Cynllun Datblygu Lleol 2021 > 2036

Cyngor Caerdydd - Mai 2026

Arholiad CDLl Newydd Caerdydd

Sesiwn Gwrandawiad 12 Trafnidiaeth

Datganiad Cyngor HS12.01 ewn Ymateb i Gwestiynau'r Arolygwyr yn ID08l

www.cdllcaerdydd.co.uk
02920 872087
CDL@caerdydd.gov.uk

Mae'r ddogfen hon ar gael yn Saesneg/
This document is available in English

CRYFACH TECACH GWYRDDACH

CARDIFF CAERDYDD

Cyngor Caerdydd
Cynllun Datblygu Lleol Newydd
Archwiliad

Sesiwn Gwrandawiad 12 – 09.30-13.00, 30 Mehefin 2026

Rhithwir

Trafnidiaeth

Mater - A fydd strategaeth a pholisïau'r CDLl yn cyflawni'r targed sef y bydd 75% o'r holl deithiau yn cael eu gwneud trwy ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy erbyn 2030?

1. Agor a chyflwyniadau

Yn gyffredinol, dros gyfnod y Cynllun, mae hyn yn cynrychioli tua 50% o’r holl gartrefi newydd i gael eu codi ar safleoedd tir llwyd a 50% i gael eu codi ar safleoedd maes glas. Bydd yr ymagwedd hwn yn gwneud cyfraniad sylweddol i gyrraedd y targed o 75%, oherwydd mae'n canolbwyntio datblygiad mewn dwyseddau uwch gyda defnyddiau cymysg lle mae'r angen i deithio yn cael ei leihau a lle mae teithio cynaliadwy yn haws. Yn y safleoedd maes glas, mae'r datblygiad defnydd cymysg dwysedd uchel a darparu dewisiadau amgen ar ffurf trafnidiaeth gynaliadwy hefyd yn cefnogi cyflawni'r targed.

Mae'r Cyngor yn gyfrifol am reoli gweithrediad y rhwydwaith ar ran yr holl ddefnyddwyr a'u hanghenion ac mae'r Papur Gwyn Trafnidiaeth yn amlinellu'r gwelliannau trafnidiaeth sydd eu hangen. Fodd bynnag, ni ellir cyflawni gweledigaeth y Cyngor ar gyfer trafnidiaeth gynaliadwy heb gydweithrediad yr holl ddefnyddwyr priffyrdd, gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i ddatblygwyr ac ymgeiswyr ar gyfer cynigion cynllunio, trigolion lleol, grwpiau diddordeb lleol, a chwmnïau preifat. Mae'r holl welliannau i'r rhwydwaith trafnidiaeth yn annog pobl allan o geir ac i ffyrdd o deithio sy’n well i'r amgylchedd er mwyn cyrraedd y targed lle bydd 75% o'r holl deithiau a wneir drwy ddulliau trafnidiaeth gynaliadwy erbyn 2030. Bydd holl ddefnyddwyr y rhwydwaith yn elwa o gael llai o dagfeydd a ddaw yn sgil hynny. Fel prifddinas Cymru, mae Caerdydd yn ffocws ar gyfer cyflogaeth, manwerthu, hamdden, diwylliant a thwristiaeth. Mae gan Gaerdydd uchelgais i ddod yn ddinas beicio a theithio gynaliadwy o'r radd flaenaf gyda gwell ansawdd aer, llai o dagfeydd a gwell ardaloedd cyhoeddus. Mae Papur Gwyn Trafnidiaeth Caerdydd yn gosod y targed i 75% o'r holl deithiau gael eu gwneud trwy foddau teithio cynaliadwy erbyn 2030. Er mwyn cyflawni'r uchelgais hwn efallai y bydd gofyn ail-flaenoriaethu’r gofod ffyrdd i hyrwyddo moddau symud, cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus sy’n gynaliadwy.

2. Trafnidiaeth gynaliadwy

2.1 A yw'r dyraniadau yn Ardaloedd 9 – 12 Llaneirwg, Porth Caerdydd (H2.3), Doc y Rhath (H2.4) a Phorth Teigr a Phentir Alexandra (H2.5) yn cydymffurfio â Pholisïau T1 a T4?

