

11 Mawrth 2015

## Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2015

### Ffurflen Ymateb i'r Ymgynghoriad

---

**Eich Enw:** Rhian Jardine

**Enw Sefydliad (os yn berthnasol):** Cyfoeth Naturiol Cymru

**E-bost / rhif ffôn:** [rhian.jardine@cyfoethnaturiolcymru.gov.uk](mailto:rhian.jardine@cyfoethnaturiolcymru.gov.uk)

**Eich Cyfeiriad:** Tŷ Cambria, 29 Heol Casnewydd, Caerdydd, CF24 0TP

---

**Cwestiwn 1:** Rydym wedi dadansoddi llawer o ddata wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. A ydych chi'n teimlo bod unrhyw fylchau sylweddol yn y data a ystyriwyd?

**Ydw/Nac ydw:** Ydw

#### Os ydych, eglurwch y rheswm dros eich ateb:

Ar y cyfan, mae Cyfoeth Naturiol Cymru o'r farn bod y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (y Cynllun) yn cwmpasu tystiolaeth bwysig ac yn ymdrin â materion lefel uchel. Fodd bynnag, mae rhai meysydd lle nad yw data na thystiolaeth bwysig wedi'u hystyried yn llawn. Mae ystyriaeth o'r dystiolaeth ar berygl llifogydd a'r risg gynyddol o effeithiau newid yn yr hinsawdd, gan gynnwys llifogydd, erydu arfordirol ac ymchwyddiadau stormydd, yn achos pryder penodol. Er bod cydnabyddiaeth y bydd y seilwaith trafndiaeth yng Nghymru yn wynebu mwy o risg, nid yw'n ymddangos fel pe bai'r sail dystiolaeth yn ystyried y data angenrheidiol mewn perthynas â'r meysydd hyn. Ymhlith y ffynonellau data allweddol sydd ar goll mae cyfeiriadau at y perygl o lifogydd dŵr wyneb a data ar newid yn yr hinsawdd, er enghraifft, data UKCP09.

Ystyriwn y dylai cyfeiriadau at dderbynyddion amgylcheddol sensitif a nodir yng nghynlluniau rheoli Parciau Cenedlaethol ac Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) gael eu cynnwys yng nghwmpas y ffynonellau data a ddadansodwyd. Mewn llawer rhan o Gymru, yn enwedig mewn Parciau Cenedlaethol ac AHNEau, mae angen dull sensitif o gynllunio trafndiaeth er mwyn gwarchod (ac, mewn rhai achosion, wella) tirweddau ac asedau treftadaeth ddiwylliannol. Pe gallai nodweddion a rhinweddau arbennig yr ardaloedd gwarchodedig hyn a nodir yn y cynlluniau rheoli hyn gael eu cynnwys yn y sail dystiolaeth, byddai'n rhoi cyd-destun pwysig ar gyfer ymyriadau trafndiaeth yn yr ardaloedd gwarchodedig hyn.

Nodwn nad oes llawer o gyfeiriadau at y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol arfaethedig yn y Cynllun. Bydd y Fframwaith yn arbennig o berthnasol i'r

Cynllun o ran nodi meysydd datblygu allweddol. Gobeithiwn weld cyfeiriadau at y cysylltiadau rhwng y Cynllun a'r Fframwaith mewn fersiynau o'r Cynllun yn y dyfodol.

Mae'r gwaith o Reoli Adnoddau Naturiol yn esblygu yng nghyd-destun Bil yr Amgylchedd arfaethedig, a byddem yn croesawu trafodaeth bellach ar faterion rheoli adnoddau naturiol a allai gael eu hystyried fel rhan o'r sail dystiolaeth.

**Cwestiwn 2:** Mae'r Cynllun yn nodi'r canfyddiadau allweddol o'r dystiolaeth. A ydych yn ystyried bod unrhyw ganfyddiadau allweddol ar goll?

**Ydw/Nac ydw: Ydw**

**Os ydych, eglurwch y rheswm dros eich ateb:**

Hoffem dynnu eich sylw at y canlynol:

Rydym yn cydnabod bod effeithiau amgylcheddol wedi'u hystyried drwy ddilyn dull seiliedig ar dystiolaeth. Fodd bynnag, nid yw'n glir pa le sydd i berygl llifogydd yn hyn o beth a ph'un a yw'r mater hwn wedi'i gynnwys fel rhan o'r 'wybodaeth ategol' ac yn cael ei ystyried fel canfyddiad allweddol.

O fewn y crynodeb o gynlluniau arfaethedig, mae perygl cynyddol o lifogydd wedi'i nodi mewn nifer o brosiectau. Er bod y risg i'r cynllun ei hun a'r angen i sicrhau bod y cynllun yn gadarn wedi'u nodi, nid yw'r risgiau/effeithiau ar drydydd partiön a'r angen i leihau'r effeithiau hyn cymaint â phosibl wedi'u cydnabod.

