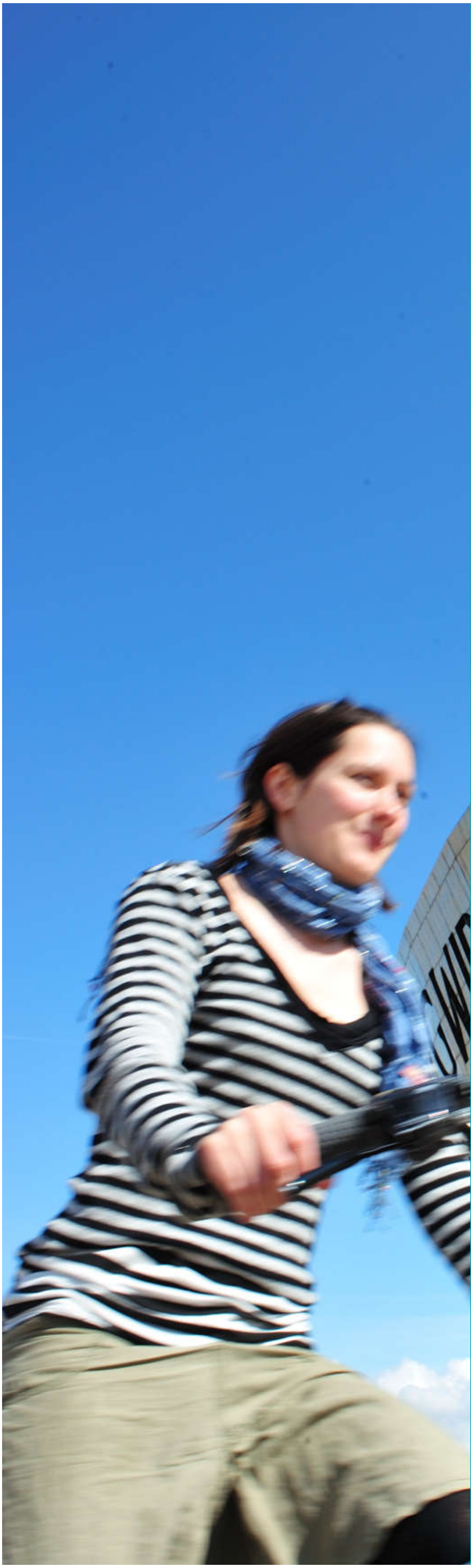


DRAFFT

STRATEGAETH DRAFNIDIAETH CAERDYDD

CYNGOR DINAS CAERDYDD

CARDIFF
CAERDYDD

CYNNWYS

1 **GWELEDIGAETH Y CYNGOR** 4

CYFLWYNIAD 5
TRAFNIDIAETH A BYW 6
GWELEDIGAETH A BLAENORIAETHAU AR GYFER TRAFNIDIAETH 8
CYNLLUNIAU A PHOLISÏAU ALLWEDDOL 10

2 **HERIAU A CHYFLEOEDD** 12

EIN PRIF HERIAU 13
EIN CYNNYDD HYD YN HYN 16
CYFLEOEDD 20

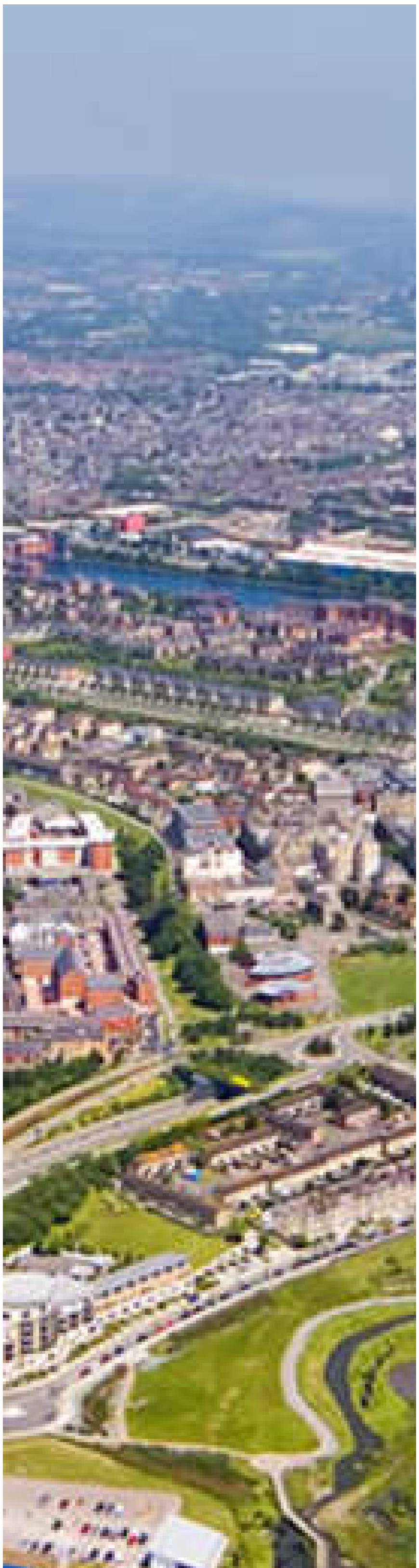
3 **BLAENORIAETHAU** 24

EIN BLAENORIAETHAU 25
BLAENORIAETHAU AR GYFER CERDDED 27
BLAENORIAETHAU AR GYFER BEICIO 29
BLAENORIAETHAU AR GYFER Y RHWYDWAITH REILFFYRDD 31
BLAENORIAETHAU AR GYFER TEITHIO AR FYSIAU 33
BLAENORIAETHAU AR GYFER RHEOLI'R RHWYDWAITH PRIFFYRDD 35
BLAENORIAETHAU AR GYFER CYSYLLTU Â'R DINAS-RANBARTH EHANGACH 37
BLAENORIAETHAU AR GYFER TECHNOLEG AC ARLOESEDD 38
AMSERLEN Y STRATEGAETH 40
SUT Y BYDDWN YN CYFLAWNI EIN BLAENORIAETHAU 42
SUT Y BYDDWN YN MESUR EIN CYNNYDD 43

GEIRFA A THALFYRIADAU 44

1

GWELEDIGAETH Y CYNGOR



INTRODUCTION

This is an exciting time of change for Cardiff. We are one of the most highly skilled and fastest growing cities in the UK. An additional 41,000 houses and 40,000 jobs are planned for Cardiff over the next decade. A Capital City, centre of government and major visitor destination, Cardiff hosts numerous national and international sporting and cultural events. We have also recently been named the 'UK's most liveable city'.

Cities are the focus of economic development and the drivers of growth. For Cardiff, this means we are the economic driver of a major city region of nearly 1.5 million people, half the population of Wales. Cardiff provides one third of regional employment. People make approximately 1.5 million trips every day travelling in and to and from Cardiff (over 25% of trips in the South East Wales Region). Large numbers of journeys come from the neighbouring local authorities such as the Vale of Glamorgan, Rhondda Cynon Taff and Caerphilly.[1]

To support the city region and allow it to continue to grow, a transport system is needed which can bring people and jobs closer together and improve connectivity between businesses and their customers and suppliers. We've taken some important steps forward in recent years, but a number of challenges remain. We need to transform our transport infrastructure so that we, and the area around us, can grow and realise our ambition to become Europe's most liveable capital city.

The Cardiff Capital Region City Deal and the Welsh Government's Metro together provide a unique opportunity to achieve this transformation through the delivery of a new on-street city tram system that will be fully integrated with the wider city and regional transport networks.

"Mae gan ddinas-ranbarthau llwyddiannus systemau trafnidiaeth integredig sy'n perfformio'n dda ac sy'n caniatáu ar gyfer llif effeithlon a di-dor o bobl a nwyddau, gan fwydo canolfannau (cyflogaeth, tai a hamdden) allweddol yn effeithiol a chefnogi twf economaidd parhaus".

(PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD, 'SBARDUNO ECONOMI CYMRU', 2015)

Up to now, our transport vision and priorities have not been outlined in an individual strategy document. However, with the Local Development Plan now adopted and transport set to play a central role in its implementation, we think it is essential that our Transport Strategy is presented in a single document which clearly explains:

- How our plans for improving Cardiff's transport system are needed to support the development of new sustainable communities envisaged within the Local Development Plan
- The main transport issues and challenges which we are working to address
- Our transport priorities and key proposals for improving the transport system.

This document will be the principal reference in our future communications and public engagement on transport matters. Our aim in publishing the strategy is to generate a stronger public awareness of the transport challenges we are seeking to address, demonstrating how the projects we are proposing will contribute to Cardiff realising its ambition to become Europe's most liveable capital city.

"Mae Caerdydd yn chwarae rôl unigryw yng Nghymru. Dros y ddegawd ddiwethaf, Caerdydd fu'r brif ffynhonnell o ran swyddi newydd yn y dinas-ranbarth, ac mae dros draean o weithlu'r ddinas yn cymudo bob dydd o'r ardaloedd amgylchynol."

(ADRODDIAD DINAS BYW CAERDYDD, MIS HYDREF 2015)

1 FFYNHONNELL: DATA AR GYFER 2014 O'R MODEL DIWEDD TAITH CENEDLAETHOL, YR ADRAN DRAFNIDIAETH (TEMPRO V6.2). ADDASWYD GAN DDEFNYDDIO DATA CYNLLUNIO STATS CYMRU

TRAFNIDIAETH A BYW

A hithau'n 'Ddinas Byw' mae Caerdydd yn ymdrechu i ddarparu economi ffyniannus a chyfleoedd gwaith ardderchog, yn ogystal ag ansawdd bywyd uchel. Bydd ein mannau cyhoeddus, amgylchedd naturiol a diwylliant, yn ogystal ag addysg a dysg, oll yn cyfrannu at y weledigaeth ar gyfer Caerdydd i fod y brifddinas orau yn Ewrop i fyw ynddi.

> "Mae'r rhan fwyaf o ddinasoedd y byd sydd orau i fyw ynddynt wedi tyfu ochr yn ochr â rhwydweithiau trafnidiaeth gynaliadwy sy'n galluogi pobl i deithio heb rwystr ar drafnidiaeth gyhoeddus, i gerdded ac i feicio."
>
> *(ADRODDIAD DINAS BYW CAERDYDD, MIS HYDREF 2015)*

Mae system drafnidiaeth ardderchog yn rhan annatod o gyflawni'r weledigaeth hon. Mae trafnidiaeth yn cael dylanwad mawr ar y ffactorau sy'n gwneud dinasoedd yn rhai ardderchog i fyw ynddynt. Mae trafnidiaeth yn cyfrannu at ffyniant trwy ddarparu mynediad at swyddi i bobl a mynediad at fusnesau i gwsmeriaid a marchnadoedd. Gall y ffordd y mae pobl yn teithio – faint y maent yn cerdded, yn beicio neu'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a pha mor ddibynnol y maent ar y car preifat – gael effaith sylweddol ar iechyd pobl ac ar lendid, diogelwch a chynaliadwyedd yr amgylchedd lleol.

Ar gyfartaledd, mae pobl yn treulio tua awr yn teithio bob dydd, felly gall rhwyddineb a chyfforddusrwydd teithiau dyddiol i'r gwaith, i'r ysgol neu i'r siopau gael dylanwad sylweddol ar ansawdd bywyd unigolyn.

Mae llawer o ddinasoedd y byd sy'n fwyaf nodedig am eu rhinweddau byw wedi'u cynllunio, neu eu hailgynllunio, o amgylch mathau cynaliadwy o drafnidiaeth. Mae'r berthynas rhwng trafnidiaeth a byw yn amlwg yn nifer o'r dinasoedd sydd wedi bod ar frig y rhestr o'r dinasoedd gorau i fyw ynddynt yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Er enghraifft:

63%

MAE 63% O BRESWYLWYR COPENHAGEN YN BEICIO I'W GWAITH NEU I'W LLEOLIAD ADDYSG BOB DYDD *(ADRODDIAD BEICIAU COPENHAGEN 2014)*

39%

MAE 39% O BRESWYLWYR FIENNA YN DEFNYDDIO TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS I FYND I'W GWAITH NEU I'W LLEOLIAD ADDYSG BOB DYDD *(VIENNA WALKING, 2015)*

2/3

MAE 2/3 O'R HOLL DEITHIAU YM MELBOURNE AR DROED AC MAE DROS DRAEAN YN GYSYLLTIEDIG Â'R GWAITH *(LLYWODRAETH GWLADWRIAETH VICTORIA 2015)*

54%

MAE 54% O BRESWYLWYR TORONTO YN BEICIO, 25% AR GYFER HAMDDEN A 29% AR GYFER TRAFNIDIAETH *(CYNLLUN RHWYDWAITH BEICIO TORONTO, 2015)*

Mae gan drafnidiaeth yn rhai o'r dinasoedd gorau yn y byd y byd i fyw ynddynt nifer o bethau yn gyffredin:

- dewis eang o opsiynau teithio sy'n caniatáu i'r rhan fwyaf o siwrneiau dyddiol gael eu gwneud yn rhwydd heb gar
- strydoedd a chymdogaethau lle y mae'n ddiogel i bobl gerdded a beicio ac i blant chwarae
- rhwydweithiau helaeth o lwybrau diogel a deniadol ar gyfer cerdded a beicio – i'r gwaith, i'r ysgol, i'r gwasanaethau lleol ac i'r arosfannau trafnidiaeth gyhoeddus
- rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel sy'n mynd a phobl i unrhyw ran o'r ddinas yn gyflym ac yn ddiffwdan
- canol dinas nad yw'n cael ei ddominyddu gan geir a thraffig arall

GWELEDIGAETH A BLAENORIAETHAU AR GYFER TRAFNIDIAETH

Mae'r cyswllt rhwng trafnidiaeth a byw yn cael ei gydnabod yn ein gweledigaeth ar gyfer trafnidiaeth:

> "System drafnidiaeth integredig sy'n cynnig dulliau teithio diogel, effeithlon a chynaliadwy i bawb, lle mae trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio yn darparu dewisiadau go iawn a dymunol yn lle teithio mewn car, sy'n cyfrannu at wneud Caerdydd yn brifddinas orau Ewrop i fyw ynddi."

Mae'r weledigaeth wedi llywio cyfeiriad ein gwaith ar drafnidiaeth am nifer o flynyddoedd. Yn ystod y cyfnod hwn mae ein hymdrechion wedi canolbwyntio ar dri phrif flaenoriaeth:

1 EHANGU DEWISIADAU TEITHIO

EI GWNEUD YN YMARFEROL I'R RHAN FWYAF O DEITHIAU DYDDIOL GAEL EU GWNEUD TRWY DDULLIAU ERAILL YN HYTRACH NA'R CAR, ER ENGHRAIFFT TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS, CERDDED A BEICIO

2 DEMAND MANAGEMENT

CYMRYD CAMAU I LEIHAU'R GALW AM DEITHIO YN GYFFREDINOL, AC YN ENWEDIG MEWN CAR

3 NETWORK MANAGEMENT

DEFNYDDIO TECHNOLEG ER MWYN GWNEUD Y DEFNYDD GORAU O'R RHWYDWAITH PRIFFYRDD PRESENNOL, YN HYTRACH NAG ADEILADU FFYRDD NEWYDD A FYDDAI'N ARWAIN AT FWY O DRAFFIG

618

CYNLLUNIAU A PHOLISÏAU ALLWEDDOL

Mae dau brif gynllun yn sylfaen i'n strategaeth drafnidiaeth – y **Cynllun Datblygu Lleol (CDLl)** a'r **Cynllun Trafnidiaeth Leol** – sef hefyd y prif arfau ar gyfer sicrhau'r gwelliannau i drafnidiaeth y mae eu hangen i helpu Caerdydd i dyfu ac i ddod yn ddinas sy'n lle gwirioneddol dda i fyw.