Ymateb:

a) Mae'r Adroddiad Cynaliadwyedd Terfynol dyddiedig Ionawr 2025 yn cynnwys ystyriaethau trafnidiaeth yn yr Asesiad Cynaliadwyedd Integredig (ISA) ar y safleoedd ymgeisiol hyn a grynhoir ym Mhapur Technegol Cefndir Rhif 10 Asesiad Safle Ymgeisiol, Atodiad 1.

b) Yn unol a pholisi T1 bydd y datblygiadau hyn yn gwella'r Rhwydwaith Teithio Llesol presennol a gwneud y gorau o botensial Caerdydd ar gyfer llwybrau pellach, drwy sicrhau bod nodweddion dylunio a chyfleusterau yn cael eu cynnwys sy'n ei gwneud hi'n hawdd ac yn ddiogel i bobl gerdded a beicio ar gyfer teithiau bob dydd yn hytrach na theithio mewn car.

c) Yn unol â pholisi T4 bydd yr holl ddatblygiadau hyn yn mynd i'r afael â'u galw o ran teithio a'u heffeithiau (trwy ddarparu Asesiadau Trafnidiaeth a Chynlluniau Teithio priodol), gyda'r nod o leihau dibyniaeth ar y car preifat, yn unol â'r polisi cenedlaethol. Bydd datblygiadau yn gwneud darpariaeth mynediad, parcio a chylchrediad boddhaol yn enwedig i gerddwyr, beicwyr, defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus, gwasanaethu, pobl â nam ar symudedd a chefnogi cerbydau trydan. Gall hyn gynnwys gwelliannau i deithio llesol neu wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus trwy gyfraniadau Adran 106. Bydd pob darpariaeth o’r fath yn osgoi niwed annerbyniol i ddefnydd a gweithrediad diogel ac effeithlon o’r ffordd, trafnidiaeth gyhoeddus a rhwydweithiau a llwybrau symud eraill. Os bydd datblygiad yn arwain at gynnydd sylweddol mewn traffig, rhaid darparu Cynllun Teithio manwl sy'n amlinellu camau i annog teithio llesol a dulliau trafnidiaeth cynaliadwy (fel cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus). Dylai'r cynllun hefyd gynnwys darpariaethau i fesur gweithrediad ac effaith y cynllun.

d) Mae'r holl ddatblygiadau newydd wedi'u cynllunio i gynnwys athreiddedd cerddwyr/beiciau ac integreiddio â rhwydweithiau teithio llesol cyfagos. Mae gofal tebyg wedi'i gymryd, a bydd yn parhau i gael ei gymryd, wrth ystyried safleoedd datblygu mawr a strategol i sicrhau bod cyfleusterau teithio llesol addas yn cael eu hymgorffori a'u hintegreiddio i’w dyluniadau. Mae'r cyfleusterau'n cynnwys llwybrau beicio pwrpasol, troedffyrdd a llwybrau troed diogel, lonydd blaenoriaeth bysiau, gatiau bysiau blaenoriaeth bysiau, safleoedd bysiau (uchafswm o 400m ar gyfer pob annedd), isafswm parcio beiciau yn ofynnol ar gyfer pob annedd neu ddatblygiad arall (fel y nodir yn CCA Rheoli Effeithiau Trafnidiaeth Caerdydd).

e) Fel y nodir ym Mhapur Gwyn Trafnidiaeth Caerdydd 2019, nod Caerdydd yw cyflwyno dolen feicio gyflawn o amgylch canol y ddinas a fydd yn cysylltu â chwe beicffordd ar draws y ddinas. Yn ogystal â Llwybr 8 y Rhwydwaith Beicio

Cenedlaethol sy'n mynd trwy Gaerdydd, mae sawl beicffordd yn cael eu datblygu a fydd yn cefnogi mynediad i'r safleoedd yr holwyd yn eu cylch (yn benodol Llwybrau Beicio 1, 2 a 3). Mae'r llwybrau yn cynnwys;

- Beicffordd 1: Canol y ddinas i Cathays, Ysbyty Athrofaol Cymru, Gorsafoedd Trên y Mynydd Bychan Uchel ac Isel, a Safle Datblygu Strategol Gogledd-ddwyrain Caerdydd
- Beicffordd 2: Canol y ddinas i Adamsdown, parciau manwerthu Heol Casnewydd, Tredelerch, Llanrhymni a Pharc Busnes Llaneirwg;
- Beicffordd 3: Canol y Ddinas i Fae Caerdydd
- Beicffordd 4: Canol y ddinas i Landaf, Danescourt a Safle Datblygu Strategol y Gogledd-orllewin;
- Beicffordd 5: Canol y Ddinas i Lan-yr-afon, Trelái a Chaerau.

f) Anogir osgoi defnyddio cerbydau preifat hefyd drwy weithredu'r safonau parcio ceir uchaf (a nodir yn CCA Rheoli Effeithiau Trafnidiaeth Caerdydd).

g) Mae angen isafswm o ran darpariaeth parcio cerbydau trydan, gweithredol a goddefol, ym mhob datblygiad newydd. Bydd angen i bob man parcio preswyl pwrpasol ddarparu cyfleusterau gwefru cerbydau trydan goddefol. Bydd pob maes parcio cyhoeddus/masnachol yn darparu cyfleusterau gwefru gweithredol ar 10% o'r baeau maes parcio (yn unol â chanllawiau LlC) a 30% yn ddarpariaeth oddefol.