Prin iawn yw'r cyfeiriadau at y perygl o lifogydd dŵr wyneb, a all fod yn broblem benodol i briffyrdd. Mae llifogydd dŵr wyneb hefyd yn debygol o gynyddu yn y dyfodol o ganlyniad i newid yn yr hinsawdd yn sgil mwy o ddigwyddiadau glawiad a glaw trymach. Fel y cyfryw, bydd angen ystyried llifogydd dŵr wyneb hefyd wrth ddylunio cynlluniau trafndiaeth newydd a chynnal a chadw cynlluniau trafndiaeth presennol.

O ystyried mai NOx o draffig ar y ffordd yw'r rheswm dros nodi 35 o'r 36 o Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer Cymru, byddem yn cyngori y dylid rhoi cynllun gweithredu strwythuredig ar waith i fynd i'r afael â hyn. Nodwn y datganiad canlynol, 'As a number of the interventions are at the early investigation/feasibility stage there remains uncertainty as to what measures will actually be taken forward to delivery. This adds further uncertainty as to how meeting the objectives of the NTP will affect air quality'. Ystyriwn y dylid aralleirio'r frawddeg hon ac awgrymwyn y canlynol, '*An Action Plan be put in place to address the issue of air quality, and keep under review the effectiveness of its planned interventions - paying particular attention to behaviour change.*'

O ran addasu i newid yn yr hinsawdd, mae'r ffaith nad oes unrhyw ystyriaeth o

borthladdoedd yn anghyson o ystyried eu bod yn agored i newidiadau arfordirol sy'n gysylltiedig â chodiad yn lefel y môr. Mewn sawl man yn y ddogfen, cyfeirir at newid yn yr hinsawdd â sicrwydd o ran hinsawdd yn y dyfodol. Fodd bynnag, yn ein barn ni, dylid cyfeirio ato'n briodol o ran risg o ystyried yr ansicrwydd a wyddys am dueddiadau tymhorol. Er enghraifft, mae Network Rail yn ymgymryd ag asesiadau risg a bregusrwydd ar gyfer gweithredu'r mesurau diogelu angenrheidiol ar gyfer ei seilwaith. Cynghorwn y dylai'r Cynllun gynnwys cyfeiriad at Awdurdodau Porthladdoedd yn ymgymryd ag asesiadau risg tebyg yn ystod oes y cynllun.

Er nad yw porthladdoedd yn fater sydd wedi'i ddatganoli i Gymru ar hyn o bryd, yn sgil cyhoeddi Pwerau at bwrpas: Tuag at setliad datganoli sy'n para i Gymru (Chwefror 2015), cynghorwn fod cyfle i ystyried datblygiad porthladdoedd yng Nghymru fel rhan o strategaethau ehangach ar gyfer twf economaidd a sicrhau bod datblygiad porthladdoedd yn cael ei gynnwys yn llawn mewn cynlluniau i wella seilwaith trafndiaeth Cymru.

**Cwestiwn 3:** A yw'r ymyriadau yn mynd i'r afael â'r canfyddiadau o'r sylfaen dystiolaeth?

**Ydynt/Nac ydynt: Nac ydynt**

**Os nad ydynt, eglurwch y rheswm dros eich ateb:**

Yn ein barn ni, nid oes cydberthyniad cryf rhwng y dystiolaeth a ddarparwyd a'r cynlluniau a gynigir.

Er ein bod yn croesawu'r gofyniad y dylai pob prosiect newydd gael ei ddiogelu rhag effeithiau newid yn yr hinsawdd yn y dyfodol, byddem hefyd yn annog unrhyw gynlluniau cynnal a chadw mawr i sicrhau eu bod yn gallu gwrthsefyll newid yn yr hinsawdd lle y bo modd.

O ran deddfwriaeth a pholisïau, ymddengys bod pob un sy'n berthnasol i berygl llifogydd wedi'u cynnwys. Gwnaed cysylltiadau da hefyd ag ysgogwyr polisi strategol fel Cynlluniau Rheoli Perygl Llifogydd a Chynlluniau Rheoli Traethlinau.

