



Ein Prosbectws ar gyfer Teithio yn Ne Ddwyrain Cymru

Bwrdd Cyflawni Burns

Hydref 2024

Datganiad y Cadeirydd

Mae'r Prosbectws hwn yn nodi carreg filltir o ran gwireddu argymhellion yr Arglwydd Burns ar gyfer trafndiaeth yn Ne Ddwyrain Cymru. Datblygwyd cynlluniau ac achosion busnes yn ddigonol er mwyn i Lywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru benderfynu a ydynt am fuddsoddi i'w cyflawni.



**Yr Athro Simon J Gibson CBE,
Cadeirydd DL**



Dr Lynn Sloman MBE, Is-gadeirydd

Mae ein gwaith datblygu rheilffyrdd, i gael chwe gorsaf newydd well ar Brif Reilffordd De Cymru, yn cadarnhau bod y prosiect yn ymarferol a bod ganddo achos busnes cryf. Byddai'n cyfrannu'n sylweddol at dwf economaidd, yn gwella rôl trafndiaeth gyhoeddus mewn adfywio trefol, ac yn gwella cysylltedd rhanbarthol.

Dangosodd ein hymgyngoriad cyhoeddus cadarn ar y gwelliannau arfaethedig i'r rheilffyrdd a barodd 13 wythnos bod cefnogaeth gref gan y gymuned. Mae'r galw yno i godi'r gwastad o ran seilwaith rheilffyrdd y rhanbarth nad yw wedi'i ddatganoli.

Er mwyn gwireddu'r galw hwnnw, rhaid i Lywodraeth Cymru, ac Awdurdodau Lleol, chwarae eu rhan i wella mynediad at orsafoedd rheilffordd newydd a rhai sy'n bodoli eisoes.

Un o ganolbwyntiau ein hymdrechion fu dylunio gwelliannau mewn teithio llesol a mynediad bysiau i Orsaf Casnewydd Canolog.

Gall ein cynnig i ad-drefnu cylchfan Old Green drawsnewid teithio cynaliadwy i'r orsaf ac ar gyfer pob taith i ganol y ddinas - gan sbarduno Casnewydd i symud ymlaen o'i chynllun yn arddull y 70au lle mae ceir yn tra-arglwyddiaethu, cynllun sy'n dal y ddinas yn ôl, i drefn teithio cynaliadwy'r 21ain ganrif sydd o fudd i bawb.

Gall ein cynllun seilwaith Bysiau Cyflym rhwng Caerdydd a Chasnewydd fanteisio ar arferion gorau rhyngwladol i ailddiffinio trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Gall wneud trafndiaeth gyhoeddus yn ddewis naturiol i'r boblogaeth fawr, sy'n tyfu, rhwng y dinasoedd o bwys hyn ar ein prif goridor economaidd, gan leddfu'r pwysau ar y draffordd ar gyfer darparwyr cludo nwyddau a defnyddwyr hanfodol eraill.

Bydd ailddiffinio a diogelu ein coridor o'r dwyrain i'r gorllewin at y dyfodol hefyd yn gwneud teithio llesol yn opsiwn hyfyw a deniadol yn y rhanbarth, gan gyfrannu at iechyd a lles ein cymunedau. Bydd llwybr beicio pwrpasol ar wahân yn adeiladu ar y

galw cynyddol am feicio yng Nghaerdydd ac yn cysylltu'r cymunedau, y cyflogwyr a'r amwynderau niferus ar hyd y llwybr.

Mae'r Prosbectws hwn yn nodi ein hamcangyfrifon manwl o'r biblinell gyflawni dros y 6 blynedd nesaf.

Mae angen gwneud penderfyniadau pwysig eleni ynghylch a ddylid ariannu'r prosiectau hyd nes eu cyflawni ar lawr gwlad. O fewn darlun cyffredinol y DU, er mwyn rhoi cyddestun ac i gymharu, gellir gwireddu'r holl brosiectau trawsnewidiol hyn am ddim ond 1% o gost Cam 1 prosiect rheilffyrdd cyfredol High Speed 2.

Mae'r camau breision rydym wedi'u cymryd eleni'n dod â phrif-ddinas ranbarth Cymru gam yn nes at gyflawni gweledigaeth yr Arglwydd Burns. Rydym wedi diffinio'r cwmpas, y rhaglen, y costau ac achos busnes cryf. Yn awr, mae angen penderfyniadau 'mewn egwyddor' ynghylch a ddylid bwrw ymlaen.



Cynnwys

Datganiad y Cadeirydd	2
Cynnwys	4
Ein Prosbectws	5
Byddai buddsoddi £810 miliwn yn nhrafnidiaeth De-ddwyrain Cymru yn...	6
Gwelliannau i Brif Reilffordd De Cymru	7
Gwelliannau Teithio Casnewydd Canolog	10
Coridor Cludiant Cynaliadwy Heol Malpas	12
Coridor Cludiant Cynaliadwy Caerdydd-Casnewydd	13
Teithio Cynaliadwy Glannau Hafren	17
Newid mewn ymddygiad	18
Ein hamserlen cyflawni	19
Cyllideb cyflawni	21
Costau cyflawni mewn cyd-destun	22



Llywodraeth Cymru
Welsh Government



CARDIFF
CAERDYDD



monmouthshire
sir fynwy



NEWPORT
CITY COUNCIL
CYNGOR DINAS
CASNEWYDD

Cynhyrchwyd Prosbectws Bwrdd Cyflawni Burns gan Gadeiryddion Bwrdd Cyflawni Burns, gan weithio mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol Caerdydd, Casnewydd a Sir Fynwy.



TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

Ein Prosbectws

Sefydlwyd Bwrdd Cyflawni Burns yn 2021 i fwrw ymlaen â'r gwaith o gyflawni 58 argymhelliad Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (y Comisiwn) yr Arglwydd Burns.

Rhoddodd y Comisiwn ystyriaeth i'r problemau a'r cyfleoedd ar gyfer mynd i'r afael â thagfeydd cerbydau ar draffordd yr M4 yn Ne Ddwyrain Cymru.

