Cledrau Croesi Caerdydd

Cam 1a

Caerdydd Canolog i Fae Caerdydd

Adroddiad Ymgynghori Drafft

Cam 1 Cledrau Croesi Caerdydd
Cardiff Crossrail Phase 1

Caerdydd Canolog i'r Bae
Cardiff Central to the Bay

Cardiff Caerdydd × Llywodraeth Cymru Welsh Government × Funded by UK Government Wedi ei ariannu gan Llywodraeth y DU × Trafnidiaeth Cymru Transport for Wales

Cynnwys

1. Crynodeb gweithredol 4
1.1. Amcan yr adroddiad 4
1.2. Cefndir y prosiect 4
1.3. Dull ymgynghori 4
1.4. Ymateb a dadansoddiad 5
1.5. Trosolwg o'r ymgynghoriad 7
1.6. Casgliadau cryno 7
2. Cyflwyniad 8
2.1. Trosolwg o'r prosiect 8
2.2. Yr ymgeiswyr 10
2.3. Cydymffurfio â gofynion rheoleiddiol 11
3. Dull ymgynghori 12
3.1. Cyflwyniad 12
3.2. Beth wnaethon ni ymgynghori arno? 12
3.3. Pwy wnaethon ni ymgynghori â nhw? 13
3.4. Dulliau ymgynghori a hyrwyddo'r ymgynghoriad 17
3.5. Cydraddoldeb ac amrywiaeth 19
3.6. dweudeichdweud.trc.cymru 19
3.7. Ffyrdd o ymateb 20
3.8. Gweithgareddau ymgynghori â'r cyhoedd 20
3.9. Digwyddiadau cyhoeddus 21
4. Ymgynghoriad cyhoeddus 23
4.1. Cyflwyniad 23
4.2. Crynodeb o arolwg dweudeichdweud 24
4.3. Demograffeg 25
4.4. Crynodeb o'r ymateb – Data meintiol 26
4.5. Data ansoddol 31
5. Ymatebion rhanddeiliaid 48
5.1. Cyflwyniad 48
6. Ymgysylltu â chontractwyr 63
7. Casgliad a'r camau nesaf 64
8. Atodiadau 65
8.1. Atodiad A – Rhaglen Ymgysylltu 65
8.2. Atodiad B – Rhaglen Ymgysylltu â Rhanddeiliaid * wedi cael eu rhestru yn Atodlen 5 a 6 66

8.3. Atodiad C – Llythyr at drigolion a busnesau cyfagos yn amlinellu'r cynigion, gan gynnwys map o'r ardal ddosbarthu 72
8.4. Atodiad D – Gohebiaeth â rhanddeiliaid 73
8.5. Atodiad E – Deunyddiau hyrwyddo'r digwyddiad ymgynghori 74
8.6. Atodiad F - Llwyfan y Pencadlys Ymgysylltu 75
8.7. Atodiad G – Ymgyrchoedd ar y cyfryngau cymdeithasol 76
8.8. Atodiad H – Canlyniadau'r cyfryngau cymdeithasol 77
8.9. Atodiad I – Dogfennau ategol y Pencadlys Ymgysylltu 78
8.10. Atodiad J – Dogfennau ategol y Pencadlys Ymgysylltu – parhad 79
8.11. Atodiad K – Hysbysebion 80
8.12. Atodiad L – Canfyddiadau cynnar a bostiwyd ar y cyfryngau cymdeithasol 81
8.13. Atodiad M – Sylw yn y cyfryngau 82

1. Crynodeb gweithredol

1.1. Amcan yr adroddiad

1.1.1. Mae Cyngor Caerdydd yn gwneud cais am Orchymyn o dan y Ddeddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd 1992 (y TWAO) i adeiladu cynllun tramffordd o Ganol Dinas Caerdydd i Fae Caerdydd, gyda chefnogaeth Trafnidiaeth Cymru (TrC) i awdurdodi cynllun priffyrdd a thramffordd i Sgwâr Callaghan, Caerdydd fel gweithredwr y dramffordd. Mae'r Cyngor yn cynnig galluogi cynllun y dramffordd a datblygiadau eraill yn y ddinas trwy ad-drefnu'r briffordd a'r tir cyhoeddus yn ardal Sgwâr Callaghan y ddinas. Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi'r ymgynghoriad a gynhaliwyd yn ystod cyfnod datblygu'r cynnig ar gyfer cynllun Cam 1a Cledrau Croesi Caerdydd a'r ymateb i'r ymgynghoriad hwn.

1.2. Cefndir y prosiect

1.2.1. Prosiect ar y cyd rhwng Cyngor Caerdydd a TrC (y cyfeirir atynt yn y ddogfen hon fel ‘ni’) yw Cledrau Croesi Caerdydd.

1.2.2. Bydd Cam 1a Cledrau Croesi Caerdydd yn cynnwys creu tramffordd newydd rhwng gorsaf drenau Caerdydd Canolog a Bae Caerdydd, gan gysylltu’r ddwy gyda rheilffordd am y tro cyntaf.

1.2.3. Mae’r prosiect yn rhan o weledigaeth ehangach Cledrau Croesi Caerdydd a gyflwynwyd gan Gyngor Caerdydd yn ei Bapur Gwyn ar Drafnidiaeth (2019) ac mae’n cael ei ariannu ar y cyd gan Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU. Dyfarnwyd £50 miliwn i Gyngor Caerdydd gan Lywodraeth y DU a £50 miliwn arall gan Lywodraeth Cymru i ddylunio, datblygu a chyflwyno ateb a fydd yn arwain at well cysylltedd rhwng canol Caerdydd a Bae Caerdydd.

1.2.4. Bydd cynllun Cledrau Croesi Caerdydd yn cyd-fynd yn llwyr â’n dyheadau ar gyfer Metro De Cymru ac yn rhan o’r gwaith o drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd.

1.3. Dull ymgynghori

1.3.1. Ymgymerwyd â dull Cyngor Caerdydd a TrC o ymgynghori ar Cledrau Croesi Caerdydd yn unol â gofynion Deddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd 1992[1] (y Ddeddf) a chanllawiau cysylltiedig, gan gynnwys Canllawiau i Weithdrefnau Deddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd 2006 (DfT, 2006).[2]

---

[1] Deddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd 1992
[2] Rheolau Trafnidiaeth a Gweithfeydd (Gweithdrefn Geisiadau a Gwrthwynebiadau) (Cymru a Lloegr) 2006

1.3.2. Nodwyd ar ddechrau'r prosiect fod amrywiaeth eang o randdeiliaid yn debygol o fod â diddordeb ym mhrosiect Cledrau Croesi Caerdydd, fel y nodir yn y ddogfen Ymrwymiad i Ymgynghoriad[3]; a gyhoeddwyd ym mis Awst 2024. Roedd y ddogfen hon yn amlinellu ein cynlluniau ar gyfer ymgynghori ar y cynllun, gan roi sicrwydd i'r cyhoedd a rhanddeiliaid y byddai cyfnod o 6 wythnos iddynt ddysgu mwy am y cynllun yn y cyfnod cynnar hwn a rhoi eu barn.

1.3.3. Roedd y rhanddeiliaid a ddiffiniwyd yn yr Ymrwymiad yn cynnwys: cyrff llywodraethol a statudol; grwpiau trafnidiaeth, teithio a chydraddoldeb; y cyhoedd sy'n teithio; grwpiau a sefydliadau busnes a chymunedol; a'r rheini y gallai'r gwaith arfaethedig effeithio arnynt yn fwy uniongyrchol.

1.3.4. Cynhaliwyd ymgynghoriad â'r cyhoedd a rhanddeiliaid ym mis Medi a mis Hydref 2024, a oedd yn para chwe wythnos. Roedd yr Ymgynghoriad hwn yn gyfle i randdeiliaid a chymunedau rannu eu barn a'u safbwyntiau ar y cynnig ac i TrC a Chyngor Caerdydd wrando ar adborth a fydd yn helpu i barhau i siapio'r cynigion cynnar.

1.3.5. Yn ystod yr ymgynghoriad, cafodd y cyhoedd eu cyfeirio at lwyfan dweudeichdweud.trc.cymru[4] i roi adborth, a oedd ar gael yn ystod y cyfnod ymgynghori (16 Medi – 27 Hydref 2024). Hyrwyddwyd hyn fel y sianel swyddogol ar gyfer rhoi adborth ar y cynigion – gyda dulliau eraill o gyflwyno (negeseuon e-bost ac ysgrifenedig) yn cael eu derbyn lle nad oedd mynediad ar-lein yn bosibl.

1.3.6. Ar ôl y cyfnod ymgynghori, mae'r canlyniadau wedi cael eu hystyried yn ofalus er mwyn ein helpu i wneud penderfyniadau ar gynigion i wneud cais am TWAO i Cynllunio ac Amgylchedd Cymru yn ystod Haf 2025. Bydd y cais TWAO hwn yn gofyn am ganiatâd i adeiladu a chynnal a chadw Cam 1a prosiect Cledrau Croesi Caerdydd.

1.3.7. Cynhelir ymgynghoriad cyhoeddus pellach hefyd fel rhan o elfennau'r Priffyrdd a Thir y Cyhoedd drwy'r broses Gorchymyn Rheoleiddio Traffig (TRO).

1.4. Ymateb a dadansoddiad

1.4.1. Cafodd ein llwyfan ar-lein, sef dweudeichdweud.trc.cymru, 25,407 o ymwelwyr unigryw, a daeth 1,589 o ymatebion i law. Ar ben hynny, cawsom 55 ymateb ysgrifenedig gan y cyhoedd neu randdeiliaid (drwy e-bost neu lythyr ffurfiol) drwy ymgysylltu@trc.cymru (cyfanswm o 1,644). Ni chafwyd unrhyw ymatebion drwy'r post.

1.4.2. Fe wnaethom hefyd ymgysylltu â'r cyhoedd drwy 20 o ddigwyddiadau ymgysylltu â'r cyhoedd a 7 gweithdy gyda 36 o

[3] Cledrau Croesi Caerdydd: Cam 1A
[4] Cledrau Croesi Caerdydd | Dweud eich dweud gan Trafnidiaeth Cymru

randdeiliaid allweddol. Er ein bod wedi annog y cyhoedd a rhanddeiliaid a ddaeth i'r digwyddiadau hyn i ymateb i'r ymgynghoriad drwy lwyfan dweudeichdweud.trc.cymru, fe wnaethom hefyd gwblhau adroddiadau i nodi sentiment.

1.4.3. Rydyn ni wedi cynhyrchu dadansoddiad a chrynodeb o ddata meintiol a gafwyd drwy dweudeichdweud.trc.cymru, ac fe'i cyflwynir gan ddefnyddio crynodeb lefel uchel a graffiau hawdd eu darllen yn Adran 5.

1.4.4. Cafodd ymatebion ansoddol eu trosglwyddo i raglen deallusrwydd artiffisial (AI) o'r enw 'Wordnerds' er mwyn crynhoi'r adborth yn y lle cyntaf. Roedd angen gwneud hyn oherwydd nifer yr ymatebion a ddaeth i law ac i helpu i greu strwythur ar gyfer gwaith adolygu a dadansoddi manylach gan 'bobl'.

1.4.5. Mae Wordnerds yn archwilio setiau data testun ac yn rhoi canlyniad mesuradwy. Mae'r cynnyrch AI yn defnyddio sgoriau 'sentiment' allan o 100 i ddadansoddi canlyniadau, sy'n cael eu categoreiddio'n ganlyniadau negyddol iawn, negyddol, niwtral a chadarnhaol.

1.4.6. Mae sentiment yn cael ei sgorio ar raddfa o 0-100, ac yn cael ei neilltuo ar lefel brawddeg, gyda phob un yn cael tebygolrwydd o fod o fewn un o'r pum categori sentiment (o negyddol iawn i gadarnhaol iawn).

1.4.7. Datblygwyd y Model Sefydlu Geiriau Cyd-destunol drwy hyfforddi uwchgyfrifiadur AI i ddadansoddi pob darn o frawddeg, gan gynnwys gramadeg, cystrawen, ystyr geiriau a'u rhyngweithiadau. I bennu sentiment ymateb cyfan, bydd y llwyfan yn cyfrifo sgôr sentiment cyfartalog y brawddegau unigol. Ar gyfer set ddata, bydd Wordnerds yn crynhoi sgoriau sentiment ymatebion unigol ac yn cyflwyno'r canlyniad ar raddfa 0-100. Er nad oes unrhyw ddadansoddiad barn yn gwbl gywir, mae cywirdeb Wordnerds yn oddeutu 90-95%.

1.4.8. Mae Arolygiaeth Gynllunio Llywodraeth y DU yn cydnabod potensial AI i gefnogi'r gwaith hwn ac yn cydnabod y gall fod yn fuddiol pan gaiff ei ddefnyddio mewn ffordd dryloyw.

1.4.9. Roedd yr hyn a roddwyd i Wordnerds yn cynnwys holl ymatebion ansoddol arolwg dweudeichdweud, negeseuon e-bost a llythyrau gan randdeiliaid, cyflwyniadau i randdeiliaid ac adroddiadau digwyddiadau. Cafodd y data yn yr adroddiad hwn ei ddadansoddi ym mis Tachwedd 2024 a'i gyflwyno ar 17 Rhagfyr 2024. Mae TrC yn cadarnhau mai ni yw perchnogion cyfrifol y data, a'i fod yn cael ei ddefnyddio'n gyfreithlon ac yn gywir. Mae unrhyw ddata personol a gesglir yn cydymffurfio â datganiad diogelu data TrC[5].

[5] Datganiad Preifatrwydd | Trafnidiaeth Cymru

1.4.10. Yna, cafodd yr adborth yr oedd Wordnerds wedi'i roi at ei gilydd ei adolygu a’i ddadansoddi’n fanwl gan ein timau cyn paratoi’r adroddiad hwn.

1.5. Trosolwg o’r ymgynghoriad

1.5.1. Y themâu allweddol ar draws yr holl ddulliau ymgysylltu oedd:

a) Teithio llesol
b) Trenau-tram
c) Priffyrdd
d) Mannau gwyrdd
e) Mannau cyhoeddus
f) Diogelwch
g) Cysylltedd (â dulliau eraill).

1.6. Casgliadau cryno

1.6.1. Mae Cyngor Caerdydd a TrC wedi ymrwymo i ymgysylltu â’r cyhoedd a rhanddeiliaid gan y bydd hyn yn helpu i siapio ein gwaith, a byddwn yn parhau i wneud hynny drwy gydol proses TWAO Cledrau Croesi Caerdydd. Yn dilyn y gwaith AI cychwynnol i ddod â’r adborth at ei gilydd, rydym wedi edrych yn ofalus ar yr ymatebion a gafwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus a’r holl adborth a gafwyd yn ystod yr ymgysylltu parhaus â rhanddeiliaid.

1.6.2. Mae’r adborth hwn wedi helpu i lunio dyluniad cynnar y cynllun mewn sawl maes. Os bydd y TWAO yn llwyddiannus, rydyn ni wedi ymrwymo i barhau i ymgysylltu ymhellach â rhanddeiliaid, busnesau a chymunedau preswyl yn y cyffiniau ar y cynigion, yn ogystal ag ar y rhaglen adeiladu cyn iddi ddechrau.

2. Cyflwyniad

2.1. Trosolwg o'r prosiect

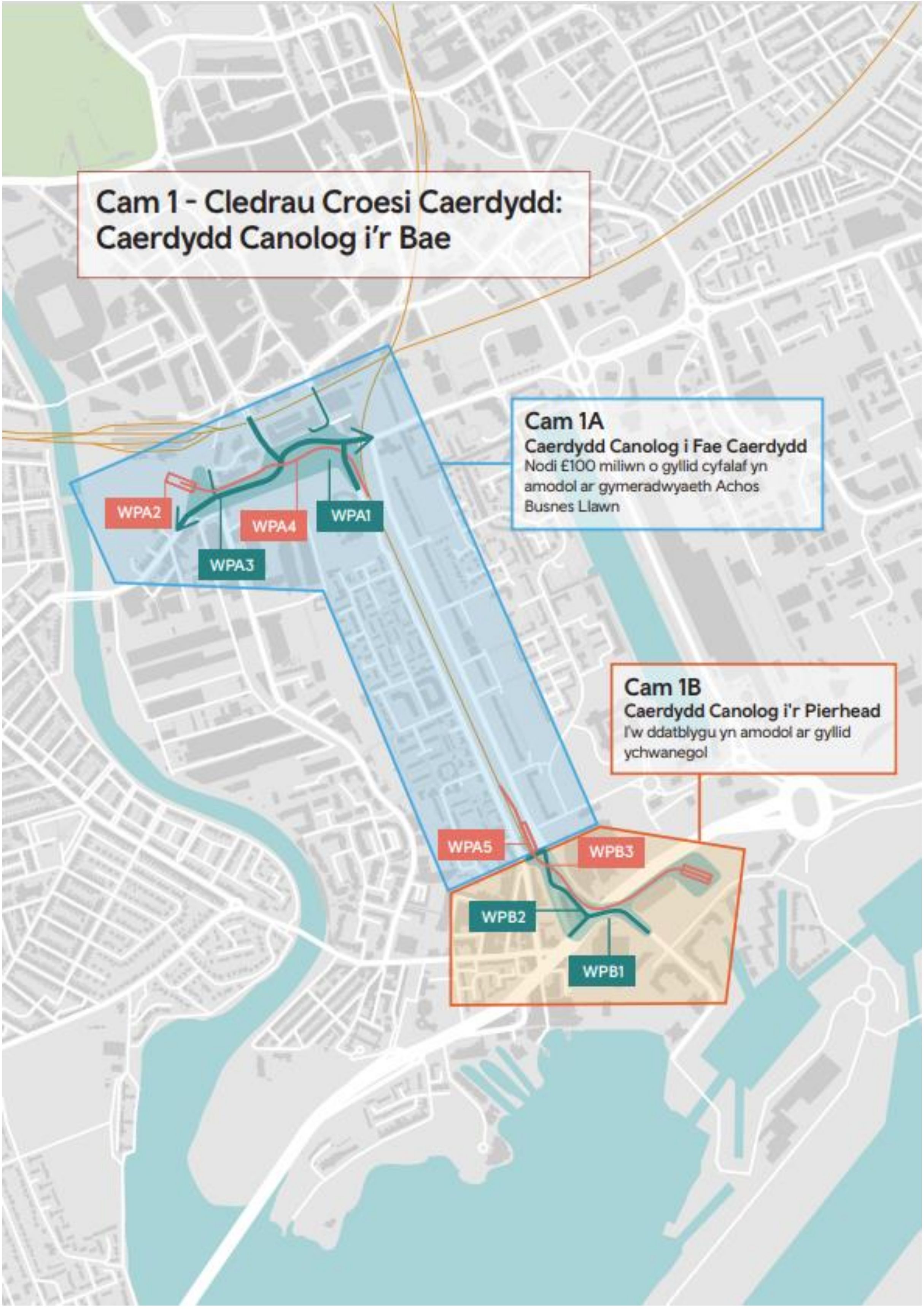
2.1.1. Prosiect ar y cyd gan TrC a Chyngor Caerdydd (y cyfeirir atynt yn y ddogfen hon fel 'ni') yw prosiect Cledrau Croesi Caerdydd. Bydd Cam 1a Cledrau Croesi Caerdydd yn cynnwys creu tramffordd newydd rhwng gorsaf drenau Caerdydd Canolog a Bae Caerdydd, gan gysylltu'r ddwy gyda rheilffordd am y tro cyntaf.

2.1.2. Mae'r prosiect yn rhan o weledigaeth ehangach Cledrau Croesi Caerdydd a gyflwynwyd gan Gyngor Caerdydd yn ei Bapur Gwyn ar Drafnidiaeth (2019) ac mae'n cael ei ariannu ar y cyd gan Lywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru. Dyfarnwyd £50 miliwn i Gyngor Caerdydd gan Lywodraeth y DU a £50 miliwn arall gan Lywodraeth Cymru i ddylunio, datblygu a chyflwyno ateb a fydd yn arwain at well cysylltedd rhwng canol Caerdydd a Bae Caerdydd.

2.1.3. Bydd cynllun Cledrau Croesi Caerdydd yn cyd-fynd yn llwyr â'n dyheadau ar gyfer Metro De Cymru ac yn rhan o'r gwaith o drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd.

2.1.4. Mae cwmpas prosiect Cledrau Croesi Caerdydd wedi'i amlinellu yng nghais gwreiddiol y Gronfa Ffyniant Bro fel a ganlyn:

a) Ymestyn Lein y Bae i orsaf Caerdydd Canolog drwy Sgwâr Callaghan gyda rampiau a thrac wedi'i godi i gysylltu â Lein bresennol y Bae a thrac ar wahân sy'n cysylltu drwy Sgwâr Callaghan i orsaf Caerdydd Canolog.
b) Gorsaf dau blatfform newydd yng ngorsaf drenau Caerdydd Canolog gyda chyfnewidfa yng ngorsaf Caerdydd Canolog.
c) Platfform ychwanegol (sef trydydd platfform) ym Mae Caerdydd.
d) Gwaith helaeth i wella tir cyhoeddus ar hyd y llwybr i gysylltu cymunedau, lleoedd ac atyniadau cyfagos.
e) Sicrhau bod modd ymestyn ymhellach i gyd-fynd â gwaith adfywio pellach.
f) Mae Cam 1B yn arwain at well cyswllt trafnidiaeth o Fae Caerdydd i Stryd Pierhead, a bydd yn rhan o ymgynghoriad ar wahân, gan ddibynnu a fydd rhagor o gyllid ar gael.



Ffigur 1: Cynllun yn dangos lleoliad safleoedd gwaith arfaethedig Cledrau Croesi Caerdydd a llwybr y dramffordd

2.2. Yr ymgeiswyr

2.2.1. Mae Cyngor Caerdydd yn un o’r 22 awdurdod lleol yng Nghymru, gyda chylch gwaith i oruchwylio gwasanaethau fel addysg, tai, gofal cymdeithasol, rheoli gwastraff, iechyd yr amgylchedd a thrafnidiaeth (gan gynnwys priffyrdd) yn ardal Caerdydd.

2.2.2. Ar hyn o bryd, mae’r cyngor yn canolbwyntio ar dair thema allweddol: cryfach, tecach a gwyrddach. Mae’r themâu hyn wedi llywio ei waith a’i gyfeiriad dros y degawd diwethaf a bydd yn parhau i siapio ei flaenoriaethau dros y pum mlynedd nesaf. Dyma’r themâu:

a) Dinas gryfach, gydag economi sy’n creu ac yn cynnal swyddi sy’n talu’n dda, gyda system addysg sy’n helpu ein pobl ifanc i gyrraedd eu potensial, gyda thai da, fforddiadwy mewn cymunedau diogel, hyderus a grymus, i gyd yn cael eu cefnogi gan wasanaethau cyhoeddus effeithlon sy'n cael eu hariannu'n dda.
b) Dinas decach, lle gall pawb fwynhau’r cyfleoedd byw yng Nghaerdydd, beth bynnag fo’u cefndir, lle mae’r rheini sy’n dioddef effeithiau tlodi yn cael eu hamddiffyn a’u cefnogi, lle mae diwrnod teg o waith yn golygu cyflog teg, a lle mae pob dinesydd yn cael ei werthfawrogi.
c) Dinas fwy gwyrdd sydd, drwy raglen Un Blaned Caerdydd, yn cymryd yr awenau wrth ymateb i’r argyfwng hinsawdd, sy’n dathlu ac yn meithrin bioamrywiaeth, gyda mannau agored o safon uchel o fewn cyrraedd hawdd er mwyn gorffwyso a chwarae, a’r rheini wedi’u cysylltu ag opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy, sy'n gyfleus, yn hygyrch ac yn ddiogel.

2.2.3. Mae Trafnidiaeth Cymru yn gwmni nid-er-elw sydd o dan berchnogaeth lwyr Llywodraeth Cymru. Rydyn ni’n gyfrifol am hyrwyddo opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy a darparu rhwydwaith rheilffyrdd cwbl integredig a hygyrch sydd o fudd i gymunedau ledled Cymru.

2.2.4. Pwrpas TrC yw darparu gwasanaethau trafnidiaeth gynaliadwy sy’n cadw Cymru i symud. Rydyn ni eisiau i fwy o bobl ddewis trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded, olwyno a beicio yn lle defnyddio car. Mae Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021, sy'n rhoi pwyslais ar gynaliadwyedd ac sy’n hanfodol er mwyn ymateb i’r argyfwng hinsawdd, yn cefnogi newid dulliau teithio.

2.2.5. Mae TrC wedi ymrwymo i weithio’n agos gyda sefydliadau partner, rhanddeiliaid, cymunedau, cwsmeriaid ac aelodau o’r cyhoedd i sicrhau ein bod yn creu system trafnidiaeth gyhoeddus sy’n cael ei siapio’n gyfan gwbl gan anghenion y bobl rydyn ni’n eu gwasanaethu.

2.3. Cydymffurfio â gofynion rheoleiddiol

2.3.1. Mae Gorchymyn Deddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd yn offeryn statudol sy'n cael ei wneud o dan Ddeddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd 1992. Mae'n caniatáu i sefydliad wneud cais am orchymyn sy'n rhoi pwerau eang ar gyfer prosiect rheilffordd neu dramffordd.

2.3.2. Mae TrC yn cadarnhau yr ymgynghorwyd â phawb a enwir yng ngholofn (2) o Atodlenni 5[6] a 6[7] i Reolau Trafnidiaeth a Gweithfeydd (Gweithdrefn Geisiadau a Gwrthwynebiadau) (Cymru a Lloegr) 2006 (Rheolau 2006), sy'n berthnasol i'r cais. Mae'r manylion i'w gweld yn Atodiad B, adran 8.2.

[6] Rheolau Trafnidiaeth a Gweithfeydd (Gweithdrefn Geisiadau a Gwrthwynebiadau) (Cymru a Lloegr) 2006
[7] Rheolau Trafnidiaeth a Gweithfeydd (Gweithdrefn Geisiadau a Gwrthwynebiadau) (Cymru a Lloegr) 2006

3. Dull ymgynghori

3.1. Cyflwyniad

3.1.1. Cyn lansio'r ymgynghoriad cyhoeddus, cyhoeddwyd Ymrwymiad i Ymgynghoriad[8]. Roedd hwn yn amlinellu ein hymrwymiad i ymgysylltu â rhanddeiliaid a'r cyhoedd. Dyma'r amserlen ar gyfer ymgynghori:

a) Cyhoeddi dogfen yr Ymrwymiad (2 Awst 2024)
b) Cam ymgynghori 1a (16 Medi i 27 Hydref 2024)
c) Coladu adborth a llunio adroddiad ymgynghori dilynol (28 Hydref 2024 i 13 Ionawr 2025)
d) Cyflwyno'r adroddiad hwn (tua 13 Ionawr 2025).

3.1.2. Llinell Amser

Ebrill 2024
Cyflwyno Achos Busnes Amlinellol i Lywodraeth y DU

Haf 2024
Ymgysylltu â rhanddeiliaid cyn yr ymgynghoriad cyhoeddus a lansio'r Ymrwymiad i Ymgynghoriad (y ddogfen hon)

Hydref 2024
Lansio'r ymgynghoriad cyhoeddus

Gaeaf 2024/25
Cyflwyno Achos Busnes Llawn i Lywodraeth y DU

Haf 2025
Penderfyniad i gyflwyno cais am Orchymyn TWA

Haf 2026
Os bydd Gorchymyn TWA yn cael ei gadarnhau, byddwn yn symud ymlaen i'r cam adeiladu

Diwedd 2028/dechrau 2029
Mynediad i wasanaeth

3.2. Beth wnaethon ni ymgynghori arno?

3.2.1. Fe wnaethom ymgynghori ar un opsiwn dylunio ar gyfer y llwybr trenau-tram arfaethedig rhwng gorsaf Caerdydd Canolog a'r Bae. Fodd bynnag, roedd nifer o elfennau y bydd angen i TrC a Chyngor Caerdydd gael mewnbwn a barn yn eu cylch. Fe wnaethom wahodd cyfraniadau er mwyn cael barn ar yr elfennau canlynol, ond heb fod yn gyfyngedig iddynt:

Ffigur 2: Amserlen y prosiect

[8] Cledrau Croesi Caerdydd: Cam 1A

a) Adborth cyffredinol ar gynllun Cledrau Croesi Caerdydd a brwdfrydedd y cyhoedd tuag ato.
b) Datblygiadau seilwaith (sut gallai hyn edrych a theimlo i ddefnyddwyr).
c) Edrychiad, naws a hygyrchedd yr orsaf derminws yng ngorsaf Caerdydd Canolog, yn ogystal â nodweddion Dyluniad Gorsaf Bae Caerdydd (bydd hygyrchedd a sut gallwn ni ddylunio a darparu arferion gorau yn thema allweddol).
d) Ategu cynlluniau teithio llesol (beth allai annog rhagor o gerdded, olwyno a beicio yn y gymuned a thu hwnt).
e) Cysylltiadau bws.
f) Y cynnig adeiladu ac unrhyw effeithiau posibl fydd yn deillio o'r gwaith adeiladu.
g) Effaith cau ffyrdd a rheilffyrdd dros dro.
h) Deall pryderon a gwrthwynebiadau yn ogystal â materion a allai effeithio ar y cynnig nad yw tîm y prosiect yn ymwybodol ohonynt yn barod.

3.2.2. Fel rhan o'r ymgynghoriad, cafodd rhanddeiliaid a chymunedau gyfle i ystyried deunyddiau a oedd yn ymwneud ag opsiynau a ystyriwyd yn flaenorol gan TrC a Chyngor Caerdydd i wella cysylltedd rhwng gorsaf Caerdydd Canolog a gorsaf Bae Caerdydd. Cawsant gyfle hefyd i ystyried gwybodaeth am yr opsiwn a nodwyd gan TrC a Chyngor Caerdydd i'w ystyried, sef testun yr ymgynghoriad presennol.

3.2.3. Roeddem yn awyddus i ddeall barn a safbwyntiau'r gymuned, defnyddwyr gwasanaethau a defnyddwyr gwasanaethau posibl, ein cwsmeriaid a rhanddeiliaid allweddol ar yr elfennau hyn. Bydd yr ymgynghoriad hefyd yn ein galluogi i ddeall yr effaith y bydd hyn a datblygiadau posibl yn yr ardal yn y dyfodol yn ei chael ar fywydau'r cymunedau a'r busnesau lleol.