O ran lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr, bydd yr ymyriadau sy'n debygol o arwain at leihad mewn allyriadau NO<sub>x</sub> (newid i drafndiaeth gyhoeddus, ac o'r ffordd i'r rheilffordd) hefyd yn arwain at leihad mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr. Bydd cyfleoedd mawr yn codi gyda'r broses o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru, a gwasanaethau rheilffordd Cymoedd De Cymru. Bydd y lleihad mewn allyriadau o ran yr olaf yn fwy os bydd y trenau dan sylw yn defnyddio system frecio atgynhyrchiol, gyda thrydan yn cael ei fwydo'n ôl i'r grid. O 1971 i 1991, rhedai gwasanaeth trên cynwysyddion cludo nwyddau ar hyd Arfordir Gogledd Cymru i Gaergybi. Roedd y gwasanaeth yn rhedeg bedair gwaith y diwrnod â phob trên yn tynnu 25 o wagenni. Daeth y gwasanaeth i ben am nad oedd yn ddarbodus ac mae bellach yn gweithredu o Seaforth, Lerpwl. Byddai'n amser da i asesu p'un a fyddai'n bosibl ailgyflwyno'r gwasanaeth a ph'un a allai rywfaint o'r traffig HGV presennol

gael ei drosglwyddo i drenau cynwysyddion, gyda buddiannau o ran tagfeydd ac allyriadau nwyon tŷ gwydr.

Ac eithrio'r allyriadau a nodwyd eisoes yn ein sylwadau i gwestiwn 2, mae'r Cynllun wedi coladu ystod dda o dystiolaeth ond ymddengys mai ychydig iawn o ystyriaeth a roddwyd i'r dystiolaeth gynharach ar newid yn yr hinsawdd wrth ddatblygu'r ymyriadau a nodwyd. Caiff yr ymyriadau eu dominyddu gan gamau i fynd i'r afael â diffygion canfyddedig o ran cludiant ar y ffordd heb roi unrhyw ystyriaeth i'r potensial o leihau'r galw ledled Cymru ac ychydig iawn o ystyriaeth i'r potensial o wella teithio llesol, gan arwain at lai o allyriadau a buddiannau o ran iechyd.

Er bod y Cynllun yn cyfeirio at Strategaeth Newid yn yr Hinsawdd 2010, nid yw'n gwneud unrhyw ddatganiad penodol ar ei allu i helpu i gyflawni'r gostyngiad o 3% y flwyddyn mewn allyriadau yn y sector trafndiaeth yng Nghymru, nac yn nodi'n benodol sut y bydd yn helpu i gyflawni'r blaenoriaethau ar gyfer trafndiaeth a nodir yn y Cynllun Cyflawni ar gyfer Lleihau Allyriadau a gyhoeddwyd gyda'r Strategaeth Newid yn yr Hinsawdd.

Ystyriwn fod yr achos dros y cynlluniau ffyrdd arfaethedig a nodir yn y Cynllun yn seiliedig ar gynnydd arfaethedig mewn milltired cerbydau, ond ni chaiff y cynnydd hwn ei ategu gan dueddiadau diweddar ac nid yw'n gyson ag amcanion y Strategaeth Newid yn yr Hinsawdd o leihau'r defnydd o gerbydau drwy newid moddol a defnydd gwell o dechnoleg cyfathrebu.

Awgrymw'n y gallai 'lleihau'r angen i deithio' fod yn gategori ychwanegol y tu hwnt i 'deithio llesol'. Nid yw rhai pobl yn gorfod teithio i'r gwaith mwyach oherwydd systemau cyfathrebu cyfrifiadurol yn y cartref. Awgrymw'n y dylai sylw penodol gael ei roi yn y Cynllun i'r tueddiadau diweddar hyn sy'n tyfu'n gyflym. Gall y rhain effeithio ar ragolygon twf o ran trafndiaeth yn y dyfodol.

**Cwestiwn 4:** A yw'r amserlenni cyflawni yn briodol (Adran 3)?

**Ydynt/Nac ydynt:**

**Os ydynt, eglurwch y rheswm dros eich ateb:**

Dim sylw.

**Cwestiwn 5:** O ran ariannu'r ymyriadau, a oes unrhyw ffrydiau ariannu eraill y dylem fod yn eu hystyried (Adran 4)?

**Oes/Nac oes: Nac oes**

Mae Cyfoeth Naturiol Cymru yn cytuno â'r ffynonellau ariannu a amlinellir ar dudalennau 148 i 150. Rydym o blaid defnyddio dull strwythuredig o asesu a

blaenoriaethu prosiectau ac mae'n debygol y bydd yr arian y bwriedir ei hawlio (fel arian Ewropeaidd) yn addas at y diben hwn.

**Cwestiwn 6: Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol.** Os oes gennych unrhyw faterion cysylltiedig nad ydym wedi mynd i'r afael â hwy'n benodol, defnyddiwch y gofod hwn i roi gwybod beth ydynt.