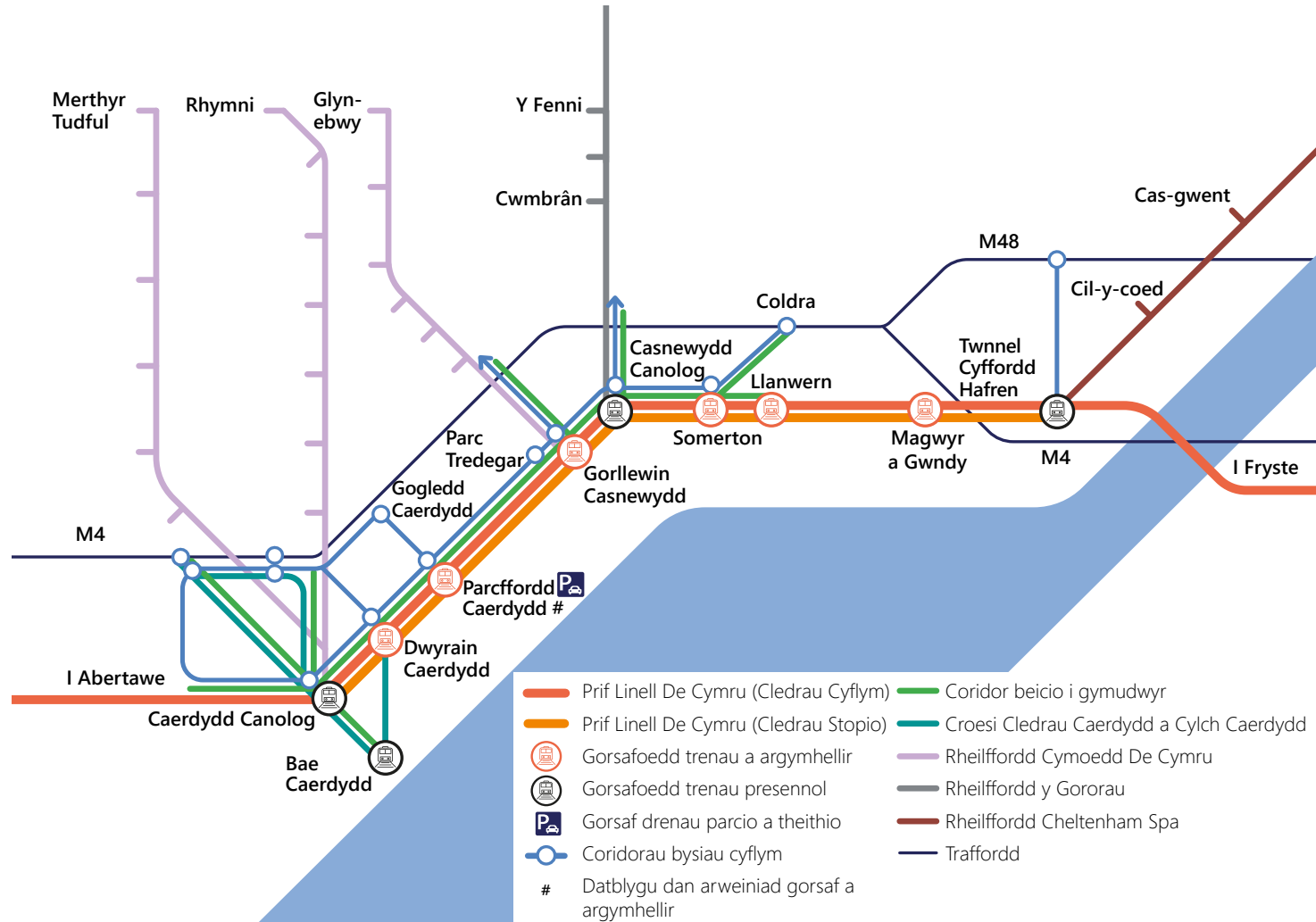
Canfu nad oes gan lawer o bobl ddewisiadau trafniadaeth amgen da yn lle'r draffordd. Gwnaeth y Comisiwn 58 o argymhellion ar gyfer 'Rhwydwaith o Opsiynau Eraill' newydd i'w cynnig i bobl gwell opsiynau teithio, i'w gwneud yn haws i deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio yn Ne-ddwyrain Cymru.

Rydym wedi defnyddio dull cydweithredol, gan weithio'n agos gydag awdurdodau lleol a rhanddeiliaid eraill i wireddu argymhellion yr Arglwydd Burns.

Nodwyd ein cynnydd mewn dau adroddiad blynyddol blaenorol ac yn awr yn y Prosbectws hwn.

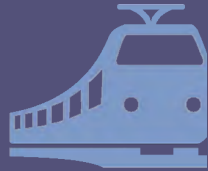
Ar ôl tair blynedd o waith caled i ddatblygu cynlluniau trafniadaeth lleol, rhanbarthol a chenedlaethol, mae'r Prosbectws hwn yn nodi eu cwmpas a'u hamserlenni a'r ymrwymiad ariannol sydd ei angen gan Lywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i ddarparu'r Rhwydwaith o Opsiynau Eraill.

Y rhwydwaith arfaethedig o opsiynau eraill



Byddai buddsoddi £810 miliwn yn nhrefnidiaeth De-ddwyrain Cymru yn:

Adeiladu 6 gorsaf newydd



Hwyluso 1.5 miliwn o deithiau trên newydd ac osgoi 13 miliwn o gilomedrau ceir bob blwyddyn

Adeiladu 23 milltir o lonydd bysiau cyflym newydd



Gwasanaethau bysiau dibynadwy, hyblyg ac o ansawdd uchel sy'n cysylltu pobl â swyddi, addysg a gwasanaethau iechyd.

Adeiladu 20 milltir o lonydd beiciau newydd



Dod â budd cymdeithasol

Byddai dros 90% o bobl Caerdydd a Chasnewydd yn byw o fewn milltir i'r dewisiadau teithio hyn.



Rhoi gwell mynediad i orsafoedd rheilffordd presennol



Chwalu'r rhwystrau sy'n atal teithio cynaliadwy i Gaerdydd, Casnewydd a Chyffordd Twnnel Hafren.

Datblygu dan arweiniad gorsaf a argymhellir

Gwelliannau i Brif Reilffordd De Cymru

Mae'r Rhwydwaith o Opsiynau Eraill yn cynnwys gwelliannau mawr i "asgwrn cefn" y rheilffordd rhwng Caerdydd a Chyffordd Twnnel Hafren. Bydd chwe gorsaf newydd a gwasanaethau amlach i deithwyr.

Ar hyn o bryd, dim ond tair gorsaf reilffordd sydd rhwng Caerdydd ac Afon Hafren, sy'n cyfyngu ar fynediad at drenau.

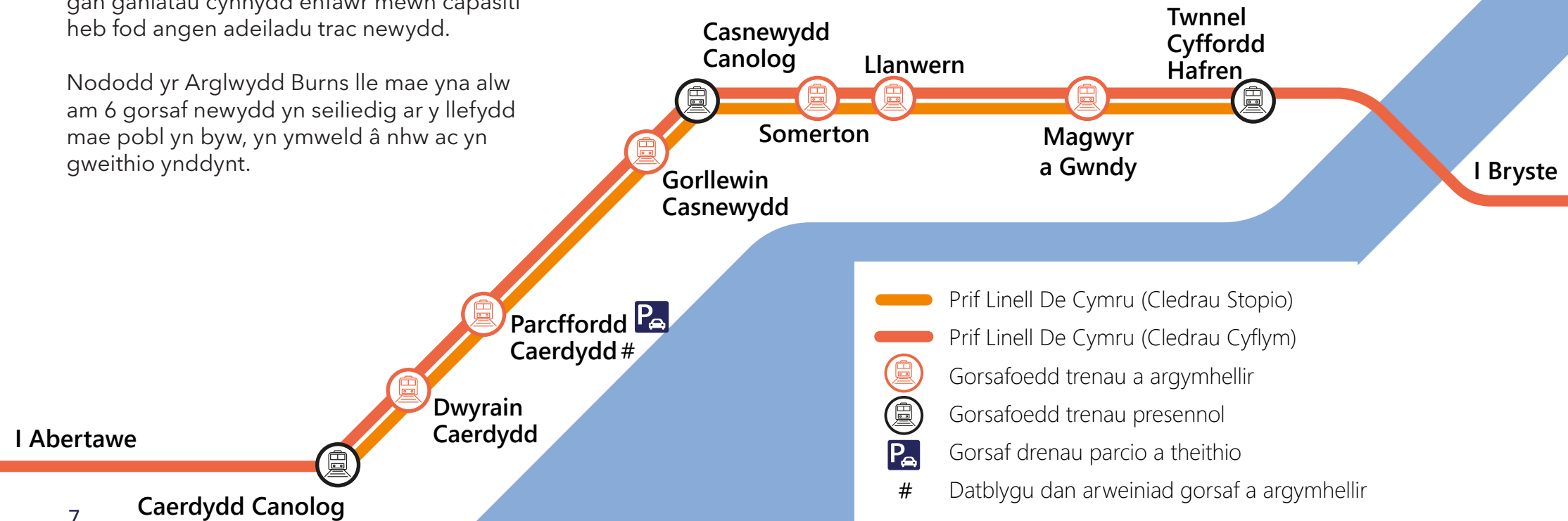
Fodd bynnag, mae'n hawdd gwella'r cledrau 'wrth gefn' gerllaw'r brif rilffordd er mwyn cludo gwasanaethau cyflymach i deithwyr, gan ganiatáu cynnydd enfawr mewn capasiti heb fod angen adeiladu trac newydd.

Nododd yr Arglwydd Burns lle mae yna alw am 6 gorsaf newydd yn seiliedig ar y llefydd mae pobl yn byw, yn ymweld â nhw ac yn gweithio ynddynt.

5 mlynedd
(2025-2030)



Llywodraeth y DU
£385 miliwn



Gwelliannau i Brif Reilffordd De Cymru

Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am seilwaith rheilffyrdd Prif Reilffordd De Cymru. Ariannwyd ein gwaith o ddatblygu'r brif reilffordd gan Adolygiad o Gysylltedd yr Undeb Llywodraeth y DU.

Rydym wedi cwblhau astudiaethau technegol gwerth £2.7m ar achos busnes amlinellol, dyluniadau dichonoldeb gorsafoedd* ac amserlennu. Mae'r dystiolaeth o'n gwaith yn dangos y gall y cynigion ar gyfer y rheilffyrdd gyflawni'r canlynol:

- Hybu twf a Ffyniant Bro.
- Mynd i'r afael ag anghydraddoldebau economaidd-gymdeithasol drwy wella mynediad at swyddi, gwasanaethau allweddol, addysg a hyfforddiant.
- Manteisio i'r eithaf ar botensial trafniadaeth gyhoeddus i gyflawni adfywio trefol a datblygiad economaidd mewn safleoedd mawr.

* Defnyddio safonau 'Cyflymu Prosiectau mewn Amgylchedd Rheoledig' Network Rail, ar gyfer peiriannu Cam 3. Byddai cynlluniau terfynol y gorsafoedd yn defnyddio'r safonau diweddaraf - 'Pecyn Cymorth Gorsafoedd' TrC a chysyniad hybiau cymunedol Network Rail.

- Gwella cysylltedd rhwng canolfannau economaidd mawr yn Ne-ddwyrain Cymru a De-orllewin Lloegr ac o fewn iddynt.
- Lleihau effaith amgylcheddol trafniadaeth, yn enwedig allyriadau carbon ac ansawdd aer.
- Lleihau'r ddibyniaeth ar deithio mewn ceir preifat ar hyd coridorau'r M4 a'r A48.

Cyflwynwyd yr achos busnes ar gyfer pum gorsaf newydd i dîm yr Adolygiad o Gysylltedd

yr Undeb ddiwedd 2023 i gael penderfyniad Llywodraeth y DU ar y camau nesaf.

Mae'r cynigion ar gyfer gorsafoedd a gwasanaethau rheilffordd newydd yn cael eu cefnogi gan Weledigaeth Reilffyrdd 2050 Partneriaeth Porth y Gorllewin, sy'n dwyn ynghyd De Cymru a Gorllewin Lloegr er mwyn cefnogi'r uchelgais economaidd ranbarthol ehangach y gellir ei sicrhau trwy well gysylltiadau rheilffordd rhwng Gorllewin Cymru, Caerdydd, Casnewydd, Bryste a De-orllewin Lloegr / De-ddwyrain Lloegr.

Gorsaf arfaethedig Parcffordd Caerdydd (wedi'i hariannu gan y sector)



Gwelliannau i Brif Reilffordd De Cymru

Byddai'r gorsafoedd newydd yn cael eu hadeiladu ar y llinellau lliniaru gwell sy'n cael eu huwchraddio gan Network Rail i ganiatáu rhedeg gwasanaethau newydd i deithwyr arnynt. Byddai'r gorsafoedd yn ganolbwynt ar gyfer cysylltiad bws 'boch i foch' yn ogystal â mynediad da ar gyfer cerdded, beicio ac olwynio.

Gallai'r gwasanaeth newydd i deithwyr ddefnyddio trenau Fast Light Intercity and Regional Train (FLIRT) diweddaraf TrC, sydd â llawr isel er myn rhoi mynediad gwastad hawdd.

Cynhaliwyd [ymgyngoriad cyhoeddus](#) 13 wythnos rhwng 2023 a 2024, ac fe wnaeth nifer fawr iawn ymgysylltu ag o, gyda bron i 35,000 o ymweliadau ar-lein a dros 4000 o ymatebion ysgrifenedig.

Byddwn yn defnyddio'r sylwadau cyhoeddus sy'n dod i law nawr i ddatblygu'r cynigion ar gyfer y pum gorsaf hyd at y gwaith dylunio manwl yn 2026. Byddwn yn edrych ar sut gall y gorsafoedd integreiddio â'u cymunedau lleol drwy gyfleoedd ar gyfer treftadaeth a chelf gyhoeddus, darparu mannau gwyrdd deniadol, cael effaith weledol gadarnhaol, bod yn ddiogel ac yn hygyrch a chynnig y cyfle gorau posibl ar gyfer cysylltiadau drwy gerdded, beicio, olwynio a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Digwyddiad ymgynghori cyhoeddus ar y gorsafoedd newydd ym Magwyr

"Mae'r orsaf yn syniad gwych, mae'r gwasanaeth yn wael ar yr ochr hon o'r ddinas."

"Gallaf weld sut y byddai hyn yn golygu na fyddai'n rhaid i bobl yrru i Gaerdydd neu Fryste."

"Gallaf weld sut y byddai hyn yn golygu na fyddai'n rhaid i bobl yrru i Gaerdydd neu Fryste."

Gwelliannau Teithio Casnewydd Canolog

Mae angen seilwaith bysiau, beicio a cherdded gwell i'w gwneud yn hawdd i bobl deithio i orsafoedd rheilffordd newydd a rhai sy'n bodoli eisoes.

Yng Nghasnewydd, bydd ein cynnig ar gyfer gorsaf Casnewydd Canolog yn darparu cyfnewidfa uniongyrchol rhwng bysiau a threnau. Bydd lonydd beiciau'n darparu mynediad da i'r orsaf, a bydd cyfleusterau llogi beiciau a storio beiciau diogel gerllaw.

Rydym yn cynnig y dylid ad-drefnu cylchfan Old Green yn gyffordd â goleuadau traffig, gyda chroesfannau wyneb ar gyfer cerdded, beicio ac olwynio (yn hytrach na chynllun presennol

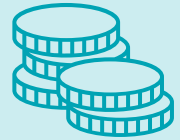
o danlwybrau a throsbontydd i gerddwyr sy'n gorfodi beicwyr i ddod oddi ar eu beiciau).

Bydd y cynllun newydd yn Old Green yn darparu lonydd bysiau pwrpasol a blaenoriaeth i fysiau ar oleuadau traffig, er mwyn lleihau oedi i fysiau. Bydd mynd i'r afael â'r canolbwynt tagfeydd hwn yn darparu gwasanaethau bysiau mwy dibynadwy i gymunedau ar draws y ddinas, gan wneud trafnidiaeth gyhoeddus yn ddewis mwy deniadol.

**2 flynedd
(2025-26)**



**Llywodraeth Cymru
£31 miliwn**



Bydd bysiau'n stopio yn syth y tu allan i orsaf Casnewydd Canolog a bydd gwell mynediad i gerddwyr a beicwyr.



Llwybrau cerdded a beicio mwy uniongyrchol ar lefel y ddaear ac ad-drefnu'r gyffordd. Bydd bysiau'n cael blaenoriaeth, gan leihau oedi.

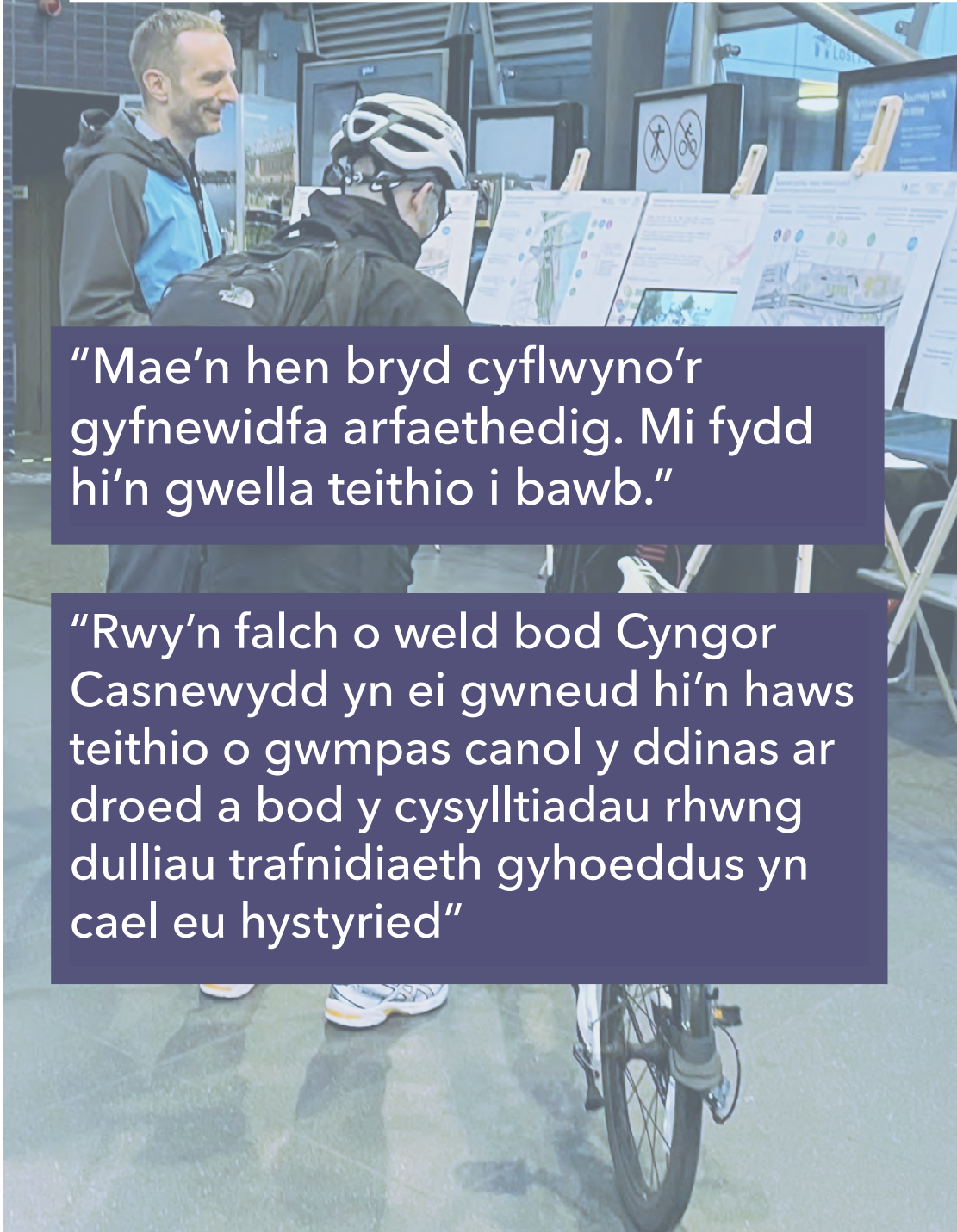
Gwelliannau Teithio Casnewydd Canolog

Yn ystod 2023, rydym wedi bod yn datblygu'r cynlluniau ar gyfer newidiadau i ganol Casnewydd. Mae ein gwaith wedi cadarnhau bod achos busnes cryf ac angen amlwg am y cynllun.

Cynhaliwyd [ymgyngoriad cyhoeddus](#) chwe wythnos ddechrau 2023, ac fe wnaeth nifer fawr iawn ymgysylltu ag o, gyda bron i 24,000 o ymweliadau ar-lein a dros 2500 o ymatebion ysgrifenedig. Nawr, byddwn yn defnyddio'r sylwadau cyhoeddus a ddaeth i law i ddatblygu cynlluniau manwl. Bydd hyn yn cynnwys ystyriaethau fel dyfodol hirdymor murluniau hanesyddol Old Green sydd o arwyddocâd diwylliannol i'r ddinas.