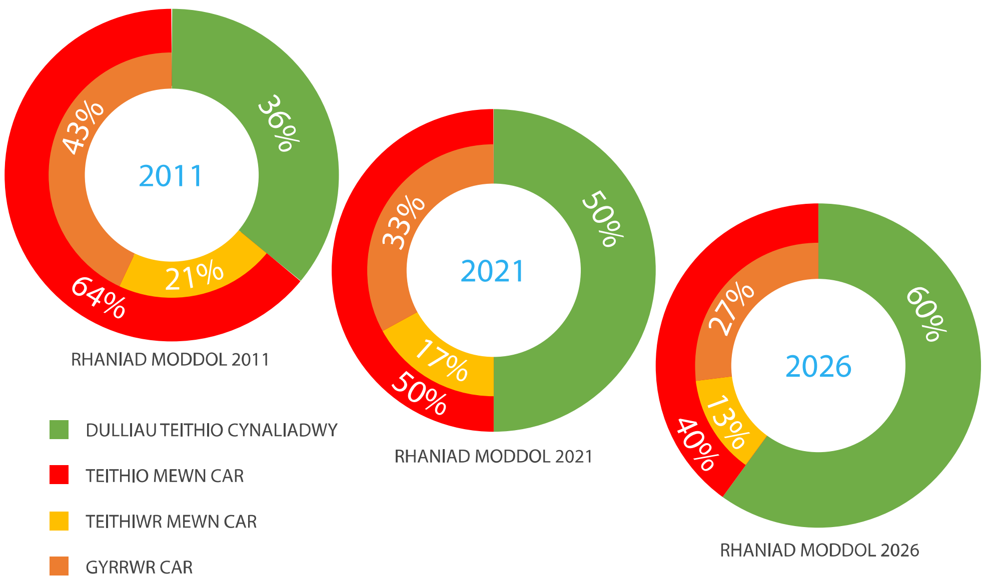
Mae **Cynllun Datblygu Lleol Caerdydd (2006-2026)** yn darparu ar gyfer 41,000 o gartrefi newydd a hyd at 40,000 o swyddi newydd hyd at 2026. Bydd y datblygiadau at y dyfodol a nodir yn y CDLl yn cynhyrchu cynnydd o 32% (net) mewn traffig ar y ffyrdd, a fydd yn dwysau'r pwysau ar rwydwaith priffyrdd y ddinas. Mae gwaith modelu a gyflawnwyd i gefnogi'r CDLl yn dangos bod yn rhaid i'r siwrneiau dyddiol cyffredinol a wneir mewn car leihau a bod yn rhaid gwneud mwy o deithiau ar droed, ar feic ac ar drafnidiaeth gyhoeddus er mwyn darparu'r datblygiadau at y dyfodol a nodir yn y CDLl. Er mwyn galluogi'r 'newid moddol' hwn, mae'r polisïau yn y CDLl yn ceisio sicrhau gwelliannau sylweddol i'r rhwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol ar y cyd â datblygiadau newydd. Mae'r CDLl yn cynnwys targed i sicrhau bod 50% o'r holl siwrneiau yn cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2026. Cyfeirir at hyn fel y 'rhaniad moddol o 50:50'.

Byddai cyrraedd y targed o 50:50 yn ddigonol at ddibenion cyflawni'r Cynllun Datblygu Lleol. Fodd bynnag, er mwyn efelychu dinasoedd eraill yn Ewrop sy'n nodedig am fod yn lleoedd da i fyw, mae angen i ni fod yn fwy uchelgeisiol am gyfran y siwrneiau yng Nghaerdydd yr ydym am iddynt gael eu gwneud ar drafnidiaeth gynaliadwy.

Hoffem wneud cynnydd cyflymach tuag at y rhaniad moddol o 50:50, a byddwn yn gweithio i sicrhau'r gwelliannau i'r seilwaith y mae eu hangen er mwyn cyrraedd y targed hwn yn gynt – erbyn 2021. Yn y pum mlynedd nesaf yn arwain at 2026, bydd ein hymdrechion yna'n canolbwyntio ar gyflawni gwelliannau pellach a chynyddu cyfran yr holl siwrneiau yng Nghaerdydd a wneir ar droed, ar feic ac ar drafnidiaeth gyhoeddus i 60% – rhaniad moddol o 60:40.

Cymeradwywyd y Cynllun Trafnidiaeth Leol gan **Lywodraeth Cymru** ym mis Mai 2015, ac mae'n nodi ein prif gynigion a dyheadau o ran y seilwaith trafnidiaeth ar gyfer y cyfnod 2015-2031. Mae hyn yn cynnwys y cyfnod dan sylw hefyd yn y CDLl (2026). Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Leol yn ategu'r seilwaith trafnidiaeth y byddwn yn ei drafod â datblygwyr safleoedd mawr, ac yn ei sicrhau ganddynt, trwy'r broses gynllunio (gyda chefnogaeth polisïau'r CDLl).

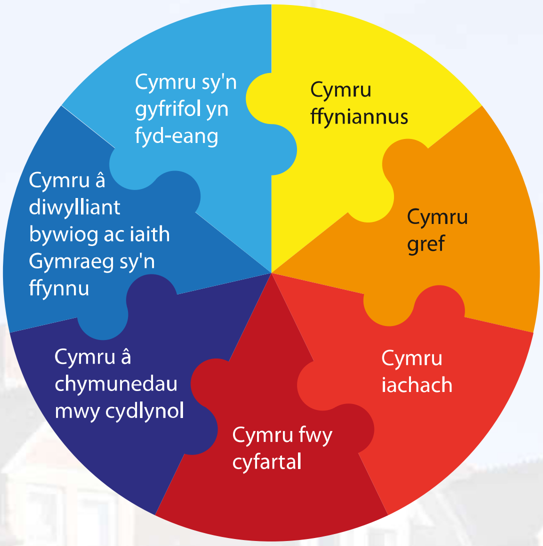
EIN TARGEDAU



DEDDF LLESIANT CENEDLAETHAU'R DYFODOL (CYMRU) 2015

Mae'r Ddeddf yn gosod saith nod ar gyfer llesiant a fydd yn cyfrannu at ddatblygu cynaliadwy. Mae'n gosod dyletswydd ar Awdurdodau Lleol a chyrff cyhoeddus eraill i osod amcanion sy'n ceisio sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl at gyflawni
pob un o'r nodau llesiant.

Gallai cynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy a gweithio tuag at raniad moddol o 50:50 wneud cyfraniad pwysig at gyflawni Dyletswydd Llesiant y Cyngor.



CAERDYDD UN BLANED

Pe bai pawb yn y byd yn defnyddio adnoddau naturiol ac yn cynhyrchu carbon deuocsid ar yr un raddfa ag y gwnawn yng Nghaerdydd, byddai arnom angen tair planed i'n cefnogi. Nid yw hyn yn gynaliadwy nac yn deg i bawb yr ydym yn rhannu ein planed â hwy.

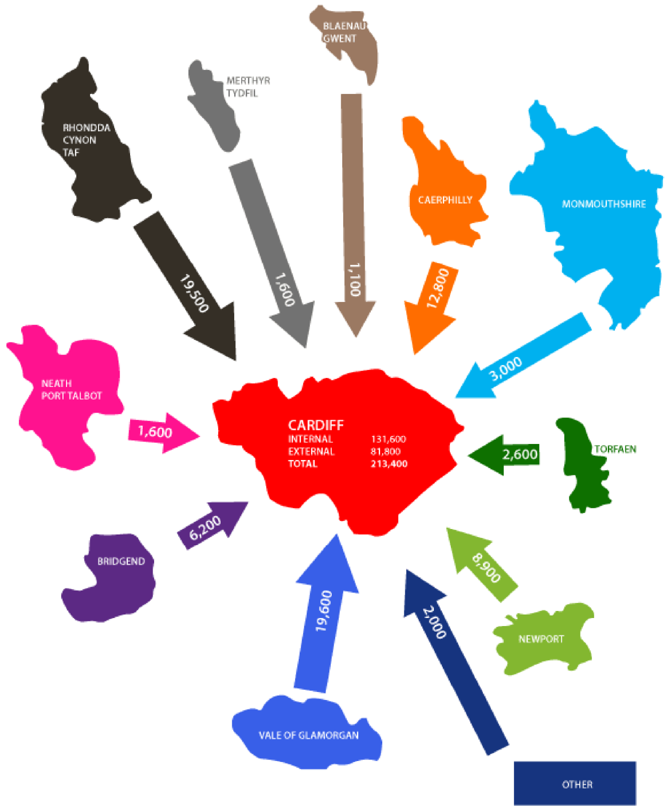
Dyhead Caerdydd yw bod yn ddinas un blaned erbyn 2050. Bydd defnyddio dulliau teithio cynaliadwy ar gyfer mwy o siwrneiau dyddiol yn hanfodol er mwyn lleihau'r defnydd o ynni a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghaerdydd.

2

HERIAU A CHYFLEOEDD

EIN PRIF HERIAU

Er mwyn cyrraedd ein targed ar gyfer rhaniad moddol o 50:50 a gwireddu ein Gweledigaeth ar gyfer Trafnidiaeth, mae angen i ni fynd i'r afael â nifer o heriau:



TWF YN Y DYFODOL

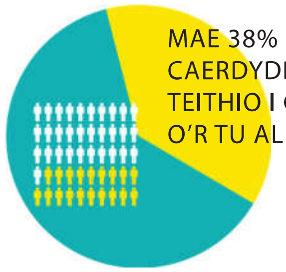
Mae disgwyl i Gaerdydd dyfu dros y ddegawd nesaf. Mae'r CDLl yn darparu ar gyfer 41,000 (net) o dai newydd a hyd at 40,000 o swyddi erbyn 2026, a fydd yn cynyddu'n sylweddol y galw am deithio ac yn dwysau'r pwysau ar rwydwaith trafnidiaeth Caerdydd. Bydd mynd i'r afael â'r effaith hon a galluogi Caerdydd i ehangu yn gofyn am newid o ddefnyddio car bob dydd i ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy. Cyflawni'r newid hwn a chyrraedd targed 50:50 y CDLl yw ffocws ein Strategaeth Drafnidiaeth.

PWYSAU GAN GYMUDO I MEWN

Caerdydd yw canolbwynt cyflogaeth ranbarthol a phob dydd, mae niferoedd mawr o gymudwyr yn teithio i mewn i'r ddinas. Mae'r rhan fwyaf o'r gweithwyr (rhwng 76% a 84%) sy'n gwneud y siwrnai ddyddiol i mewn i Gaerdydd o ardaloedd awdurdodau lleol cyfagos yn teithio mewn car (Cyfrifiad 2011). Mae cymudwyr dyddiol o'r tu allan i'r ddinas yn ychwanegu pwysau at y rhwydwaith ffyrdd yn ystod oriau brig y bore a'r nos. Mae'r mewnlif hwn o draffig yn achosi tagfeydd, oedi ac yn arwain at amserau teithio hirach.

10%

CYNNYDD O 10% MEWN CYMUDWYR DYDDIOL SY'N TEITHIO I GAERDYDD O'R TU ALLAN I'R AWDURDOD RHWNG 2004 A 2014

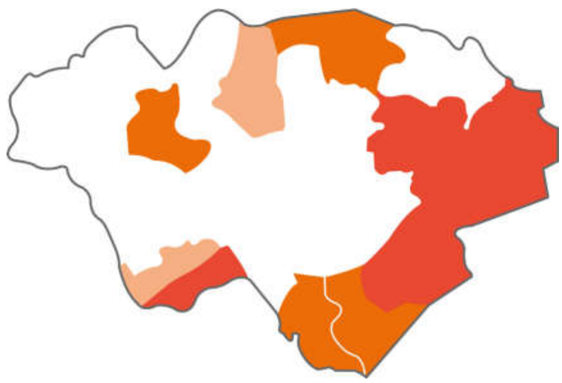


LEFELAU PERCHENOGAETH CEIR

Mae nifer y bobl sy'n berchen ar gar wedi gostwng mewn rhai rhannau o Gaerdydd, ond mae'n cynyddu mewn rhannau eraill. Er enghraifft, yn Butetown, mae nifer y bobl sy'n berchen ar geir wedi mwy na dyblu rhwng 2001 a 2011. Mae hyn yn dangos y galw parhaus am y gallu i deithio mewn car. Mae mwy o geir ar y rhwydwaith priffyrdd yn ychwanegu ymhellach at broblemau tagfeydd oni bai bod dewisiadau teithio eraill yn fwy deniadol a chyfleus. Mae'r ffaith bod mwy o bobl yn berchen ar geir hefyd yn arwain at fwy o bwysau ar y ffyrdd ar gyfer lle i barcio, sy'n gallu cael effaith negyddol ar breswylwyr a busnesau lleol, yn ogystal â lleihau'r lle sydd ar gael ar gyfer dulliau teithio cynaliadwy.

ARDALOEDD SY'N DIBYNNU'N FAWR AR DEITHIO MEWN CAR

Mae'r defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy wedi cynyddu mewn ardaloedd yng nghanol Caerdydd, ond mae preswylwyr mewn rhannau o faestrefi allanol Caerdydd yn parhau i ddibynnu'n fawr ar geir er mwyn teithio bob dydd. Nid yw'n fawr o syndod bod yr ardaloedd lle gwelir y defnydd mwyaf o geir yn cynnwys ardaloedd sy'n cael gwasanaeth cymharol wael gan y rhwydweithiau bysiau a threnau. I lawer o bobl, mae defnyddio'r car yn arfer sy'n anodd iawn rhoi'r gorau iddo. Er mwyn gwneud y newid, mae angen i bobl gael dewisiadau ymarferol eraill sy'n cystadlu â chyfleustra amlwg y car. Mae gwneud y dewisiadau eraill hyn yn realiti yn nod canolog yn ein Strategaeth Drafnidiaeth.



MWY O BOBL YN BERCHEN AR GAR

LLAI O DDEFNYDD O DDULLIAU CYNALIADWY

DIM NEWID O RAN Y DEFNYDD O DDULLIAU CYNALIADWY

RHWYSTRAU I GERDDED

Mae llawer o deithiau dyddiol yn rhai byr, lleol ac o fewn pellter cerdded hawdd. Fodd bynnag, mae ansawdd y seilwaith a'r cyfleusterau i gerddwyr yn amrywio ar draws y ddinas, ac mae angen gwelliannau i sicrhau bod y ffyrdd a'r strydoedd yn groesawgar i gerddwyr, gyda blaenoriaeth yn cael ei rhoi i anghenion cerddwyr. Bydd cynnal troetffyrdd mewn cyflwr da yn fwyfwy heriol yn sgil toriadau pellach i gyllidebau Cynghorau.