Yn ein barn ni, gallai'r Cynllun gael ei atgyfnerthu drwy ystyried y canlynol:

- Atgyfnerthu'r cysylltiad rhwng buddsoddi mewn seilwaith a thwf economaidd;
- Mwy o ystyriaeth o ddewisiadau amgen fel trafndiaeth gyhoeddus, seilwaith rheilffyrdd, trafndiaeth forol (llongau fferi);
- Ystyriaeth o'r ffyrdd y gellir integreiddio dulliau trafndiaeth amrywiol;
- Pwysigrwydd y sectorau amaethyddol, ynni a choedwigaeth i economi Cymru;
- Yr angen i'r seilwaith trafndiaeth allu gwrthsefyll newid yn yr hinsawdd.

Byddem yn croesawu cysylltiadau cliriach rhwng y Cynllun a'r system cynllunio defnydd tir. Rydym yn arbennig o awyddus i weld yr ymyriadau yn y cynllun hwn yn cael eu cysoni'n agos â Bil yr Amgylchedd (Cymru) arfaethedig, Bil Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) a Chynllun Morol Cenedlaethol Cymru. Er enghraifft, nid yw ffigur 1.3 (Fframwaith Trafndiaeth Cenedlaethol) yn sôn am y cysylltiadau â'r fframweithiau cynllunio defnydd tir a chynllunio morol.

Croesawn y sylw canlynol: 'Transport projects often represent high or very high value for money when the value of the benefits, usually travel time and cost savings, are compared to the whole life cost of the project. In addition, transport schemes can boost the economy by improving access to jobs and assist in the realisation of the agglomeration benefits that arise from the close proximity of businesses.' Mae'n amlygu'r cysylltiad rhwng buddsoddi mewn seilwaith a thwf economaidd ond mae angen atgyfnerthu'r pwynt hwn mewn mannau eraill yn y Cynllun. Mae Cynllunio Trafndiaeth yn greiddiol i waith adfywio llwyddiannus - mae'n cysylltu pobl â gwaith, cwsmeriaid â chyflenwyr ac ymwelwyr ag atyniadau. O ran y Cynllun, mae hyn yn golygu sicrhau bod agweddau ar waith adfywio nad ydynt yn ymwneud â thrafndiaeth yn cael eu hystyried ochr yn ochr â'r gwaith o gynllunio trafndiaeth, a gall fod angen addasu natur gwaith cynllunio trafndiaeth yn ôl agweddau eraill ar waith adfywio er mwyn cyflawni buddiannau lluosog. Er enghraifft, mae llawer o'n rheilffyrdd gwledig yn rhedeg drwy ardaloedd hardd lle mae twristiaeth yn bwysig ac mae angen addasu'r ffordd y cânt eu gweithredu er mwyn cefnogi ac annog diddordeb ymhlith ymwelwyr, gan ddysgu efallai o lwyddiant rheilffyrdd treftadaeth mwy o faint lle mae budd y 'cynnyrch' i gymdeithas a'r economi leol yn cael ei weld y tu hwnt i gyfyngiadau cul y daith o 'A' i 'B'.

Croesawn y dull 'teithio llesol' fel y'i disgrifir yn adran 3.6 a'r pwyslais ar lwybrau 'di-draffig' drwy weithio gyda Sustrans. Fodd bynnag, er bod gennym

rai llwybrau beiciau ardderchog yng Nghymru, rydym yn ymwybodol, mewn llawer o achosion, nad yw'r prosiectau a gyflwynir yn ddeniadol i lawer o ddefnyddwyr, yn enwedig defnyddwyr hamdden a theuluoedd, gan eu bod wedi'u lleoli ar ffyrdd cyflym neu brysur neu'n agos atynt. Er ein bod yn croesawu unrhyw welliant a fyddai'n golygu bod modd osgoi beicio neu gerdded ar y cyfryw ffyrdd, ni fyddai'r farchnad lawn ar gyfer 'teithio llesol' byth yn cael ei gwireddu, yn ein barn ni, drwy'r model darparu seilwaith hwn. Felly, er mwyn sicrhau bod y cynllun yn gweithio, mae angen inni ymrwymo, er enghraifft, i ddiogelu ac aildefnyddio hen reilffyrdd fel llwybrau beiciau ac aliniadau, a graddio llwybrau mewn ffordd briodol, i ffwrdd oddi wrth ffyrdd prysur neu gyflym. Awgrymwn y dylai'r Cynllun annog newid moddol drwy nodi'r ymrwymiad i 'deithio llesol' i ffwrdd oddi wrth briffyrdd prysur.

Byddem yn croesawu'r cyfle i drafod ein pwyntiau, a manylion pellach, gyda chi.

Mae'n debygol y bydd ymatebion i ymgynghoriadau yn cael eu cyhoeddi ar y rhyngwyd neu mewn adroddiad. Pe bai'n well gennych i'ch ymateb fod yn ddienw, ticiwch yma: