

Strategaeth Drafnidiaeth Leol 2024-2029



Cyngor Sir Fynwy

DATGANIAD GWELEDIGAETH

Rydym am ddatblygu rhwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n wynebu'r dyfodol ac sy'n diwallu anghenion trafnidiaeth ein cymunedau mewn ffordd gynaliadwy. Rhaid i'n rhwydwaith fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd, bod yn ddeniadol i drigolion ac ymwelwyr, ac ymateb i dechnoleg sy'n newid

Mae ein gweledigaeth ar gyfer Sir Fynwy yn cynnwys canolbwyntio gwasanaethau, cyfleusterau, tai newydd, a swyddi yn ac o amgylch ein trefi allweddol, a thrwy hynny alluogi cymunedau i gyrraedd gyrchfannau allweddol heb ddibynnu cymaint ar eu car.

Rydym am ail-strwythuro ein trefi o amgylch pobl, gan eu gwneud yn lleoedd gwell i fyw a gweithio ynddynt. Mae ein strategaeth yn ceisio cofleidio patrymau economaidd a ffordd o fyw newidiol i ail-leoli cymdeithas trwy sicrhau mynediad at ystod eang o nwyddau a gwasanaethau hanfodol sy'n hygyrch o fewn cyrraedd hawdd i gartref preswlydd, naill ai drwy gerdded neu feicio. Byddwn yn adeiladu ar y cyfle a gynigir gan derfynau cyflymder is, gan ail-bwrpasu ein strydoedd at ddibenion masnachu, cymunedol a chysylltiadau cymdeithasol.

Ein nod yw sicrhau bod teithio i gyfleusterau mwy canolog neu anghysbell, megis ar gyfer addysg, gofal iechyd a rhai gweithleoedd a chyfleusterau hamdden, yn cael eu cefnogi gan drafnidiaeth gyhoeddus ddibynadwy a fforddiadwy. Mae gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel, sy'n effeithlon ac yn rhyng-gysylltiedig, yn hollbwysig er mwyn cysylltu ein trefi a chael mynediad i gyrchfannau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol i'r ddau gyfeiriad, gan helpu i gryfhau gwytnwch a chystadleurwydd ein cymunedau a'n busnesau, tra'n diogelu'r amgylchedd.

Rydym yn cydnabod, i rai, y bydd y car yn parhau i fod yn ddull trafnidiaeth hanfodol. Mae cyflwyno seilwaith gwefru cerbydau trydan yn rhan bwysig o weledigaeth y dyfodol, ac mae'n hollbwysig cynnal a gwella ansawdd y rhwydwaith ffyrdd i bob defnyddiwr.

Mae gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus effeithlon newydd neu well o ansawdd uchel yn hollbwysig er mwyn rhyng-gysylltu ein trefi a chael mynediad i gyrchfannau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol i'r ddau gyfeiriad, gan helpu i gryfhau gwytnwch a chystadleurwydd ein cymunedau a'n busnesau, tra'n diogelu'r amgylchedd. Byddwn yn gweithio gyda'n partneriaid i greu canolfannau trafnidiaeth integredig a gwella hygyrchedd i bawb.

Mae ein gweledigaeth ar gyfer newid yn seiliedig ar yr egwyddorion allweddol canlynol:

- **Datgarboneiddio trafnidiaeth** – system trafnidiaeth gyhoeddus carbon isel ddibynadwy a fforddiadwy sy'n cefnogi newid ymddygiadol hirdymor.
- **Adeiladu lleoedd gwell** – system teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus sy'n cysylltu cymunedau â gwasanaethau allweddol ac mae strydoedd wedi'u cynllunio i bobl gerdded, beicio a gyrru'n ddiogel.
- **Cludiant cyhoeddus rhyng-gysylltiedig** – system trafnidiaeth gyhoeddus aml-fodd integredig gyda gwell cysylltedd, hygyrchedd a fforddiadwyedd.
- **Cofleidio technoleg ac arloesedd** – lleihau'r angen i deithio a'i gwneud yn haws i bobl a nwyddau deithio'n fwy cynaliadwy.
- **Dyluniad sy'n canolbwyntio ar y cwsmer** – rhyngwyneb cyfleus a dibynadwy gyda gwybodaeth amser real trwy un porth.
- **Gwerth Cyhoeddus** – Alinio llwybrau trafnidiaeth newydd â datblygu defnydd tir ac integreiddio trafnidiaeth gyhoeddus a chludiant a rennir.

Mae'r strategaeth hon yn nodi ein blaenoriaethau dros y pum mlynedd nesaf. Bydd rhai o'r rhain o fewn ein rheolaeth uniongyrchol tra y bydd eraill o dan reolaeth eraill. Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid i hyrwyddo ein gweledigaeth a'n blaenoriaethau trafndiaeth.

Mae Cynllun Corfforaethol a Chymunedol y Cyngor yn gosod ein pwrpas i ddod yn sir ddi-garbon, gan gefnogi llesiant, iechyd ac urddas i bawb ar bob cam o'u bywydau ac rydym wedi ymrwymo'n llwyr i darged Llywodraeth Cymru ar gyfer sector cyhoeddus Cymru i fod yn net sero erbyn 2030. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod na all Sir Fynwy gyflawni'r ymyriadau a nodir yn y strategaeth hon ar ben ein hunain a bydd angen cymorth ar lefel Ranbarthol a Chenedlaethol a chydbwysio gwelliannau uchelgeisiol i'n system drafnidiaeth yn erbyn heriau fforddiadwyedd tymor.

Ein Huchelgais:

- Sefydlwyd llwybrau cerdded, seiclo ac olwynion ym mhob un o'n trefi i'w gwneud yn opsiwn diogel a hawdd ar gyfer teithiau llai na 3 milltir.
- Rhwydwaith ffyrdd mewn cyflwr da a diogel i'r holl ddefnyddwyr;
- Ar gyfer rhannau mwy trefol y sir, gwasanaethau bws craidd i redeg o leiaf bob hanner awr rhwng 08:00 a 18:00 ac o leiaf bob awr gyda'r nos ac ar ddydd Sul;
- Rhwydwaith bysiau pellter hwy aml a dibynadwy sy'n darparu mynediad i gyrchfannau pwysig fel Ysbyty Athrofaol y Grange, Ysbyty Neville Hall a Champws Brynbuga o Goleg Gwent ymhlith eraill;
- Cysylltiad a hybiau trafndiaeth gyhoeddus integredig, sy'n galluogi cysylltiadau effeithiol â rheilffyrdd a choetsis pellter hir, i hwyluso teithiau cymudo a hamdden cynaliadwy o fewn y ddinas-ranbarth ehangach, Cymru, De-orllewin Lloegr a thu hwnt.
- Gwasanaethau rheilffordd aml, dibynadwy a fforddiadwy o orsafoedd Sir Fynwy i gyrchfannau allweddol.
- Gwireddu gorsaf arloesol Rhodfa Magwyr.
- Gwasanaethau ar-alw a chymunedol i helpu i gysylltu cymunedau gwledig gwasgaredig â gwasanaethau allweddol a'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus ehangach.
- Seilwaith gwefru cerbydau trydan sy'n galluogi pob perchennog cerbyd i wneud y dewis mwyaf cynaliadwy o gerbydau, wrth i opsiynau technoleg ddatblygu.
- Gwelliannau i gylchfan High Beech.
- Creu ffordd fynediad newydd o'r M48 i gysylltu â'r B4245 a Chyffordd Twnnel Hafren



CYNNWYS

Datganiad Gweledigaeth	2	5.3 Cynlluniau sy'n destun adolygiad neu beidio dan ystyriaeth.....	20
1. Cyflwyniad	6	6. Meysydd ffocws ac ymyriadau ar y rhestr fer	21
2. Gosod y cyd-destun	7	6.1 Cyflwyniad	21
2.1 Cynllun Datblygu Lleol Amnewid	7	6.2 Cynllunio Defnydd Tir	21
2.2 Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol a Rhanbarthol	8	6.3 Cysylltedd Digidol	22
2.3 Cyd-destun Polisi Ehangach	9	6.4 Cludo Nwyddau a Logisteg	23
2.4 Cynnwys Rhanddeiliaid	9	6.5 Hybiau Symudedd.....	24
3. Heriau a chyfleoedd trafnidiaeth 10		6.6 Teithio Llesol.....	24
3.1 Cyd-destun Trafnidiaeth Lleol.....	10	6.7 Bysiau.....	26
3.2 Patrymau Teithio Presennol a Gwaelodlin y Dyfodol.....	11	6.8 Rheilffordd.....	27
3.3 Problemau a Heriau Trafnidiaeth. Datgarboneiddio Sir Fynwy System Drafnidiaeth.....	12 13	6.9 Gwasanaethau Ar Alw a Chymunedol	28
4. Nodau ac Amcanion	14	6.10 Newid Ymddygiad a Gwybodaeth	29
4.1 Amcan Cyffredinol.....	14	6.11 Isadeiledd Codi Tâl am Gerbydau Trydan	29
4.2 Amcanion SDL ac Aliniad Polisi	14	6.12 Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio.....	30
4.3 Newid Dulliau Teithio	16	6.13 Teithio o'r Cartref i'r Ysgol.....	31
4.4 Cerdded a Seiclo	17	7. Cynllun Cyflenwi	33
4.5 Rhwydwaith Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig.	17	7.1 Gwneud ein Gweledigaeth yn Realiaeth	33
4.6 Cynllunio Defnydd Tir a Thrafnidiaeth ...	17	7.2 Ariannu a Chyflenwi.....	33
4.7 Hybiau Symudedd.....	18	7.3 Monitro ac Arfarnu.....	33
5. Methodoleg Arfarnu	19	8. Crynodeb a Chasgliadau	34
5.1 Fframwaith Arfarnu.....	19	8.1 Crynodeb	34
5.2 Dosbarthiad Cynllun SDL	19	8.2 Casgliadau.....	34

1. CYFLWYNIAD

Mae Cyngor Sir Fynwy (CSF) wedi paratoi'r Strategaeth Drafnidiaeth Leol (SDL) hon i sefydlu fframwaith strategol ar gyfer datblygu'r rhwydwaith trafndiaeth yn ein hardal yn y dyfodol. Rydym wedi sicrhau bod y strategaeth yn cyd-fynd â'r weledigaeth a rennir ac amcanion blaenoriaeth Llwybr Newydd (Strategaeth Trafnidiaeth Genedlaethol Cymru), a Chynllun Corfforaethol a Chymunedol y Cyngor. Mae cynaliadwyedd amgylcheddol a lliniaru newid yn yr hinsawdd yn greiddiol i'n hymagwedd, a hygyrchedd gwasanaethau trafndiaeth i bawb. Lluniwyd ein Cynllun Trafnidiaeth Lleol diwethaf yn 2015. Nid oes gan Sir Fynwy ddyletswydd statudol mwyach i ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth a bydd yn lle hynny'n cael ei gynnwys yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-ddwyrain Cymru (CTRh). Mae Cyngor Sir Fynwy ar hyn o bryd yn datblygu Cynllun Datblygu Lleol Amnewid (CDLI), a fydd yn darparu cyfeiriad strategol ar gyfer datblygu tir yn Sir Fynwy hyd at 2033. Mae Sir Fynwy wedi'i lleoli'n strategol ar y ffin â Lloegr, ac rydym yn un o'r siroedd mwyaf cysylltiedig yng Nghymru. Mae gennym ddwy draffordd (yr M4 a'r M48), Pont Hafren ac Ail Groesfan Hafren Tywysog Cymru yn darparu mynediad ffordd strategol, ac mae Sir Fynwy yn gysylltiad rheilffordd pwysig â gorsafoedd ar hyn o bryd yn y Fenni, Cas-gwent, Cyffordd Twannel Hafren a Chil-y-coed. Mae ein system drafnidiaeth yn hanfodol i helpu pobl a nwyddau i gyrraedd y lleoedd sy'n gwneud ein sir yn lle rydyn ni'n caru byw, gweithio ac ymweld â hi.

Mae'r Strategaeth hon yn cydnabod nad yw trafndiaeth wedi'i chyfyngu gan ffiniau awdurdodau ac mae Sir Fynwy yn cynnal cysylltiadau ag awdurdodau lleol cyfagos ar y ddwy ochr i'r ffin i drafod cynigion datblygu a nodi cyfleoedd i wella opsiynau trafndiaeth sy'n cysylltu ein cymunedau, lleoedd cyflogaeth, gwasanaethau, a chyrchfannau ymwelwyr. Mae 2.5 miliwn o ymwelwyr yn dod i Sir Fynwy bob blwyddyn, ac rydym yn eiwa o gefn gwlad hardd a thirweddau amrywiol o ansawdd eithriadol, sydd wedi'u cysylltu gan Afonydd Gwy ac Wysg, llwybrau pellter hir fel Llwybr Cerdded Cenedlaethol Clawdd Offa

Llwybr Arfordir Cymru, a Chamlas Sir Fynwy a Brycheiniog.

Sir wledig yw Sir Fynwy, ac er bod ei phoblogaeth wedi codi i bron i 100,000 o bobl, mae'n parhau i fod yn un o'r siroedd lleiaf poblog yng Nghymru. Yn ôl data Cyfrifiad 2021, mae tua hanner ein poblogaeth (48% o aelwydydd) yn byw ym mhrif drefi'r Fenni, Trefynwy, Cil-y-coed a Chas-gwent. Mae 13% ychwanegol o aelwydydd yn nhrefi Glannau Hafren, sef Caerwent, Magwyr a Gwndy, Porthsgiwed, a Rogiet, sy'n golygu bod 39% o aelwydydd mewn rhannau gwledig o'r sir.

Yn sgil natur wledig ein Sir a'r seilwaith trafndiaeth gyhoeddus cymharol gyfyngedig o'i gymharu ag ardaloedd trefol, rydym yn cydnabod y bydd angen parhaus i ddefnyddio ceir ar gyfer llawer o bobl a theithiau. Nod y strategaeth hon, serch hynny, yw gwella darpariaeth trafndiaeth gynaliadwy i ddarparu mwy o gyfleoedd i bobl deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio. Mae aelwydydd incwm isel, y plant a'r bobl ifanc sydd ynddynt, menywod a phobl ag anableddau yn fwy tebygol o ddibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig bysiau. Mae cost a natur afreolaidd bysiau yn arbennig, yn effeithio'n anghymesur ar y grwpiau hyn gan effeithio ar eu cyfleoedd bywyd, mynediad at iechyd, allgáu cymdeithasol cynyddol a'u gallu i chwilio am waith a'i sicrhau. I'r gwrthwyneb, mae system drafnidiaeth sy'n darparu dewisiadau amgen hygyrch a fforddiadwy yn lle defnyddio ceir preifat yn cynnig manteision lluosog, gan gynnwys llai o dagfeydd, ansawdd aer gwell a diogelwch ar y ffyrdd, manteision iechyd ymarfer corff a'r manteision cymdeithasol a ddaw o strydoedd tawelach.

Mae'r strategaeth hon yn ystyried y cyd-destun lleol, yn cefnogi economi iach a chytbwys, cynhwysiant cymdeithasol, a chydarddoldeb, a'i nod yw lleihau effaith amgylcheddol y system drafnidiaeth. Mae'r strategaeth gyffredinol yn cyflwyno dadansoddiad o'r sefyllfa drafnidiaeth bresennol yn Sir Fynwy, y cyfleoedd a'r cyfyngiadau ac atebion posibl i wella'r rhwydwaith trafndiaeth ar gyfer yr holl ddefnyddwyr.

2. GOSOD Y CYD-DESTUN

2.1 Cynllun Datblygu Lleol Amnewid

Mae CSF yn paratoi Cynllun Datblygu Lleol Amnewid (CDLIA) ar gyfer y cyfnod 2018-2033. Bydd y CDLIA yn nodi cynigion datblygu defnydd tir ar gyfer y Sir a bydd yn nodi faint o ddatblygiadau newydd a fydd yn digwydd hyd at 2033 a ble y bydd hwn yn cael ei leoli. Bydd hefyd yn nodi ardaloedd i'w diogelu rhag datblygiad ac yn darparu polisiau ar gyfer asesu ceisiadau cynllunio yn y dyfodol. Pan gaiff ei fabwysiadu, y CDLIA fydd y cynllun defnydd tir statudol sy'n cefnogi dibenion craidd y Cyngor a nodir yng Nghynllun Corfforaethol a Chymunedol 2022.