Bydd yr achos busnes llawn yn cael ei gwblhau erbyn 2025, i lywio penderfyniad gan Gyngor Casnewydd a Llywodraeth Cymru ynghylch a ddylid bwrw ymlaen â'r gwaith adeiladu

Digwyddiad ymgynghori cyhoeddus Casnewydd Canolog yng Nghasnewydd



"Mae'n hen bryd cyflwyno'r gyfnewidfa arfaethedig. Mi fydd hi'n gwella teithio i bawb."

"Rwy'n falch o weld bod Cyngor Casnewydd yn ei gwneud hi'n haws teithio o gwmpas canol y ddinas ar droed a bod y cysylltiadau rhwng dulliau trafnidiaeth gyhoeddus yn cael eu hystyried"

Coridor Cludiant Cynaliadwy Heol Malpas

Gan adeiladu ar y Gwelliannau Teithio yng Nghasnewydd Canolog, mae Argymhellion Burns yn cynnwys gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol ar y prif goridorau i ganol y ddinas.

Mae hyn yn cynnwys coridor Heol Malpas sy'n cysylltu ward Shaftesbury yng nghanol y ddinas â wardiau Betws a Malpas, ac ymlaen i Gwibrân a Phont-y-pŵl. Mae gwasanaeth bws rheolaidd ar hyd y coridor hwn, ond mae amseroedd teithio'n annibynadwy oherwydd tagfeydd. Nid oes darpariaeth ddiogel ar gyfer beicio ar hyd y coridor. Mae'r ddarpariaeth wael ar gyfer bysiau, cerddwyr a beicwyr yn arwain at lawer o ddefnydd o geir, hyd yn oed ar gyfer teithiau byr. Ledled y ddinas, mae dros 70% o gymudwyr yn teithio mewn ceir, er bod dros hanner y teithiau i'r gwaith o dan 3 milltir o hyd.

Bydd ein cynigion yn rhoi gwell dewisiadau teithio i'r cymunedau ar hyd coridor Heol Malpas, gyda seilwaith newydd ar gyfer cerdded, beicio, olwynio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Bydd y gwelliannau'n caniatáu teithiau gwell, gan gynnig amgylchedd gwell i gartrefi ar y naill ochr a'r llall i Heol Malpas gyda llai o arwahanu. Disgwylir y bydd gostyngiad yn y defnydd o geir preifat ar gyfer siwrneiau byr ac y bydd cilomedrau cerbydau'n lleihau.

Bydd cymuned Betws yn elwa o well llwybr cerdded a beicio a lôn fysiau allan ar hyd Lôn Betws tuag at Heol Malpas. Bydd hyn yn gwella mynediad i Ysgol Uwchradd Casnewydd.

Bydd ymgynghoriad cyhoeddus yn dilyn ein gwaith datblygu. Yn amodol ar ganlyniad yr ymgynghoriad, gellid cwblhau'r achos busnes llawn erbyn 2026, i lywio penderfyniad gan Lywodraeth Cymru ynghylch sut mae bwrw ymlaen i gyflawni ac adeiladu'r cynllun.

**2 flynedd
(2027-28)**



**Llywodraeth Cymru
£30 miliwn**



Rydym hefyd yn gweithio gyda Chyngor Dinas Casnewydd sy'n datblygu gwelliannau teithio ar hyd coridor Heol Cas-gwent, sy'n cysylltu canol y ddinas â'r Celtic Manor a'r Ganolfan Gynadledda Ryngwladol.



Coridor Cludiant Cynaliadwy Caerdydd-Casnewydd

Mae ffordd yr A48 yn cysylltu canol dinasoedd Caerdydd a Chasnewydd, sydd ond 15km oddi wrth ei gilydd. Mae'n cysylltu nifer o gymunedau preswyl, cyrchfannau cyflogaeth pwysig, amwynderau fel parciau, ac ysbyty Brenhinol Gwent.

Mae cyfleoedd enfawr ar gyfer defnydd modern, mwy cynaliadwy ar hyd y llwybr, drwy drafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol o ansawdd uchel.

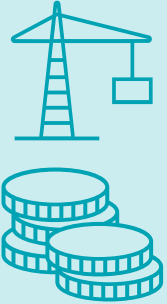
Rydym wedi datblygu cynlluniau er mwyn i'r llwybr weithredu fel coridor teithio cynaliadwy enghrefftiol, gan leddfu'r

tagfeydd ar rai o rannau mwyaf poblogaidd yr M4 gyda:

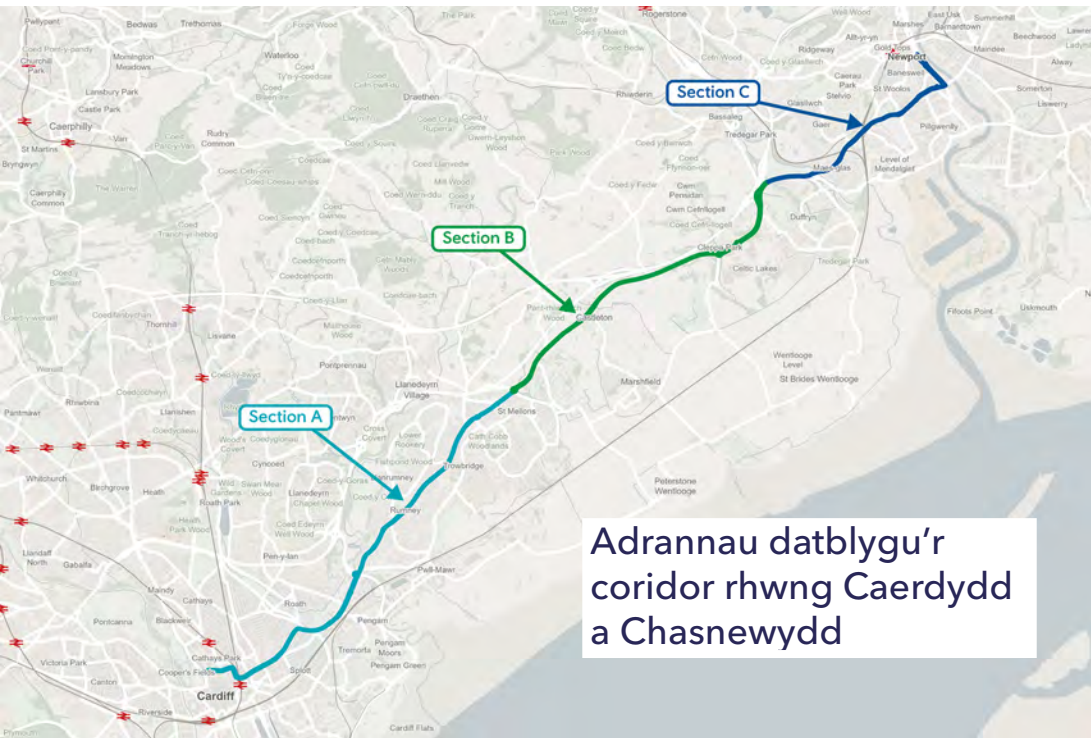
- Lonydd penodol ar gyfer bysiau.
- Llwybr beicio diogel a deniadol wedi'i wahanu o'r dechrau i'r diwedd.

