cael eu hystyried o'r cychwyn cyntaf.
DMA2	Gwella ein Gallu Modelu Strategol	Mae hyn yn cynnwys cyflymu a symleiddio ein Model Trafndiaeth Cenedlaethol presennol i ddarparu dadansoddiad cyflymach a mwy dibynadwy o'r galw am deithio yn y dyfodol a'r opsiynau polisi; datblygu prototeip o Fodel Cenedlaethol sy'n Seiliedig ar Weithgareddau, i ehangu'r ystod o bolisiau y gallwn eu modelu, gan gynnwys mesurau sydd â'r nod o integreiddio'r system drafnidiaeth a chefnogi teithio aml-foddol a mireinio ac ehangu mynediad i'n Hofferyn Cysylltedd a lansiwyd yn ddiweddar (gweler y bennod Alinio Trafndiaeth a Thai).
DMA3	Sefydlu Tasglu Trafndiaeth Torfol	Byddwn yn sefydlu Tasglu Trafndiaeth Dorfol i asesu manteision economaidd, gofodol a chymdeithasol ehangach systemau trafndiaeth dorfol integredig, ac archwilio'r rhwystrau ariannu, llywodraethu a chyflenwi a all rwystro eu datblygiad, yn unol ag argymhelliad Adroddiad y Tasglu Trefi Newydd ar drafnidiaeth dorfol.
DMA4	Cyhoeddi'r Strategaeth Asesu, Modelu a Gwerthuso Newydd	Bydd ein AMES wedi'i ddiweddarau yn nodi cynllun gwella ar gyfer gwerthuso dros y pum mlynedd nesaf, gan nodi ble y dylem ganolbwyntio ein hymdrechion i sicrhau bod gwerthuso'n gweithio i bob rhanddeiliad, gan ganiatáu iddynt wireddu eu gweledigaethau a'u strategaethau trafndiaeth, a rhoi tystiolaeth wrth wraidd y broses honno.
DMA5	Gwella'r Llyfrgell Ddadansoddol ar gyfer awdurdodau trafndiaeth lleol	Mae'r llyfrgell ddadansoddol yn storfa ganolog o ganllawiau, templedi ac adnoddau y gall awdurdodau lleol eu defnyddio wrth baratoi achosion busnes, cynnal dadansoddiadau a datblygu cynlluniau monitro a gwerthuso ar gyfer buddsoddiadau trafndiaeth.