2.2 A yw Polisi T1 yn gwneud digon i sicrhau bod datblygiad yn integreiddio â llwybrau troed a beicffyrdd presennol? (Cymdeithas Ddinesig Caerdydd, 111)

Ymateb:

a) Yn unol a pholisi T1 bydd unrhyw ddatblygiad yn gwella ac yn integreiddio â'r Rhwydwaith Teithio Llesol presennol a manteisio ar botensial Caerdydd ar gyfer llwybrau pellach, drwy sicrhau bod datblygiadau yn cynnwys nodweddion dylunio a chyfleusterau sy'n ei gwneud hi'n hawdd ac yn ddiogel i bobl gerdded a beicio ar gyfer teithiau bob dydd yn hytrach na theithio mewn car.

b) Mae'r holl ddatblygiadau newydd wedi'u cynllunio i gynnwys athreiddedd cerddwyr/beicio ac integreiddio â rhwydweithiau teithio llesol cyfagos. Mae gofal tebyg wedi'i gymryd, ac fe fydd yn parhau i gael ei gymryd, wrth ystyried safleoedd datblygu mawr a strategol i sicrhau bod cyfleusterau teithio llesol addas yn cael eu hymgorffori a'u hintegreiddio i'w dyluniadau.

c) Lle bo'n briodol, efallai y bydd angen cyfraniadau Adran 106 i gefnogi'r integreiddio â'r rhwydwaith Teithio Llesol.

2.3 A yw ffordd gyswllt Dwyrain y Bae yn cyd-fynd ag Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru? (Cymdeithas Ddinesig Caerdydd, 111)

Ymateb:

a) Ystyriodd Panel Adolygu Ffyrdd Llywodraeth Cymru 51 o gynlluniau ffyrdd posibl gan gynghori bod 17 o gynlluniau yn gyson â'r cyfeiriad polisi newydd a ddiffinnir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Ystyriodd y Panel Adolygu Ffyrdd argymhellion Coridor Dwyreiniol Caerdydd WelTAG 1 ac mae'n cefnogi cynigion ymyrraeth ar gyfer Ffordd Rover a fyddai'n cynnwys adlinio Ffordd Rover i ddarparu ar gyfer defnyddiau tir presennol, newidiadau lleol i gynllun cyffyrdd, darpariaeth ar gyfer teithio llesol, a mesurau i wella diogelwch Cerbydau Nwyddau Trwm.

b) Yn yr Adroddiad Dyfodol Buddsoddi mewn Ffyrdd yng Nghymru, gwnaeth y Panel yr argymhelliad canlynol:

"Gallai Llywodraeth Cymru barhau i gefnogi astudiaeth Coridor Trafnidiaeth Dwyrain Caerdydd, gan y gallai leihau milltiroedd ceir a chefnogi newid moddol i deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Ni ddylai unrhyw waith priffyrdd sy'n rhan o'r pecynnau wrth fynd ymlaen gynyddu capasiti ceir preifat."

c) Gellir crynhoi manylion yr ystyriaeth a gynhwysir yn Atodiad 9 – Coridor Dwyreiniol Caerdydd – o'r Adroddiad ar Ddyfodol Buddsoddi mewn Ffyrdd yng Nghymru fel a ganlyn:

"Mae un o'r pum pecyn, 'ymyraeth is' Coridor Priffordd Ddwyreiniol y Bae yn effeithio ar Ffordd Rover, heol un lôn gerbydau mewn ardal ddiwydiannol sy'n cario llawer iawn o draffig nwyddau. Nid yw'r cynllun wedi'i ddatblygu'n llawn eto ac felly mae'n anodd dod i farn ynghylch a fyddai'n gyson â'r polisi presennol. Gallai olygu ailalinio'r ffordd i ddarparu ar gyfer estyniad datblygiadau presennol; addasiadau cyffordd i flaenoriaethu symudiadau traffig strategol o'r dwyrain i'r gorllewin; a darparu llwybr teithio llesol. Mae'r Panel o'r farn y gallai ailalinio i ddarparu ar gyfer defnyddiau tir presennol, mân newidiadau i gynllun cyffyrdd, darpariaeth ar gyfer teithio llesol, a mesurau i wella diogelwch Cerbydau Nwyddau Trwm fod yn gyson â'r polisi cyfredol. Fodd bynnag, mae potensial hefyd i'r cynllun arwain at fwy o alw, ac felly cynyddu allyriadau carbon. Ni ddylai unrhyw addasiadau priffyrdd neu gyffyrdd gynyddu capasiti ar gyfer ceir preifat, gan na fyddai hyn yn gyson â nod Llywodraeth Cymru i leihau milltiroedd ceir y pen."