**5 mlynedd
(2025-30)**

**Llywodraeth Cymru
£335 miliwn**



- Newidiadau i gyffyrdd er mwyn gwella diogelwch ac amseroedd teithio.



Coridor Cludiant Cynaliadwy Caerdydd-Casnewydd

Y ffordd orau o wneud gwelliannau fyddai gwneud hynny fesul cam, er mwyn helpu gyda'r gwaith adeiladu a fforddiadwyedd.

Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus chwe wythnos yn 2022 ar opsiynau dylunio ar gyfer yr adran ganol ([adran B yn y map ar dudalen 13](#)). Yn yr adran hon, y broblem fwyaf ar hyn o bryd yw'r diffyg seilwaith diogel ar gyfer beicio. Cafwyd 1,700 o ymatebion i'r ymgynghoriad gyda chefnogaeth gref i'r cynigion beicio. Cydrannau cerdded a beicio'r adran ganolog hon fyddai'n cael eu hadeiladu yn gyntaf.

Gwelliannau ar bob pen i'r coridor yng Nghaerdydd a Chasnewydd i ddileu oedi i fysiau a achosir gan dagfeydd, gan wneud siwrneiau bysiau'n gyflymach ac yn fwy dibynadwy, fyddai'n cael eu cyflawni nesaf. Mae ein gwaith modelu'n awgrymu y byddai'r gwelliannau hyn yn arwain at fwy o ddefnydd o fysiau.

Wrth i'r nifer sy'n defnyddio bysiau gynyddu, gallai rhagor o welliannau i'r seilwaith bysiau yn yr adran ganolog ddilyn wedyn i gwblhau'r llwybr cynhwysfawr o'r dechrau i'r diwedd.

Byddai uwchraddio seilwaith y coridor yn ei drawsnewid i fod yn llwybr delfrydol ar gyfer gwasanaeth Bysiau Cyflym pwrpasol. Byddai hyn yn arwain at lawer o'r un manteision â chynllun tramiau neu drenau ysgafn, ond byddai'r costau adeiladu'n is o lawer.

Byddai'n golygu gwasanaethau dibynadwy a rheoliadd iawn a chapasiti ar gyfer nifer uchel o deithwyr. Byddai Bysiau Cyflym o ansawdd uchel, a fyddai'n gwbl hygyrch gyda mynediad gwastad; tocynnau digyswllt cyflym; gwybodaeth amser real am deithiau; a brandio deniadol.

Coridor arfaethedig yr A48 yn Nghas-bach (Casnewydd) Adran B - dull gweithredu fesul cam ar gyfer seilwaith cerdded a beicio (cyn yr ymgynghoriad)



Coridor arfaethedig yr A48 yng Nghas-bach (Casnewydd) Adran B - dull gweithredu fesul cam ar gyfer seilwaith bysiau (cyn yr ymgynghoriad)



Coridor Cludiant Cynaliadwy Caerdydd-Casnewydd

Ma e oddeutu 18 o wasanaethau Bysiau Cyflym ar waith yn y DU, ond nid oes yr un o'r rhain yn gweithredu yng Nghymru. Byddai cynllun Bysiau Cyflym ar goridor Caerdydd - Casnewydd yn darparu templed ar gyfer cynlluniau tebyg mewn mannau eraill yng Nghymru, fel rhan o gynlluniau 'Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn' Llywodraeth Cymru i wella gwasanaethau bysiau'n sylweddol.

Mae ein gwaith datblygu'n dangos bod galw da iawn yn bosibl ar hyd y coridor, ac yn y pen draw gallai gwasanaeth Bysiau Cyflym gludo ymhell dros 12,000 o bobl bob dydd ar eu teithiau rheolaidd ar gyfer cymudo, siopa a chymdeithasu.

Mae'r galw uchel posibl hwn yn golygu y gellid darparu gwasanaeth safon "Aur", gyda bws o leiaf unwaith bob 10 munud, ac yn fwy rheolaidd yn ystod cyfnodau teithio prysur. Byddai bysiau'n rhedeg o ben bore tan yn hwyr yn y nos. Byddai gwasanaethau ar lwybrau bysiau lleol yn cael eu cydlynu â'r gwasanaeth Bysiau Cyflym i gysylltu'n hawdd ag ardaloedd ehangach o Gaerdydd a Chasnewydd.



Coridor arfaethedig yr A48 yng Nghoedcernyw, Casnewydd (cyn yr ymgynghoriad ar Adran B)

Coridor Cludiant Cynaliadwy Caerdydd-Casnewydd, Llwybr Beicio Cenedlaethol 88

Argymhellodd yr Arglwydd Burns y dylid uwchraddio seilwaith cerdded a beicio Llwybr Beicio Cenedlaethol 88 fel rhan o Adran B. Mae'r llwybr hwn rhwng Caerdydd a Chasnewydd drwy gymunedau Maerun a Dyffryn yn wastad ar y cyfan, gyda theimlad mwy tawel a hamddenol na'r llwybr ar hyd yr A48.

Mae Llwybr Beicio Cenedlaethol 88 yn mynd drwy Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig (SoDdGA) Gwastadeddau Gwent, sy'n cynnwys cynefinoedd cyrsiau dŵr sy'n gartref i amrywiaeth eang o blanhigion a dros 400 rhywogaeth o bryfed a chreaduriaid di-asgwrn-cefn; rhai ohonynt yn rhywogaethau a warchodir. Rydym yn gweithio gyda Cyfoeth Naturiol Cymru i sicrhau bod newidiadau arfaethedig i'r llwybr yn cyd-fynd ag ymrwymadau Llywodraeth Cymru mewn perthynas â bioamrywiaeth.

Nid yw'r llwybr presennol yn darparu seilwaith cyson ar gyfer beicwyr a cherddwyr; mae rhai rhannau'n gymysg â thraffig ac mae eraill wedi'u gwahanu, ond heb eu palmantu ac yn anuniongyrchol.

Bydd ein cynigion ar gyfer uwchraddio'r llwybr hwn yn arwain at gynnydd mewn teithiau beicio a cherdded drwy ddarparu'r canlynol:

- Wyneb diogel, llyfn a chyson ar ei hyd
- Adrannau newydd o seilwaith beicio a cherdded sythach
- Mwy o fesurau gwahanu oddi wrth draffig i gerddwyr, beicwyr a marchogion
- Gwelliannau i ddiogelwch ar y ffyrdd ym Maerun, gan gynnwys lonydd tawel a newidiadau i gyfyngiadau cyflymder

**2 flynedd
(2025-27)**



**Llywodraeth Cymru
£20 miliwn**



- Goleuadau lle mae cyfyngiadau amgylcheddol yn caniatáu, a nodweddion i wella pwysigrwydd SoDdGA Gwastadeddau Gwent



Gwelliannau arfaethedig i Lwybr Beicio Cenedlaethol 88 (cynt ac arfaethedig)



Teithio Cynaliadwy Glannau Hafren

Rydym yn gweithio gyda Chyngor Sir Fynwy i ddatblygu Argymhelliad Burns i wella mynediad i orsaf reilffordd Cyffordd Twannel Hafren drwy ddulliau trafndiaeth gynaliadwy.

