

BP14



Link
Transport Planning

BRO MORGANNWG
ASESIAD TRAFNIDIAETH STRATEGOL (CAM 1)
CRYNODEB GWEITHREDOL
[FERSIWN CYMRAEG]

TACHWEDD 2023

CYNGOR BRO MORGANNWG

www.link-tp.com

enquiries@link-tp.com

Rheolaeth Dogfennau

Cleient	Cyngor Bro Morgannwg
Enw'r Prosiect	Asesiad Trafnidiaeth Strategol Bro Morgannwg
Teitl y Ddogfen	Cam 1 – Crynodeb Gweithredol
Cyfeirnod Dogfennau	LTP/2313/ES/01/W

Hanes Dogfennau

Fersiwn	Diben	Cychwynnwr	Cywirydd	Awdurdod	Dyddiad
1	Drafft	JC	LL	JC	24/11/23
2	Terfynol	JC	LL	JC	30/11/23

Paratowyd a bwriedir y ddogfen hon a'i chynnwys ar gyfer gwybodaeth a defnydd y cleient a nodwyd yn unig mewn perthynas â gofynion telerau ac amodau'r comisiwn gwreiddiol. Nid yw Link Transport Planning Cyf yn cymryd unrhyw gyfrifoldeb ar ran unrhyw un arall mewn perthynas â, neu yn deillio o, neu mewn cysylltiad â'r ddogfen hon ac/neu ei chynnwys.

Link Transport Planning Ltd
Cyfeiriad cofrestredig: Swyddfa 4, Canolfan Fenter Llynfi, Stad Ddiwydiannol Heol Tŷ Gwyn
Maesteg, Cymru, CF34 0BQ
Cofrestrwyd yng Nghymru a Lloegr: 14892629

Crynodeb Gweithredol

Cyd-destun

Comisiynwyd Link Transport Planning gan Gyngor Bro Morgannwg i gynnal Asesiad Trafnidiaeth Strategol cynhwysfawr ar gyfer y rhwydwaith priffyrdd ym Mro Morgannwg fel rhan o'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer y Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) newydd, 2021 i 2036.

Mae cyfres o bedwar o Nodiadau Technegol wedi'u llunio a'u rhannu â Bro Morgannwg er mwyn darparu tystiolaeth gefndir ac arweiniad parhaus i gefnogi'r strategaeth a ffefrir. Mae'r Nodiadau Technegol hyn bellach wedi'u cyfuno mewn i un adroddiad sef Asesiad Strategol Trafnidiaeth, Cam 1 er mwyn darparu adolygiad cynhwysfawr o'r amodau trafndiaeth sylfaenol ym Mro Morgannwg.

Mae'r Crynodeb Gweithredol hwn yn cynnig trosolwg cryno o brif ganfyddiadau ac argymhellion Cam 1 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol a ddatblygwyd drwy wyntyllu manwl ac adolygu:

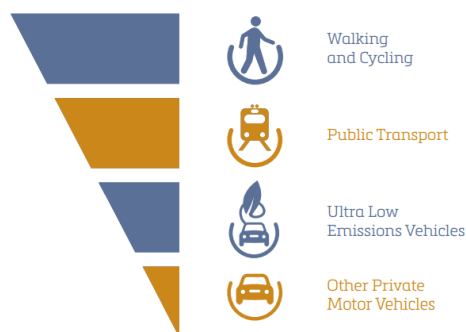
- Polisi a deddfwriaeth trafndiaeth genedlaethol, rhanbarthol a lleol;
- Gwaelodlin gweithrediad priffyrdd strategol;
- Dadansoddiad geo-ofodol
- Teithio cynaliadwy.

Deddfwriaeth a Pholisi Trafnidiaeth

Mae'r adolygiad o'r deddfwriaeth a'r fframweithiau polisi presennol ar lefel leol a chenedlaethol yn nodi'r gofyniad sylfaenol i ddatblygiadau newydd gael eu lleoli fel bod yr angen i deithio yn cael ei leihau a phan fo angen teithio, mae dewis go iawn i'r defnyddiwr sy'n adlewyrchu hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy Polisi Cynllunio Cymru – Rhifyn 11 (2021), fel y dangosir yn Ffigur 1.

Argymhellir bod y canfyddiadau diamwys hyn yn sylfaen ar gyfer proses dewis safle'r CDLI newydd a'r dull Asesiad Trafnidiaeth Strategol o werthuso effeithiau traffig datblygu a sicrhau ymyriadau trafndiaeth.