Mae'r CDLIA yn nodi'r Fenni, Cil-y-coed, Cas-gwent a Threfynwy fel Prif Aneddiadau'r sir gyda chyfleoedd yn y lleoliadau hyn ar gyfer cyflogaeth, mynediad at wasanaethau a thrafnidiaeth gynaliadwy. Ceir cyfleoedd ychwanegol yn ardal ehangach Glannau Hafren, Aneddiadau Eilaidd Penperlenni, Rhaglan a Brynbuga, ac mewn nifer o aneddiadau gwledig llai. Bydd datblygiad yn canolbwyntio ar brif aneddiadau'r sir, a'r aneddiadau mwyaf cynaliadwy, fel y dangosir yn Nhabl

2.1.Tabl 2.1 Dyranidau Safle Strategol a Ffefrir CDLIA

Enw'r Safle	Defnydd Arfaethedig	Nifer y Cartrefi
Dwyrain Y Fenni	Defnydd Cymysg	500
Cas-gwent	Defnydd Cymysg	145
Trefynwy	Preswyl	270
Dwyrain Cil-y-coed	Defnydd Cymysg	735

Mae'r diagram allweddol (Ffigur 2.1) yn parhau â'r cysylltiadau strategol a nodwyd yn y CDLI mabwysiedig presennol. Mae'r canlynol yn gynlluniau trafndiaeth allweddol y bwriedir eu diogelu rhag unrhyw newidiadau defnydd tir a fyddai'n eu hatal rhag symud ymlaen.

Cynlluniau Teithio Llesol

- CTLI Y Fenni a Llan-ffwyst
- CTLI Cil-y-coed
- CTLI Cas-gwent
- CTLI Trefynwy
- CTLI Magwyr a Gwndy
- CTLI Gwndy i Rogiet
- CTLI Brynbuga

Cynlluniau Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus

- Gwelliannau i Orsaf Drenau'r Fenni
- Gwelliannau i Safle Bws Y Fenni
- Hyb Trafnidiaeth Cas-gwent
- Gwella Cyfnewidfa Twnnel Hafren
- Safle Bws/ Coetsis Trefynwy
- Gorsaf Rhodfa Magwyr

Cynlluniau Ffyrdd

- Ffordd Gyswllt Cyffordd Twnnel Hafren y B4245/M48
- Gwelliannau i gylchfan High Beech

Mae polisiau allweddol eraill yn ymwneud â thrafnidiaeth yn cynnwys:

Polisi Strategol S3 – Creu Lleoedd Cynaliadwy: mae'n cefnogi darparu datblygiad sy'n ymgorffori cymysgedd priodol o ddefnyddiau i leihau'r angen i deithio a gwneud y mwyaf o deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Polisi Strategol S9 – Trafnidiaeth Gynaliadwy: Rhaid i ddatblygiadau hyrwyddo dulliau cynaliadwy, carbon isel, diogel o drafnidiaeth sy'n lleihau'r angen i deithio mewn car. Rhaid iddynt hefyd gynyddu'r ddarpariaeth ar gyfer cerdded a beicio a gwella trafndiaeth gyhoeddus.



2.2 Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol a Rhanbarthol

Dyletswyddau Statudol

Cyflwynodd Deddf Trafnidiaeth 2000, fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006, ofyniad statudol i awdurdodau trafndiaeth lleol gynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) bob pum mlynedd a'i gadw dan adolygiad.

Cymeradwywyd CTLI diweddaraf CSF gan Weinidogion Cymru ym mis Mai 2015 ac roedd yn cynnwys rhaglen bum mlynedd wedi'i blaenoriaethu o brosiectau. Cynhaliwyd adolygiad o'r cynllun a nododd yr amcanion dros dro a nodir yn Nhabl 2.3 isod, fel sail ar gyfer datblygu'r strategaeth hon.

Trosglwyddodd Deddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 y ddyletswydd i ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth i'r Cydbwyllgorau Corfforaethol (CC) newydd yng Nghymru. Mae CSF yn aelod o Gydbwyllgor Corfforaethol De-ddwyrain Cymru (SEWCJC), sy'n gyfrifol am baratoi Cynlluniau Datblygu Strategol Rhanbarthol, Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) ac am wneud beth bynnag sy'n angenrheidiol i wella neu hyrwyddo lles economaidd Prifddinas- Ranbarth Caerdydd.

Bydd Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn disgrifio'r heriau a'r cyfleoedd trafndiaeth allweddol sy'n berthnasol i'w rhanbarth ac yn nodi polisïau ac ymyriadau i'r awdurdodau lleol eu cyflawni yn y cyfnod o bum mlynedd rhwng 2025 a 2030, yn ogystal â dyheadau tymor canolig a hirdymor hyd at 2050.

Pam ydym wedi datblygu'r Strategaeth Drafnidiaeth Leol?

Er nad oes dyletswydd bellach ar awdurdodau lleol yng Nghymru i greu CTLI, mae CSF wedi penderfynu paratoi'r Strategaeth hon at ddau ddiben allweddol:

1. Bydd paratoi sylfaen dystiolaeth gadarn, gyfredol yn sicrhau bod CSF mewn sefyllfa dda i sicrhau gwelliannau i seilwaith trafndiaeth gynaliadwy drwy ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol SEWCJC. Gellir sicrhau hyn drwy ddatblygu'r Strategaeth Drafnidiaeth Leol mewn ffordd sy'n ymateb i ofynion cynllunio'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a hyrwyddo seilwaith trafndiaeth diogel, integredig ac effeithlon yn Sir Fynwy.
2. Bydd datblygu'r SDL ochr yn ochr â'r CDLIA yn helpu i sicrhau bod cynllunio defnydd tir a chynllunio trafndiaeth yn cael eu hystyried mewn modd integredig. Bydd hyn yn sicrhau canlyniadau gwell drwy sicrhau bod cartrefi a swyddi newydd yn cael eu lleoli mewn mannau y gall pobl deithio yn ôl ac ymlaen yn gynaliadwy. Bydd hefyd yn sicrhau bod gofynion seilwaith trafndiaeth yn cael eu hystyried a'u hariannu'n briodol wrth i safleoedd datblygu gael eu dwyn ymlaen.

Thema	Amcanion Dros Dro ar gyfer y Strategaeth Drafnidiaeth Leol 2024 - 29
Cymuned	<ul style="list-style-type: none"> Lleihau anghydraddoldebau a chefnogi cymunedau diogel, iach, teg a hygyrch i bobl a lleoedd trwy ddarparu cludiant yn Sir Fynwy
Economi	<ul style="list-style-type: none"> Tyfu economi Sir Fynwy drwy system drafnidiaeth lewyrchus i ddarparu cysylltiadau cynaliadwy i drefi marchnad allweddol a chyrchfannau allanol allweddol, a sicrhau lles cymdeithasol ac amgylcheddol ar gyfer cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol trwy arferion cynaliadwy.
Amgylchedd	<ul style="list-style-type: none"> Hwyluso datblygiad system drafnidiaeth ecogyfeillgar i bawb yn Sir Fynwy ac i gyrchfannau allanol allweddol, sy'n lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yn ddramatig ac yn blaenoriaethu teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Gwella ymwybyddiaeth o ddulliau teithio cynaliadwy a chanlyniadau dewisiadau teithio ar newid hinsawdd, yr amgylchedd ac iechyd
Hygyrchedd	<ul style="list-style-type: none"> Sicrhau bod gan holl drigolion ac ymwelwyr Sir Fynwy fynediad digonol a chyfartal i seilwaith cerdded a beicio, trafndiaeth gyhoeddus, a cherbydau allyriadau isel neu sero o ran yr hierarchaeth drafnidiaeth
Diwylliant	<ul style="list-style-type: none"> Caniatáu i ddiwylliant ac iaith Gymraeg ffynnu ar ein rhwydweithiau trafndiaeth, yn Sir Fynwy ac i gyrchfannau allanol allweddol

2.3 Cyd-destun Polisi Ehangach

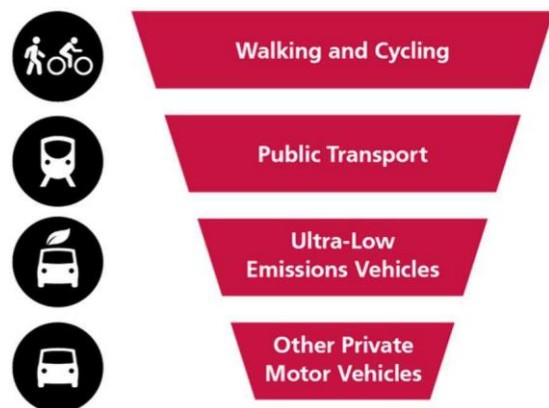
Mae polisiau allweddol cenedlaethol, rhanbarthol a lleol wedi'u hadolygu wrth ddatblygu'r strategaeth hon. Mae'r polisiau allweddol wedi'u cynnwys yn Atodiad A ynghyd â chrynodeb o bolisiau awdurdodau cyfagos.

Mae'r casgliadau allweddol sy'n berthnasol i ddatblygiad y strategaeth hon fel a ganlyn

- Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn ei gwneud yn ofynnol i Gyrrff Cyhoeddus yng Nghymru ystyried effaith hirdymor eu penderfyniadau a sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl at eu nodau llesiant.
- Bydd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Deddwyrain Cymru yn teilwrio darpariaeth Strategaeth Drafnidiaeth Cymru i'n hardal leol ac yn pennu'r blaenoriaethau ar gyfer Sir Fynwy.
- Mae Cymru'r Dyfodol yn nodi bod yn rhaid i ddatblygiadau newydd hyrwyddo dulliau trafndiaeth carbon isel, diogel a chynaliadwy sy'n lleihau'r angen i deithio mewn car.
- Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru argyfwng hinsawdd yn 2019 ac mae ganddi darged cyfreithiol rwymol i gyrraedd sero net erbyn 2050. Mae ganddynt uchelgais y bydd Sector Cyhoeddus Cymru yn sero net erbyn 2030.
- Mae'r CDLIAyn nodi bod dibyniaeth ar geir a phellteroedd cymudo hir yn faterion allweddol yng nghyd-destun Sir Fynwy. Fe wnaeth dileu tollau Hafren yn 2018 ddwysáu llif cymudwyr rhwng Sir Fynwy a Gorllewin Lloegr.
- Bydd deddfwriaeth Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn yn rhoi cyfrifoldeb arweiniol i Trafnidiaeth Cymru (TrC) i gynllunio a chyflawni gwelliannau i'r rhwydwaith bysiau.
- Mae newid moddol yn ofyniad allweddol yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a bydd yn her sylweddol i'r rhai sy'n cynllunio ac yn darparu trafndiaeth yng Nghymru.

Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi ei hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy o fewn Llwybr Newydd. Mae hyn yn helpu i arwain y broses o wneud penderfyniadau drwy ganolbwyntio'n gyntaf ar rôl lle wrth leihau teithiau, cyn blaenoriaethu dulliau cynaliadwy o deithio. Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi cyfres o dargedau ar gyfer trafndiaeth i helpu i gyflawni'r strategaeth genedlaethol, er enghraifft 30% o'r gweithlu i weithio o bell, a 45% o deithiau i'w gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio erbyn 2040.

Mae'r dyheadau hynny wedi'u hystyried wrth ddatblygu ein strategaeth a byddant yn parhau i lywio'r broses gynllunio ranbarthol.



Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy Llywodraeth Cymru.

2.4 Cynnwys Budd-ddeiliaid

Mae'r strategaeth hon wedi'i datblygu drwy gyfres o weithdai gyda rhanddeiliaid, ac mae rhagor o fanylion amdanynt wedi'u cynnwys yn yr atodiadau. Cynhaliwyd ymarfer ymgynghori cyhoeddus rhwng Tachwedd 2023 ac Ionawr 2024 gyda 2,434 yn ymweld â'r arddangosfa ar-lein a 335 o ymatebion. Crynhoir y canlyniadau yn Atodiad B Adroddiad Cyfranogiad.

3. HERIAU A CHYFLEOEDD TRAFNDIAETH

3.1 Cyd-destun Trafnidiaeth Lleol

Mae gan Sir Fynwy arwynebedd tir o tua 880 cilometr sgwâr, ac mae'n ardal wledig yn bennaf gyda 3% o'r Sir yn cael ei hystyried yn ardal drefol/trefol. Mae gan y Sir boblogaeth o 95,000 gyda 48% o aelwydydd wedi'u lleoli ym mhrif aneddiadau'r Fenni, Cil-y-coed, Cas-gwent a Threfynwy. Mae 13% ychwanegol o aelwydydd wedi'u lleoli yn nhrefi Glannau Hafren, sef Caerwent, Magwyr a Gwndy, Porthsgiwed a Rogiet, gyda 39% o aelwydydd mewn ardaloedd gwledig.

Trafnidiaeth Gyhoeddus

Mae rhwydwaith rheilffyrdd Sir Fynwy yn cynnwys Rheilffordd y Gororau, sy'n darparu cysylltiadau gogledd-de drwy'r Fenni, Prif Linell De Cymru (PLDC) gyda gwasanaethau'n galw yng Nghyffordd Twannel Hafren, a Lein Caerloyw i Gasnewydd gyda gorsafoedd yng Nghas-gwent a Chil-y-coed.

Mae rhwydwaith bysiau Sir Fynwy fel arfer yn cynnwys llwybrau craidd, gwasanaethau tref a gwasanaethau gwledig. Mae llwybrau craidd yn cysylltu'r aneddiadau allweddol sydd â'i gilydd ac aneddiadau cyfatebol y tu allan i Sir Fynwy. Mae llwybrau tref yn gwasanaethu ardaloedd trefol allweddol y Fenni, Trefynwy, Cas-gwent a Glannau Hafren (neu'n cysylltu â phentrefi cyfagos e.e. Llanelen).

Mae gwasanaethau gwledig eraill sydd wedi'u hamserlennu yn gweithredu'n amlach (3-6 y dydd fel arfer), ac mae rhai gwasanaethau'n gweithredu'n llai aml i wasanaethu colegau neu wasanaethau diwrnod marchnad na sydd yn ddyddiol.

Mae Grass Routes yn wasanaeth cludiant cymunedol a ddarperir gan CSF ar sail aelodaeth. Mae hwn yn wasanaeth bws hyblyg sy'n gwneud teithiau ar gais.

Gall cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus gwael a diffyg dewisiadau eraill arwain at arwahanrwydd cymdeithasol i drigolion nad oes ganddynt fynediad i gerbydau preifat. Mae natur wledig y sir a phatrwm aneddiadau gwasgareddig yn gwneud darpariaeth teithio cynaliadwy yn her. Yn nodweddiadol, nid yw gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn fasnachol hyfwrw ac mae angen cymorth referniw parhaus sylweddol arnynt. Mae'r diffyg integreiddio rhwng gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a chost tocynnau yn cyfyngu ymhellach ar ba mor ddeniadol yw teithiau aml-foddol ac yn cyfyngu ar gyrhaeddiad posibl y rhwydwaith trafndiaeth gynaliadwy.

Rhwydwaith Priffyrdd a Heriau Allweddol

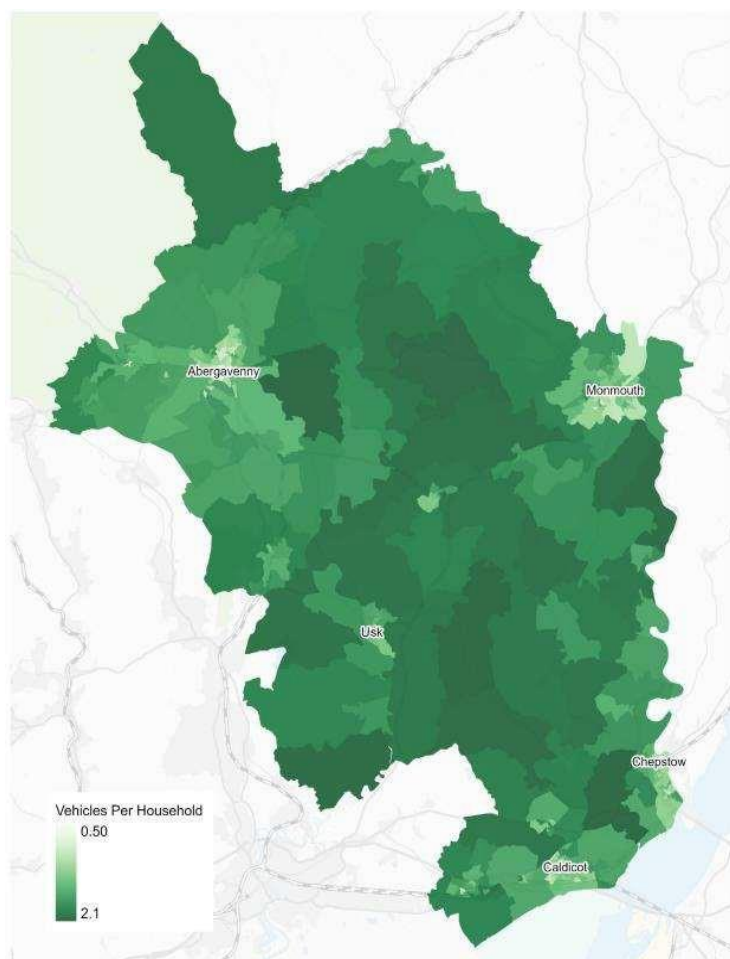
Wedi'i lleoli o fewn Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, mae Sir Fynwy mewn lleoliad strategol rhwng canolfannau mawr yn Ne Cymru, de-orllewin Lloegr, a Chanolbarth Lloegr. Mae Sir Fynwy yn profi all-gymudo net o tua 2,800 o drigolion y dydd, neu 39% o'r boblogaeth waith yn cymudo i Gasnewydd, Caerdydd, Bryste a'r ardaloedd cyfagos. Mae tagfeydd traffyrdd a phriffyrdd lleol (fel High Beech, Cas-gwent) yn cyfrannu at ansawdd aer gwael, gydag Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer yng Nghas-gwent a Brynbuga. Gellir priodoli llawer o'r materion ansawdd aer yng Nghas-gwent i dwf aneddiadau a chynnydd mewn llif cymudo drwy Gas-gwent o Loegr. Yn fwy cyffredinol, mae cymudo wedi cynyddu'n arbennig i/o Orllewin Lloegr, yn dilyn dileu Tollau Hafren yn 2018.