SEILWAITH BEICIO GWAEL

Mae beicio yng Nghaerdydd yn cynyddu. Mae dros hanner y preswylwyr o'r farn bod Caerdydd yn gyffredinol yn lle da i feicio. Fodd bynnag, mae rhwydwaith y ddinas o lwybrau yn dameidiog iawn, ac mae'r amodau ar lawer o'r ffyrdd yn eu gwneud yn annymunol ar gyfer beicio. Mae hyn yn egluro pam y mae 8 o bob 10 o breswylwyr Caerdydd o'r farn bod angen gwella diogelwch beicio *(Adroddiad Bywyd Beicio Caerdydd 2015).*

IECHYD

Mae mawr angen annog ffyrdd o fyw iach a heini, gan mai dim ond 25% o breswylwyr Caerdydd sy'n bodloni canllawiau gweithgarwch corfforol, ac mae 53% yn ordew neu dros bwysau (Arolwg Iechyd Cymru 2010 a 2011). Mae'r ddibyniaeth ar geir yn cael ei hystyried gan lawer yn gyfrannwr allweddol at y gostyngiad mewn lefelau gweithgarwch corfforol ledled y DU.

Y car yw'r prif ddull o deithio ar gyfer siwrneiau yng Nghaerdydd; nid yw teithio i'r gwaith yn cynrychioli ond 24% o'r holl deithiau ceir yng Nghaerdydd a Phenarth, gyda'r rhan fwyaf o deithiau mewn car ar gyfer hamdden (28%), siopa a busnes personol (26%) neu ddibenion eraill (22%) (Sustrans Cymru/Ymchwil Socialdata 2011). Gallai llawer o'r siwrneiau byr hyn gael eu gwneud ar droed neu ar feic pe bai llwybrau diogel a deniadol ar gael. Mae traffig ffyrdd hefyd yn ffynhonnell fawr o lygredd sy'n niweidio ansawdd yr aer ac iechyd pobl, yn ogystal â bod yn gyfrannwr mawr at newid yn yr hinsawdd.

Mae gan bob Awdurdod Lleol ledled y DU ddyletswydd i fesur ansawdd yr aer yn lleol er mwyn lleihau llygredd aer i warchod iechyd pobl a'r amgylchedd. O ganlyniad i hyn, mae Caerdydd wedi nodi nifer o Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer (AQMAs). Mae trafnidiaeth yn un o nifer o ffynonellau o lygredd aer yn lleol. Wrth ddatblygu prosiectau trafnidiaeth ac ystyried ceisiadau cynllunio, byddwn yn achub ar gyfleoedd i leihau'r effeithiau ar ansawdd yr aer ac i wella ansawdd yr aer lle bo hyn yn ymarferol.

TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS WAEL

Mae ansawdd y rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus yn her fawr i Gaerdydd. Bydd newidiadau sylweddol i rwydwaith bysiau'r ddinas, wedi'u cefnogi gan fuddsoddiad sylweddol yn y seilwaith bysiau, yn angenrheidiol i wneud bysiau yn ddewis deniadol ac ymarferol yn lle'r car ar gyfer teithio dyddiol yng Nghaerdydd.

Byddai system gludo gyflym ranbarthol ar y rheilffyrdd wedi'i hintegreiddio â'r rhwydweithiau bysiau lleol, megis y Metro arfaethedig i Brifddinas-Ranbarth Caerdydd, yn helpu i newid y delweddau negyddol o drafnidiaeth gyhoeddus sy'n atal llawer o bobl rhag rhoi'r gorau i ddefnyddio'u ceir bob dydd. Mae mwy a mwy o bobl yn cydnabod yr angen i drawsnewid trafnidiaeth gyhoeddus yn ninas Caerdydd ac yn y rhanbarth ehangach. Mae'r Fargen Ddinesig rhwng Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru a 10 Awdurdod Lleol yn Ne-ddwyrain Cymru yn cynnig cyfle i weithio tuag at wireddu hyn.

4%

GOSTYNGIAD O 4% YN Y DEFNYDD O FYSIAU RHWNG 2007 A 2014

(AROLWG HOLI CAERDYDD, CYFARTALEDD TREIGL 5 MLYNEDD)

35%

MAE 35% O BRESWYLWYR YN DWEUD MAI AMLDER AC ARGAELEDD TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS YW'R "BRIF BROBLEM" O RAN TRAFFIG A THRAFNIDIAETH YNG NGHAERDYDD

(AROLWG HOLI CAERDYDD)

TEITHIO I'R YSGOL

Mae mwy a mwy o dystiolaeth bod hyrwyddo dulliau teithio llesol a chynaliadwy eraill yn gallu arwain at fanteision sylweddol, gan gynnwys hyrwyddo gweithgarwch corfforol, gwella dysg disgyblion, a chyfrannu at amgylchedd lleol mwy diogel trwy leihau tagfeydd traffig a phroblemau parcio o amgylch ysgolion. Er gwaethaf hyn, mae cyfran y siwrneiau i'r ysgol a wneir mewn car yn parhau i fod yn uchel mewn nifer o ysgolion ledled y ddinas.

Mae llawer o rwystrau i hyrwyddo teithio cynaliadwy i ysgolion, megis pryderon am ddiogelwch a chyfleusterau gwael, yn ogystal â phwysau amser i rieni a gofalwyr sy'n gwneud siwrneiau eraill ar ôl hebrwng eu plant i'r ysgol ac oddi yno. Mae annog plant a phobl ifanc i deithio mewn ffyrdd llesol a chynaliadwy yn hanfodol er mwyn cyflawni newid moddol yn y tymor hwy.

EIN CYNNYDD HYD YN HYN

Mae llawer o waith i'w wneud o hyd, ond rydym wedi cymryd rhai camau pwysig ymlaen yn y blynyddoedd diwethaf. Bydd hyn yn ein helpu i gyrraedd y targed yn y CDLl i sicrhau bod 50% o'r holl siwrneiau yn cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2026.

GWNEUD LLEOEDD YN FWY CROESAWGAR I GERDDWYR

Rydym wedi cyflwyno nifer o welliannau i gerddwyr. Mae'r rhain yn cynnwys mesurau i fynd i'r afael â cherbydau sy'n goryrru, croesfannau newydd ac ailgynllunio cyffyrdd mawr i roi mwy o flaenoriaeth i gerddwyr.

Rydym yn ddiweddar wedi cwblhau peilot dwy flynedd o Derfyn Cyflymder 20mya yn ardal y Rhath/Cathays. Rydym yn gweithio i gyflwyno mwy o derfynau cyflymder 20mya yn ardaloedd Glan yr afon a Threganna erbyn gwanwyn 2017.

17%

MAE 17% O BOBL YNG NGHAERDYDD YN CERDDED I'R GWAITH

(AROLWG HOLI CAERDYDD 2014, CYFARTALEDD TREIGL 5 MLYNEDD)

DARPARU LLWYBRAU GWELL AR GYFER BEICIO

Rydym wedi gwella llwybrau i feicwyr yn sylweddol yn rhan o'n gwaith o gyflawni Cynllun Rhwydwaith Beicio Strategol Enfys.

Mae lefelau beicio yn parhau i gynyddu, ac mae cefnogaeth gref gan y cyhoedd i fuddsoddi ymhellach mewn beicio yng Nghaerdydd.

MAE 56% O BOBL YN DWEUD YR HOFFENT ALLU MYND AR GEFN BEIC YN AMLACH

MAE 74% O BOBL O'R FARN Y BYDDAI PETHAU'N WELL PE BAI POBL YN MYND AR GEFN BEIC YN AMLACH

MAE 67% O BOBL O'R FARN Y BYDDAI CAERDYDD YN LLE GWELL I FYW A GWEITHIO PE BAI MWY O BOBL YN MYND AR GEFN BEIC

(AROLWG BYWYD BEICIO 2015)

49%

CYNNYDD O TUA 49% MEWN LLIFOEDD BEICIO DYDDIOL YNG NGHANOL Y DDINAS RHWNG 2004 A 2014

(AROLYGON BLYNYDDOL CAERDYDD, CYFARTALEDD TREIGL 5 MLYNEDD)

28%

CYNNYDD O 28% MEWN BEICIO RHWNG 2013 A 2014

(AROLWG BYWYD BEICIO 2015)

4%

SYMUDIAD O 4% TUAG AT FEICIO AR GYFER SIWRNEIAU DYDDIOL I'R GWAITH RHWNG 2007 A 2014

(AROLWG HOLI CAERDYDD 2010-2014)

8%

MAE 8% O SIWRNEIAU I'R GWAITH YN CAEL EU GWNEUD AR GEFN BEIC

(AROLWG HOLI CAERDYDD 2014)

EIN CYNNYDD HYD YN HYN

MYND I'R AFAEL Â THAGFEYDD TRAFFIG

Er bod rhwydwaith ffyrdd Caerdydd yn dal i fod o dan bwysau ar yr adegau teithio prysuraf, mae'r traffig dyddiol sy'n pasio trwy ganol y ddinas wedi gostwng sylweddol; rhwng 2004 a 2014 gostyngodd y llifoedd 25% (Arolygon Blynyddol Caerdydd – Cyfartaledd Treigl 5 Mlynedd). Mae'r gostyngiad mewn traffig yn cyflwyno'r cyfle i ddulliau teithio cynaliadwy ledled y ddinas.

26%

GOSTYNGIAD O 26% YN Y TRAFFIG YNG NGHANOL Y DDINAS RHWNG 2004 A 2014

(AROLYGON BLYNYDDOL CAERDYDD, CYFARTALEDD TREIGL 5 MLYNEDD)

LONYDD BYSIAU

Mae Lonydd Bysiau wedi cael eu hychwanegu at nifer o briffyrdd i mewn i'r ddinas gan gynnwys yr A470, yr A4119 a'r A48 – mae'r rhain yn helpu gwasanaethau bysiau i guro'r ciwiau traffig a gwella eu dibynadwyedd.

13.94km

CYFANSWM HYD Y LONYDD BYSIAU YNG NGHAERDYDD. GALL 400M O LONYDD BYSIAU ROI MANTAIS AMSER O 5 MUNUD NEU FWY DROS DRAFFIG CYFFREDINOL I BOB BWS WRTH DDYNESU AT GYFFYRDD, A GWELLA GALLU GYRWYR BYSIAU I GADW AT AMSERLENNI

(AROLYGON LONYDD BYSIAU RHANBARTHOL 2014 CAERDYDD)

GALL 100M O LONYDD BYSIAU ROI MANTAIS AMSER O 15 EILIAD I BOB BWS

(AROLYGON LONYDD BYSIAU RHANBARTHOL 2014 CAERDYDD)

1.34

CYFARTALEDD O 1.34 O DEITHWYR FESUL CAR FESUL TAITH

12.2

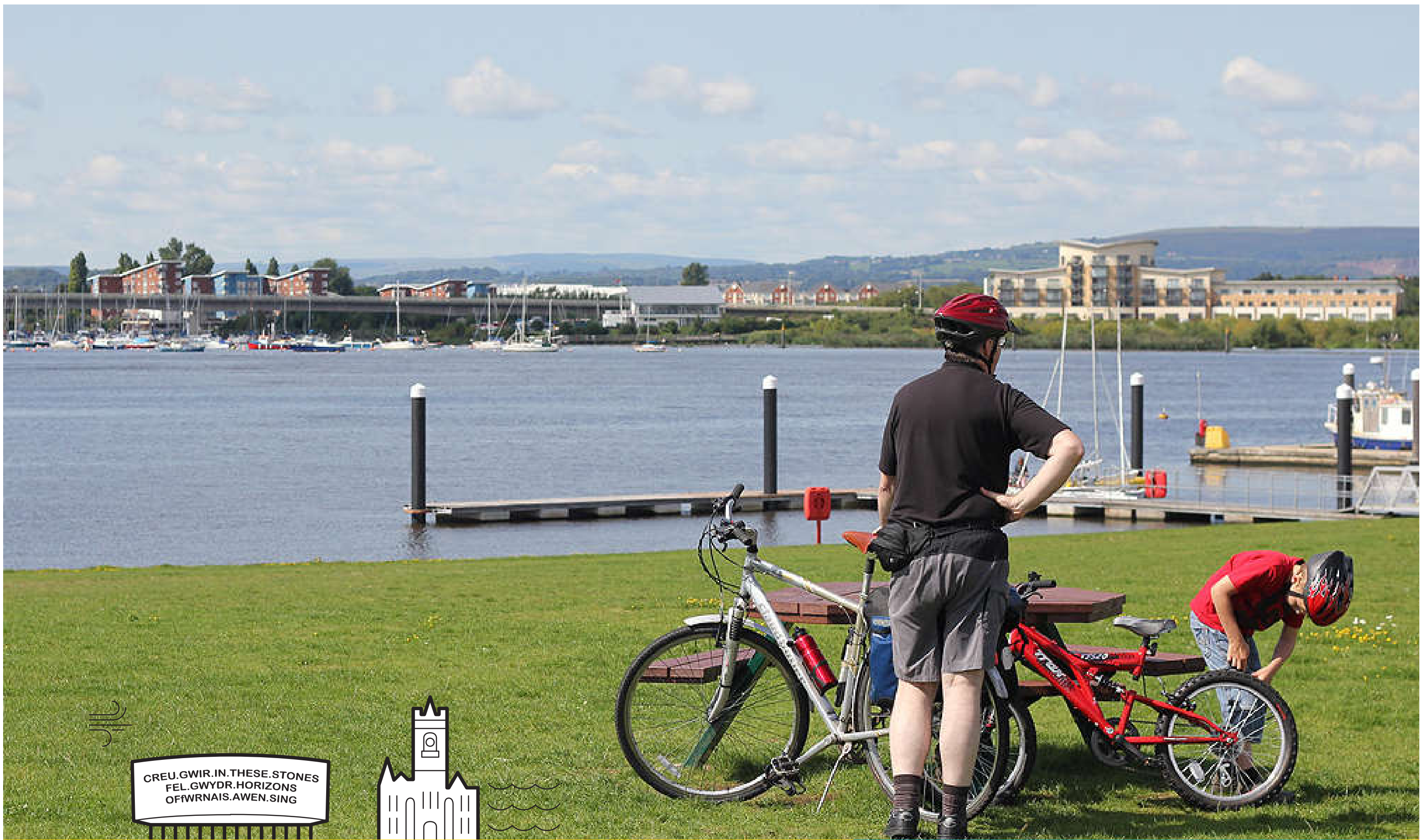
CYFARTALEDD O 12.2 O DEITHWYR FESUL BWS FESUL TAITH

CYFNEWIDFA FYSIAU NEWYDD

Mae cynlluniau ar waith ar gyfer canolfan trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd rhyngwladol yn rhan o ailddatblygiad mawr ar dir o amgylch Gorsaf Drenau Caerdydd Canolog.

Mae'r datblygiad yn y Sgwâr Canolog hefyd yn cynnwys cynlluniau ar gyfer canolfan feiciau, a fydd yn darparu mannau parcio diogel ar gyfer beiciau cymudwyr ac ymwelwyr.

DEHONGLIAD ARLUNYDD O SUT Y GALLAI'R GYFNEWIDFA FYSIAU EDRYCH



CYFLEOEDD

Mae'r cyfnod cyffrous hwn o newid i Gaerdydd yn cyflwyno cyfleoedd yn ogystal â heriau

DINAS BYW

Mae Caerdydd yn un o'r dinasoedd sy'n tyfu gyflymaf a mwyaf medrus yn y DU. Cafodd ei henwi'n ddiweddar y ddinas orau i fyw ynddi yn y DU, a'r chweched brifddinas orau i fyw ynddi yn Ewrop. Ein huchelgais yw bod yn rhif un.