Un o nodau craidd yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol ac yn wir y CDLI newydd yw i gyd-fynd â gweledigaeth Llwybr Newydd - Strategaeth Drafndiaeth Cymru (2021) er mwyn darparu:



Ffigur 1: Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy PCC

'System drafndiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon.'

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn darparu'r ysgogiad ar gyfer datblygu cynaliadwy, trwy ddatgan bod 'Rhaid i gorff cyhoeddus weithredu mewn modd sy'n ceisio sicrhau bod anghenion y

presennol yn cael eu diwallu heb beryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion eu hunain'. Ar yr un pryd, mae Polisi Cynllunio Cymru yn pwysleisio integreiddio cynllunio trafndiaeth a defnydd tir, gan nodi y dylid integreiddio cynllunio trafndiaeth a chynllunio defnydd tir er mwyn hyrwyddo dewisiadau trafndiaeth mwy cynaliadwy.

Yn cyd-fynd â'r egwyddorion hyn, mae'r Asesiad Trafnidiaeth Strategol yn cefnogi mabwysiadu'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy yn gadarn; sef blaenoriaethu cerdded a beicio ar gyfer teithiau byr, yna trafndiaeth gyhoeddus a gwasanaethau rhannu symudedd ar gyfer teithiau hirach, gyda cheir preifat neu gyrrwr yn unig yn cael eu hystyried yn olaf.

Gwaelodlin Gweithrediad Priffyrdd Strategol

Mae Cam 1 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol yn darparu adolygiad trylwyr o ffynonellau data llif traffig presennol ym Mro Morgannwg, gan ymgorffori dadansoddiadau interim o sylfaen dystiolaeth bresennol y Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) a Model Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru 2015. Nodwyd cyfyngiadau yn y broses hon hefyd, sy'n cynnwys nad fydd yna ddiweddariad i Fodel Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru tan fis Ionawr 2024.

Mae'r data a adolygwyd yn yr adroddiad yn awgrymu i raddau helaeth bod traffig ceir wedi dychwelyd i lefelau cyn y pandemig, yn enwedig o ran effaith Covid-19 ar batrymau traffig ym Mro Morgannwg

Mae dadansoddiad o ystadegau'r Adran Drafnidiaeth, sy'n cymharu llif traffig cyfredol â lefelau cyn y pandemig, yn dangos cynnydd sylweddol mewn traffig ym Mro Morgannwg ers y pandemig. Mae niferoedd traffig wedi dangos tuedd gyffredinol ar i fyny, gyda'r milltiroedd ar gyfer ceir a thacsis yn uwch na ffigurau'r blynyddoedd blaenorol ac yn cyd-fynd yn agos â'r lefelau a welwyd cyn y pandemig. Yn ogystal, bu cynnydd cyson ym milltiroedd cerbydau masnachol ysgafn, y gellid eu priodoli i newidiadau mewn gwaith ac ymddygiad siopa, yn enwedig y cynnydd mewn siopa a dosbarthu ar-lein.

Fodd bynnag, mae'n bwysig nodi, er bod niferoedd traffig cyffredinol i raddau helaeth yn ôl i lefelau cyn Covid, efallai bod dosbarthiad y niferoedd hyn wedi newid. Gallai effaith barhaol y pandemig gynnwys newidiadau mewn dibenion tripiau, cyfnodau traffig brig mwy hir, a dewisiadau llwybrau amgen oherwydd amserlenni newydd pobl yn eu ffordd o fyw. Mae hyn yn golygu, er y gallai cyfanswm y teithiau fod yn debyg i amseroedd cyn Covid, y gellid eu dosbarthu'n fwy cyfartal trwy gydol y dydd yn hytrach na'u crynhoi yn ystod oriau brig traddodiadol.

Defnyddiwyd y ffynonellau data sydd ar gael i nodi lleoliadau problemau capasiti posib y rhwydwaith priffyrdd o fewn Bro Morgannwg. Er mwyn cael cipolwg ar y cyfyngiadau capasiti hyn, dadansoddiwyd data Google Traffic, INRIX, y CDLI presennol ac Asesiadau Trafnidiaeth datblygu lleol. Mae'r dadansoddiad hwn wedi amlygu ardaloedd sydd dan straen yn ystod oriau brig, gyda materion wedi'u nodi yng nghylchfan Croes Cyrlwys, Y Barri, Penarth, Dinas Powys, a'r Bont-faen.