d) Mae Cyswllt Dwyreiniol y Bae o fewn rhan o'r rhwydwaith ffyrdd sy'n cael ei gyfyngu gan gyfyngiadau capasiti ar y cyffyrdd a'r cysylltiadau strategol â'r A48 a'r A4232. Felly, mae unrhyw gynnydd sylweddol mewn traffig yn annhebygol. Mae dyluniad y cynllun yn gyson â'r ymagwedd polisi o beidio â chynyddu capasiti priffyrdd.

2.4 A ddylai'r CDLl nodi a gwarchod safleoedd ar gyfer gorsafoedd newydd yn Heol y Crwys, Butetown, Parc Caerdydd, Melin Trelái, Parc y Rhath, Gabalfa, Heol Casnewydd a Stryd Pen y Lanfa. (Robert Murray, 115)

Ymateb:

a) Mae Trafnidiaeth Rheilffyrdd yn rhan fawr o raglen drafnidiaeth ehangach Metro Caerdydd (Canolog). Mae Trafnidiaeth Cymru (TC) yn gwneud gwelliannau sylweddol i drafnidiaeth rheilffyrdd, gan gynnwys;
   - gwaith i drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd;
   - cyflawni argymhellion yr Arglwydd Burns a Chomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru;
   - gwneud gwelliannau i brif linell De Cymru; a
   - gweithredu Metro De Cymru.

b) Mae Polisi T6 yn cefnogi datblygiad Metro De Cymru sy'n ymgorffori rhwydwaith o lwybrau a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus integredig yng Nghaerdydd ac sy'n cysylltu'r ddinas â rhanbarth ehangach de-ddwyrain Cymru. Yn unol â pholisi T5 sy'n darparu cymorth ar gyfer pob math o gyfnewidfa drafnidiaeth, gan gynnwys gorsafoedd rheilffordd i gefnogi newid moddol. Bydd pob gorsaf newydd yn cadw at y gofynion dylunio a nodir ym mholisi T3.

c) Mae dogfen bolisi'r CDLl (Polisi T3) yn cefnogi'r gorsafoedd newydd a nodwyd ym Mhapur Gwyn Caerdydd ac yn clustnodi bod gorsafoedd newydd i'w darparu yn; Sgwâr Loudon (Butetown), Heol y Crwys, Parc y Rhath; Gabalfa; Parc Fictoria (Melin Trelái), Felindre, Doc y Rhath, Stryd Pen y Lanfa, y Sblot a Heol Casnewydd. Mae'r polisi hefyd yn nodi cyflawni gorsaf brif reilffordd newydd yn Parc Caerdydd yn Llaneirwg.

d) Mae Polisi t6 yn ategu Polisi SP19 gan gynnig cefnogaeth ar gyfer cyflawni'r 'Metro' yn y dyfodol a sut y gall y Cyngor, trwy reolaethau a arferir drwy'r broses rheoli datblygu, sicrhau seilwaith sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith i ddiogelu yr aliniad llwybrau, opsiynau moddau teithio posibl a gofynion gofod ffisegol ar gyfer llwybrau/coridorau'r 'Metro' yn y dyfodol. Mae'r polisi hefyd yn gosod sail ar gyfer gwrthsefyll datblygiadau a fyddai'n atal neu'n cyfaddawdu gallu cyflwyno llwybr 'Metro' yn y dyfodol.

e) Ar ôl nodi pwysigrwydd y gorsafoedd rheilffordd newydd i bolisïau'r Cyngor, ni ellir eu nodi ar y Map Cynigion, gan eu bod i'w darparu gan TC. Fodd bynnag, dangosir yr holl leoliadau llwybrau a gorsafoedd arfaethedig ar y Map Cyfyngiadau fel y gellir diogelu eu lleoliadau yn unol â Pholisi T6.

3. Camau Gweithredu