3.3. Pwy wnaethon ni ymgynghori â nhw?

3.3.1. Roedd yr ymgynghoriad yn agored i bawb sydd â diddordeb ym mhrosiect Cledrau Croesi Caerdydd. Anogodd TrC a Chyngor Caerdydd amrywiaeth eang o safbwyntiau ar y prosiect. Ymgynghorwyd â llawer o randdeiliaid yn unol â'r gofynion penodol mewn rheolau sy'n ymwneud â hyrwyddo TWAO. Fel rhan o'r broses honno o ymgysylltu â'r gymuned, nodwyd parth diddordeb yn y prosiect ar gyfer ymgynghoriad penodol – i drigolion a busnesau Butetown a chanol Caerdydd – sydd i'w weld ar y map yn Atodiad C, adran 8.3. Yn fwy cyffredinol, ymgynghorwyd â'r cyrff/grwpiau canlynol fel rhan o'r broses ymgynghori:

3.3.2. Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Caerdydd, Paneli a Fforymau

3.3.2.1. Yn ystod Gwanwyn 2020, sefydlodd Trafnidiaeth Cymru ei Saernïaeth Gynghorol oherwydd argymhellion a wnaed gan bwyllgor

Economi, Seilwaith a Sgiliau'r Senedd yn ei adroddiad – Datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y Dyfodol (Mai 2019).

3.3.2.2. Mae'r Saernïaeth yn cynnwys cynrychiolwyr o blith cwsmeriaid, y llywodraeth, y diwydiant a phobl â nodweddion gwarchodedig. Mae pob fforwm neu banel yn y saernïaeth yn rhoi adborth, yn craffu ac yn rhoi cyngor i Trafnidiaeth Cymru ar amrywiaeth eang o bynciau a materion, gan sicrhau ein bod yn gwrando, yn cydweithio ac yn derbyn arweiniad yn uniongyrchol gan grwpiau defnyddwyr a chymunedau ar draws rhwydwaith Cymru a'r Gororau.

3.3.2.3. Cafodd Fforwm Rhanddeiliaid Rhanbarthol TrC a Phanel Hygyrchedd a Chynhwysiant TrC gyflwyniad a sesiwn holi ac ateb fel rhan o'r gwaith o ymgynghori ar Cledrau Croesi Caerdydd. Cafodd rhanddeiliaid ychwanegol o bob fforwm arall wybod am y prosiect dros e-bost.

3.3.2.4. Mae gan Gyngor Caerdydd hefyd saernïaeth wedi'i sefydlu ar gyfer pwyllgorau, paneli a fforymau. Mae Grŵp Hygyrchedd a Chydraddoldeb Caerdydd (CAEG) yn cynnwys aelodau sydd â nodweddion gwarchodedig. Rhoddwyd cyflwyniad i'r grŵp hwn hefyd, a oedd yn gyfle i ateb cwestiynau yn ystod y cyfnod ymgynghori â'r cyhoedd.

3.3.3. Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth

3.3.3.1. Gwnaed yn siŵr bod y grŵp hwn o randdeiliaid yn cael eu diweddaru gan ddefnyddio dulliau ymgysylltu amrywiol, gan gynnwys negeseuon e-bost i randdeiliaid, gwahoddiadau i weithdai a sesiynau ymgysylltu â staff yng ngorsaf Caerdydd Canolog. Cafodd gwybodaeth am yr ymgynghoriad ei rhannu hefyd drwy ein sianeli mewnol er mwyn i ni allu ymgysylltu â'n cydweithwyr.

3.3.4. San Steffan a llywodraeth y DU (gyda budd yn Awdurdod Lleol Caerdydd)

3.3.4.1. Fel cyd-gyllidwr, mae llywodraeth y DU wedi bod yn cael gwybodaeth gennym, a bydd yn parhau i gael ei diweddaru am ddatblygiadau sy'n ymwneud â'r prosiect drwy gydol cylch bywyd llawn y prosiect, bob mis.

3.3.5. Senedd Cymru a Llywodraeth Cymru (gyda budd yn Awdurdod Lleol Caerdydd)

3.3.5.1. Nid ydym wedi ymgysylltu'n uniongyrchol â'r Senedd ynghylch y cynllun hwn ond rydyn ni wedi rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r rhanddeiliad hwn yn ystod digwyddiadau cyhoeddus. Fe wnaethom hefyd rannu lansiad yr ymgynghoriad â'r rhanddeiliaid hyn a chroesawu sesiynau briffio dilynol yn ôl yr angen.

3.3.6. **Cabinet Cyngor Caerdydd a chynghorwyr wardiau lleol**

3.3.7. **Busnesau a'r gymuned leol**

3.3.7.1. Anfonwyd llythyr at yr holl drigolion a'r busnesau yn Butetown ac mewn rhan fawr o ganol Caerdydd (fel y nodwyd dan Ddeddf Priffyrdd 1980) – gweler Atodiad C, adran 8.3.

3.3.7.2. Cafodd busnesau ac aelodau o'r gymuned gyfleoedd hefyd i ymgysylltu â ni yn unrhyw un o'n 20 o ddigwyddiadau galw heibio i'r cyhoedd a rhanddeiliaid a digwyddiadau 'dros dro' mewn gorsafoedd – gweler Atodiad A, neu 4 o weithdai i randdeiliaid – gweler Atodiad B, adran 8.2.

3.3.7.3. Cafodd rhai busnesau, y gallai'r cynllun effeithio mwy arnynt o bosibl, gyfarfodydd un-i-un gyda Chyngor Caerdydd.

3.3.8. **Grwpiau amgylcheddol**

3.3.8.1. Cafodd cyrff amgylcheddol statudol eu mapio a'u nodi cyn ymgynghori yn ystod ein gwaith sgrinio ar gyfer Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol drwy Cynllunio ac Amgylchedd Cymru. Roedd y wybodaeth hon ar gael i'r cyhoedd yn ystod yr ymgynghoriad drwy lwyfan dweudeichdweud.trc.cymru. Rhannwyd y wybodaeth hon hefyd gyda CADW, Cyfoeth Naturiol Cymru, Network Rail a Chyngor Caerdydd.

3.3.9. **Lleoliadau hamdden a thwristiaeth ac adeiladau rhestredig perthnasol**

3.3.9.1. Fe wnaeth y broses Sgrinio Amgylcheddol dynnu sylw at randdeiliaid sydd â buddiant mewn adeiladau rhestredig neu sy'n berchen arnynt. Mae'r adeiladau neu gofadeiladau rhestredig ar hyd neu'n agos at y llwybr arfaethedig yn cynnwys gorsaf drenau Caerdydd Canolog, y cerflun yn Sgwâr Callaghan, y Tanbont ar 'Cart Road' a fflatiau 'Edward England Wharf' ar Rodfa Lloyd George. Mae'r holl adeiladau neu gofadeiladau ar hyd y llwybr wedi cael eu rhestri gan Gyngor Caerdydd a CADW ac mae ganddynt ddyletswydd i amddiffyn yr Amgylchedd Hanesyddol.

3.3.10. **Grwpiau buddiant lleol: cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr**

3.3.10.1. Gofynnwyd am gyngor gan dîm Teithio Llesol a Chynaliadwyedd TrC i sicrhau bod rhanddeiliaid priodol yn cael eu cynnwys ar draws rhwydwaith Cymru a'r gororau. Nododd ymarfer mapio rhanddeiliaid hefyd gymdeithasau preswylwyr a grwpiau buddiant lleol yn arc ddeheuol Caerdydd a'r ardaloedd cyfagos. Cafodd unrhyw grwpiau

nad oedd wedi cael eu hamlygu drwy’r broses hon eu nodi yn ein hymgyrchoedd hysbysebu cyhoeddus ehangach. Bu cyfleoedd hefyd i ymgysylltu’n uniongyrchol â Chymdeithasau Preswylwyr drwy gyflwyniadau a chynnig cyfarfodydd.

3.3.11. **Y cyhoedd yn gyffredinol: teithwyr a darpar deithwyr**

3.3.11.1. Cynhaliwyd 6 o’r 20 o sesiynau ymgysylltu â’r cyhoedd a rhanddeiliaid mewn gorsafoedd rheilffordd neu fysiau ledled Caerdydd, er mwyn sicrhau ein bod yn ymgysylltu â’r cyhoedd ehangach a oedd yn teithio o’r tu allan i Gaerdydd ond a allai fod â diddordeb yn y cynllun. Cafodd y sesiynau hyn eu hyrwyddo drwy ein cyfryngau cymdeithasol. Fe wnaethom hefyd ysgrifennu at breswylwyr i hyrwyddo’r ymgynghoriad a’r sesiynau galw heibio. Cynhaliwyd ymgyrch hysbysebu aml-sianel i yrru traffig i’r llwyfan ymgynghori. Roedd y cyfryngau y talwyd amdanynt yn canolbwyntio ar ddalgylch y cynllun ac yn cynnwys hysbysebu ar y cyfryngau cymdeithasol, hysbysebu y tu allan i’r cartref, hysbysebu digidol a hysbysebu symudol. Ategwyd y gweithgaredd hwn gan gynnwys cyfryngau cymdeithasol organig a rannwyd yn rheolaidd drwy gydol y cyfnod ymgynghori. Buom hefyd yn monitro sylwadau a gafwyd ar y cynllun ar ein cyfryngau cymdeithasol ac yn annog y defnyddwyr hynny i rannu eu sylwadau drwy'r llwyfan ymgynghori ar-lein.

3.3.12. **Arbenigwyr, datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau**

3.3.12.1. Cynhaliwyd cyfarfodydd cyn-ymgynghori gyda datblygwyr lleol er mwyn deall eu gofynion a’u buddiannau lleol yn well. Cafodd datblygwyr y cyfle i fynd i ddigwyddiadau cyhoeddus a gweithdai i randdeiliaid, Fforwm Rhanddeiliaid TrC a Gweithgor Cyfathrebu TrC.

3.3.12.2. Cysylltwyd â chysylltiadau cyfleustodau a nodwyd drwy Datamap Cymru fel cyfleustodau yn ardal y rhwydwaith arfaethedig cyn yr ymgynghoriad drwy e-bost, a chynigiwyd cyfle iddynt holi am unrhyw gynlluniau arfaethedig. Mae gwaith ymgysylltu’n mynd rhagddo gyda’r holl gyfleustodau yn yr ardal.

3.3.13. **Grwpiau nodweddion gwarchodedig**

3.3.13.1. Cynhaliwyd Asesiad cychwynnol o’r Effaith ar Gydraddoldeb (AEC) cyn yr ymgynghoriad cyhoeddus. Mae'r AEC hwn yn rhan o Asesiad Effaith Unigol safonol Cyngor Caerdydd, a oedd hefyd yn cynnwys Asesiad o’r Effaith ar Hawliau Plant ac Asesiad o’r Effaith ar yr Iaith Gymraeg ar gyfer y prosiect hwn. Mae'r rhain i gyd yn ddogfennau byw a gafodd eu diweddaru'n barhaus wrth i'r prosiect ddatblygu ac sy'n sicrhau bod camau lliniaru yn cael eu monitro.

3.3.14. **Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill**

3.3.14.1. O dan Reol 10 (2) (d) Rheolau TWAO 2006, mae'n ofynnol i ymgeisydd am TWAO gadarnhau, yn yr adroddiad ymgynghori, fod y sefydliadau y sonnir amdanynt yn Atodlenni 5 a 6 i Reolau TWAO 2006 wedi cael copi o ddogfennau'r cais neu wedi cael hysbysiad bod cais yn cael ei wneud.

3.3.14.2. Mae TrC yn cadarnhau yr ymgynghorwyd â phawb a enwir yng ngholofn (2) o Atodlenni 5 a 6 i Reolau TWAO 2006 – gweler Atodiad B, adran 8.2 – ar gyfer ymgysylltu â rhanddeiliaid. Mae Atodiad B yn dangos pa randdeiliaid sy'n dod o dan Atodlenni 5 neu 6.

3.3.15. **Tirfeddianwyr**

3.3.15.1. Ymgysylltwyd â grŵp bach o randdeiliaid cyn, yn ystod ac ar ôl yr ymgynghoriad i drafod y gofynion ar gyfer trosglwyddo tir sy'n ymwneud â'r elfennau priffyrdd a thramffyrdd.

3.3.16. **Gwasanaethau brys**

3.3.16.1. Mae amrywiaeth o wasanaethau brys yn darparu gwasanaethau yn yr ardal a gynigir ar gyfer y prosiect, a chawsant yr e-bost yn sôn am lansio'r ymgynghoriad. Ar ben hynny, mae'r gwasanaethau brys yn cael eu cynnwys drwy Grŵp Llywio Diogelwch Canolog y Metro a chyfarfodydd Teithio'n Saffach.

3.4. Dulliau ymgynghori a hyrwyddo'r ymgynghoriad

3.4.1. Roeddem am sicrhau bod yr ymgynghoriad yn cyrraedd cynulleidfa mor eang â phosibl er mwyn i unrhyw un a oedd â diddordeb yn y cynnig gael dweud ei ddweud am y cynlluniau. Mae tystiolaeth o'r adnoddau i'w gweld yn Atodiadau C i L, adran 8.3. i 8.13. I wneud hyn, defnyddiwyd yr adnoddau, y dulliau a'r cyfleoedd hyrwyddo canlynol:

a) Llwyfan ymgynghori dweudeichdweud.trc.cymru – ar gael i bawb – ar wefan 'dweudeichdweud.trc.cymru' TrC, a oedd yn cynnwys yr holl ddeunyddiau a restrir uchod
b) Sesiynau galw heibio cymunedol mewn lleoedd hygyrch a oedd yn arddangos yr holl ddeunyddiau a restrir uchod
c) Fersiynau ar-lein ac wedi'u hargraffu o arolwg yr ymgynghoriad
d) Cardiau cod QR gyda dolenni at y llwyfan rhithiol
e) Gweithdai a fforymau rhanddeiliaid i roi gwybodaeth am y cynllun ac annog hyrwyddo a chyfranogi ehangach
f) Defnyddio llwyfannau cyfryngau cymdeithasol (am dâl ac organig fel Facebook, Instagram, Twitter/X a LinkedIn)
g) Defnyddio llwyfannau ymgysylltu cyhoeddus (fel YouGov)
h) E-fwletinau i randdeiliaid

i) Ymgyrch hysbysebu aml-sianel gyda ffocws ar ddalgylch y cynllun. Roedd yr ymgyrch yn cynnwys hysbysebion ar y cyfryngau cymdeithasol, hysbysebion y tu allan i'r cartref, hysbysebion digidol a hysbysebion symudol
j) Adnoddau sefydliadau partner – Awdurdod Lleol/Llywodraeth Cymru, ardal gwella busnes Caerdydd, cylchlythyrau Cynghorau Cymuned, gwefannau, blogiau, llwyfannau'r cyfryngau cymdeithasol a rhwydweithiau aelodau etholedig
k) Datganiad i'r wasg gan TrC a Chyngor Caerdydd
l) Cyswllt uniongyrchol â phob cymydog a busnes/eiddo wrth ymyl y lein drwy lythyr
m) Gweithdai a fforymau rhanddeiliaid.

3.4.2. Roedd rhan fawr o'r ymgysylltu'n cynnwys cyfarfod ag aelodau o'r cyhoedd mewn cyfarfodydd cymunedol wyneb yn wyneb a digwyddiadau 'dros dro' mewn gorsafoedd. Roedd hyn yn gyfle i'r rheini a oedd â diddordeb ofyn cwestiynau am y prosiect a chael gwell dealltwriaeth o'r hyn rydyn ni'n gobeithio ei gyflawni. Roedd y cyfarfodydd ar ffurf sesiynau 'galw heibio' cymunedol, a chawsant eu hysbysebu'n eang gan ddefnyddio opsiynau prif ffrwd a chyfryngau cymdeithasol. Fe'u cyflwynwyd hefyd ar dudalen we benodol y prosiect[9] a thudalen dweudeichdweud.trc.cymru. Cafodd y sesiynau galw heibio eu hwyluso gan aelodau o dimau prosiect, dylunio a chyfathrebu TrC a Chyngor Caerdydd, a oedd yn bresennol yn y sesiynau hefyd.

3.4.3. Roedd y digwyddiadau 'dros dro' yn y gorsafoedd yn debyg i raddau helaeth, ond gyda llai o wybodaeth yn cael ei harddangos oherwydd bod llai o le neu gan fod y lleoliad yn yr awyr agored. Cafodd y digwyddiadau hyn eu hysbysebu yn yr amserlen lawn o ddigwyddiadau er mwyn i'r rheini oedd â diddordeb allu trefnu i ymweld â ni, ond roeddent hefyd yn gyfle i ni hyrwyddo'r ymgynghoriad i'r rheini y tu allan i'r parth diddordeb a chasglu ymatebion teithwyr cyson ac fel arall yn ôl ac ymlaen o'r gorsafoedd a restrwyd.

3.4.4. Cafodd y rheini a ddaeth i ddigwyddiadau a'r rheini a oedd yn pasio drwy orsafoedd gardiau tebyg i rai busnes gyda chod QR arnynt i fynd â nhw i lwyfan ymgynghori dweudeichdweud.trc.cymru a'r arolwg, lle roedden nhw'n gallu edrych ar yr holl ddeunyddiau a'r wybodaeth ategol yn eu hamser eu hunain ac yna rhoi eu hadborth yn ffurfiol.

3.4.5. Mae rhestr o'r digwyddiadau galw heibio cymunedol a'r digwyddiadau 'dros dro' mewn gorsafoedd ar gael yn Atodiad A, adran 8.1. I gyd-fynd â'r cyfarfodydd wyneb yn wyneb, roedd gwaith ymgysylltu ar-lein/cyfryngau cymdeithasol organig ac â thâl a oedd yn hyrwyddo'r ymgynghoriad ac yn annog pobl i ymweld â llwyfan

[9] Cam 1 Cledrau Croesi Caerdydd | Trafnidiaeth Cymru

ymgynghori dweudeichdweud.trc.cymru i roi eu hymateb. Aethom ati i ddefnyddio llwyfannau cyfryngau cymdeithasol poblogaidd i sicrhau bod amrywiaeth eang o safbwyntiau'n cael eu casglu gan aelodau o'r cyhoedd. Roedd yr ymgysylltu hwn yn cynnwys defnyddio negeseuon a graffeg penodol ar gyfer y cyfryngau cymdeithasol gyda dolen yr arolwg wedi'i chynnwys ynddynt.

3.4.6. Defnyddiwyd sianeli cyfryngau cymdeithasol i ddarparu animeiddiadau CGI a chynnwys ar ffurf cyfweliad i ennyn diddordeb defnyddwyr. Mae'r llwyfannau hefyd yn ei gwneud yn bosibl i ddolen yr arolwg gael ei rhoi ym mhopeth sy'n cael ei bostio. Buom yn gweithio gyda chyfryngau prif ffrwd gan gynnwys papurau newydd print ac ar-lein (a grybwyllwyd uchod) i sicrhau bod unrhyw un nad oedd yn defnyddio'r cyfryngau cymdeithasol hefyd yn cael gwybod am y prosiect. Roedd hyn ar ffurf datganiad i'r wasg a hysbysebion y talwyd amdanynt.

3.4.7. Fel rhan o'r gwaith ymgysylltu parhaus drwy gydol y cyfnod ymgynghori, fe wnaethom hefyd gynnal pedwar gweithdy a chyfarfod gyda rhanddeiliaid – dau ar-lein a dau wyneb yn wyneb. Roedd y gweithdai'n caniatáu i ni weithio'n agos gyda rhanddeiliaid i gasglu eu barn am y prosiect a'r broses ymgynghori, gan gynnwys ymrwymiad yr ymgynghoriad a'r dewis o ddeunyddiau ac adnoddau a ddefnyddiwyd i gofnodi barn a safbwyntiau pawb a oedd â diddordeb yn y gwaith.

3.4.8. Roedd y gweithdai'n gyfle i'r rhanddeiliaid sy'n bartneriaid i ni gefnogi'r broses ymgynghori drwy ddefnyddio eu rhwydweithiau hwythau i annog pobl i gymryd rhan.

3.5. Cydraddoldeb ac amrywiaeth

3.5.1. Mae naw nodwedd warchodedig, fel yr amlinellir yn Neddf Cydraddoldeb 2010. Mae'r ddeddf yn grymuso ac yn diogelu'r rheini sy'n ystyried bod un neu fwy o'r nodweddion gwarchodedig yn berthnasol iddynt, gan sicrhau nad ydynt yn wynebu gwahaniaethu ar sail nodwedd sydd ganddynt. Mae gan TrC a Chyngor Caerdydd Banelau Hygyrchedd a Chynhwysiant pwrpasol sy'n cynnwys cynrychiolwyr gwirfoddol o bob un o'r naw. Cysylltwyd â nhw fel rhan o'r cynlluniau ar gyfer Cledrau Croesi Caerdydd. Gwnaethom hefyd sicrhau bod ein deunyddiau a'n gweithgareddau ymgysylltu mor gynhwysol â phosibl i'r cyhoedd. Buom yn gweithio gyda rhanddeiliaid yn y gymuned i sicrhau ein bod yn rhoi cyfleoedd i bawb gyfrannu at yr ymgynghoriad, gan gynnwys lleisiau nad ydynt yn cael eu clywed bob tro.

3.6. dweudeichdweud.trc.cymru

3.6.1. dweudeichdweud.trc.cymru yw hyb digidol TrC ar gyfer ymgysylltu â'r gymuned, lle gall y cyhoedd a rhanddeiliaid rannu eu barn a

helpu i siapio'r ffordd mae Cymru'n teithio. Mae'n llwyfan ymgysylltu ac ymgynghori ar-lein, sy'n rhoi lle i rannu syniadau am ein cynlluniau a'n cynigion. Gellir ei ddefnyddio i drafod, ymgynghori a rhannu gwybodaeth. Mae'r llwyfan yn defnyddio teclynnau i rannu gwybodaeth am y cynlluniau a'r adnoddau i helpu i gasglu barn defnyddwyr drwy ymatebion i'r arolwg ac offer rhyngweithiol. Wedyn bydd y llwyfan yn cael ei ddefnyddio i roi gwybodaeth i'r cyhoedd am unrhyw ddiweddariadau mawr i'r prosiect.

3.7. Ffyrdd o ymateb

3.7.1. Yn ystod y cyfnod ymgynghori, gellid cyflwyno adborth yn y ffyrdd canlynol:

a) Y llwyfan ymgynghori drwy arolwg dweudeichdweud.trc.cymru yn dweudeichdweud.trc.cymru
b) Anfon copi papur o'r arolwg drwy e-bost at ymgysylltu@trc.cymru
c) Anfon copïau papur o'r arolwg drwy'r Rhadbost: Trafnidiaeth Cymru, 3 Llys Cadwyn, Pontypridd, Rhondda Cynon Taf, CF37 4TH
d) Y dyddiad cau ar gyfer derbyn ymatebion drwy'r Rhadbost, e-bost neu ein llwyfan ymgynghori oedd 27 Hydref 2024. Ni chafodd ymatebion a gafwyd drwy'r cyfryngau cymdeithasol neu drwy ffurflen gyswllt TrC eu cofnodi'n ffurfiol fel rhan o'r ymgynghoriad ond anogwyd y rheini i lenwi arolwg dweudeichdweud.trc.cymru.

3.8. Gweithgareddau ymgynghori â'r cyhoedd

3.8.1. Ymgyrchoedd cyhoeddus

3.8.1.1. Ym mis Awst 2024, fe wnaethom gyhoeddi ein hymrwymiad i ymgynghoriad[10], sef dogfen sy'n nodi sut roeddem yn bwriadu ymgysylltu â chymunedau a rhanddeiliaid ar y cam ymgynghori hwn ar gyfer y cynllun. Cafodd yr ymrwymiad i'r ymgynghoriad ei rannu ar wefan TrC, ac fe wnaethom hyrwyddo hyn a'r ymgynghoriad cyhoeddus ar ein cyfryngau cymdeithasol, ynghyd â fideo hyrwyddo, a'u rhannu â rhanddeiliaid a'r gymuned. Cafodd y cynnwys hwn hefyd ei ail-rannu ar sianeli cyfryngau cymdeithasol Cyngor Caerdydd a phartneriaid eraill.

3.8.1.2. Pan wnaethom lansio'r ymgynghoriad, cynhaliwyd ymgyrch gyhoeddusrwydd i yrru traffig i'r llwyfan ymgynghori ar-lein ac annog pobl i gymryd rhan drwy gydol y cyfnod ymgynghori.

3.8.1.3. Defnyddiwyd amrywiaeth o ddulliau cyfathrebu i godi ymwybyddiaeth o'r prosiect, yr ymgynghoriad a sesiynau galw heibio cyhoeddus. Roedd y rhain yn cynnwys:

[10] Cledrau Croesi Caerdydd: Cam 1A

a) 15/09/2024 – diweddaru'r dudalen we gyda dolen i'r llwyfan ymgynghori
b) 15/09/2024 – rhannu datganiad i'r wasg o dan embargo tan fin nos ar 15 Medi
c) 16/09/2024 – galwad i'r cyfryngau yng ngorsaf Bae Caerdydd gyda chyfweliadau'n cael eu cynnig gyda llefarwyr ar ran Cyngor Caerdydd a Trafnidiaeth Cymru
d) 16/09/2024 – llythyr i randdeiliaid a thrigolion lleol ynghylch lansio'r ymgynghoriad a sesiynau galw heibio i'r cyhoedd
e) 16/09/2024 – cynnwys cyfryngau cymdeithasol organig, gan gynnwys fideo, ar lansio'r ymgynghoriad. Cawsant eu hail rannu ar sianeli Cyngor Caerdydd hefyd.

3.8.1.4. Drwy gydol y cyfnod ymgynghori:

a) Hysbysebu digidol ar dotemau yng ngorsaf Caerdydd Canolog a Chyfnewidfa Fysiau Caerdydd
b) Negeseuon ar y cyfryngau cymdeithasol (gan gynnwys Facebook, X a LinkedIn) i hyrwyddo'r ymgynghoriad a sesiynau galw heibio i'r cyhoedd
c) Cyfathrebu mewnol gan gynnwys cylchlythyr i gydweithwyr, erthyglau ar y fewnrwyd, a galwadau i ddiweddaru'r holl staff drwy Teams a Viva Engage
d) Ymgyrch hysbysebu aml-sianel gyda ffocws ar ddalgylch y cynllun. Roedd yr ymgyrch yn cynnwys:

- Hysbysebu ar y cyfryngau cymdeithasol
- Hysbysebu y tu allan i'r cartref (lansiwyd yr elfen hon yn ystod yr wythnos yn dechrau 7 Hydref 2024) gan gynnwys hysbysfyrddau a hysbysfyrddau digidol, a digifan (cerbyd gyda sgrin hysbysebion digidol) ar 12 Hydref 2024 a oedd yn teithio o amgylch lleoliadau allweddol (Heol y Sblot, Grangetown)
- Hysbysebu digidol
- Hysbysebion symudol.

3.9. Digwyddiadau cyhoeddus

3.9.1. Fe wnaethom ymgysylltu â 326 o bobl drwy 20 o ddigwyddiadau ymgysylltu – gweler y rhestr o ddigwyddiadau yn Atodiad A, adran 8.1. Roedd y rhain yn cynnwys stondinau a sesiynau galw heibio mewn gwahanol leoedd yng Nghaerdydd. Defnyddiwyd gwahanol ddulliau i hyrwyddo'r ymgynghoriad a'r digwyddiadau i breswylwyr.

3.9.2. Roedd dogfennau ategol ychwanegol yn cynnwys gwybodaeth am y canlynol:

a) Cwestiynau Cyffredin am y Prosiect
b) Pecyn Gwybodaeth – Cledrau Croesi Caerdydd
c) Pecyn Gwybodaeth – Newidiadau i'r Briffordd
d) Ymrwymiad i Ymgynghoriad
e) Achos Busnes Amlinellol – Crynodeb Annhechnegol

f) Dyluniad o'r Llwybr – Sgwâr Callaghan
g) Dyluniad o Orsaf Bae Caerdydd
h) Crynodeb annhechnegol – Effeithiau Amgylcheddol
i) Cais am Benderfyniad Sgrinio Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol.

4. Ymgynghoriad cyhoeddus

4.1. Cyflwyniad

4.1.1. Mae'r adran hon yn crynhoi'r 1,589 o ymatebion a ddaeth i law drwy arolygon dweudeichdweud.trc.cymru, a'r adroddiadau o'r digwyddiadau a gasglwyd rhwng 16 Medi a 27 Hydref 2024. Gan ymdrin â phob dull ymgysylltu, paratôdd llwyfan AI Wordnerds ganran sentiment cyffredinol ar gyfer y prosiect drwy ddefnyddio data ansoddol - roedd 18% yn gadarnhaol, 42% yn niwtral, a 41% yn negyddol.

4.1.2. Roedd crynodeb o'r swmp data ansoddol a ddaeth o'r arolwg yn cadarnhau themâu allweddol. Roedd y rhain yn cynnwys:

a) Mae 31% o'r bobl sy'n defnyddio Sgwâr Callaghan yn gwneud hynny bob dydd
b) Mae 84% o'r ymatebwyr yn cytuno y dylai canol y ddinas gael mwy o wyrddni
c) Mae 66% yn bwriadu defnyddio'r llwybr newydd
d) Mae 56% yn cytuno y byddai'r llwybr newydd yn darparu gwell mynediad at waith ac addysg neu at y celfyddydau
e) Mae 60% yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint fod y dyluniad yn teimlo'n ddiogel ar gyfer olwyno neu feicio, ac mae 54% yn cytuno bod y mannau croesi ar gyfer tramffyrdd, lonydd beiciau a ffyrdd yn teimlo'n ddiogel.