Roedd yr Adroddiad Dinas Byw Caerdydd diweddaraf (mis Hydref 2015) yn tynnu sylw at y cyfraniad mawr y gall trafnidiaeth gynaliadwy ei wneud at greu lleoedd da i fyw. Mae'r strategaeth hon yn ceisio cysoni ein blaenoriaethau ar gyfer gwella system drafnidiaeth y ddinas, yn unol ag arfer gorau yn Ewrop, â'n hymdrechion ehangach i wneud Caerdydd y 'Brifddinas Orau yn Ewrop i Fyw Ynddi.'

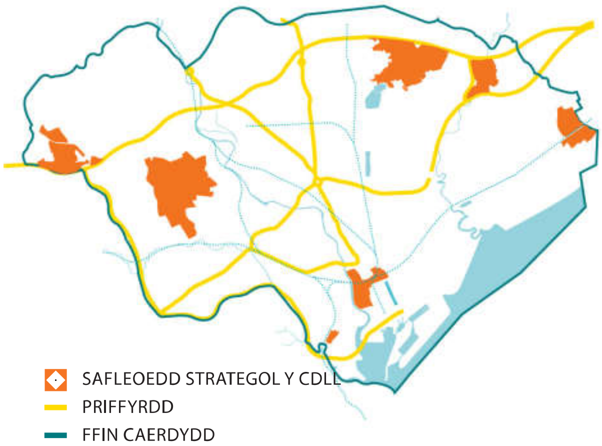
GRADDFA TWF YN Y DYFODOL

Mae'r CDLl yn cyflwyno'r her drafnidiaeth fwyaf i Gaerdydd. Ond eto, oherwydd bod graddfa fawr y datblygiadau yn y cynllun yn gofyn am seilwaith ategol sylweddol, mae hefyd yn cynnig cyfle unigryw i fynd i'r afael â phroblemau trafnidiaeth Caerdydd.

Mae'r polisïau yn y CDLl yn ei gwneud yn ofynnol i ddatblygiadau mawr ar gyfer tai gynnwys amrywiaeth lawn o gyfleusterau cyhoeddus hanfodol (ysgolion, siopau, canolfannau gofal iechyd ac ati), yn ogystal â llwybrau cerdded a beicio diogel a thrafnidiaeth gyhoeddus dda. Mae'r cyfuniad hwn o seilwaith yn hanfodol er mwyn gwneud teithio cynaliadwy yn ddewis ymarferol a gostwng dibyniaeth pobl ar geir preifat.

Yn ogystal â'r rhai a fydd yn byw mewn datblygiadau newydd, bydd y gwelliannau hyn hefyd o fudd i breswylwyr a busnesau presennol y ddinas. Mae hyn yn bwysig oherwydd bydd cyrraedd targed y CDLl o raniad 50:50 yn gofyn am newid tuag at deithio cynaliadwy ar draws pob rhan o Gaerdydd, nid dim ond yn y cymunedau newydd sy'n cael eu cynllunio
.

LDP STRATEGIC SITES



BETH YW SAFLEOEDD STRATEGOL Y CDLL?

NHW YW'R 8 SAFLE DATBLYGU MAWR A FYDD YN GARTREF I'R RHAN FWYAF O'R CARTREFI A'R SWYDDI NEWYDD Y MAE EU HANGEN AR GAERDYDD HYD AT 2026.

"Darparu amgylchedd iach a chyfleus i bob defnyddiwr, sy'n cefnogi'r egwyddorion o ddiogelwch cymunedol, yn annog cerdded a beicio, yn caniatáu i fwynhad, gwasanaethau hanfodol a chyfleusterau cymunedol fod yn hygyrch trwy drafnidiaeth gynaliadwy ac yn sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl gan rwydweithiau o fannau agored amlbwrpas a chysylltiedig er mwyn annog ffyrdd o fyw iachach."
Cynllun Datblygu Lleol

PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD

Heb eithriad, mae gan ddinasoedd mwyaf llwyddiannus y byd a dinasoedd gorau'r byd i fyw ynddynt systemau trafnidiaeth gyhoeddus neu systemau 'Metro' ardderchog. Gall y cysylltedd a ddarperir gan rwydweithiau tebyg i 'Metro' helpu i ddenu buddsoddiad economaidd a swyddi sgiliau uwch, gwell. Fel arfer, maent yn cynnig y canlynol:

- Gwasanaethau cyflym a mynych sy'n cysylltu canol y ddinas â'i maestrefi a'r ardal gyfagos.
- Gwasanaethau rheilffordd, rheilffordd ysgafn neu dramiau sydd wedi'u hintegreiddio â rhwydweithiau bysiau'r Ddinas
- Amserlenni integredig ar gyfer yr holl wasanaethau bws a thrên
- Cyfnewid di-dor rhwng gwasanaethau
- Chynhyrchion a systemau tocynnau integredig
- Hyrwyddo a marchnata gwasanaethau'n helaeth
- Gwybodaeth hwylus i deithwyr
- Brand 'Metro' unigryw.

METRO PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD

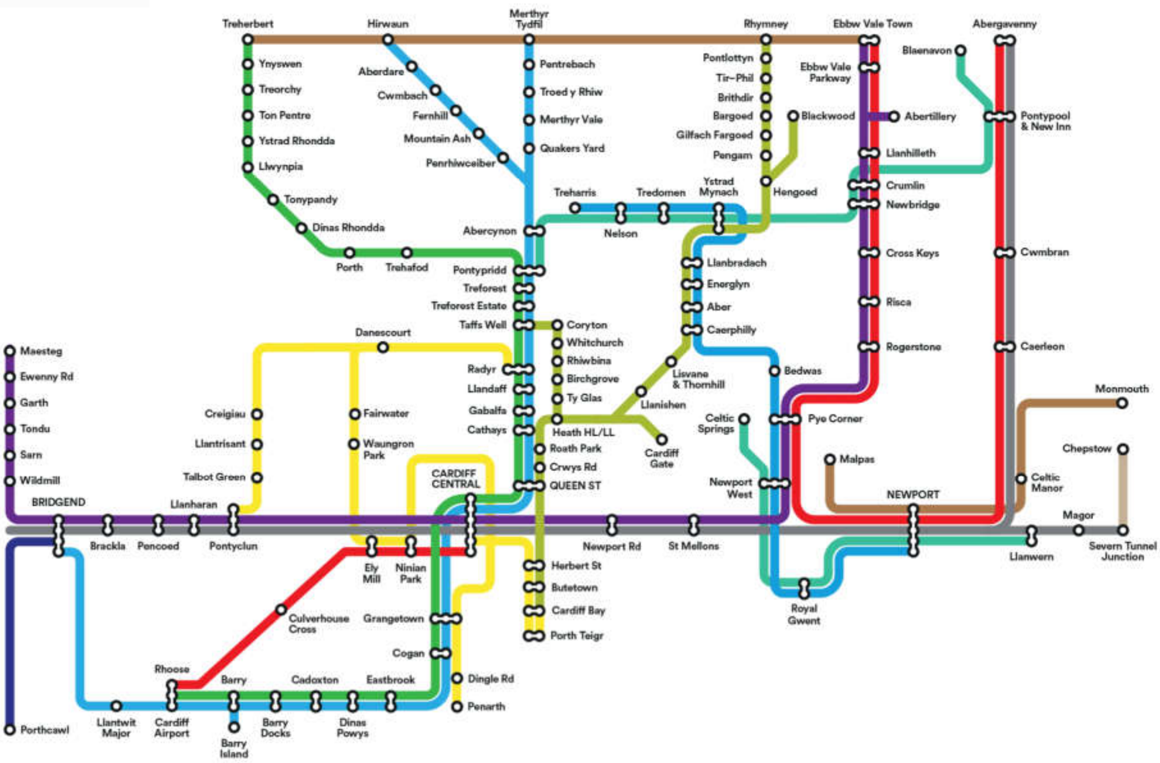
Ym mis Mawrth 2016, cytunodd Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru a'r 10 Awdurdod Lleol yn Ne-ddwyrain Cymru ar Fargen Ddinesig werth £1.2 biliwn ar gyfer Prifddinas-Ranbarth Caerdydd. Bydd Cronfa Fuddsoddi'r Fargen Ddinesig yn cynnwys cyllid sylweddol ar gyfer datblygu Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus integredig a fydd yn cysylltu Caerdydd ag aneddiadau allweddol ar hyd a lled De-ddwyrain Cymru.

Mae'r Metro yn debygol o gynnwys cyfuniad o lwybrau cludo cyflym ar drenau ac ar fysiau, wedi'u cysylltu trwy gyfnewidfeydd, ac yn defnyddio'r un brand rhwydwaith a system docynnau integredig. Mae buddsoddi mewn seilwaith Metro eisoes wedi dechrau trwy raglen 'Cam 1' o gynlluniau rheilffordd, bysiau a theithio llesol dan arweiniad a rheolaeth Llywodraeth Cymru.

Mae'r Fargen Ddinesig yn ymrwymo buddsoddiad pellach i ail gam y Metro, a fydd yn canolbwyntio ar drydaneiddio rhwydwaith rheilffyrdd Cledrau'r Cymoedd erbyn 2023. Mae potensial i newid rhwydwaith Cledrau'r Cymoedd o fod yn rheilffordd drom i fod yn rheilffordd ysgafn, ac mae opsiynau ar gyfer hyn yn cael eu hystyried ar hyn o bryd. Byddai ei newid i reilffordd ysgafn yn creu'r cyfle i gynnig gwasanaethau rheilffordd ysgafn/tramiau ar y strydoedd trwy rannau o ganol dinas Caerdydd ac ardal Bae Caerdydd yn y dyfodol. Bydd angen ymchwilio ymhellach i ymarferoldeb cynnig gwasanaethau ar y strydoedd, yn ogystal â rhagor o gyllid, y tu hwnt i gyflawni prif becyn y fargen Ddinesig.

Byddwn yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid eraill i gefnogi'r gwaith o gyflawni rhaglen Trydaneiddio Cledrau'r Cymoedd yn ogystal â'r gwaith o ddylunio estyniadau at y dyfodol i rwydwaith y Metro trwy lwybrau rheilffordd a bysiau newydd a chyfleusterau cyfnewid gwell.

Y RHWYDWAITH METRO ARFAETHEDIG A GYNIGIR GAN LYWODRAETH CYMRU



DATBLYGU CAERDYDD YN BRIF DDINAS FEICIO'R DU

Mae mwy a mwy o bobl yn dewis teithio ar feic yng Nghaerdydd. Rhwng 2013 a 2014, cynyddodd nifer y teithiau ar feic 28%. Mae 8% o siwrneiau i'r gwaith yn y ddinas bellach yn cael eu gwneud ar feic (Arolwg Holi Caerdydd, 2014), ac mae cynnydd gweladwy wedi bod yn nifer y beicwyr ar brif lwybrau cymudo'r ddinas yn ystod oriau prysuraf y bore a'r nos.

Mae ardaloedd mawr o ganol Caerdydd yn gymharol wastad ac mae hyn, ynghyd â daearyddiaeth gywasgedig y ddinas a chyfoeth o fannau agored cyhoeddus, yn darparu sail ardderchog ar gyfer datblygu rhwydwaith o lwybrau beicio ar hyd a lled y ddinas gyfan. Rydym yn gwybod bod 57% o breswylwyr Caerdydd yn teithio llai na 5km i'r gwaith, sy'n cael ei ystyried yn bellter realistig i deithio ar feic. Gallai pobl newid i feicio ar gyfer nifer mawr o'r tripiau hyn pe bai llwybrau diogel ac atyniadol yn bodoli, yn ogystal â mannau parcio beiciau diogel mewn lleoliadau allweddol. Oherwydd y ffactorau hyn, gyda'r seilwaith cywir, credwn fod gan Gaerdydd y potensial i ddod yn brif ddinas feicio'r DU.

Mae gan Gaerdydd hefyd gyfle i wneud i'r newid hwn ddigwydd; mae preswylwyr – y rhai sy'n beicio'n barod a'r rhai nad ydynt yn beicio ar hyn o bryd – yn cefnogi'r uchelgais hwn yn gryf. Oherwydd hyn, ynghyd â'r cynnydd diweddar mewn lefelau beicio, credwn fod potensial ar gyfer symudiad sylweddol pellach tuag at feicio fel dull teithio.

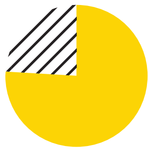
TECHNOLEG: DINAS DDIGIDOL

Mae datblygiadau ym maes technoleg eisoes yn newid y ffordd yr ydym yn teithio ac yn ei gwneud yn haws rheoli'r rhwydwaith trafnidiaeth yn fwy effeithiol. Ymhlith y datblygiadau sy'n cael eu cyflwyno i hyrwyddo dewisiadau teithio y mae:

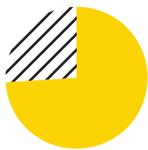
- App 'Smart Parking'
- Camerâu ANPR (system Adnabod Rhifau Cerbydau yn Awtomatig)
- Bwcio mannau ar gyfer digwyddiadau Parcio a Theithio ymlaen llaw
- Apps gwybodaeth amser real am drafnidiaeth gyhoeddus.

Byddwn yn parhau i gefnogi'r defnydd o dechnoleg ddigidol ac arloesedd technoleg ddigidol ar gyfer hyrwyddo a galluogi teithio cynaliadwy, yn ogystal ag ymchwilio i fanteision technoleg newydd a fydd yn ein helpu i wireddu ein gweledigaeth o fod y brifddinas orau yn Ewrop i fyw ynddi. Yn benodol, mae gan dechnoleg ddigidol a symudol newydd y potensial i chwyldroi'r broses o gynllunio siwrneiau a'r ffordd y ceir gwybodaeth am deithio.

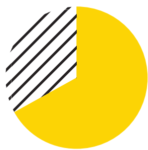
Gall datblygiadau ym maes technoleg hefyd arwain at drafnidiaeth fwy gwyrdd a glân, a fydd yn lleihau ein dibyniaeth ar danwydd ffosil adnewyddadwy, yn lleihau allyriadau carbon ac yn arwain at lefelau is o lygredd aer niweidiol. Mae datblygiadau o ran cerbydau trydan, hydrogen a hyd yn oed rhai sy'n rhedeg ar wastraff bwyd a charthion yn golygu bod mwy a mwy o danwydd amgen ar gael.



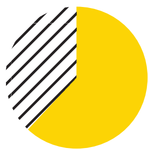
76% MAE 76% O BOBL YN HOFFI GWELD POBL ALLAN O AMGYLCH Y LLE AR FEICIAU



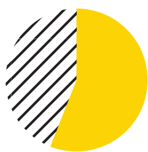
74% MAE 74% O BOBL O'R FARN Y BYDDAI PETHAU'N WELL PE BAI POBL YN GYFFREDINOL YN MYND AR GEFN BEIC YN AMLACH



67% MAE 67% O BOBL O'R FARN Y BYDDAI CAERDYDD YN LLE GWELL I FYW A GWEITHIO PE BAI MWY O BOBL YN MYND AR GEFN BEIC



62% MAE 62% O BOBL O'R FARN Y BYDDAI PETHAU'N WELL PE BAI FFRINDIAU A THEULU YN GALLU MYND AR GEFN BEIC YN AMLACH



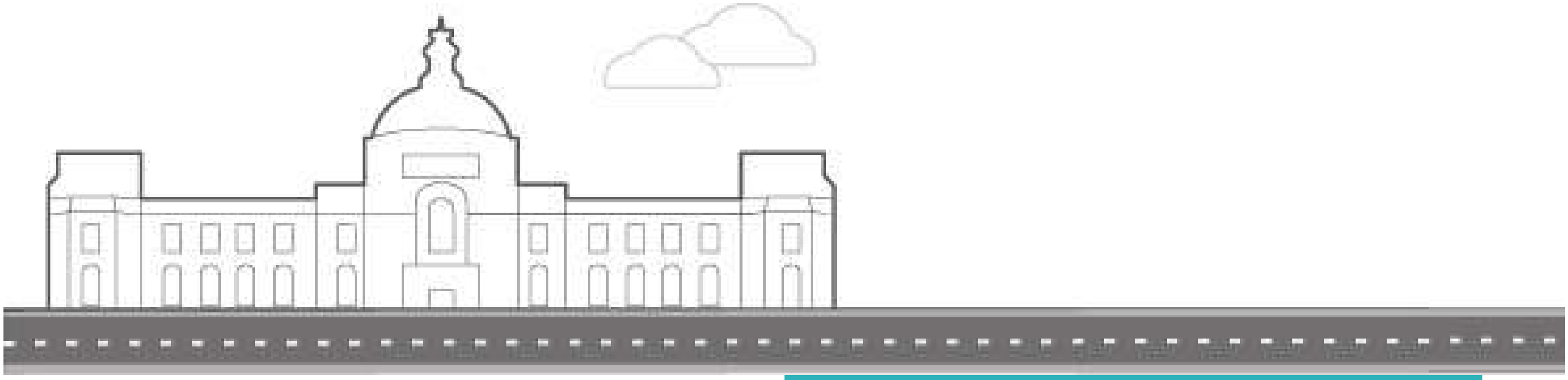
56% BYDDAI 56% O BOBL YN HOFFI GALLU MYND AR GEFN BEIC YN AMLACH

(BYWYD BEICIO CAERDYDD)

PARTNERSHIPS

Bydd gweithio mewn partneriaeth yn rhan allweddol o gyflawni uchelgeisiau'r Cyngor o ran trafnidiaeth. Mae amrywiaeth eang o sefydliadau a grwpiau eisoes yn gweithio'n galed i wella system drafnidiaeth Caerdydd. Mae cyhoeddi'r Strategaeth hon yn cynnig cyfle gwych i gryfhau ein perthynas waith â'r cyrff allweddol hyn, ac i fanteisio ar eu hymrwymiad a'u hegni tuag at sicrhau gwelliannau i drafnidiaeth. I'r perwyl hwn, rydym wedi ymrwymo i'r canlynol:

- Sicrhau cefnogaeth hanfodol gan gwmnïau bysiau i welliannau megis Cyfnewidfa Ganolog
- Gweithio'n agos gyda chwmnïau trên a Network Rail ar ddatblygu Gorsaf Caerdydd Canolog yn ogystal â thrydaneiddio
- Cysylltu â grwpiau sy'n cynrychioli pobl sy'n cerdded ac yn beicio, yn ogystal ag elusennau megis Living Streets a Sustrans
- Sicrhau hygyrchedd gwasanaethau a'r rhwydwaith trafnidiaeth trwy gysylltu'n rheolaidd â phartneriaid sy'n cynrychioli grwpiau anabledd
- Cydweithredu â llywodraethau'r DU a Chymru, yn ogystal â'n Hawdurdodau Lleol cyfagos, i gyflawni blaenoriaethau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol.



DEDDF TEITHIO LLESOL (CYMRU) 2013

Mae'r Ddeddf Teithio Llesol yn gosod dyletswydd gyfreithiol ar Gynghorau i adeiladu rhwydweithiau llwybrau i bobl sy'n teithio ar droed ac ar feic, a'u gwella'n barhaus. Mae Caerdydd wedi gwneud cynnydd da o ran y Ddeddf trwy gynlluniau i ddatblygu Rhwydwaith Beicio Strategol y ddinas a gwelliannau niferus ar gyfer cerddwyr. Mae'r cynnydd diweddar mewn teithiau beicio yn dangos potensial Caerdydd i ddod yn un o brif ddinasoedd beicio'r DU.

"Bwriad y Bil yw ei gwneud hi'n haws ac yn fwy diogel i bobl gerdded a beicio a'i gwneud yn bosibl i fwy o blant feicio i'r ysgol bob dydd.

Rydym am i gerdded a beicio fod y ffordd fwyaf naturiol ac arferol o fynd o gwmpas yn ogystal â sicrhau bod teithio llesol yn ddull teithio hyfyw ar gyfer siwrneiau byrrach. Bydd hyn yn helpu i wneud Cymru yn genedl iachach a mwy gwyrdd."

Carl Sargeant, AC

STRATEGAETH SYMUD AR GYFER CANOL Y DDINAS

Mae'r cyfleusterau cyflogaeth, siopa, twristiaeth ac adloniant yng Nghanol Dinas Caerdydd yn denu cannoedd o filoedd o gymudwyr ac ymwelwyr bob dydd o bob cwr o Ddinas-ranbarth Caerdydd a'r tu hwnt.

Mae llifoedd traffig ar y prif lwybrau i mewn i ganol y ddinas a thrwyddo yn arwain at dagfeydd yn ystod y cyfnodau prysuraf sy'n gallu achosi oedi i wasanaethau bysiau a gwneud yr ardal yn llai deniadol i gerddwyr a beicwyr.

Bydd cynyddu teithio cynaliadwy i mewn i ganol y ddinas a thrwyddo yn hanfodol er mwyn cyrraedd y targed ar gyfer rhaniad moddol o 50:50 yn CDLl Caerdydd.

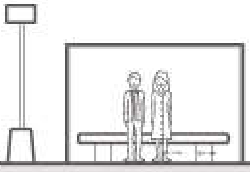
Mae strategaeth symud yn cael ei datblygu ar gyfer canol y ddinas. Gan adeiladu ar y gwaith o adnewyddu'r Sgwâr Canolog a datblygiad yr orsaf fysiau newydd, bydd y strategaeth yn nodi newidiadau i lwybrau bysiau sy'n helpu i wella effeithlonrwydd gwaith gwasanaethau ynghyd â gwella cyfleustra i deithwyr wrth iddynt gyrraedd a gadael. Bydd y mesurau hyn yn cael eu cyfuno â chyfyngiadau ar symudiad traffig cyffredinol trwy'r ddinas a, gyda'i gilydd, byddant yn cyflwyno'r cyfle i wella mynediad ac arwyddion i gerddwyr a beicwyr, ac i wella'r ardal drefol.

3

BLAENORIAETHAU

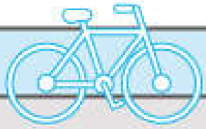
EIN BLAENORIAETHAU

Yn y tymor byr mae angen i ni ganolbwyntio ar y pethau sy'n gallu gwneud gwahaniaeth yn gyflym

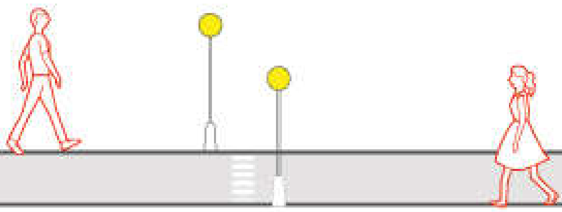


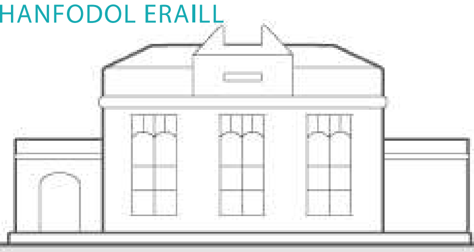
LLWYBRAU, GWASANAETHAU A CHYFNEWIDFEYDD GWELL SY'N EI GWNEUD YN BOSIBL I BRESWYLWYR CAERDYDD GYRRAEDD UNRHYW LE YN Y DDINAS AR FWS

DATBLYGU RHWYDWAITH BEICIO STRATEGOL SY'N DARPARU LLWYBRAU O ANSAWDD DA YM MHOB RHAN O'R DDINAS SY'N TEIMLO'N DDIOGEL AC SY'N HAWDD I BOBL O BOB OED A GALLU BEICIO EU DEFNYDDIO

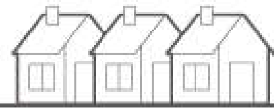


GWELLIANNAU I LWYBRAU CERDDWYR I YSGOLION, SIOPAU, ARHOSFANNAU BYSIAU, CANOLFANNAU CYMUNEDOL A CHYFLEUSTERAU HANFODOL ERAILL

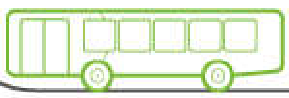




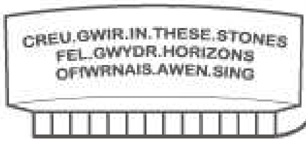
GWEITHIO GYDA DATBLYGWYR SAFLEOEDD TAI A CHYFLOGAETH MAWR I SICRHAU'R SEILWAITH TRAFNIDIAETH GOFYNNOL, FEL NAD YW'R DATBLYGIADAU'N EFFEITHIO FAWR DDIM AR Y RHWYDWAITH PRIFFYRDD A BOD TRAFNIDIAETH GYNALIADWY YN CAEL EI DARPARU HYD YR EITHAF

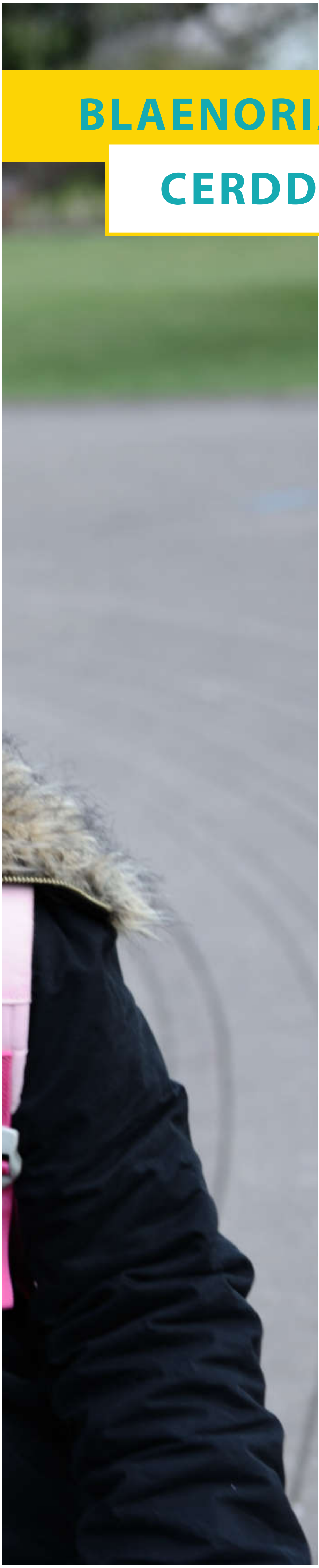


CWBLHAU'R GWAITH O DDATBLYGU CANOLFAN TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS O ANSAWDD RYNGWLADOL YN RHAN O AILDDATBLYGIAD MAWR AR DIR O AMGYLCH GORSAF DRENAU CAERDYDD CANOLOG



YN Y TYMOR HWY, BYDDWN YN PARHAU I WEITHIO'N AGOS GYDA LLYWODRAETH CYMRU A PHARTNERIAID ERAILL I YMCHWILIO I GYFLEOEDD I DDATBLYGU SEILWAITH RHEILFFORDD YSGAFN NEU DRAMIAU YN RHAN O FETRO PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD





BLAENORIAETHAU AR GYFER CERDDED

BYDD CAEL GWARED AR RWYSTRAU I GERDDED A CHYNLLUNIO AR GYFER SIWRNEIAU AR DROED WRTH WRAIDD EIN HYMDRECHION. RYDYM AM I GERDDED FOD Y DRAFNIDIAETH A DDEWISIR AR GYFER POB TAITH FER. ER MWYN GWNEUD CYNNYDD TUAG AT Y TARGED HWN, EIN BLAENORIAETHAU AR GYFER CERDDED YW:

C1. DATBLYGU GWELEDIGAETH AR GYFER RHWYDWAITH CERDDED CAERDYDD

Cyhoeddi cynllun rhwydwaith cerdded at y dyfodol, sy'n nodi llwybrau cerdded allweddol a chynigion ar gyfer gwelliannau lefel uchel yn rhan o'r Map Rhwydwaith integredig, yn unol â Chanllawiau Teithio Llesol Llywodraeth Cymru.

C2. GWNEUD STRYDOEDD A CHYMDOGAETHAU LLEOL YN FWY CROESAWGAR I GERDDWYR

Creu llwybrau cerdded diogelach a mwy atyniadol, sy'n cysylltu cymdogaethau gweithleoedd, canolfannau lleol a chyfleusterau cymunedol trwy ddarparu prosiectau i'w nodi mewn cynllun gwella wedi'i flaenoriaethu.

C3. CYNLLUNIO A CHREU CYMUNEDAU BYW SY'N GROESAWGAR I GERDDWYR

Gweithio gyda datblygwyr trwy'r broses gynllunio i sicrhau datblygiadau newydd sy'n cynnwys rhwydweithiau hydraidd, clir a diogel o lwybrau cerdded o ansawdd uchel a mannau cyhoeddus pwysig.

C4. GWNEUD CANOL Y DDINAS A BAE CAERDYDD YN ARDALOEDD CROESAWGAR I GERDDWYR

Blaenoriaethu symudiadau ar droed trwy leihau traffig trwodd a chreu rhwydwaith di-dor o dramwyfeydd i gerddwyr a mannau cyhoeddus nodedig ar hyd a lled Canol y Ddinas a Bae Caerdydd.

C5. GOSTWNG CYFLYMDER TRAFFIG LLE MAE POBL YN BYW

Yn dilyn y peilot 20mya yn ardal Cathays/Rhath, cyflwyno terfynau o 20mya i ardaloedd priodol eraill o'r ddinas, a hyrwyddo'r defnydd o barthau 20mya mewn ardaloedd preswyl newydd trwy weithredu'r Llawlyfr Strydoedd a'r Canllawiau Teithio Llesol.

AVOCET
TOURING W

BLAENORIAETHAU AR GYFER

BEICIO

BYDD BEICIO YN RHAN ANNATOD O FYWYD BOB DYDD YN Y DDINAS BYW YR YDYM AM I GAERDYDD FOD. MAE POBLOGRWYDD BEICIO YN PARHAU I DYFU YNG NGHAERDYDD. CAIFF TUA 8% O SIWRNEIAU I'R GWAITH YN Y DDINAS EU GWNEUD AR FEIC AR HYN O BRYD. ERBYN 2026 RYDYM AM I'R FFIGUR HWN GYNYDDU I 20%. ER MWYN GWIREDDU'R DYHEAD HWN, EIN BLAENORIAETHAU YW:

B1. DATBLYGU GWELEDIGAETH A STRATEGAETH NEWYDD AR GYFER BEICIO YNG NGHAERDYDD

Gan weithio'n agos gyda'r cyhoedd a rhanddeiliaid beicio, pennu gweledigaeth a chynllun gweithredu'r Ddinas ar gyfer seilwaith beicio ardderchog a diwylliant beicio ffyniannus er mwyn rhoi Caerdydd ar yr un lefel â phrifddinasoedd Ewropeaidd eraill.

B2. DATBLYGU CYNLLUN BEIDDGAR NEWYDD AR GYFER RHWYDWAITH BEICIO I'R DDINAS GYFAN

Ar ôl ymgynghori â'r cyhoedd a grwpiau beicio ac adolygu Rhwydwaith Beicio Caerdydd, cyhoeddi cynllun 15 mlynedd ar gyfer datblygu rhwydwaith o lwybrau beicio i'r ddinas gyfan gan adlewyrchu arfer gorau YN Ewrop.

B3. GWEITHIO I SICRHAU NEWID SYLWEDDOL O RAN BUDDSODDI MEWN BEICIO

Ymgysylltu â Llywodraeth Cymru i gyflwyno'r achos dros gynnydd sylweddol yng nghyfanswm y cyllid ar gyfer beicio y bydd ei angen i alluogi Caerdydd i ddod yn ddinas feicio ar yr un lefel ag esiamplau yn Ewrop.

B4. DARPARU CANOLFAN PARCIO BEICIAU GANOLOG

Cefnogi cymudo ar feic a theithiau aml-ddull trwy gynnwys canolfan parcio beiciau ddiogel yn rhan o ddatblygiad yr orsaf fysiau newydd, yn ogystal â darparu mwy o fannau parcio diogel dan gysgod mewn lleoliadau eraill.

B5. ADEILADU CYMUNEDAU NEWYDD SY'N GROESAWGAR I FEICIAU

Gweithio gyda datblygwyr trwy'r broses gynllunio i sicrhau datblygiadau newydd sy'n cynnwys rhwydweithiau helaeth o lwybrau beicio o ansawdd uchel sy'n cysylltu â gwasanaethau allweddol, amwynderau lleol a'r rhwydwaith beicio strategol ehangach.

B6. GWNEUD CYMDOGAETHAU PRESENNOL CAERDYDD YN FWY DIOGEL A CHROESAWGAR I FEICIAU

Llunio rhaglen o welliannau wedi'u costio a'u blaenoriaethu, megis lonydd beicio, gostegu traffig, newidiadau i gyffyrdd a chroesfannau gwell, er mwyn gwneud beicio'n fwy diogel ac yn fwy atyniadol i fwy o bobl. Adolygu canol cymdogaethau presennol i nodi lle mae angen cyfleusterau parcio beiciau ac unrhyw fesurau eraill i gefnogi mynediad i feiciau.

B7. DARPARU CYNLLUN NEWYDD I LOGI BEICIAU AR Y STRYD

Sicrhau nawdd preifat i'n galluogi i gyflwyno cynllun llogi beiciau ar y stryd i'r cyhoedd, gyda gorsafoedd llogi mewn lleoliadau allweddol ar hyd a lled y ddinas, er mwyn hyrwyddo Caerdydd fel dinas feicio a galluogi mynediad eang i feiciau.

ARRIVA
Trains Wales
Trenau Arriva Cymru

BLAENORIAETHAU AR GYFER Y RHWYDWAITH RHEILFFYRDD

MAE 6% O SIWRNEIAU I'R GWAITH GAN BRESWYLWYR CAERDYDD YN CAEL EU GWNEUD AR Y RHEILFFYRDD, AC MAE CYFRAN LAWER UWCH O GYMUDWYR I MEWN I GAERDYDD O'R TU ALLAN I'R DDINAS YN DIBYNNU AR Y RHWYDWAITH RHEILFFYRDD BOB DYDD. MAE NIFER Y TEITHWYR WEDI TYFU'N SYLWEDDOL DROS Y DDEGAWD DDIWETHAF.

BYDD TRYDANEIDDIO PRIF LINELL GREAT WESTERN, CLEDRAU'R CYMOEDD A'R FASNACHFRAINT CYMRU GYFAN NEWYDD (RHWNG 2019 A 2024) YN HELPU I ATEB Y GALW CYNYDDOL GAN DEITHWYR TRWY DDARPARU GWASANAETHAU A THRENAU YCHWANEGOL. BYDD HEFYD YN DARPARU'R SYLFAEN AR GYFER DATBLYGU METRO PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD TRWY FARGEN DDINESIG CAERDYDD. BYDDWN YN PARHAU I WEITHIO GYDA PHARTNERIAID ALLWEDDOL, GAN GYNNWYS NETWORK RAIL, GWEITHREDWYR A LLYWODRAETH CYMRU. EIN BLAENORIAETHAU YW:

RH1. AILDDATBLYGU GORSAF CAERDYDD CANOLOG
Cydweithio â Network Rail, Llywodraeth Cymru, Gweithredwyr Rheilffyrdd a datblygwyr i gyflwyno cynigion ar gyfer ailddatblygu ac ehangu Gorsaf Caerdydd Canolog, wedi'u hintegreiddio â chyfnewidfa fysiau newydd y ddinas, er mwyn darparu canolfan drafnidiaeth aml-ddull, ranbarthol.

RH2. CYFLAWNI TRYDANEIDDIO
Cefnogi'r rhaglen drydaneiddio trwy helpu i ymgynghori'n lleol ar waith peiriannu trydaneiddio a rheoli'r broses o gau llwybrau a gwyriadau dros dro ar briffyrdd i hwyluso gwaith ar bontydd lle bo angen.

RH3. DATBLYGU GORSAFOEDD TRENAU NEWYDD
Gweithio gyda'r diwydiant rheilffyrdd i gyflwyno cynigion ar gyfer gorsafoedd newydd lle mae achos busnes clir a chyllid ar gael, a chefnogi'r gwaith o ddarparu gorsafoedd ar y cyd â datblygiadau newydd, megis safle strategol y CDLl i'r de o Barc Busnes Llaneirwg.

RH4. GWELLA MYNEDIAD AR DROED AC AR GEFN BEIC I ORSAFOEDD TRENAU LLEOL
Gweithio gyda Network Rail a chwmnïau Rheilffyrdd i nodi cyfleoedd i ddatblygu llwybrau cerdded a beicio diogel a chlir i orsafoedd a gwell cyfleusterau i deithwyr yn y gorsafoedd, gan gynnwys cyfleusterau parcio beiciau diogel.

RH5. CEFNOGI GWELLIANNAU O RAN MYNEDIAD I ORSAFOEDD I BOBL ANABL
Gweithio gyda Network Rail a chwmnïau Rheilffyrdd i gefnogi'r broses o roi mesurau ar waith i alluogi pobl anabl i gael mynediad rhwydd i orsafoedd a gwasanaethau trenau.

city dinas | bay bae
bwyta
gweithio
byw
baycar

BLAENORIAETHAU AR GYFER TEITHIO AR FYSIAU

MAE ANGEN I DDINAS BYW GAEL SYSTEM DRAFNIDIAETH GYHOEDDUS FODERN. MAE METRO PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD YN CYNNIG Y POSIBILRWYDD O RWYDWAITH CLUDO CYFLYM INTEGREDIG YN Y TYMOR CANOLIG A'R HIRDYMOR. YN OGYSTAL Â CHEFNOGI LLYWODRAETH CYMRU I FWRW YMLAEN Â'R METRO YN Y TYMOR BYR, BYDD TRAWSNEWID Y PROFIAD O DEITHIO AR FWS YN Y DDINAS YN BRIF FLAENORIAETH I'R CYNGOR. EIN BLAENORIAETHAU ER MWYN CYFLAWNI HYN YW:

B1. DELIVER A NEW INTERNATIONAL QUALITY PUBLIC TRANSPORT HUB

Datblygu cyfnewidfa fysiau newydd yn rhan o'r ailddatblygiad mawr yn Y Sgwâr Canolog erbyn 2017/18.

B2. DATBLYGU RHWYDWAITH BYSIAU NEWYDD I'R DDINAS

Gweithio gyda gweithredwyr bysiau i nodi a datblygu rhwydwaith bysiau ehangach i'r ddinas, gan gynnwys llwybrau newydd ar draws y ddinas a rhai lleol, gwasanaethau amlach, a mwy o gyfleoedd i gyfnewid yn Ysbyty'r Waun, Bae Caerdydd, a Gorllewin a Dwyrain Caerdydd, er mwyn gwneud holl rannau'r ddinas yn hygyrch ar fws.

B3. DATBLYGU CYFLEUSTERAU NEWYDD AR GYFER PARCIO A THEITHIO AR FWS

Gweithio gyda datblygwyr y safle strategol i'r gogledd o gyffordd 33 yr M4 i sicrhau cyfleuster parcio a theithio pwrpasol newydd yn rhan o'r datblygiad tai a masnachol newydd. Cefnogi cyfleusterau parcio a theithio mewn lleoliadau priodol eraill yng Nghaerdydd ac ardaloedd cyfagos.

B4: DATBLYGU CYFNEWIDFA FYSIAU A THRENAU NEWYDD AR GYFER GORLLEWIN CAERDYDD YM MHARC WAUNGRON

Ailddatblygu'r hen safle gwastraff cartref i ddarparu cyfleuster trafnidiaeth gyhoeddus strategol newydd i alluogi cyfnewid rhwydd rhwng gwasanaethau bws a rhwng gwasanaethau bws a thrên.

B5. GWNEUD GWASANAETHAU BWS YN GYFLYMACH AC YN FWY DIBYNADWY

Datblygu mesurau blaenoriaeth i fysiau ar goridorau bysiau strategol er mwyn helpu i leihau amser siwrneiau bysiau, gwella dibynadwyedd amser siwrneiau a gwneud teithio ar fws yn ddewis mwy atyniadol yn lle'r car ar gyfer amrywiaeth ehangach o siwrneiau.

B6. BYSIAU GWYRDD

Ymchwilio i gyfleoedd ar gyfer datblygu fflyd o fysiau technolegau gwyrdd.

B7. SICRHAU BOD CYMUNEDAU NEWYDD YN CAEL GWASANAETH DA GAN FYSIAU

Sicrhau gwelliannau i lwybrau a gwasanaethau bysiau yn rhan o'r gwaith o gynllunio safleoedd datblygu a rhoi caniatâd i ddatblygiadau newydd.

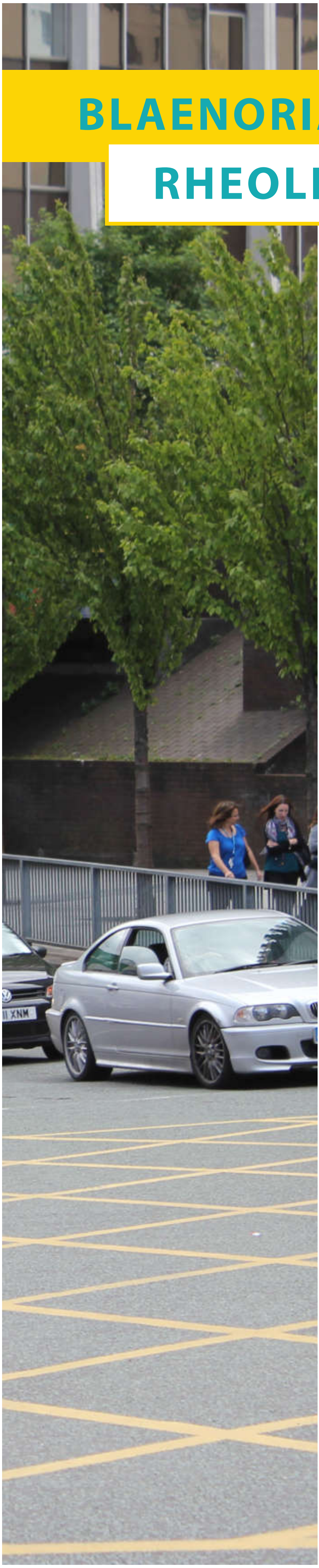
B8. DATBLYGU LLWYBRAU BYSIAU AR DRAWS FFINIAU

Gweithio gyda gweithredwyr bysiau ac awdurdodau cyfagos i ddatblygu llwybrau a gwasanaethau ar draws ffiniau er mwyn annog cymudo ar fws i mewn i Gaerdydd o ardaloedd y tu allan i ffin y sir.

B9. CEFNOGI DATBLYGIAD MENTRAU GWERTHU TOCYNNAU INTEGREDIG

Gweithio gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid allweddol i ddatblygu systemau tocynnau integredig sy'n gwneud un tocyn yn ddilys ar gyfer tripiau ar wasanaethau bws a thrên a gynigir gan wahanol gwmnïau.

the heart of Cardiff
d fares visit www.valleylines.co.uk
Valley Lines
44 St. Mellons via Newport Road.
DHL



BLAENORIAETHAU AR GYFER RHEOLI'R RHWYDWAITH PRIFFYRDD

MAE TAGFEYDD TRAFFIG YN ARAFU SIWRNEIAU A GALLANT NIWEIDIO'R AMGYLCHEDD AC ANSAWDD BYWYD YN Y DDINAS A'I CHYMDOGAETHAU. ER GWAETHAF GOSTYNGIAD YN NIFER Y BOBL SY'N CAEL EU HANAFU, MAE TRAFFIG FFYRDD YN PARHAU I FOD YN RISG I DDIOGELWCH CERDDWYR A BEICWYR, AC MAE TAGFEYDD YN GALLU ARAFU SIWRNEIAU A NIWEIDIO ANSAWDD YR AER. MAE EIN STRATEGAETH YN CEISIO MYND I'R AFAEL AG ACHOSION TAGFEYDD A'U RHEOLI'N FWY EFFEITHIOL. ER MWYN CYFLAWNI'R AMCANION HYN, EIN BLAENORIAETHAU YW:

RHP1. DARPARU AR GYFER DEWISIADAU TEITHIO CYNALIADWY

Lleihau'r defnydd o geir trwy ddarparu dewisiadau teithio eraill, a hynny trwy fuddsoddi mewn seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn ogystal â mentrau hyrwyddo trwy weithredu'r Llawlyfr Strydoedd a'r canllawiau Teithio Llesol.

RHP2. GWNEUD Y RHWYDWAITH YN FWY DIOGEL

Parhau i gefnogi'r gwaith o leihau nifer yr unigolion sy'n cael eu hanafu trwy sicrhau bod yr holl waith newydd ar briffyrdd yn destun Ymchwiliad Diogelwch ar y Ffyrdd, fel bod modd nodi cyfleoedd i wella diogelwch ar y ffyrdd i holl ddefnyddwyr y ffyrdd. Adolygu dyluniad a gweithrediad cyffyrdd a chroesfannau allweddol, a chyflwyno gwelliannau i'w gwneud yn fwy diogel ac yn haws i gerddwyr a beicwyr eu defnyddio, yn enwedig trwy nodi a mynd i'r afael â thor-cysylltiad cymunedau.

RHP3. RHEOLI RHWYDWAITH PRIFFYRDD CAERDYDD YN FWY EFFEITHIOL

Gwella systemau rheoli rhwydwaith traffig y ddinas a gwneud y defnydd gorau o gapasiti priffyrdd a chyffyrdd mewn ffordd sy'n gwella mynediad trwy ddulliau cynaliadwy, gan gynnal gweithrediad swyddogaethol y rhwydwaith ar yr un pryd.

RHP4. GWELLA RHWYDWAITH CANOL Y DDINAS

Cynnal adolygiad cynhwysfawr o batrymau symud ledled canol y ddinas a cheisio ailgyfeirio traffig trwodd er mwyn gwella mynediad ar fws, ar droed ac ar feic a gwella ansawdd y strydoedd, y mannau cyhoeddus a'r cyrchfannau allweddol.

RHP5. BUDDSODDI MEWN CORIDORAU BYSIAU

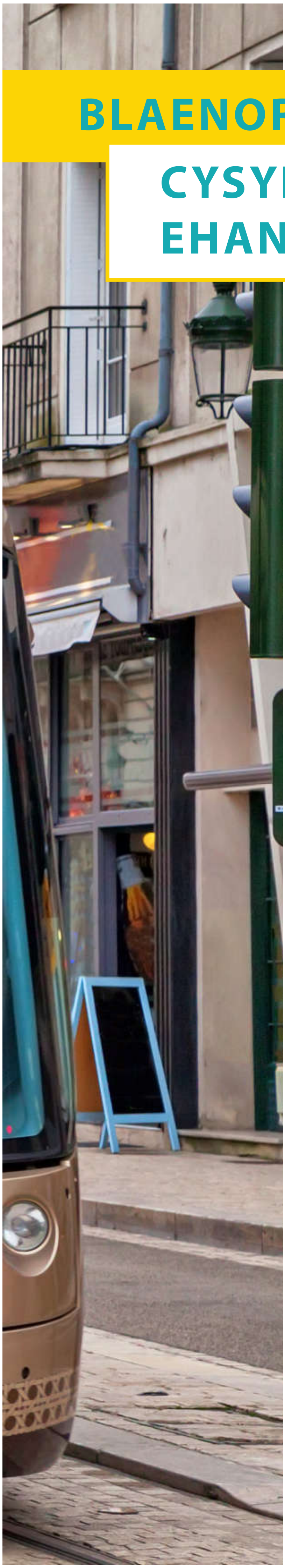
Cyflwyno lonydd bysiau a mesurau blaenoriaeth eraill ar goridorau strategol ac ar gyffyrdd allweddol ar y rhwydwaith priffyrdd.

RHP6. DEFNYDDIO PWERAU GORFODI NEWYDD I GADW'R RHWYDWAITH I SYMUD

Parhau i ddefnyddio pwerau Gorfodi Parcio Sifil ac i orfodi yn erbyn Troseddau Traffig sy'n Symud er mwyn cadw'r rhwydwaith priffyrdd i symud a chefnogi opsiynau teithio cynaliadwy trwy fynd i'r afael â materion megis parcio sy'n achosi problemau, gyrru mewn lonydd bysiau a rhwystro cyffyrdd blwch melyn.

RHP7. DATBLYGU A GWEITHREDU STRATEGAETH RHEOLI ASEDAU

Datblygu strategaeth ar gyfer gwneud y defnydd gorau o gyllidebau cyfyngedig er mwyn cynnal a chadw'n effeithiol adeiladwaith a gweithrediad y rhwydwaith priffyrdd i'r safonau gorau posibl.



BLAENORIAETHAU AR GYFER

CYSYLLTU Â'R DINAS-RANBARTH EHANGACH

ER MWYN I GAERDYDD WIREDDU EI DYHEADAU O RAN TWF, MAE ANGEN IDDI GAEL CYSYLLTIADAU CYFLYM, EFFEITHLON A CHYNALIADWY Â PHOB RHAN O DDINAS-RANBARTH CAERDYDD. MAE'R CYSYLLTIADAU HYN YN HANFODOL ER MWYN SICRHAU'R MYNEDIAD GORAU I SWYDDI A GWASANAETHAU YN Y DDINAS, AC I DDARPARU'R CYSYLLTEDD Y MAE EI ANGEN AR FUSNESAU LLEOL Â'U PARTNERIAID, EU CYFLENWYR, EU CWSMERIAID A'U GWEITHLU. ER MWYN SICRHAU'R GWELLIANNAU I'R SEILWAITH I WNEUD HYN YN BOSIBL, EIN BLAENORIAETHAU YW:

DR.1 DARPARU SYSTEM DRAMIAU NEWYDD I GAERDYDD YN RHAN O FETRO PRIFDDINAS-RANBARTH CAERDYDD

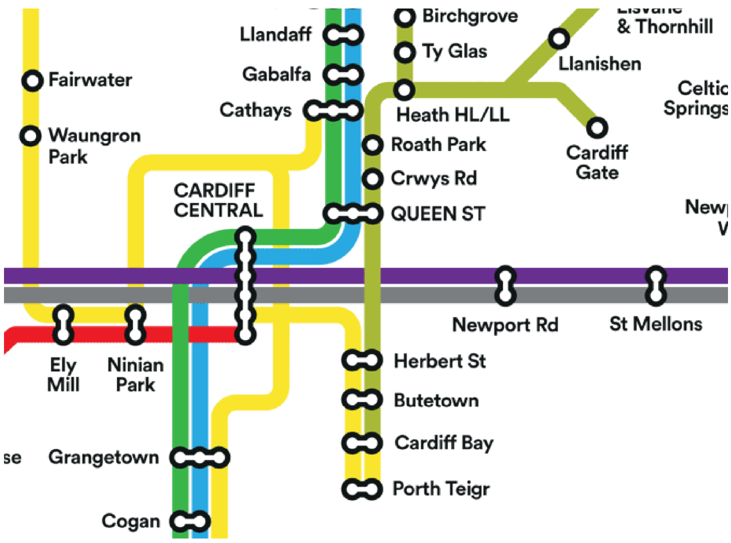
Gweithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru a'n partneriaid yn y sectorau cyhoeddus a phreifat i ddefnyddio cyllid a gafwyd trwy Fargen Ddinesig Caerdydd i fwrw ymlaen â datblygu system dramiau newydd i Gaerdydd sydd â chysylltiadau â rhanbarth ehangach De Cymru.

DR2. BWRW YMLAEN Â' GWAITH O DDATBLYGU CORIDOR METRO TRWY OGLEDD-ORLLEWIN CAERDYDD

Cydweithio â Llywodraeth Cymru, Cyngor Rhondda Cynon Taf, partneriaid o'r diwydiant trafnidiaeth a datblygwyr i bennu ymarferoldeb ac aliniad llwybr cludo cyflym ar y rheilffordd posibl ar hyd Coridor Gogledd-orllewin Caerdydd, gan gysylltu Caerdydd canolog a Rhondda Cynon Taf.

DR3. DARPARU GWELLIANNAU I'R CORIDOR BYSIAU STRATEGOL

Cydgysylltu'r gwaith o gyflawni gwelliannau i'r coridor bysiau strategol ledled y ddinas trwy ein rhaglen seilwaith trafnidiaeth ein hunain, gan gynnwys gwelliannau a sicrhawyd yn rhan o ganiatâd cynllunio.



BLAENORIAETHAU AR GYFER TECHNOLEG AC ARLOESEDD

MAE'R NEWIDIADAU HYNOD O GYFLYM YM MAES TECHNOLEG DDIGIDOL AC ARLOESEDD YN CREU CYFLEOEDD NEWYDD I HYRWYDDO DEWISIADAU TEITHIO CYNALIADWY AC I WNEUD CYNLLUNIO SIWRNEIAU'N HAWS. EIN BLAENORIAETHAU O RAN TECHNOLEG AC ARLOESEDD YW:

TA1. DATBLYGU PEILOT SMART PARKING

Gweithredu ar ganlyniadau prosiect peilot 'Smart Parking', a'u mesur, ac ymchwilio i gyfleoedd eraill i ddefnyddio technoleg newydd i reoli parcio ar y stryd.

TA2. HYRWYDDO CLYBIAU CEIR

Annog datblygiad clybiau ceir, a hynny ar y stryd ac mewn datblygiadau newydd.

TA3. CEFNOGI DATBLYGIAD TOCYNNAU INTEGREDIG

Parhau i weithio gyda Llywodraeth Cymru, Awdurdodau Lleol cyfagos a gweithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus i ddatblygu systemau tocynnau integredig sy'n gwneud un tocyn yn ddilys ar gyfer teithiau ar draws amryw wasanaethau bws a thrên a gweithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus.

TA4. DATBLYGU SYSTEMAU TALU DI-ARIAN

Mynd ar drywydd systemau talu di-arian ar gyfer parcio, er enghraifft talu trwy ffôn symudol a chyfleusterau digyffwrdd 'chwifio a thalu'.

TA5. HYRWYDDO GWYBODAETH AM DEITHIO TRWYDECHNOLEG GLYFAR

Cefnogi'r defnydd o dechnoleg newydd, gan gynnwys apps ffonau clyfar, i ymestyn mynediad i wybodaeth am deithio a hyrwyddo dewisiadau teithio cynaliadwy. Parhau i gefnogi partneriaid megis Traveline Cymru i ddatblygu a hyrwyddo eu gwasanaethau gwybodaeth am deithio.

AMSERLEN Y STRATEGAETH

Mae'r strategaeth yn ymdrin â chyfnod o 20 mlynedd:

2016

BYRDYMOR

2021

Gwelliannau i rwydwaith bysiau strategol y ddinas a datblygu'r llwybrau cerdded a beicio gofynnol o dan y Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) newydd, ynghyd ag adeiladu'r datblygiadau tai mawr a nodir yn y CDLl. Bydd y seilwaith yn cael ei ariannu trwy gyfuniad o gyllid gan y datblygwr a grantiau a enillwyd gan y Cyngor.

2026

HIRDYMOR

2036

Bydd y gwaith o ddatblygu'r rhwydweithiau bysiau a theithio llesol yn parhau y tu hwnt i 2026 i'r tymor hwy. Dyma'r amserlen fwyaf tebygol o ran datblygu llwybrau cludo ysgafn cyflym/tramiau ar gyfer rhwydwaith arfaethedig Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd. Er mwyn helpu i baratoi'r ffordd ar gyfer y prosiectau hyn, byddwn yn parhau i weithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid eraill o'r diwydiant trafnidiaeth er mwyn ymchwilio i ymarferoldeb llwybrau 'Metro' at y dyfodol.

BUNZL
BUNZL
chilled drinks
fresh bread
lottery

SUT FYDDWN YN CYFLAWNI EIN BLAENORIAETHAU

Caiff rhwydwaith trafnidiaeth Caerdydd ei wella trwy gyfuniad o:

- seilwaith trafnidiaeth a gaiff ei ddarparu ochr yn ochr â datblygiadau newydd; a,
- cynlluniau seilwaith trafnidiaeth y bydd y Cyngor yn eu cwblhau.

SEILWAITH TRAFNIDIAETH AR GYFER DATBLYGIADAU NEWYDD

Mae disgwyl i ardal drefol Caerdydd ehangu'n sylweddol dros y 15 mlynedd nesaf. Daw llawer o'r twf hwn o ganlyniad i ddatblygu safleoedd meysydd glas yng Ngogledd Orllewin a Gogledd Ddwyrain y ddinas ar gyfer tai. Bydd y cymunedau a gaiff eu creu trwy'r datblygiadau hyn yn cynhyrchu galw ychwanegol ar gyfer teithio. Er mwyn cyrraedd targed rhaniad moddol 50:50 y Cyngor, mae'n hanfodol nad yw preswylwyr y cymdogaethau newydd yn gwbl ddibynnol ar eu ceir ac yn gallu dewis cerdded, beicio a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i wneud eu siwrneiau dyddiol. Fel yr awdurdod cynllunio lleol, mae'r grymoedd gan y Cyngor i sicrhau fod unrhyw ddatblygiad sy'n mynd yn ei flaen yn darparu'r adnoddau a'r seilwaith sy'n angenrheidiol i wneud y datblygiad yn dderbyniol mewn termau cynllunio. Lle caiff ceisiadau cynllunio eu cyflwyno ar gyfer datblygiadau mawr newydd, mae'r broses gynllunio yn rhoi modd i'r Cyngor:

- Negodi darpariaeth gymunedol a chymdeithasol hanfodol megis ysgolion, siopau a chanolfannau cymunedol o fewn cynigion datblygu tai. Bydd hyn yn helpu i leihau'r angen i breswylwyr deithio allan o'r safle ac osgoi ychwanegu at bwysau traffig ar y rhwydwaith priffyrdd presennol.

- Gweithio gyda datblygwyr i sicrhau fod cynllun datblygiadau, gan gynnwys dyluniad strydoedd a'r rhwydwaith o lwybrau oddi ar y ffyrdd a gofodau cyhoeddus, yn ei gwneud yn gyfleus a deniadol i bobl gerdded yn ddiogel neu feicio ar siwrneiau byr.

- Gwneud yn siŵr fod cynllun datblygiadau yn cynnwys llwybrau bysus ac adnoddau teithwyr bysus ac wedi eu gwasanaethu yn dda gan wasanaethau bws cyson a rheolaidd sy'n cael blaenoriaeth dros draffig cyffredin.

- Sicrhau gwelliannau i drafnidiaeth nad ydynt ar y safleoedd datblygu newydd ond sy'n darparu seilwaith cefnogol allweddol oddi ar y safle, megis lonydd bysus newydd ar briffyrdd sy'n bodoli eisoes sy'n gwasanaethu'r datblygiadau i alluogi gwasanaethau bws i weithredu'n fwy effeithiol a dibynadwy. Bydd y gwelliannau hyn hefyd yn cyfrannu at y rhwydwaith trafnidiaeth ehangach ac yn gallu cynnig buddion i breswylwyr presennol.

Bydd amseru seilwaith wedi ei ddarparu gyda datblygiadau newydd yn dibynnu'n rhannol ar amserlen adeiladu'r safle datblygu llawn. Bydd safleoedd mawr yn cymryd sawl blwyddyn i'w cwblhau. Felly, mae angen i'r caniatâd cynllunio ar gyfer y safleoedd hynny nodi ar ba gam yn y datblygiad y bydd gofyn darparu'r seilwaith.

GWELLIANNAU TRAFNIDIAETH A ARWEINIR GAN Y CYNGOR

Mae ein Cynllun Trafnidiaeth Lleol yn gosod ein rhaglen 15 mlynedd o fuddsoddi mewn cynlluniau seilwaith y byddwn yn ei gyflawni. Caiff y cynlluniau hyn eu cydlynu gyda'r gwaith sy'n digwydd ar ddatblygiadau newydd i gyflawni gwelliannau ledled y ddinas. Byddwn yn parhau i gynnig am Grantiau Cyfalaf gan Lywodraeth Cymru a nodi cyllid o ffynonellau eraill i roi cynlluniau trafnidiaeth ar waith. Bydd cwblhau gwelliannau i foddau teithio unigol yn gwella'r rhwydwaith trafnidiaeth yn ei gyfanrwydd. Mae rhai o'r gwelliannau allweddol i gefnogi'r newid modd teithio sydd ei angen i gwrdd â'r targed 50:50 yn cynnwys:

- Coridorau bysus ar lwybrau strategol allweddol yn y ddinas fydd yn defnyddio'r lonydd bysus a mesurau eraill yn rhoi blaenoriaeth i fysus er mwyn lleihau'r amser teithio ar fws a'i wneud yn fwy dibynadwy, i annog mwyo bobl i ddefnyddio bysus yn amlach. Bydd hyn yn gweu gyda'r rhannau o goridorau bysus a gaiff eu cwblhau gan ddatblygiadau newydd i ffurfio llwybrau deniadol a dibynadwy.

- Newidiadau yng nghanol y ddinas, gan gynnwys yr orsaf fysus newydd a gwneud adnoddau i gerddwyr a beicwyr yn fwy diogel a deniadol, yn helpu i gynyddu teithio cynaliadwy i'r ddinas a thrwy ganol y ddinas.

- Bydd ehangu a gwella rhwydwaith beicio Caerdydd yn helpu i annog mwy o dripiau i gael eu cwblhau ar gefn beic.

GWEITHIO Â PHARTNERIAID

Byddwn yn cydlynu cyflwyno'n cynlluniau ni a'r rheiny a gaiff eu cadarnhau drwy'r broses gynllunio â phrojectau trafnidiaeth Llywodraeth Cymru a chyrff fel Network Rail, gan gynnwys gwella gorsafoedd trên, projectau i drydaneiddio llinell reilffordd y Great Western a rhwydwaith Rheilffyrdd y Cymoedd ac unrhyw broject arall a gaiff ei ddatblygu fel rhan o Fetro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd.

Drwy gyflawni'r blaenoriaethau trafnidiaeth sydd wedi eu tanlinellu yn y strategaeth hon bydd y Cyngor yn gweithio'n agos gydag ystod o sefydliadau partner gan gynnwys datblygwyr, gweithredwyr trafnidiaeth gyhoeddus, cymuned fusnes Caerdydd, awdurdodau lleol sy'n gymdogion, Llywodraeth Cymru, y sector iechyd a chyrff cyhoeddus allweddol eraill. Yn unol â'n hymrwymiadau dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, bydd Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus statudol Caerdydd hefyd yn darparu fforwm anhepgor ar gyfer gweithio â phartneriaid.

CONSULTATION AND COMMUNICATIONS

CONSULTATION

Delivering the priorities featured in the Transport Strategy will involve the development of numerous individual projects. All such projects will be subject to full public consultation which will help to inform the design of schemes and how they are delivered.
The Strategy will also provide the basis for the development of other individual strategies, such as the Cycling Strategy which will outline the Council's specific priorities and proposals for developing the future cycle network and promoting bicycle travel. Cardiff residents, transport stakeholders and the Council's other partners will be fully engaged in the production of the Cycling Strategy and other supporting strategies which emerge.

CYFATHREBU AC ADRODD AR GYNNYDD

Bydd y strategaeth yn ddogfen 'fyw' a fydd yn cael ei diweddaru er mwyn adlewyrchu cynnydd o ran gweithredu neu mewn ymateb i ddatblygiadau polisi neu faterion eraill o bwys strategol.
Byddwn yn datblygu rhaglen cyfathrebu ac ymgysylltu ochr yn ochr â gweithredu'r strategaeth. Bydd y rhaglen hon yn cynnwys diweddariadau rheolaidd ar faterion yn ymwneud â thrafnidiaeth a chynnydd prosiectau penodol. Bydd hefyd yn darparu mwy o wybodaeth i egluro diben a manteision prosiectau penodol a sut y maent yn cyfrannu at gyrraedd ein targedau a bodloni amcanion ehangach y strategaeth.

GEIRFA A THALFYRIADAU

CDLl – Cynllun Datblygu Lleol
CTL – Cynllun Trafnidiaeth Leol
LlC – Llywodraeth Cymru

Terfynau 20mya
Ardaloedd lle mae'r terfyn cyflymder wedi'i ostwng i 20mya heb unrhyw newidiadau i ffyrdd er mwyn gostwng cyflymder cerbydau. Caiff arwyddion terfyn cyflymder 20mya ailadroddus eu defnyddio i dynnu sylw at y terfyn.

Rhaniad Moddol 50:50
Y targed sydd wedi'i osod yn CDLl Caerdydd. Mae'n cyfeirio at 50% o deithiau yn cael eu gwneud trwy ddulliau cynaliadwy (e.e. cerdded, beicio, trafnidiaeth gyhoeddus) a 50% mewn car. Dyma'r rhaniad moddol y mae angen ei gyflawni er mwyn ymateb i'r twf a nodir yn y CDLl.

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
Deddf sy'n deddfu ar gyfer darparu llwybrau sydd wedi'u cynllunio ar gyfer beicio a cherdded. Mae'n "ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wella cyfleusterau a llwybrau i gerddwyr a beicwyr yn barhaus, a pharatoi mapiau sy'n nodi'r llwybrau presennol a'r llwybrau posibl y gallant eu defnyddio yn y dyfodol. Bydd y Bil hefyd yn nodi bod angen i gynlluniau ffyrdd newydd ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr yn eu camau dylunio" (Cynulliad Cenedlaethol Cymru).

Arolwg Holi Caerdydd
Mae 'Holi Caerdydd' yn arolwg blynyddol sy'n cynnig y cyfle i'r cyhoedd rannu eu safbwyntiau ar amrywiaeth eang o wasanaethau'r Cyngor gan gynnwys trafnidiaeth, er enghraifft sut y mae pobl yn teithio i'r gwaith a pha welliannau yr hoffent eu gweld i drafnidiaeth yng Nghaerdydd.

Strategaeth Rheoli Asedau
Strategaeth sy'n nodi'r ffyrdd mwyaf effeithiol o gynnal a chadw'r rhwydwaith priffyrdd i'r safonau gorau posibl gan ddefnyddio'r adnoddau prin sydd ar gael.

Lonydd Bysiau
Lonydd y mae bysiau a cherbydau eraill a ganiateir (er enghraifft, tacsis, cerbydau brys ar alwad) yn unig yn cael gyrru ynddynt.

Mesurau blaenoriaeth i fysiau
Cyfleusterau (er enghraifft lonydd bysiau, gatiau bysiau, blaenoriaeth wrth signalau traffig) sy'n helpu i leihau amseroedd teithio gwasanaethau bws a'u gwneud yn fwy dibynnol trwy eu galluogi i osgoi traffig sy'n ciwio a thagfeydd traffig.

Clybiau Ceir
Mae clybiau ceir yn cynnig gwasanaeth ar y stryd ar gyfer llogi ceir yn y byrdymor i'w haelodau, a gall y clybiau gynnig dewis hyblyg yn lle bod yn berchen ar gar.

Arolygon Blynyddol Caerdydd, cyfartaledd treigl 5 mlynedd
Mae Cyngor Caerdydd yn draddodiadol wedi cynnal arolygon blynyddol o draffig ar y ffyrdd a'r defnydd o geir, bysiau, trenau a chyfleusterau parcio a theithio ar safleoedd strategol allweddol yng Nghaerdydd. Mae'r rhain fel arfer yn cael eu cynnal ar un diwrnod yn unig tua'r un adeg bob blwyddyn. Gall patrymau teithio amrywio'n fawr o ddydd i ddydd, felly caiff cyfartaledd treigl 5 mlynedd ei ddefnyddio wrth adrodd ar dueddiadau hirdymor. Caiff hwn ei gyfrifo trwy gymryd cyfartaledd o ddata y flwyddyn gyfredol a'r pedair blynedd blaenorol er mwyn darparu mesur mwy ystadegol-ddibynnol o sut y gall tueddiadau fod yn newid gydag amser.

Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd
Cynigion ar gyfer system trafnidiaeth gyhoeddus a fydd yn cysylltu trefi a dinasoedd allweddol yn Ne-ddwyrain Cymru er mwyn cefnogi datblygiad y dinas-ranbarth.

Grantiau Cyfalaf
Grantiau o gyllidebau Cyfalaf a ddyfernir i'r Cyngor gan LlC a chyrff ariannu eraill ar gyfer datblygu ffisegol neu er mwyn gwella asedau cyfalaf megis ffyrdd, llwybrau beicio a lonydd bysiau. Ni ellir defnyddio grantiau cyfalaf ar gyfer gwaith cynnal a chadw parhaus ar asedau cyfalaf sydd eisoes yn bodoli. Mewn sefydliadau sector cyhoeddus, caiff gwaith cynnal a chadw ei ariannu fel arfer o gyllidebau 'Refeniw'.

Dinas-ranbarth
Caiff dinas-ranbarth ei ddiffinio gan LlC fel "Dinas graidd, neu rwydwaith o gymunedau trefol, wedi eu cysylltu ag ardal o'u cwmpas gan gysylltiadau economaidd a chymdeithasol swyddogaethol", ond mae hefyd yn tynnu sylw at y ffaith bod y diffiniad yn parhau i esblygu (y Grŵp Gorchwyl a Gorffen ar Ddinas-ranbarthau, 2012). Mae ardal Dinas-ranbarth Caerdydd yn cynnwys economi Awdurdod Lleol Caerdydd a'r Awdurdodau Lleol cyfagos.

Gorfodi Parcio Sifil
Mae Cyngor Dinas Caerdydd yn gyfrifol am orfodi cyfyngiadau parcio penodol gan ddefnyddio pwerau Gorfodi Parcio Sifil.

Cynllun Rhwydwaith Beicio Strategol Enfys
Mae'r cynllun yn nodi prif rwydwaith o lwybrau ar gyfer Caerdydd a'r gwaith y mae angen ei wneud i'w greu. Yr enw ar y gwaith yw 'Enfys'.

Map o Lwybrau Presennol
Er mwyn cyflawni eu dyletswydd o dan y Ddeddf Teithio Llesol, mae'n rhaid i Awdurdodau Lleol gyhoeddi Map o Lwybrau Presennol sy'n dangos llwybrau sy'n addas ar gyfer cerdded neu feicio ac sy'n cyrraedd y safonau a nodir yng Nghanllawiau Dylunio Teithio Llesol Llywodraeth Cymru. Bydd y Map o Lwybrau Presennol yn ddefnyddiol i bobl sy'n dymuno cynllunio eu teithiau cerdded a beicio.

Map Rhwydwaith integredig
Er mwyn cyflawni eu dyletswydd o dan y Ddeddf Teithio Llesol, mae'n rhaid i Awdurdodau Lleol gyhoeddi Map Rhwydwaith Integredig a fydd yn nodi eu cynlluniau ar gyfer cerdded a theithio dros gyfnod o 15 mlynedd.

Systemau tocynnau integredig
Tocynnau y mae modd eu defnyddio ar wasanaethau mwy nag un cwmni trafnidiaeth (er enghraifft, cwmnïau bysiau gwahanol megis Bws Caerdydd a Stagecoach) a/neu rhwng dulliau teithio gwahanol (er enghraifft, ar fysiau a threnau).

Cynllun Datblygu Lleol (ar Adnau) (2006 – 2026)
Y fframwaith cyfreithiol ar gyfer datblygu a defnyddio tir yng Nghaerdydd ar gyfer y cyfnod hyd at 2026, a ddefnyddir fel y cyd-destun ar gyfer penderfynu ar geisiadau cynllunio lleol.

Safleoedd Strategol y CDLl
Yr 8 safle datblygu mawr a fydd yn gartref i'r rhan fwyaf o'r cartrefi a swyddi newydd y mae eu hangen ar Gaerdydd hyd at 2026.

Byw
Asesiad o sut brofiad yw byw rhywle, o ystyried ffactorau megis diogelwch, gofal iechyd, adnoddau addysgol, seilwaith a'r amgylchedd.

Cynllun Trafnidiaeth Leol (2015 – 2020)
Mae gan y Cyngor Gynllun Trafnidiaeth Leol (CTL) sydd wedi'i gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru. Mae'r CTL yn nodi'r materion allweddol o ran trafnidiaeth sy'n berthnasol i Gaerdydd, y gwelliannau sy'n ofynnol er mwyn mynd i'r afael â'r materion hyn a rhaglen 5 mlynedd o gynlluniau a blaenoriaethir sy'n amlinellu'r cynlluniau seilwaith i'w cyflawni yn ystod pob blwyddyn ariannol. Mae'r rhaglen arfaethedig a amlinellir yn y CTL yn cynnwys seilwaith cerdded a beicio, rhwydweithiau bysiau a gwelliannau i gyffyrdd, terfynau 20mya a chynlluniau diogelwch ar y ffyrdd.

Rhaniad Moddol
Cyfran y teithiau a wneir gan wahanol fathau (moddau) o drafnidiaeth gan gynnwys cerdded, beicio, bws, trên, teithiwr mewn car a gyrrwr car.

Troseddau Traffig sy'n Symud
Mae gan Gyngor Dinas Caerdydd bwerau i roi dirwyon i yrwyr sy'n cyflawni troseddau traffig sy'n symud, gan gynnwys gyrru mewn lonydd bysiau, rhwystro cyffyrdd blwch melyn a pharcio ar y llinellau igam ogam y tu allan i ysgolion.

Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol
Cynllun sy'n nodi buddsoddiad Llywodraeth Cymru ar gyfer seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth.

SCOOT
Mae SCOOT yn offeryn ar gyfer rheoli signalau traffig trwy ymateb yn awtomatig i lifoedd traffig gan ddefnyddio synwyryddion ar y stryd.

Coridor Bysiau Strategol
Llwybrau Bysiau ar hyd priffyrdd mawr, gan gynnwys ffyrdd 'A' sy'n cysylltu Canol Dinas Caerdydd â maestrefi allanol a chymdogaethau cyfagos y ddinas y tu hwnt i ffin y sir. Caiff coridorau eu diffinio ym Mholisi diwygiedig T2 y CDLl fel a ganlyn:

i. Llwybrau Bysiau Canol y Ddinas;

ii. Coridor Bysiau y Dwyrain (yr A48, yr A4232 o'r A48 i Gyffordd 30 ar Draffordd yr M4, Cefnffordd yr A48M, y Ffordd Ddeheuol a'r A4161 Heol Casnewydd);

iii. Coridor Bysiau y Gogledd (yr A470 Heol y Gogledd / Manor Way a'r A469 Heol Caerphilly / Cefnffordd yr A470 i Ffin y Sir);

iv. Coridor Bysiau y Gorllewin (Heol y Bont-faen, yr A48, yr A4055 Heol Caerdydd; yr A4119 Heol Llantrisant o Ffin y Sir i Heol y Bont-faen a Chefnffordd yr A4232 o Groes Cwrlwys i Gyffordd 33 Traffordd yr M4);

v. Coridor Bysiau y De (Rhodfa Lloyd George, Rhodfa Lloyd George i Ffin y Sir ar hyd yr A4232 a'r Cogan Spur a thros Forglawdd Caerdydd).

Systemau rheoli'r rhwydwaith traffig
Y rhwydwaith o signalau traffig, teledu cylch cyfyng a chyfarpar technoleg gwybodaeth eraill a ddefnyddir i reoli a monitro llifoedd traffig ledled rhwydwaith y ddinas ar adegau gwahanol o'r dydd ac i ymateb i amodau sy'n newid.

Cyfnewidfeydd trafnidiaeth
Safle a chanddo un neu ragor o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus lle y gall teithwyr newid o un gwasanaeth neu ddull i'r llall.

Negeseuon electronig
Arwyddion yw negeseuon electronig sy'n darparu gwybodaeth y gellir ei newid, er enghraifft, er mwyn dangos gwybodaeth gyfredol am amodau traffig neu ddigwyddiadau mawr a allai effeithio ar amodau traffig.

CARDIFF
CAERDYDD