Mae'r dadansoddiad interim hwn yn gosod y sylfaen ar gyfer ymchwiliad manylach yng Ngham 2 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol. Mae'r data a'r mewnwelediadau a gasglwyd hyd yn hyn yn cael eu hystyried dros dro a

byddant yn cael eu mireinio ymhellach gyda dadansoddiad manylach, gan ystyried newidiadau ymddygiadol, datblygiad a seilwaith diweddar. Er hynny, bydd y dadansoddiad cynnar hwn yn helpu i arwain gwaith modelu Asesiad Trafnidiaeth sy'n dod i'r amlwg.

Dadansoddiad geo-ofodol

Mae Cam 1 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol wedi darparu dadansoddiad geo-ofodol o batrymau symud ym Mro Morgannwg. Mae amrywiaeth o ffynonellau wedi cael eu hadolygu i roi cipolwg ar sut mae pobl yn symud ar draws yr ardal a'r rhesymau a allai fod yn effeithio ar yr arsylwadau hyn.

Mae canfyddiadau allweddol dadansoddiad data Cyfrifiad y DU yn dangos nad yw Cyfrifiad 2021, a gynhaliwyd yn ystod pandemig Covid-19, yn gwbl gynrychioliadol o amodau ôl-bandemig ar gyfer rhai categorïau.

Felly, Cyfrifiad 2011 yw'r ffynhonnell ddiofyn o hyd, ond cyfeiriwyd at ddata 2021 lle bernir ei fod yn ddefnyddiol at ddibenion cymharol, neu lle ystyrir bod y metrigau yn llai agored i anghysondebau ystadegol.

Mewn perthynas â pherchnogaeth ceir ym Mro Morgannwg, mae dadansoddiad cymharol rhwng data Cyfrifiad 2011 a 2021 yn datgelu tuedd gyffredinol o fwy o berchnogaeth ceir neu faniau. Mae enghreifftiau nodedig yn cynnwys Gorllewin y Barri, Dwyrain y Barri, a Thregibwn, lle gwelwyd cynnydd sylweddol mewn aelwydydd â cheir a faniau yn ystod y degawd. Fodd bynnag, ceir eithriadau, megis Merthyr Dyfan & Illtyd Y Barri, Aberogwr & Llandŵ, a Llanbedr-y-fro & Gwenfô, lle cafwyd gostyngiad bach o aelwydydd yn meddu ar geir neu faniau, er bod hyn o sylfaen gychwynnol isel.

Yn gyffredinol, mae Cyfrifiad 2021 yn nodi bod lefel uchel o berchnogaeth car yn y Fro, gydag 83.4% o aelwydydd ag un car neu fan neu fwy; cynnydd o 2.8 pwynt canran ers 2011. Ar ben hynny, mae hyn yn uwch nag awdurdodau cyfagos, gyda Phen-y-bont ar Ogwr ar 81.8%, Rhondda Cynon Taf ar 77.8%, a Chaerdydd ar 74.0%. Ystyrir bod hyn yn adlewyrchiad o'r gyfran uchel o ardaloedd gwledig yn y Fro ac yn tynnu sylw at yr her o newid moddol mewn poblogaeth sy'n dibynnu ar geir.

Mae data Cyfrifiad 2021 ar gyfer Bro Morgannwg ynghylch patrymau teithio gwaith wedi'i adolygu ac mae'r Swyddfa Ystadegau Gwladol wedi nodi bod cyfyngiadau dros dro pandemig Covid-19 wedi dylanwadu arnynt yn drwm. Mae'r sefyllfa hon yn gwneud y data yn llai dibynadwy ar gyfer deall arferion teithio arferol. Felly, mae data sefydledig Cyfrifiad 2011 wedi'i ddefnyddio ar gyfer darlun cliriach o batrymau cymudo yn yr ardal, er bod y norm ôl-bandemig yn debygol o fod rhywle rhwng y ddwy set ddata o ran cyfrannau gweithio gartref a theithiau a gludir gan geir.