Ar hyn o bryd mae diffyg seilwaith gwefru cerbydau trydan yn Sir Fynwy. Er bod alinio â pholisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru yn canolbwyntio ar yr angen am newid dulliau teithio drwy symud oh ddefnyddio ceir preifat, mae'n bwysig cydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd gwledig a strategol ar gyfer awdurdod wledig fel Sir Fynwy a'r angen i symud i gerbydau trydan cyn gynted ag sydd yn bosib.

3.2 Patrymau Teithio Presennol a'r Dyfodol Gwaelodin

Bydd cynnal y rhwydwaith ffyrdd gwledig a strategol ar gyfer pob cerbyd, gan gynnwys cludo nwyddau, yn parhau i fod yn flaenoriaeth allweddol ar gyfer trafnidiaeth leol yn Sir Fynwy, ochr yn ochr ag ymdrechion i annog newid moddol a thrafnidiaeth gynaliadwy. Yn ôl y data sydd ar gael, a ddangosir yn Nhabl 3.1, gyrru yw'r dull teithio a ddefnyddir fwyaf yn Sir Fynwy o bell ffordd. Heb ymyriadau i wella argaeledd dulliau teithio amgen, ac o ystyried natur wledig y sir, patrwm aneddiadau gwasgareddig, rhagwelir y bydd y defnydd o geir yn parhau'n uchel fel y dangosir yn nhabl 3.1 isod.

Yn ôl Cyfrifiad 2021, Sir Fynwy sydd â'r lefel uchaf o berchnogaeth ceir o blith unrhyw awdurdod lleol yng Nghymru, sef 1.51 cerbyd fesul cartref, o'i gymharu â chyfartaledd cenedlaethol o 1.32. Mae perchnogaeth ceir wedi cynyddu 4% yn Sir Fynwy ers Cyfrifiad 2011. Fel y dangosir yn Ffigur 3.2, mae perchnogaeth ceir ar ei hisaf mewn trefi allweddol, gan amlygu'r potensial ar gyfer cerdded a beicio ar gyfer teithiau pellter byrrach yn nhrefi allweddol y Fenni, Trefynwy, Cas-gwent a Chil-y-coed.



Ffynhonnell: Cyfrifiad 2021

	Cerbyd	Teithiwr Cerbyd	Cerdded	Seiclo	Bws	Rheilffordd	Arall
Cymudo Cyfrifiad 2011	75.6%	7.3%	11.9%	1.3%	1.8%	0.6%	1.5%
Blwyddyn Sylfaen MTDDdC 2015	96.4%	-	-	-	2.1%	1.5%	-
Rhwydwaith Symudol 2019	97.5%	-	1.6%	-	0.9%	-	-
Cymudo Cyfrifiad 2021*	79.8%	4.8%	10.5%	1.2%	0.7%	1.0%	2.0%
Rhagolwg MTDDdC 2031**	97.4%	-	-	-	1.2%	1.3%	-

Tabl 3.1 Cyfran Dull Teithio a Arsylwyd ac a Ragwelwyd yn Sir Fynwy heb unrhyw ymyriadau.

Ffigur 3.1 Perchnogaeth Car Sir Fynwy fesul Aelwyd

3.3 Problemau a Heriau Trafnidiaeth

Nodwyd y materion allweddol canlynol fel problemau trafndiaeth yn Sir Fynwy.



Er ei fod yn gwella, mae diffyg seilwaith yn cyfyngu ar hyfywedd cerdded a beicio

- Mae bylchau yn y rhwydwaith yn rhwystro'r niferoedd sy'n cymryd rhan.
- Mae niferoedd uchel o draffig yn enwedig ar ffordd A ac yng nghanol trefi yn creu pryderon diogelwch ffordd.
- Mae topograffeg a phellter rhwng trefi allweddol yn cyfyngu ar y nifer sy'n manteisio arnynt



Mae diffyg cysylltedd trafndiaeth gyhoeddus yn arwain at arwahanrwydd cymdeithasol i drigolion heb fynediad i geir preifat.

- Gwasanaethau bus annibynadwy, amledd isel, a gwasanaeth rhwydwaith gwael. Mae amseroedd teithio araf a llwybrau anuniongyrchol yn golygu nad yw bus yn ddewis amgen ymarferol i gar preifat.
- Mae'r rheilffordd yn ddrud ac mae ganddo broblemau perfformiad – mae gwasanaethau i Fryste, Casnewydd a Chaerdydd yn aml yn orlawn.
- Diffyg mynediad trafndiaeth gyhoeddus i wasanaethau gofal iechyd canolog (e.e. Ysbyty Athrofaol y Grange)
- Dim cysylltedd uniongyrchol rhwng Cas-gwent a Bryste, a diffyg integreiddio rhwng PLDC a gwasanaethau i Gaerloyw
- Mae nifer isel o orsafoedd rheilffordd yn cyfyngu ar nifer y teithiau y gellir eu gwneud ar drên, yn enwedig y PLDC e.e., Magwyr.



Mae diffyg integreiddio trafndiaeth yn cyfyngu ar deithiau cydgysylltiedig a chyfleoedd trafndiaeth gyhoeddus

- Diffyg cysylltiadau milltir gyntaf ac olaf i ganolfannau trafndiaeth, gan gynnwys lleoedd parcio beiciau diogel a lleoedd parcio ceir

- Diffyg cysylltedd rhwng dulliau teithio, yn enwedig mewn gorsafoedd bysiau a threnau yn ogystal â gwybodaeth a thocynnau amlfodd



Mae patrymau defnydd tir a datblygu blaenorol yn cyfrannu at ddibyniaeth ar deithiau car preifat

- Dibyniaeth uchel ar geir a phellteroedd cymudo hir: mae 40% o drigolion yn cymudo pellteroedd sylweddol, megis Bryste, Casnewydd a Chaerdydd.
- Perchnogaeth car uchel: dim ond 4% o gymudwyr sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ac 1% yn cerdded a beicio.
- Nid yw datblygiadau tai newydd wedi cael eu gwasanaethu gan wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus hyfyw.
- Mae canoli gwasanaethau a natur wledig y Sir yn golygu bod amseroedd teithio i wasanaethau yn uwch na chyfartaledd Cymru



Mae tagfeydd traffig lleol a thraffyrdd yn cyfrannu at ansawdd aer gwael ac allyriadau nwyon tŷ gwyr

- Llifau cymudo sylweddol, yn enwedig i orllewin Lloegr, sydd wedi dwysáu yn dilyn dileu tollau Pont Hafren yn 2018.
- Mae cyffyrdd traffordd cyfyngedig yn cyfrannu at gynnydd mewn traffig ar ffordd lleol, defnydd cyfyngedig o'r M48 a thagfeydd mewn manau cyfyng allweddol, megis cylchfan High Beech, Cas-gwent.
- Diffyg seilwaith cerbydau trydan.
- Effeithiau ansawdd aer oherwydd allyriadau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth gydag Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer yng Nghas-gwent a Brynbuga
- Mae trafndiaeth i gyrchfannau twristiaeth, megis Dyffryn Gwy yn seiliedig ar lawer o geir, gan arwain at heriau traffig a pharcio, yn enwedig y tymhorau brig

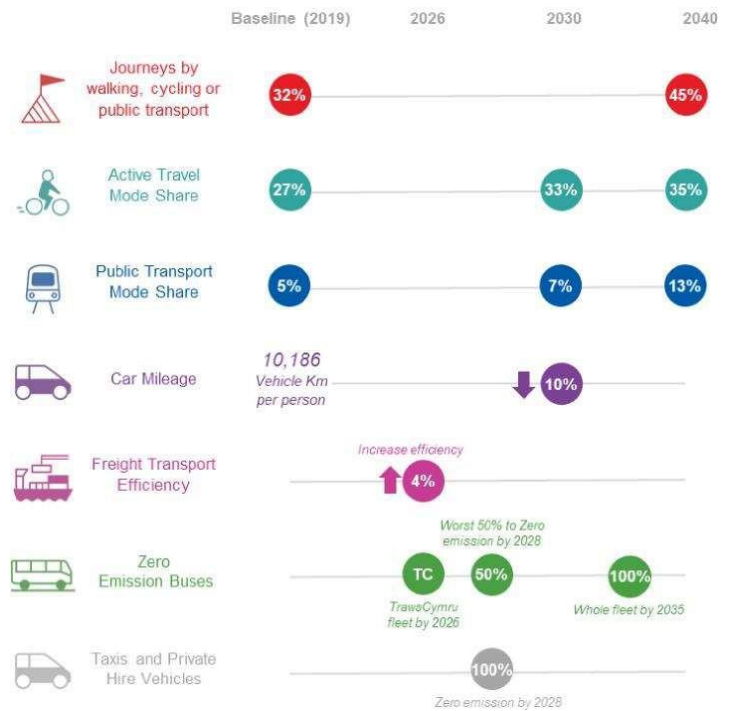
3.4 Datgarboneiddio System Drafnidiaeth Sir Fynwy

Mae'r Cyngor wedi ymrwymo i leihau ei allyriadau carbon ei hun a chefnogi ei gymuned i wneud yr un peth. Yn 2021, roedd allyriadau trafndiaeth yn cyfateb i 36% o gyfanswm allyriadau'r Sir¹. Rydym yn cydnabod bod system drafnidiaeth gyhoeddus ddibynadwy yn rhagflaenydd i newid moddol a'r pontio oddi wrth aelwydydd sydd â cheir lluosog. Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi uchelgeisiau allweddol yn ei Chyflenwi Trafnidiaeth Cenedlaethol gan gynnwys targed y dylai 39% o'r holl deithiau erbyn 2030 gael eu gwneud gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus neu gerdded a beicio. I gefnogi'r gwaith o gyflawni polisïau Cenedlaethol a Lleol byddwn yn ymgymryd â'r canlynol:

- Cysoni defnydd tir a chynllunio trafndiaeth â'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy a gweithio ar y cyd â rhanddeiliaid i fynd i'r afael â rhwystrau a gwella'r defnydd.
- Cefnogi uchelgais Llywodraeth Cymru i 30% o'r gweithlu fod yn gweithio yn eu cartref neu'n agos ato.
- Cefnogi datblygiad seilwaith gwefru cerbydau trydan ledled Sir Fynwy.

Rhaid i benderfyniadau buddsoddi mewn seilwaith yn y dyfodol ddarparu cyfleoedd i wella opsiynau trafndiaeth gynaliadwy, gwella ansawdd aer, ymgorffori arloesedd technolegol, neu leihau allyriadau carbon.

Yn y pen draw, bydd angen dull gweithredu hirdymor rhanbarthol i ddatgarboneiddio trafndiaeth a chyrraedd targedau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.



Ffigur 3.2 Targedau Trafnidiaeth yng Nghymru (Ffynhonnell Llwybr Newydd / Sero Net Cymru). Nodyn: Mae ffigurau gwaelodlin yn gyfartaleddau ar gyfer Cymru ac nid yn benodol i Sir Fynwy.

¹ <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64a67b3a4dd8b3000f7fa546/2005-21->

4. NODAU AC AMCANION

4.1 Nod Cyffredinol

System drafndiaeth a defnydd tir integredig sy'n blaenoriaethu teithio cynaliadwy, yn galluogi pontio i sir ddi-garbon, ac yn cefnogi llesiant, iechyd ac urddas i bawb ar bob cam o'u bywyd.

Mae'r nod hwn yn adlewyrchu gweledigaeth a blaenoriaethau SDC, a chynllun Cymunedol a Chorfforaethol Cyngor Sir Fynwy. Mae hefyd yn gyson â'r cyd-destun polisi lleol a chenedlaethol, yr hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy, a'r Cynllun Datblygu Lleol Newydd sy'n dod i'r amlwg.

Mae ein huchelgais ar gyfer trafndiaeth yn ceisio gwneud y gorau o'n cyd-destun unigryw, gan ganiatáu i drigolion Sir Fynwy gael mynediad at y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt yn eu cymuned leol, i gymdeithasu a siopa'n lleol, a chael y cyfle i weithio'n lleol, gan osgoi'r angen am deithiau cymudo hir. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod bod y tueddiadau o ran cau gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig a chanoli gwasanaethau gofal iechyd yn cynyddu arwahanrwydd gwledig, amddifadedd a chostau trafndiaeth.

Er mwyn cefnogi cynhwysiant cymdeithasol a ffordd iachach o fyw ar gyfer ein preswylwyr, rydym yn cydnabod bod yn rhaid lleihau dibyniaeth ar geir, ac mae angen mwy o ddewisiadau symudedd arnom i alluogi newid ymddygiad. Rydym yn ymrwmo i greu system drafndiaeth sy'n hygyrch i bob aelod o'n cymuned, waeth beth fo'u hoedran, gallu neu incwm. Mae hyn yn cynnwys llwybrau troed diogel i gerddwyr, llwybrau beicio, bysiau, ac opsiynau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw yn ogystal â rhwydwaith rheilffyrdd gwell sy'n haws ei gyrraedd ar amrywiaeth o opsiynau milltir gyntaf ac olaf i wneud y mwyaf o fuddsoddiad yn rhwydwaith y Metro.

Tra'n cydnabod yr angen am newid modol oddi wrth ddefnyddio ceir preifat, rydym hefyd yn cydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd gwledig a strategol ar gyfer symud pobl a nwyddau mewn awdurdod gwledig fel Sir Fynwy, a'r angen i drosglwyddo i gerbydau trydan cyn gynted ag y bo modd. posibl. Byddwn yn mynd i'r afael â'r diffyg presennol o ran seilwaith gwefru cerbydau trydan, ac yn cefnogi clybiau ceir a rhannu lifftiau i wella hygyrchedd a fforddiadwyedd cerbydau allyriadau sero.

Mae ein dyraniadau strategol yn y Cynllun Datblygu Lleol Amnewid yn adlewyrchu'r angen i siapio datblygiad mewn lleoliadau lle mae teithio cynaliadwy yn ddewis realistig, a'r angen i ddarparu opsiynau teithio cynaliadwy o'r meddiannaeth gyntaf.

Bydd angen i ddatblygiad yr opsiynau trafndiaeth gynaliadwy hyn fod yn broses gynhwysol. Rydym yn ymrwmo i ymgysylltu â thrigolion, busnesau, a sefydliadau lleol i geisio eu barn, mewnwelediadau, a syniadau i helpu i lunio dyfodol ein system drafndiaeth ac esblygu'r ffordd yr ydym yn teithio o gwmpas yn Sir Fynwy.

4.2 Amcanion SDL ac Aliniad

Polisi

Bydd yr ymyriadau a'r polisiâu a nodir yn y ddogfen hon yn cael eu cyflwyno i'w hasesu ymhellach a'u cynnwys o bosibl yn y CTRh, ac felly mae angen alinio'r Strategaeth Drafndiaeth Leol hon â Strategaeth Drafndiaeth Cymru, fel y crynhoir yn Nhabl 4.1. Bydd hyn yn helpu i sicrhau aliniad polisi cenedlaethol, rhanbarthol a lleol a dull cyson o asesu a blaenoriaethu ymyriadau.

Er mwyn cyflawni ein gweledigaeth, mae'r Strategaeth hon wedi'i fframio gan gyfres gynhwysfawr o amcanion sy'n crynhoi'r uchelgeisiau dymunol ar gyfer Sir Fynwy, wedi'u halinio ag uchelgeisiau llesiant SDC.

Strategaeth Drafnidiaeth Leol 2024-2029

Mae set o ddeuddeg maes ffocws, a ddangosir yn y Tabl 4.2 wedi'u datblygu i lywio datblygiad ymyriadau, gan adlewyrchu tair blaenoriaeth SDC. Nid yw'r un o'r rhain wedi'u graddio na'u pwysoli mewn unrhyw ffordd fel rhan o'r SDL. Mae hyn wedi arwain at y Fframwaith a ddangosir yn Nhabl 4.1, sy'n darparu'r meini prawf priodol ar gyfer ystyried unrhyw ymyriadau trafndiaeth presennol neu rai sy'n dod i'r amlwg.

Bydd monitro'r Strategaeth yn cyd-fynd â fframwaith SDC, gan sicrhau bod ymyriadau'n cyflawni gweledigaeth a dyheadau'r ddau.

Mae gweledigaeth, nodau ac amcanion y Strategaeth hon wedi'u llywio gan drafodaethau â rhanddeiliaid allweddol a chytunwyd arnynt yn ystod gweithdai rhanddeiliaid.

Tabl 4.1 Fframwaith Cysoni Amcanion a Pholisi SDL CSF

Gweledigaeth SDL CSF	System trafndiaeth a defnydd tir integredig sy'n blaenoriaethu teithio cynaliadwy, yn galluogi'r newid i sir ddi-garbon ac yn cefnogi llesiant, iechyd ac urddas i bawb ar bob cam o fywyd.			
Amcanion Lles SDC	Yn dda i bobl a chymunedau	Yn dda i'r amgylchedd	Yn dda i ddiwylliant a'r iaith Gymraeg	Yn dda i'r economi a lleoedd yng Nghymru
Amcanion SDL CSF	Lleihau anghydraddoldebau a chefnogi cymunedau diogel, iach, teg a hygyrch i bobl a lleoedd trwy ddarparu cludiant yn Sir Fynwy	System drafnidiaeth sy'n sicrhau gostyngiad sylweddol mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr ac yn gwella ymwybyddiaeth o ganlyniadau dewisiadau teithio ar newid yn yr hinsawdd, bioamrywiaeth, ansawdd aer ac iechyd	System drafnidiaeth sy'n cefnogi'r Gymraeg, yn galluogi pobl i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy i gael mynediad i weithgareddau celfyddydol, chwaraeon a diwylliannol	System drafnidiaeth sy'n cyfrannu at uchelgeisiau economaidd Sir Fynwy, yn cefnogi cymunedau lleol, ac yn gwella opsiynau trafndiaeth gynaliadwy i drefi marchnad allweddol a chyrchfannau allanol.
Blaenoriaethau SDC	Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy wasanaethau trafndiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon a seilwaith		Annog pobl i wneud y newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy
Meysydd Ffocws SDL CSF	Cynllunio Defnydd Tir	Teithio Llesol		Newid Ymddygiad
	Cysylltedd Digidol	Bws		Seilwaith gwefru cerbydau trydan
	Cludo Nwyddau a Logisteg	Rheilffordd		Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio
	Hybiau a Chyfnwdfeydd Symudedd	Gwasanaethau cymunedol ar alw		Cludiant rhwng y Cartref a'r Ysgol
Fframwaith Monitro SDC	Pellter a deithiwyd fesul person	% teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus		Cilomedrau cerbyd a deithiwyd
	% o'r gweithlu sy'n gweithio o bell	Allyriadau nwyon tŷ gwydr		% o'r cerbydau allyriadau sero

Tabl 4.2 Meysydd Ffocws SDL ac Uchelgeisiau Polisi

Meysydd Ffocws SDL CSF	Uchelgais y Polisi
Cynllunio Defnydd Tir	Rhaid i gynigion datblygu hyrwyddo dulliau cynaliadwy, carbon isel, diogel o drafnidiaeth sy'n lleihau'r angen i deithio mewn car, cynyddu'r ddarpariaeth ar gyfer cerdded a beicio a gwella'r ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus.
Cysylltedd Digidol	Gwella cysylltedd digidol a chefnogi mwy o gyfleusterau a gwasanaethau lleol, fel y gall pobl weithio o gartref neu'n agos at eu cartrefi a chael mynediad i wasanaethau'n lleol yn rheolaidd yn hytrach na theithio pellteroedd hir.
Cludo Nwyddau a Logisteg	Cefnogi datblygiad rhwydwaith cystadleuol, ymatebol a chadarn o wasanaeth dosbarthu nwyddau a logisteg, sy'n lleihau'r angen i deithio ac yn cyfrannu at ein uchelgeisiau llesiant ehangach.
Canolbwyntiau Symudedd a Chyfnwydd	Cyfleusterau canolbwynt symudedd a gorsaf sy'n cefnogi cyfnwydd rhwng gwasanaethau bysiau a threnau ac yn hwyluso teithiau milltir gyntaf ac olaf trwy amrywiaeth o dulliau trafnidiaeth cynaliadwy.
Teithio Llesol	Datblygu rhwydwaith o lwybrau lleol i gysylltu pobl â'r lleoedd y maent yn teithio iddynt ar gyfer teithiau bob dydd er mwyn cefnogi cerdded, beicio a beicio fel y dewis a ffeirir ar gyfer teithiau byrrach.
Bysiau	Sicrhau bod rhwydwaith sefydlog a chydlynol o wasanaethau bws aml, dibynadwy a fforddiadwy sydd wedi'u hintegreiddio'n llawn â dulliau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus gan alluogi trigolion i gyrraedd cyrchfannau allweddol gan gynnwys canol trefi, gofal iechyd, ysgolion, a gweithleoedd.
Rheilffyrdd	Rhwydwaith rheilffordd integredig, hygyrch gyda threnau amlach i gyrcfannau allweddol
Gwasanaethau Ar Alw a Chymuned	Sicrhau set lewyrchus o wasanaethau trafnidiaeth ar-alw a chymunedol sy'n diwallu anghenion cymunedau lleol ac yn darparu buddion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ehangach.
Newid Ymddygiad a Gwybodaeth	Sicrhau set lewyrchus o wasanaethau trafnidiaeth ar-alw a chymunedol sy'n diwallu anghenion cymunedau lleol ac yn darparu buddion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ehangach.
Isadeiledd Codi Tâl ar gyfer Cerbydau Trydan	Sicrhau bod CSF yn parhau i arwain y newid i gerbydau trydan yng Nghymru drwy sicrhau bod seilwaith gwefru teg a chyfiawn ar gael i drigolion ac ymwelwyr.
Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Sicrhau bod ffyrdd a strydoedd yn ddiogel, yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda, ac yn cael eu rheoli ar gyfer holl ddefnyddwyr y ffyrdd, a chefnogi opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy gan gynnwys teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus.
Cludiant rhwng y Cartref a'r Ysgol	Blaenoriaethu teithio cynaliadwy ar gyfer cludiant o'r cartref i'r ysgol, gan sicrhau bod y rhan fwyaf o deithiau ysgol uwchradd a choleg, a bron pob taith ysgol gynradd yn cael eu gwneud ar droed, ar feic neu ar drafnidiaeth gyhoeddus.

4.3 Newid Dulliau Teithio

Rydym yn cydnabod oherwydd natur wledig y sir y bydd yn parhau i fod yn ofynnol i ddefnyddio ceir lle nad oes opsiynau trafnidiaeth cynaliadwy ar gael eto. Fodd bynnag, mae angen i ni roi mesurau ar waith i gefnogi newid dulliau teithio cyn belled ag y bo modd, i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau, gwella iechyd a datgarboneiddio'r system drafnidiaeth. Yr hyn sy'n allweddol i gyflawni hyn yw integreiddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gyda cherdded, beicio ac olwynio er mwyn gwneud hi'n hawdd i bobl deithio'n ddi-dor.

Wrth lunio'r strategaeth hon, rydym yn deall bod amser teithio, rhagweladwyedd, rhwyddineb cynllunio a mynediad at wybodaeth o safon, yn ogystal â chost, cysur a diogelwch, yn rhai o'r pethau a fydd yn llywio ymddygiad a'r dewisiadau y mae pobl yn eu gwneud ynghylch defnyddio dulliau teithio penodol.

Er mwyn perswadio defnyddwyr i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy, rhaid i systemau trafnidiaeth gyhoeddus gynnig lefel debyg o ryddid i fod yn berchen ar gar.

Mae'n bosibl na fydd trafndiaeth gyhoeddus ei hun yn gallu cynnig teithiau o ddrws i ddrws, ond o'i gyfuno â cherdded a beicio gall fod yn fwy na'r car, gan ddarparu trafndiaeth aml-foddol ar daith ddi-dor.

Mae gwella dibynadwyedd ac amllder yn hanfodol i weithrediad ac atyniad gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a chynnyddu defnydd. Mae angen seilwaith ochr y ffordd o ansawdd uchel mewn safleoedd bysiau a chanolbwyntiau symudedd i integreiddio gorsafoedd rheilffordd yn well â dulliau eraill, yn ogystal â thir cyhoeddus sy'n cefnogi ac yn annog cerdded a beicio, hefyd i feithrin ymddiriedaeth defnyddwyr mewn trafndiaeth gyhoeddus fel dewis amgen hyfyw a deniadol. i ddefnyddio car.

4.4 Cerdded a Seicio

Mae angen inni ei gwneud yn haws, yn fwy diogel ac yn fwy dymunol i bobl fynd o gwmpas drwy gerdded a beicio. Mae ein Strategaeth Teithio Llesol yn canolbwyntio ar deithiau tair milltir neu lai, gan gysylltu pobl â chyrchfannau allweddol o fewn cymunedau. Fel rhan o'r weledigaeth hon, rydym yn gobeithio annog mwy o blant i gerdded i'r ysgol, gyda manteision iechyd a chymdeithasol, a lleihau diogelwch ffyrdd a phroblemau parcio ceir wrth gatiâu'r ysgol, yn ogystal â lleddfu tagfeydd mewn rhai trefi.

Rydym am wneud ein trefi a'n cymunedau'n haws i'w cerdded drwy fesurau fel gwneud strydoedd siopa yn fwy ystyriol o gerddwyr, gyda choed i roi cysgod, mwy o feinciau a mynediad hawdd i doiledau cyhoeddus. Rydym hefyd am ymgorffori llwybrau cerdded a beicio mewn datblygiadau newydd fel bod trigolion yn cael y cyfle i gerdded a beicio cyn gynted ag y byddant yn symud i mewn.

4.5 Rhwydwaith Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig newidiadau i wasanaethau bysiau yng Nghymru drwy ei dull 'un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn', sy'n cynnwys masnachfreinio fel elfen allweddol. Mae'r model masnachfreinio yn cynnig bod

awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforaethol rhanbarthol, Trafnidiaeth Cymru, a Llywodraeth Cymru yn cydweithio i ddylunio rhwydweithiau o fewn y cyllid sydd ar gael. Llywodraeth Cymru, yn hytrach nag awdurdodau lleol, fyddai'r 'awdurdod masnachfreinio' a fyddai'n gyfrifol am dendro gwasanaethau, derbyn incwm prisiau, a thalu gweithredwyr.

O ystyried y newid hwn sy'n dod i'r amlwg, rydym am i'n gwasanaethau bysiau gael eu trefnu fel un rhwydwaith unedig o wasanaethau fel rhan o rwydwaith trafndiaeth gyhoeddus ehangach, gan gysylltu â gorsafoedd rheilffordd newydd presennol ac arfaethedig yn ogystal â llwybrau cerdded a beicio. Defnyddir yr egwyddorion canlynol i lywio dyluniad rhwydweithiau craidd

- Hawdd ei ddeall – Rhwydwaith o llwybrau craidd sy'n ffurfio rhwydwaith cydlynol sy'n adlewyrchu'r galw presennol a'r galw yn y dyfodol. Byddwn yn darparu map yn dangos y llwybrau sydd ar gael ac yn mabwysiadu rhifau cyson a brandio cyffredin i wella dealltwriaeth teithwyr.
- Amllder 'troi i fyny a mynd' – Ar gyfer llwybrau craidd, gydag oriau gweithredu cyson a gwasanaethau gyda'r nos/penwythnosau i wella hwylustod a hyblygrwydd y rhwydwaith heb wybodaeth am amserlenni.
- Trosglwyddiadau – Seilwaith gwell mewn gorsafoedd bysiau a hybiau i greu profiad cyfnawid da i deithwyr.

Dylai'r rhwydwaith craidd ddarparu 'asgwrn cefn' hirdymor o wasanaethau dibynadwy a chadarn y gall teithwyr wneud cynlluniau o'u cwmpas. Bydd amlderau'n cael eu monitro, a newidiadau'n cael eu gweithredu lle bo angen i ymateb i newidiadau yn y galw ac aflonyddwch tymor byr, yn hytrach na newid gwasanaethau'n sylfaenol gan arwain at ddrwsych i deithwyr.

4.6 Cynllunio Defnydd Tir a Thrafnidiaeth

Fel y nodir yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i leihau'r angen i deithio drwy ddod â swyddi, gwasanaethau a chyfleusterau yn nes at ble mae pobl yn byw ac i annog pawb i wneud dewisiadau trafndiaeth cynaliadwy.

Fel rhan o'r dull hwnnw, mae'n ceisio sicrhau newid drwy ddull newydd o weithredu, cynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith ffyrdd strategol; dull mwy cydgysylltiedig o gynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth; gwella a chyflymu gweithrediad cynlluniau a rhaglenni teithio llesol; a newid y ffordd rydym yn cynllunio ac yn ariannu rhaglenni a phrosiectau trafndiaeth.

Lle bo'n briodol, bydd Sir Fynwy yn croesawu dull strydoedd iach, sy'n darparu fframwaith i sicrhau newidiadau cadarnhaol i gymeriad a defnydd ein lleoedd trwy gynyddu gofod, gwyrddni, a lleihau llygredd aer. Mae ganddo ddeg prif ddangosydd y gellir eu defnyddio i fesur pa mor 'iach' yw stryd.



Ffigur 4.1 Fframwaith i gyflawni strydoedd iach.

4.7 Hybiau Symudedd

Mae canolbwyntiau symudedd yn lleoedd lle gall pobl newid o un dull o deithio i'r llall. Gellir cyflwyno hybiau symudedd i gynyddu cyrhaeddiad y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus ac annog cerdded a beicio ar gyfer teithiau milltir gyntaf/olaf. Bydd trawsnewid ein lleoedd o amgylch newidiadau mewn ymddygiad teithio yn cefnogi swyddi lleol ac adnewyddu cymunedol ac yn eu gwneud

yn lleoedd gwell i fyw ac ymweld â hwy. Mae canolbwyntio symudedd ledled ardaloedd trefol, maestrefol a gwledig hefyd yn datgloi cyfleoedd eraill, boed yn welliannau lleol i'r parth cyhoeddus, yn ddefnyddiau masnachol neu'n ddarpariaeth gymunedol.

Mae byd trafndiaeth yn cael ei amharu gan dechnoleg, newid arferion gwaith a sut mae pobl yn dewis treulio eu hamser hamdden, sy'n golygu na allwn gymryd twf yn y galw yn ganiataol mwyach. Mae prosiectau sy'n 'cloi' galw i mewn drwy adeiladu cartrefi a gofod swyddfa ar hybiau symudedd a chyfnewidfeydd yn un ffordd o fynd i'r afael â'r her hon. Bydd strategaethau i wneud y defnydd tactegol gorau o'r seilwaith presennol, megis gosod parciau bach i greu mannau gwyrdd gwydn a darparu seilwaith gwefru trydan yn dod yn fwyfwy pwysig, yn ogystal â dylunio hyblygrwydd a'r gallu i addasu i seilwaith newydd, o ystyried y gyfradd gynyddol o newid technolegol.

Er mwyn helpu i gyflawni canolbwyntiau symudedd llwyddiannus, byddwn yn:

- Gwella ymddiriedaeth defnyddwyr mewn trafndiaeth gyhoeddus a cherdded a beicio drwy ailddyrranu gofod lle bo'n briodol ac yn ymarferol i roi blaenoriaeth i drafnidiaeth gyhoeddus a symudedd llesol sy'n galluogi teithiau cyflymach, mwy deniadol ac sy'n gwella dibynadwyedd.
- Gwella'r gallu i drosglwyddo rhwng gwasanaethau drwy wella'r seilwaith cyfnewid.

Cefnogi prosiectau trawsnewid tir trefol o amgylch canolbwyntiau symudedd i ymwreiddio cerdded a beicio ar gyfer teithiau milltir gyntaf ac olaf, a gosod cysylltedd aml-dulliau teithio wrth galon cymunedau lleol.

5. METHODOLEG ARFARNU

5.1 Fframwaith Arfarnu

Mae proses arfarnu wedi'i mabwysiadu sy'n helpu i flaenoriaethu ymyriadau sy'n cyd-fynd â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Mae'n dilyn yn fras y prosesau yng Nghanelawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), a ddiweddarwyd yn ddiweddar i adlewyrchu blaenoriaethau SDC. Bydd hyn yn helpu i ddarparu ymagwedd gyson â'r broses arfarnu a fydd yn cael ei hystyried fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n cael ei ddatblygu.

Mae'r gwerthusiad yn defnyddio set o feini prawf y cytunwyd arnynt i asesu perfformiad tebygol yr ymyriadau rhestr hir yn erbyn yr amcanion strategol ac mae'n darparu mapio o'r opsiynau ar y rhestr fer i'w cynnwys yn y SDL. Amlinellir y broses arfarnu lawn yn Nhabl 5.1.

Daeth y rhestr hir o ymyriadau o ddogfennau polisi allweddol ac astudiaethau dewis opsiynau, gan gynnwys:

- Cynllun Trafnidiaeth Lleol blaenorol CSF (2015-2020)
- Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTDP)
- Cynllun Datblygu Lleol Mabwysiedig (CDLI)
- Adroddiad Cam 1 MEF Cas-gwent-Casnewydd
- Cynlluniau a nodwyd gan randdeiliaid mewn gweithdai SDL.

Cynlluniau a gynigir yn seiliedig ar ddadansoddiad o fylchau o gynlluniau presennol, adolygiad o arfer gorau SDL, a heriau trafnidiaeth a lles parhaus yn Sir Fynwy.






Mae'r gwerthusiad yn dosbarthu cynlluniau i 5 categori:

- Cyflawni; Cynllunio; Parhau; Cefnogi; ac Adolygu.

Bydd y dull hwn yn helpu CSF i wneud penderfyniadau gan ystyried statws cyllid neu gynllunio, trefniadau llywodraethu, anghenion cydweithio a risgiau.

5.2 Dosbarthiad Cynllun SDL

Cydnabyddir na fydd CSF yn gyfrifol am gyflawni gweledigaeth y Strategaeth hon ar ei phen ei hun. Byddwn yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, Cydbwyllgor Corfforaethol Deddwyrain Cymru, Network Rail a rhanddeiliaid allweddol eraill i ddatblygu a chyflawni'r 131 o ymyriadau a nodir yn y Strategaeth hon. Yn yr un modd, bydd angen mwy o waith ar rai cynlluniau nag eraill i sefydlu'r achos dros fuddsoddi, a'r gofynion a'r cyfrifoldebau ar gyfer cyflawni. O'r herwydd, mae pob ymyriad wedi'i grwpio yn ôl y pum categori a nodir yn Nhabl 5.1 isod.

LTS Classification	Description
 Deliver	Specific interventions that align with WTS and LTS objectives, that have undergone an integrated well-being appraisal. These are the key focus of the LTS period and MCC will be responsible for delivery (in full for smaller schemes, or initial stages for larger programmes such as ATNM development) within the five-year LTS plan period.
 Plan	Longer term interventions that align with the LTS objectives and WTS priorities, that could be developed further but are unlikely to be deliverable within the plan period. These schemes have not been fully appraised (Step 3) due to a lack of detail at this stage.
 Continue	Interventions that are already funded, have gone through <u>WelTAG</u> appraisal elsewhere or that are Welsh Government requirements or ongoing commitments undertaken by MCC.
 Support	Interventions that MCC will not ultimately be responsible for delivering, but have an interest in promoting, supporting and/or collaborating on with other entities (e.g., Welsh Government, TFW, neighbouring Local Authorities etc. These schemes have not been fully appraised (Step 3) as they will be taken forward/led by others.
 Review	These schemes do not meet one or more of the appraisal criteria, however, they may hold significance for the transport network and the people in Monmouthshire. Hence, these interventions will be reviewed or adjusted to align with wider objectives and funding requirements. Further detail provided overleaf.

5.3 Cynlluniau sy'n destun adolygiad neu ddim yn cael eu hystyried

Mae nifer o gynlluniau wedi'u nodi ar gyfer 'adolygiad' yn adran 6 (meysydd ffocws ac ymyriadau) oherwydd efallai nad ydynt yn cyd-fynd yn uniongyrchol â pholisi diweddaraf Llywodraeth Cymru yn eu ffurf bresennol. Fodd bynnag, mewn rhai achosion, rydym yn parhau i weld gwerth yn y cynlluniau hyn wrth fynd i'r afael â materion trafndiaeth allweddol sy'n lleol i Sir Fynwy.

Er bod yr angen am newid moddol yn glir, mae natur wledig Sir Fynwy yn ei gwneud hi'n anodd cyflawni newid moddol ar raddfa fawr heb fuddsoddiad sylweddol a pharhaus mewn dewisiadau amgen, yn ogystal â newidiadau yn y ffordd yr ydym yn gwneud dewisiadau ynghylch ble rydym yn byw ac yn gweithio. ac a ydym yn teithio neu sut.

Rydym yn cydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd gwledig a strategol i'n trigolion. Mae gwelliannau seilwaith ar raddfa fach a gwneud defnydd gwell o ofod ffyrdd presennol i gefnogi newid moddol yn rhan allweddol o'r hafaliad.

Er enghraifft, rydym yn cefnogi'n gryf y cynnig y dylid ailddosbarthu'r M48 ac y dylid adeiladu ffordd gyswllt o'r M48 sydd wedi'i hailddosbarthu i'r B4245, fel y mynegir yn ein hymateb i'r Uned Cyflenwi Burns. Rydym o'r farn y byddai hyn yn gwella mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghyffordd Twannel Hafren ac yn cefnogi gwelliannau teithio llesol.

Nid yw rhai mesurau yn rhan o'r strategaeth hon ond ymgynghorwyd arnynt i helpu i lywio ein cynlluniau. Er enghraifft, mae pedestreiddio yn rhannol neu'n llawn, Stryd Fawr Cas-gwent

wedi cael ei awgrymu drwy astudiaethau trafndiaeth, ond dangosodd arolwg wrthwynebiad cryf i'w chau i draffig, a phleidleisiodd Cynghorwyr wedyn i'w hailagor mewn ymateb. Nid ydym yn bwriadu ailedrych ar y penderfyniad hwnnw yn y tymor byr.

Yn yr un modd, mae atebion i broblemau tagfeydd ar yr A48 yng Nghas-gwent a'r cyffiniau wedi'u hystyried fel rhan o astudiaethau blaenorol ac rydym yn parhau i ymgysylltu â Chyngor Sir Gaerloyw ynghylch gwella cysylltiadau trawsffiniol rhwng y ddwy ardal.

Yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus, cyflwynwyd yr holl opsiynau ar gyfer adborth ac roedd diddordeb yn y Tollau Pontydd Hafren a gafodd eu dileu yn 2018. Llywodraeth y DU, nid Cyngor Sir Fynwy, sy'n gyfrifol am ailgyflwyno tollau ar Bontydd Hafren. Nid ydym yn llobio Llywodraeth y DU am eu hailgyflwyno ac nid oes gennym unrhyw gynlluniau i wneud hynny.

Nid oes gan Gyngor Sir Fynwy ychwaith unrhyw fwrriad i symud ymlaen gydag ardoll parcio yn y gweithle neu barthau tagfeydd / allyriadau isel, ond mae gennym ymrwymiad i wella ansawdd yr aer i'r trigolion hynny sy'n byw mewn ardaloedd lle ceir tagfeydd, a byddwn yn ceisio lleihau allyriadau trafndiaeth drwy ein gwaith ar y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol.

Nid oes gennym unrhyw gynlluniau i fwrw ymlaen â'r cynnig i gyflwyno taliadau parcio amrywiol yn seiliedig ar allyriadau'r cerbyd. Fodd bynnag, bydd adolygiad parcio ar wahân yn cael ei gynnal a fydd yn ystyried y ddarpariaeth ar draws y sir ac yn cynnwys ystyriaeth o daliadau parcio.

6. MEYSYDD FFOCWS AC YMYRIADAU AR Y RHESTR FER

6.1 Cyflwyniad

Mae'r adran hon yn amlinellu'r ymyriadau sydd ar y rhestr fer ar gyfer y deuddeg maes ffocws. Mae pob ymyriad a gynigir yn cael ei gategoreiddio ar gyfer lefel y gweithredu sydd ei angen: cyflawni, cynllunio, parhau, cefnogi neu adolygu.

Mae nifer a natur yr ymyriadau yn amrywio ar draws y meysydd ffocws SDL, yn dibynnu ar y llinell sylfaen gyfredol, uchelgeisiau polisi a lefel y rheolaeth sydd gennym dros gyflawni. Ar gyfer Teithio Llesol, er enghraifft, rydym yn hyderus wrth gyflwyno ymyriadau mewn cyfnod cymharol fyr, cyn belled â'n bod yn gallu sicrhau cymorth grant parhaus.

Bydd angen rhagor o waith ar feysydd ffocws eraill i ddatblygu cynlluniau a rhaglenni o fewn cyfnod y cynllun, gyda chymorth rhanddeiliaid ar lefel genedlaethol a rhanbarthol. Er enghraifft, o ran Cynllunio Defnydd Tir, mae gennym reolaeth dros weithredu ar lefel leol, ond yn bennaf yn cael eu llywio gan bolisi cenedlaethol. Bydd newid yn cymryd amser hir ac i raddau mae'n dibynnu arnom ni i weithio'n agos gyda rhanddeiliaid.

Ceir disgrifiad manwl o'r cynlluniau yn Atodiadau D ac E.

6.2 Cynllunio Defnydd Tir

Rhaid bod y cynigion datblygu yn hyrwyddo ffurfiau cynaliadwy, carbon isel a diogel o drafnidiaeth sydd yn lleihau'r angen i deithio mewn car, yn cynyddu'r ddarpariaeth ar gyfer cerdded a seiclo ac yn gwella trafnidiaeth gyhoeddus, gan osod targedau i rannu dulliau teithio o'r dechrau.

Mae gwell rhyngweithio rhwng cynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth yn hanfodol er mwyn i'n sir symud ymlaen tuag at ddyfodol mwy cynaliadwy a theg. Mae Strategaeth a Ffefrir y CDLIA yn nodi sut rydym yn bwriadu cefnogi cyflawni diben craidd y Cyngor o ddod yn sir ddi-garbon

a chyflawni datblygiadau newydd yng nghyd-destun polisi cenedlaethol Cymru'r Dyfodol

Mae'r CDLIA yn seiliedig ar egwyddorion cymdogaethau 20 munud sy'n cefnogi byw'n lleol a bydd cynllun seilwaith yn cyd-fynd ag ef yn nodi'r seilwaith sydd ei angen i gefnogi dyraniadau safleoedd. Bydd wyth deg y cant o'r cartrefi newydd ar bedwar safle strategol newydd, sy'n destun ymarfer uwchgynllunio parhaus sy'n cyd-fynd â'n mapiau cynigion teithio llesol.

Byddwn yn parhau i gymeradwyo ceisiadau cynllunio yn unol ag egwyddorion arfer gorau ar gyfer hyrwyddo trafnidiaeth gynaliadwy. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Datblygiad sy'n cyd-fynd â'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy.
- Hyrwyddo cysylltedd Teithio Llesol (cerdded a seiclo) trwy ddiogelu, gwella ac ehangu'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol.
- Lleoli datblygiad yn agos at gyfleusterau trafnidiaeth gyhoeddus a dylunio datblygiadau i hwyluso a gwella seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus, ei gysylltiadau a chyrhaeddiad daearyddol ardaloedd gwledig.
- Sicrhau bod datblygiadau'n ymgorffori a/neu'n galluogi'r defnydd o gerbydau allyriadau isel iawn trwy ddarparu seilwaith gwefru.
- Sicrhau bod datblygiadau yn cael eu gwasanaethu gan lefel briodol o ddarpariaeth parcio yn dibynnu ar natur a lleoliad y bwriad.
- Datblygu rôl Prif Aneddiadau Sir Fynwy yn unol â'r Strategaeth Drafnidiaeth Leol a'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol y gellir datblygu cyfleoedd trafnidiaeth gynaliadwy carbon isel o'u cwmpas a'u cysylltu â Metro Ddeddwyrain Cymru.

- Egwyddorion Creu Lleuedd sy'n sail i bob datblygiad newydd gan sicrhau ein bod yn darparu lleuedd deniadol a hygyrch i fyw a gweithio ynddynt; a
- Dangos sut mae datblygiad arfaethedig mewn ardaloedd gwledig yn galluogi atebion i broblemau trafndiaeth wledig, megis gwella cysylltiadau â thrafnidiaeth gyhoeddus, seilwaith digidol, ac atebion arloesol, megis cynlluniau rhannu ceir.

Rydym hefyd yn ymrwmo i:

- Dros amser, lleihau'r gofynion o ran manau parcio ar gyfer datblygiadau newydd (fel sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru), yn enwedig mewn ardaloedd lle byddwn yn gwella'r dewisiadau eraill ar gyfer ceir.
- Hyrwyddo datrysiadau storio beiciau diogel o ansawdd uchel o dan orchudd ar gyfer datblygiadau newydd, yn ogystal ag ôl-ffitio datblygiadau presennol.
- Annog datblygiadau i integreiddio datrysiadau symudedd a rennir, gan gynnwys cilfachau rhannu ceir, e-feiciau a rennir a beiciau (e-)cargu a rennir.
- Annog dwysedd mewn ardaloedd maestrefol a threfol i leihau effeithiau amgylcheddol negyddol blerdwf, yn ogystal ag o amgylch gorsafoedd trenau, gorsafoedd bysiau a chanolfannau trafndiaeth nodedig eraill (datblygiad sy'n canolbwyntio ar dramwy).
- Defnyddio a106 a chyfraniadau eraill gan ddatblygwyr i sicrhau cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel, o ran agosrwydd (400m ar droed i'r safle bws) ac ansawdd y gwasanaeth.

6.3 Cysylltedd Digidol

Byddwn yn gwella cysylltedd digidol ac yn cefnogi mwy o gyfleusterau a gwasanaethau lleol, fel y gall pobl weithio o'u cartrefi neu'n agos atynt a chael mynediad i wasanaethau lleol yn rheolaidd yn hytrach na theithio pellteroedd hir.

O ran llygryddion aer ac allyriadau carbon, y daith fwyaf cynaliadwy yw'r un nad ydym yn ei gwneud. Er ein bod yn cydnabod na fydd hyn yn bosibl i bawb a'i fod yn ddibynnol iawn ar amgylchiadau personol, mae hyrwyddo seilwaith digidol ac arloesol mewn ardaloedd trefol a gwledig i alluogi gweithio o bell a lleihau'r angen i deithio i'r gweithle yn faes ffocws allweddol.

Gweithio O Bell

Mae gan Lywodraeth Cymru uchelgais i 30% o'r gweithlu weithio gartref neu'n agos i'w cartrefi. Er mwyn cyflawni'r uchelgais hwn, mae angen inni sicrhau bod gan bobl fynediad at gysylltiadau band eang o ansawdd uchel a chyflymder addas i gymryd lle trefniadau gweithio neu apwyntiadau personol yn ddigonol. Byddwn yn hyrwyddo datblygiad canolbwyntiau gweithio ystwyth mewn trefi a phentrefi ar draws Sir Fynwy, fel y gall pobl deithio pellteroedd byrrach i'r canolfannau hyn i weithio, yn hytrach na phellteroedd hwy i gyflogaeth (her allweddol a nodir yn y Strategaeth hon.)

Cysylltedd Digidol

Ar hyn o bryd, cyflymder rhyngwyd cyfartalog Sir Fynwy yw 84 megabeit yr eiliad (Mbps). Mae hyn 39% yn is na chyfartaledd y DU (117 Mbps). Byddwn yn gweithio gyda phartneriaid i wella cyflymderau ar draws y sir a sicrhau bod ardaloedd o gysylltedd band eang arbennig o wael yn cael eu blaenoriaethu ar gyfer gwelliannau fel bod mwy o gysondeb mewn cysylltedd ar draws y sir i alluogi cyfle cyfartal ar gyfer gweithio gartref, tele-benodiadau, a gweithio lleol. hybiau. Credwn ei bod yn hanfodol bod holl aelodau'r gymuned yn gallu cael mynediad at wasanaethau ar-lein fel nad ydynt yn cael eu hallgáu'n gymdeithasol neu'n ddigidol. Bydd hyn hefyd yn helpu i leihau neu osgoi teithio diangen.

Gofal Iechyd

Mae'r Gwasanaeth Iechyd Gwladol (GIG) wedi bod yn cynyddu apwyntiadau dros y ffôn a rhithwir, a all fod yn effeithiol yn lleihau ein hallyriadau carbon.

Roedd adolygiad systematig diweddar ar delefeddygaeth wedi canfod ei fod yn lleihau ôl troed carbon gofal iechyd hyd at 372kgCO₂e fesul ymgynghoriad. Lle y bo'n briodol, byddwn yn cefnogi cyrchu gwasanaethau o bell trwy gysylltedd a chyflymder band eang gwell.

Gwybodaeth amser real

Rydym yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru ar gyflwyno arddangosfeydd digidol amser real mewn gorsafoedd trenau a bysiau a thu hwnt, a byddwn yn ei gwneud yn haws i bobl ddod o hyd i'r wybodaeth sydd ei hangen arnynt i wneud dewisiadau teithio a chynllunio eu teithiau. Mae Trafnidiaeth Cymru yn y broses o gaffael swyddfa gefn gwybodaeth amser real ar gyfer holl wasanaethau bysiau Cymru.

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Cyflenwi	DC1	Hyrwyddo canolfannau gweithio ystwyth
		Gwella cysylltedd a chyflymder band eang
Cynorthwyo	DC2	

Tabl 6.1 Ymyriadau Cysylltedd Digidol ar y Rhestr Fer

6.4 Cludo Nwyddau a Logisteg

Byddwn yn cefnogi datblygiad rhwydwaith cystadleuol, ymatebol a chadarn o wasanaethau dosbarthu nwyddau a logisteg, sy'n lleihau'r angen i deithio ac yn cyfrannu at ein huchelgeisiau llesiant ehangach.

Trafnidiaeth nwyddau sy'n gyfrifol am draean o'r allyriadau cyffredinol o drafnidiaeth yn y DU (ac mae cludo nwyddau ar y ffyrdd yn cyfrif am 77% o'r swm hwn). Ar lefel genedlaethol a diwydiant cyfan, mae ymdrechion yn cael eu gwneud

i ddatgarboneiddio nwyddau drwy welliannau technolegol a thanwydd, ond mae gwaith y gallwn ei wneud ar lefel leol hefyd i leihau effaith dosbarthu lleol

Mae cam olaf dosbarthu parseli rhwng y depos lleol a chartrefi (y 'filltir olaf'), yn cynrychioli un o'r elfennau mwyaf llygredig a charbon-ddwys yn y gadwyn gyflenwi manwerthu, a byddem yn ceisio lleihau allyriadau ar y cam hwn o'r gadwyn gyflenwi drwy gyflwyno a hwyluso:

- Parciau bach mewn trefi a phentrefi ar draws y sir.
- Hyrwyddo beiciau e-gargo ar gyfer busnesau bach i ddosbarthu nwyddau'n lleol; a
- Creu strategaeth ar gyfer canolfannau dosbarthu i gyfuno parseli ymhellach i lai o deithiau cerbyd

Bydd darparu'r rhwydwaith teithio llesol arfaethedig yn hwyluso teithiau cerdded a beicio byrrach i loceri parseli lleol mewn canolfannau lleol. Byddwn yn edrych ar y data sydd ar gael ac yn ymgynghori â chymunedau lleol ynghylch lleoliadau posibl ar gyfer loceri parseli. Bydd lleihau nifer y faniau dosbarthu hefyd yn dod â manteision o ran ansawdd aer, yn enwedig gan fod cerbydau dosbarthu yn segur, ac yn cyflymu a brecio'n rheolaidd wrth gwblhau cyflenwadau.

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Cyflenwi	FL1	Cynllun beiciau e-gargo ar gyfer busnesau bach yn y prif drefi
	FL2	Adolygiad a strategaeth canolfannau dosbarthu
	FL3	Loceri parseli

Tabl 6.2 Ymyriadau Cludo Nwyddau a Logisteg ar y Rhestr Fer

6.5 Hybiau Symudedd

Canolbwyntiau symudedd a chyfleusterau gorsaf sy'n cefnogi cyfnewid rhwng gwasanaethau bysiau a threnau ac sy'n hwyluso teithiau milltir gyntaf ac olaf trwy amrywiaeth o ddulliau trafndiaeth cynaliadwy.

Mae teithiau yn aml yn cynnwys mwy nag un dull o deithio, yn enwedig mewn awdurdod gwledig fel Sir Fynwy oherwydd y pellter i ganolbwyntiau allweddol fel gorsafoedd rheilffordd. Trwy ddarparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus sy'n cynnig opsiynau lluosog i ddefnyddwyr, gall defnyddwyr ddewis yr ateb sy'n diwallu anghenion penodol eu taith orau. Mae gwella'r ddarpariaeth ar gyfer teithiau milltir gyntaf ac olaf sy'n ymestyn cyrhaeddiad y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus graidd yn nod allweddol i'r SDL yma. Mae creu profiad cyfnewid sy'n effeithlon, yn ddiogel ac yn ddibynadwy yn allweddol i sicrhau newid moddol i ffwrdd o geir preifat. Byddwn yn datblygu ac yn cyflwyno ymhellach gynlluniau sy'n anelu at ddarparu rhwydwaith trafndiaeth mwy integredig a hawdd ei ddefnyddio er budd trigolion ac ymwelwyr fel ei gilydd. Mae'r rhain yn cynnwys

- Gwelliannau i gyfnewidfeydd trafndiaeth yng ngorsaf reilffordd Cyffordd Twannel Hafren, gan greu cyfnewidfa fysiau ochr yn ochr â chyfleusterau newydd a llwybrau cerdded a beicio o Fagwyr a Gwndy a Chil-y-coed.
- Datblygu canolbwynt trafndiaeth integredig yng ngorsaf reilffordd Cas-gwent, gwella seilwaith bysiau lleol a gweithredu llwybrau teithio llesol cysylltiedig (yn amodol ar ymgynghori pellach ar lwybrau).
- Gwelliannau hygyrchedd a chynnewidfa i orsaf reilffordd y Fenni, yn dilyn Cam 2 WeITAG a nododd yr opsiwn bws a ffefrir.

Mae'r rhain hefyd yn gyfleoedd integreiddio ehangach megis llwybr cerdded gorsaf Magwyr a Gwndy

yr ydym yn ei hyrwyddo ochr yn ochr â TrC a Bwrdd Llywio Burns.

Gan weithio gyda gweithredwyr, rydym am gydgyssylltu amserlenni a llwybrau rheilffyrdd a bysiau, cyflwyno gwybodaeth amser real, a gwella cysylltedd. Byddwn yn cefnogi teithio ar goetsys, a gwasanaethau cyswllt rheilffordd-bws gyda llwybrau ac amllder gwell. Rydym hefyd am ddatblygu cynlluniau parcio beiciau diogel i roi'r hyder i bobl y bydd eu beiciau'n dal yno ar ôl iddynt ddychwelyd. Yn y tymor hwy, mae angen mannau parcio beiciau mwy diogel hefyd yng nghanol trefi a chyrchfannau allweddol eraill.

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Cyflenwi	MHI1	Integreiddio bysiau a theithio llesol gyda'r Gororau Rheilffordd
	MHI2	Gwelliannau teithio cynaliadwy yng ngorsaf reilffordd y Fenni
	MHI3	Gwelliannau i gyfnewidfeydd trafndiaeth yng Nghyffordd Twannel Hafren gan gynnwys parcio a theithio
	MHI4	Hyb Trafndiaeth Cas-gwent
	MHI5	Canolbwyntiau cyfnewid rhwng gwasanaethau bws ar-alw ac ar yr amserlen.
Cynllunio	MHI6	Cydllynu amserlen ar bwyntiau cyfnewid allweddol
	MHI7	Gwasanaethau cyswllt rheilffordd-bws (llwybrau ac amllder)
Cefnogi	MHI8	Cynllun Rhwydwaith Gorsafoedd Actif ar gyfer pob gorsaf
	MHI9	Storfa beiciau mewn cyfnewidfeydd

6.6 Teithio Llesol

Byddwn yn adeiladu ymhellach ar ein datblygiad o rwydwaith o lwybrau lleol i gysylltu pobl â'r lleoedd y maent yn teithio iddynt ar gyfer teithiau bob dydd i gefnogi cerdded,

beicio, ac olwynio yn dod yn ddewis a ffafir ar gyfer teithiau byrrach.

Teithio Llesol yw'r term a ddefnyddir ar gyfer mynd o gwmpas drwy gerdded, beicio, ac olwyno (sy'n cynnwys cadeiriau olwyn a sgwteri symudedd), yn hytrach nag mewn car ar gyfer teithiau byr bob dydd, fel mynd i'r ysgol, gwaith neu siopa. Rydym yn rhagweld dyfodol yn Sir Fynwy lle mae teithio llesol wrth galon y gymuned, gan gynnig opsiynau diogel, hygyrch a chyfleus i drigolion ac ymwelwyr. Mae llwybrau teithio llesol wedi'u cynllunio i fod yn hygyrch i bawb waeth beth fo'u hoedran neu anabledd. Dangosir yr ymyriadau ar y rhestr fer yn Nhabl 6.4 ar y dudalen nesaf.

Ein prif amcanion ar gyfer maes ffocws Teithio Llesol yw:

- Ehangu a mireinio'r rhwydwaith o lwybrau lleol ar gyfer cerdded a beicio, gan gysylltu pobl yn ddi-dor â'u cyrchfannau bob dydd, a lle bo'n bosibl darparu ar wahân i feicwyr oddi wrth ddefnyddwyr ffyrdd.
- Ymgysylltu â Phlant, Pobl Ifanc ac Oedolion i leihau rhwystrau Teithio Llesol a hyrwyddo newid moddol ar gyfer cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol.
- Canolbwyntio ar deithiau byrrach na thair milltir a all leihau siwrneiau car bob dydd, a gwneud cerdded, beicio a gyrru ar olwynion yr opsiwn hawsaf.
- Datblygu cynlluniau mewn partneriaeth â phobl leol a blaenoriaethu llwybrau diogel a hygyrch sy'n darparu ar gyfer unigolion o bob gallu a chefnidir.
- Cefnogi a chydweithio â Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol cyfagos yng Nghymru a Lloegr i ddarparu Teithio Llesol ar draws ffiniau.
- Ei gwneud mor hawdd â phosibl i bobl gysylltu â gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, er enghraifft mynd â beic ar drenau, darparu rampiau beic/pram.

Mae rhagor o wybodaeth am gerdded a beicio ar gael yma:

<https://www.monlife.co.uk/outdoor/active-travel/> tra bod y llwybrau i'w gweld yma:

<https://maps.monmouthshire.gov.uk/custom/activetravelATNM.html>

Mae Cyngor Sir Fynwy ar hyn o bryd yn cyflawni prosiectau teithio llesol strategol allweddol ar draws y sir. Mae'r rhain yn cynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i Gynlluniau Rhwydwaith Teithio Llesol cychwynol ym Mrynbuga, Gilwern, Cas-gwent, Trefynwy, Magwyr a Gwndy a'r Fenni a Llan-ffwyst; a llwybr teithio llesol o Gil-y-coed i Gyffordd Twannel Hafren ac i Fagwyr a Gwndy, mewn partneriaeth ag Uned Cyflenwi Burns. Bydd llwybr asgwrn cefn Glannau Hafren yn darparu cysylltiadau â Chil-y-coed, trawsnewid hen reilffordd y Weinyddiaeth Amddiffyn yn llwybr Teithio Llesol a chysylltiadau trwy dref Cil-y-coed i'r orsaf reilffordd.






Mae'r Cyngor wedi cynnal ymgynghoriad helaeth wrth ddatblygu cynigion ar gyfer y rhwydwaith teithio llesol ac roedd yr ymateb yn hynod gadarnhaol. Yn ogystal, rydym yn gweithio i wella ansawdd a hygyrchedd y rhwydwaith presennol o lwybrau Teithio Llesol, drwy ymyriadau fel gosod cyrbau isel ac ailgynllunio croesfannau.

Mae CSF wedi bod yn llwyddiannus wrth wneud cais am gyllid Teithio Llesol cenedlaethol, gyda'r dyfarniad diweddaraf ar gyfer blwyddyn ariannol 23/24 yn cyrraedd £7m. Byddwn yn parhau i wneud y mwyaf o gyfleoedd cyllid grant pan fyddant ar gael, gyda chefnogaeth arian cyfatebol i gynyddu twf y rhwydwaith i'r eithaf. Rydym hefyd yn anelu at ddatblygu cynlluniau a rhaglenni sy'n annog teithio llesol ymhellach, megis rhoi systemau canfod ffordd clir ar waith, cael gwared ar annibendod, a gwneud gwelliannau hygyrchedd, gwella croesfannau, gwneud llwybrau mewn cymunedau'n fwy diogel, cyflwyno seilwaith gwefru e-feiciau, darparu manau storio beiciau, a cefnogi gwasanaethau llogi beiciau ledled y sir.

Fel rhan o'n hymrwymadau a'n gofynion parhaus, byddwn yn parhau i ddiweddarau ac adnewyddu ein

Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol bob tair blynedd, ar ôl ymgysylltu'n drylwyr â'r rhai nad ydynt yn cerdded nac yn beicio ar gyfer teithiau lleol ar hyn o bryd.

Tabl 6.4 Ymyriadau Teithio Llesol ar y Rhestr Fer

LTS Classification	Shortlisted Interventions
 Deliver	AT1 Initial Usk Active Travel Network Schemes
	AT2 Initial Gilwern Active Travel Network Schemes
	AT3 Initial Chepstow Active Travel Network Schemes
	AT4 Initial Caldicot Active Travel Network Schemes
	AT5 Initial Monmouth Active Travel Network Schemes
	AT8 Initial Magor and Undy Active Travel Network Schemes
	AT7 Initial Abergavenny and Llanfoist Active Travel Network Schemes
	AT8 Undy to Rogiet Active Travel improvements alongside B4245 (Severnside spinal Active Travel route)
 Plan	AT9 Cross-border links with Newport
	AT10 Develop further Active Travel routes (as per ATNM)
	AT11 Safe routes in Community Schemes (SRIC) beyond those currently funded
	AT12 Crossing improvements for Active Travel
	AT13 Removal of barriers to active travel
	AT14 Wayfinding for key Active Travel routes
	AT15 Active Travel links to RLDP sites with links to new development at the earliest opportunity
	AT16 Active Travel friendly towns centres
	AT17 Support cycle hire initiatives and look for wider rollout
	AT18 E-bike charging scheme
 Continue	AT19 ATNM Planning and Mapping
	AT20 School Streets feasibility study (SRIC)
	AT21 Abergavenny phase 1 River Usk Active Travel bridge construction and furthering scheme development
	AT22 Active Travel link up Pen Y Fould (SRIC)
	AT23 Old Hereford Rd junction improvements and Active Travel links to new King Henry School site (SRIC) in Abergavenny
	AT24 Monmouth link from Williamsfield Lane route to Monnow Bridge (part of Monmouth spinal Active Travel route)
	AT25 Caldicot Links (disused MOD railway) phase 1 construction (part of Severnside spinal route)
	AT26 Cross border links to neighbouring authorities and key towns / communities
 Support	AT27 Upgrades to Active Travel links on SWTRA network incl. A48, A486 and A4042
	AT28 National pilot schemes from Government organisations e.g. TFW cycle hangars
 Review	AT29 Walking friendly Chepstow High Street

6.7 Bysiau

Sicrhau bod rhwydwaith sefydlog a chydlynol o wasanaethau bws rheolaidd, dibynadwy a fforddiadwy sydd wedi'u hintegreiddio'n llawn â dulliau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus gan alluogi trigolion i gyrraedd cyrchfannau allweddol gan gynnwys canol trefi, gofal iechyd, ysgolion, a gweithleoedd.

Fel yr amlinellwyd yn flaenorol, mae Llywodraeth Cymru wedi gosod gweledigaeth uchelgeisiol ar gyfer dyfodol gwasanaethau bysiau yng Nghymru, gyda'r nodau a ganlyn, ar gyfer rhwydwaith bysiau:

- sydd wedi'i gynllunio'n bwrpasol i wneud y gorau o les y cyhoedd.

- sy'n defnyddio buddsoddiad cyhoeddus yn effeithlon i fynd i'r afael yn strategol â blaenoriaethau cyhoeddus ar gyfer gwelliannau i fysiau, a thrwy hynny gyfiawnhau mwy o fuddsoddiad cyhoeddus; a
- sy'n rhan o rwydwaith trafndiaeth integredig sy'n darparu opsiwn teithio rhagorol, lle bynnag y mae ei angen ar bobl, pryd bynnag y mae ei angen ar bobl.

Mae'r newid arfaethedig i system fasnachfaint yn cynnig cyfle i ni ailfeddwl sut mae gwasanaethau'n cael eu cynllunio a'u darparu yn Sir Fynwy. Byddwn yn symleiddio prisiau tocynnau bws

a'n monitro'r data defnyddio i wneud penderfyniadau ar sail tystiolaeth i gynniig newidiadau. Rydym yn gwella seilwaith safleoedd bysiau wrth i gyllid ddod ar gael, gyda'r nod o ddarparu gwasanaethau bysiau craidd sy'n rhedeg o leiaf bob awr rhwng 08:00 a 18:00, ac o leiaf bob dwy awr gyda'r nos ac ar ddydd Sul. Ar gyfer rhannau mwy trefol y sir (e.e., Glannau Hafren), bydd amlder uwch yn fwy priodol (e.e. bob hanner awr ac fesul awr gyda'r nos/dydd Sul). Yn gyffredinol, bydd y gwasanaethau craidd hyn yn ddibynadwy ac yn uniongyrchol gydag amseroedd teithio gwell i gael pobl lle mae angen iddynt fod. Bydd gwasanaethau eilaidd, ar-alw a chymunedol amledd is yn cael eu ffurfio o amgylch y rhwydwaith craidd hwn, a byddwn yn archwilio gwasanaethau pellter hirach a thrawsffiniol strategol fel rhan o'n gwaith ar y Strategaeth Drafnidiaeth Ranbarthol i helpu i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn opsiwn hyfyw i bawb. mathau o deithiau. Byddwn hefyd yn ymgysylltu â gweithredwyr bysiau moethus i archwilio sut y gallwn ddenu gwell gwasanaethau strategol a phellter hir.

Cynllun	BUS11	Uwchraddio Safleoedd Bysiau
	BUS12	Gwasanaeth bws cyflym gwell (T7)
	BUS13	BRT A4042 (cefnffordd - SWTRA)
	BUS14	Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Adolygiad Rhwydwaith Bysiau Un Tocyn
Cefnogi	BUS15	Ymestyn gwasanaeth Metrobus Bryste i Gas-gwent/Glannau Hafren
	BUS16	Cludiant torfol o Fforest y Ddena a Chas-gwent i Fryste
	BUS17	Gweithio gyda WECA ar ymestyn trafndiaeth dorfol

6.8 Rheilffyrdd

Rhwydwaith rheilffordd integredig a hygyrch gyda gwasanaethau amledd uchel, hynod gysylltiedig â chyrchfannau allweddol yn Sir Fynwy a thu hwnt

Mae gan y rheilffyrdd y potensial i ddod yn sbardun allweddol i ddatgarboneiddio a newid moddol yng Nghymru. Fodd bynnag, er mwyn cyflawni hyn, bydd yn rhaid i lwybrau ac amlder gwasanaethau gynyddu, rhaid i ansawdd a dibynadwyedd teithiau wella, rhaid i orsafoedd ddod yn fwy hygyrch i bawb, a rhaid i brisiau ddod yn fwy fforddiadwy. Rydym yn gweithio gyda'r Uned Cyflenwi Burns i wella amlder y rheilffyrdd a stopio ar Brif Reilffordd De Cymru a lein y Gororau. Rydym hefyd yn lobbio dros orsaf gerdded arfaethedig Magwyr ac yn gweithio ar gynigion i wella mynediad bysiau i orsafoedd Y Fenni, Cas-gwent, a Chyffordd Twannel Hafren. Gan gydnabod nad oes gan CSF gyfrifoldeb uniongyrchol am seilwaith na gwasanaethau'r rhwydwaith rheilffyrdd, byddwn yn:

- Lobbio Network Rail i wneud gorsafoedd yn hygyrch i bawb, gan fynd i'r afael â phroblemau a wynebwr gan deithwyr anabl a theithwyr sy'n wynebu cyfyngiadau symudedd (fel bagiau trwm neu gadeiriau gwthio) wrth ddefnyddio gorsafoedd rheilffordd.

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Deliver	BUS1	Gwell cysylltiadau bws i ac o Ysbyty Grange
	BUS2	Cas-gwent/Cil-y-coed – gwella coridor bysiau Casnewydd
	BUS3	Gwell amlder bysiau rhwng Trefynwy a Chas-gwent
	BUS4	Cyfnewidfa fysiau yng Nghyffordd Twannel Hafren
	BUS5	Safle bws/coetsys Trefynwy
	BUS6	Gwella gorsaf fysiau'r Fenni
	BUS7	Gwell cysylltiadau PT rhwng Sir Fynwy ac Avonmouth
	BUS8	Gwybodaeth am fysiau (gan gynnwys RTI)
	BUS9	Mesurau Isadeiledd Bysiau ar hyd coridorau allweddol
	BUS10	Uwchraddio Gwasanaethau Bws Lleol

- Cefnogi cynigion Metro De Cymru sy'n anelu at ddarparu gwasanaethau cyflymach, amlach a chydgyssylltiedig ar draws y rhanbarth.
- Parhau i ymgyrchu am wasanaethau mwy aml (lleiafswm o 2 drên yr awr) sy'n cysylltu'r Fenni, Cil-y-coed, Cas-gwent a Chyffordd Twnnel Hafren â'i gilydd ac yn cysylltu ymlaen â Chaerdydd, Casnewydd, Lydney, Caerloyw, Bryste a Chaerfaddon, i wneud y rheilffordd yn opsiwn cystadleuol ar gyfer teithiau cymudo a hamdden.

Rydym yn cymeradwyo gweledigaeth Porth y Gorllewin 2050, sy'n nodi gweledigaeth hirdymor ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd yn Ne Cymru a Gorllewin Lloegr, gan fynegi pwysigrwydd buddsoddi mewn rheilffyrdd a phryd y dylid targedu hyn er mwyn darparu'r gwerth gorau am arian.

Mae ehangu'r Metro, gwelliannau i Brif Linell De Cymru, a datblygu hybiau cyfnewid gwell yn rhan o'r cynllun a byddai'n effeithio'n uniongyrchol ar Sir Fynwy. Yn benodol, rydym yn cymeradwyo cynigion ar gyfer gorsaf newydd ym Magwyr ac amler gwasanaeth i ddau drên yr awr i Gas-gwent

6.9 Gwasanaethau Ar Alw a Chymunedol

Sicrhau set ffyniannus o wasanaethau trafndiaeth ar-alw a chymunedol sy'n diwallu anghenion cymunedau lleol ac sy'n darparu buddion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ehangach.

Mae Sir Fynwy yn sir wledig, sy'n ei gwneud yn anodd sicrhau darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus gynhwysfawr a thrwy hynny leihau'r ddibyniaeth ar berchenogaeth ceir preifat. Mae gwasanaethau ar alw a bysiau cymunedol a thacsis yn darparu opsiynau teithio hyblyg, gan gysylltu aneddiadau gwledig â gwasanaethau allweddol a'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus ehangach.

Ar eu pen eu hunain, mae trafndiaeth gyhoeddus a cherdded a beicio yn annhebygol o ddisodli pob taith car mewn sir wledig fel Sir Fynwy. Mae lle i fynediad at wasanaethau ar-alw fel clybiau ceir ac apiau/gwefannau rhannu lifftiau o ran hwyluso ffyrdd o fyw aml-ddull ar gyfer pan nad yw teithio cyhoeddus neu deithio llesol yn opsiwn. Ar y cyd â thrafnidiaeth gyhoeddus, gallant hwyluso cysylltedd o ddrws i ddrws a theithiau milltir gyntaf neu olaf. Er ein bod yn cydnabod efallai nad yw opsiynau fel rhannu car yn addas ar gyfer holl aelodau'r gymuned, rydym am roi cyfle i aelwydydd sy'n ystyried lleihau dibyniaeth ar y car, neu'r rhai na allant yrru, neu deithio'n anaml. Byddwn yn:

- Nodi bylchau yn y ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus gonfensiynol ac asesu pa fath o wasanaethau symudedd hyblyg neu a rennir allai lenwi'r rhain.
- Cynnwys y gymuned, defnyddwyr a sefydliadau trydydd sector wrth ddylunio, cynllunio a darparu gwasanaethau cymunedol ac ar-alw.

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Cefnogi	R1	Mynediad i bawb mewn gorsafoedd rheilffordd
	R2	Trosbont gorsaf reilffordd Cas-gwent
	R3	Trosbont gorsaf reilffordd Cas-gwent
	R4	Llwybrau Gwyrdd – Gorsaf Reilffordd y Fenni
	R5	Prisiau tecach ar gyfer teithiau trên
	R6	Metro De Cymru
	R7	Gwelliannau amler gwasanaeth o orsafoedd Sir Fynwy i ardaloedd trefol allweddol
	R8	Cyflwyno trenau newydd ar reilffyrdd y Gororau a Chas-gwent
	R9	Gwasanaeth lleol ar lein y Gororau

Tabl 6.6 Ymyriadau Rheilffyrdd ar y Rhestr Fer

- Gwneud gwybodaeth am wasanaethau cymunedol ac ar-aw yn fwy hygyrch.

I gael rhagor o wybodaeth am wasanaethau presennol, ewch i:

<https://www.monmouthshire.gov.uk/buses-trains/grass-routes-community-transport/>

a <https://www.fflecsi.wales/>

Tabl 6.7 Ymyriadau Rhestr Fer Gwasanaethau

Dosbarthiad	Ymyriadau ar y Rhestr Fer SDL	
Cyflenwi	ODS1	Ehangu hyblyg hygyrch gwasanaethau bus
	ODS2	Hyrwyddo car cymunedol clybiau a chynlluniau rhannu lifft
Cynllunio	ODS3	Archwilio gwledig hyblyg opsiynau trafndiaeth i orsafoedd
Cefnogi	ODS4	Cronfa ranbarthol ar gyfer grwpiau trafndiaeth gymunedol leol ar gyfer

Ar Alw a Chymunedol

6.10 Newid Ymddygiad a Gwybodaeth

Sicrhau bod trigolion ac ymwelwyr â Sir Fynwy yn cael eu hysbysu'n llawn am opsiynau teithio cynaliadwy, gan ganiatáu iddynt gynllunio, talu am ac ymgymryd â theithiau gan ddefnyddio'r wybodaeth sydd ar gael yn eu cyfrwng dewisol.

Rydym am annog pobl i newid eu hymddygiad teithio i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy, carbon isel lle mae hwn yn opsiwn ymarferol ar gyfer eu taith. Nid yn unig y mae angen inni wneud trafndiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol a fforddiadwy, ond mae angen inni hefyd gynyddu ymwybyddiaeth o'r opsiynau teithio sydd ar gael. Ein nod yw meithrin diwylliant teithio cynaliadwy drwy ddarparu gwybodaeth gynhwysfawr, hygyrch a diddorol. Rydym wedi ymrwymo i hwyluso

newid ymddygiad cadarnhaol a gwella ymwybyddiaeth o ddewisiadau teithio gwyrddach.

Byddwn yn darparu ystod o gynlluniau newid ymddygiad sy'n annog pobl i wneud dewisiadau teithio callach a chynyddu'r defnydd o ddulliau teithio cynaliadwy. Mae ein hymagwedd at dwristiaeth gynaliadwy yn cynnwys creu mapiau cerdded llawn gwybodaeth ar gyfer llwybrau sy'n cyfuno bysiau ar gyfer y daith allan a cherdded ar gyfer dychwelyd, gyda llwybrau lluosog ar gyfer pob anheddiad i hyrwyddo teithio llesol. Byddwn yn archwilio cyfleoedd i helpu pobl i wneud dewisiadau mwy cynaliadwy, er enghraifft bydd digwyddiad 'Diwrnod Dim Ceir' blyneddol, sy'n cyd-fynd â Diwrnod Di-Gyr y Byd, yn arddangos sut y gallai Sir Fynwy fod yn fwy cynaliadwy.

Byddwn yn canolbwyntio ar addysg, hyfforddiant a chyhoeddusrwydd diogelwch ar y ffyrdd a byddwn yn cefnogi mentrau megis ap TrC Symudedd fel Gwasanaeth (MaaS), sy'n galluogi opsiynau teithio gwell. Yn ogystal, bydd Sir Fynwy yn hyrwyddo ymwybyddiaeth o ansawdd aer trwy ymgyrchoedd cyhoeddusrwydd effeithiol.

Dosbarthiad	Ymyriadau ar y Rhestr Fer SDL	
Cyflenwi	BCI1	Cerdded twristiaeth Dyffryn Gwy a mapiau llwybrau bysiau
	BCI2	Hyrwyddo digwyddiad 'Diwrnod Dim Car'
	BCI3	Addysg, hyfforddiant a chyhoeddusrwydd diogelwch ffyrdd
Cynllunio	BCI4	Cynllunio teithio i'r gweithle
	BCI5	Cynllunio teithio ar gyfer twristiaeth
Cefnogi	BCI6	Ap gwasanaeth TrC Symudedd fel Gwasanaeth
	BCI7	Ymgyrch newid ymddygiad Teithio Llesol
	BCI8	Ymgyrchoedd cyhoeddusrwydd ymwybyddiaeth ansawdd aer

6.11 Seilwaith Codi Tâl Cerbydau Trydan

Sicrhau bod CSF yn parhau i arwain y trawsnewid i gerbydau trydan yn Sir Fynwy drwy sicrhau bod seilwaith gwefru teg a chyfiawn ar gael i drigolion ac ymwelwyr.

Mae'r seilwaith gwefru cerbydau trydan presennol yn Sir Fynwy yn gyfyngedig o hyd. Er bod y strategaeth hon yn ceisio alinio â pholisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru a'r symudiad oddi wrth ddefnyddio ceir preifat, rydym yn cydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd i sir wledig fel Sir Fynwy. Mae cydbwysu'r gwrthdaro posibl hwn yn golygu bod angen trosglwyddo ar frys i gerbydau trydan i gyd-fynd ag arferion cynaliadwy. Mae hyn yn cydnabod pwysigrwydd deuol hyrwyddo newid moddol a mabwysiadu cerbydau trydan.

Yn unol â gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer codi tâl yng Nghymru, byddwn yn datblygu ac yn gweithredu ein Strategaeth Codi Tâl am Gerbydau Trydan, ac yn gweithio gyda'r Cydbwyllgor Corfforaethol a Llywodraeth Cymru ar y strategaeth ehangach i'w chyflwyno ar draws rhanbarth De-ddwyrain Cymru a thu hwnt.

Rydym wedi ymrwmo i weithio gyda gweithredwyr i ddatgarboneiddio gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ac rydym wedi dechrau trosglwyddo cerbydau cludo teithwyr Sir Fynwy i ddewisiadau amgen o ran gerbydau allyriadau carbon isel iawn.

Mae'r ymyriadau ar y rhestr fer yn cynnwys sefydlu pwyntiau gwefru cerbydau trydan mewn safleoedd cyhoeddus i hwyluso twristiaeth a chodi tâl ar gyrchfannau. Mae'r strategaeth hefyd yn cynnwys datblygu opsiynau ar gyfer gwefru preswyl

a gweithredu gwefru mewn meysydd parcio ar y rhestr fer i annog pobl i fabwysiadu cerbydau trydan a sicrhau bod ceir trydan yn fwy hygyrch.

Rydym hefyd wedi ymrwmo i sicrhau nad yw unrhyw ddarpariaeth seilwaith cerbydau trydan newydd yn gwrthdaro â symudiadau cerddwyr, er enghraifft drwy ymyrryd â llwybrau teithio llesol neu balmentydd.

Tabl 6.9 Ymyriadau seilwaith gwefru cerbydau trydan ar y rhestr fer.

6.12 Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio

Sicrhau bod ffyrdd a strydoedd yn ddiogel, yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda, ac yn cael eu rheoli ar gyfer holl ddefnyddwyr y ffyrdd, a chefnogi opsiynau trafndiaeth cynaliadwy gan gynnwys cerdded a beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus.

Mae ein SDL yn adlewyrchu ein hymrwymiad i greu rhwydwaith sy'n sicrhau diogelwch a symudiad effeithlon holl ddefnyddwyr y ffyrdd ac yn blaenoriaethu ac yn hyrwyddo dewisiadau cynaliadwy. Rydym yn cydnabod y bydd yn parhau i fod yn ofynnol i ddefnyddio ceir lle nad oes opsiynau trafndiaeth gynaliadwy ar gael eto, a'r angen i wella ansawdd bywyd ein trigolion ac ymwelwyr drwy gyfrannu at ddyfodol gwyrddach, iachach a thecach.

Rydym yn ymdrechu i gadw'r ffyrdd mewn cyflwr da, ac yn hygyrch i bawb sy'n defnyddio'r ffyrdd, ond rydym yn wynebu heriau tebyg o ran adnoddau i awdurdodau lleol ledled y DU o ran cynnal cyflwr angenrheidiol ein ffyrdd yn wyneb newid yn yr hinsawdd a phwysau traffig cerbydau.

Bydd adolygiad parcio ar wahân yn cael ei gynnal a fydd yn ystyried y ddarpariaeth ar draws y sir ac yn cynnwys ystyriaeth o daliadau parcio.

Yn unol â SDC, byddwn yn cynnal ein rhwydwaith ffyrdd, gan weithio gyda phartneriaid i fynd i'r afael â

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Cyflenwi	EV1	Gosod seilwaith codi tâl sydd ar gael i'r cyhoedd yn safleoedd sy'n eiddo i CSF
	EV2	Codi tâl preswyl yn y 13 maes blaenoriaeth
	EV3	Gwefru cerbydau trydan yn y 10 maes parcio ar y rhestr fer
	EV4	Strategaeth gwefru cerbydau trydan
Cefnogi	EV5	Codi tâl am gerbydau trydan yn y gweithle yn y sector cyhoeddus
	EV6	Gwefru cerbydau trydan mewn gorsafoedd rheilffordd

thagfeydd a buddsoddi mewn cynlluniau sy'n cefnogi diogelwch ar y ffordd, gwytnwch rhwydwaith, a newid dulliau teithio. Bydd cynlluniau o'r fath yn cael eu hadolygu a'u hystyried ymhellach yng nghyd-destun Adolygiad Ffordd Cymru. Ein nod yw cyflawni cynlluniau a fydd:

- Defnyddio lle ar y ffordd ac ymyl y ffordd lle bo hynny'n ddiogel ac yn briodol, yn enwedig yn ein pedair tref farchnad allweddol, i helpu i greu amgylcheddau mwy hygyrch ar gyfer cerdded a beicio a chysylltu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.
- Mynd i'r afael â pharcio ar y palmant ac annibendod stryd, fel bod strydoedd yn fwy diogel i bawb.
- Gwella diogelwch ffordd a gwella ansawdd aer.

Byddwn yn parhau i lobïo Llywodraeth Cymru ynglŷn â gwelliannau i gylchfan High Beech, yn ogystal â chreu cyswllt o'r M48 i'r B4525.

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Cyflenwi	RSP1	Gweithredu argymhellion LIC ar gyfer parcio ar balmentydd
	RSP2	Strategaeth parcio gorsaf llwybr cerdded Magwyr
Cynllunio	RSP3	Cynlluniau cyfalaf diogelwch ffordd
	RSP4	Parcio a theithio yng ngorsaf reilffordd y Fenni
	RSP5	Adolygiad o'r meysydd parcio
	RSP6	Ffordd fynediad i orsaf Cyffordd Twannel Hafren
Parhau	RSP7	Rhaglen cynnal a chadw ffordd
	RSP8	Adolygiad Cylchfan High Beech
Adolygu	RSP9	Llif traffig Cas-gwent a Swydd Gaerloyw
	RSP10	Dad-ddosbarthiad yr M48 a'r ffordd gyswllt i'r B4245

Tabl 6.10 Ymyriadau Ffordd, Strydoedd a Pharcio ar y Rhestr Fer

Ni fyddwn yn cyflwyno taliadau allyriadau; fodd bynnag, rydym wedi ymrwmo i leihau effaith allyriadau ar iechyd ein trigolion a byddwn yn gweithio gyda'r Cydbwyllgor Corfforaethol i nodi cyfleoedd i leihau allyriadau trafndiaeth ar draws Deddwyrain Cymru

6.13 Teithio rhwng y Cartref a'r Ysgol

Blaenoriaethu teithio cynaliadwy ar gyfer teithiau o'r cartref i'r ysgol, gan wneud y defnydd gorau o drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer dysgwyr ysgolion uwchradd a hyrwyddo cerdded a beicio.

Mae darpariaeth cludiant o'r cartref i'r ysgol yn gymysgedd o wasanaethau bws cyhoeddus a darpariaeth cludiant pwrpasol. Mae Polisi Cludiant o'r Cartref i'r Ysgol y Cyngor yn hyrwyddo'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ac rydym yn cefnogi mesurau sy'n gwneud cludiant ysgol yn fwy diogel a chynaliadwy. Am fwy o wybodaeth, ewch i:

<https://www.monmouthshire.gov.uk/school-transport/>

Rydym o'r farn ei bod yn bwysig hwyluso gwell ymwybyddiaeth ac arferion ynghylch teithio iach a chynaliadwy i'r ysgol. Drwy annog teithio llesol a lleihau traffig cerbydau o amgylch ysgolion, gallwn greu amgylchedd mwy diogel, iachach a glanach ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol. Bydd hyn hefyd yn cael y fantais o leihau tagfeydd ar gyfer defnyddwyr trafndiaeth eraill yn Sir Fynwy gan fod amseroedd cychwyn a gorffen ysgolion ar hyn o bryd yn cyd-fynd ag amseroedd cymudo brig.

Mae gan y Cyngor gyfrifoldeb statudol i ddarparu cludiant am ddim rhwng y cartref a'r ysgol ar gyfer dysgwyr oed cynradd sy'n byw mwy na dwy filltir o'u hysgol addas agosaf ac ar gyfer dysgwyr oed uwchradd sy'n byw mwy na thair milltir o'u hysgol addas agosaf. Ar hyn o bryd, mae'r Cyngor yn darparu cludiant am ddim o'r cartref i'r ysgol i ddisgyblion oed cynradd sy'n byw dros 1.5

milltir o'u hysgolion addas neu ddalgylch agosaf a dwy filltir ar gyfer dysgwyr oed uwchradd.

Lle yr asesir nad yw'r llwybr cerdded a beicio i'r ysgol yn ddiogel i ddysgwyr, darperir cludiant am ddim o'r cartref i'r ysgol. Nid oes gofyniad statudol i ddarparu cludiant ôl-16, ond rydym yn cynnig cludiant â chymhorthdal lle mae seddi gwag ar gael.

Fel rhan o'n strategaeth, byddwn yn:

- Darparu strydoedd ysgol ar draws y sir i greu mannau teithio llesol diogel yng nghyffiniau ysgolion.
- Nodi llwybrau cerdded a beicio diogel i ysgolion.
- Gweithio gydag ysgolion i ddatblygu cynlluniau teithio a
- Cydgysylltu â gweithredwyr i wella opsiynau trafndiaeth gyhoeddus i ddysgwyr.

Dosbarthiad SDL	Ymyriadau ar y Rhestr Fer	
Cyflenwi	HtS1	Strydoedd Ysgol
Cynllunio	HtS2	Ymgyrchoedd cerdded a beicio
Parhau	HtS3	Cynlluniau Teithio Llesol Ysgol
	HtS4	Mapio llwybrau diogel i'r ysgol
Cefnogi	HtS5	Gweithio gyda gweithredwyr i wella opsiynau trafndiaeth gyhoeddus i ddysgwyr



7.1 Gwireddu Ein Gweledigaeth

Bydd cyflawni'r ymyriadau a nodir yn Adran 6 yn gwireddu ein gweledigaeth.

Bydd y Strategaeth hon yn helpu i lywio'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol newydd ac mae wedi'i baratoi ar lefel briodol a chymesur o uchel, gan ystyried y gwaith pellach y bydd angen i'r Cydbwyllgor Corfforaethol ei wneud wrth baratoi ei CTRh.

Bydd cynllun cyflawni yn cael ei ddatblygu mewn ymgynghoriad â phartneriaid a rhanddeiliaid. Byddwn yn ymgynghori ar gynigion fel y bo'n briodol yn amodol ar waith pellach wrth i ni geisio datblygu'r strategaeth hon ar lefel leol a rhanbarthol.

7.2 Ariannu a Chyflenwi

Mae trafndiaeth yn fodd o sicrhau twf economaidd, swyddi, cartrefi, a gwell ansawdd bywyd i'n dinasyddion. Mae ariannu ac ariannu gwelliannau trafndiaeth yn hanfodol i sicrhau datblygu cynaliadwy, a bydd y llwybr i sero net yn newid y mathau o brosiectau trafndiaeth a gyflwynir.

Mae defnydd tir cynyddol a phwysau amgylcheddol yn golygu bod y galw am brosiectau symudedd trefol cynaliadwy yn cynyddu. Ar yr un pryd, mae'r angen am fathau eraill o seilwaith cyhoeddus ym maes ynni, dŵr a chyfathrebu hefyd yn cynyddu. Mae hyn yn golygu y gall cynlluniau fynd ar ôl yr un ffynonellau cyfalaf yn y pen draw i sicrhau cyllid. Felly mae angen i brosiectau trafndiaeth fod mor ddeniadol â phosibl i sicrhau'r adnoddau sydd eu hangen arnynt ac i fod yn ddeniadol i gyllid preifat yn ogystal â chefnogaeth y sector cyhoeddus.

Drwy alinio llwybrau trafndiaeth newydd â datblygu defnydd tir, gallwn helpu i sicrhau galw cynaliadwy hirdymor am drafnidiaeth gyhoeddus a helpu i dalu am brosiectau drwy gipio rhai o'r gwerthoedd datblygu ehangach a grëir. Nid yn unig y mae'r dull hwn yn cynhyrchu adnoddau ar gyfer buddsoddiad cyfalaf, gan gynnwys o'r sector preifat, ond mae hefyd yn helpu i sicrhau bod y galw yn parha. Er enghraifft, datblygu safleoedd yn agos i'r gorsafoedd rheilffordd.

Mae arian cyhoeddus yn cael ei ddefnyddio i ddarparu gwefru cerbydau trydan, uwchraddio'r rhwydwaith rheilffyrdd, treialu gwasanaethau DRT a chyflwyno beiciau trydan i'r cymysgedd trafndiaeth. Mae pob un o'r dulliau hyn wedi'u cynllunio gan dimau ar wahân, ac yn aml mae gan bob un ap a system dalu wahanol sy'n wynebu cwsmeriaid

Byddwn yn eirioli ac yn gweithio gyda'n partneriaid i greu system sy'n dod â gwahanol ddulliau trafndiaeth ynghyd, gyda phrofiad cwsmer di-dor, ac yn gweithio tuag at sianel talu sengl yn lle gweithrediadau tocynnau a thalu lluosog. Bydd hyn yn helpu i wneud dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol i ddefnyddwyr a buddsoddwyr.

Mae gwella trafndiaeth yn gofyn am fuddsoddiad yn y tymor byr i ddatgloi arloesi pellach a ffocws ar ganlyniadau teithwyr, gan arwain at ragor o nawdd a referniw ychwanegol. Bydd hyn yn golygu y bydd buddsoddiadau a wneir yn y tymor byr yn fwy na thalu ar ei ganfed yn y tymor hir, yn enwedig pan fydd elfennau negyddol goruchafiaeth ceir (carbon, anghydraddoldeb, llygredd aer, sŵn, tagfeydd, marwolaethau, a ffyrdd eisteddog o fyw) yn cael eu cynnwys fel rhan o'r ystyriaethau.

Ni fu'r achos dros fuddsoddiad hirdymor yn ein system drafnidiaeth erioed yn well, gyda'r cyfleoedd cysylltiedig i wella cynhyrchiant economaidd ein dinas-ranbarth, lleihau'r ddibyniaeth ar geir o blaid dewisiadau amgen iachach a lleoedd gwell, a helpu i fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd.

7.3 Monitro ac Arfarnu

Agwedd bwysig ar y Strategaeth hon fydd monitro a gwerthuso (MaG) ymyriadau. Mae'r adran hon yn amlinellu'r broses ar gyfer olrhain ac asesu cynnydd y cynllun, yn ogystal â'r strategaethau a'r camau a gymerir i gyflawni'r weledigaeth. ac amcanion llesiant cysylltiedig.

Bydd cynllun MaG yn cael ei ddefnyddio i:

- Sicrhau bod y Strategaeth yn cael ei gweithredu'n effeithiol ac effeithlon.
- Nodi unrhyw feysydd lle nad yw'r SDL yn cyflawni ei amcanion; a
- Gwneud argymhellion ar gyfer gwelliannau i'r SDL.

Fel yr amlygwyd yn Nhabl 4.1 ac o ystyried bod y Strategaeth Drafnidiaeth Leol wedi'i pharatoi i lywio datblygiad y CTRh, bydd yn bwysig ei alinio â fframwaith monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Bydd hyn yn helpu i sicrhau aliniad rhwng cynlluniau ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol, ac osgoi'r angen am ddyblygu ymdrechion i gofnodi sut mae polisiâu a chynlluniau'n cael eu gweithredu a'u heffeithiolrwydd, gan gynnwys cyfraniad y sir at ddatgarboneiddio cenedlaethol a thargedau newid moddol.

Er gwaethaf yr uchod, efallai y bydd agweddau ar y cynllun hwn sy'n gofyn am gasglu a dadansoddi data ychwanegol neu atodol er mwyn creu darlun gwell o'r effaith leol ar Sir Fynwy.

Bydd Dangosyddion Perfformiad Allweddol (DPA) yn cael eu datblygu gan ddefnyddio fframwaith monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, gan alinio ag amcanion y Strategaeth Drafnidiaeth Leol hon. Byddwn yn adolygu cynnydd yn erbyn y DPA hyn ac yn anelu at adrodd ar gynnydd yn flynyddol.

Wrth i waith ddechrau ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae'n bosibl y bydd ein cyfrifoldebau M&E yn trosglwyddo i swyddogaethau Cydbwyllgor Corfforaethol De-ddwyrain Cymru, a byddwn yn ystyried y ffordd orau o barhau i adolygu ein perfformiad a'n cynnydd yn unol â hynny.

8. CRYNODEB A CHASGLIADAU

8.1 Crynodeb

Bydd y Strategaeth hon yn llywio'r gwaith o baratoi sylfaen dystiolaeth gyfredol, gadarn o drafnidiaeth a fydd yn sicrhau bod CSF mewn sefyllfa dda i sicrhau gwelliannau i seilwaith trafndiaeth gynaliadwy drwy ddatblygu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-ddwyrain Cymru.

Bydd yr SDL hefyd yn llywio'r CDLI Newydd, gan sicrhau bod cartrefi a swyddi newydd mewn mannau y gall pobl deithio'n ôl ac ymlaen yn gynaliadwy, a bod gofynion seilwaith trafndiaeth yn cael eu hystyried a'u hariannu'n briodol wrth i safleoedd datblygu gael eu dwyn ymlaen.

Mae dadansoddiad o batrymau teithio presennol yn nodi mai'r car yw'r dull trafndiaeth a ddefnyddir fwyaf o bell ffordd yn Sir Fynwy, yn gysylltiedig â natur wledig y sir a'i phatrwm aneddiadau gwasgaredig. Er bod y defnydd o geir yma yn debygol o barhau'n uchel o'i gymharu ag ardaloedd trefol, mae Llywodraeth Cymru wedi pennu cyfeiriad polisi uchelgeisiol ar gyfer trafndiaeth, sy'n anelu at leihau'r angen i deithio, ac annog newid dulliau teithio i fwy o gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r SDL hwn yn chwilio am ffyrdd o helpu pobl i wneud llai o deithiau mewn car a gwella argaeledd dulliau teithio amgen.

Mae'r Strategaeth hon yn nodi set uchelgeisiol briodol o uchelgeisiau polisi ac ymyriadau ar draws deuddeg maes y byddwn yn canolbwyntio arnynt i gyflawni ein nod o gyflawni system trafndiaeth a defnydd tir integredig sy'n blaenoriaethu teithio cynaliadwy, yn galluogi'r newid i sir ddi-garbon, ac yn cefnogi lles, iechyd ac urddas i bawb ar bob cam o fywyd.

8.2 Casgliadau

Ni all Sir Fynwy gyflawni'r weledigaeth hon ar ei phen ei hun. Roedd argaeledd cyllid yn rhwystr allweddol a oedd yn atal datblygiad cynlluniau a nodwyd yn y CTLI blaenorol. Bydd angen ymagwedd aml-asiantaeth at lawer o'r ymyriadau a nodwyd, tra bydd angen datblygu rhai ymhellach neu eu hadolygu i sicrhau'r cymorth sydd ei angen gan y cyhoedd a gwleidyddion i'w datblygu. Dylai'r cyfle i weithio fel rhan o Cydbwyllgor Corfforaethol (CC) De-ddwyrain Cymru helpu i gronni adnoddau a llunio penderfyniadau cynaliadwy.

Daethpwyd i'r casgliadau a ganlyn wrth ddatblygu'r SDL a fydd yn helpu i lywio datblygiad Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-ddwyrain Cymru:

- Nid yw CSF ac awdurdodau eraill yn Ne Ddwyrain Cymru wedi sefydlu gwaelodlin carbon diffiniol, a hebdo mae'n anodd datblygu cynllun clir i gyflawni'r hyn sydd ei angen i ddatgarboneiddio trafndiaeth. Dylai hyn fod yn flaenoriaeth i'r CC.
- Yn yr un modd, nid yw targedau rhannu modd presennol nac yn y dyfodol ar lefel genedlaethol wedi'u trosi i gyd-destun awdurdod gwledig fel Sir Fynwy, a dylai'r CC weithio i ddeall yn well yr hyn sydd angen ei gyflawni yn y rhanbarth ac ymateb gyda chynllun wedi'i deilwra. cynllunio yn unol â hynny.
- Bydd y gost o gyrraedd targedau cyfran modd cenedlaethol mewn awdurdod gwledig yn uwch nag mewn ardal drefol gyfatebol, lle mae newid modd i deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn fwy cyraeddadwy. Mae cyrraedd y targedau hyn yn unffurf ledled Cymru yn annhebygol o fod yn ymarferol i'w cyflawni ac nid dyma'r ffordd fwyaf cost-effeithiol o ddatgarboneiddio ein system drafnidiaeth. Er gwaethaf hyn, mae gennym ran allweddol i'w chwarae a byddwn yn gweithio fel rhan o'r CJC i gytuno ar lwybr i ddatgarboneiddio gan adeiladu ar ein gwaith cychwynnol fel rhan o'r Strategaeth hon.
- Bydd angen cyfuniad cyfannol o bolisïau i fynd i'r afael â dibyniaeth ar geir. Er mwyn cyd-fynd â pholisïau trafndiaeth Llywodraeth Cymru, mae angen canolbwyntio ar newid moddol oddi wrth ddefnyddio ceir preifat. Mae'n bwysig cydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd gwledig a strategol ar gyfer awdurdod gwledig fel Sir Fynwy, a'r angen i drosglwyddo i gerbydau trydan cyn gynted â phosibl. Fodd bynnag, mae ymestyn cyrhaeddiad y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus drwy wella cysylltiadau teithio llesol, trafndiaeth ar-alw ac integreiddio'r holl foddau yn well yn ymyriadau allweddol i gyflawni ein huchelgeisiau a rennir ar gyfer Sir Fynwy gynaliadwy sy'n addas ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol.
- O ystyried maint y rhwydwaith ffyrdd yn Sir Fynwy, mae angen buddsoddiad cyfalaf sylweddol i gynnal y seilwaith priffyrdd presennol. Bydd y rhwydwaith ffyrdd yn parhau i fod yn sail i'n holl uchelgeisiau ynghylch newid moddol gan fod angen iddynt fod yn ddiogel i bob defnyddiwr gan gynnwys bysiau a beicwyr. Bydd mwy o gymorth ariannol gan Lywodraethau Cenedlaethol yn hanfodol os ydym am gyrraedd targedau perfformiad a darparu dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy amgen dibynadwy.

Atodiadau

Atodiad A

Cyd-destun Deddfwriaethol a Pholisi

Atodiad B

Adroddiad

Cyfranogiad