4.1.3. Fe wnaethom ymgysylltu â 326 o bobl drwy 20 o ddigwyddiadau ymgysylltu – gweler y rhestr o ddigwyddiadau yn Atodiad A, adran 8.1. Daeth nifer o randdeiliaid i'n gweld mewn digwyddiadau cyhoeddus hefyd, gan gynnwys:

a) Ahmed Saleh Mohammed & Sons
b) Cyngor Trydydd Sector Caerdydd (C3SC)
c) Canolfan Gymunedol Butetown
d) Live Nation
e) Cymdeithas Glanfa'r Iwerydd
f) Sustrans
g) Legal and General
h) NCP
i) Savilles
j) Canolfan Siopa Dewi Sant
k) CAVC
l) Railfuture
m) NAT Travel
n) FOR Cardiff
o) Sustrans
p) Cynghorwyr Ward
q) Vinci

r) GWR
s) Heddlu Trafnidiaeth Prydain
t) Iechyd Cyhoeddus Cymru
u) Gweithwyr Cardiff Bus
v) Gwesty St David's
w) Y Senedd
x) Urdd y Gwneuthurwyr
y) Yr Eglwys Norwyaidd
z) Teithiau Cychod Caerdydd
aa) Canolfan Mileniwm Cymru
bb) Red Dragon Centre
cc) Cyngor Caerdydd
dd) Cogitamus
ee) Rightacres
ff) GB Cargo
gg) RNIB Cymru
hh) Preswylwyr Glanfa'r Iwerydd
ii) Cardiff Bus
jj) Gweithwyr Gorsaf Caerdydd Canolog
kk) Cyllid a Thollau Ei Fawrhydi
ll) South Wales Islamic Centre
mm) Vaughan Gething AS
nn) Eglwys y Santes Fair
oo) Alun Michael (Cyn Brif Ysgrifennydd Cymru (Prif Weinidog Cymru fyddai'r teitl heddiw)).
pp) Ysgol Gynradd St Mary's
qq) Grŵp Hygyrchedd a Chydraddoldeb Caerdydd (CAEG).

4.2. Crynodeb o arolwg dweudeichdweud

4.2.1. Mae'r adran hon yn crynhoi'r ymatebion a gafwyd i'r ymgynghoriad a'n hymateb ninnau i'r rhain.

4.2.2. Cafodd ein llwyfan ar-lein, sef dweudeichdweud.trc.cymru, 25,407 o ymwelwyr unigryw, a daeth 1,589 o ymatebion i law. Ar ben hynny, cawsom 55 ymateb ysgrifenedig gan y cyhoedd neu randdeiliaid (drwy e-bost neu lythyr ffurfiol) drwy ymgysylltu@trc.cymru (cyfanswm o 1,644). Ni chafwyd unrhyw ymatebion drwy'r post.

4.2.3. Fe wnaethom hefyd ymgysylltu â'r cyhoedd yn ystod 20 o ddigwyddiadau ymgysylltu â'r cyhoedd a saith gweithdy gyda 36 o randdeiliaid allweddol.

4.2.4. Roedd arolwg dweudeichdweud.trc.cymru yn cynnwys 15 cwestiwn. Cafodd pob ymateb ei adolygu a chafodd y sylwadau unigol eu codio i un neu fwy o themâu fel y bo'n briodol, gan ddefnyddio adnodd arbenigol 'Wordnerds'. Mae'r rhan fwyaf o'r ymatebion yn cynnwys sylwadau am sawl thema ac adlewyrchir hyn yn y data. Cafodd ymatebion gair-am-air eu tynnu â llaw drwy gydol gwaith dadansoddi Wordnerds, a'u dewis oherwydd eu bod yn enghreifftiau da o

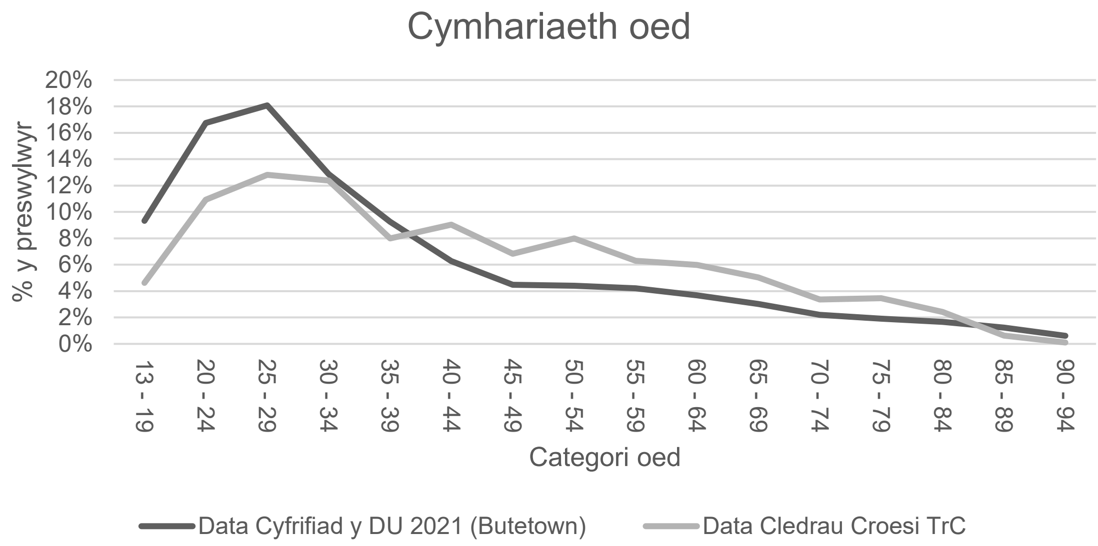
dueddiadau mewn argraffiadau.

4.3. Demograffeg

4.3.1. Roedd yn bwysig i ni fod ein hymgynghoriad yn hygyrch i bawb. Felly aethom at i hyrwyddo'r ymgynghoriad yn eang a gofyn yn rhagweithiol am gyfraniadau gan amrywiaeth eang o ymatebwyr a lleisiau nad ydynt yn cael eu clywed yn aml. Mae hyn yn cael ei adlewyrchu yn ein cwestiynau ychwanegol (dewisol) am gydraddoldeb ac amrywiaeth yn yr arolwg.

Oed	Yr ystod oedran mwyaf ymatebol oedd 25 – 29 oed, a dros 80 oed oedd y lleiaf ymatebol. Cynigiwyd sesiynau ymgysylltu ar wahanol adegau o'r dydd, mewn gwahanol leoedd. Cynigiwyd gweithdai i randdeiliaid ar-lein ac wyneb yn wyneb i sicrhau eu bod yn hygyrch i bob demograffeg. Mae Ffigur 3 (isod) yn dangos oed y rhai a ymatebodd i'r arolwg yn erbyn canran y boblogaeth sy'n byw yn Butetown. Mae'r dadansoddiad hwn yn helpu i ddangos bod ein hymatebion yn adlewyrchu oed y lleoliad penodol yn gymharol. Fodd bynnag, mae'n dangos nifer uwch o ymatebion 35 – 64 oed, o'i gymharu ag oedrannau lleol.
Rhyw	Dywedodd 61% eu bod yn ddynion, 33% eu bod yn fenywod a 3% eu bod yn anneuaidd. Roedd yn well gan 4% beidio â dweud neu roeddent wedi darparu gwybodaeth ychwanegol.
Anabledd	O'r 895 o ymatebion, roedd 17% yn ystyried eu hunain yn anabl neu'n ddiffiniad arall o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, ac roedd yn well gan 3% beidio â dweud. Efallai fod y nifer hwn yn adlewyrchu'r gwaith ymgysylltu penodol a wnaed â'r gymuned i ddarparu mapiau cyffyrddadwy a gwybodaeth hygyrch drwy lwyfan dweudeichdweud.trc.cymru, a drwy weithdai a gynhaliwyd gyda grwpiau â nodweddion gwarchodedig.
Ethnigrwydd	Nododd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr (81%) eu bod yn Wyn Seisnig, Cymreig, Albanaidd, Gwyddelig Gogledd Iwerddon neu Brydeinig. Er mwyn cael ymatebion gan gymunedau amrywiol, gwnaethom gynnwys tair prif iaith lafar arall Butetown yn ein deunydd ymgynghori craidd, a chynnig yr arolygon mewn ieithoedd ychwanegol, ar gais. Cafodd y gwaith ymgysylltu ei gwblhau ym mhob cymuned yn Butetown, Grangetown, Adamsdown, Glan yr Afon a'r Sblot, a chafodd ei hyrwyddo drwy gynghorwyr lleol, y cyfryngau cymdeithasol a drwy hybiau Facebook cymunedol lleol.
Lleoliad	Roedd y rhai a ymatebodd i'r cwestiwn ynghylch ble roeddent yn byw yn dod yn bennaf o Gaerdydd a'i hawdurdodau cyfagos (78%). Daeth y 22% o ymatebion ychwanegol gan saith awdurdod lleol arall yng Nghymru ac un awdurdod lleol yn Lloegr. Ceir dadansoddiad pellach o awdurdodau lleol ac is-leoliadau yn Ffigur 3 isod.
Siaradwyr Cymraeg	Nid oedd 72% o'r ymatebwyr yn siarad Cymraeg, roedd 24% yn siarad Cymraeg yn rhugl ac roedd yn well gan 4% beidio â dweud.

Lansiwyd llwyfan dweudeichdweud.trc.cymru yn Gymraeg ac yn Saesneg. Fe'i hyrwyddwyd yn ddwyieithog ar yr holl ddeunyddiau hyrwyddo. Cwblhawyd 24 arolwg yn Gymraeg ac ymwelwyd â'r dudalen lanio Gymraeg 2,248 o weithiau.



Ffigur 2: Oed yr ymatebwyr fel cymhariaeth â data Cyfrifiad y DU 2021[11]

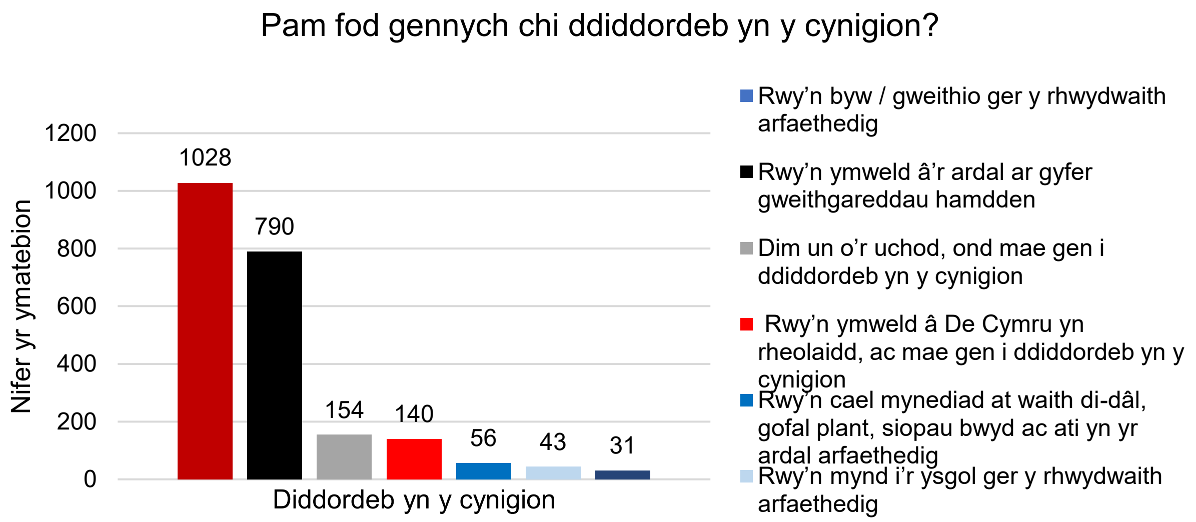
4.4. Crynodeb o'r ymateb – Data meintiol

4.4.1. Mae'r data hwn yn cynnwys ymatebion gan y cyhoedd ac ymatebion drwy arolwg dweudeichdweud.trc.cymru ar ran sefydliadau. Bydd adborth a gafwyd mewn ffordd arall e.e. llythyrau, digwyddiadau galw heibio, gweithdai a negeseuon e-bost yn dod o dan 'Crynodeb Rhanddeiliaid', adran 6. Mae cwestiynau'r arolwg wedi'u hamlygu mewn print trwm ac oddi tanynt ceir crynodeb o'r ymateb i'r cwestiwn hwnnw yn yr arolwg.

4.4.2. Pam fod gennych chi ddiddordeb yn y cynigion hyn?

4.4.3. Roedd 65% o'r ymatebwyr (1,589 o ymatebion) yn byw neu'n gweithio ger y rhwydwaith arfaethedig, gyda 50% yn ymweld â'r ardal ar gyfer gweithgareddau hamdden. Dim ond 8% o'r ymatebwyr a ddywedodd fod ganddynt ddiddordeb oherwydd eu bod yn berchen ar fusnes, yn mynd i'r ysgol neu'n cael mynediad at bethau fel gwaith di-dâl a gofal plant yn yr ardal neu'n gwneud siopa bwyd yno.

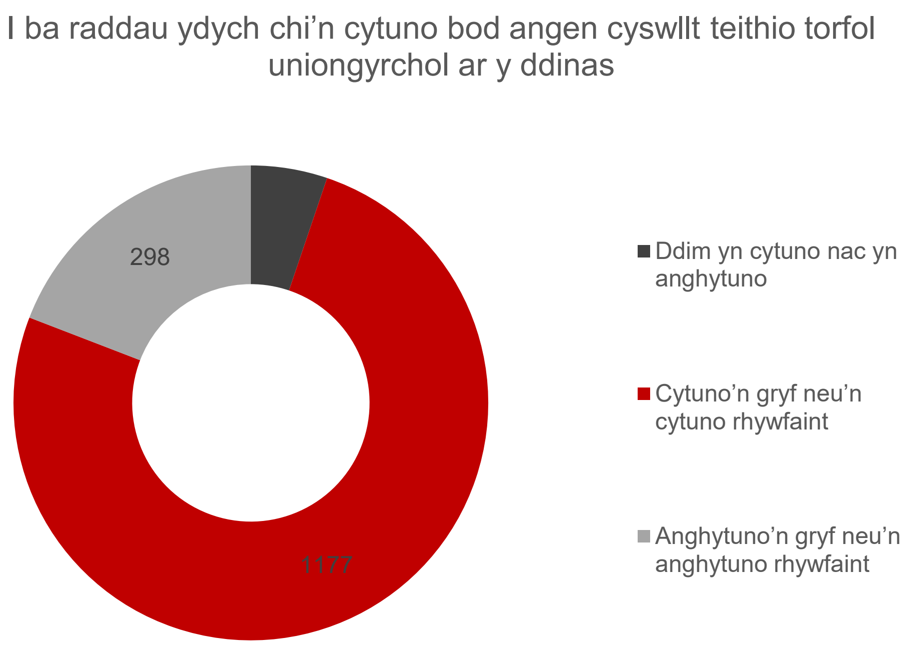
[11] Oed – Mapiau'r Cyfrifiad, Y Swyddfa Ystadegau Gwladol



Ffigur 3: 1,589 o ymatebion

4.4.4. I ba raddau ydych chi'n cytuno bod angen cyswllt teithio torfol uniongyrchol ar y ddinas, a allai yn y pen draw redeg o ogledd-orllewin y ddinas yr holl ffordd i'r dwyrain, gan gysylltu â gorsaf drenau arfaethedig Parcffordd, i gysylltu rhai o'r cymunedau mwyaf difreintiedig yng Nghaerdydd.

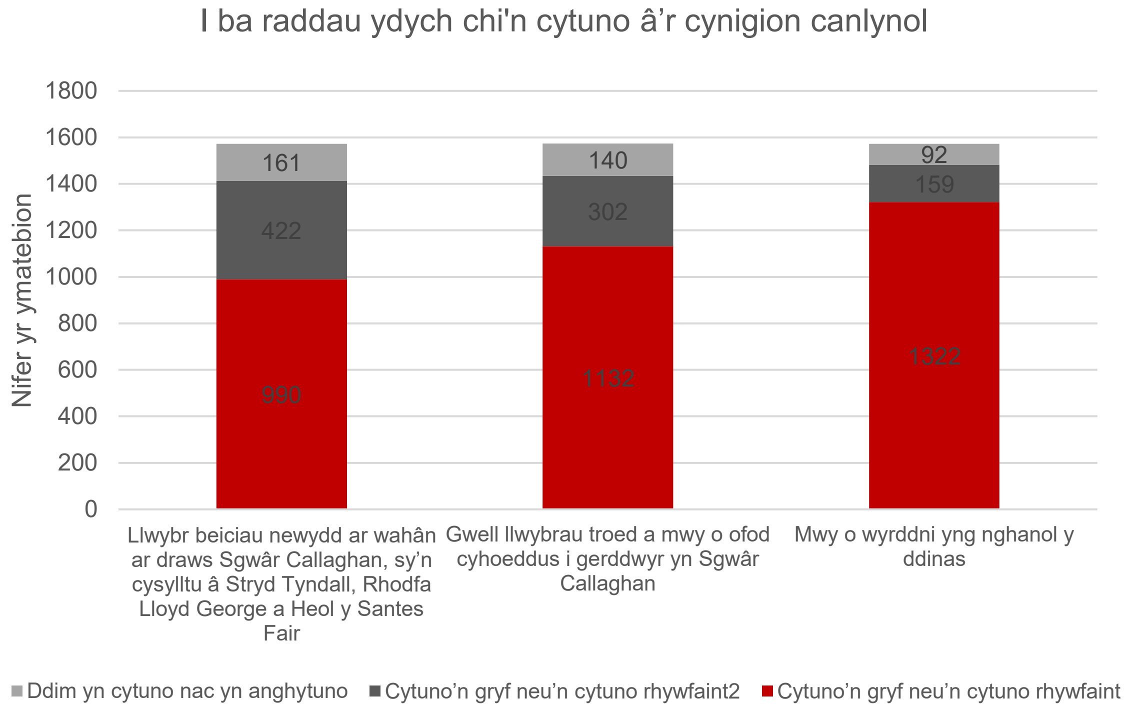
4.4.5. Roedd 76% o'r ymatebwyr (1,571 o ymatebion) naill ai'n cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint bod angen cyswllt teithio torfol yn y ddinas. Roedd 19% yn anghytuno neu'n anghytuno rhywfaint.



Ffigur 4: 1,571 o ymatebion

4.4.6. I ba raddau ydych chi'n cytuno ag elfennau canlynol y cynigion

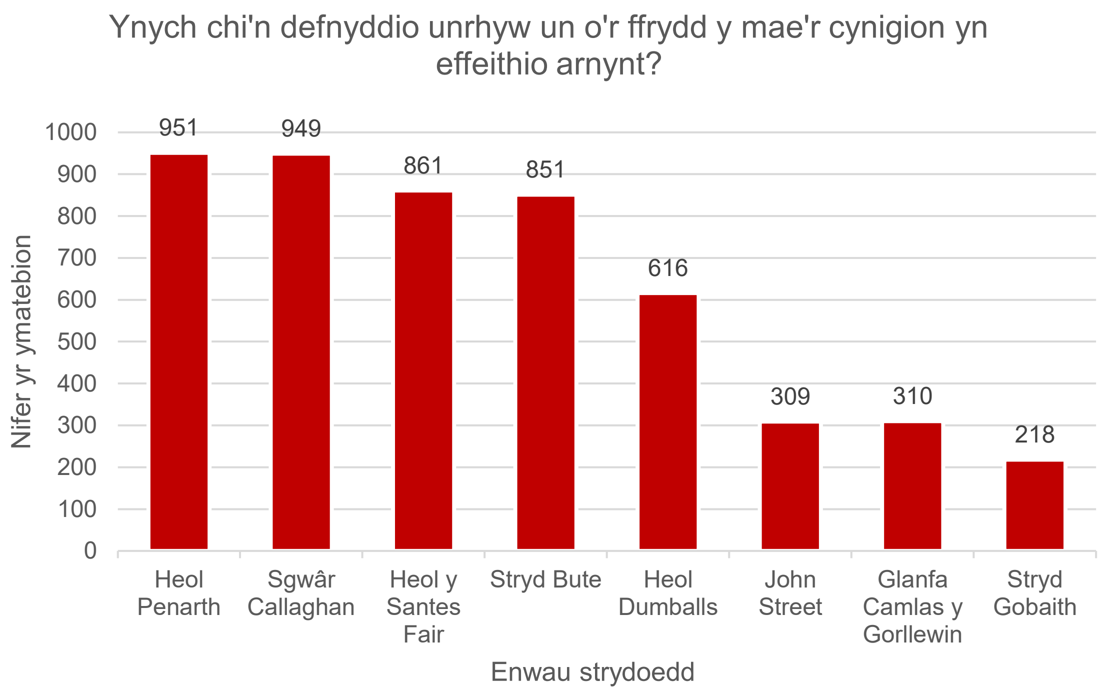
4.4.7. Roedd 84% o'r ymatebwyr (1,573 o ymatebion) yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint y dylai canol y ddinas gael rhagor o fannau gwyrdd. Roedd 72% yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint y bydd llwybrau gwell a mwy o dir cyhoeddus o fudd i'r ddinas. Roedd 63% o'r ymatebwyr yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint â llwybr beicio newydd ar wahân ar draws Sgwâr Callaghan, gyda 27% yn anghytuno'n gryf neu'n anghytuno rhywfaint.



Ffigur 5: 1,573 o ymatebion

4.4.8. Ydych chi'n defnyddio unrhyw un o'r ffyrdd y mae'r cynigion yn effeithio arnynt?

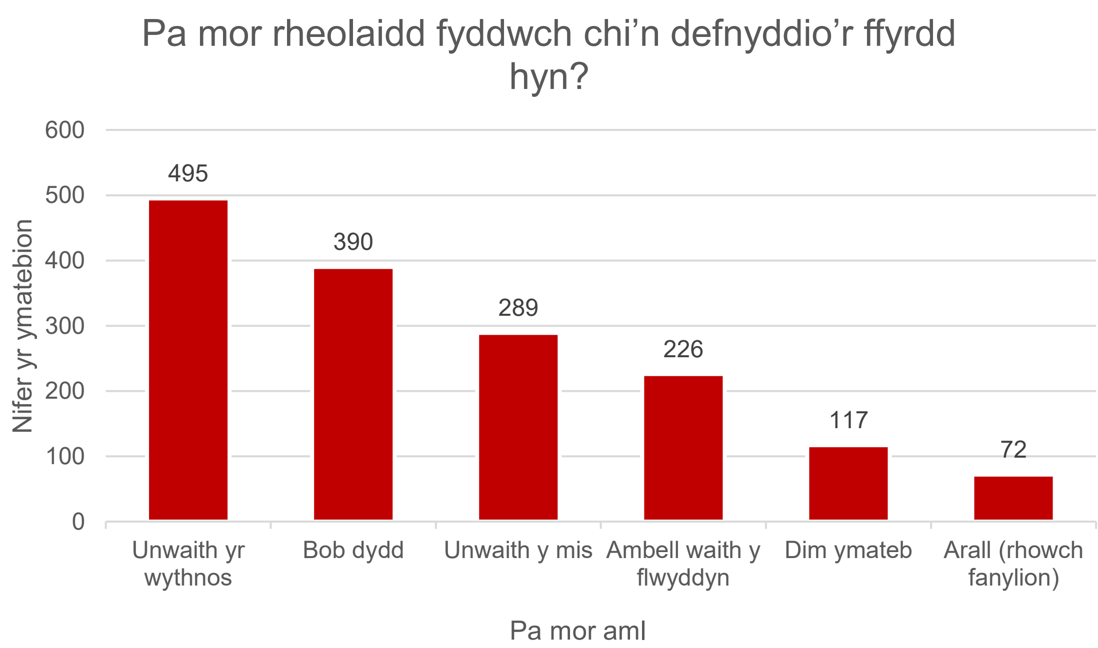
4.4.9. Y ffyrdd a ddefnyddiwyd fwyaf gan ymatebwyr (1,472 o ymatebion) oedd Heol Penarth, gyda 65% yn defnyddio hon, yna 64% o'r ymatebwyr yn defnyddio Sgwâr Callaghan, 58% yn defnyddio Stryd Bute a 58% yn defnyddio Heol y Santes Fair.



Ffigur 6: 1,472 o ymatebion

4.4.10. Pa mor rheolaidd fyddwch chi'n defnyddio'r ffyrdd hyn?

4.4.11. Roedd 60% o'r ymatebwyr (885) yn defnyddio'r ffyrdd hyn un ai unwaith yr wythnos neu bob dydd. Roedd 16% yn defnyddio'r ffyrdd ambell waith y flwyddyn.



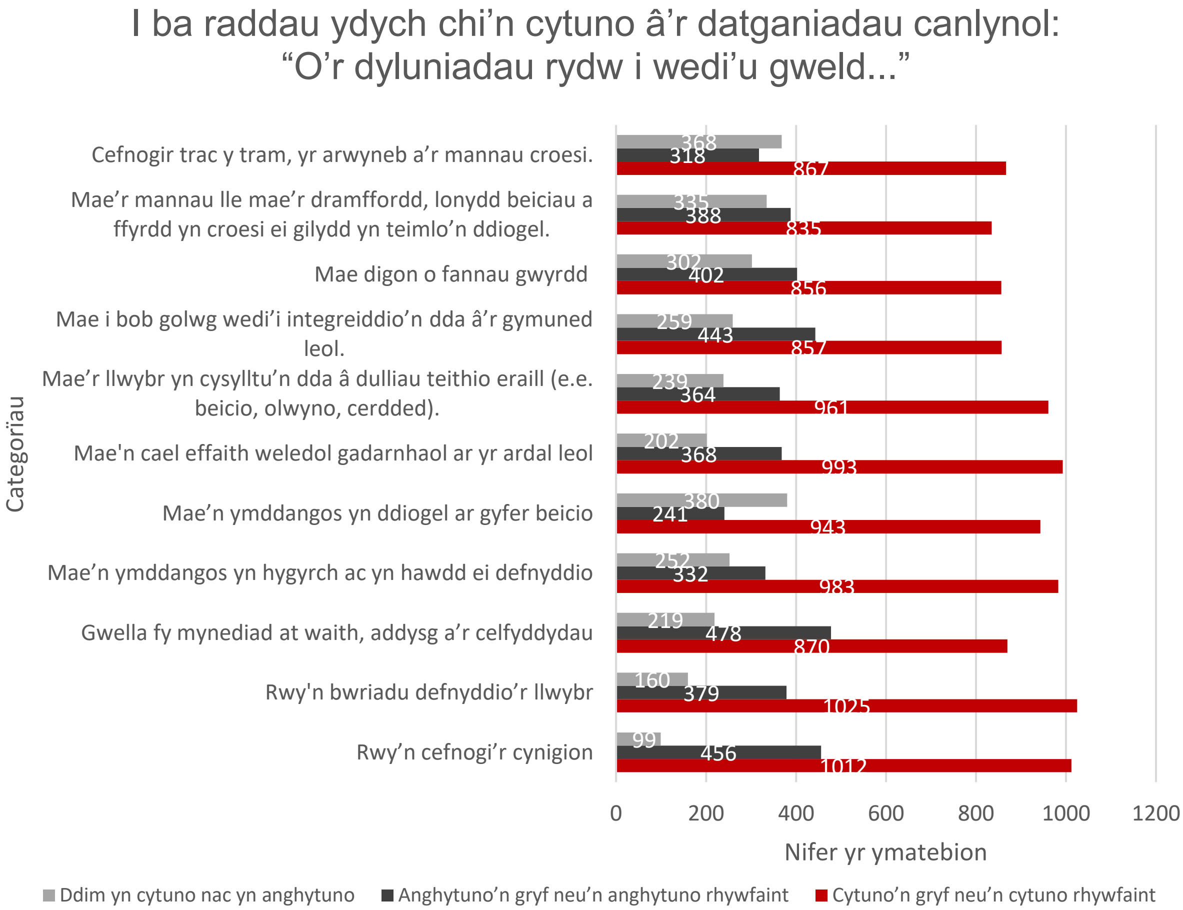
Ffigur 7

4.4.12. I ba raddau fyddech chi'n cytuno â'r datganiadau canlynol: "O'r dyluniad rydw i wedi'i weld..."

4.4.13. O'r holl ddatganiadau a dderbyniwyd, roedd o leiaf 54% o'r ymatebwyr yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint â'r datganiadau.

4.4.14. Roedd 66% (1,564 o ymatebion i gyd) yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint eu bod yn bwriadu defnyddio'r llwybr. Roedd 65% yn cefnogi'r cynigion yn gryf neu i ryw raddau. Roedd 64% yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint y bydd yn gwella sut mae'r ardal yn edrych. Roedd 63% yn cytuno'n gryf neu'n cytuno rhywfaint ei fod yn ymddangos yn hygyrch ac yn hawdd ei ddefnyddio.

4.4.15. Y datganiad yr oedd y rhan fwyaf yn anghytuno ag ef oedd y byddai'n gwella eu mynediad at addysg, gwaith a'r celfyddydau, gyda 31% yn anghytuno'n gryf neu'n anghytuno rhywfaint. Roedd 28% o'r ymatebwyr yn anghytuno'n gryf neu'n anghytuno rhywfaint eu bod yn cefnogi'r cynigion neu fod y cynigion i bob golwg wedi'u hintegreiddio'n dda â'r gymuned leol.



Ffigur 8: 1,564 o ymatebion

4.5. Data ansoddol

4.5.1. Gofynnwyd y cwestiynau ansoddol canlynol yn yr arolwg ac maent wedi'u crynhoi gan ddefnyddio themâu cylchol. Cafwyd 4,106 o ymatebion testun rhydd i’r arolwg. Y sentiment cyffredinol oedd bod 60% yn gadarnhaol neu’n niwtral a 40% yn negyddol. Roedd y cwestiynau’n cynnwys:

a) Pa nodweddion neu amwynderau eraill yr hoffech chi eu gweld ar y llwybr?
b) Oes gennych chi unrhyw sylwadau am y darpariaethau ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno?
c) Oes gennych chi unrhyw sylwadau pellach am y cynigion ar gyfer llwybr y dramffordd?
d) Oes gennych chi unrhyw awgrymiadau i ni eu hystyried er mwyn gwneud yn siŵr ein bod yn tarfu cyn lleied â phosibl ar bobl wrth gyflawni’r prosiect?
e) Oes angen i ni ystyried unrhyw beth yn ein cynlluniau a fyddai’n eich galluogi i ddefnyddio’r cyswllt trafnidiaeth gyhoeddus hwn?
f) Sut bydd y cynnig yn effeithio ar gynaliadwyedd cymunedau Cymraeg eu hiaith a chymunedau eraill nad ydynt yn Saesneg (effeithiau cadarnhaol a/neu negyddol)?
g) Oes gennych chi unrhyw sylwadau neu bryderon eraill?

4.5.2. Rhoddodd ein data Wordnerds grynodeb o’r ymatebion fesul thema ac mae’n cynnwys detholiad o adborth gair-am-air. Bydd TrC a Chyngor Caerdydd yn cyhoeddi ymateb i bob thema ar sail adborth, teimladau a sylwadau’r ymatebwyr.

A. Priffyrdd a ffyrdd

4.5.3. Cynllun y ffordd

4.5.3.1. Roedd nifer fawr o ymatebion yn sôn am gynllun ffyrdd. O blith y rhain, roedd 34% o’r ymatebwyr yn trafod yr effaith ar draffig a thagfeydd, 22% ar feicio a 19% ar gerdded. Nododd yr ymatebwyr ei bod yn bwysig bod beicwyr a cherddwyr yn cael mynediad priodol pan fyddai ffyrdd yn cael eu cau (ni ddylai beicwyr orfod dod oddi ar y beic) a bod y newidiadau hyn yn cael eu cyfleu’n glir, gyda gwyriadau’n cael eu dangos ar arwyddion.

4.5.4. Dyma rai o’r ymatebion gair-am-air:

4.5.4.1. “Mae angen darpariaeth well ar gyfer gyrru i mewn i’r dref. Mae’r lonydd beiciau a’r lonydd bysiau wedi gwaethygu’r sefyllfa traffig.”

4.5.4.2. “Rwy’n credu y bydd cyfyngu’r capasiti ar y ffordd yn dod yn dipyn o broblem o ran tagfeydd yn yr ardal a’r posibilrwydd y bydd ceir yn

blocio'r tramiau mewn rhai ffyrdd. Mae'r ffordd yn eithaf prysur yn barod fel lonydd deuol, felly mae'n bryder y bydd lleihau hyn yn achosi mwy o dagfeydd yn yr ardal."

4.5.4.3. "Gwnewch yn siŵr bod digon o lonydd i'r ceir heb orfod achosi gormod o draffig."

4.5.4.4. "Rydw i hefyd yn poeni am fynediad ffordd (ar gyfer codi a gollwng) i orsaf Caerdydd Canolog, sy'n ymddangos yn gymhleth ac a fydd yn arwain at dagfeydd."

4.5.5. Parcio

4.5.5.1. Roedd 72% o'r ymatebion a oedd yn gysylltiedig â pharcio yn ymwneud â 'chynlluniau ffordd' a 37% yn ymwneud â hamdden. Yn benodol, roedd ymatebwyr yn poeni am fynediad i feysydd parcio Dewi Sant a John Lewis, a'r tagfeydd y gallai ceir yn ciwio eu hachosi. Roedd galw am wasanaethau Parcio a Theithio gwell neu newydd, fel rhan o brosiect rheoli traffig cydgysylltiedig. Byddai rhai pobl hefyd yn hoffi gweld parcio gwell neu barcio am ddim ym Mae Caerdydd er mwyn i bobl allu mynd ar y tram i ganol y ddinas.

4.5.6. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.6.1. "Parcio am ddim ym Mae Caerdydd. Byddai hyn yn annog mwy o bobl i ddefnyddio'r dramffordd fel ffordd o fynd i mewn i'r ddinas yn hytrach na gyrru."

4.5.6.2. "Ystyriwch yr effaith ehangach ar y ddinas, oherwydd bydd gorfodi traffig i fynd i faes parcio Dewi Sant o un ffordd yn achosi tagfeydd ar draws y ddinas ac yn gwaethygu'r problemau traffig y mae lleoliad y maes parcio yn ei achosi fwy byth."

4.5.6.3. "...mae traffig sy'n mynd trwodd yn mynd i gael ei ddal yn y ciw i faes parcio John Lewis, sy'n mynd i ddod â'r traffig i stop – ond ar ôl edrych yn fanylach mae'n ymddangos na fydd traffig yn gallu cyrraedd y maes parcio...ble yn union mae disgwyl i'r traffig yma fynd?"

4.5.6.4. "Mae parcio yng nghanol Caerdydd ar bremiwm yn barod ac mae llawer o bobl yn defnyddio maes parcio'r orsaf wrth deithio unrhyw bellter."

4.5.6.5. "Rhywfaint o lefydd i barcio beic mewn mannau strategol efallai, e.e. y prif blatfformau yn yr orsaf ganolog?"

4.5.7. Heol Penarth

4.5.7.1.1. Roedd rhai ymatebwyr yn argymell y dylai lonydd beiciau barhau i fynd drwy Heol Penarth ac ymhellach i'r gogledd fel nad yw lonydd

beicio'n dod i ben yn sydyn. Argymhellwyd hefyd bod lonydd beiciau'n cael eu gwahanu'n glir ar ffyrdd unffordd ac yn cael lonydd dwyffordd lle bo hynny'n bosibl, gan ledu palmentydd i wneud yn siŵr bod cerddwyr yn ddiogel.

4.5.8. Sgwâr Callaghan

4.5.8.1. Crybwyllir Sgwâr Callaghan yn 16% o'r ymatebion sy'n ymwneud â ffyrdd, lle codir materion ynghylch gostwng nifer y lonydd mewn ardal sydd eisoes yn brysur iawn. Mynegwyd pryder ynghylch effaith dros dro a pharhaol hyn ar draffig i drigolion, a'r effaith ar fynediad i feysydd parcio i ymwelwyr sy'n defnyddio'r ardal hon. Mae'r cysylltiad rhwng y Sgwâr a Stryd Bute yn hollbwysig ar gyfer llif y traffig. Mae angen llwybrau cerdded a beicio wedi'u diffinio'n glir gan fod y sgwâr yn lle prysur a bydd pob math o drafnidiaeth yn croesi ar draws ei gilydd yma.

4.5.9. Stryd Bute

4.5.9.1. Mae'r bwriad i gau Stryd Bute i gerbydau yn rhan fawr o'r data, gyda 60% o'r data hwn yn cyfeirio at gau'r ffordd. Mae'r cysylltiad â Stryd Bute yn cael ei godi yn 15% o'r ymatebion hyn.

4.5.10. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.10.1. "Byddwn i'n dweud fy mod i ychydig yn bryderus ynghylch effaith cau'r allanfa o Stryd Bute i Sgwâr Callaghan ar draffig yn yr ardal, ac a fyddai'n gwneud pethau'n anoddach yn ystod oriau brig, gyda llawer o draffig ar draws gweddill y ddinas yn sgil hyn."

4.5.10.2. "Bydd cau Gogledd Stryd Bute/John Street o'r gyffordd â Heol Penarth yn achosi anhrefn llwyr i yrwyr sy'n ceisio mynd i/o feysydd parcio canol y ddinas."

4.5.10.3. "Mae'r lonydd beiciau yn welliant enfawr...byddai'n well pe bai'r lonydd beiciau hyn ar hyd Stryd Bute hefyd."

4.5.11. Heol Dumballs

4.5.11.1. Nododd ymatebwyr wasanaethau ar gyfer Heol Dumballs, gan gyfeirio at gyfnewidfa fysiau arfaethedig, neu ailgyfeirio'r dramffordd yma. Tynnwyd sylw at ddiogelwch yn yr ardal hon hefyd.

4.5.12. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.12.1. "O ran darn mawr o dir Cyngor Caerdydd rhwng Stryd Bute a Heol Dumballs, sydd wedi cael ei grybwyll yn y cyngor fel safle posibl ar gyfer cyfnewidfa fysiau integredig – oes yna sylw wedi cael ei roi i fynediad at hwn?"

4.5.12.2. “Hefyd, ym mhen draw Heol Dumballs wrth i chi nesáu at yr orsaf, dydy o ddim yn teimlo’n ddiogel iawn, yn enwedig i fenywod sy’n teithio’n hwyr neu'n gynnar.”

4.5.13. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch priffyrdd a ffyrdd ac wedi crynhoi ymateb.**

4.5.13.1. Mae dyluniad y llwybr yn croestorri â sawl ffordd ar ochr ddeheuol gorsaf Caerdydd Canolog, gan gynnwys Sgwâr Callaghan, y Ffordd Gyswllt Ganolog, Heol Penarth, Stryd Bute a Heol Dumballs. Mae ymatebion y cyhoedd wedi tynnu sylw at amryw o ystyriaethau y dylai'r prosiect eu gwneud er mwyn cyflawni'r cynllun yn llwyddiannus yn yr ardaloedd hyn neu'n arwain atynt.

4.5.13.2. Mae modelu traffig wedi'i gynnal i ddeall yr effaith bosibl ar draffig a thagfeydd, yn ystod ac ar ôl y cyfnodau adeiladu. Mae ymatebion y cyhoedd wedi tynnu sylw at bryderon ynghylch mynediad i feysydd parcio cyfleusterau manwerthu, fel Canolfan Siopa Dewi Sant 2. Mae Cyngor Caerdydd yn edrych ar atebion tymor byr i gefnogi mynediad i feysydd parcio trwy gynllunio llwybrau i mewn a chyflwyno newidiadau bach i gyffordd y Ffordd Gyswllt Ganolog.

4.5.13.3. Mae Papur Gwyn Trafnidiaeth Cyngor Caerdydd 2019 hefyd yn cynnwys strategaethau Parcio a Theithio a strategaethau Coetsys sydd y tu allan i gwmpas prosiect Cledrau Croesi Caerdydd ond sy’n tynnu sylw at y gwaith y mae Cyngor Caerdydd yn ei wneud i gefnogi llif traffig ledled canol y ddinas.

4.5.13.4. Er mwyn cefnogi llif traffig yn ystod cyfnodau cau ffyrdd a chyfnodau adeiladu, bydd gwybodaeth ynghylch dargyfeiriadau traffig yn cael ei chyfleu i'r cyhoedd, i fusnesau a thrigolion, drwy weithdrefnau Rheoleiddio Traffig arferol Cyngor Caerdydd. Bydd hyn yn sicrhau bod trefniadau ar gyfer cael mynediad i feysydd parcio a phrif ffyrdd eraill yn cael eu hystyried.

4.5.13.5. Bydd integreiddio’r llwybrau beicio a gynigwyd fel rhan o gynllun Cledrau Croesi gyda'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yn bwysig. Bydd ymgysylltu ychwanegol yn cael ei gynnal o ganlyniad er mwyn deall sut y gall y prosiect integreiddio ei gynllun beicio â Ffordd Penarth, sy'n arwain at lwybr Arglawdd y Taf, fel rhan o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.

4.5.13.6. O ganlyniad i'r ymgynghoriad, mae'r Cyngor wedi penderfynu addasu'r rhan o Stryd Bute (o'i chyffordd â Theras Bute i Sgwâr Callaghan). Roedd yr opsiwn dylunio a ymgynghorwyd yn cynnwys cau’r cyswllt hwn i draffig trwodd i'r ddau gyfeiriad. Bydd y dyluniad diwygiedig yn caniatáu traffig i’r de yn unig. Bydd y newid hwn yn lleddfu pryderon ynghylch llwybro ac yn rhoi mwy o hyblygrwydd i'r Cyngor o ran y rhwydwaith.

4.5.13.7. Bydd y dyluniad hefyd yn ystyried cyfleoedd i wella teimladau teithwyr ynghylch diogelwch personol ger Heol Dumballs, fel y nodwyd yn ymatebion y cyhoedd. Bydd gan y llwybr gamera cylch cyfyng llawn a goleuadau gwell ar hyd llinell y llwybr. Cynhelir asesiadau diogelwch ar ardal Caerdydd Canolog a'r llwybr ehangach hefyd.

B. Ffyrdd o deithio (trên-tram, beic, olwyno, cerdded, bws, trên, tacsi)

4.5.14. Pan oedd ymatebwyr yn cyfeirio at ‘drenau’, roedd 37% ohonynt yn trafod y llwybrau presennol, ac yn teimlo eu bod eisoes yn cael eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus drwy Heol y Frenhines a gyda bysiau a threnau uniongyrchol rhwng canol y ddinas a Bae Caerdydd. Mae llawer yn awgrymu bod camau’r cynlluniau hyn yn y dyfodol a gwaith ehangu posibl yn bwysicach, ac y byddant yn cael mwy o effaith.

4.5.15. Tynnir sylw at ba mor ddibynadwy yw gwasanaethau trên a bws ar hyn o bryd fel pryder yn yr ymatebion, gan awgrymu y byddai’n well gwario’r arian ar wella’r gwasanaethau presennol. Ystyrir bod pa mor aml y bydd y gwasanaeth tram newydd yn mynd yn hanfodol i’w lwyddiant. Oherwydd y pellter byr, os nad ydynt yn rhedeg yn aml iawn, ni fyddant yn cael eu defnyddio.

4.5.16. Dylid ystyried integreiddio platfformau’r tram i weddill yr orsaf ganolog. Roedd 11% o’r ymatebwyr yn teimlo y byddai’n gwella’r cysylltiadau er mwyn cyrraedd canol y ddinas i rannau eraill o Gaerdydd.

4.5.17. Dywedodd 10% o’r ymatebwyr mai dim ond ar ôl i orsaf gael ei hychwanegu yn nwyrain Caerdydd y bydd y prosiect yn cael effaith, ac y dylid rhoi blaenoriaeth i hyn yn ystod y cam hwn. Trafododd 4% yr angen i gysylltu mwy o ardaloedd ‘difreintiedig’ â chanol Caerdydd.

4.5.18. Roedd ymatebwyr yn aml yn ysgrifennu am wasanaethau bws a thrên gyda’i gilydd, gyda sylwadau’n canolbwyntio ar y llwybr arfaethedig, y gwasanaethau sydd ar gael ar hyn o bryd a thocynnau. Roedd ymatebwyr yn nodi nad oes angen trydydd math o drafnidiaeth, ac y dylid gwario amser ac arian ar wella’r gwasanaethau bws a thrên sydd ar gael yn barod (er enghraifft, cyswllt rhwydd rhwng gwasanaethau a chynyddu gwasanaethau). Ar ben hynny, yr unig beth y bydd y tram yn ei wneud fydd ychwanegu at y traffig a’r tagfeydd.

4.5.19. Dyma rai o’r ymatebion gair-am-air:

4.5.19.1. “Mae angen i ni wario’r arian ar wella’r drafnidiaeth gyhoeddus sydd gennym yn barod. Yr hyn sydd ei angen arnom yw bysiau a llwybrau

bysiau mwy effeithlon. Mae yna drên yn mynd yn syth o Fae Caerdydd i ganol y ddinas yn barod."

4.5.19.2. "Mae angen i TrC sicrhau bod hyn yn cael ei integreiddio i'r rhwydwaith rheilffyrdd ehangach. Mae llawer o bobl o'r farn bod hwn yn brosiect sy'n canolbwyntio ar y Bae..."

4.5.19.3. "Mae cysylltiad da â Bae Caerdydd yn barod, gyda'r bysiau a'r trên presennol. Siawns y byddai cysylltu rhannau eraill o'r ddinas, fel y gogledd a'r gorllewin, yn annog pobl i ddechrau defnyddio'r dramffordd i ganol y ddinas, gan leihau nifer y ceir sy'n dod i ganol y ddinas."

4.5.20. Roedd rhai ymatebwyr yn awyddus i ddweud mai'r hyn oedd ei angen i gael cysylltiad go iawn oedd gwasanaethau tramiau cyson, a'r rheini'n rhedeg yn hwyr i'r nos. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys y gallu i brynu tocynnau integredig ar gyfer teithio o fewn Caerdydd, ond hefyd ar gyfer teithio i Gaerdydd. Roedd tocynnau unffordd, tocynnau ar gyfer parthau a thocynnau dydd i gyd yn cael eu crybwyll hefyd.

4.5.21. Anogir system docynnau clyfar a dulliau digyffwrdd gan y byddai hynny'n gost-effeithiol ac yn haws ar gyfer ymwelwyr. Dylai gwasanaethau hefyd fod yn fforddiadwy i sicrhau bod y gwasanaeth yn llwyddiant, gyda 9% yn dweud y dylai fod am ddim. O'r ymatebion a oedd yn ymwneud â ffyrdd o deithio, soniodd 13% o'r ymatebwyr am orsaf Caerdydd Canolog. Roedd y sylwadau'n ymwneud â thocynnau, gyda'r ymatebwyr yn dweud y dylai tocynnau National Rail gael eu derbyn.

4.5.22. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.23. "Un tocyn ar gyfer bws, trên a thram o'r cymoedd."

4.5.24. "Mae angen i docynnau trên fod yn gysylltiedig â thocynnau National Rail."

4.5.25. "System docynnau fisol ar gyfer pob math o drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghaerdydd – un tocyn y gellid ei ddefnyddio ar y tram, y bws, y trên ac ati"

4.5.26. "Un tocyn ar gyfer bws, tram a thrên, yn debyg i'r hyn sydd yn Llundain."

4.5.27. Roedd yr ymatebwyr yn canolbwyntio ar amlder gwasanaethau a chael amserlen sydd ar batrwm gwasanaethu rheolaidd.

4.5.28. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.28.1. “Tramiau sy'n mynd yn aml. Os yw’r tramiau’n mynd yn aml, gallwn yn bendant weld fy hun yn eu defnyddio i fynd i lawr i’r bae, e.e. i’r bariau/tafarndai ac yna dod yn ôl i mewn i'r dref. Ar hyn o bryd, fodd bynnag, gan nad oes trenau'n mynd a dod yn aml, mae’n cymryd gormod o amser.”

4.5.28.2. "Mae amserlenni gwirioneddol syml ac amlwg yn hanfodol...byddai gwybod bod tram yn gadael Bae Caerdydd bob 10 munud yn gwneud pethau'n llawer symlach – byddai gwneud yn siŵr bod amserlenni’n cyd-fynd â’i gilydd a’i gwneud hi'n syml iawn i fynd o un system i'r llall hefyd yn wych."

4.5.29. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch dulliau trafnidiaeth ac wedi crynhoi ymateb.**

4.5.29.1. Ystyrir bod Caerdydd Canolog i Fae Caerdydd (Cyfnod 1a) ac ymlaen i Stryd Pierhead (Cyfnod 1b) yn cyd-fynd orau â’r dyheadau gwleidyddol, cyhoeddus a rhanddeiliaid ar gyfer gwella trafnidiaeth yn yr ardal, gan ddarparu trenau tram a chysylltiad â gorsaf Caerdydd Canolog. Disgwylir i Gyfnod 1b, yn amodol ar gyllid ychwanegol, ddarparu manteision cryfach i'r economi ac i brofiad y defnyddiwr.

4.5.29.2. Rydym hefyd yn archwilio opsiynau ar gyfer llwybrau trafnidiaeth yn y dyfodol rhwng Caerdydd Canolog a Heol Casnewydd, trwy Fae Caerdydd a Phorth Teigr. Byddai'r rhain yn welliannau ar gyfer y dyfodol, yn sgil cwblhau gorsaf reilffordd newydd Trebiwt, yr uwchraddiadau arfaethedig i orsaf Bae Caerdydd a chyflawni cam 1a o gynllun Cledrau Croesi Caerdydd, yn amodol ar sicrhau cyllid.

4.5.29.3. Cyflwynwyd opsiynau ar gyfer gwahanol goridorau i'r cyhoedd drwy ymgynghoriad cyhoeddus saith wythnos o hyd, a ddaeth i ben ym mis Ionawr 2023. Bydd canfyddiadau'r ymgynghoriad yn llywio'r achos busnes a'r dyluniad terfynol.

4.5.29.4. Bydd Cledrau Croesi Caerdydd hefyd yn ystyried ffyrdd rhwyddach o wneud teithiau integredig drwy hyrwyddo cynigion ehangach TrC fel tocynnau clyfar a di-gyswllt, Talu wrth Fynd yn ogystal â gweithio gyda'n partneriaid trafnidiaeth i ddatblygu cynigion tocynnau integredig newydd.

4.5.29.5. Yn ogystal â thocynnau integredig a fforddiadwy, bydd cynllun Cledrau Croesi Caerdydd yn cyflwyno gwasanaeth Metro modern, effeithiol, yn seiliedig ar y syniad o ‘gyrraedd a mynd’, gan ddefnyddio ein fflyd Dosbarth 398 newydd sbon. Bydd y trenau hyn yn cynyddu ein capasiti yn sylweddol ac yn trawsnewid profiadau teithio ein cwsmeriaid. Byddant hefyd yn cynnig llawer o nodweddion newydd gan gynnwys mynediad gwastad o’r trên i’r platfform, mwy o le ar gyfer storio beiciau a system aerdymheru.

4.5.29.6. Mae cynllun Cledrau Croesi Caerdydd yn cynnig 3 gwasanaeth yr awr i ddechrau. Er nad yw wedi'i chynllunio eto, bydd amserlen Cledrau Croesi Caerdydd yn cael ei hintegreiddio gydag amserlenni gorsafoedd Caerdydd Canolog a Chaerdydd Heol y Frenhines er mwyn gallu darparu gwasanaethau effeithiol ac effeithlon.

4.5.29.7. Bydd TrC hefyd yn cydweithio'n agos â Chyngor Caerdydd a gweithredwyr bysiau lleol i integreiddio gwasanaethau bws sefydledig ag amserlenni tramiau.

C. Teithio llesol

4.5.30. Beicio oedd y thema fwyaf yn y categori hwn ac roedd yn cyfrif am 10% o'r holl ymatebion i'r arolwg. Roedd ymatebwyr yn aml yn sôn am feicio neu gerdded gyda'i gilydd. Roedden nhw'n poeni'n bennaf am ddiogelwch y ddau grŵp hyn a sut maen nhw'n gysylltiedig â'i gilydd.

4.5.31. Roedd rhai ymatebwyr yn beirniadu ychwanegu lonydd, gan nodi'r diffyg defnydd y mae beicwyr yn ei wneud o'r lonydd sydd yno'n barod. Nid oes croeso cyffredinol i leihau nifer y lonydd ceir ar gyfer lonydd beiciau, gyda 23% o'r ymatebwyr yn mynegi pryderon ynglŷn â thagfeydd. Nododd yr ymatebwyr hefyd nad yw lonydd beiciau wedi'u cysylltu'n dda yn y ddinas ar hyn o bryd.

4.5.32. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.32.1. "Ie, gwastraff arian, fel yr holl lonydd beicio eraill. Sut gallwch chi gael lonydd beicio sydd prin yn cael eu defnyddio, dim ond gan bobl yn danfon pethau ar feiciau trydan sy'n mynd yn gyflymach na cheir ac yn cymryd y lle i gyd, mor fawr â cheir"

4.5.32.2. "Rydw i'n cefnogi llwybrau beiciau ar wahân mewn egwyddor, a byddaf yn bendant yn eu defnyddio, ond mae'r llwybrau beiciau sydd yn y cynnig yn rhy bell oddi wrth y ffyrdd maen nhw'n cyd-fynd â nhw. Rydw i'n poeni os nad yw llwybr y beic wrth ymyl y ffordd, yna bydd beicwyr yn parhau i feicio ar y ffordd yn hytrach nag ar y llwybr beiciau."

4.5.33. Roedd 34% o'r ymatebion yn sôn am yr angen i gynnwys llwybrau ar wahân er mwyn sicrhau diogelwch. Ystyrir bod gwahanu beicwyr a cherddwyr yn allweddol ar gyfer diogelwch ac y dylai hyn fod yn anorfod. Y teimlad hefyd yw bod gwahanu beicwyr oddi wrth gerbydau yn rhywbeth i'w groesawu. Mae'r ymatebwyr eisiau gwybod mwy am y llwybrau. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys bod llwybrau beicio'n cysylltu'n dda â gweddill y ddinas, nad oes llwybrau llai uniongyrchol yn cael eu creu, ac y dylid ystyried diogelwch.

4.5.34. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.34.1. “Mwy o lwybrau beicio ar wahân yw’r union beth sydd ei angen ar Gaerdydd i foderneiddio ei hun. Mae hwn yn gam enfawr i’r cyfeiriad iawn.”

4.5.34.2. “Rwy’n hoffi’r palmentydd lletach ar gyfer cerdded ac mae gwahanu lonydd beiciau yn dda o beth gan y bydd yn cadw beicwyr oddi wrth y ceir.”

4.5.34.3. “Goleuadau diogel, cysylltu’r llwybrau beicio’n well fel nad ydynt yn croesi llwybrau cerddwyr.”

4.5.34.4. “Gwneud yn siŵr bod y lonydd beiciau wedi’u cysylltu’n dda â’i gilydd, gan nad yw hyn yn digwydd gyda rhai o lonydd beiciau Caerdydd.”

4.5.34.5. “Mae’r ffaith bod y bae yn teimlo ar wahân i ganol y ddinas ar gyfer beiciau yn rhywbeth sydd wir angen sylw.”

4.5.34.6. “Ar hyn o bryd, fe allwch chi gerdded a beicio rhwng canol y ddinas a’r bae, ond fyddech chi ddim eisiau gwneud hynny oherwydd dydy’r ardal ddim yn cael ei hystyried yn un ddiogel iawn. Beth fydd yn cael ei wneud er mwyn i’r llwybr deimlo’n ddiogel?”

4.5.35. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch teithio llesol ac wedi crynhoi ymateb.**

4.5.35.1. Lle bynnag y bo'n ymarferol, gwahanir cerddwyr a beicwyr a rhoddir ystyriaeth hefyd i bob grŵp defnyddwyr wrth ystyried yr opsiwn dylunio.

4.5.35.2. Bydd y broses Dylunio Manwl yn cael ei defnyddio i sicrhau bod ardal gyfan y prosiect yn hygyrch i bob defnyddiwr. Bydd y broses hefyd yn cysylltu llwybrau Teithio Llesol gyda’r rhwydwaith presennol a'r rhwydwaith yn y dyfodol.

4.5.35.3. Bydd y llwybrau'n cael eu cynllunio yn unol â'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol i sicrhau diogelwch cerddwyr a beicwyr.

4.5.35.4. Rhaid i brosiectau trafnidiaeth a datblygu modern sicrhau dyraniad teg o ran lle ar gyfer pob dull trafnidiaeth, gan gyd-fynd â Datblygiadau a Pholisïau Trafnidiaeth Cenedlaethol a Lleol, gan gynnwys Papur Gwyn Trafnidiaeth y Cyngor. Mae'r gostyngiad arfaethedig mewn lonydd traffig yn cefnogi datblygiad ehangach yr ardal, gan ymgorffori'r dramffordd, llwybrau beicio ar wahân, gwelliannau i'r tir cyhoeddus a galluogi safleoedd datblygu ar gyfer y dyfodol.

4.5.35.5. Mae Cyngor Caerdydd wedi dylunio'r llwybrau Teithio Llesol o fewn y cynllun i gysylltu â'r rhwydwaith presennol a'r rhwydwaith yn y dyfodol. Mae hyn yn cynnwys y Priffyrdd Beicio, llwybrau eraill a

chroesfannau pontydd arfaethedig dros Afon Taf.

D. Hygyrchedd

4.5.36. Wrth edrych ar y canrannau, mae materion diogelwch ychydig yn fwy amlwg yn ymatebion y rhai a oedd yn dweud eu bod yn anabl.

4.5.37. Roedd yr ymatebwyr yn ysgrifennu am eu diogelwch – cael cadair olwyn yn sownd yn llinellau'r tramiau a sut y bydd pobl ag amhariad ar eu golwg yn croesi'n ddiogel. Roedd hyn yn berthnasol i 13% o'r ymatebion a oedd yn sôn am groesfannau.

4.5.38. Soniodd yr ymatebwyr hefyd am y ffaith bod tramiau'n ddistaw iawn, neu nad oes modd eu clywed hyd yn oed, a'r goblygiadau diogelwch posibl ar bobl anabl, yn enwedig unigolion ag amhariad ar eu golwg neu â symudedd araf.

4.5.39. Roedd 15% o'r ymatebwyr a oedd yn sôn am ddiogelwch yn trafod mynediad i gadeiriau olwyn. Mae'r sylwadau hyn yn ymwneud â'r angen am fynediad lefel. Mae pryderon ychwanegol hefyd ynghylch pobl anabl neu oedrannus yn croesi ardaloedd lle mae'r tramiau'n rhedeg, a beicwyr ddim yn glynu wrth lonydd a llwybrau dynodedig.

4.5.40. Dyma rai o'r sylwadau gair-am-air:

4.5.40.1. "Rydw i wrth fy modd â'r trên, ond dydw i ddim yn hoffi'r tramiau llawr uchel. Byddai'n well pe bai'r tram [sic] yn fwy Ewropeaidd o ran arddull, gyda llawr isel a safleoedd aros tebyg i rai bws."

4.5.40.2. "Lloriau fflat ar gyfer bygis/cadeiriau olwyn/pobl llai abl."

4.5.41. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch hygyrchedd ac wedi crynhoi ymateb.**

4.5.41.1. Er mwyn darparu ar gyfer cadeiriau olwyn, pramiau a cherbydau eraill sydd ag olwynion, bydd cledrau'r tram yn wastad ag wyneb y briffordd, sy'n golygu na fydd unrhyw ardaloedd â chledrau tram uchel. Byddai'r dyluniad hwn nid yn unig yn lleihau'r risg o gerbydau ag olwynion yn cael eu dal yng nghledrau'r tram, ond hefyd yn darparu mynediad gwastad cadarn.

4.5.41.2. Er mwyn sicrhau diogelwch pobl sy'n ddall neu'n rhannol ddall, bydd trenau tram a gynigir ar gyfer y llwybr yn darparu rhybudd â sain a rhybudd gweledol, er mwyn rhoi gwybod i gerddwyr a phobl eraill sy'n defnyddio'r ardal bod trên tram yn dod tuag atynt. Mewn mannau croesi anffurfiol, bydd trenau tram yn rhedeg tua 3-5mya i sicrhau y gall gyrwyr weithredu gan ddefnyddio llinell welediad. Er na fydd staff mewn gorsafoedd, bydd gan dramiau yrrwr a goruchwyliwr ar y trên i roi cymorth i deithwyr.

4.5.41.3. Mae Arbenigwr Mynediad a Chynhwysiant pwrpasol hefyd wedi'i ychwanegu at dîm y prosiect. Bydd hyn yn sicrhau y gellir cynnal gweithdai dylunio pellach gyda phaneli Mynediad a Chynhwysiant a chwblhau Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb (EQIA).

E. Diogelwch

4.5.42. Dywedodd ymatebwyr fod y mannau croesi yn rhy bell oddi wrth ei gilydd, a fydd yn annog pobl i groesi mewn llefydd peryglus ar rannau eraill o'r llwybr. Dylai ystyriaethau sy'n ymwneud â cherddwyr gynnwys llwybrau cerdded ar ddwy ochr y ffordd er mwyn lleihau mannau croesi anniogel.

4.5.43. Roedd yr ymatebwyr yn cwestiynu a oedd y cynlluniau’n dangos bod digon o le i storio beiciau. Maen nhw eisiau sicrhau bod llefydd i storio beiciau yn ddigon diogel, gan awgrymu mai ‘garejis cadw beiciau’ yw’r ateb gorau.

4.5.44. Dyma rai o’r ymatebion gair-am-air:

4.5.44.1. “Gorau po fwyaf y gallwch chi ei wneud ar gyfer beicio’n ddiogel. Dydy o ddim yn ddiogel i chi adael eich beic yn yr ardal yma gan fod y lefel troseddu’n uchel iawn. Byddai darparu adeiladau fel garej i gadw beiciau yn atal hyn rhag digwydd. Ni fydd standiau beic yn ddigon da [sic] mae arna i ofn gan y byddan nhw’n defnyddio torrwr bolltau.”

4.5.45. Roedd pryderon ynghylch troseddu ac ymddygiad gwrthgymdeithasol. Nododd ymatebwyr fod y llwybr a gynigir yn mynd â theithwyr drwy ardaloedd lle mae lefel y troseddu'n uchel. Roedd yr ymatebwyr eisiau teimlo’n ddiogel wrth ddefnyddio’r tram yn yr ardaloedd hyn, yn ogystal ag ar y trên. Roedd yr ymatebwyr yn awyddus i weld cynlluniau goleuo effeithiol, yn enwedig gan fod llwybr y tramiau’n debygol o gael ei ddefnyddio yn ystod y nos. Soniodd yr ymatebwyr hefyd am liniaru’r risg o bobl yn peidio â thalu am docyn.

4.5.46. Dyma rai o’r ymatebion gair-am-air:

4.5.46.1. “Does dim pwrpas cynnal “archwiliadau dirybudd” lle mae staff refeniw yn sefyll mewn un orsaf drwy’r dydd. Bydd angen staff ar y tramiau, a’r rheini gyda phwerau GO IAWN i ddelio â phobl sydd ddim yn talu am docyn.”

4.5.46.2. “Beth fydd hanes diogelwch ar y tramiau pan fyddant yn teithio drwy rannau o Gaerdydd lle mae’r lefelau troseddu’n tueddu i fod yn uchel?”

4.5.46.3. “Mae angen CCTV a chymryd camau i wneud i bobl deimlo’n ddiogel yn y rhan yma lle mae pobl yn defnyddio cyffuriau ar y stryd.”

4.5.47. Mae 51% o’r data diogelwch yn ymwneud â beicio, gyda phryderon am feicwyr, cerddwyr a thramiau i gyd gyda’i gilydd yn yr un lle. Er mwyn teimlo'n fwy diogel wrth ddefnyddio gwahanol fathau o drafnidiaeth, mae’r ymatebion wedi awgrymu defnyddio llwybrau cerdded a llwybrau beicio sydd wedi’u goleuo’n dda. Roedd yr ymatebwyr hefyd yn rhestru’r angen ar gyfer diogelu cerddwyr rhag beiciau (e-feiciau yn benodol), llwybrau beiciau a thramiau hawdd eu hadnabod er mwyn osgoi croesi diangen neu anniogel a rhybuddion y gellir eu gweld neu eu clywed pan fydd tramiau’n croesi.

4.5.48. Dyma rai o’r ymatebion gair-am-air:

4.5.48.1. “Fel cerddwr, ni fyddwn yn ymddiried mewn beicwyr i beidio â thorri ar draws ardaloedd i gerddwyr, ac fel gyrrwr byddwn yn teimlo ychydig ar bigau yn cadw golwg am dramiau, cerddwyr a beicwyr i gyd yn symud yn yr un ardal ar yr un pryd mewn gwahanol gyfeiriadau.”

4.5.48.2. “Mae lonydd beiciau bob amser yn anodd, oherwydd anaml iawn y bydd beicwyr yn stopio wrth oleuadau traffig i gerddwyr o be wela i. Dydw i ddim yn gwybod pa mor ddiogel fyddai hi...yn enwedig os oes torfeydd mawr o bobl...ar ôl digwyddiadau mawr yng nghanol y ddinas.”

4.5.48.3. “Gwnewch yn siŵr os gwelwch yn dda fod y llwybrau beiciau ar wahân yn ddigon llydan oherwydd bydd cerddwyr yn siŵr o gerdded arnynt, fel bod beicwyr yn gallu pasio’n ddiogel.”

4.5.49. Y prif faterion oedd pwy fydd â hawl tramwy (yn enwedig wrth fannau croesi), sut y bydd pobl yn gwybod pwy sydd â hawl tramwy a sut y bydd yn cael ei orfodi. Roedd awgrymiadau ar gyfer lliniaru pryderon bod beicwyr yn berygl i ddefnyddwyr eraill yn cynnwys gwneud yn siŵr bod lonydd beiciau a llwybrau cerdded yn ddigon llydan ar gyfer beiciau a cherddwyr.

4.5.50. Dyma rai o’r ymatebion gair-am-air:

4.5.50.1. “Bydd pobl yn torri ar draws y mannau gwyrdd gan fod y croesfannau mor bell oddi wrth ei gilydd. Mae’n ymddangos bod y lonydd beiciau’n croesi llwybrau’r tramiau a’r ffordd yn aml heb bont / tanffordd. Cofiwch y bydd y tramiau’n ddistaw iawn, efallai na fydd hi’n bosibl eu clywed o gwbl hyd yn oed.”

4.5.50.2. “Plîs cynlluniwch y llefydd croesi i feiciau fel ei bod hi'n hollol amlwg pwy sy’n cael blaenoriaeth. Bydd defnyddwyr eraill y ffordd yn tueddu i dybio bod ganddynt flaenoriaeth dros feiciau bob amser

oherwydd bod beiciau'n gallu stopio'n hawdd."

4.5.50.3. "...byddai'n ddefnyddiol pe bai goleuadau traffig yn rhoi blaenoriaeth i gerddwyr a beicwyr fel nad oes angen aros yn hir iawn wrth oleuadau croesi. Yr unig beth mae hyn yn ei wneud yw annog pobl i gerdded fel y mynnan nhw a chroesi pan nad yw hi'n ddiogel i wneud hynny."

4.5.50.4. "...fel rhywun dall, mae meddwl am linellau tramiau ar y ffordd mewn llefydd lle fydda i angen croesi yn codi ofn arna i. Heb wybod sut y gallwn gerdded yn ddiogel yn yr ardal, byddai'r dramffordd yn gwneud i mi osgoi'r ardal yn gyfan gwbl."

4.5.51. Mae'r data'n awgrymu bod ymatebwyr eisiau gweld staff mewn arosfannau, gorsafoedd ac ar dramiau. Roedd rhai o'r ymatebwyr yn cydnabod y bydd y tram yn ddewis arall diogel yn lle cerdded mewn rhai ardaloedd ar hyd y llwybr, gan nodi diogelwch menywod yn benodol unwaith eto.

4.5.52. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.52.1. "Staff mewn gorsafoedd i helpu menywod i deimlo'n ddiogel, yn enwedig yn y nos."

4.5.52.2. "Byddai'n rhoi ffordd i fenywod deithio o un ardal i'r llall ar eu pen eu hunain / yn y tywyllwch / ac ati yn fwy diogel, heb orfod cerdded ar hyd ffyrdd sydd ddim yn ddiogel fel Stryd Bute a Heol Dumballs."

4.5.52.3. "Llwybrau cerdded a chroesfannau wedi'u goleuo'n dda gydag arwyddion da, a llwybrau beiciau ar wahân, gyda goleuadau da ac arwyddion amlwg."

4.5.53. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch diogelwch ac wedi crynhoi ymateb.**

4.5.53.1. Bydd pellteroedd rhwng mannau croesi, yn enwedig yn yr ardaloedd croesi llai ffurfiol (i'r gorllewin o'r llwybr) yn caniatáu rhyddid croesi mewn mannau croesi heb signalau. Er mwyn sicrhau diogelwch cerddwyr, bydd palmant botymog yn cael ei osod ar hyd llinell y llwybr. Bydd ein dyluniad hefyd yn cynnwys gosod gerddi glaw a gwrychoedd i atal cerddwyr rhag mynd i mewn i barthau tramffordd yn anniogel. Yn ogystal â hyn, bydd trên tram yn symud rhwng 3-5mya ac yn caniatáu i'r gyrrwr ddefnyddio ciw awtomatig, fel signalau corn a defnyddio llinell weledigaeth.

4.5.53.2. Byddwn hefyd yn edrych i lansio erthygl ymwybyddiaeth gyhoeddus a newid ymddygiad ynglŷn ag ardaloedd croesi heb eu rheoli, gyda gwybodaeth i feicwyr ynghylch pryd maent yn mynd i mewn i ardaloedd i gerddwyr.

4.5.53.3. Mae sicrhau diogelwch beiciau i deithwyr a phobl nad ydynt yn deithwyr yn bwysig i ni er mwyn helpu i annog teithio integredig. Mae ystyriaethau ar gyfer storio a diogelu beiciau yn cael eu datblygu o fewn cwmpas prosiect Gwelliannau Caerdydd Canolog, yn ogystal â chyflwyno prosiect newydd ar gyfer parcio beiciau'n ddiogel dan arweiniad Cyngor Caerdydd o 2026.

4.5.53.4. Mae'r ardal arfaethedig ar gyfer datblygu yn cael ei defnyddio ar gyfer cyfuniad o ddatblygiadau trefol, o ddefnydd preswyl ac addysgol, i ddefnydd busnes, gwasanaethau cyhoeddus a thrafnidiaeth gyhoeddus. Felly, mae'n bwysig ein bod yn cynnwys lliniariadau yn ein cynlluniau i sicrhau bod teithwyr a cherddwyr sy'n defnyddio'r ardal yn y nos yn teimlo'n ddiogel. Byddwn ni, Trafnidiaeth Cymru, yn gwneud hyn trwy ein partneriaeth barhaus â Heddlu Trafnidiaeth Prydain a thrwy ein hystyriaethau ar gyfer dylunio tir cyhoeddus. Bydd y Cyngor yn gweithio gyda Heddlu De Cymru ac asiantaethau gwrthderfysgaeth i gynnal cyfres o asesiadau diogelwch. Bydd Cyngor Caerdydd yn adnewyddu'r holl asedau Teledu Cylch Cyfyng yn yr ardal a, lle bo angen, yn gosod asedau Teledu Cylch Cyfyng ychwanegol.

F. Mannau gwyrdd

4.5.54. Byddai'n well gan rai ymatebwyr weld mannau gwyrdd na datblygiadau manwerthu. Ysgrifennodd yr ymatebwyr yn gyffredinol am gynlluniau Cledrau Croesi a'r angen i sicrhau bod yr effaith amgylcheddol negyddol mor fach â phosibl ac i ystyried yr amgylchedd yn ystod y cam adeiladu. Tynnodd yr ymatebwyr sylw at y ffaith y dylai cynlluniau ystyried y niwed amgylcheddol a'r mannau gwyrdd a gollir, gan sicrhau nad yw hyn yn fwy na'r manteision arfaethedig i'r amgylchedd.

4.5.55. Nid oedd consensws ynghylch coed, gyda rhai ymatebwyr yn awgrymu bod y cynlluniau'n mynd yn ddigon pell neu'n rhy bell, ac eraill eisiau gweld mwy o goed, llwyni a gwrychoedd. Roedd yr ymatebwyr am weld mwy o wyrddni'n gyffredinol er mwyn helpu'r hinsawdd, gwneud yr ardal yn fwy deniadol, lleihau sŵn, darparu cysgod a helpu i wahaniaethu rhwng gwahanol 'lwybrau' ar gyfer diogelwch. Roedd nifer o sylwadau'n ymwneud â chynnal a chadw'r mannau newydd, gan sicrhau nad yw chwyn yn cael tyfu allan o bob rheolaeth ac nad yw gerddi glaw yn llawn sbwriel. Roedd rhai ymatebwyr wedi gofyn hefyd i'r dramffordd fod yn drac gwyrdd yn hytrach na choncrid.

4.5.56. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.56.1. "Mae'r dyluniad yma...yn gwneud ardaloedd y parc yn fwy hygyrch o lawer drwy gael gwared ar y rhwydwaith ffyrdd sy'n gymhleth ac yn rhy ynysig. Mae'n edrych yn debyg y bydd y coed yn taflu llawer o

gysgod braf hefyd."

4.5.56.2. "Mae angen cysgod / cysgod gan y coed rhag yr haul wrth gerdded. Mae'r ardal hon yn mynd yn boeth iawn yn yr haf pan mae'r haul yn taro."

4.5.56.3. "Mae nifer y coed i weld ychydig yn ormod ac efallai y byddant yn ei gwneud hi'n anodd gweld i wahanol fathau o draffig. Byddai lledaenu a theneuo'r coed (yn y diagram, er enghraifft, defnyddio bob yn ail goeden efallai?), a gallai defnyddio planhigion llai yn eu lle, fel llwyni neu flodau, fod yn well."

4.5.56.4. "Byddai modd defnyddio pethau eraill, fel llwyni a ffensys, i wahanu'r llwybrau oddi wrth y tir/ffordd i gerddwyr."

4.5.56.5. "Mae Sgwâr Callaghan yn edrych yn wag iawn – mae angen mwy o wyrddni yno neu fe fydd yn troi'n dwnnel gwynt moel a llwyd, fel y Sgwâr Canolog."

4.5.56.6. "Cofiwch ddefnyddio coed brodorol, nid dim ond beth bynnag sy'n rhad ac yn tyfu'n gyflym (Secwoias Americanaidd, sbriws, ac ati) gan y bydd hyn yn diogelu ecosystemau lleol yn well."

4.5.56.7. "Bydd defnyddio glaswellt o gwmpas/ar draciau'r tramiau yn atal pobl rhag cerdded arnynt ac yn galluogi'r tramiau i fynd yn gynt ac i weithio'n fwy diogel."

4.5.56.8. "Mae gerddi glaw wedi bod yn bwnc dadleuol mewn ardaloedd lle maent wedi cael eu gosod, gyda phroblemau'n codi pan nad ydynt yn cael eu cynnal a'u cadw, ac yn cael eu llenwi gyda sbwriel yn aml iawn."

4.5.57. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch mannau gwyrdd ac wedi crynhoi ymateb.**

4.5.57.1. Er mwyn lliniaru pryderon ynghylch yr effaith negyddol ar yr amgylchedd yn yr ardal yn ystod y cyfnod adeiladu, bydd Cynllun Rheoli Amgylcheddol ar gyfer Adeiladu yn cael ei lunio a'i ddilyn, o ganlyniad i'r Asesiad Amgylcheddol o fewn y TWAO.

4.5.57.2. Bydd dyluniad y Tir Cyhoeddus ar gyfer y prosiect yn cynnwys gwelliant cyffredinol mewn Seilwaith Gwyrdd. Bydd hyn yn cynnwys gosod coed, ardaloedd wedi'u tirlunio, ardaloedd draenio cynaliadwy (SUDS) a phlannu lefel isel. Mae Strwythurau Traciau Glaswellt a Phlannu Fertigol hefyd yn cael eu hystyried a byddant yn amodol ar ddichonoldeb a chost.

G. Mannau cyhoeddus

4.5.58. Sylwadau am hamdden sydd amlycaf yn y categori mannau cyhoeddus. Yn wir, bron yn ddieithriad, mae hyn yn ymwneud â sglefrfyrddio. Materion llai eraill a godwyd yw y gallai'r tram gysylltu'n well â'r arena a'r pentrefi chwaraeon i gefnogi torfeydd sy'n teithio i ddigwyddiadau.

4.5.59. Wrth edrych yn ehangach ar fannau cyhoeddus, roedd 26% o'r sylwadau'n ymwneud â chynllun lein y tram mewn perthynas â'r ffordd. Awgrym yr ymatebwyr yw, pe byddai'r ddau drac yn rhedeg yn gyfochrog, byddai modd creu a datblygu ardaloedd yn fannau cyhoeddus gyda phwrpas iddynt.

4.5.60. Yn aml iawn, cyfeirir at Sgwâr Callaghan fel Sgwâr Bute, ac mae bob amser wedi bod yn rhan o dreftadaeth hanesyddol a diwylliannol sglefrfyrddio yng Nghaerdydd. Mae'n enwog am y gymuned sglefrfyrddio, gyda digwyddiadau mawr yn cael eu cynnal ac ymwelwyr cyson. Roedd rhai ymatebwyr yn frwd dros gadw hyn yn fyw. Roedd galwadau i ddatblygu Sgwâr Callaghan er mwyn i sglefrfyrddwyr a cherddwyr allu ei fwynhau'n ddiogel. Mae'r datblygiadau a awgrymir yn cynnwys seddi, stondinau bwyd, stondinau marchnad ac arosfan tramiau.

4.5.61. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.61.1. "Mae Sgwâr Bute yn lle poblogaidd i'r gymuned sglefrfyrddio, sy'n denu unigolion brwdfrydig o'r tu allan i Gymru ac sy'n ganolbwynt i'r byd sglefrfyrddio yn ne Cymru. Mae'r cynigion hyn yn tarfu'n sylweddol ar y lle hwn heb gynnig unrhyw opsiynau eraill."

4.5.61.2. "Mae Sgwâr Bute wastad wedi bod yn ganolbwynt i'r genhedlaeth iau fel lle iddynt dreulio'u hamser/sglefrfyrddio a reidio bmx. Gan nad oes llawer o gerddwyr yn pasio heibio neu'n treulio amser yno, mae'n fan diogel i wneud hynny, heb amharu ar siopwyr nac ar ddiogelwch. Byddai'n golled enfawr i'r gymuned Sglefrfyrddio a BMX yng Nghaerdydd pe baent yn colli'r lle hwn yn gyfan gwbl. Hoffem i'r fan yma aros ar agor ar gyfer y gweithgareddau hyn pan fydd y datblygiadau'n digwydd, efallai gyda nodweddion sglefrio newydd, yn dal allan o ffordd y cyhoedd lle mae'n ddiogel i bawb."

4.5.61.3. "Sgwâr Callaghan yw prif atyniad Caerdydd i sglefrwyr o bob cwr o'r DU. Mae amryw o ddigwyddiadau wedi cael eu cynnal yn Sgwâr Callaghan, gyda llawer iawn o bobl, felly dylid ystyried hyn yn y cynllunio."

4.5.61.4. "Rwy'n ymweld â Chaerdydd o'r Almaen, dim ond i sglefrio a gweld y cymunedau a'r sin is-ddiwylliannol. Rydw i wir yn meddwl bod hyn yn drist ac y bydd yn gwneud Caerdydd yn llai dymunol a chroesawgar."

4.5.62. Nododd yr ymatebwyr y byddent yn hoffi gweld lle amlbwrpas ar gyfer cerddwyr a sglefrfyrddwyr, gyda man agored ar gyfer seddi a stondinau bwyd a siopau dros dro. Dylai'r mannau ar gyfer siopau fod yn fusnesau bach ac yn lleol i Gaerdydd.

4.5.63. Roedd rhai sylwadau ychwanegol yn awgrymu bod angen cynnwys mannau chwarae, celf, cerfluniau a phlanhigion yn yr ardal.

4.5.64. Yn ôl rhai ymatebwyr, pe bai llwybr y dramffordd yn nes at y ffordd yn Sgwâr Callaghan, yna byddai'n rhyddhau mwy o dir i'r de, wrth ymyl y safle sy'n segur ar hyn o bryd, ac y byddai modd datblygu hwn yn y dyfodol. Byddai hyn hefyd yn lleihau'r coridor ar gyfer mannau agored cyhoeddus llai, sydd fel arfer yn cael eu gadael heb unrhyw ddiben.

4.5.65. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

4.5.65.1. "Mae'n drueni nad yw'r cynlluniau'n ymestyn i'r arena hoci iâ/pentref chwaraeon. Mae trafnidiaeth gyhoeddus yn brin iawn yn y rhan yma o'r bae, a chredaf yn gryf y byddai tramffordd sy'n cysylltu'r rhan yma o'r bae yn helpu i wella profiad cyffredinol Bae Caerdydd."

4.5.66. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymholiadau ein rhanddeiliaid ynghylch mannau cyhoeddus ac wedi crynhoi ymateb.**

4.5.66.1. Bydd y Prif Gynllun ar gyfer ardaloedd Tir y Cyhoedd yn cynnwys llu o opsiynau a fydd ar gael i bob defnyddiwr o fewn cyfyngiadau'r lleoliad. Bydd hyn yn cynnwys ystyriaethau ar gyfer ardaloedd eistedd, chwarae trefol, seilwaith gwyrdd a glas, celfweithiau, gofod digwyddiadau a chyfleusterau hwyluso gweithgarwch corfforol. Bydd pob eitem yn destun asesiad Dylunio Manwl, dichonoldeb a chost.

5. Ymatebion rhanddeiliaid

5.1. Cyflwyniad

5.1.1. O’r 34 ymateb a gafwyd gan randdeiliaid drwy lythyr ffurfiol neu yn ystod ein gweithdai i randdeiliaid, roedd 88% yn cyfeirio at briffyrdd. Roedd sentiment y thema priffyrdd yn 52, felly roedd hyn yn sentiment niwtral.

5.1.2. Diogelwch oedd yr ail bwnc a drafodwyd fwyaf (71% o'r ymatebwyr), gyda sentiment niwtral o 49. Roedd y sgoriau sentiment mwyaf cadarnhaol yn ymwneud â dibynadwyedd, hygyrchedd a chost.

5.1.3. Mae’r themâu isod yn crynhoi’r data a gafwyd drwy negeseuon e-bost, cyflwyniadau, gweithdai a llythyrau ffurfiol gan randdeiliaid. Wrth ddadansoddi data penodol i randdeiliaid, dywedodd 55% fod angen mwy o fanylion ac adnoddau i ddeall y cynnig, gan gynnwys delweddau a mapiau. Bydd hyn yn digwydd o ganlyniad i’r adroddiad hwn, cyn y cais TWAO.

A. Priffyrdd a ffyrdd

5.1.4. Drwyddi draw, roedd adborth ynghylch priffyrdd yn dod i’r casgliad fod rhanddeiliaid eisiau rhagor o wybodaeth am drefniadau rheoli traffig a gallu cyfrannu at y dyluniad a’r opsiynau arfaethedig. Byddai hyn yn cynnwys

a) mewnbwn ar gyfer diwrnodau lle mae digwyddiadau mawr yn cael eu cynnal yng nghanol y ddinas
b) y cyfnod adeiladu, i liniaru pryderon ynghylch gallu busnesau i weithredu’n ddiogel, yn effeithiol ac yn effeithlon yn y Sgwâr Canolog.

5.1.5. Cafwyd sylwadau hefyd am gau Stryd Bute, gyda phryderon am breswylwyr, gyrwyr tacsis ac ymwelwyr â’r eglwys, a’r effaith y gallai hyn ei chael ar dagfeydd a mynediad. Soniodd rhanddeiliaid hefyd am ddefnydd o lonydd beiciau a’u heffaith ar deithio mewn ceir, ac nid oedd lleihau nifer y lonydd ceir i greu mwy o lonydd beiciau yn rhywbeth a oedd yn cael ei groesawu'n gyffredinol.

5.1.6. Cynllun y ffordd

5.1.6.1. Mae’r cynlluniau ar gyfer y ffyrdd yn thema allweddol i randdeiliaid, gyda 65% o’r ymatebwyr sy’n sôn am lwybrau’r tramffyrdd hefyd yn sôn am amharu ar gynlluniau ffyrdd. Roedd rhanddeiliaid a oedd â diddordeb mewn ‘hamdden’ hefyd yn cyfeirio at effaith sut mae ffyrdd wedi'u cynllunio ar gyfleoedd parcio, a sut y gall hyn wedyn effeithio ar fynediad at siopau. Roedd ambell awgrym yn cyfeirio at y ffaith y byddai arosfan dramiau ychwanegol yn Sgwâr Callaghan yn help i

gwsmeriaid siopau.

5.1.7. Parcio

5.1.7.1. Roedd ymatebion y rhanddeiliaid yn nodi bod mynediad at fannau parcio siopau yn hanfodol i lwybr tramffordd llwyddiannus, a bod angen i'r ddau beth ategu ei gilydd. Oherwydd y gweithdrefnau rheoli traffig presennol, mae llawer o gerbydau'n defnyddio meysydd parcio yng nghanol y ddinas i gael mynediad at siopau, fel John Lewis a Chanolfan Siopa Dewi Sant un a dau. Bydd angen ystyried llwybr mynediad dynodedig ar gyfer meysydd parcio a pharhau i drafod gyda rhanddeiliaid perthnasol.

5.1.7.2. Er bod rhanddeiliaid yn deall ac yn cefnogi'r penderfyniad i roi cyfyngiadau ar waith i gyfyngu ar ddefnydd o geir, awgrymwyd bod llawer o bobl anabl yn dibynnu ar geir a thacsis i deithio i ganol Caerdydd yn ddiogel.

5.1.8. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

5.1.8.1. "Bydd llif mawr iawn o gerbydau'n cael mynediad i faes parcio John Lewis a meysydd parcio eraill y ddinas drwy'r cyswllt o Ogledd Stryd Bute o dan y rheilffordd. Byddai cau'r llwybr hwnnw'n gwneud John Lewis yn llai ymarferol o bosibl."

5.1.8.2. "Mae'r awgrym i ni ddefnyddio'r ffordd gyswllt yn anwybyddu'r anhwylustod y mae hyn yn ei achosi i'r rheini sy'n byw yng Ngogledd Orllewin Caerdydd ac sy'n dymuno mynd i'r ddau faes parcio pwysicaf yng nghanol y ddinas."

5.1.8.3. "Pam cau Stryd Bute wrth ymyl John Lewis? Fe fydd hi'n draed moch o ran traffig! Mae'n ddigon drwg pan fydd pobl yn ceisio parcio ym maes parcio John Lewis ar hyn o bryd, rydych chi nawr yn mynd i wneud pethau'n waeth byth a chreu tagfa go iawn."

5.1.8.4. "Mae angen llwybr mynediad penodol i'r maes parcio (cafodd hwn ei ddangos yn y cyflwyniad) oherwydd bydd tagfeydd mawr wrth fynd i faes parcio John Lewis yn y dyfodol, oherwydd y cynllun, gydag amrywiol ffyrdd yn cael eu cau."

5.1.8.5. "Byddai newidiadau i'r rhwydwaith priffyrdd fel rhan o gynigion Cledrau Croesi Caerdydd hefyd yn effeithio ar fynediad at feysydd parcio John Lewis a Chanolfan Dewi Sant."

5.1.9. Heol Penarth

5.1.9.1. Oherwydd y newidiadau i gynlluniau ffyrdd, mynegodd rhanddeiliaid bryderon am draffig wedi'i ddadleoli ac effaith hyn ar Heol Penarth, Heol Clare ac yn bellach draw ar gymunedau Grangetown ac ardal ehangach De Caerdydd. Gall y traffig hwn roi pwysau ar

wasanaethau eraill os nad oes mesurau lliniaru'n cael eu rhoi ar waith, yn enwedig yn ystod y camau adeiladu.

5.1.9.2. Roedd rhanddeiliaid hefyd yn nodi y bydd angen gwella'r danffordd bresennol i wasanaethu darpariaethau a gwasanaethau yn y dyfodol oherwydd y grwpiau amrywiol sy'n defnyddio'r ardal. Er enghraifft, defnyddwyr bysiau, cerddwyr a beicwyr. Roedd y rhanddeiliaid yn cytuno i raddau helaeth â'r cynllun i wneud Heol Penarth yn system unffordd o'r gogledd ond roeddent yn awgrymu defnyddio lôn wrthlif ar gyfer beiciau.

5.1.10. Stryd Bute

5.1.10.1. Roedd cau Stryd Bute yn rhannol yn codi pryderon oherwydd y cysylltiad â chymunedau ac ardaloedd y tu allan i ganol dinas Caerdydd, gan gynyddu'r traffig i mewn ac allan o'r ddinas a lleihau mynediad.

5.1.10.2. Argymhellir hefyd, er mwyn osgoi cymhlethdodau'r llwybr beicio sy'n mynd drwy lein y tram ar Stryd Bute, y gallai'r llwybr beicio drwy Sgwâr Callaghan barhau ar yr A4160, tuag at Stryd Herbert a throi i ben Rhodfa Lloyd George.

5.1.11. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

5.1.11.1. "O'r lluniau, nid yw'n glir bod mynediad i Stryd Bute, i'r de o Sgwâr Callaghan, yn cael ei gadw. Mae'n ymddangos y bydd yn dod yn system unffordd, neu'n fath arall o gyfyngiad, a fydd yn golygu na fydd modd cynnig gwasanaeth i ganol y ddinas ac oddi yno o Stryd Bute i ardal Butetown."

5.1.11.2. "Mae twnnel Stryd Bute yn rhoi sawl dewis i ymwelwyr wrth adael canol y ddinas. Rydych chi'n meddwl mai dim ond un opsiwn (tro i'r chwith) yw'r ateb? Mae gennych oleuadau traffig yno'n barod, felly beth am eu cadw, a gweithio o amgylch y traciau tram newydd."

5.1.11.3. "Rwy'n teimlo bod yn rhaid i mi dynnu sylw at rai diffygion yn eich cynlluniau a fydd yn effeithio ar ardal ehangach Caerdydd, o ran mwy o allyriadau, llai o fynediad a hwylustod ar gyfer siwrneiau, a chynnydd posibl mewn traffig drwy'r ddinas i gyd"

5.1.12. Sgwâr Callaghan

5.1.12.1. O ran cysylltu â gwasanaethau bysiau, roedd rhywfaint o bryder ynghylch y newidiadau wrth fynd i Sgwâr Callaghan o ran ogleddol lein y rheilffordd, a'r ffaith na ellir mynd i mewn ac allan o Stryd Bute o ogledd Sgwâr Callaghan.

5.1.12.2. Cafodd arosfan ychwanegol yn Sgwâr Callaghan ei groesawu hefyd oherwydd bod y pellter rhwng gorsaf Caerdydd Canolog a gorsaf

newydd Butetown yn hirach na'r pellter sy'n cael ei ystyried orau ar gyfer gwasanaeth cludo trefol.

5.1.13. Heol y Santes Fair

5.1.13.1. Codwyd y pwynt y bydd cyfleusterau parcio bysiau ar Heol y Santes Fair yn cael eu colli ac y bydd hyn yn cael effaith ar wasanaethau bysiau ac amseroedd teithio.

5.1.13.2. Nodwyd hefyd y dylid cymryd camau i dracio cerbydau o Heol y Santes Fair i Stryd-y-Tollty i ddangos a oes modd symud loriau 18.5m oherwydd bod angen danfon nwyddau.

5.1.14. Teras Bute

5.1.14.1. Roedd amryw o randdeiliaid yn cefnogi'r angen i leihau'r ddibyniaeth ar geir o Deras Bute i Sgwâr Callaghan, gan weld gwelliant cadarnhaol. Byddai angen strategaeth rheoli traffig neu gerbydau i ddeall effaith traffig yn ciwio ar Central Link i mewn i Deras Bute, ac unrhyw effaith y gallai hyn ei chael ar lif bysiau.

5.1.14.2. Awgrymir y gellid darparu troad i'r dde wedi'i reoli gan oleuadau traffig o Deras Bute i fannau danfon unedau manwerthu.

5.1.14.3. Dylid meddwl am y nwyddau sy'n cael eu danfon i unedau manwerthu lleol, oherwydd bod yr ardal yn cael ei defnyddio'n bennaf fel man danfon ar gyfer siopau, contractwyr a mannau preswyl. Mae loriau mawr yn enwedig yn defnyddio'r ardal ac felly dylid gweld beth yw'r posibiliadau symud. Hefyd, dylid ystyried ail lwybr mynediad ar gyfer argyfyngau a phan fydd ffyrdd yn cael eu cau.

5.1.15. Stryd Herbert

5.1.15.1. Argymhellir y dylid ymestyn y llwybr beiciau er mwyn iddo fynd yn ddi-dor ar hyd Stryd Herbert a Stryd Tyndall, gan gysylltu â'r llwybr beic presennol sydd ar wahân a'r Bont Glyfar dros Brif Linell De Cymru.

5.1.15.2. Mae rhanddeiliaid yn gweld y fantais o leihau tagfeydd traffig yn adran danbont cyffordd Stryd Herbert, gan wneud lle ar gyfer llwybrau troed lletach a chyflwyno llwybr beiciau dwyffordd o dan y bont. Byddai hyn yn cysylltu'r rhwydwaith â llwybr uniongyrchol gan wella diogelwch a hwylustod i feicwyr a cherddwyr fel ei gilydd.

5.1.16. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch priffyrdd a ffyrdd ac wedi crynhoi ymateb.**

5.1.16.1. Bydd Cyngor Caerdydd a TrC yn sicrhau bod Cynlluniau Rheoli Traffig yn cael eu rhannu â rhanddeiliaid cyn unrhyw gyfnodau cau

ffyrdd posibl. Yn dilyn yr ymgynghoriad hwn, gwnaeth waith dadansoddi amserlen a dalgylch safle bws yn Sgwâr Callaghan nodi y byddai oedi sylweddol i wasanaethau rhwng Caerdydd Canolog a Bae Caerdydd ac ni fyddai'n dod â llawer o gefnogaeth ychwanegol. Bydd y Contractwr a Thîm Rheoli Rhwydwaith Cyngor Caerdydd yn cyfleu gwybodaeth (ac yn ymgysylltu lle bo'n berthnasol) ynghylch yr holl gyfnodau a chynlluniau rheoli traffig fesul cam ymlaen llaw i'r cyhoedd ac i randdeiliaid allweddol.

5.1.16.2. Bydd unrhyw waith adeiladu a wneir yn ystod diwrnodau digwyddiadau yn cael ei adolygu gan dîm rheoli digwyddiadau TrC a Chyngor Caerdydd er mwyn sicrhau gweithrediad diogel i deithwyr ac ymwelwyr. Bydd pob cyfnod a chynllun rheoli traffig ar rwydwaith y priffyrdd yn cael ei adolygu yn unol ag amserlen Digwyddiadau Mawr y ddinas, a'i ddiwygio lle bo angen. Bydd gofyn i'r Contractwr weithio gyda thîm Rheoli Rhwydwaith Cyngor Caerdydd i sicrhau bod effaith y gwaith ar y briffordd yn cael ei rheoli o fewn Cynllun Rheoli Digwyddiadau'r Ddinas. Byddem yn rhannu negeseuon cyfathrebu ynghylch diwrnodau digwyddiad drwy weithdrefnau gweithredol arferol TrC a Chyngor Caerdydd ac nid drwy dîm y prosiect Cledrau Croesi.

5.1.16.3. Canolbwyntiodd ymgynghoriad Cledrau Croesi Caerdydd ar aliniad llwybr a ffefrir ar gyfer y dramffordd o orsaf Caerdydd Canolog i Deras Bute, sef yr aliniad llwybr gorau posibl gan ystyried ystyriaethau dylunio ac effeithiau ar ddefnyddwyr ffyrdd, cerddwyr a buddiannau eiddo yr effeithir arnynt.

5.1.16.4. Fe wnaethon ni gynnal ymgynghoriad yn 2023 ar ddyheadau llwybr yn y dyfodol o Gaerdydd Canolog i Heol Casnewydd. Yn dilyn yr ymgynghoriad hwnnw, rydym wedi bod yn gweithio i leihau nifer yr opsiynau llwybr posibl ar gyfer y cynllun hwn. Mae hyn yn gam ar wahân i Gledrau Croesi Caerdydd, ac mae datblygiad y cynllun hwn yn dibynnu ar benderfyniadau yn y dyfodol ynghylch ystyriaethau cynllunio, peirianneg ac ariannu.

5.1.16.5. Cynhaliwyd proses Modelu Traffig cyn yr ymgynghoriad cyhoeddus ar Gledrau Croesi Caerdydd ac mae'n dangos mai'r dyluniad llwybr a rennir yn yr ymgynghoriad ar Gledrau Croesi a'i aliniad presennol yw'r ateb mwyaf hyfyw.

5.1.16.6. O ganlyniad i'r ymgynghoriad, mae'r Cyngor wedi penderfynu addasu'r rhan o Stryd Bute (o'i chyffordd â Theras Bute i Sgwâr Callaghan). Roedd yr opsiwn dylunio a ymgynghorwyd yn cynnwys cau'r cyswllt hwn i draffig trwodd i'r ddau gyfeiriad. Bydd y dyluniad diwygiedig yn caniatáu traffig i'r de yn unig. Bydd y newid hwn yn lleddfu pryderon ynghylch llwybro ac yn rhoi mwy o hyblygrwydd i'r Cyngor o ran y rhwydwaith.

5.1.16.7. Roedd ymgynghoriad Caerdydd Canolog i Heol Casnewydd yn 2023 yn cynnwys map a oedd yn nodi arhosfan tram yn Sgwâr Callaghan. Canolbwyntiodd yr ymgynghoriad hwn ar weledigaeth ac ardal ddaearyddol llawer ehangach ac felly nid oedd modelu wedi'i gwblhau o'r effeithiau o gynnwys arhosfan ychwanegol rhwng lein y Bae a Chaerdydd Canolog ar yr amserlen. Felly, ystyriwyd nad oedd yn hyfyw cynnwys arhosfan ychwanegol ar gyfer bellter mor fyr, a fyddai'n effeithio ar amlder y gwasanaethau.

B. Ffyrdd o deithio (trên-tram, beic, olwyno, cerdded, bws, trên, tacsi)

5.1.17. Hoffai rhanddeiliaid ddeall yn well sut bydd tacsis a bysiau'n rhyngweithio â phrosiect Cledrau Croesi ar ochr ddeheuol yr orsaf drenau ac unrhyw fesurau lliniaru.

5.1.18. Mae rhanddeiliaid hefyd wedi nodi bod mesurau lliniaru cerbydau a allai fod yn beryglus (Hostile Vehicle Mitigation) ar waith ar ochr ogleddol yr orsaf, a hoffent gael rhagor o eglurhad ynghylch sut bydd hyn yn cael ei reoli os bydd tacsis yn symud o ganlyniad i brosiect Cledrau Croesi.

5.1.19. Ar hyn o bryd, mae'r llwybr o ganol dinas Caerdydd i Fae Caerdydd yn cael ei wasanaethu gan fws baycar, gyda llwybrau eraill yn yr ardal sy'n cysylltu llawer o dde Caerdydd â chyfleoedd manwerthu, iechyd a chyflogaeth. Mae'r gwasanaeth bws presennol yn gynaliadwy yn ariannol ac mae'n werth am arian, gyda rhanddeiliaid yn holi a yw llwybr y dramffordd yn gallu darparu'r un hyblygrwydd ar gyfer y galw.

5.1.20. Codwyd pryderon a allai teithiau nad oes modd eu gwneud ar drenau gael eu colli i'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus, gan gael effaith sylweddol ar gymunedau, yn enwedig rhwydwaith de Caerdydd.

5.1.21. Mae rhanddeiliaid wedi nodi bod yr integreiddio presennol â gweddill y rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus yn gyfyngedig. Hoffai rhanddeiliaid weithio gyda TrC a Chyngor Caerdydd i wella hyn. Mae gweithredwyr bysiau yn fodlon trafod opsiynau i ailgyflwyno gwasanaethau blaenorol a dynnwyd yn ôl ar ôl y pandemig. Mae angen integreiddio'r cynlluniau ymhellach â'r rhwydwaith bysiau lleol. Heb hyn, mae rhanddeiliaid yn teimlo y gallai'r gwasanaeth presennol fod yn wynebu perygl.

5.1.22. Hoffai rhanddeiliaid weld cysylltiad ffisegol a gweledol priodol rhwng gorsaf Caerdydd Canolog, safle'r tramiau a thanffordd 'Pont Brains'. Er bod hyn ychydig y tu allan i gwmpas yr ymgynghoriad, bydd lleoli platfformau'r tramiau yn dylanwadu ar botensial creu lleoedd a hyfywedd hirdymor Cei Canolog a safle Network Rail

rhwng y rheilffordd a safle'r tramiau.

5.1.23. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch dulliau trafnidiaeth ac wedi crynhoi ymateb.**

5.1.23.1. Mae Cyngor Caerdydd yn cydnabod yr angen i wella'r holl seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus ledled y ddinas ac yn ddiweddar mae wedi cyhoeddi ei strategaeth ar gyfer Mesurau Blaenoriaeth Bysiau yn y ddinas.

5.1.23.2. Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn gweithio ar gamau dyfodol y prosiect Cledrau Croesi er mwyn integreiddio'r cynllun â gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus presennol, fel y baycar sy'n gwasanaethu Bae Caerdydd ar hyn o bryd. Mae gan wasanaethau'r baycar a threnau tram yr hyblygrwydd i allu ymateb i'r galw, gan fod gan drenau tram y gallu i redeg cerbydau dwbl. Rydym yn gweld y trên tram fel ychwanegiad at yr hyn sydd eisoes yn wasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus da rhwng canol y ddinas a'r Bae, a gwasanaeth a fydd yn wynebu galw cynyddol pan fydd datblygiadau ar gyfer dyfodol canol y ddinas a'r Bae wedi'u cwblhau.

5.1.23.3. Er bod Cyngor Caerdydd wedi ymrwymo i ddull moddol cyflawn ar gyfer y ddinas yn ehangach, nid yw'r prosiect Cledrau Croesi yn ystyried darparu cyfleuster parcio bysiau ar ochr ddeheuol yr orsaf ac nid yw o fewn cwmpas y prosiect hwn.

5.1.23.4. Bydd integreiddio amserlenni yn bwysig wrth i'r prosiect ddatblygu. Fodd bynnag, mae'n bwysig nodi na fydd gan Gledrau Croesi unrhyw effaith ar amserlen Caerdydd Canolog oherwydd bod gan Gledrau Croesi ei orsaf annibynnol ei hun. Fodd bynnag, efallai y bydd rhai newidiadau i ardaloedd casglu a gollwng teithwyr ar ochr ddeheuol gorsaf Caerdydd Canolog, oherwydd lleoliad yr orsaf Cledrau Croesi. Nid yw'r penderfyniad ar leoliadau safleoedd tacsis o fewn y cwmpas ond rydym yn edrych ar ddarparu tacsis o fewn pellter penodol o orsaf Caerdydd Canolog.

5.1.23.5. Er mwyn sicrhau diogelwch cerddwyr yn Sgwâr Canolog, mae'r bolardiau Lliniaru Cerbydau Gelyniaethus (HVM) presennol yn fesur diogelwch dros dro. Mae mesurau HVM yn Sgwâr Canolog y tu allan i gwmpas prosiect Cledrau Croesi Caerdydd ond bydd mesurau diogelwch yn cael eu rhoi ar waith i'r de o'r orsaf drwy'r prosiect hwn.

C. Teithio llesol

5.1.24. Roedd rhanddeiliaid a oedd yn arbenigo mewn teithio llesol yn tynnu sylw at y potensial y gallai'r cynigion teithio llesol ei gael o ran ail-alinio'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, ac y byddai'n welliant enfawr i'r rhwydwaith presennol sy'n arwain at lwybr defnyddwyr sy'n cael ei rannu (SUP).

5.1.25. Nodir bod y seilwaith beicio arfaethedig wedi'i gysylltu'n dda ar y cyfan gan ymatebwyr, ac mae'n cynnig rhwydwaith cryf ar gyfer teithio llesol. Fodd bynnag, byddai rhai addasiadau'n gallu gwella'r profiad beicio ymhellach. Nodwyd bod y llwybr Cledrau Croesi yn gyfle gwych yn yr ardal ond mynegwyd pryderon hefyd ynghylch sut y gallai gael effaith negyddol ar y llwybr os nad yw'r croesffyrdd wedi'u dylunio'n dda.

5.1.26. Cynigir pont teithio llesol dros Afon Taf ochr yn ochr â datblygiad Brewery Quarter. Er nad yw'n rhan o'r cynlluniau a ystyriwyd yn yr ymgynghoriad hwn, mae rhanddeiliaid yn nodi ei bod yn bwysig bod llwybrau teithio llesol yn cyd-fynd â'r cynlluniau hynny. Dylai'r bont newydd ddarparu ar gyfer pob dull teithio llesol, nid dim ond ar gyfer cerddwyr.

5.1.27. Mae pryder nad oes cyfeiriad at storio beiciau yn y cynigion, ac mae rhanddeiliaid yn awyddus i sicrhau bod gorsaf Caerdydd Canolog a safle'r tram arfaethedig yn cynnwys ystyriaethau ar gyfer hyn.

5.1.28. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch teithio llesol ac wedi crynhoi ymateb.**

5.1.28.1. Lle bynnag y bo'n ymarferol, gwahanir cerddwyr a beicwyr a rhoddir ystyriaeth hefyd i bob grŵp defnyddwyr wrth ystyried yr opsiwn dylunio.

5.1.28.2. Bydd y cam Dylunio Manwl yn ystyried y mannau croesi, gyda chanlyniad yn seiliedig ar groesfan ffordd a thram ddynodedig i ganiatáu i feicwyr deithio o Stryd Bute ddeheuol i Stryd Bute ogleddol gan ddefnyddio'r man croesi dynodedig hwnnw.

5.1.28.3. Y ffordd fwyaf diogel i feicwyr sy'n mynd i gyfeiriad Bae Caerdydd yw defnyddio'r lôn ar wahân sy'n mynd trwy isbont Heol y Cart. Mae modelu dylunio yn dangos nad oes digon o le i gyflwyno lôn gwrth-lif ar gyfer beiciau ar Heol Penarth nac i gyflwyno llwybr beicio yn ddiogel o dan bont Stryd Herbert tra'n cynnal llif traffig er mwyn cyflwyno elfen feicio i'r gyffordd. Bydd y llwybrau'n cael eu cynllunio yn unol â'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.

5.1.28.4. Rhaid i brosiectau trafnidiaeth a datblygu modern sicrhau dyraniad teg o ran lle ar gyfer pob dull trafnidiaeth, gan gyd-fynd â Datblygiadau a Pholisïau Trafnidiaeth Cenedlaethol a Lleol, gan gynnwys Papur Gwyn Trafnidiaeth y Cyngor. Mae'r gostyngiad arfaethedig mewn lonydd traffig yn cefnogi datblygiad ehangach yr ardal, gan ymgorffori'r dramffordd, llwybrau beicio ar wahân, gwelliannau i'r tir cyhoeddus, a hyrwyddo safleoedd datblygu yn y dyfodol.

5.1.28.5. Mae sicrhau diogelwch beiciau i deithwyr a phobl nad ydynt yn deithwyr yn bwysig i ni er mwyn helpu i annog teithio integredig. Mae

ystyriaethau ar gyfer storio a diogelu beiciau yn cael eu datblygu o fewn cwmpas prosiect Gwelliannau Caerdydd Canolog a chynlluniau diogelwch beiciau Cyngor Caerdydd a gynigwyd o 2026.

D. Hygyrchedd

5.1.29. Roedd 57% o ymatebion ar thema hygyrchedd yn cyfeirio at ddiogelwch cerddwyr ac am i balmentydd fod at ddefnydd cerddwyr yn unig (gan gynnwys y rheini sy'n defnyddio cadair olwyn neu sgwter symudedd). Gan groesawu'r opsiwn rheilffordd ysgafn, awgrymodd un y byddai hyn yn fwy hygyrch i bobl sy'n defnyddio cadair olwyn na mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus.

5.1.30. Nododd rhanddeiliaid fod rhai rhannau o'r lleoliad a fapiwyd yn ymddangos yn gul mewn rhannau ar gyfer cerddwyr. Mae unigolion ag amhariad ar eu golwg yn aml yn cerdded mewn llinellau syth er mwyn cael syniad o'r hyn sydd o'u cwmpas. Roedd yr ymateb hwn yn amlinellu'r gwrthdaro posibl rhwng Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol a'r Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb.

5.1.31. Cafwyd argymhelliad gan randdeiliad ynghylch sut gellid sicrhau bod cynigion yn hygyrch i bobl hŷn, pobl ddall a phobl rhannol ddall. Roedd yr argymhellion hyn yn cynnwys:

a) Pwysigrwydd rhoi gwybodaeth ymlaen llaw a chyhoeddusrwydd da am unrhyw achosion o darfu ar wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus neu gau ffyrdd, gyda gwybodaeth ar gael ar-lein ac fel arall, er mwyn gwneud yn siŵr nad oes allgau digidol.
b) Goleuadau a lliwiau cyferbyniol i helpu pobl sydd ddim yn gweld yn dda i ganfod y ffordd. Mae hyn yn chwarae rhan hollbwysig yn y dasg o wahaniaethu rhwng llwybrau beiciau a llwybrau troed.
c) Gallai cael staff yn arosfannau'r tramiau i helpu pobl sydd â gofynion hygyrchedd leihau'r rhwystrau posibl sy'n atal mynediad.
d) Cyhoeddiadau llafar.
e) Cyrbau hawdd eu canfod (shorelining) a gwahanol fathau o balmentydd botymog (fel rhai gyda siapiau swigod a chorduroi) y gellir eu teimlo dan draed a gyda chymhorthion symudedd. Mae'r rhain yn dangos i gerddwyr dall a rhannol ddall eu bod mewn man croesi neu eu bod yn nesáu at rywbeth a allai fod yn beryglus, fel stepiau. Mae angen cyrbau hawdd eu canfod i wahanu ardaloedd ar gyfer cerddwyr oddi wrth bob ardal lle mae cerbydau'n symud, gan gynnwys llwybrau beiciau a ffyrdd. Fodd bynnag, gyda mwy nag un dull trafnidiaeth yn yr un ardal, bydd angen i'r prosiect sicrhau nad yw'r amgylchedd cyffyrddol yn mynd yn ddryslyd.
f) Golau gwyrdd, côn sy'n cylchdroi a / neu giwiau clywadwy ar groesfannau a reolir gan oleuadau traffig i ddangos ei bod yn ddiogel i groesi.

g) Mynediad heb stepiau a darparu ystafelloedd aros o safon, llochesi, goleuadau, seddi priodol a thoiledau hwylus.

5.1.32. Awgrymodd RNIB Cymru hefyd y gellid defnyddio 'Egwyddorion Allweddol ar gyfer Dylunio Strydoedd Cynhwysol'[12] a lansiwyd yn ddiweddar, sy'n darparu rhestr o bethau i'w hystyried. Argymhellir defnyddio'r rhestr wirio hon wrth ddylunio strydoedd i sicrhau mannau diogel i gerddwyr, cyrbau hawdd eu canfod, palmentydd clir a chroesfannau hwylus.

5.1.33. Mae rhanddeiliaid hefyd yn nodi bod gofyniad cyfreithiol o dan Ddyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus Deddf Cydraddoldeb 2010 fod cynghorau'n asesu effaith eu holl gynlluniau drwy Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb.

5.1.34. Dyma rai o'r ymatebion gair-am-air:

5.1.34.1. "Ymgorffori nodweddion dylunio hygyrch, fel rampiau, llwybrau llydan i gerddwyr, a goleuadau effeithiol er mwyn sicrhau gwelededd a diogelwch. Bydd yr ychwanegiadau hyn yn creu amgylchedd croesawgar i bobl o bob oed a gallu."

5.1.34.2. "Hoffem weld croesfannau sy'n cael eu rheoli gan oleuadau traffig ar bob croesfan dros lwybrau beiciau a ffyrdd."

5.1.34.3. "Rydyn ni'n argymell bod y tîm sy'n gyfrifol am brosiect Cledrau Croesi yn defnyddio Egwyddorion Allweddol RNIB Cymru i brofi a yw'r dyluniadau arfaethedig yn hygyrch ac yn gofyn am gyngor arbenigol pellach gan RNIB lle bo angen."

5.1.34.4. "Byddai croesfannau'n cael eu rheoli, ac os felly, faint o amser fyddai gan bobl i groesi, oherwydd gallai ambell ddemograffeg gymryd mwy o amser i groesi, yn enwedig rhai sy'n arbennig o gymhleth."

5.1.35. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch hygyrchedd ac wedi crynhoi ymateb.**

5.1.35.1. O dan ofyniad cyfreithiol Deddf Cydraddoldeb 2010, mae Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn cael ei ddatblygu ar gyfer rheilffyrdd a phriffyrdd, a fydd hefyd yn llywio ein gofynion hygyrchedd a'n dyluniad ymhellach.

5.1.35.2. Yng ngwanwyn 2025, byddwn yn cynnal ymgynghoriad pellach gyda grwpiau Hygyrchedd a Chynhwysiant fel rhan o'n cam Dylunio Manwl.

[12] 'Egwyddorion Allweddol ar gyfer Dylunio Strydoedd Cynhwysol'

5.1.35.3. Bydd yr ymgynghoriad yn helpu i lywio'r ateb palmentydd botymog priodol i gynorthwyo’r broses o integreiddio'r dramffordd, a llwybrau cerddwyr a beicio i gyd ar lefel y stryd. Mae'r rhan fwyaf o lonydd beicio arfaethedig yn ardal Sgwâr Callaghan wedi'u gwahanu'n llwyr oddi wrth ddulliau eraill, gan sicrhau diogelwch cerddwyr a beicwyr sy'n defnyddio'r ardal. Bydd yr ymgynghoriad hefyd yn codi ystyriaethau ar gyfer y darpariaethau ar gyfer mynediad heb risiau, llochesi aros, goleuadau, seddi a lliwiau a chyferbyniad tonaidd.

5.1.35.4. Bydd seilwaith sy'n ystyriol o Iaith Arwyddion Prydain ar gyfer tocynnau a chyfleusterau gorsafoedd, yn ogystal â negeseuon Ap ar gyfer agosrwydd tramiau (fel Navilens) hefyd yn cael eu hystyried yn ystod y cam hwn.

5.1.35.5. Er mwyn sicrhau diogelwch pobl sy'n ddall neu'n rhannol ddall, bydd trenau tram a gynigir ar gyfer y llwybr yn darparu rhybuddion sain a rhybuddion gweledol, i hysbysu cerddwyr a phobl eraill sy'n defnyddio'r ardal am unrhyw drên tram sy'n dod tuag atynt. Mewn mannau croesi anffurfiol, bydd trenau tram yn rhedeg tua 3-5mya i sicrhau y gall gyrwyr weithredu gan ddefnyddio llinell weledol. Er na fydd staff mewn gorsafoedd, bydd gan dramiau yrrwr a goruchwyliwr ar y trên i roi cymorth i deithwyr.

5.1.35.6. Rydym wedi nodi y gallai coed fod yn rhwystr mewn ardaloedd culach, y gallent beri i bobl deimlo'n anniogel os ydynt wedi gordyfu neu y gallent achosi perygl baglu. Mae'r pryderon hyn wedi'u codi gyda'n tîm dylunio a fydd yn sicrhau ein bod yn plannu’n ymwybodol a bod yr ardal wedi'i goleuo'n dda. Byddwn yn parhau i drafod hyn gyda'r grŵp wrth i'r dyluniad fynd rhagddo.

E. Diogelwch

5.1.36. Mae ymatebion sy’n ymwneud â diogelwch yn gorgyffwrdd i raddau helaeth â’r ymatebion ynghylch hygyrchedd. Mae’r ymatebion hyn wedi cael eu nodi yn y ddwy adran, lle bo hynny’n berthnasol.

5.1.37. Roedd yr ymatebion yn ymwneud yn bennaf â diogelwch croesfannau yn gysylltiedig â hygyrchedd hefyd. Ystyrir nad yw croesfannau sy’n creu arwynebau gwastad neu lwybrau troed di-dor yn ddiogel nac yn hygyrch i bobl sydd wedi colli eu golwg, oherwydd edrychiad a theimlad palmant dros ffordd. Mae hyn yn golygu nad oes modd i gerddwyr ddweud bob amser pan fyddant yn rhannu ardal â cherbydau sy’n symud. Roedd un rhanddeiliad yn argymell croesfannau a reolir gan signal, gyda bocs sy'n cynnwys botwm y gall cerddwyr ei bwyso er mwyn gofyn i draffig stopio.

5.1.38. Mae cyrbau isel a phalmentydd botymog coch yn helpu pobl sydd wedi colli eu golwg i ganfod ble mae’r mannau croesi. Mae croesfannau sebra a chroesfannau cwrteisi yn llawer llai diogel i gerddwyr sydd ddim yn gallu negodi â cherbydau sy’n dynesu, nad

ydynt yn gallu eu gweld, eu clywed na symud oddi wrthynt o bosibl. Lle bydd cerddwyr yn croesi, argymhellir bod mannau croesi wedi’u dylunio’n hygyrch a bod cyhoeddiadau sain i roi gwybod bod tram yn agosáu.

5.1.39. Dyma rai o’r ymatebion gair-am-air:

5.1.39.1. “Hoffem weld croesfannau sy'n cael eu rheoli gan oleuadau traffig ar bob croesfan dros lwybrau beiciau a ffyrdd.”

5.1.40. Croesawyd cynnwys llwybrau beicio ar wahân yn y cynlluniau drafft. Mae’n hanfodol i un rhanddeiliad fod modd gwahaniaethu'n glir rhwng llwybrau beiciau o bob math a llwybrau troed. Mae hyn yn sicrhau diogelwch a hygyrchedd y llwybrau hyn i bob defnyddiwr, yn enwedig y rheini sydd ag amhariad ar eu golwg. Yn ôl adborth gan bobl ag amhariad ar eu golwg, gwahaniaeth yn y lefel rhwng y llwybr beiciau a’r droetffordd yw’r ffordd hawsaf o wahanu’r ddau. Mae gwahaniaeth fel hwn yn help mawr i allu dod o hyd i’r ffordd ar hyd llwybrau perthnasol.

5.1.41. Nid yw mannau lle mae cerddwyr, beicwyr, cerbydau micro-symudedd a defnyddwyr eraill i gyd yn cymysgu’n rhydd ar un lefel yn hygyrch nac yn ddiogel i bobl ddall a rhannol ddall. Nododd un rhanddeiliad fod dyluniadau newydd wedi dod i ganol dinas Caerdydd yn ystod y blynyddoedd diwethaf, lle mae llwybrau beicio’n rhedeg yn gyfochrog â safleoedd bysiau, ac mae'n rhaid croesi llwybr beiciau byw i fynd ar fws neu ddod oddi arno. Nid oes gan y dyluniadau hyn y nodweddion hygyrchedd angenrheidiol i gadw pobl sydd wedi colli eu golwg yn ddiogel.

5.1.42. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch diogelwch ac wedi crynhoi ymateb.**

5.1.42.1. Rydym yn deall pwysigrwydd creu mannau diogel i bawb ac felly rydym wedi ystyried effaith arwynebau priffyrdd ar bobl sydd wedi colli eu golwg a/neu sydd ag anawsterau symud. P'un a yw rhywun sy’n cyrraedd yr ardal yn gwneud hynny ar droed, ar drên tram neu ar feic, bydd y llwybr i gyd ar lefel y stryd.

5.1.42.2. Bydd pellteroedd rhwng mannau croesi, yn enwedig yn yr ardaloedd croesi llai ffurfiol (i'r gorllewin o'r llwybr) yn caniatáu rhyddid croesi mewn mannau croesi heb signalau. Er mwyn sicrhau diogelwch cerddwyr, bydd palmant botymog yn cael ei osod ar hyd llinell y llwybr. Bydd ein dyluniad hefyd yn cynnwys gosod gerddi glaw a gwrychoedd i atal cerddwyr rhag mynd i mewn i barthau tramffordd yn anniogel. Yn ogystal â hyn, bydd trên tram yn symud rhwng 3-5mya ac yn caniatáu i'r gyrrwr ddefnyddio ciw awtomatig, fel signalau corn a defnyddio llinell weledIad.

5.1.42.3. Byddwn hefyd yn edrych i lansio erthygl ymwybyddiaeth gyhoeddus a newid ymddygiad ynglŷn ag ardaloedd croesi heb eu rheoli, gyda gwybodaeth i feicwyr ynghylch pryd maent yn mynd i mewn i ardaloedd i gerddwyr.

5.1.42.4. Mae dyluniad y croesfannau wedi'i gwblhau, gyda chroesfannau rheoledig a heb eu rheoli wedi'u gosod yn strategol yn unol â diogelwch a hyfywedd y dyluniad. Mae dulliau rheoli dros wahanol ddulliau (ffyrdd, tramiau a llwybrau beicio) yn dal i gael eu datblygu. Fodd bynnag, byddwn yn cynnwys cyhoeddiadau sain yn y dyluniad i sicrhau bod ein teithwyr a'n cerddwyr yn ddiogel wrth groesi. Er mwyn gwella'r galluoedd sain, bydd ein tîm prosiect hefyd yn archwilio croesfannau synhwyraidd a dolenni sain. Bydd yr holl draffig yn cael ei ddal ar olau coch ar yr un pryd gyda chroesfannau rheoledig, gan ganiatáu i gerddwyr groesi.

F. Mannau gwyrdd

5.1.43. Mae ymatebion rhanddeiliaid yn dangos eu bod yn cefnogi’r gwaith sydd ar y gweill i wneud cymunedau’n fwy cynaliadwy, gan ddeall bod angen cyflwyno rhai nodweddion i’r amgylchedd adeiledig i hyrwyddo cynaliadwyedd. Fodd bynnag, mae angen ystyried dyluniadau i sicrhau nad ydynt yn atal pobl sydd wedi colli eu golwg rhag gallu mynd i’r ardal yn ddiogel ac yn annibynnol, oherwydd fe allai draeniau cynaliadwy (SDCau) ei gwneud hi’n hawdd i bobl ddall a rhannol ddall faglu. Yn yr un modd, os cânt eu gosod yn rhy agos at groesfan, gallant leihau gweledêdd neu’r gallu i fynd at y groesfan ac adnabod y palmentydd botymog sy’n gysylltiedig â’r groesfan.

5.1.44. Rhaid ystyried yn ofalus sut i ddefnyddio’r lle sy’n weddill yn Sgwâr Callaghan ar ôl gosod y lein a gwneud y newidiadau i gynllun y ffordd. Roedd awgrymiadau ar gyfer seilwaith gwyrdd trefol, a ffocws ar fesurau lleihau gwres, sy’n helpu dinasoedd i gadw’n oer wrth wynebu heriau parhaus newid hinsawdd.

5.1.45. Roedd yr argymhellion gan randdeiliaid yn cynnwys:

a) Bod dyluniad SDCau cyson yn cael ei ddatblygu i alluogi pobl sydd wedi colli eu golwg i ddeall sut maent yn cael eu hintegreiddio i dir cyhoeddus.
b) Dim ond os oes digon o led ar hyd y palmant y dylid defnyddio SDCau.
c) Ni ddylai SDCau leihau nodweddion sy'n helpu pobl i ddod o hyd i’w ffordd o gwmpas yr ardal.
d) Dylai SDCau fod yn ddi-dor. Bydd hyn yn helpu i leihau’r anhawster i bobl sydd wedi colli eu golwg sy'n defnyddio’r mannau hyn. Pan fyddant yn dod i ben, dylid defnyddio nodweddion gwead neu gyffwrdd i wneud yn siŵr bod llinell y potiau plannu yn parhau ar draws y bwlch. Bydd hyn yn

galluogi pobl sydd wedi colli eu golwg i wybod ble maen nhw a gwybod ble maent yn mynd ar y palmant.

e) Rhaid i SDCau fod yn hygyrch gyda lliw da a chyferbyniad tonyddol a nodweddion gwead neu gyffwrdd er mwyn gallu eu canfod.

f) Dylid cynnal a chadw unrhyw botiau plannu yn rheolaidd er mwyn cadw lefel dda o weledigaeth ar hyd y llwybr i gerddwyr

5.1.46. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymatebion y cyhoedd ynghylch mannau gwyrdd ac wedi crynhoi ymateb.**

5.1.46.1. Bydd dyluniad y Tir Cyhoeddus ar gyfer y prosiect yn cynnwys gwelliant cyffredinol mewn Seilwaith Gwyrdd. Bydd hyn yn cynnwys gosod coed, ardaloedd wedi'u tirlunio, ardaloedd draenio cynaliadwy (SUDS) a phlannu lefel isel. Mae Strwythurau Traciau Glaswellt a Phlannu Fertigol hefyd yn cael eu hystyried a byddant yn amodol ar ddichonoldeb a chost.

5.1.46.2. Fel rhan o'r ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd yn hydref 2024, fe wnaethom rannu'r crynodeb Annhechnegol o'r Cais am Benderfyniad Sgrinio Effeithiau Amgylcheddol ac Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol yn amlinellu'r arolygon a gynhaliwyd i sgrinio am faterion amgylcheddol perthnasol y mae angen eu hystyried fel rhan o brosiect Cledrau Croesi Caerdydd.

5.1.46.3. Ar ôl cwblhau'r arolygon hyn yn 2024, bydd Gwerthusiad Amgylcheddol yn cael ei gynhyrchu a'i gyflwyno fel rhan o gais TWAO.

5.1.46.4. Bydd yr Arfarniad hefyd yn cynnig atebion sylweddol ar gyfer ardaloedd gwyrdd, plannu coed, gerddi glaw ac ati ar hyd y llwybr cyfan o Gaerdydd Canolog i Fae Caerdydd. Er mwyn sicrhau bod gerddi glaw ac ystyriaethau mannau gwyrdd eraill yn ystyriol o bobl â nam ar eu golwg, cynhaliwyd ymgynghoriad Hygyrchedd a Chynhwysiant eilaidd yng ngwanwyn 2025 a thrafodwyd ein cynigion ar gyfer dynodi ffiniau.

5.1.46.5. Bydd datblygiad pellach ein seilwaith a'n gofod gwyrdd yn cael ei ystyried drwy gydol ein cyfnod Dylunio Manwl.

G. Mannau cyhoeddus

5.1.47. Roedd rhanddeiliaid yn croesawu cynnwys seddi cyhoeddus yn y weledigaeth ar gyfer creu'r lleoliad. Roeddent yn nodi, i rai pobl hŷn, fod seddi cyhoeddus yn gallu gwneud gwahaniaeth rhwng byw bywyd llawn a theimlo'n unig ac yn ynysig. Heb ddigon o seddi a llefydd i gael seibiant, gall mynd i ardaloedd a chyfleusterau cymunedol fod yn her sylweddol i bobl hŷn. Yn arolwg cenedlaethol blynyddol Age Cymru (2024), nododd rhai pobl hŷn fod mannau cyhoeddus yn dod yn fwyfwy anhwylus i bobl hŷn oherwydd bod

toiledau cyhoeddus, meinciau a phalmentydd isel yn diflannu.

5.1.48. **Mae Cyngor Caerdydd a TrC yn cydnabod ymholiadau ein rhanddeiliaid ynghylch mannau cyhoeddus ac wedi crynhoi ymateb.**

5.1.48.1. Rydym yn dal i ddatblygu cynigion ar gyfer y tir cyhoeddus, gan gynnwys seddi a chyfleusterau cyhoeddus eraill. Bydd angen ymgysylltu pellach ar gwmpas a dyluniad manwl cynigion creu lleoedd a byddant yn destun cyllid pellach. Bydd angen diddordeb trydydd partïon ar gyfer gweithredu a rheoli rhai elfennau e.e. digwyddiadau. Y bwriad yw darparu rhywfaint o ddarpariaeth oddefol nes y nodir mesurau penodol.

5.1.48.2. Mae'r man cyhoeddus yn parhau i fod yn hyblyg, a bydd trafodaethau'n parhau gyda rhanddeiliaid i helpu i lunio a datblygu dyluniadau'r dyfodol.

5.1.49. **Ein hymateb i brosiectau rhyng-gysylltiedig**

5.1.49.1. Bydd cam 1a o gynllun Cledrau Croesi Caerdydd yn cael ei gyflawni fel rhan o raglen ddatblygu Metro Canolog a'r buddsoddiad cyffredinol sy'n mynd i drawsnewid trafnidiaeth yng nghanol Caerdydd. Bydd yn cael ei gyflawni ochr yn ochr â phrosiectau allweddol eraill yn yr ardal, gan gynnwys cynllun gwelliannau Caerdydd Canolog a phroses gynllunio fawr Network Rail o amgylch yr orsaf. Mae'r gwaith trawsnewid ar y Metro Canolog yn cael ei gyflawni drwy'r Gynghrair Ganolog, sef partneriaeth o sefydliadau'r sector cyhoeddus sy'n cydweithio i drawsnewid teithio yng nghanol Caerdydd. Bydd y gynghrair yn cydweithio i gyflawni gweddnewidiad i drafnidiaeth yng Nghaerdydd a'r rhanbarth ehangach i wella cysylltiadau rhwng bysiau, trenau, llwybrau cerdded, olwynio a beicio ac i annog teithio cynaliadwy.

5.1.49.2. Fel yr awdurdod cynllunio lleol, mae Cyngor Caerdydd yn cael trafodaethau rheolaidd â nifer o ddatblygwyr o amgylch canol y ddinas ac ardaloedd y bae. Mae'r trafodaethau hyn wedi cynnwys hyrwyddo Cledrau Croesi Caerdydd.

5.1.49.3. Mae Network Rail yn edrych ar opsiynau i ailddatblygu'r ardal parcio ceir sy'n weddill yng Nghaerdydd Canolog. Maent yn parchu egwyddorion dylunio'r llwybr i gerddwyr rhwng safle Brains ac isbont Heol Penarth.

5.1.49.4. Mae Cyngor Caerdydd hefyd yn archwilio cyfleoedd i uwchraddio'r isffordd, bydd Cledrau Croesi yn darparu rhai gwelliannau, ond cydnabyddir bod angen ateb hirdymor mwy cynhwysfawr.

5.1.49.5. Bydd gan y ganolfan drafnidiaeth aml-foddol sy'n cael ei datblygu ar hyn o bryd ar ochr ddeheuol gorsaf Caerdydd Canolog faeau parcio

penodol i bobl anabl a chaiff ystyriaeth ei rhoi i fannau gollwng/casglu teithwyr yn ddiogel. Nid yw hyn yn rhan o gynllun Cledrau Croesi Caerdydd.

6. Ymgysylltu â chontractwyr

6.1. Nid oedd yn bosibl ymgysylltu â’r contractwr yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus gan fod hynny'n cyd-daro â’r amserlen ar gyfer tendro. Fodd bynnag, mae Cyngor Caerdydd erbyn hyn wedi penodi Graham Construction Ltd. fel y contractwr.

6.2. Mae Cyngor Caerdydd wedi ymrwymo i’w bolisïau Caffael a Gwerth Cymdeithasol ac mae’n gweld Cam 1a Cledrau Croesi Caerdydd fel cyfle i ddarparu budd i Gaerdydd, yn enwedig Butetown a’r ardaloedd cyfagos. Bydd tîm y prosiect, Caffael Cyngor Caerdydd, Graham Construction Ltd. ac ymgynghoriaethau penodedig eraill yn cydweithio i sicrhau bod gwerth cymdeithasol yn cael ei gydlynu, ei dargedu, ei fonitro a'i gynyddu i'r eithaf yn ystod cam cyflawni'r prosiect.

6.3. Roedd y broses dendro yn caniatáu i’r cynigwyr ddefnyddio eu harbenigedd, eu gwybodaeth a’u harloesedd i leihau costau a risg y prosiect a chynyddu’r buddion. Drwy ganiatáu cydweithio rhwng y cleientiaid, contractwyr, dylunwyr a chyflenwyr cyn y broses dendro, llwyddodd i feddwl am atebion arloesol.

7. Casgliad a'r camau nesaf

7.1. Mae'r ymgynghoriad wedi rhoi crynodeb clir o'r pryderon, yr anghenion a'r gwerthoedd sy'n ymwneud ag elfennau priffyrdd a thramffyrdd Cledrau Croesi Caerdydd, gan gasglu barn am yr heriau a'r rhwystrau a allai fod yn gysylltiedig.

7.2. Ar hyn o bryd, mae gwybodaeth am y cynnig ar gael yn https://haveyoursay.tfw.wales/cardiff-crossrail. Mae'r llwyfan hwn yn cynnwys gwybodaeth gefndir am y prosiect yn ogystal â chopi o ddogfennau cais y Gorchymyn TWAO a Datganiad Amgylcheddol.

7.3. Bydd diweddariadau'n cael eu hanfon at randdeiliaid sydd ar restr bostio'r prosiect ar gamau allweddol yn natblygiad y prosiect, ac at unrhyw un arall a ymatebodd i'r ymgynghoriadau cyhoeddus a rhoi eu manylion yn gofyn am y wybodaeth ddiweddaraf.

7.4. Byddwn yn parhau i gynnal trafodaethau gyda pherchnogion, rheolwyr a deiliaid yr adeiladau y gallai'r cynnig effeithio'n uniongyrchol arnynt. Bydd y trafodaethau hyn yn ceisio nodi a chytuno ar ddulliau o liniaru effeithiau gweithgareddau adeiladu a gweithredu cyn belled ag sy'n ymarferol bosibl.

7.5. Bydd gan newidiadau i briffyrdd sy'n gofyn am TRO eu cyfnod ymgynghori cyhoeddus a hysbysu eu hunain hefyd.

7.6. TWAO yw'r ffordd arferol o awdurdodi rheilffordd neu dramffordd newydd yng Nghymru a Lloegr. Mae'r broses TWAO yn caniatáu i unrhyw un sydd â diddordeb rannu ei farn am y cynnig drwy broses ymgynghori a rhoi adborth ar elfennau penodol o'r prosiect nad ydynt wedi'u gwneud yn derfynol eto. Os bydd y TWAO yn llwyddiannus, mae Cyngor Caerdydd a TrC wedi ymrwymo i ymgysylltu'n barhaus â'r cymunedau busnes a phreswyl yn y cyffiniau a phartïon eraill sydd â diddordeb ar ôl i'r gwaith adeiladu ddechrau.

7.7. Er mwyn cael caniatâd i brynu tir ac adeiladau'n orfodol, gwneud gwaith adeiladu a gweithio'r rhan newydd o dramffordd, mae TrC wedi gwneud cais i Lywodraeth Cymru am TWAO. Os caiff ei gymeradwyo, mae TrC yn rhagweld y bydd y gwaith adeiladu'n dechrau yn fuan yn 2028.

8. Atodiadau

8.1. Atodiad A – Rhaglen Ymgysylltu

Dyddiad	Grŵp cymunedol	Nifer y bobl a gymerodd ran	Math o ymgysylltu
16 Medi 2024	Rhanddeiliaid	6	Gweithdy (wyneb yn wyneb)
16 Medi 2024	Canolfan Gymunedol Butetown	12	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
17 Medi 2024	Gorsaf Caerdydd Canolog	71	Sesiwn galw heibio i weithwyr (a'r cyhoedd)
18 Medi 2024	Yr Eglwys Norwyaidd	16	Gweithdy rhanddeiliaid
18 Medi 2024	Cyfnewidfa Fysiau Caerdydd	15	Stondin wybodaeth a thaflenni
18 Medi 2024	Cyllid a Thollau Ei Fawrhydi	64	Stondin wybodaeth a thaflenni
24 Medi 2024	Gorsaf Caerdydd Heol y Frenhines	Amh	Stondin wybodaeth a thaflenni
24 Medi 2024	Gorsaf Bae Caerdydd	Amh	Stondin wybodaeth a thaflenni
25 Medi 2024	Rhanddeiliaid	8	Gweithdy (rhithiol)
25 Medi 2024	Urdd y Gwneuthurwyr	8	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
27 Medi 2024	Gorsaf Bae Caerdydd	Amh	Stondin wybodaeth a thaflenni
30 Medi 2024	Cynghorwyr	2	Cyfarfod
01 Hydref 2024	Gorsaf Caerdydd Canolog	Amh	Stondin wybodaeth a thaflenni
02 Hydref 2024	Future Inn, Bae Caerdydd	7	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
04 Hydref 2024	South Wales Islamic Centre	46	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
08 Hydref 2024	Rhanddeiliaid	7	Gweithdy (wyneb yn wyneb)
09 Hydref 2024	Eglwys y Santes Fair	19	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
10 Hydref 2024	Gorsaf Caerdydd Heol y Frenhines	Amh	Stondin wybodaeth a thaflenni
14 Hydref 2024	Grŵp Hygyrchedd a Chydraddoldeb Caerdydd	5	Cyflwyniad
14 Hydref 2024	Future Inn, Bae Caerdydd	12	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
18 Hydref 2024	South Wales Islamic Centre	14	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
21 Hydref 2024	Gorsaf Caerdydd Canolog	Amh	Stondin wybodaeth a thaflenni
21 Hydref 2024	Canolfan Gymunedol Butetown	17	Sesiwn galw heibio i'r gymuned
23 Hydref 2024	Rhanddeiliaid	4	Gweithdy (rhithiol)
24 Hydref 2024	Panel Hygyrchedd TrC	4	Cyflwyniad
24 Hydref 2024	Cyfnewidfa Fysiau Caerdydd	15	Stondin wybodaeth a thaflenni
24 Hydref 2024	Gorsaf Caerdydd Canolog	10	Stondin wybodaeth a thaflenni
Cyfanswm		362	

8.2. Atodiad B – Rhaglen Ymgysylltu â Rhanddeiliaid
*** wedi cael eu rhestru yn Atodlen 5 a 6**

Rhanddeiliad	Dyddiadau	Math o Ymgysylltu	Grŵp Rhanddeiliaid
ABP*	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
Academy Coffee	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Preswylwyr Adventures Quay	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Age Cymru	09 Medi 2024	E-bost Llythyr drwy e-bost	Grwpiau nodweddion gwarchodedig
Ahmed Saleh Mohammed & Sons Butchers	16 Medi 2024	Sesiwn galw heibio	Busnesau a'r gymuned leol
Cymdeithas Glanfa'r Iwerydd	09 Medi 2024 02 Hydref 2024 21 Hydref 2024	E-bost Sesiwn galw heibio Sesiwn galw heibio	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Auto-Cycle Union*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
BBC Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
BCBC		Ymateb drwy arolwg	
Heddlu Trafnidiaeth Prydain	09 Medi 2024 24 Hydref 2024	E-bost Sesiwn galw heibio	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
BT Openreach	08 Chwefror 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Canolfan Gymunedol Butetown	09 Medi 2024 16 Medi 2024	E-bost Sesiwn galw heibio	Busnesau a'r gymuned leol
CADW	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau amgylcheddol
Campaign for better transport	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Grŵp Hygyrchedd a Chynhwysiant Caerdydd (CAEG).	16 Medi 2024 14 Hydref 2024	E-bost Cyflwyniad	Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Caerdydd, Paneli a Fforymau
Coleg Caerdydd a'r Fro	09 Medi 2024 08 Hydref 2024	E-bost Gweithdy	Busnesau a'r gymuned leol
Bwrdd Iechyd Prifysgol Caerdydd a'r Fro	09 Medi 2024	E-bost Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Cardiff Bay Warriors	09 Medi 2024	E-bost Sesiwn galw heibio	Busnesau a'r gymuned leol
Teithiau Cwch Caerdydd	18 Medi 2024	Gweithdy	Busnesau a'r gymuned leol
Cardiff Bus	09 Medi 2024	E-bost Llythyr drwy e-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth

Gweithwyr Cyfnewidfa Fysiau Caerdydd	09 Medi 2024	E-bost Sesiwn galw heibio	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Prifddinas-Ranbarth Caerdydd	09 Medi 2024	E-bost	
Gweithwyr Gorsaf Caerdydd Canolog	17 Medi 2024	Galw heibio	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Cymdeithas Dai Dinas Caerdydd (CCHA)	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Cymdeithas Ddinesig Caerdydd	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Cardiff Conservation	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau amgylcheddol
Cyngor Caerdydd (tîm Teithio Llesol)	09 Medi 2024	E-bost	Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Caerdydd, Paneli a Fforymau
Pwyllgor Amgylcheddol Cyngor Caerdydd	09 Medi 2024	E-bost	Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Caerdydd, Paneli a Fforymau
Cynghorwyr Caerdydd	09 Medi 2024	E-bost	Cabinet Cyngor Caerdydd a chynghorwyr wardiau lleol
Cardiff Cycle City	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Cardiff Cycling Campaign	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Partneriaeth Natur Leol Caerdydd	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau amgylcheddol
Clwb Sglefrfyrddio Caerdydd		Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Elusen Trydydd Sector Caerdydd	09 Medi 2024 16 Medi 2024	E-bost Sesiwn galw heibio	Busnesau a'r gymuned leol
Prifysgol Caerdydd	09 Medi 2024 22 Hydref 2024	E-bost Cyflwyniad	Busnesau a'r gymuned leol
Safle Cellnex	12 Mawrth 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Celsa UK	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant (CIHT)	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Citizen Caerdydd	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Cogitamus	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Trenau Cross Country	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Cycling UK	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
DB Cargo	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Deloitte	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Yr Adran Drafnidiaeth	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Teithwyr yn gadael		Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Comisiwn Dylunio Cymru*	19 Gorffennaf 2024	Gweithdy adolygu dyluniad wyneb yn	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill

		wyneb gyda gohebiaeth ymlaen llaw.	
Dŵr Cymru	31 Ionawr 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
DWS Alternatives GmbH		Llythyr drwy e-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Rheoli Argyfyngau	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Eversheds Sutherland	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
First Group	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
FOR Cardiff	09 Medi 2024 16 Medi 2024	E-bost Gweithdy Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Freightliner Ltd	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Swyddfa Cenedlaethau'r Dyfodol	09 Medi 2024	E-bost	Senedd Cymru a Llywodraeth Cymru (gyda budd yn Awdurdod Lleol Caerdydd)
GB Cargo	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
GB Railfreight Ltd	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Global Mutual		Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Grainger		Llythyr drwy e-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Great Western Railway	09 Medi 2024 24 Hydref 2024	E-bost Sesiwn galw heibio	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Cyllid a Thollau Ei Fawrhydi	09 Medi 2024 18 Medi 2024	E-bost Galw heibio	Busnesau a'r gymuned leol
Hodge Bank	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Hugh James	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Sefydliad Peirianwyr Sifil Cymru	09 Medi 2024	E-bost Ymateb drwy arolwg	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
Land Sec (Dewi Sant)	09 Medi 2024 08 Hydref 2024	E-bost Gweithdy	Busnesau a'r gymuned leol
Legal and General	09 Medi 2024	E-bost Llythyr drwy e-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Live Nation	02 Hydref 2024 08 Hydref 2024	Gweithdy sesiwn galw heibio	Busnesau a'r gymuned leol
Living Streets	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Ffordd Osgoi Llanbedr		Ymateb drwy arolwg	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Urdd y Gwneuthurwyr	09 Medi 2024 18 Medi 2024	E-bost Gweithdy	Busnesau a'r gymuned leol

	25 Medi 2024	Sesiwn galw heibio	
Rheolwr Edwards	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Morgan Quarter, Caerdydd		Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Mott Macdonald	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Cynulliad Cenedlaethol Cymru*			Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
National Car Park (NCP)	08 Hydref 2024	Gweithdy	Busnesau a'r gymuned leol
National Express	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
National Power	31 Ionawr 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
National Rail	30 Mehefin 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
National Travel	09 Medi 2024 16 Medi 2024	E-bost Gweithdy	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Cyfoeth Naturiol Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Network Rail*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Newport Bus	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
NHS Cymru	09 Medi 2024	E-bost	
Yr Eglwys Norwyaidd	18 Medi 2024	Gweithdy	Busnesau a'r gymuned leol
Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd*			Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
One Central Square	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Pedal Power	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Pinnacle Power	09 Medi 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Iechyd Cyhoeddus Cymru	09 Medi 2024 24 Hydref 2024	E-bost Sesiwn galw heibio	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Queens Arcade, Caerdydd		Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Rabble Coworking Studio Ltd		Ymateb drwy arolwg	Busnesau a'r gymuned leol
Railfuture Cymru / Wales	09 Medi 2024 16 Medi 2024	E-bost Gweithdy Ymateb drwy arolwg	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Railfuture Severnside	09 Medi 2024 16 Medi 2024	E-bost Gweithdy Ymateb drwy arolwg	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Railway Heritage Trust	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth

Ramblers*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill Grwpiau amgylcheddol
Red Dragon Centre	18 Medi 2024	Gweithdy	Lleoliadau hamdden a thwristiaeth ac adeiladau rhestredig perthnasol
Rightacres		Llythyr drwy e-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
RNIB Cymru	21 Hydref 2024	Sesiwn galw heibio Llythyr drwy e-bost	Grwpiau nodweddion gwarchodedig
Robertsons	02 Hydref 2024	Sesiwn galw heibio	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Savilles	08 Hydref 2024	Gweithdy	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Y Senedd	18 Medi 2024	Gweithdy Llythyr drwy e-bost	Lleoliadau hamdden a thwristiaeth ac adeiladau rhestredig perthnasol
Byddin yr Iachawdwriaeth			
Sight life	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau nodweddion gwarchodedig
Gwasanaeth Tân De Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Gwasanaethau brys
Heddlu De Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Gwasanaethau brys
Canolfan Siopa Dewi Sant 2	08 Hydref 2024	Gweithdy Llythyr drwy e-bost	Busnesau a’r gymuned leol
Gwesty St David’s	18 Medi 2024	Gweithdy	Busnesau a’r gymuned leol
Eglwys y Santes Fair	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a’r gymuned leol
Ysgol Gynradd St Mary's	09 Hydref 2024	Sesiwn galw heibio	Busnesau a’r gymuned leol
Stagecoach	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Stridetreglown	09 Medi 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Sustrans Cymru	09 Medi 2024 16 Medi 2024 08 Hydref 2024	E-bost Gweithdy Gweithdy Llythyr drwy e-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Tai Taf	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Panel Hygyrchedd a Chynhwysiant TrC	09 Medi 2024	E-bost Cyflwyniad / gweithdy	Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Caerdydd, Paneli a Fforymau
Grŵp Cyfathrebu ac Ymgysylltu TrC	09 Medi 2024	E-bost Cyflwyniad / gweithdy	Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Caerdydd, Paneli a Fforymau
Fforymau Rhanddeiliaid Rhanbarthol TrC	09 Medi 2024	E-bost	Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Caerdydd, Paneli a Fforymau
The British Horse Society*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill

The British Driving Society*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
The Byways and Bridleways Trust*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
The Coal Authority*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
The Environment Agency*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
The Open Spaces Society*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
The Welsh Trail Riders Association*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
Tiger Bay Boxing	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Transport Focus	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
United2change	09 Medi 2024	E-bost	Busnesau a'r gymuned leol
Urbanist	09 Medi 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Vaughan Gethin AS	04 Hydref 2024	Sesiwn galw heibio	Senedd Cymru a Llywodraeth Cymru (gyda budd yn Awdurdod Lleol Caerdydd)
Victorian Society	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau buddiant lleol; cymdeithasau preswylwyr, grwpiau amgylcheddol ac ymgyrchwyr
Vinci	25 Medi 2024	Sesiwn galw heibio	Busnesau a'r gymuned leol
Virgin Media	31 Ionawr 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau
Cyngor Cymru i Bobl Fyddar	09 Medi 2024	E-bost	Grwpiau nodweddion gwarchodedig
Uned Eithafiaeth a Gwrth-Derfysgaeth Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Gwasanaethau brys
Canolfan Mileniwm Cymru	09 Medi 2024 18 Medi 2024	E-bost Gweithdy	Lleoliadau hamdden a thwristiaeth ac adeiladau rhestredig perthnasol
Cynghorwyr Ward	09 Medi 2024 30 Medi 2024	E-bost Cyfarfod	Cabinet Cyngor Caerdydd a chynghorwyr wardiau lleol
Gwasanaeth Ambiwlans Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Gwasanaethau brys
Beicio Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Llywodraeth Cymru	09 Medi 2024	E-bost	
Bwrdd Teithio Llesol Llywodraeth Cymru	09 Medi 2024	E-bost	Rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth
Welsh Trail Riders Association*	09 Medi 2024	E-bost	Ymgymerwyr statudol a chyrff cyhoeddus eraill
Western Wales Utilities	31 Ionawr 2024	E-bost	Arbenigwyr; datblygwyr, perchnogion seilwaith, cyfleustodau

8.3. Atodiad C – Llythyr at drigolion a busnesau cyfagos yn amlinellu'r cynigion, gan gynnwys map o'r ardal ddosbarthu

Cam 1 Cledrau Croesi Caerdydd
Cardiff Crossrail phase 1

Caerdydd Canolog i'r Bae
Cardiff Central to the Bay

Funded by UK Government | Wedi ei ariannu gan Llywodraeth y DU

11 Medi 2024

Annwyl Gymydog,

Cyf: Rhannu eich barn am brosiect Cledrau Croesi Caerdydd: Tramffordd rhwng Caerdydd Canolog a'r Bae

Pleser yw gallu cysylltu â chi ynghylch cyflwyno cam un o brosiect Cledrau Croesi Caerdydd. Mae Cyngor Caerdydd a Trafnidiaeth Cymru (TrC) yn cydweithio ar ddatblygu a rhoi ar waith tramffordd newydd sbon rhwng Caerdydd Canolog a Bae Caerdydd.

Rydym wedi ymrwymo i roi llais i bawb yn natblygiad prosiect Cledrau Croesi Caerdydd a'r dyheadau i gysylltu Caerdydd Canolog â lein Bae Caerdydd.

Rydym wedi lansio ymgynghoriad cyhoeddus fydd yn fyw am 6 wythnos nes **27 Hydref 2024**. Ewch i **dweudeichdweud.trc.cymru/cledrau-croesi-caerdydd** i gael gwybod mwy am y prosiect ac i ddweud eich dweud. Mae'r dudalen we hon hefyd yn rhestru manylion ein sesiynau galw heibio - cyfle i chi ddod i sgwrsio â ni ac i ddysgu mwy am y prosiect.

Yn yr haf, fe wnaethom ni gyhoeddi **Ymrwymiad Ymgynghori Cledrau Croesi Caerdydd** sy'n nodi sut rydym yn bwriadu ymgysylltu â chi a'r cyhoedd ehangach ar y cynllun ar y cyd â Chyngor Caerdydd. Gallwch ei ddarllen yma: trc.cymru/cledrau-croesi-caerdydd.

Fel aelod o'r gymuned, byddem yn falch iawn pe gallech gymryd rhan yn yr ymgynghoriad.

Cledrau Croesi Caerdydd – Y Cefndir

Sicrhaodd Cyngor Caerdydd, mewn partneriaeth â TrC, £100 miliwn o gyllid ar gyfer prosiect Cledrau Croesi Caerdydd. Sicrhawyd £50 miliwn gan Lywodraeth y DU, gyda chyllid cyfatebol o £50 miliwn gan Lywodraeth Cymru. Mae'r dramffordd newydd yn rhan o weledigaeth ehangach Cledrau Croesi Caerdydd a gyflwynwyd yn y Papur Gwyn Trafnidiaeth a gyhoeddodd Cyngor Caerdydd ym mis Gorffennaf 2019.

Dyma fydd y cynllun yn ei ddarparu:

- Gorsaf dau blatfform newydd gyda chyfnewidfa gyfleus yng ngorsaf Caerdydd Canolog
- Trydydd platfform yng ngorsaf Bae Caerdydd (yn ogystal â'r ail, sydd wrthi'n cael ei adeiladu ar hyn o bryd)
- Tramffordd newydd o faes parcio o ran ddeheuol o orsaf Caerdydd Canolog, yn croesi drwy Sgwâr Callaghan i ymuno â lein bresennol Bae Caerdydd
- Gwella mannau cyhoeddus ar ochr y dramffordd er mwyn cysylltu cymunedau, lleoedd ac atyniadau cyfagos yn well

Cam 1 Cledrau Croesi Caerdydd
Cardiff Crossrail phase 1

Caerdydd Canolog i'r Bae
Cardiff Central to the Bay

Funded by UK Government | Wedi ei ariannu gan Llywodraeth y DU

- Mae'r cynllun yn ychwanegol at y gwaith sydd eisoes ar y gweill ym Mae Caerdydd, sy'n golygu ein bod yn adeiladu trac newydd er mwyn rhedeg trenau tram newydd sbon.

Er mwyn gallu rhoi cam cyntaf prosiect Cledrau Croesi Caerdydd ar waith, bydd newidiadau i gynllun y ffordd ar Sgwâr Callaghan a llwybrau traffig yn yr ardal. Bydd gwelliannau hefyd yn cael eu gwneud i gysylltiadau teithio llesol (cerdded, beicio ac olwynio) â rhannau newydd o lwybr beicio ynghyd â gwella llwybrau troed. Mae rhagor o wybodaeth ar gael yn y ddolen uchod.

Dweud eich dweud

Mae eich barn yn bwysig i ni a bydd yn ein helpu i lunio'r prosiect cyn cwblhau ein cynlluniau.

Rydym yn eich annog i glicio ar y ddolen uchod ac ymweld â'n sesiynau galw heibio, cyn rhoi eich adborth i ni yn yr arolwg ar-lein.

Cofion cynnes,

Tîm Ymgysylltu â'r Gymuned a Rhanddeiliaid
Trafnidiaeth Cymru

trc.cymru/cledrau-croesi-caerdydd

TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

3 Llys Cadwyn
Pontypridd
CF37 4TH
trc.cymru

8.4. Atodiad D – Gohebiaeth â rhanddeiliaid

Prynhawn da,

Rwy'n ysgrifennu atoch i'ch hysbysu y bydd ein hymgynghoriad cyhoeddus ar gyfer prosiect Cledrau Croesi Caerdydd yn lansio ddydd Llun 16 Medi.

Rydym yn awyddus i glywed eich barn, eich sylwadau a'ch cwestiynau ynglŷn â'r cynigion ac felly rydym wedi trefnu Gweithdai i Randdeiliaid drwy gydol y cyfnod ymgynghori er mwyn i chi gyfarfod â'n harweinwyr prosiect a'n harweinwyr technegol.

Y gweithdai sydd wedi'u cynllunio i randdeiliaid yw:

- **16 Medi**, 09:00 – 10:30
  Coleg Caerdydd a'r Fro
  https://www.eventbrite.co.uk/e/cardiff-crossrail-consultation-stakeholder-workshop-in-person-tickets-1000615617247?aff=oddtdtcreator
- **25 Medi**, 17:00 – 18:30
  Sesiwn rithiol
  https://www.eventbrite.co.uk/e/cardiff-crossrail-consultation-stakeholder-workshop-virtual-tickets-1000616961267?aff=oddtdtcreator
- **08 Hydref**, 13:00 – 14:30
  Coleg Caerdydd a'r Fro
  https://www.eventbrite.co.uk/e/cardiff-crossrail-consultation-stakeholder-workshop-in-person-tickets-1000615617247?aff=oddtdtcreator
- **23 Hydref**, 12:00 – 13:30

blank?windowId=SecondaryReadingPane14

2024, 16:57 Cardiff Crossrail S

Sesiwn rithiol
https://www.eventbrite.co.uk/e/cardiff-crossrail-consultation-stakeholder-workshop-virtual-tickets-1000616961267?aff=oddtdtcreator

Cofrestrwch ar gyfer y sesiwn ar Eventbrite. Sylwch, dim ond trwy wahoddiad uniongyrchol i randdeiliaid y mae modd cael mynediad at y gweithdai hyn, nid yw'r rhain yn addas i'w rhannu gyda'r cyhoedd.

Os na fyddwch yn gallu mynychu, rydym hefyd yn cynnal amrywiaeth o ddigwyddiadau galw heibio i'r cyhoedd (public drop-in events), sy'n agored i bawb. Rydym yn eich annog i hyrwyddo'r rhain ar draws eich cymuned.

Ar ôl mynychu'r gweithdai a'r digwyddiadau, rydym yn croesawu ymatebion y cyhoedd a rhanddeiliaid trwy ein platfform Dweud Eich Dweud (Have Your Say).

Rydym yn edrych ymlaen at weithio gyda chi ar y prosiect hwn yn fuan iawn.

Os oes gennych unrhyw gwestiynau ynghylch prosiect Cledrau Croesi Caerdydd, cysylltwch â ni drwy e-bostio engagement@tfw.wales

Cofion cynnes

**Communications and Engagement Team
Transport for Wales**

Review of the message sent

This was sent to you by Trafnidiaeth Cymru, Transport for Wales

Dear Stakeholder,

We look forward to welcoming you to our Cardiff Crossrail stakeholder in-person workshop on Tuesday, 07 October, 13:00 - 14:30. The workshop will be held in One Canal Parade, Dumballs Road, Cardiff CF10 5BF. Please report to recetion on arrival.

A presentation will be delivered by Cardiff Council, Transport for Wales and Mott MacDonald on the proposals for the scheme, followed by an opportunity to ask questions to our project and technical leads. The presentation will take place on Microsoft Teams (details to join below).

In advance of the workshop, please think about the following questions:
Will any of the proposed road layout changes or closures have any impact on your organisation / delivery of service?
Will the proposed design have impact on your employees and their access to or from work? Will there be any benefits?
Do you have any suggestions for how we should minimise future disruption?
Do you have suggestions for any features of amenities in the area which may positively impact your organisation and employees?

Please note, the consultation launched on Monday, 16 September and we would therefore encourage you to respond formally to the consultation via our haveyoursay.tfw.wales platform by the closing date on 27 October 2024.

Cardiff Crossrail Consultation - Stakeholder Workshop (In-person)

Monday, September 16, 2024 at 9:00 AM - Tuesday, October 8, 2024 at 2:30 PM (BST)
Cardiff and Vale College
Dumballs Road
Cardiff CF10 5FE
United Kingdom

View Order

Organized by Trafnidiaeth Cymru, Transport for Wales

8.5. Atodiad E – Deunyddiau hyrwyddo'r digwyddiad ymgynghori

Mae gennym ni weledigaeth.
Mae gennych chi lais.

Cledrau Croesi Caerdydd: sesiynau galw heibio o Gaerdydd i Fae Caerdydd

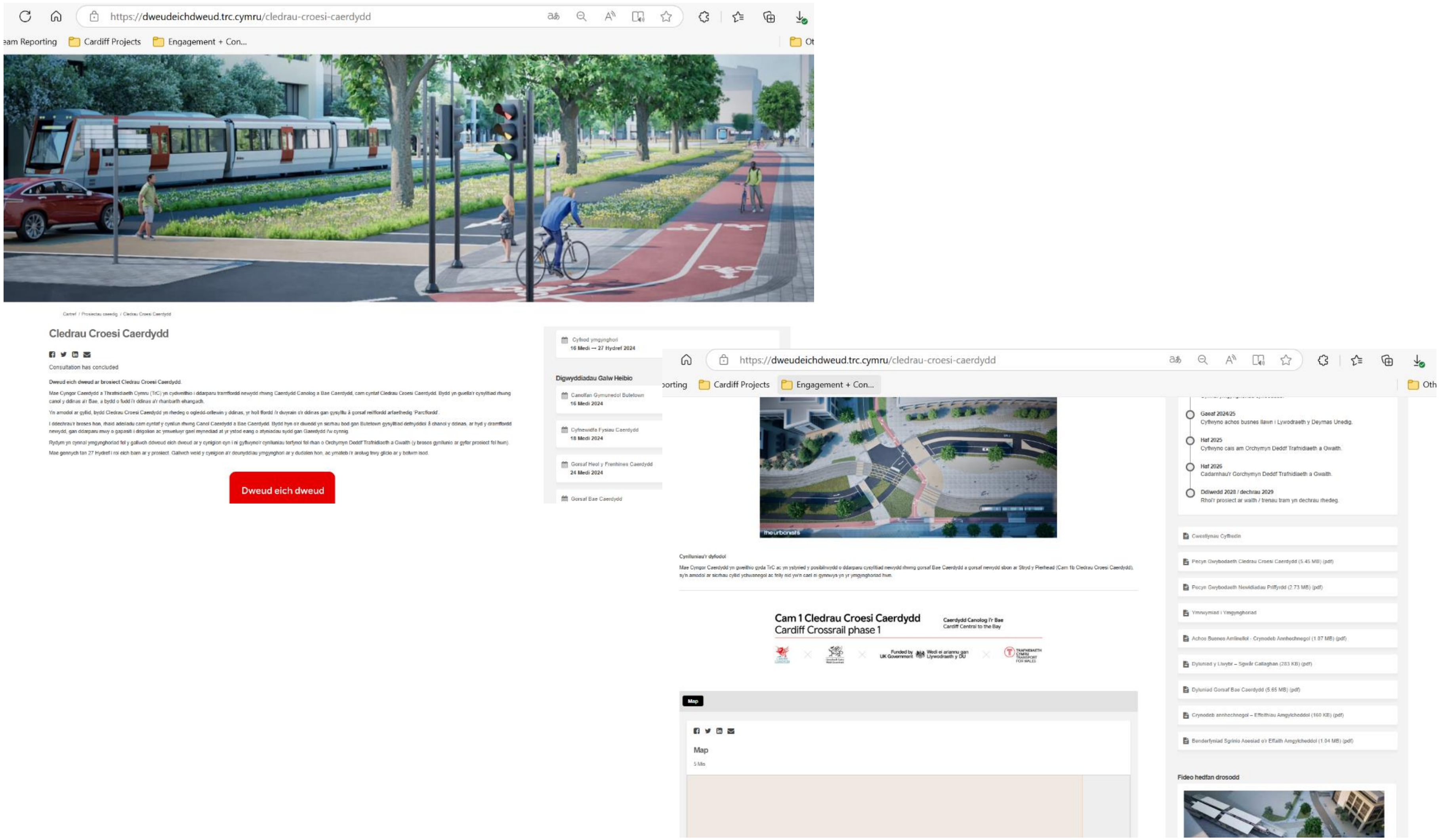
Lleoliad	Dyddiad	Amseroedd
Canolfan Gymunedol Butetown	Dydd Llun 16 Medi	1200 - 1700
Cyfnewidfa Fysiau Caerdydd	Dydd Mercher 18 Medi	1600 – 1800
Gorsaf Caerdydd Heol y Frenhines	Dydd Mawrth 24 Medi	0800 – 1000
Gorsaf Bae Caerdydd	Dydd Mawrth 24 Medi	1500 - 1700
Urdd Gwneuthurwyr	Dydd Mercher 25 Medi	1000 – 1530
Gorsaf Bae Caerdydd	Dydd Gwener 27 Medi	0800 - 1000
Gorsaf Caerdydd Canolog	Dydd Mawrth 1 Hydref	1200 - 1400
Future Inn Bae Caerdydd	Dydd Mercher 2 Hydref	1500 - 2000
South Wales Islamic Centre	Dydd Gwener 4 Hydref	1200 - 1600
Eglwys Santes Fair	Dydd Mercher 9 Hydref	1300 1800
Gorsaf Caerdydd Heol y Frenhines	Dydd Iau 10 Hydref	1600 – 1830
Future Inn Bae Caerdydd	Dydd Llun 14 Hydref	1500 - 2000
South Wales Islamic Centre	Dydd Gwener 18 Hydref	1200 - 1600
Gorsaf Caerdydd Canolog	Dydd Llun 21 Hydref	0800 - 1000
Canolfan Gymunedol Butetown	Dydd Llun 21 Hydref	1200 - 1700
Cyfnewidfa Fysiau Caerdydd	Dydd Iau 24 Hydref	0800 - 1200
Gorsaf Caerdydd Canolog	Dydd Iau 24 Hydref	1400 - 1700

trc.cymru/cledrau-croesi-caerdydd

TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

Format	Planned Impacts	Delivered Impacts
Roadside D6s – 10 Panels – Clear Channel	168,192	186,693
Roadside D48 – 1 Panel - Emerge	37,360	50,062
Digivan - MMG	24,000	24,000
Roadside 48 Sheet – 2 Panels - Global	39,238	39,238
Roadside 48 Sheet – 2 Panels - Maximus	107,446	107,446
Roadside 48 Sheet – 1 Panel - Emerge	44,679	44,679
Total	**420,915**	**452,118**

8.6. Atodiad F - Llwyfan y Pencadlys Ymgysylltu



8.7. Atodiad G – Ymgyrchoedd ar y cyfryngau cymdeithasol

8.8. Atodiad H – Canlyniadau'r cyfryngau cymdeithasol

Campaign name	Ad set name	Post comments	Post shares	Page likes	Post saves	Post engagements
Cardiff Crossrail Consultation - English - 87121832/7	English - Feed-only	64	5	2	4	1,379
Cardiff Crossrail Consultation - English - 87121832/7	English - Feed/Story	236	27	8	14	12,361
Cardiff Crossrail Consultation - Welsh - 87121832/8	Welsh - Feed-only	0	0	0	1	344
Cardiff Crossrail Consultation - Welsh - 87121832/8	Welsh - Feed/Story	1	0	2	2	1,889
	Grand total	**301**	**32**	**12**	**21**	**15,973**

Campaign name	Ad set name	Ad name	Link clicks	Impressions
Cardiff Crossrail Consultation - English - 87121832/7	English - Feed-only	Carousel	1,243	158,554
Cardiff Crossrail Consultation - English - 87121832/7	English - Feed/Story	Image	11,832	1,326,821
Cardiff Crossrail Consultation - Welsh - 87121832/8	Welsh - Feed-only	Carousel	329	68,807
Cardiff Crossrail Consultation - Welsh - 87121832/8	Welsh - Feed/Story	Image	1,850	453,396
		Grand total	**15,254**	**2,007,578**

Session source / medium	Landing page	Total users	Active users	New users	Engaged sessions	Engagement rate
facebook / cpc	/cardiff-crossrail	1,058	1,050	1,048	112	10.34%
google / organic	/projects/metro/south-wales-metro/cardiff-crossrail	600	600	428	532	80.73%
t.co / referral	/cardiff-crossrail	235	233	209	93	36.9%
(direct) / (none)	/projects/metro/south-wales-metro/cardiff-crossrail	224	224	213	190	78.51%
(direct) / (none)	/cardiff-crossrail/surveys/survey	158	158	144	139	88.54%
bing / organic	/projects/metro/south-wales-metro/cardiff-crossrail	128	128	81	124	89.21%
(direct) / (none)	/cardiff-crossrail	108	107	98	44	34.38%
google / organic	/cardiff-crossrail	77	75	32	63	63.64%

8.9. Atodiad I – Dogfennau ategol y Pencadlys Ymgysylltu

Pecyn Gwybodaeth

Funded by UK Government Wedi ei ariannu gan Llywodraeth y DU

TRAFNIDIAETH CYMRU TRANSPORT FOR WALES

Yr hyn yr ydym yn ei gynnig

Hoffem gael eich barn am ein cynlluniau ar gyfer gwasanaeth tramffordd a thram newydd rhwng gorsaf reilffordd Caerdydd Canolog a Bae Caerdydd, gan gysylltu'r ddau gyda rheilffordd am y tro cyntaf erioed.

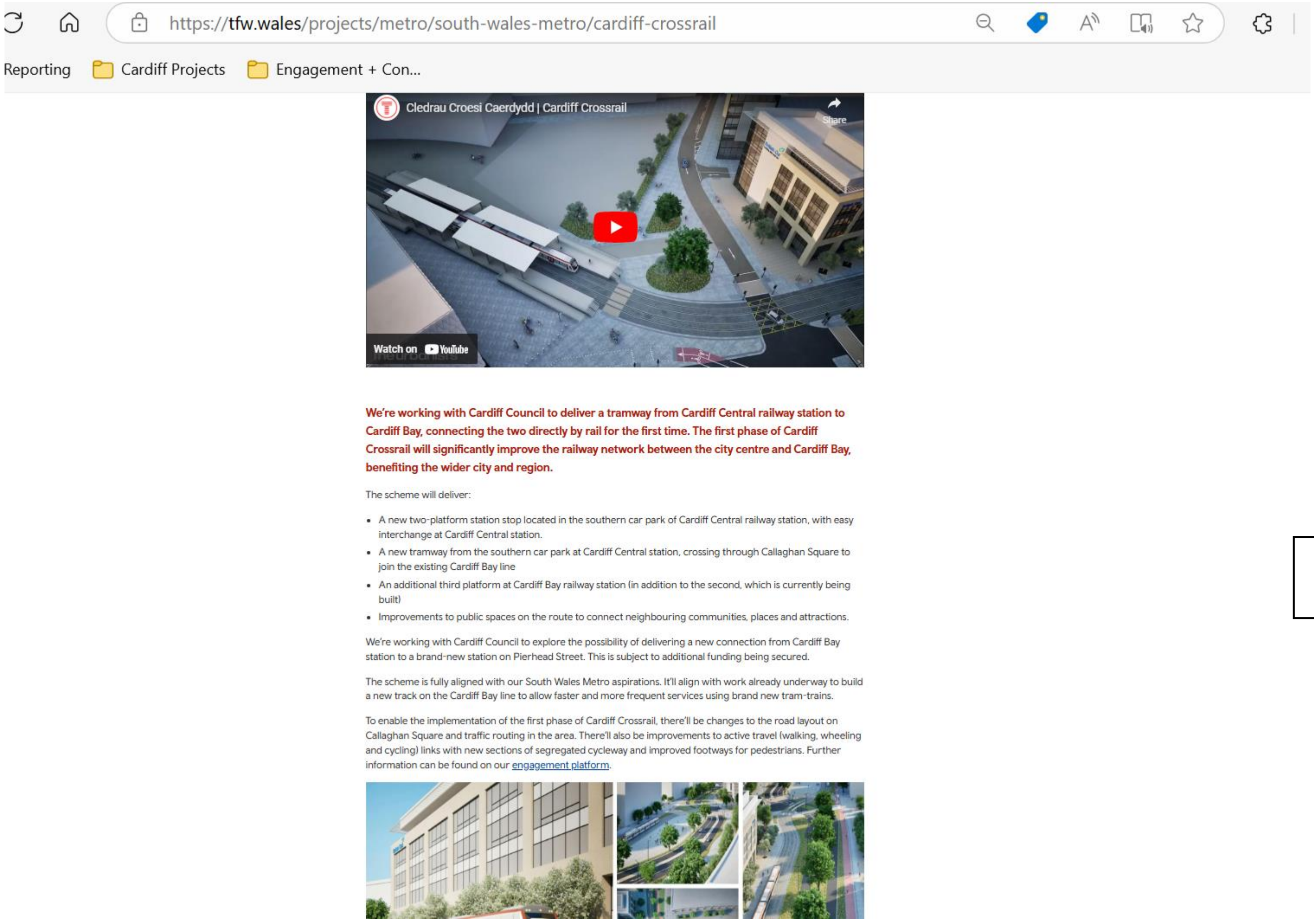
Dyfarnwyd £50 miliwn i Gyngor Caerdydd gan Lywodraeth y DU a £50 miliwn arall gan Lywodraeth Cymru i ddylunio, datblygu a darparu prosiect mewn partneriaeth â Trafnidiaeth Cymru (TrC) a fydd yn arwain at well cysylltiad rhwng canol Caerdydd a'r Bae. Dyma sut caiff cwmpas prosiect Cam 1A Cledrau Croesi Caerdydd ei ddisgrifio yn y cais Cronfa Ffyniant Bro:

- Ymestyn Lein y Bae i Caerdydd Canolog trwy Sgwâr Callaghan gyda rampiau a thrac uwch i gysylltu â Lein bresennol y Bae a thrac ar wahân sy'n rhedeg trwy Sgwâr Callaghan a Chaerdydd Canolog,
- Adeiladu dau blatfform newydd yng ngorsaf reilffordd Caerdydd Canolog gyda chyfnewidfa yng ngorsaf Caerdydd Canolog.
- Platfform ychwanegol (trydydd) ym Mae Caerdydd
- Gwella parthau cyhoeddus a sefydlu llwybrau teithio llesol ar draws y dramffordd i gysylltu cymunedau, lleoedd ac atyniadau cyfagos.
- Sicrhau bod modd ei ymestyn ymhellach os digwydd adfywio pellach.

Nid yw Cam 1B, a allai arwain at well cyswllt trafnidiaeth rhwng Bae Caerdydd a Stryd y Pierhead, wedi'i gynnwys yn yr ymgynghoriad hwn, gan fod angen cyllid ychwanegol ar ei gyfer.

2

8.10. Atodiad J – Dogfennau ategol y Pencadlys Ymgysylltu – parhad


https://tfw.wales/projects/metro/south-wales-metro/cardiff-crossrail

Reporting | Cardiff Projects | Engagement + Con...

Cledrau Croesi Caerdydd | Cardiff Crossrail

Watch on YouTube

We're working with Cardiff Council to deliver a tramway from Cardiff Central railway station to Cardiff Bay, connecting the two directly by rail for the first time. The first phase of Cardiff Crossrail will significantly improve the railway network between the city centre and Cardiff Bay, benefiting the wider city and region.

The scheme will deliver:

- A new two-platform station stop located in the southern car park of Cardiff Central railway station, with easy interchange at Cardiff Central station.
- A new tramway from the southern car park at Cardiff Central station, crossing through Callaghan Square to join the existing Cardiff Bay line
- An additional third platform at Cardiff Bay railway station (in addition to the second, which is currently being built)
- Improvements to public spaces on the route to connect neighbouring communities, places and attractions.

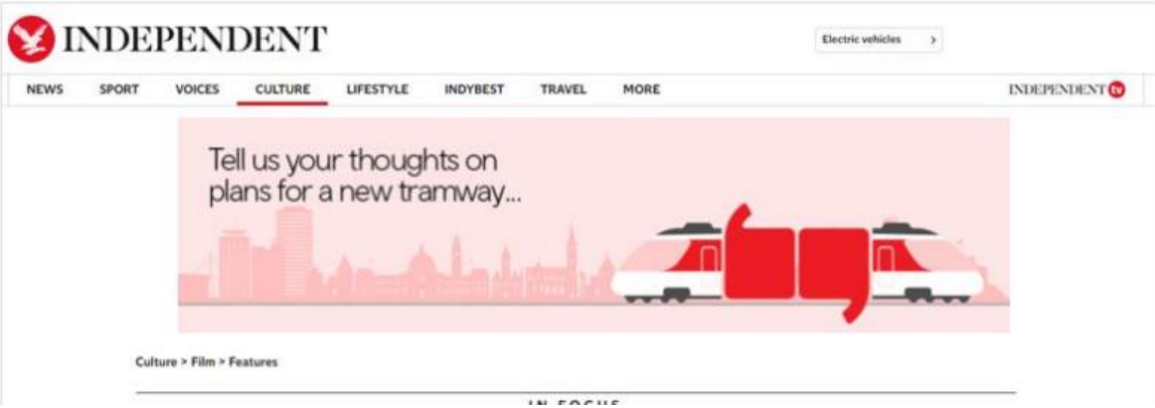
We're working with Cardiff Council to explore the possibility of delivering a new connection from Cardiff Bay station to a brand-new station on Pierhead Street. This is subject to additional funding being secured.

The scheme is fully aligned with our South Wales Metro aspirations. It'll align with work already underway to build a new track on the Cardiff Bay line to allow faster and more frequent services using brand new tram-trains.

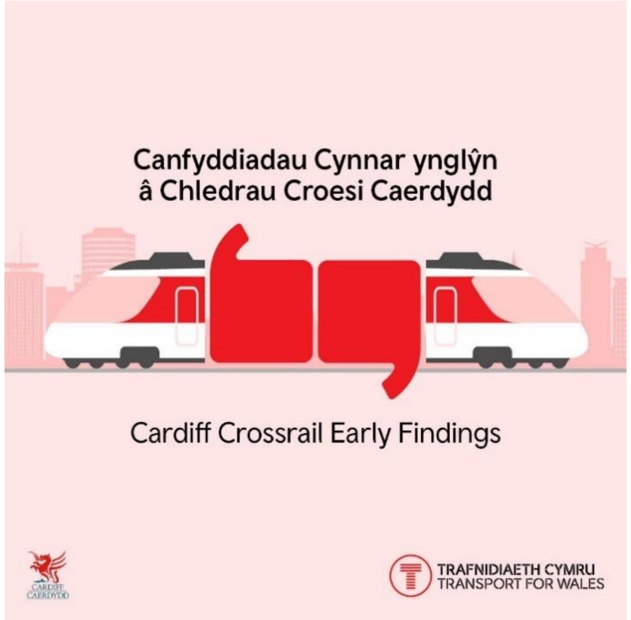
To enable the implementation of the first phase of Cardiff Crossrail, there'll be changes to the road layout on Callaghan Square and traffic routing in the area. There'll also be improvements to active travel (walking, wheeling and cycling) links with new sections of segregated cycleway and improved footways for pedestrians. Further information can be found on our engagement platform.

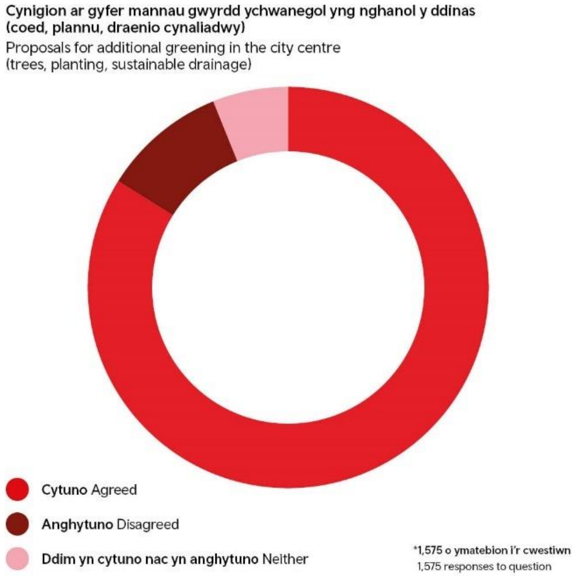
Fideo hyrwyddo ar Youtube

8.11. Atodiad K – Hysbysebion



8.12. Atodiad L – Canfyddiadau cynnar a bostiwyd ar y cyfryngau cymdeithasol





8.13. Atodiad M – Sylw yn y cyfryngau

Manylion	Dyddiad	Dolen
Western Mail	16 Medi 2024	Designs revealed for new £100m tram line in Welsh capital
BBC		New city tram could span across Wales' capital (Gwefan)
ITV		What is Cardiff Crossrail and when will it be built? (Gwefan)
Barry & District News		Cardiff Central could be connected to Cardiff Bay via tram (Gwefan)
Wales Online		First images show the £100m new tram route that will run through the middle of Cardiff (Gwefan)
Wheels Within Wales		Trams planned for Cardiff Crossrail (Gwefan)
South Wales Echo	17 Medi 2024	Designs revealed for £100m tram line from central station
Sky News		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
3FM		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Black Country Radio		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Business Live UK		First images of £100m tram scheme in Wales to 'encourage people to leave their cars at home' (Gwefan)
Business Like UK		The £100m tram line linking Cardiff city centre with the Bay (Gwefan)
Capital FM		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Coast FM News		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Daily Post		First images of £100m tram scheme in Wales to 'encourage people to leave their cars at home' (Gwefan)
Goldradio		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Heart		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Kingdom FM		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Leader Live		Teachers, nurses and other NHS staff will get a 5.5% rise, (Gwefan)
Liverpool World		Merseyrail passengers fume at 'mad' train ticket price increase (Gwefan)
Manx Radio		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Nation Cymru		Plans revealed for a new tramway between Cardiff Central and Cardiff Bay (Gwefan)
Original 106 FM		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Rail Business Daily		Plans revealed for a new tramway between Cardiff Central and Cardiff Bay (Gwefan)
Rail Business Daily		In The News | 16th September 2024 | Latest Rail News (Gwefan)
Railway Gazette		Cardiff Central to Bay tramway consultation begins (Gwefan)
Star Radio		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
VIBE 107.6		Cardiff Crossrail: First look at new city tram plans (Gwefan)
Yahoo News UK		First images of £100m tram scheme in Wales to 'encourage people to leave their cars at home' (Gwefan)
Rail	18 Medi 2024	Public consultation launched for Cardiff Crossrail project (Gwefan)
Rail Technology Magazine		New Cardiff Tramway: Connecting Cardiff Central to Cardiff Bay (Gwefan)
The Herald Wales		Plans revealed for a new tramway between Cardiff Central and Cardiff Bay (Gwefan)
Wales 247		Plans revealed for a new tramway between Cardiff Central and Cardiff Bay (Gwefan)
Railway Pro	19 Medi 2024	TfW reveals plans for new tramway in Cardiff (Gwefan)
Britishtramonline.co.uk		Plans unveiled for tramway in Cardiff (Gwefan)
Express	22 Medi 2024	The incredible new train station that will completely transform huge UK city | UK | News | Express.co.uk