O archwilio data 2011, mae'n amlwg bod y rhan fwyaf o drigolion Bro Morgannwg yn gweithio o fewn y fwrdeistref sirol ei hun. Fodd bynnag, mae Caerdydd yn dod i'r amlwg fel cyrchfan allweddol i gymudwyr, yn enwedig o rannau dwyreiniol y Fro. Ond mae ardaloedd eraill megis Pen-y-bont ar Ogwr a Rhondda Cynon Taf hefyd yn denu gweithwyr o'r Fro, ond i raddau llawer llai na Chaerdydd. Mae cymudo i Loegr hefyd yn ffactor, ond mae'n cynnwys canran llawer llai o'r boblogaeth. Mae'r patrwm hwn yn dangos, er bod gan y Fro nifer dda o swyddi lleol, mae rôl Caerdydd fel canolfan gyflogaeth yn arwyddocaol i drigolion yr ardal.

Er mwyn gwella canfyddiadau data'r Cyfrifiad a darparu dealltwriaeth gliriach o'r patrymau teithiau a arsylwyd at bob pwrpas a phob dull teithio, cyrchwyd Data Rhwydwaith Symudol o Trafnidiaeth Cymru (trwy gytundeb trwydded gyda BT Group) a'i adolygu. Roedd hyn yn rhoi dealltwriaeth sylweddol o ddeinameg teithio lleol ym Mro Morgannwg.

Canfyddiad allweddol o'r dadansoddiad yw, yn debyg i ganfyddiadau data'r Cyfrifiad, bod cyfran uchel o deithiau o fewn Bro Morgannwg. Mae hyn yn awgrymu patrwm teithio lleol cryf ar gyfer holl ddibenion taith (e.e. addysg, cyflogaeth, hamdden, manwerthu), gyda mwyafrif y boblogaeth yn dewis teithiau byr yn ystod yr oriau brig a adolygwyd.

Yn ogystal â hynny, wrth ganolbwyntio ar deithiau allanol, yn debyg i ganfyddiadau data'r Cyfrifiad, mae pwysoliad sylweddol uchel o deithio rhwng Bro Morgannwg a Chaerdydd. Mae'r rhyng-gysylltiad hwn rhwng y ddwy ardal yn ailadrodd pwysigrwydd cysylltiadau teithio cynaliadwy o ansawdd uchel rhwng yr awdurdodau.

Mae adolygiad o'r gyfran foddol o deithiau ym Mro Morgannwg wedi canolbwyntio ar dueddiadau a dyheadau Llywodraeth Cymru a arsylwyd arnynt. Mae data Cyfrifiad 2011 ar gyfer y dull a ddefnyddir i deithio i'r gwaith i breswylwyr ym Mro Morgannwg yn dangos dibyniaeth ddominyddol ar ddefnydd cerbydau preifat ar 72%, gyda thrafnidiaeth gyhoeddus yn 10%, cerdded ar 9%, a beicio ar 2%. Fodd bynnag, cofnododd Cyfrifiad 2021 (er bod pandemig Covid wedi dylanwadu arno) gynnydd yn y defnydd o gerbydau preifat i 77%, a gostyngiad yn y defnydd o dtrafnidiaeth gyhoeddus i 6%. Roedd ffigurau cerdded yn sefydlog ar 9%, tra ychydig oedd yn beicio ar 1%. O ystyried lefelau uchel o gyllid teithio llesol diweddar, disgwylir y bydd cyfran foddol cerdded a beicio yn cynyddu unwaith y bydd rhwydwaith mwy cydlynol yn cael ei sefydlu.

Nodwyd bod Llwybr Newydd - Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (2021) yn gosod nodau uchelgeisiol i hybu'r defnydd o gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus ledled y wlad o linell sylfaen 2019 o 32% i 45% erbyn 2040. Yn ogystal, mae targed hirdymor o 30% o'r gweithlu sy'n gweithio gartref wedi'i sefydlu. Mae 'Cyllideb Carbon Cymru Sero Net 2' (2021) yn ehangu'r amcanion hyn ymhellach, gyda'r nod o godi'r gyfran o deithio llesol i 33% erbyn 2030 a 35% erbyn 2040, gyda thrafnidiaeth gyhoeddus yn cynyddu i 7% erbyn 2030 a 13% erbyn 2040. Mae'r ffigurau hyn yn cyfrannu at darged rhannu moddol cenedlaethol o 48% ar gyfer teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040. Gan ddefnyddio rhyngosodiad, mae Cam 1 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol yn nodi targed Cynllun Datblygu Lleol Newydd Bro Morgannwg o 45% o gyfran modd trafndiaeth gynaliadwy dros gyfnod y cynllun hyd at 2036, sy'n cynnwys 34% o deithio llesol ac 11% o dtrafnidiaeth gyhoeddus.

Cynhaliwyd adolygiad o Fynegai Amddifadedd Lluosog Cymru, gyda ffocws ar y parth 'Mynediad at Wasanaethau', sy'n asesu hygyrchedd gwasanaethau hanfodol ar gyfer aelwydydd. Amlygodd y canfyddiadau fod ardaloedd y Rhws 3, Llanbedr-y-fro, a Llandŵ/Ewenni yn cael eu nodi fel rhai sydd â'r amddifadedd mwyaf arwyddocaol o ran mynediad at wasanaethau. Fodd bynnag, dylid nodi bod gwahaniaeth amlwg o ran mynediad i wasanaethau o fewn y Rhws 3, sy'n cynnwys y cymunedau gwledig Llancarfan, Penmarc a nifer o bentrefi bach, yn enwedig rhwng y gogledd mwy gwledig a'r de mwy dinesig o fewn y ffiniau ardaloedd diffiniedig.

Trafnidiaeth Gynaliadwy

Nodwyd nad oes gan rwydwaith Teithio Llesol presennol y Fro lawer o barhad rhwng ac o fewn yr ardaloedd trefol mawr. Mae buddsoddiad sylweddol wedi'i ddarparu yn ystod y blynyddoedd diwethaf drwy gyllid grant Llywodraeth Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) a chyfraniadau Adran 106 i wella ansawdd a chwmpas y llwybrau. Er hynny, mae angen buddsoddiad pellach dros y tymor byr, canolig a hir er mwyn darparu rhwydwaith teithio llesol sy'n addas ar gyfer mabwysiadu torfol fel dull ymarferol o deithio ar gyfer teithiau cyfleustodau.

Mae adolygiad o'r rhwydwaith bysiau'n amlygu bod gwasanaethau bws cyfredol Bro Morgannwg yn cysylltu pob anheddiad trefol allweddol yn lleol ac yn rhanbarthol i mewn i Gaerdydd, Pen-y-bont a Llantrisant. Fodd bynnag, mae gan lawer o'r llwybrau hyn amlder gwasanaeth isel iawn.

Mae'r defnydd o fysiau yn parhau i fod yn is na lefelau pandemig cyn Covid, gan godi pryderon hyfywedd masnachol i rai gwasanaethau. Mae'r heriau hyn yn cael eu lliniaru ar hyn o bryd gyda chymorthdaliadau gwasanaeth bysiau, ond mae ansicrwydd sylweddol ynghylch cyllid y tu hwnt i'r flwyddyn ariannol bresennol a allai arwain at leihau neu dynnu nifer o wasanaethau'n ôl.

Mae dadansoddiad y rhwydwaith rheilffyrdd yn datgelu bod y rhan fwyaf o'r aneddiadau trefol mwy ym Mro Morgannwg yn gallu cael mynediad at orsaf reilffordd. Mae aneddiadau nodedig heb fynediad lleol i orsaf reilffordd yn cynnwys y Bont-faen, Sain Tathan, ac Aberogwr. Er bod adferiad yn y defnydd o reilffyrdd ar ôl y pandemig wedi'i gofnodi, mae'r niferoedd yn parhau i fod yn is na lefelau 2019.

Amlygwyd menter Metro De Cymru fel ymdrech sylweddol i gynyddu amlder a darpariaeth gwasanaethau rheilffyrdd, a thrwy hynny wella cysylltedd rhanbarthol. Mae coridor rhanbarthol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar hyd Llinell Bro Morgannwg wedi cael ei nodi gan Trafnidiaeth Cymru fel cynllun blaenoriaeth uchel ac mae astudiaethau'n parhau i wella teithio llesol, trafndiaeth gyhoeddus a chysylltedd rheilffyrdd.

Deallir bod cefnogaeth sylweddol i orsaf reilffordd newydd yn Sain Tathan yn y Cyngor a Phrifddinas-Ranbarth Caerdydd, a bod deialog barhaus gyda Thrafnidiaeth Cymru ar y mater hwn. Mae Trafnidiaeth Cymru yn gyffredinol gefnogol i'r cynnig, yn amodol ar astudiaeth bellach a chyllid.