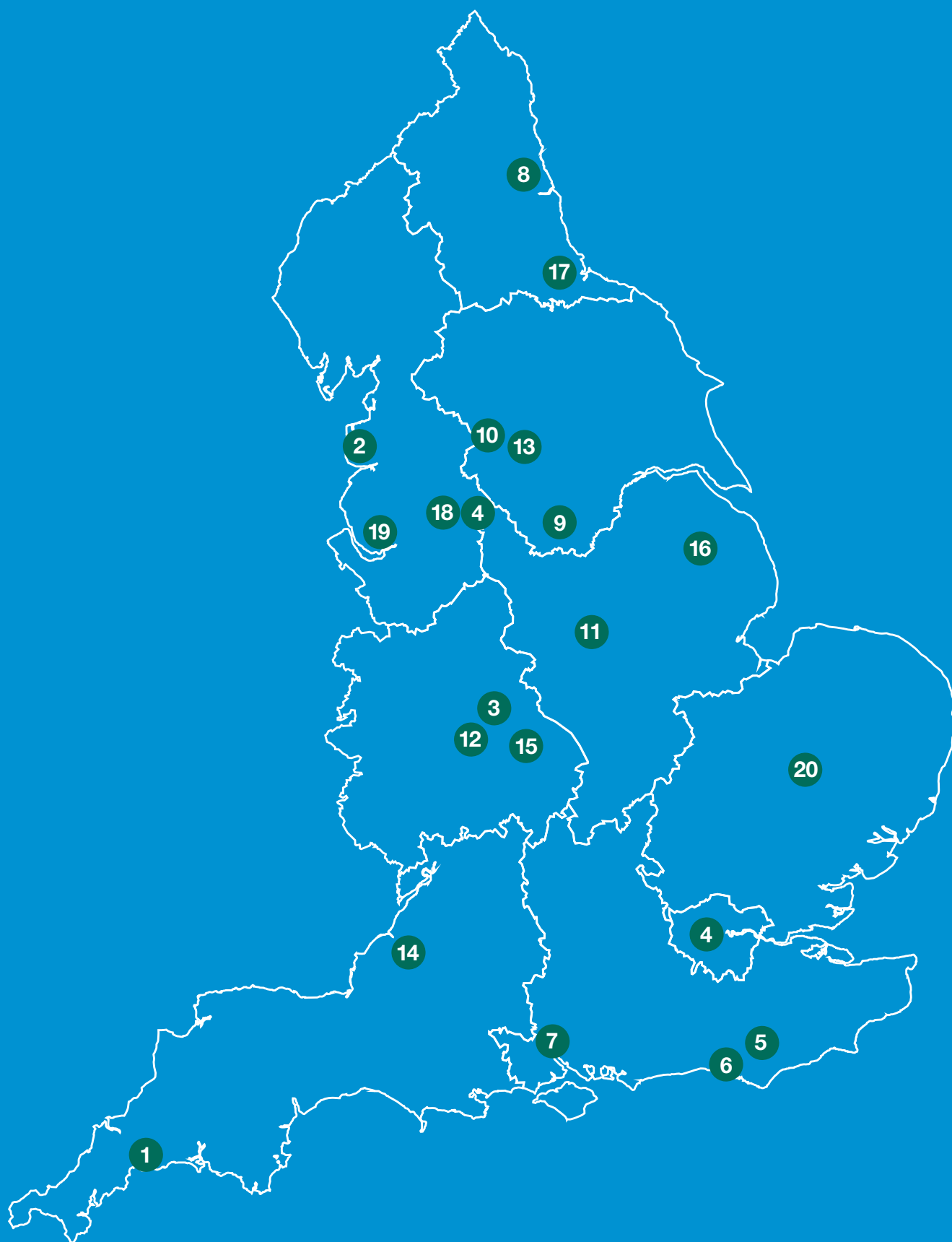
Rhestr o astudiaethau achos

Astudiaeth achos	Ardal	Tudalen
1 Go Eden	Cernyw	25
2 "Project Amber"	Blackpool	27
3 Blaenoriaethu Ffyrdd	Gorllewin Canolbarth Lloegr	28
4 Arweinyddiaeth leol wrth leihau anafiadau ar y ffyrdd	Llundain a Manceinion Fwyaf	30
5 Effaith "Eich Taith Bws"	East Sussex	31
6 Hygyrchedd Bysiau	Brighton a Hove	35
7 Cynllun Credydau Symudedd	Solent	37
8 Cynllun Teithio Am Ddim i Brofwyr Gofal	Newcastle	38
9 Trafnidiaeth Gymunedol	De Swydd Efrog	39
10 Creu Dinas Iachach	Bradford	41
11 Ardoll Parcio yn y Gweithle	Nottingham	46
12 Hyb Symudedd Ffordd Andrew	Halesowen, Gorllewin Canolbarth Lloegr	47
13 Uwchraddio Llwybr Transpennine	Manceinion i Efrog	51
14 Adfywio Bristol Temple Quarter	Bryste	52
15 Rheilffordd Ysgafn lawn Coventry	Coventry	57
16 Trafnidiaeth sy'n Ymateb i Alw Digidol	Swydd Lincoln	58
17 Rheoli a Chyfarwyddo Traffig Trefol	Dyffryn Tees	61
18 Rhwydwaith Bee	Manceinion Fwyaf	65
19 Datganoli ar Waith	Rhanbarth Dinas Lerpwl	67
20 Modelu sy'n canolbwyntio ar bobl gyda BERTIE	Dwyrain Lloegr	69

Ledled y wlad

Integreiddio tocynnau trên a bws Plusbus	23
Gwella cynllunio teithiau gyda data agored	24
Asesiad opsiynau ar gyfer y drydedd Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd	70
Personâu Trafnidiaeth	71

Map o astudiaethau achos



Geirfa

Hygyrch Hawdd i bawb ei gyrraedd, ei ddefnyddio a chael budd ohono, waeth beth fo'u gallu corfforol, eu cefndir neu eu hamgylchiadau.

Tocynnau cod bar Cod QR sy'n gweithredu fel tocyn i deithio a gellir cael mynediad iddo ar ddyfais glyfar neu ei argraffu.

Masnachfrant bysiau System o reoli gwasanaethau bysiau lle mae awdurdodau trafndiaeth lleol yn pennu llwybrau, amlder gwasanaethau, a phrisiau, ac mae gweithredwyr bysiau preifat yn cystadlu am gontractau i'w gweithredu; fel y model a ddefnyddir yn Llundain.

Is-ddeddfau Deddfau lleol a wneir gan awdurdod lleol neu gorff arall, y gellir eu gorfodi o fewn ardal benodol, a ddefnyddir yn aml i reoleiddio ymddygiad ar drafndiaeth gyhoeddus neu mewn mannau cyhoeddus.

Tocynnau digyswllt Mae teithwyr yn defnyddio cerdyn banc digyswllt neu ddyfais waled symudol fel tocyn i deithio, sy'n cael ei "dapiu" i alluogi teithio a chodir ffi a gyfrifir yn awtomatig arnynt.

Trawsfoddol Dull integredig o drafndiaeth sy'n ystyried sawl math o drafndiaeth gyda'i gilydd fel rhan o system ehangach, gan gynnwys wrth gynllunio, dadansoddi a gwneud penderfyniadau.

Datganoli Er nad yw datganoli pwerau a swyddogaethau trafndiaeth yn beth newydd, yng nghyd-destun Papur Gwyn Datganoli Lloegr y llywodraeth a Bil Datganoli a Grymuso Cymunedol Lloegr mae datganoli yn gyffredinol yn cyfeirio at drosglwyddo pwerau trafndiaeth lleol i Awdurdodau Strategol (gweler isod) sy'n cwmpasu ardal ehangach na'r awdurdodau lleol presennol.

Cysylltedd digidol Y gallu i gysylltu pobl, cerbydau a seilwaith â'r rhyngwyd a'i gilydd gan ddefnyddio technolegau fel rhwydweithiau symudol, Wi-Fi a ffibr. Ym maes trafndiaeth, mae'n pwerau pethau fel diweddariadau teithio amser real, goleuadau traffig clyfar, a thocynnau digyswllt.

Tocynnau digidol talu-wrth-fynd (DPAYG) Mae teithwyr yn lawrlwytho ap i deithio, yn 'tapiu' arno gyda'u dyfais ac mae olrhain lleoliad yn nodi eu teithiau. Yna codir tâl a gyfrifir yn awtomatig ar ddiwedd y dydd yn seiliedig ar y teithiau hynny.

Gefeilliaid digidol Cynrychiolaeth neu fodel digidol o ased neu system ffisegol (er enghraifft rhwydwaith ffyrdd), sy'n aml yn rhedeg mewn amser real a all ddylanwadu ar ei weithrediad neu ei reoli ac yn aml yn defnyddio deallusrwydd artifisial. Mae gan efeilliaid digidol botensial aruthrol ar gyfer trafndiaeth

yn amrywio o adeiladu i weithrediadau rhwydwaith a chynllunio strategol.

Hyfforddiant cydraddoldeb anabledd

Hyfforddiant wedi'i gynllunio i helpu staff trafndiaeth i ddeall y rhwystrau y mae pobl anabl yn eu hwynebu a sut i ddarparu cefnogaeth briodol a gwasanaeth cynhwysol.

Safle bws symudol Dyluniad safle bysiau lle mae lôn feiciau yn rhedeg rhwng lloches y safle bysiau a'r palmant, gan ei gwneud yn ofynnol i gerddwyr groesi'r lôn feiciau i fynd ar y bws neu i ddod oddi arno.

Great British Railways Bydd Great British Railways yn gwmni cyhoeddus newydd sy'n gyfrifol am ddarparu'r un pwynt arweinyddiaeth ar ein rheilffyrdd, yn atebol i'w deithwyr am y gwasanaeth y mae'n ei ddarparu, gyda thargedau clir i'w cyrraedd o ran perfformiad ac ansawdd gwasanaeth.

GBRx Y corff arloesi strategol ar gyfer rheilffyrdd Prydain, a sefydlwyd i oresgyn rhwystrau i fabwysiadu technoleg a gwella sut mae'r rheilffordd yn gweithio i bobl.

Cynhwysol Sicrhau y gall pawb gymryd rhan yn yr un gweithgareddau, cael mynediad at yr un gwasanaethau, a rhannu'r un profiadau mewn ffyrdd sy'n teimlo'n ddiogel, yn deg, ac yn groesawgar.

Cwmnïau bysiau awdurdodau lleol Cwmnïau bysiau sy'n eiddo i awdurdodau lleol, sy'n caniatáu mwy o reolaeth dros wasanaethau lleol ac ail-fuddsoddi elw yn y rhwydwaith neu wasanaethau cyhoeddus lleol ('difidend cymdeithasol').

Byrddio gwastad Nodwedd dylunio trafndiaeth lle mae llawr y trênn neu'r tram yr un uchder â'r plattform, gan ganiatáu i bob teithiwr fynd ar y trênn yn haws ac yn fwy diogel, yn enwedig defnyddwyr cadeiriau olwyn a'r rhai ag anableddau symudedd.

Awdurdodau priffyrdd lleol Mae gan awdurdodau priffyrdd lleol ddyletswydd statudol i gynnal a chadw'r rhwydwaith priffyrdd lleol. Mae awdurdodau priffyrdd lleol naill ai'n gynghorau unedol neu'n gynghorau sirol lle nad oes awdurdod strategol yn bodoli neu'n gynghorau cyfansoddol sy'n ffurfio awdurdod strategol.

Awdurdodau trafndiaeth lleol Yn Lloegr, y tu allan i Lundain, awdurdodau trafndiaeth lleol sy'n gyfrifol am bolisi trafndiaeth lleol, gan gynnwys cynllunio a chefnogi gwasanaethau bysiau lleol. Mae gan awdurdodau trafndiaeth lleol ddyletswydd statudol i gynhyrchu Cynllun Trafndiaeth Lleol sy'n nodi eu polisiau trafndiaeth lleol a sut y byddant yn

eu gweithredu. Mae awdurdodau trafndiaeth lleol naill ai'n awdurdod strategol neu'n gyngor unedol neu sirol.

Data y gellir ei ddarllen gan beiriant Data sydd wedi'i strwythuro mewn ffordd y gall cyfrifiaduron ei ddarllen a'i brosesu'n hawdd. Ar gyfer deallusrwydd artiffisial, mae data y gellir ei ddarllen gan beiriannau yn hanfodol oherwydd ei fod yn caniatáu i algorithmau gael mynediad cyflym at y wybodaeth, ei dadansoddi a dysgu ohoni heb fod angen mewnbwn dynol i'w dehongli.

Microsymudedd Cerbydau llai, ysgafnach a ddefnyddir fel arfer ar gyfer teithiau byr, fel beiciau, e-feiciau, e-sgwteri, robotiaid palmant a chlundwyr p er eraill.

Fframwaith Polisi Cynllunio Cenedlaethol Yn nodi polisiâu cynllunio'r llywodraeth ar gyfer Lloegr a sut y disgwylir i'r rhain gael eu cymhwyso.

Tocynnau Talu wrth Fynd (PAYG) Mae gan deithwyr hyblygrwydd i dapio i mewn a thapio allan ac yn ddiweddarach codir tâl arnynt a gyfrifir yn awtomatig yn seiliedig ar y teithiau maen nhw wedi'u gwneud.

Creu Lleoedd Cynnwys cymunedau wrth sefydlu beth mae dylunio da yn ei olygu iddyn nhw drwy ymgynghori ac ymgysylltu, a grymuso cymunedau i gael ymdeimlad o berthyn a balchder yn eu hardal leol wrth i leoedd newid dros amser.

Achos busnes sy'n seiliedig ar le Dod â'r gwahanol brosiectau sydd eu hangen i gyflawni amcanion lle penodol ynghyd, gan sicrhau bod y llywodraeth yn asesu'n briodol y cyflenwoldeb rhwng gwahanol brosiectau, fel tai a thrafnidiaeth.

Platform4 Cwmni datblygu newydd a ffurfiwyd rhwng London and Continental Railways Ltd a Thim Eiddo Network Rail, gan ddatgloi degau o filoedd o gartrefi newydd a lle masnachol a chyhoeddus trwy ryddhau tir rheilffordd dros ben ar gyfer datblygu.

Dyfeisiau symudedd â ph er Dyfeisiau trydan neu fodur sy'n cynorthwyo unigolion gyda'u symudedd.

Tocynnau Cerdyn Clyfar Mae teithwyr yn llwytho taliad ymlaen llaw (ar gyfer talu wrth fynd) neu gardiau teithio (fel pasys amlddydd) ar gerdyn clyfar gyda microsglodyn ac yn 'tapio' hwn i deithio.

Data Clyfar Data Clyfar yw rhannu data cwsmeriaid yn ddiogel ac wedi'i gymeradwyo gyda thrydydd partïon awdurdodedig. Ym maes trafndiaeth, gallai helpu teithwyr i gael opsiynau teithio personol neu helpu gweithredwyr i wella gwasanaethau yn seiliedig ar ddefnydd gwirioneddol.

Strategaeth Datblygu Gofodol Wedi'i pharatoi gan awdurdodau strategol lle maent yn bodoli neu grwpiau o awdurdodau lleol haen uwch lle nad ydynt, gan ddarparu polisiâu strategol ar gyfer

datblygu a defnyddio tir yn yr ardal y maent yn ei chwmpasu.

Mynediad di-risiau Seilwaith sy'n caniatáu i bobl symud trwy ofod heb orfod defnyddio grisiau, fel arfer trwy rampiau, lifftiau neu lwyfannau mynediad gwastad.

Awdurdodau strategol Nododd y Papur Gwyn ar Ddatganoli yn Lloegr fframwaith newydd ar gyfer datganoli gyda thair haen o sylfaen awdurdod strategol, maerol a maer sefydledig gyda phob haen yn cael pwerau dyfnach yn raddol. Awdurdodau strategol yw'r unig awdurdod trafndiaeth lleol ar gyfer eu hardal.

Telathrebu Y systemau a'r technolegau sy'n caniatáu i bobl a dyfeisiau anfon a derbyn gwybodaeth dros bellteroedd, fel galwadau ffôn, negeseuon testun, neu ddata rhyngrwyd. Ym maes trafndiaeth, mae telathrebu'n cysylltu cerbydau, seilwaith a theithwyr i alluogi pethau fel diweddariadau amser real, tocynnau symudol a rheoli traffig clyfar.

Canllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth Dogfennau canllaw ar werthuso a modelu trafndiaeth, gan gynnwys sut mae hyn yn ffitio i brosesau datblygu polisi ehangach fel achosion busnes trafndiaeth.

Transport Focus Y corff gwarchod annibynnol ar gyfer defnyddwyr trafndiaeth ar draws rheilffyrdd, bysiau, tramiau, coetsys a thraffyrdd

Cerdyn teithio neu pàs teithio Tocyn math 'rover/ranger' sy'n caniatáu teithio diderfyn neu hyblyg o dan amodau penodol am gyfnod penodol, fel o fewn ardal neu ar fathau penodol o drafnidiaeth.

Cynllunio dan arweiniad gweledigaeth Dull o gynllunio trafndiaeth yn seiliedig ar osod canlyniadau ar gyfer datblygiad yn seiliedig ar gyflawni lleoedd cynaliadwy a phoblogaidd sydd wedi'u cynllunio'n dda, a darparu'r atebion trafndiaeth i gyflawni'r canlyniadau hynny yn hytrach na rhagweld galw yn y dyfodol i ddarparu capasiti (a elwir yn aml yn 'rhagweld a darparu').

Economi ymwelwyr Y system ehangach sy'n cefnogi twristiaeth, gan gynnwys atyniadau fel amgueddfeydd, safleoedd treftadaeth, lleoliadau diwylliannol, parciau thema a digwyddiadau chwaraeon; lletygarwch; seilwaith cefnogol gan gynnwys trafndiaeth a llety; gwasanaethau ymwelwyr; a'r gyflogaeth sy'n galluogi profiadau cadarnhaol i ymwelwyr.

Olwyno Symud fel cerddwr trwy olwyno heb gymorth neu ddefnyddio cymorth symudedd ag olwynion gan gynnwys cadeiriau olwyn, sgwteri symudedd, fframiau cerdded, pramiau neu fygis. Fel arfer yn cael ei ddefnyddio ar y cyd â 'cherdded'.

Troednodiadau

1 Yr Adran Drafnidiaeth (DfT) (2025). *National Travel Survey (NTS) 2024: NTS0403 Average number of trips, miles and time spent travelling by trip purpose: England, 1995 onwards*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts04-purpose-of-trips#trips-stages-distance-and-time-spent-travelling>

2 DfT (2025). *NTS 2024: NTS0601 Average number of trips, stages and distance travelled by sex, age and mode: England, 2002 onwards*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts03-modal-comparisons#mode-by-age-and-sex>

3 DfT (2024). *NTS 2023: Car availability and trends in car trips*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2023/nts-2023-car-availability-and-trends-in-car-trips>

4 DfT (2025). *NTS 2024*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2024>

5 DfT (2024). *National Travel Attitudes Study: Wave 9*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-9>

6 Transport Focus (2023). *Motivations and barriers to bus usage*. Ar gael ar: <https://www.transportfocus.org.uk/publication/motivations-and-barriers-to-bus-usage/>

7 DfT (2024). *Our changing travel 2023*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/our-changing-travel-2023>

8 Transport Focus (2023). *Bus passenger satisfaction - key driver analysis*. Ar gael ar: <https://www.transportfocus.org.uk/publication/bus-passenger-satisfaction-key-driver-analysis/>

9 DfT (2022). *National road traffic projections*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/national-road-traffic-projections>

10 DfT (2025). *Connectivity Tool*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/guidance/connectivity-tool>

11 DfT (2024). *Understanding multi-stage journeys and what enables them*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/understanding-multi-stage-journeys-and-what-enables-them>

12 DfT (2023). *Local transport provision: local authority capacity and capability*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/local-transport-provision-local-authorities-capacity-and-capability>

13 DfT (2025). *NTS 2024*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2024>

14 Swyddfa Ystadegau Gwladol (SYG) (2025). *Family spending workbook 1: detailed expenditure and trends*. Ar gael ar: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/personalandhouseholdfinances/expenditure/datasets/familyspendingworkbook1detailedexpenditureandtrends>

15 DfT (2026) *Personal Safety on Public Transport*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/personal-safety-on-transport>

16 DfT (2023). *National Travel Attitudes Study wave 8*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-8/national-travel-attitudes-study-wave-8>

17 DfT (2025). *Inclusive Transport Strategy evaluation*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/inclusive-transport-strategy-evaluation>

18 DfT (2025). *NTS 2024: Mode share and multi-modal trips*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2024/nts-2024-mode-share-and-multi-modal-trips>

19 ONS (2025). *Lower layer Super Output Area population estimates (supporting information)*. Ar gael ar: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/populationestimates/datasets/lowersuperoutputareamidyearpopulationestimates>

20 DfT (2023). *Suburban families: Transport persona Nigel*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/suburban-families-transport-persona-nigel>

21 Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig (2025). *Rural Urban Classification*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/collections/rural-urban-classification>

22 DfT (2025). *NTS 2024: NTS0409 Average number of trips and distance travelled by purpose and main mode: England, 2002 onwards*. Available at: <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts04-purpose-of-trips>

23 National Centre for Accessible Transport (2025). *Understanding and addressing the gap in transport accessibility data, Highlights Report*. Ar gael ar: <https://www.ncat.uk/projects/understanding-and-addressing-the-gap-in-transport-accessibility-data/>

24 DfT (2025). *Our roadmap to an accessible railway*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/accessible-railways-roadmap/our-roadmap-to-an-accessible-railway>

25 Department for Business and Trade (DBT) (2025). *The UK's Modern Industrial Strategy*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/collections/the-uks-modern-industrial-strategy-2025>

- 26 Transport Focus (2025). *Strategic Roads User Survey 2024-25*. Ar gael ar: <https://www.transportfocus.org.uk/publication/strategic-roads-user-survey-2024-25/>
- 27 DfT (2024). *Our changing travel 2023*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/our-changing-travel-2023>
- 28 Transport Focus (2025). *Strategic Roads User Survey 2024-25*. Ar gael ar: <https://www.transportfocus.org.uk/publication/strategic-roads-user-survey-2024-25/>
- 29 Transport for London (TfL) (2025). *London borough lane rental*. Ar gael ar: <https://tfl.gov.uk/info-for/urban-planning-and-construction/our-land-and-infrastructure/lane-rental-scheme>
- 30 Royal Automobile Club (2024). *RAC Report on Motoring*. Ar gael ar: <https://www.rac.co.uk/report-on-motoring>
- 31 DfT (2024). *National Travel Attitudes Study: Wave 9*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-9>
- 32 DfT (2021). *National Travel Attitudes Study: Wave 5*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-5>
- 33 Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) (2025). *Passenger rail performance - January to March 2025*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/passenger-rail-performance-january-to-march-2025>
- 34 DfT (2024). *National Travel Attitudes Study: Wave 9*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-9>
- 35 DfT (2025). *Road safety statistics*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/collections/road-accidents-and-safety-statistics>
- 36 ORR (2024). *Rail safety*. Ar gael ar: <https://dataportal.orr.gov.uk/statistics/health-and-safety/rail-safety/>
- 37 DfT (2025). *Reported road casualties Great Britain, annual report: 2024*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 38 ORR (2024). *Rail safety*. Ar gael ar: <https://dataportal.orr.gov.uk/statistics/health-and-safety/rail-safety/>
- 39 TfL (2025). *Road safety data*. Ar gael ar: <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/road-safety>
- 40 Transport for Greater Manchester (2025). *Active Travel Report 2024*. Ar gael ar: <https://beeactive.tfgm.com/publications-and-downloads/>
- 41 Transport Focus (2025). *Your Bus Journey 2024*. Ar gael ar: <https://www.transportfocus.org.uk/news/englands-best-bus-services-named-as-national-passenger-satisfaction-rises/>
- 42 ONS (2025) Family spending in the UK: April 2023 to March 2024. Ar gael ar: <https://www.ons.gov.uk/people-populationandcommunity/personalandhouseholdfinances/expenditure/bulletins/familyspendingintheuk/april-2023tomarch2024>
- 43 Pwyllgor Dethol T'r Cyffredin ar Drafnidiaeth (2025). *Access denied: rights versus reality in disabled people's access to transport*. Ar gael ar: <https://publications.parliament.uk/pa/cm5901/cmselect/cmtrans/770/report.html>
- 44 DfT (2025). *Our roadmap to an accessible railway*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/accessible-railways-roadmap/our-roadmap-to-an-accessible-railway>
- 45 DfT (2026) *Personal Safety on Public Transport*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/personal-safety-on-transport>
- 46 DfT (2021). *National Travel Attitudes Study: Wave 5*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-5>
- 47 DfT (2024). *National Travel Attitudes Study: Wave 9*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-9>
- 48 Public Health England (2016). *Health matters: getting every adult active every day*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-getting-every-adult-active-every-day/health-matters-getting-every-adult-active-every-day>
- 49 Mebrahtu, T. et al. (2025). *Impact of an urban city-wide Bradford clean air plan on health service use and nitrogen dioxide 24 months after implementation: An interrupted time series analysis*. Ar gael ar: <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11919047/>
- 50 Sefydliad Cenedlaethol ar gyfer Ymchwil Gofal Cymdeithasol ac Iechyd (2021). *Better pathways promote physical activity and can decrease health inequalities*. Ar gael ar: <https://evidence.nihr.ac.uk/alert/better-pathways-promote-walking-and-cycling-and-can-decrease-health-inequalities/>
- 51 DfT (2024). *Understanding multi-stage journeys and what enables them*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/understanding-multi-stage-journeys-and-what-enables-them>
- 52 Cymdeithas Llywodraeth Leol (2023). *Shared micromobility within the UK*. Ar gael ar: <https://www.local.gov.uk/publications/shared-micromobility-within-uk>
- 53 Interreg North-West Europe. *eHUBS: Smart shared green mobility hubs*. Ar gael ar: <https://vb.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/>
- 54 Vidan, L., Slavulj, M., Grgurević, I. and Sikiric, M. (2025). *An Overview of Shared Mobility Operational Models in Europe*. Ar gael ar: <https://www.mdpi.com/2076->

Better Connected

3417/15/7/4045

55 Rhestr Allyriadau Atmosfferig Genedlaethol (2024). *Air Pollutant Emissions Data*. Ar gael ar: <https://naei.energysecurity.gov.uk/air-pollutants/air-pollutant-emissions-data>

56 Coleg Brenhinol y Meddygon (2025). *Summary for policymakers: A breath of fresh air: responding to the health challenges of modern air pollution*. Ar gael ar: <https://www.rcp.ac.uk/policy-and-campaigns/policy-documents/a-breath-of-fresh-air-responding-to-the-health-challenges-of-modern-air-pollution/>

57 Yr Adran Iechyd a Gofal Cymdeithasol (2022). *Chief Medical Officer's Annual Report 2022: Air Pollution, UK Government*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/chief-medical-officers-annual-report-2022-air-pollution>

58 Cyngor Dinas Nottingham (2022). *Workplace Parking Levy*. Ar gael ar: <https://www.transportnottingham.com/article/workplace-parking-levy/>

59 WWF (2024). *Transport case studies - Workplace Parking Levy, Nottingham, UK*. Ar gael ar: <https://www.wwf.org.uk/transport-case-studies>

60 Jephcote, C. et al. (2023). *Spatial assessment of the attributable burden of disease due to transportation noise in England*. Ar gael ar: <https://researchportal.ukhsa.gov.uk/en/publications/spatial-assessment-of-the-attributable-burden-of-disease-due-to-t/>

61 Swyddfa Diogelu'r Amgylchedd (2023). *Progress in improving the natural environment in England, 2021/2022*. Ar gael ar: <https://www.theoep.org.uk/report/progress-improving-natural-environment-england-20212022>

62 Arenas, J. (2025). *On the impact of electric vehicle transition on urban noise pollution*. Ar gael ar: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2468584425000327>

63 ORR (2025). *Annual assessment of National Highways' performance: end of the second road period (April 2020 to March 2025)*. Ar gael ar: <https://www.orr.gov.uk/annual-assessment-national-highways-performance-end-second-road-period-april-2020-march-2025-0>

64 Sefydliad Ymchwil Polisi Cyhoeddus (2025). *The transport challenge for low-income households*. Ar gael ar: <https://www.ippr.org/articles/the-transport-challenge-for->

low-income-households

65 New Economics Foundation (2024). *Trapped behind the wheel*. Ar gael ar: <https://neweconomics.org/2024/11/trapped-behind-the-wheel>

66 Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol (2024). *The Location of Development 4*. Ar gael ar: <https://www.rtpi.org.uk/new-from-the-rtpi/the-location-of-development-4/>

67 KPMG for Greener Journeys a DfT (2018). *Sustainable transport: The key to unlocking the benefits of new housing*. Ar gael ar: <https://greener-vision.com/publication/sustainable-transport-the-key-to-unlocking-the-benefits-of-new-housing/>

68 DfT (2025). *Science, innovation and technology plan 2025*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/dft-science-innovation-and-technology-plan-2025>

69 Government Commercial Function (2025). *Transforming Public Procurement*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/collections/transforming-public-procurement>

70 DBT, DSIT a Trysorlys EF (2025). *Technology Adoption Review*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/technology-adoption-review>

71 DfT (2025). *Automated passenger services (APS) permitting scheme consultation*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/consultations/automated-passenger-services-permitting-scheme/automated-passenger-services-aps-permitting-scheme-consultation>

72 Tees Valley (2025). *UK-First Digital Project Sees Success in Slashing Delays on Region's Roads*. Ar gael ar: <https://teesvalley-ca.gov.uk/news/uk-first-digital-project-sees-success-in-slashing-delays-on-regions-roads>

73 Tees Valley (2025). *Cutting-Edge Technology Set To Slash Wait Times And Boost Bus Reliability Across Our Region*. Ar gael ar: <https://teesvalley-ca.gov.uk/news/cutting-edge-technology-set-to-slash-wait-times-and-boost-bus-reliability-across-our-region/>

74 DfT (2023). *Local transport provision: local authority capacity and capability*. Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/publications/local-transport-provision-local-authorities-capacity-and-capability>



Welcome to your new Manchester
Experience the world's most innovative beer house

CLASS Refreshment Bar & Kitchen GRILL ROOM BO

THE BEER HOUSE BAR & KITCHEN

GRILL ROOM

BO Infor