Ar hyn o bryd, rydym yn canolbwyntio ar lwybrau cerdded a beicio newydd, diogel ac ar wahân sy'n gallu denu teithiau cynaliadwy i'r orsaf a chreu cysylltiadau gwell rhwng cymunedau cyfagos Magwyr a Gwndy, Rogiet a Chil-y-coed ar hyd Glannau Hafren.

Mae lefelau teithio llesol yn is yn Rogiet a Gwndy o'i gymharu â Sir Fynwy yn ei chyfanrwydd. Ar yr un pryd, mae cyfran y trigolion yn yr ardal leol sy'n gyrru ceir neu faniau yn uwch na Sir Fynwy yn ei chyfanrwydd (Cyfrifiad 2021).

Dangosodd Cyfrifiad 2021 hefyd fod cyfran uchel (64%) o breswylwyr oedran gweithio ym Magwyr a Rogiet sy'n debygol o deithio'n rheolaidd i gymudo ac a fyddai felly'n elwa'n uniongyrchol o wella mynediad i orsafoedd rheilffordd Cil-y-coed a Chyffordd Twannel Hafren.

Yn ôl yr arolwg diweddaraf o deithwyr yng ngorsaf Cyffordd Twannel Hafren, dim ond 1% o ddefnyddwyr oedd yn beicio i'r orsaf, ac roedd dros 50% yn cyrraedd mewn ceir.

Rydym yn gweithio gyda Chyngor Sir Fynwy i ddatblygu gwelliant tri cham i rwydwaith teithio llesol Glannau Hafren:

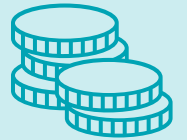
- Cam 1: Llwybr Rogiet i'r Gwyndy (ymgyngoriad cyhoeddus wedi'i gwblhau)
- Cam 2: Rogiet i orsaf Cyffordd Twannel Hafren
- Cam 3: Cil-y-coed i orsaf Cyffordd Twannel Hafren

Wrth i ni barhau i weithio gyda Chyngor Sir Fynwy ar y gwelliannau hyn i deithio llesol, mae oedi gyda'r newidiadau posibl i briffyrdd a mynediad bysiau i Gyffordd Twannel Hafren. Mae hyn er mwyn caniatáu amser i Gyngor Sir Fynwy drafod gyda Llywodraeth Cymru eu dymuniad i ailddosbarthu'r M48 a chael cyffordd newydd ar yr M48, yn hytrach na chysylltiad llai rhwng Cyffordd Twannel Hafren â'r B4245.

**2 flynedd
(2025-27)**



**Llywodraeth Cymru
£9 miliwn**



Newid mewn ymddygiad

Nid yw seilwaith newydd yn ddigon ar ei ben ei hun i ddenu pobl i newid eu dewisiadau teithio, felly rydym wedi helpu i sefydlu Momentwm, rhaglen newid ymddygiad sy'n cael ei darparu gan Newport Live.

Mae Momentwm yn darparu teithiau cerdded tywys, hyfforddiant beicio a sgiliau cynnal a chadw beiciau. Mae'r gweithgareddau sy'n cael eu darparu'n cynnwys y canlynol:

- Hyfforddiant beicio i oedolion - ar gyfer pobl nad ydynt erioed wedi reidio beic a'r rheini sydd eisiau gwella eu sgiliau.
- Trwsio eich beic - sesiynau sgiliau cynnal a chadw beiciau am ddim i helpu pobl

i gadw golwg ar broblemau cyffredin gyda'u beiciau.

- Cynllunio teithio yn y gweithle ac ymgysylltu â chyflogwyr - annog busnesau i gefnogi gweithwyr sydd eisiau defnyddio teithiau llesol i gymudo i'r gwaith

Rydym hefyd yn cydnabod bod angen cyfleusterau storio beiciau diogel i alluogi pobl i wneud siwrneiau ar feiciau heb orfod poeni y

bydd eu beiciau'n cael eu dwyn yn eu cyrchfan.

Yn 2022, fe wnaethom helpu i sefydlu Spokesafe Casnewydd a The Bike Lock Caerdydd. Dyma'r cyfleusterau storio beiciau diogel cyntaf yn y ddwy ddinas.

Bu cynnydd cyson yn y defnydd o'r ddau gyfleuster. Enillodd The Bike Lock wobwr Busnes Cymdeithasol Cymru ym mis Hydref 2023.



Gweithgareddau ymgysylltu â chyflogwyr Momentwm



Spokesafe, Casnewydd

Ein hamserlen cyflawni

2025

- Penderfyniad cyllido i adeiladu Gwelliannau Teithio Casnewydd Canolog a Llwybr Beicio Cenedlaethol 88
- Ymgynghoriadau ar welliannau i Goridorau Trafnidiaeth Caerdydd-Casnewydd ([Adrannau B a C](#)) a Heol Malpas*

* Ni ddangosir yr ymgynghoriadau a'r gwaith adeiladu ar Adran A Caerdydd-Casnewydd, gan mai Cyngor Caerdydd sy'n arwain y gwaith

2026

- Cwblhau dyluniad manwl ar gyfer pob un o'r pum gorsaf reilffordd
- Penderfyniad cyllido i adeiladu Gwelliannau i Goridorau Caerdydd-Casnewydd a Heol Malpas
- Dechrau'r gwaith adeiladu yn Queensway, Old Green, Llwybr Beicio Cenedlaethol 88 a gwelliannau ar Lannau Hafren
- Dechrau adeiladu'r orsaf reilffordd gyntaf a'r ail orsaf reilffordd (trefn y gwaith i'w gadarnhau)

2027

- Cwblhau'r gwaith adeiladu yn Queensway, Old Green, Llwybr Beicio Cenedlaethol 88 a gwelliannau ar Lannau Hafren
- Cwblhau'r gwaith o adeiladu'r orsaf reilffordd gyntaf a'r ail orsaf rheilffordd (trefn y gwaith i'w gadarnhau)
- Dechrau adeiladu Gwelliannau i Goridorau Caerdydd-Casnewydd ([Adrannau B a C](#)) a Heol Malpas



2028

- Dechrau'r gwaith o adeiladu'r drydedd a'r bedwaredd orsaf reilffordd (trefn y gwaith i'w gadarnhau)
- Cwblhau'r gwaith o adeiladu Gwelliannau i Goridorau Caerdydd-Casnewydd ([Adran B](#)) a Heol Malpas