Argymhellion

Mae'r argymhellion canlynol yn cynrychioli'r canfyddiadau allweddol cyfunol o Gam 1 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol. Mae'r set yma o argymhellion wedi'i chynllunio i lywio cyfeiriad y CDLI yn y dyfodol ac ail gam yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol.

1. Lleoliad Strategol a Dylunio Safleoedd Datblygu:

- **Blaenoriaethu safleoedd strategol gyda mynediad da at amwynderau dyddiol, rhwydweithiau teithio llesol, a mynediad cludiant cyhoeddus.**
- **Sicrhau bod datblygiadau yn cefnogi buddsoddiadau cyfalaf diweddar, fel cyfnewidfa fysiau Dociau'r Barri a rhaglen Gwella Metro De Cymru.**

- Gweithredu darpariaeth teithio llesol mewn prif gynllunio gyda ffocws ar Ganllawiau Deddf Teithio Llesol (Cymru) a chaniatáu ymestyn gwasanaethau bysiau os nad yw'r ddarpariaeth bresennol yn ddigonol.

2. Arfarniad a Lliniaru Safle:

- Sicrhau bod holl arfarniadau'r safle yn cynnwys archwiliadau teithio llesol ar gyfer cysylltiadau allweddol â theithwyr ac yn cynnwys adolygiad cynhwysfawr o gyfleoedd trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn deall diffygion trafnidiaeth gynaliadwy yn llawn.
- Dylai pob Asesiad Trafnidiaeth o safleoedd ymgeisiol nodi'n glir beth yw goblygiadau priffyrdd ar ddiogelwch, capasiti ac oedi yn lleoliadau sensitif.
- Hyrwyddwyr y safle i nodi a darparu dyluniadau teithio llesol ar gyfer gwelliannau allweddol i lwybrau oddi ar y safle gan gyfeirio at Fap Rhwydwaith Teithio Llesol cymeradwy Bro Morgannwg.
- Asesiadau trafnidiaeth safle ymgeisydd i ystyried allbynnau data tarddiad / cyrchfan Cam 1 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol ar gyfer dosbarthiad teithiau a chyfrifiadau aseiniadau cywir.
- Ffocws lliniaru rhwydwaith ar achosion o deithiau mewnol uchel a chysylltiadau allanol sylweddol i Gaerdydd. Mae cysylltiadau â Phen-y-bont ar Ogwr a Rhondda Cynon Taf hefyd i'w pwysleisio.

3. Maes Astudio a Dilysu Data ar gyfer Cam 2 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol:

- Cynnwys yr holl gyffyrdd strategol a nodwyd yn y Fro ar gyfer Cam 2 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol sy'n cwmpasu coridorau symud allweddol.
- Asesiadau Trafnidiaeth i ddefnyddio data arolwg traffig diweddar, gan gymhwyso ffactorau addasu Covid-19 lle bo angen.

4. Cyfran y Modd Cynaliadwy a Gwelliannau i'r Rhwydwaith Trafnidiaeth:

- Targed cyfran modd cynaliadwy o 45% o deithiau newydd ar y rhwydwaith.
- Sicrhau cyfraniadau Adran 106 a gwaith Adran 278 tuag at wella rhwydweithiau teithio llesol, cymorth i'r diwydiant bysiau, a gwella hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd.
- Gwelliannau capasiti priffyrdd i'w hystyried mewn lleoliadau sensitif lle nad yw'n effeithio'n andwyol ar dargedau polisi cynllunio trafnidiaeth.
- Parhau i gynnal trafodaethau rhagweithiol gyda Trafnidiaeth Cymru ynghylch y cynllun Gwella Metro.

Camau nesaf

Bydd Cam 2 yr Asesiad Trafnidiaeth Strategol yn cofnodi dadansoddiad rhwydwaith priffyrdd pellach a fydd yn cael ei wneud gan Link Transport Planning, Trafnidiaeth Cymru trwy Fodel Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru ac Asesiadau Trafnidiaeth hyrwyddwr safleoedd.

Bydd y broses hon yn cynnal profion senarios sylfaenol a rhagweld pellach o'r rhwydwaith priffyrdd, ac yn manylu ar y cyfleoedd a'r cyfyngiadau a nodwyd dros gyfnod y CDLI newydd.

Fel rhan o adroddiad Cam 2, bydd Link Transport Planning yn nodi dulliau lliniaru a chyllido priodol ar gyfer priffyrdd er mwyn galluogi dyraniadau tir y CDLI newydd.