2029

- Cwblhau'r gwaith o adeiladu'r drydedd a'r bedwaredd orsaf reilffordd (trefn y gwaith i'w gadarnhau)
- Cwblhau'r gwaith o adeiladu Gwelliannau i Goridor Caerdydd-Casnewydd ([Adran C](#))
- Dechrau'r gwaith o adeiladu'r bumed orsaf reilffordd (trefn y gwaith i'w gadarnhau)
- Dechrau gwasanaethau trên newydd i bob gorsaf reilffordd Burns sydd wedi'i chwblhau

2030

- Cwblhau'r gwaith o adeiladu'r orsaf reilffordd olaf (trefn y gwaith i'w gadarnhau)
- Gwasanaethau trên newydd yn gwasanaethu'r holl orsafoedd rheilffordd Burns sydd wedi'u cwblhau

Cyllideb cyflawni

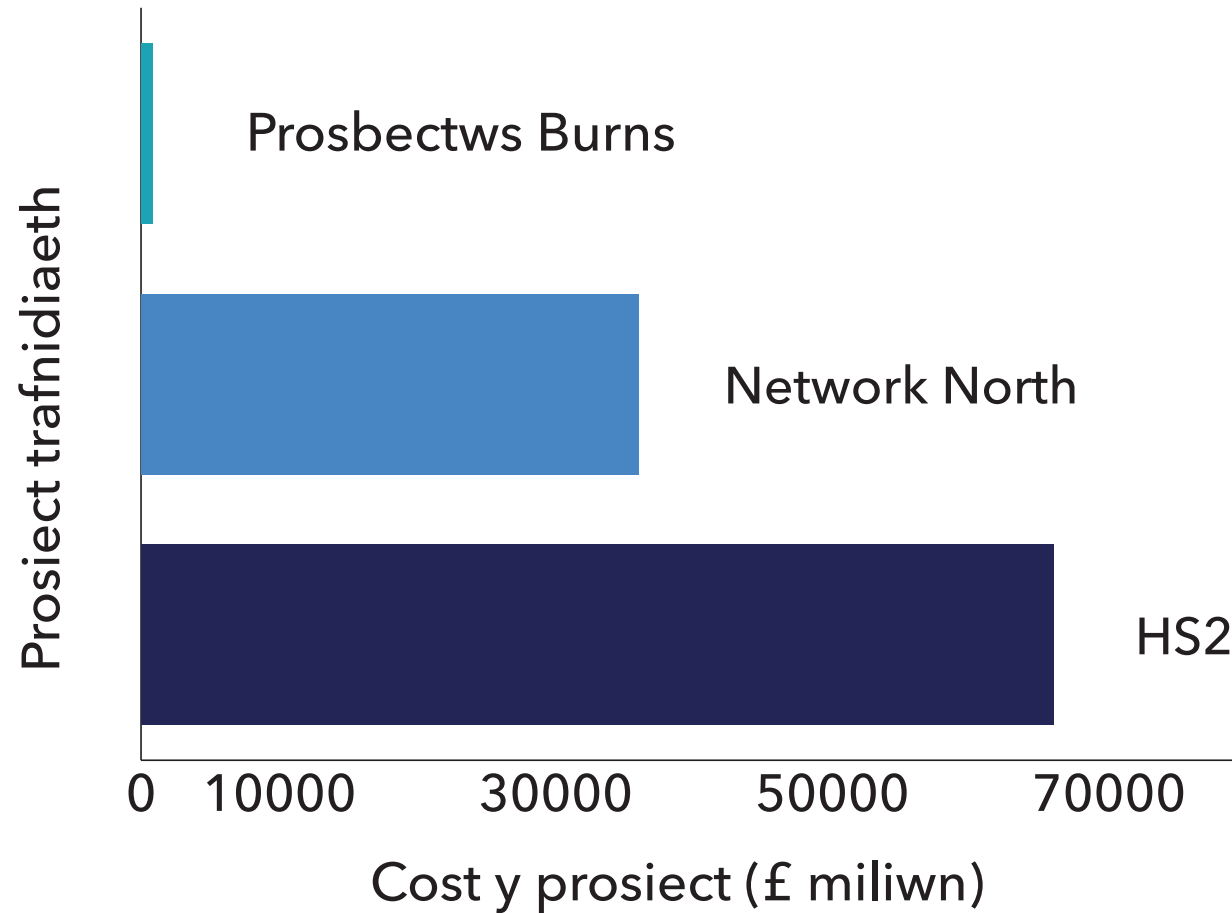
Er y caiff yr union ofyniad cyllido ei gadarnhau mewn achosion busnes llawn, mae'r gyllideb gyflawni isod yn nodi'r biblinell gyflawni ddisgwyliedig ac, o ganlyniad, ein hasesiad gorau ar hyn o bryd o'r cyllid blynyddol y bydd ei angen i gyflawni'r prosiectau.

Ariennir gan Lywodraeth y DU	Adeiladu	Gwariant 2025	Gwariant 2026	Gwariant 2027	Gwariant 2028	Gwariant 2029	Gwariant 2030	Cyfanswm Cost
Gwelliannau i Brif Reilffordd De Cymru		£50m	£61m	£85m	£81m	£74m	£34m	£385m
5 Gorsaf Newydd Burns	2025-2030	£28m	£39m	£79m	£81m	£74m	£34m	£335m
Uwchraddio Llinell Wrth Gefn Network Rail	2025-2027	£22m	£22m	£6m				£50m

Ariennir gan Lywodraeth Cymru	Adeiladu	Gwariant 2025	Gwariant 2026	Gwariant 2027	Gwariant 2028	Gwariant 2029	Gwariant 2030	Cyfanswm Cost
Gwelliannau Teithio Rhanbarthol		£22m	£58m	£127m	£130m	£71m	£17m	£425m
Gwelliannau i Casnewydd Canolog	2025-2027	£2m	£12m	£17m				£31m
Coridor Heol Malpas	2027-2028		£2m	£8m	£20m			£30m
Coridor Caerdydd-Casnewydd*	2025-2030	£12m	£32m	£93m	£110m	£71m	£17m	£335m
Llwybr Beicio Cenedlaethol 88	2025-2027	£5m	£8m	£7m				£20m
Teithio Cynaliadwy Glannau Hafren	2025-2027	£3m	£4m	£2m				£9m

* Mae'r gost hon yn gyson â'r amcangyfrif a wnaed gan y Comisiwn yn 2020, ond mae'n adlewyrchu opsiwn seilwaith manyleb uwch na'r hyn a gostiwyd gan y Comisiwn.

Costau cyflawni mewn cyd-destun



Yn y darlun cyffredinol yn y DU, er mwyn rhoi cyd-destun ac i gymharu,* gellir gwireddu'r holl brosiectau trawsnewidiol hyn am ddim ond 1% o gost Cam 1 prosiect rheilffyrdd cyfredol High Speed 2, neu 2% o gost prosiectau Network North.

* Gwnaed y gymhariaeth yn erbyn adroddiad Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus Senedd y DU dyddiedig Chwefror 2024.